

Fiat UNO

V začetku leta 1983 je Fiat predstavil mali avtomobil z obliko, nastalo na Ital-designovih risalnih deskah, ki je nasledil fiat 127. V naslednjih letih je dosegel velike prodajne uspehe v Italiji, še danes pa je med najbolj prodajanimi tujimi avtomobili na zelo zahtevnem nemškem trgu. Po šestih letih izdelave je doživel lepotne popravke karoserije ter spremembe na motorjih, ki so sedaj večinoma opremljeni s katalizatorjem in napravo za vbrizg.



veriga (0,9) se raztegne

manjše izgube olja iz menjalnika

pogosto nastavljanje ročne zavore

izpušni lonec prerjavi

Kot je značilno za male avtomobile te kategorije, imajo ti motorje nameščene spredaj prečno, poganjajo pa prednji kolesi. V kombinaciji z večinoma petstopenjskimi menjalniki zagotavljajo razmeroma ugodne zmogljivosti pri dokaj majhni porabi goriva. V spretno oblikovani karoseriji, ki ni le prijetnega videza, temveč je tudi zelo uporabna, je veliko prostora za potnika in prtljago.

V vseh teh letih so vanj vgrajevali celo paleto različnih motorjev, tako po prostornini in moči, kot tudi po konstrukciji. Najzahtevnejši za vzdrževanje je že precej priletni 903-kubični motor s stransko odmično gredjo, ki jo poganja veriga. Ta se pri pretiranem priganjanju motorja lahko "oglasi" že po 15.000 prevoženih kilometrih, kar pomeni, da jo bo treba med 20 in 25.000 kilometri skupaj z zobnikom zamenjati. Pri taki vožnji bo treba kmalu zamenjati tudi teflonska tesnila ventilov in sicer že po okrog 50.000 kilometrih. Pogosteje kot pri drugih motorjih je treba nastavljanje zračnost med ventili in njihovimi odmikaci, saj gre za podobno zasnovo kot pri dobro znanem fičku. Ta motor je potreben manjšega generalnega popravila (tesnila, batni obročki) že po 120.000 kilometrih, po 180.000 kilometrih pa potrebuje tudi nove bate ter drsne ležaje ročične gredi.

Pri drugih motorjih teh težav ni, oziroma so redkeje. Jermen za pogon odmične gredi menjamo šele po 60 do 70.000 kilometrih, saj bi, če bi se zaradi utrujenosti materiala strgal, povzročil veliko škodo na motorju. Pri starejših modelih se lahko zgodi tudi to, da se predvsem pri neredni menjavi olja obrabijo odmikaci na odmični gredi, kar povzroča v prostem teku dobro slišen dodaten zvok in nekoliko povečano porabo goriva pri zmanjšanih zmogljivostih. Majhno generalno popravilo lahko pričakujemo po 150, veliko po 200.000 kilometrih, pri motorju s turbinskim polnilnikom pa, zaradi večjih obremenitev, že nekaj prej. Pri tem motorju lahko pri nepazljivi uporabi zaradi pomanjkanja mazanja "zariba" gred polnilnika, vendar se to zgodi zelo redko.

Pravi biser med motorji je tisti z oznako fire. To je motor

zadnje generacije, razvit iz že omenjenega z odmično gredjo v glavi, odlikujejo pa ga manj sestavnih delov, preprosto vzdrževanje in zelo majhna poraba goriva. Le redko malenkostno "spustita" tesnila pokrova odmične gredi in razdelilnika vžiga. Če ga vzdržujemo po navodilih, so okvare le izjemne, vzdrži pa tudi 200.000 kilometrov in več - brez generalnega popravila.

Vžigalni in napajalni sistem ne zahtevata vzdrževanja (razen tisti, ki imajo še platinske kontakte; te menjamo po 25.000 kilometrih), pa tudi menjalnik v večini primerov vzdrži več, kot avtomobil v celoti. Po 100.000 kilometrih menjamo lamelo sklopke, izjemoma pa tudi potisno ploščo in ležaj. Od zavor se hitreje obrabljajo prednje, ki jih menjamo po 20.000, zadnje pa po 40.000 kilometrih.

Tudi karoserija s primerno

zaščito zdrži deset let brez rje, ki se najprej pokaže na prednjih blatnikih, če pa je avtomobil namenjen predvsem mestnim vožnjam, lahko že po treh letih prerjavi zadnji izpušni lonec. Po petih letih se že kažejo prvi znaki obrabe sedežnih prevlek in gumijastih prevlek pedal. Pri nepravilnem (grobem) čiščenju zadnje šipe z notranje strani lahko odpove katera od grelnih žic.

Večina teh okvar in napak nastane pri nepravilnem ravnanju (priganjanje hladnega motorja, prepozna menjava olj, pretirano priganjanje v visoke vrtiljaje) z avtomobilom veliko prej kot sicer, ob pravilnem ravnanju, pa avtomobil zadovoljuje lastnika tudi deset let in več.

Vinko Kernc

Motorji

- Benzinski**
- 0,9 (33 kW/45 KM)
 - 1,0 (33 kW/45 KM, 32 kW/44 KM)
 - 1,1 (41 kW/56 KM, 43 kW/58 KM)
 - 1,3 turbo (73,6 kW/100 KM)
 - 1,4 (52 kW/71 KM)
 - 1,4 turbo (85 kW/116 KM)
 - 1,5 (55 kW/75 KM)
- Dizelski**
- 1,3 (33 kW/45 KM)
 - 1,4 turbo (52 kW/71 KM)
 - 1,7 (42 kW/57 KM)

+

- varčni, a zmogljivi motorji
- topel in hladen vžig motorja
- poceni nadomestni deli (v Italiji)
- prostornost (glede na razred)
- lega na cesti
- majhna izguba vrednosti (predvsem fire)

-

- površna končna izdelava
- glasen motor (0,9, dizelski)
- le en brisalnik prednje šipe
- trdi zglavniki
- nenatančna prestavna ročica