

40 JAHRE FIAT UNO



→ Fakten

* „Auto des Jahres 1984“

* Der Uno feierte seine Weltpremiere Anfang 1983 im Weltraumzentrum der NASA in Cape Canaveral – obwohl er in den USA nie offiziell verkauft wurde

* Fiat investierte in die Entwicklung und die Produktion des Uno jeweils rund eine Billion Lire (nach heutigem Wert entspricht eine Billion Lire mehr als einer Milliarde Euro)

* Für das Karosseriedesign des Uno zeichnete Italdesign von Giorgetto Giugiaro verantwortlich; das Centro Stile FIAT nutzte beim Uno erstmals computergestützte Designmethoden (Computer Aided Design CAD)

* Dank des geradlinigen Designs (mit Einarmscheibenwischer und versenkten Türöffnern, aber ohne herkömmliche Regenrinne) erreichte der Uno den hervorragenden cW-Wert von 0,33; nicht zuletzt durch den geänderten Kühlergrill sank der Wert bei der zweiten Bauserie ab 1989 sogar auf 0,30

* Insgesamt sind weltweit rund neun Millionen Exemplare des Uno in zwei Bauserien von den Bändern gelaufen, womit der kleine Italiener eines der meistgebauten Autos aller Zeiten ist; die Fertigung bei Fiat in Italien von 1983 bis 1995 ergänzten Lizenzversionen aus Produktionsstätten in zahlreichen Ländern Asiens, Südamerikas und Afrikas

* Zeitweise war der Uno das meistverkaufte Auto seiner Klasse in Europa sowie der Bestseller unter den Importwagen in Deutschland

* Auf dem Heimatmarkt Italien beschritt Fiat in der Werbung neue Wege mit gezeichneten Cartoons, in deren Mittelpunkt die Vorzüge des Uno standen; der Einsatz von Comicfiguren wie Elefanten, Schweine und Pinguine war dabei so erfolgreich, dass einige der verwendeten Kunstworte sogar Einzug in die italienische Alltagssprache hielten

* Während der Uno auf den Fiat 127 folgte, trat seine Nachfolge im September 1993 der Punto an



→ Favoriten

TOP 1

Mit dem drei- oder fünftürig erhältlichen Uno startete Fiat in der Fertigung eine neue Ära mit neuen Produktionsmethoden. Dazu sind die italienischen Werke Mirafiori und Rivalta für über eine Billion Lire modernisiert worden. Mit dem Ergebnis, dass der Uno eines der ersten Fahrzeuge weltweit war, dessen **PRODUKTION** weitgehend automatisch lief. Dank des Robogate genannten Systems arbeiteten insbesondere im Karosseriebau und der Lackiererei beinahe ausschließlich Roboter, zu deren Aufgaben u.a. Schweißarbeiten, Montage und Lackierung gehörten. Das mit dem Einsatz der modernen Roboter verbundene Ziel war dabei zuallererst die bestmögliche Produktqualität zu erzielen.

TOP 2

Auch die neue Motorengeneration mit dem schönen Namen **FIRE** (Fully Integrated Robotized Engine), die ab Ende 1985 Einzug in den Uno hielt, wurde im Werk Termoli komplett von Robotern montiert. Sie bestand nicht nur aus weniger Komponenten als andere Triebwerksbaureihen, sondern war auch leichter mit durchschnittlich rund 69 Kilogramm. Zu den FIRE-Highlights zählten die Konstruktion mit obenliegender Nockenwelle sowie die deutlich gestiegene Zuverlässigkeit dank hoher Verarbeitungsqualität. Die Motorenpalette des Uno umfasste zunächst Benzin mit vier Zylindern und 0,9 bis 1,3 Litern, die zwischen 45 und 68 PS leisteten, sowie Diesel von 45 bis 60 PS. Aggregate der FIRE-Familie wurden übrigens über 35 Jahre hinweg rund 23 Millionen Mal produziert.

TOP 3

Das Uno-Highlight mit Kultcharakter unter den Fans war ab 1985 zweifellos die Turbo-Variante. Mit Ladeluftkühler, Ölkühler, Benzineinspritzung und Zündsystem von Formel-1-Spezialist Magneti Marelli sowie Ferrari Know-how entwickelte das Kraftwerk stramme 105 PS aus 1,3 Liter Hubraum. Der Leistung und der Höchstgeschwindigkeit von stolzen 200 km/h angepasst, verfügte der **UNO TURBO** über Front- und Dachspoiler, ein Sportfahrwerk mit Leichtmetallfelgen und Niederquerschnittsreifen sowie ein Anti-Blockiersystem für die Bremsen (ab Herbst 1987). Ab 1991

fuhr der Uno Turbo mit dem Zusatz Racing im Namen vor. Zu erkennen gab er sich u.a. durch einem zusätzlichen Lufteinlass im vorderen Stoßfänger. Dank des auf 1.372 Kubikzentimeter vergrößerten Hubraums und eines optimierten Turboladers konnte er nun mit 111 PS in der Katalysator-Version „bewaffnet“ dem automobilen Establishment die Zähne zeigen.



→ Fazit

Ach, was waren das noch für Zeiten, als Fiat nicht irgendwo in der automobilen Masse verschwand, sondern mit diversen Modellen Trends setzte und an der Spitze mitfuhr. Als Synonym dafür steht der pfiffige Uno, der sich sowohl optisch sehen lassen konnte, als auch im Gesamtpaket – von der Entwicklung mit CAD-Unterstützung bis hin zur automatisierten Produktion – ein innovatives Projekt darstellte. Dem die Turbo-Variante die Krone aufsetzte, die für mich neben dem Peugeot 205 GTI der legitime Nachfolger des VW Golf GTI I ist. Mit dem Uno Turbo brauchte man sich in den 1980er-Jahren vor der Disco nicht vor den 3er-BMW's zu verstecken. Und wenn diese keinen größeren Sechszylinder unter der Haube hatten, konnte sie der kleine Italiener gar beim Ampel-Sprint düpiieren. Ach, was waren das noch für Zeiten ...



(Alle Bilder: Fiat)