

HY'S net wat jou hart be-geer het: vrolik, modern, goedkoop om op die pad te hou, maklik om te bestuur, gerieflik en met meer as genoeg ruimte vir vier mense. Dis die nuwe Uno wat hier teen begin Mei in Suid-Afrika te koop gaan wees.

Die nuwe Uno, wat maar in September op die Frankfurtse Motorskou vertoon en 'n week later in Rome aan die internasionale motorpers bekend gestel is, behoort tot 'n algeheel nuwe geslag van Fiat-motors wat in die laaste vyf, ses jaar groot welslae in en buite Europa behaal het.

Net so min as wat 'n mens vandag se Vyf- en Sewe-Reeks-BMW's kan oordeel aan die Isettas van die vyftigerjare, kan jy Fiat se nuwe motors – die Uno, Tipo en die Chroma – oordeel aan die laaste klomp Fiats wat hier by ons vervaardig is: die 124, 125, 128 en die 131 Mirafiori.

Sedert die begin van die tagtigerjare het 'n hele omwenteling by Fiat plaasgevind. Van 'n maatskappy wat nie ver van die rand van bankrotkap af was nie, is Fiat reggeruk tot 'n reus wat vandag op twaalf na die grootste maatskappy ter wêreld is.

In die proses het Fiat met die uitsondering van vervaardigers soos Lamborghini, Maserati en Innocenti die hele Italiaanse

motorbedryf oorgeneem. Vandag vervaardig die maatskappy nie net brood-en-botter-karretjies soos die Fiat Uno nie, maar ook verrigtings-, prestige- en eksotiese motors soos Alfa-Romeo, Lancia en Ferrari. Hulle is almal in die Fiat-stal.

Die Uno was die eerste van die nuwe geslag Fiats en het 'n belangrike aandeel gehad in die herstel van die maatskappy. Die motor is in Januarie 1983 in Florida, Amerika, bekend gestel en het dadelik soos soetkoek begin verkoop. Teen die einde van daardie jaar was meer as 317 000 daarvan reeds van die hand gesit (243 000 in Italië alleen).

Net 27 maande ná sy bekendstelling, in Maart 1985, is die miljoenste Uno vervaardig. Produksie is tans fluks op pad na die vier miljoen. Die Uno is Europa se top-verkoper, en Fiat, tesame met Volkswagen, die vasteland se nommer-een-motorvervaardiger.

Die Uno wat in Suid-Afrika vervaardig gaan word, is ondanks sy basies vierkantige vorm 'n nuwe motor. Hy is effens langer, breër en hoër as die vorige model, en binne is daar meer plek.

DIE Italianer is ook glad nie so piepklein nie. Sô lyk 'n paar van sy belangrikste afmetinge teenoor dié van die Citi Golf: lengte 3 689 mm (Citi Golf

3 815); asafstand 2 362 (2 400); breedte 1 558 (1 610); hoogte 1 415 (1 410).

In die nuwe motor is die sierrooster en die ligte voor smaller en netjieser, die rooster nou dieselfde kleur as die bakwerk, en die omvoubuffers voor en agter groter.

Die twee voormodderskerms en die enjinkap is herontwerp. Die enjinkap is nou nie meer so spits voor nie, maar loop met 'n effense bogie af na die sierrooster.

Die deure is herontwerp, en die motortjie kry nou ook rubber/plastiekstampstrokke teen die kant. Agter is die hele agterklap en die agterligsamestelle nuut. Die agterklap is diep, wat beteken dat 'n mens ruim pakplek agterin die Uno het. Boonop kan die rugleunings agter vorentoe platgevoer word vir selfs meer pakruimte.

Die veranderinge aan die bakwerk het meegebring dat die Uno nou spog met 'n sleursyfer van net 0,30 – wat eintlik ongelooflik is in 'n motor van hierdie grootte.

Binne het die nuwe Uno meer ruimte as voorheen, die instrumentpaneel is herontwerp, en 'n nuwe reeks van sitplek- en deurbekledingsmateriaal word

In die stad is hy so snoep as kan kom op petrol: 6,9 / per 100 km. En die turbo-model haal 100 km/h binne 7,9 sekondes ...



ting, ens.

In Italië bestaan die Uno-modelreeks uit altesaam 21 modelle, en daar is 'n keuse van nege enjins – waarvan drie diesel. In Suid-Afrika sal ons waarskynlik net vyf modelle met drie petrolenjins hê.

Die kleinste van die drie enjins is die FIRE 1100 (vir Fully Integrated Robotized Engine), 'n enkelbonokaseenheid van 1 108 cm³. Die enjin, met sy enkelkeël-vergasser, ontwikkel 41,9 kW met 'n top-snelheid van 155 km/h.

Die enjin is geweldig ekonomies. Die Uno 60-model waarin hierdie enjin gebruik word, het 'n petrolverbruik van net 4,5 // 100 km teen 90 km/h; 5,8 teen 120 km/h en 6,9 // 100 km in die stad.

Die 1400 i.e.-enjin het, pleks van 'n vergasser, 'n enkelpunt-inspuitstelsel (Bosch Mono-jetronic). Kraglewering is 53 kW. Die modelle waarin hierdie kragbron ingespan word, het 'n top-snelheid van 170 km/h, en 'n versneltyd van 0 tot 100 km/h van 11,4 sekondes.

Standaard-petrolverbruik is steeds baie laag: 5,2 // 100 km teen 90 km/h, 6,8 teen 120 km/h en 8,8 in die stad.

Die juweel van die enjinreeks is die 1,4-liter-turbo-enjin met sy Bosch L-Jetronic-petrolinspuiting, turbo-aanjaer en tussenkoeler.

Die enjin lewer 'n gesonde 86,7 kW teen 6 000 omwente-



Hier kom die Uno!

Oulik, ruim, prakties — en glad nie so duur nie

gebruik. Die sitplekke, voor en agter, is baie gerieflik, die kopstutte voor het twee gleuwe sodat 'n mens kan sien waar jy gaan wanneer jy agteruitry, en die armeleunings en deurknippe binne is nuut.

Die instrumentpaneel word op rubber-skokbrekers vasgeheg om irriterende rammeling en geraas uit te skakel. Die groot instrumenthuis bevat maklik leesbare analoog-instrumente en al die nodige in-

strumente en waarskuliggies.

Hoewel klein, is die Uno geen primitiewe motor nie. In die duurder modelle is dinge soos sentrale sluit, elektriese ruite, agtervensterwasser, getinte ruite, halogeenkopligte, ens. standaard.

Vir eienaars wat meer gerief soek, is daar ook opsionele toerusting soos ligte allooivellings, laeprofielbande, hoogterstelbare sitplekgordels, sondakkie, outomatiese verhit-

linge en gee aan die motortjie 'n top-snelheid van 204 km/h (dieselfde as die Golf 16V en 3 km/h stadiger as die Opel GSi-agtklep). Van 0 tot 100 km/h draf hy af in 7,9 sekondes, wat hom omtrent in dieselfde klas plaas as die ses-tienklep-Kadett!

Selfs met al hierdie kragwerk die turbo suinig met petrol: 5,8 // 100 km teen 90 km/h, 7,9 teen 120 en 9,5 // 100 km in die stad. □