

40 JAHRE FIAT UNO TURBO I.E.



→ Fakten

*„Italiens erster Kompaktsporthler“

*Ca. 50.000 Fahrzeuge verließen bis 1994 das Werk Mirafiori in Turin

*Der Nachfolger war der Fiat Punto GT



→ Favoriten

TOP 1

Der Uno Turbo war ein typisches **KIND SEINER ZEIT** mit einem „rebellischen und dynamischen Charakter“: „Hot Hatches“ waren kompakt, leistungsstark und boten Fahrleistungen, mit denen man auch schon mal deutlich stärkere BMW oder Mercedes ärgern konnte. Diese Kompaktsportler waren im Zeitraum Ende der 1970er- bis Anfang der 1990er-Jahre so erfolgreich auf dem Markt unterwegs wie nie zuvor und auch danach nicht mehr. Fast jede Marke ist damals mit wenigstens einem Modell in diesem Segment vertreten gewesen, aber nur wenige von ihnen vermögen heute noch für gesteigerte Emotionen bei Automobilisten zu sorgen. Der Uno Turbo mit seiner Kombination aus überlegener Motorleistung und unverwechselbarem Stil gehört zu dieser Gruppe.

TOP 2

Geprägt wurde der kleine Italiener zweifellos von seinem nur 1,3 Liter großen **TURBO**-Motor. Das Triebwerk verfügte über eine elektronische Zündung von Magneti Marelli, eine elektronische Kraftstoffeinspritzung von Bosch sowie einen Turbolader von IHI. Das Ergebnis waren stramme 105 PS und ein maximales Drehmoment von 147 Newtonmetern. Bei einem Leergewicht von nur 845 Kilogramm resultierte daraus eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und eine Beschleunigung auf Tempo 100 in nur 8,3 Sekunden. Letztere unterbot die zweite, auf 116 PS erstarkte Uno Turbo Serie ab 1989 noch mit 7,7 Sekunden. Um die Power auf die Straße zu bringen, erhielt der Italiener einen in seiner Klasse seltenen Stabilisator, der für eine geringe Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sorgte. Während für die negative Beschleunigung innenbelüftete Scheibenbremsen an der Vorderachse verantwortlich waren, beeindruckte der sonore Motorsound aus ovalen, verchromten Auspuffrohren.



TOP 3

Über den Motor hinaus definierten sich kompakte Sportler aus den 1980er-Jahren vor allem über ihr **DESIGN**, das zumeist keinen Zweifel an der überlegenen Motorleistung ließ. Der Uno Turbo war hier mit einem Frontstoßfänger mit integrierten Nebelscheinwerfern und Lufteinlässen für Ladeluftkühler und Ölkühler, seitlichen Schürzen, ausgestellten Kotflügeln und dem Dachspoiler für eine optimierte Aerodynamik keine Ausnahme. Auf den 13-Zoll-Leichtmetallfelgen im Diamantschliff fanden Niederquerschnittsreifen im Format 175/60 ihren Platz, die Radkappen zierte hingegen ein Skorpion – das Markenlogo von Abarth. Darüber hinaus war die Heckklappe aus Kunststoff (GFK) gefertigt. Anders als so mancher Wettbewerber bewahrte sich der schnelle Italiener seinen Stil auch im Innenraum mit schwarzem Samt, rotem Teppichboden, Vierspeichenlenkrad und einer roten Flüssigkristalluhr.

→ **Fazit**

„Noch heute, vierzig Jahre später, ist der Fiat Uno Turbo i.e. das Symbol einer Generation, die noch an Träume glaubte.“ Besser als dieses Original-Zitat aus der Presseabteilung von Fiat könnte man den automobilen Zeitgeist der 1980er-Jahre kaum beschreiben. Während heute bei Teens und Twens nicht selten eher emotionslose Elektroautos auf der Wunschliste ganz oben stehen, brachten damals kompakte Sportler junge Automobilisten um ihren Schlaf (und nicht selten auch um den letzten Pfennig ...). Im Mittelpunkt unserer Träume standen in dieser Zeit der VW Golf GTI, Opel Kadett GSi, Peugeot 205 GTi und wie sie alle hießen. Was war das für ein Spaß, auf Autobahnen sture „Dauer-Links-Fahrer“ in dicken Limousinen davon zu überzeugen, dass auch die rechte Spur genutzt werden darf. Und der Uno Turbo war in dieser Clique mittendrin. Vielleicht nicht in der allerersten Reihe, aber (zumindest) als geschätzter (Geheim-)Tipp von Experten automobilen Kulturguts. Und das ist er bis heute geblieben, auch wenn er schon vor längerem aus dem Straßenbild verschwunden ist. Weil viele Uno Turbo – so wie andere „Hot Hatches“ auch – ganz einfach verheizt wurden. Traum-Ende!



(Alle Bilder: Fiat)