

Uno!

Fiat Uno! Een bil og alle biler på een gang.

Fiat Uno er resultatet af et ønske om på en gang at opnå den størst mulige indvendige plads med kompakte ydre mål, og høje præstationer med lavt benzinforbrug. Et ønske om en kompakt bil, der med køreglæde kan tilbyde en komfort, man ellers kun finder i store biler.

Uno tilfredsstiller også de mest individuelle krav. De har valget mellem 2 forskellige karrosserityper (3- og 5-dørs), 2 forskellige udstyrsversioner, 4 forskellige motorer og 4- eller 5-trins gearkasse.

Fiat Uno! Fremtidens kompakte bil er gennemtænkt lige fra starten.

Den er resultatet af fremragende opfindsomhed og avanceret teknologi.

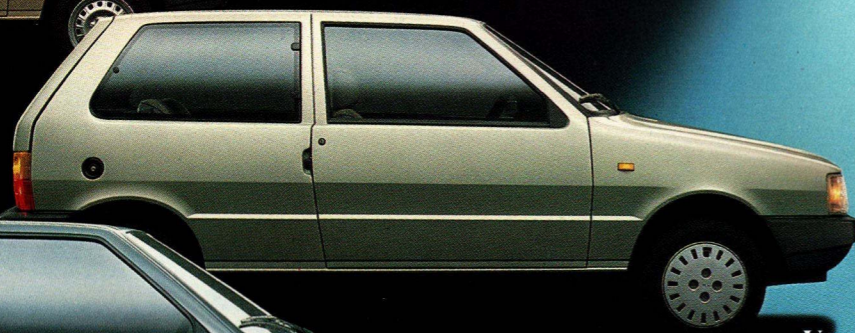


Årets Bil 1984

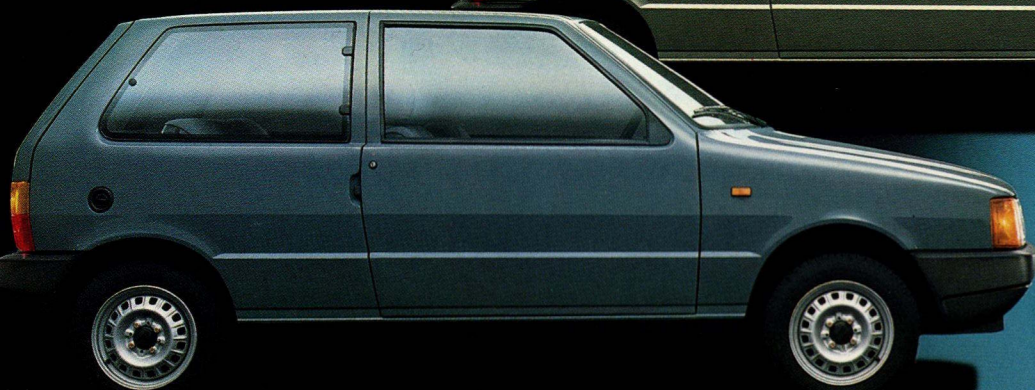
Uno 55, 1100 cm³, 5 døre, 4 gear



Uno ES, 900 cm³, 3 døre, 5 gear



Uno 45, 900 cm³, 3 døre, 4 gear



Uno 70S, 1300 cm³, 5 døre, 5 gear



Uno 55S, 1100 cm³, 3 døre, 5 gear



Uno 55S, 1100 cm³, 3 døre, 5 gear



Uno 55S, 1100 cm³, 5 døre, 5 gear



Fiat Uno

Uno! Endnu en epokegørende Fiat

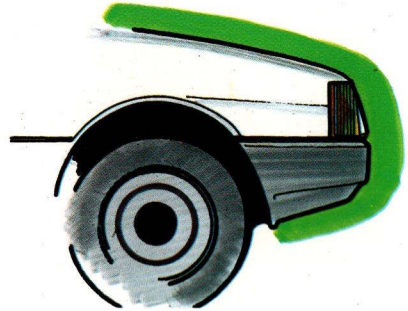
Uno! Nummer et lige fra starten

Uno! Nummer et for aerodynamik



Med en Cw-værdi på 0,34 (0,33 for ES-modellen) har Uno sat nye rekorder, takket være sit perfekt strømlinede karosseri og den omhu, der er lagt i selv den mindste detalje.

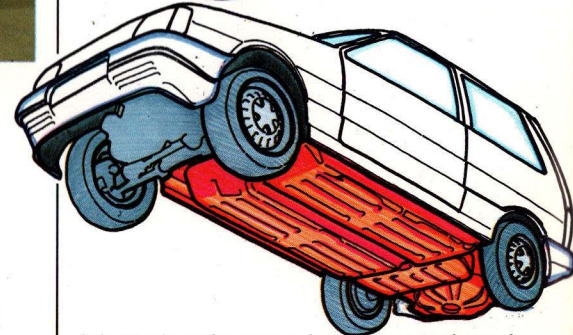
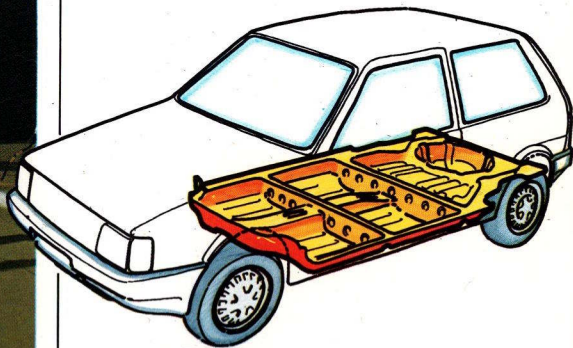
Et kompakt og strømlinet karosseri. Det er Uno. En perfekt kombination af design og funktion. Med en længde på kun 3,64 meter, en bredde på 1,55 meter og en højde på 1,43 meter har Uno opnået en



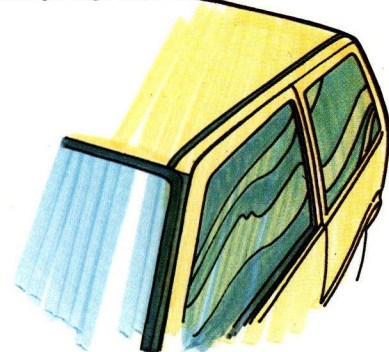
Både forlygter og baglygter går ud i et med karosseriet.

helt enestående pladsudnyttelse. Samtidig har Uno en utrolig lav luftmodstandskoefficient: $C_w = 0,34$ (0,33 for ES-versionen). Så lave tal kendes ellers kun fra store biler, hvis længde er langt over 4 meter. Denne rekord er resultatet af dybtgående studier og eksperimenter. Uno's karosseri er ikke blot smukt og funktionelt designet, hver enkelt karosseridel har også sin egen aerodynamiske funktion. Stejlt skrånende motorhjelms, stærkt hældende forrude og buede sider er alle detaljer, der måske virker underordnede ved

første øjekast, men som er med til at sænke Cw-værdien – og dermed benzinforsøget. Det gælder også forlygterne, der er i samme vinkel som fronten, og baglygterne, der ligger i niveau med karosserisiden. Om det så er vognbunden, er den specielt designet med aerodynamik for øje. Alle vanger og dragere er lagt på indersiden af bunden, i stedet for som normalt på ydersiden. Derved opstår en lettere luftpassage under bilen, med bedre aerodynamik til følge. Alle disse detaljer er resultatet af omfattende eksperimenter og forsøg i vindtunnel.



Selv Uno's undervogn er konstrueret med aerodynamik for øje. Alle vanger og dragere er lagt på indersiden af bunden, hvor de ikke kan forstyrre luftens passage under bilen.



Dørene går helt op i taget, vinduerne ligger helt i niveau med karosseriet og tagrederne ligger på indersiden af dørene. Alt sammen med forbedret aerodynamik for øje.

Uno! Nummer et for komfort

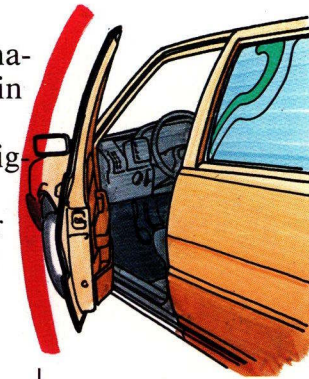
Som nævnt er Uno's totallængde ikke mere end 3,64 meter. Alligevel er kabinen så stor, at den sag-



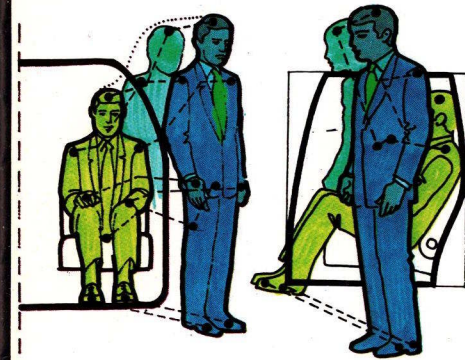
tens tåler sammenligning med større bilers. Det er endnu en af Uno's stærke sider. Den sætter rekord for komfort, takket være den gennemtænkte indretning. En indretning, der er kendetegnet

Et kileformet karosseri, en stor sporvidde og en lang akselafstand er opskriften bag Uno's store og komfortable kabine.

ved lang akselafstand, bred sporvidde og kileformet karosseri. Det er på grund af denne originale tankegang, at Uno har fået sin store kabine og sin store komfort. Og komfort var et af de vigtigste mål i Uno-projektet. Tegningerne på disse sider viser med al tydelighed, hvordan det lykkedes Fiat's designere at nå dette mål gennem omhyggelig udformning af selv de mindste detaljer.

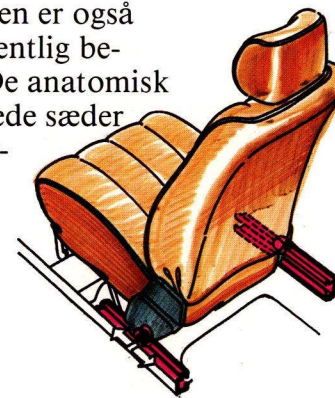


Dørene er krumme og er derfor med til at sikre de gode adgangsforhold til kabinen.

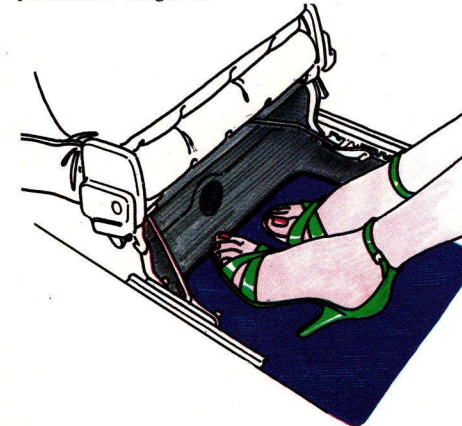


Man behøver ikke være slagemenneske for at komme ind og ud af Uno. Ingen detaljer er blevet overset for at sikre fører og passagerer de bedste indstigningsforhold.

Så kabinen er ikke blot smuk, den er også overordentlig bekvem. De anatomisk udformede sæder yder per-

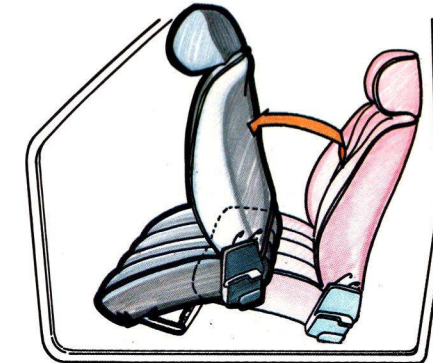


Forsæderne glider på to skinner, der er fastgjort på siden af vangerne.



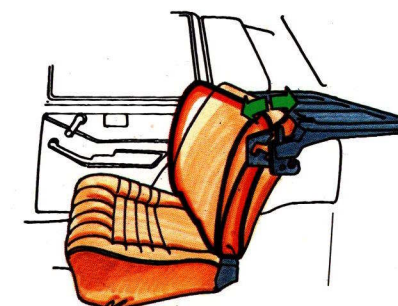
Derfor er der masser af plads til bagsædepassagerernes fødder under forsæderne.

fekt støtte for hele kroppen. Selv når det går stærkt i skarpe sving, har man perfekt ergonomisk støtte. Ventilationssystemet er også helt enestående. Det har en



På 3-dørs versionen nøjes sæderne ikke med at folde forover, de kører også frem på skinner, så adgangen til bagsædet bliver endnu lettere.

kapacitet på 400 m³ frisk luft i timen ved 90 km/t. Så kraftigt et ventilationssystem finder man el-

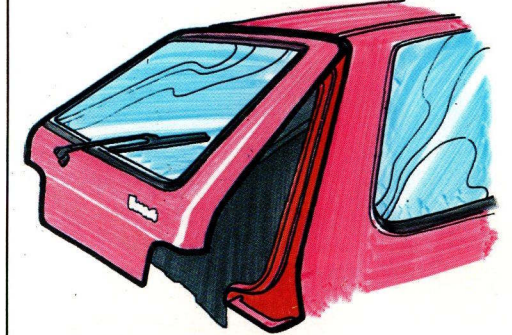


Ryglænet på bagsædet kan indstilles i to forskellige vinkler, der giver maksimum komfort for passagererne, og samtidig mulighed for forøget bagagerum.

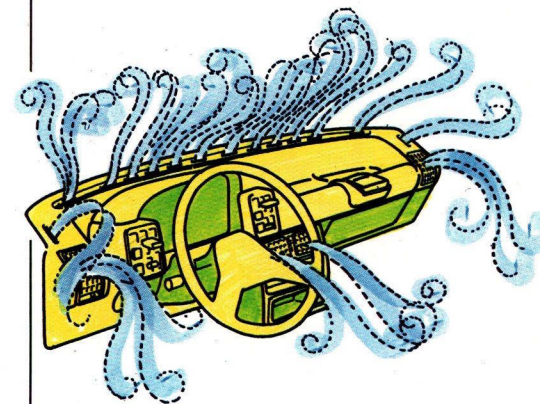
lers kun i store luksusbiler. Og motoren er så støjsvag, at det er en fornøjelse at køre Uno selv ved høje hastigheder.



Bagsædets ryglæn kan bogstaveligt talt slås frem med et snuptag. Med bagsædet foldet, opstår et bagagerum på næsten 1 kubikmeter.



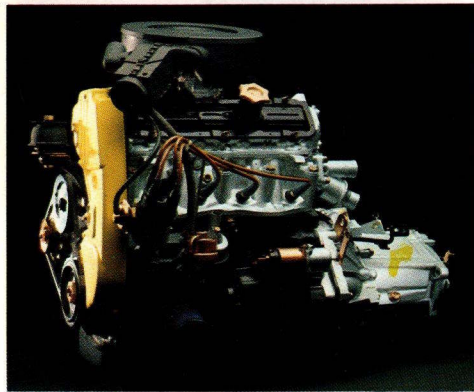
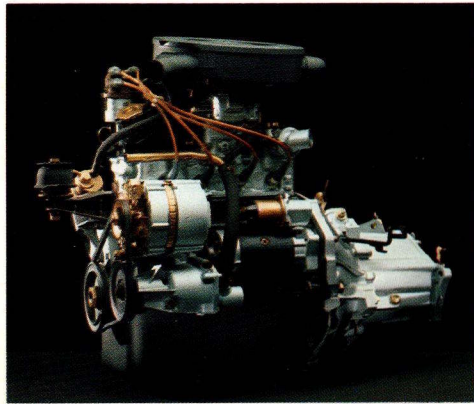
Bagdørens kanter flugter med karosseriet og giver derved den største mulige lasteåbning. På Super-versionerne kan bagdøren åbnes direkte fra førerpladsen.



Ventilationssystemet er et kapitel for sig. Det består af en stor luftfordeler, der sidder i motorrummet, hvor luftpresset er størst. Denne fordeler luften til varmeapparatet, der har 2 hastigheder, kun i super versionerne. De mange luftkanaler, hvoraf de 4 på instrumentpanelet er regulerbare, sørger for frisk luft i kabinen og holder også sideruderne dugfri. Luften kan nu fordeles med kold luft oppefter og varm luft nedefter. Så kan man holde hovedet koldt og fødderne varme på een gang.

Uno! Nummer et for lavt forbrug og høje præstationer

Uno er i sin hurtigste version i stand til at nå en tophastighed på 165 km/t og at accelerere fra 0-100 km/t på 11,5 sekunder. Alligevel kan samme bil præstere en benzinøkonomi på mere end



Den tekniske perfektion i Unos motorer er en væsentlig årsag til den høje effektivitet.

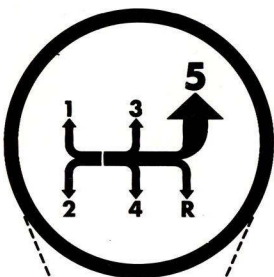
Tophastighed, med fuldt læs

Uno 45	140 km/t
Uno ES	140 km/t
Uno 55/55S	150 km/t
Uno 70S	165 km/t

Benzinforbrug ved 90 km/t (ECE-Norm)

Uno 45 (4 gear)	20,0 km/l
Uno Es (5 gear)	23,2 km/l
Uno 55 (4 gear)	19,6 km/l
Uno 55 S (5 gear)	20,8 km/l
Uno 70S (5 gear)	20,0 km/l

20 km/liter. Dette er endnu en af Uno's mange originale detaljer. Til forskel fra andre biler, der reducerer benzinforbruget på bekostning af præstationerne, har man i Uno opnået at formindske benzinforbruget samtidig med at præstationerne er blevet holdt i top. Det er et direkte resultat af det store arbejde, der er lagt i udformningen af hver eneste teknisk komponent, og den totale udnyttelse af Uno's aerodynamiske karosseri. Men alt dette er lettere at se i skemaerne over præstationer og økonomi.



Uno fås med 5 gear som standard på næsten alle modeller. Det giver en komfortabel og økonomisk kørsel, uden at det går ud over præstationerne.



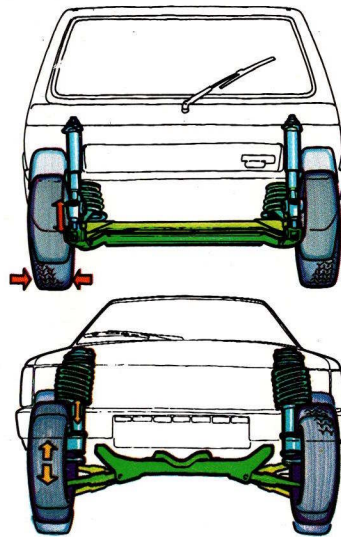
Takket være den formidable benzinøkonomi og den store aktionsradius er der langt mellem op-tankningerne.

Uno ES: opskrift på benzinbesparelse

Over 23 kilometer på en liter benzin. Med Uno ES (Energy-Saving) sættes helt nye rekorder i sparsommelighed. Uno ES har samme tophastighed og overbevisende acceleration som Uno 45 – men med ca. 12% lavere benzinforbrug. Uno ES er resultatet af yderligere forbedringer af såvel teknik som aerodynamik. Gennem anvendelse af raffineret elektronik er det lykkedes at reducere benzinforbruget, uden at det går ud over temperament eller komfort.

Kompakt og komfortabel. Strømliniet og aggressiv. Det er egentlig unødvendigt at tilføje, at Uno også giver en masse køreglæde. Og det første indtryk, man får bag rattet i en Uno, er en følelse af sikkerhed.

Man har perfekt udsyn hele vejen rundt, takket være den buede forrude og den stejlt skrånende front. Det gælder også i dårligt vejr, hvor den store vinduesvisker uden besvær renser et stort rudeareal. Instrumenterne er samlet lige udfor rattet. Alle vigtige funktioner er samlet på sate-

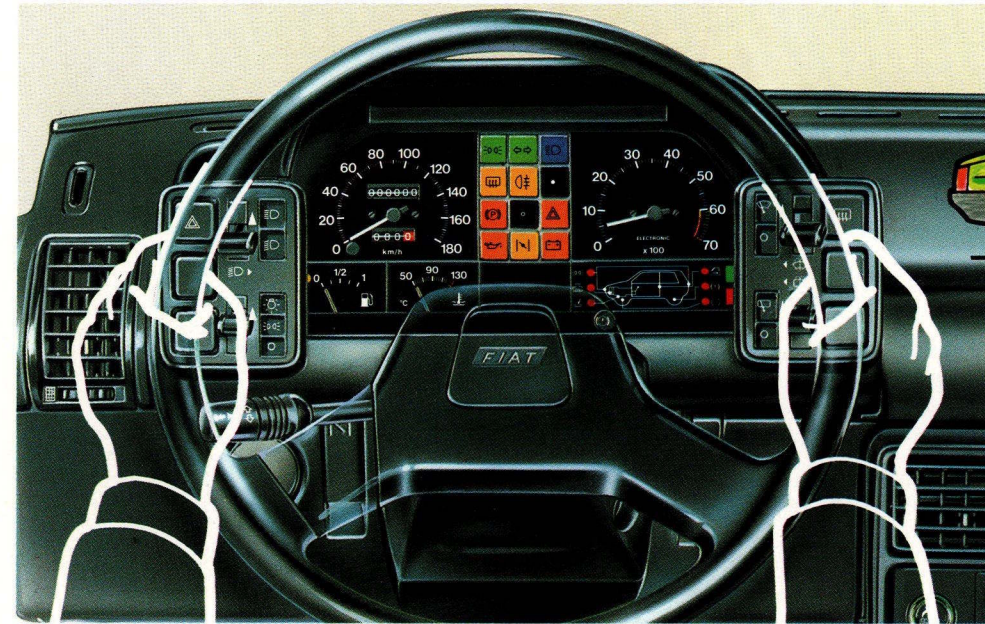


Det nye forhjulsophæng har skråstillede fjedre, der udjævner bump i vejbanen. Baghjulsophængene er forsynet med gasstøddæmpere – en løsning man ellers kun finder i store biler.

litter på begge sider, og alle vigtige kontakter sidder, så man kan nå dem uden at flytte hænderne fra rattet.

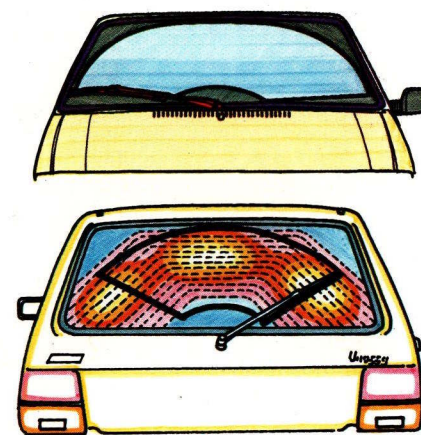
De ergonomiske sæder er designet for at give maksimum kørselskomfort, også ved kørsel gennem skarpe sving. Uanset størrel-

Uno! Nummer et for køreglæde



Instrumentpanelets moderne og funktionelle design gør det muligt at følge med i alt uden besvær. Alle vigtige kontakter er samlet på satellitter lige for førerens fingerspidser, så de er lette at nå, uden at man behøver at flytte hænderne fra rattet.

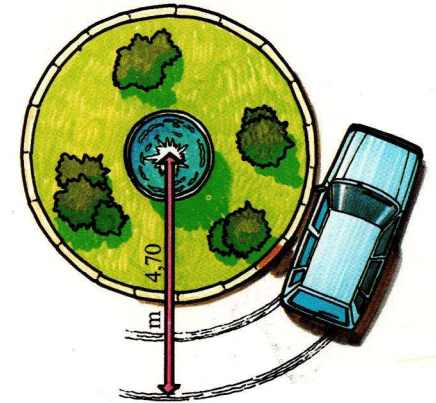
se kan føreren altid finde en kørestilling, der passer. Alt hvad man skal gøre, er at sætte sig til rette og starte motoren. Forhjulstræk, levende motor, præcis og kontant gearskift, let styring og komfortabelt



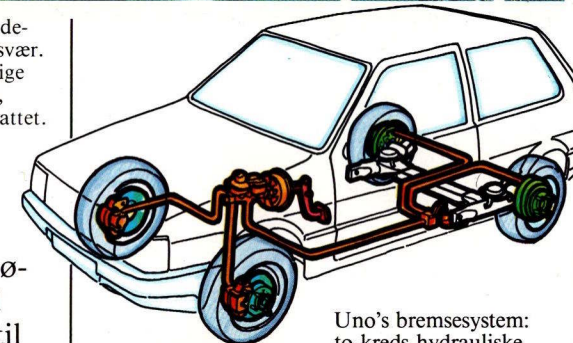
Den store centralt placerede vinduesvisker på forruden og bagrudeviskeren, der dækker 165°, sørger for perfekt udsyn også i dårligt vejr. Varmetrådene i bagruden er lagt, så de følger vinduesviskerens bane. Så man risikerer ikke, at viskeren fryser fast.



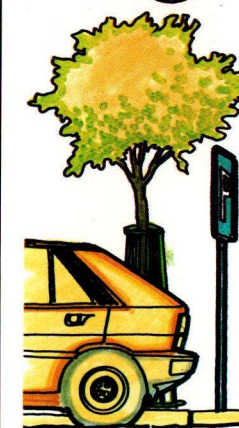
Affjedringssystemets udformning med anti-roll modvirker bilens naturlige tendens til at dykke med næsen under opbremsninger.



Uno's styretøj er af tandstangstypen. Det sikrer en let og præcis styring, så De altid har fuld kontrol over bilen. På grund af Uno's kompakte mål er vendediameteren kun 9,4 meter.



Uno's bremsesystem: to-kreds hydrauliske bremsesystem, skiver for og tromler bag med lastafhængig bremskraftregulering. Uno (1100 og 1300) har også bremseforstærker.



De kompakte ydre mål har også en anden fordel: ved parkering kommer Uno ind, hvor andre må give op.

affjedringssystem med anti-roll effekt der modvirker krængning, er sammen med det lave støjniveau i kabinen med til at gøre kørslen let og komfortabel. Selv ved 165 kilometer i timen der intet at blive nervøs for. Bremsesystemet er nemlig en anden af Uno's stærke sider. Uno kan ikke bare køre fra 0 til 100 på 11,5 sekunder, men kommer tilbage til 0 endnu hurtigere.



Støjsisoleringen i Uno er virkelig gennemført. Så der er intet til hinder for, at passagererne kan tage sig en lur på langturen.



Uno 55



Uno 45

Uno 45/55: Grundstenen i en ny filosofi

Alle Uno's mange fordele kommer til udtryk i Uno 45 og Uno 55.

Den udprægede kileform, de glatte flader og de buede sider er alle dele af det afbalancerede design, der er en del af Uno's natur. Et mesterstykke i design og teknik.

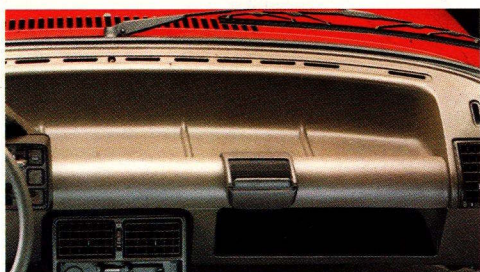
Men de detaljer, der tæller mest, er tallene for præstationer og økonomi:

Uno 45: 900 cm³, 45 HK (DIN), 3 døre, 4 gear, 140 km/t, 20,0 km/l

Uno 55: 1100 cm³, 55 HK (DIN), 5 døre, 4 gear,

150 km/t, 19,6 km/l

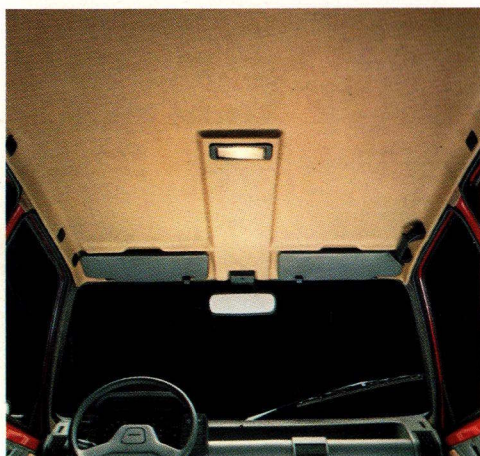
Men man bør også se nærmere på den komfort og kvalitet, som Uno byder på.



Den store hylde er delt i tre rum og er polstret med blødt stødsabsorberende materiale.



Solskærmene kan også svinges til siden.



Loftbeklædningen er lavet i lydæmpende materialer. Midt i loftet er monteret en lampe.



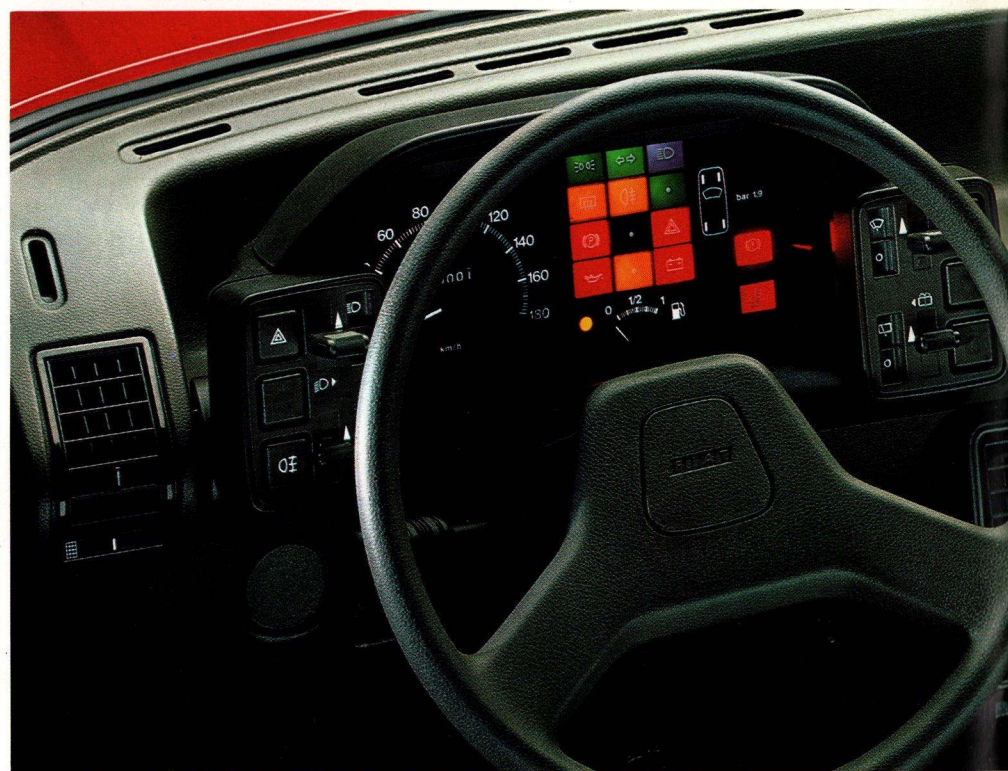
Dørene er polstrede og beklædt med stof. I døren i førersiden er der en stor kortlomme.



Ruderne ligger i niveau med siderne. Oplukkelige sidebagrunder er ekstraudstyr på 3-dørs versionen, men standard på Super-versionerne.



Uno's kabine udstråler komfort og kvalitet og indbyder til afslapning. Intet er overladt til tilfældigheder. Hedselens forankring sidder på en skinne, så den følger med sædets bevægelser frem og tilbage. Fastgørelse med sikkerhedsselen fastspændt.



Instrumenter og kontakter sidder alle som de skal, nemlig let tilgængelige ud for føreren. De vigtigste kom med indbygget ventilationssystem og radio. Hele den øverste del af instrumentpanelet er udformet som en det, hvor der er brug for det. Under panelet er der i passagersiden en stor korthylde. Hele panelet er frem-

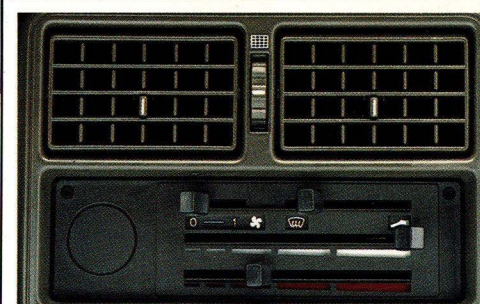


En komfortabel kabine

Tag plads i de velpolstrede sæder, der er specielt designede til at give maksimal komfort og støtte. Sikkeringspunkterne sidder ikke mellem sæderne, men på sædernes ramme, så der også her er fuld bevægelsesfri-



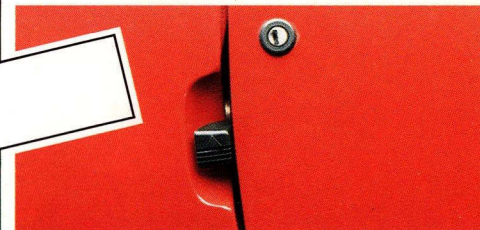
takter sidder på to satellitter til højre og til venstre for rattet. Under instrumentpanelet er et midterkonsol stor hylde. På kanten af panelet sidder der et askebæger, der kan skydes frem og tilbage, så man altid har stillet af stød- og ridsesikkert, ikke-reflekterende materiale.



Ventilationsanlægget, hvis kontakter er belyst af optiske fibre, sørger for fremragende fordeling af frisk luft i kabinen.



Der er regulerbare luftkanaler i begge sider. Over disse sidder der specielle luftkanaler, der holder sideruderne dugfri.



Dørene har specielle forsænkede håndtag, der er med til at forbedre aerodynamikken



De store baglygter indeholder ud over baglyset også blinklys, stoplys, baglygter, tågebaglygter.



Den store hækdør er designet specielt ud fra ergonomiske principper.



Uno 55S



Uno 55S/70S

Uno 55S/Uno 70S: Topmodellerne

Man tager lidt ægte italiensk livsglæde og god italiensk smag og sætter det sammen med Uno's perfekte form, og man har Uno Super.
Uno 55S og Uno 70S.

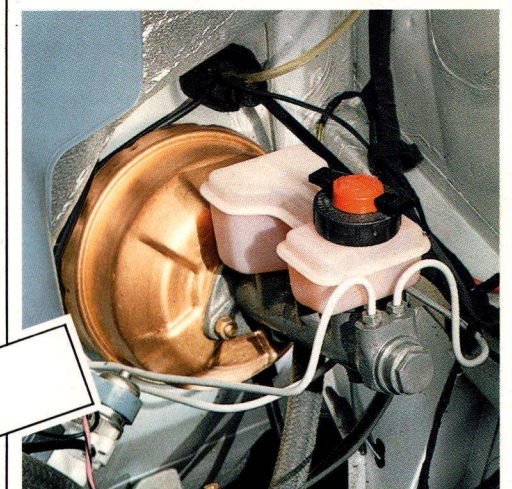
Det er Uno'er, der er helt i top hvad angår klasse og komfort. Og det er da også disse to faktorer, der ligger til grund for disse modeller.

Uno Super fås i flere versioner:
Uno 55S med enten 3 eller 5 døre samt både Uno 55S og Uno 70S med 5 gear.

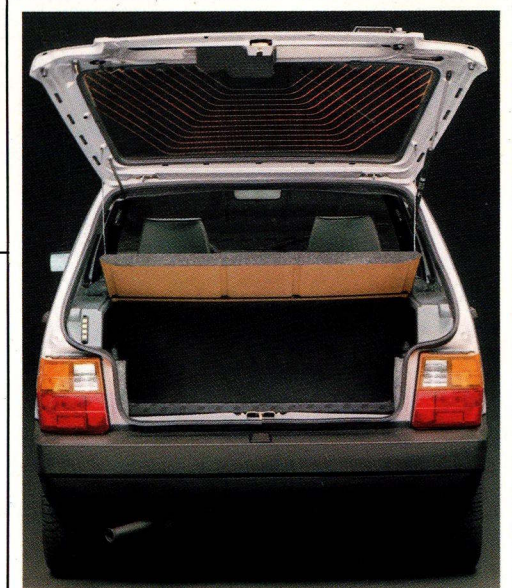
På de næste sider er der bedre mulighed for at sætte sig ind i Uno Super og se, at der virkelig ikke mangler noget.



Præcis og letgående 5-trins gearkasse på alle Uno Super.



Alle Uno 55 modeller og 70S er udstyret med bremseforstærker.



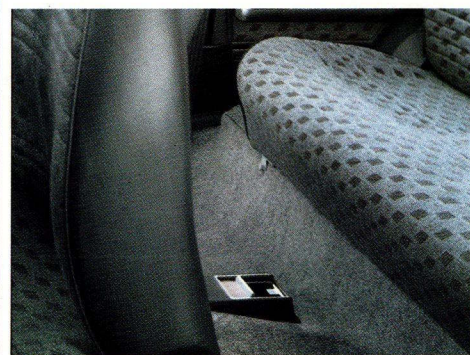
Bagdøren lukker op for et bagagerum på 250 liter. Når bogsædet er lagt ned, har man et varerum på næsten 1000 liter.

Opfindsomhed og komfort. Design og god smag. Det er kabinen i Uno Super. Et ægte udtryk for kunsten at gøre livet til en glæde. En kunst som italienerne er mestre for. Komforten leder tankerne hen på det lækreste italienske design. Den smagfulde sammensætning af de bedste stoffer er et typisk udtryk for de italienske designeres uvurderlige indsats for Uno's elegance.

Uno! Nummer et for komfort



Armlæn på alle døre og store kortlommer på for-dørene.



Centralt placeret askebæger til bogsædepassagerne.



Helt nyt design af varmetrådene i bagruden sikrer opvarmning af den størst mulige flade.



Selv bagagen har det komfortabelt i det polstrede bagagerum.



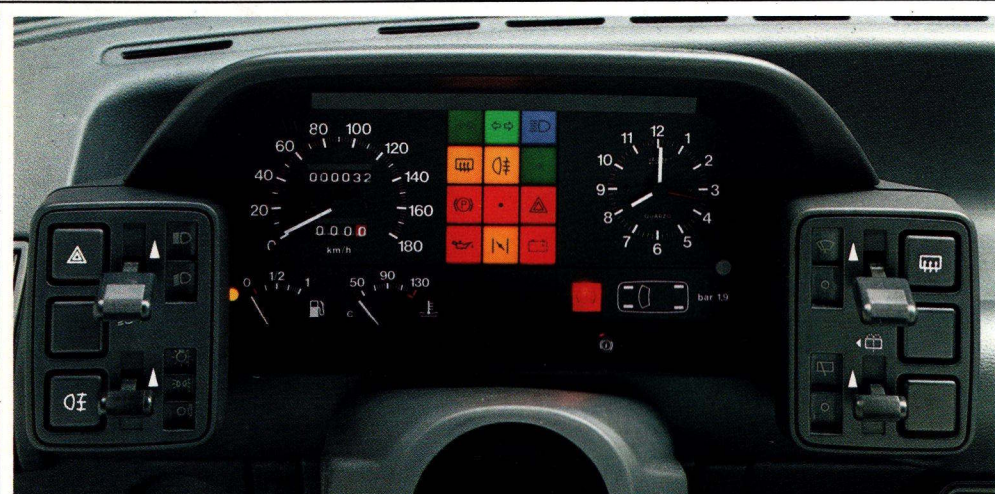
På Uno Super kan bagagerumsklappen åbnes indefra.



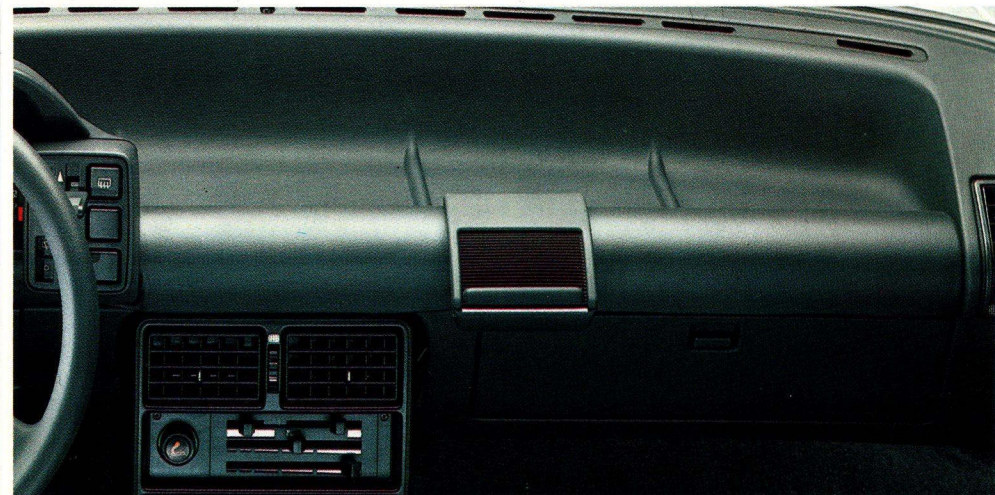
En præcis instrumentering

Med sit omfattende standardstyr giver instrumentpanelet i Uno alle de oplysninger, der er nødvendige for at man har fuld kontrol. Start motoren, der er ingen aggressivitet viser en helt ny form for kørglæde.

problemer under nogen vejrforhold. Uno's



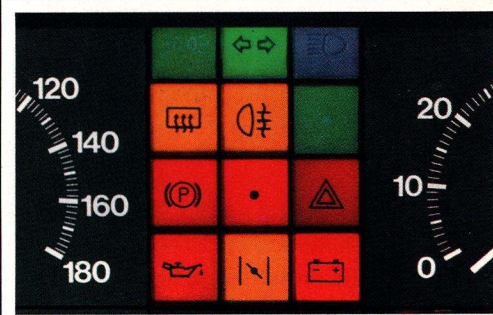
Instrumentpanelet indeholder kilometertæller, speedometer, triptæller, quartz-ur, benzinmåler, kølevandstermometer, check-panel med advarselsslamper, samt bremsevædskeindikator. Satellitterne på hver side af ratet har praktiske vippekontakter og trykknapper, der er oplyst på Super-versionerne.



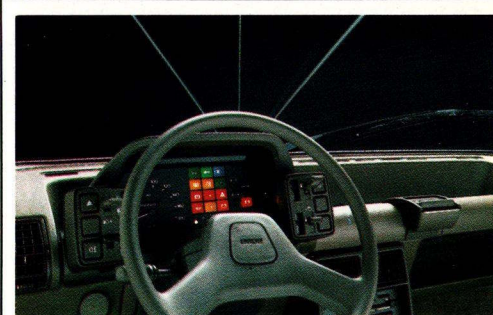
Den store hylde med handskerummet nedeunder.



Kilometertælleren er 6-cifret, og triptælleren nulstilles let ved et tryk på en knap.



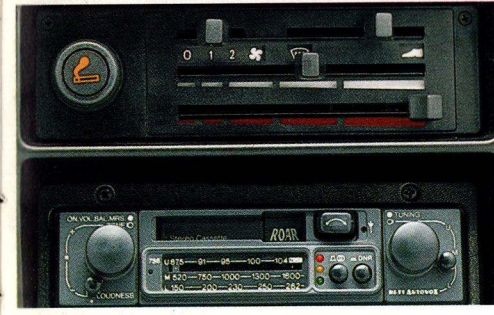
Check-panel med lys-indikatorer.



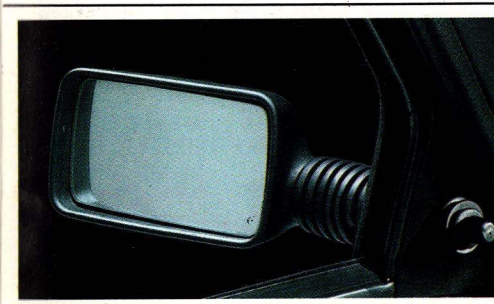
På alle versioner er sprinkleren forsynet med tre dyser, så hele forruden bliver renset.



Quartz-ur er standard på Uno 55 S.

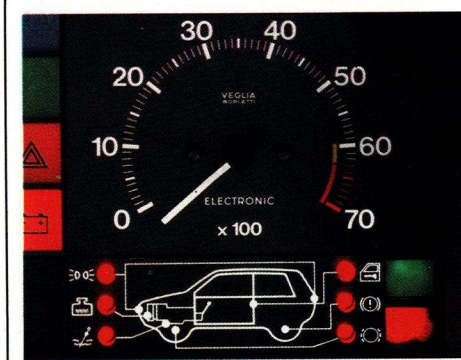


Ventilationssystemet er oplyst på alle versioner, og har to-trins blæser. Radioen monteres i Danmark, og afviger derfor fra billedet.



Indvendigt justerbart sidespejl i førersiden.

Herunder ses noget af det udstyr, der er forskelligt fra model til model.



Elektronisk omdrejningstæller og elektronisk check-kontrol, der overvåger bremsesystemet, bremseklovs-slitage, lygter, olietryk, motorkøling er standard på Uno 70 S.



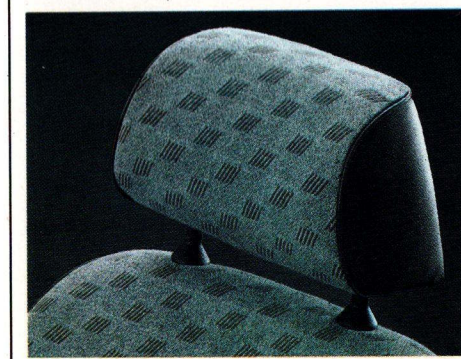
Økonometer, der overvåger benzinforbruget kan leveres på bestilling på alle Uno.



EL-drevne ruder i fordøre kan leveres som ekstraudstyr i de modeller, der er nævnt under centrallåsesystem.



Centrallåsesystem kan leveres som ekstraudstyr i Uno 55 S 5-dørs og Uno 70 S 5-dørs, dog kun i forbindelse med EL-drevne sideruder.



Indstillelige nakkestøtter på forsæderne er standard på alle Uno.



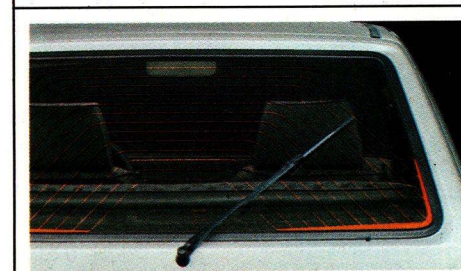
Digital-ur er standard på Uno 70 S.



Soltag kan leveres på bestilling på alle Uno Super.



Halogenlygter er standard på Uno ES og Super.



Bagrude visker/vasker og el-bagrude er standard



Tonede ruder er standard på Uno ES og Super.

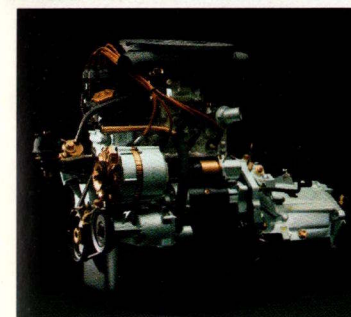


Uno ES

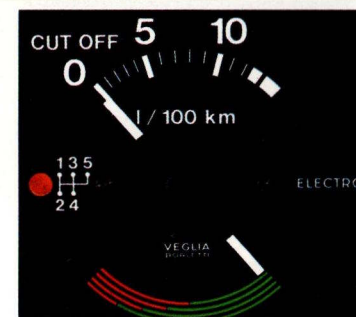
Uno ES: Nummer et i benzinøkonomi

Med Uno ES sætter Fiat også rekord i benzinøkonomi. Med sine 23,2 kilometer på en liter benzin ved 90 kilometer i timen er den svær at hamle op med. Og præstationerne er ikke blevet væsentligt forringet af den grund. ES (Energy Saving) er udstyret med en højkomprimeret 900 cm³ motor på 45 HK (DIN), en 5-trins gearkasse, elektronisk Digiplex tænding og et avanceret cut-off system, der automatisk lukker af for benzintilførslen, når farten sættes ned, som for eksempel når man nærmer sig en lysregulering.

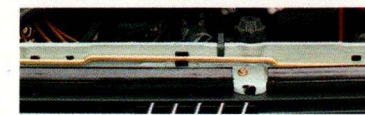
Instrumenteringen omfatter blandt andet også en ny elektronisk forbrugsmåler, der måler om man kører økonomisk eller ej. Udvendigt er ES'eren også let at kende. Tilsyneladende ubetydelige aerodynamiske detaljer, som de heldækkende hjulkapsler og spoilerne foran baghjulene er med til at nedsætte luftmodstanden yderligere, så Uno ES når helt ned på $C_w = 0,33$.



Motoren i Uno ES er specielt udviklet med benzinbesparelse for øje.



Den elektroniske forbrugsmåler har en dobbelt skala, hvorpå man kan aflæse sit øjeblikkelige benzinforbrug. Der er også en indikationslampe, der lyser, når man bør skifte gear.



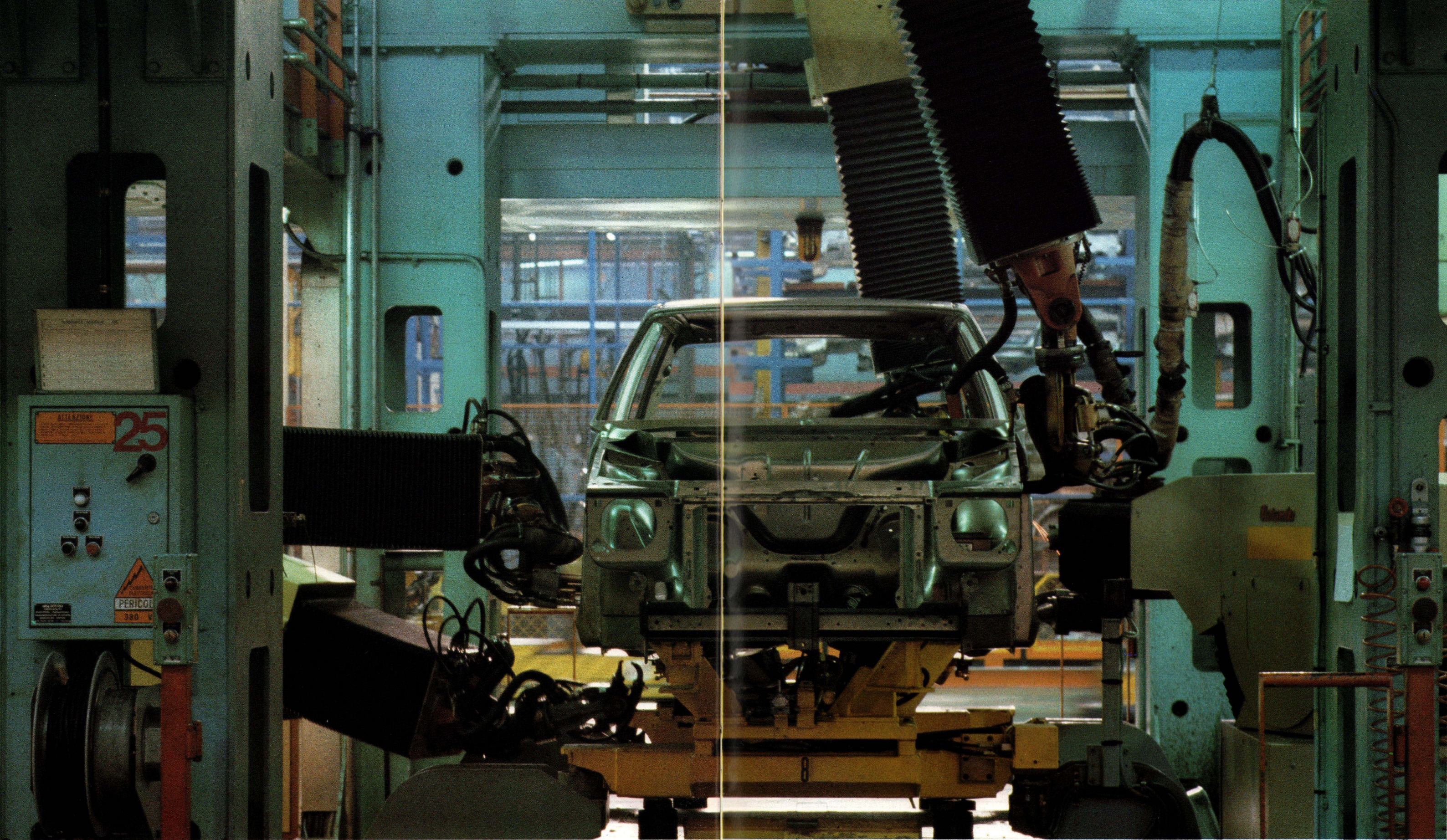
En lille, men vigtig detalje er gummi-listen, der dækker åbningen mellem køle gitter og motorhjul, og derved forhindrer unødvendig luftpassage.



Det elektroniske Digiplex tændings-system sørger for at tændingen sker i det rette øjeblik.



De strømliniede hjulkapsler og spoilerne foran baghjulene nedsætter luftmodstanden og gør bilen endnu mere benzinøkonomisk.



Uno! Fremtidens bil. Idag

For at gennemføre det ambitiøse Uno-projekt har Fiat foretaget enorme investeringer. Både i design og ny computerstyrede produktionsmetoder. Derfor er Uno ikke blot en ny type bil hvad angår design og concept, men også hvad angår produktion og tek-

nologiske fremskridt. Uno bliver bygget på en af verdens mest moderne fabrikker, hvor produktionen foregår praktisk taget automatisk. Computerstyrede robotter sørger for udstansning af karosseridele, svejsning, transport

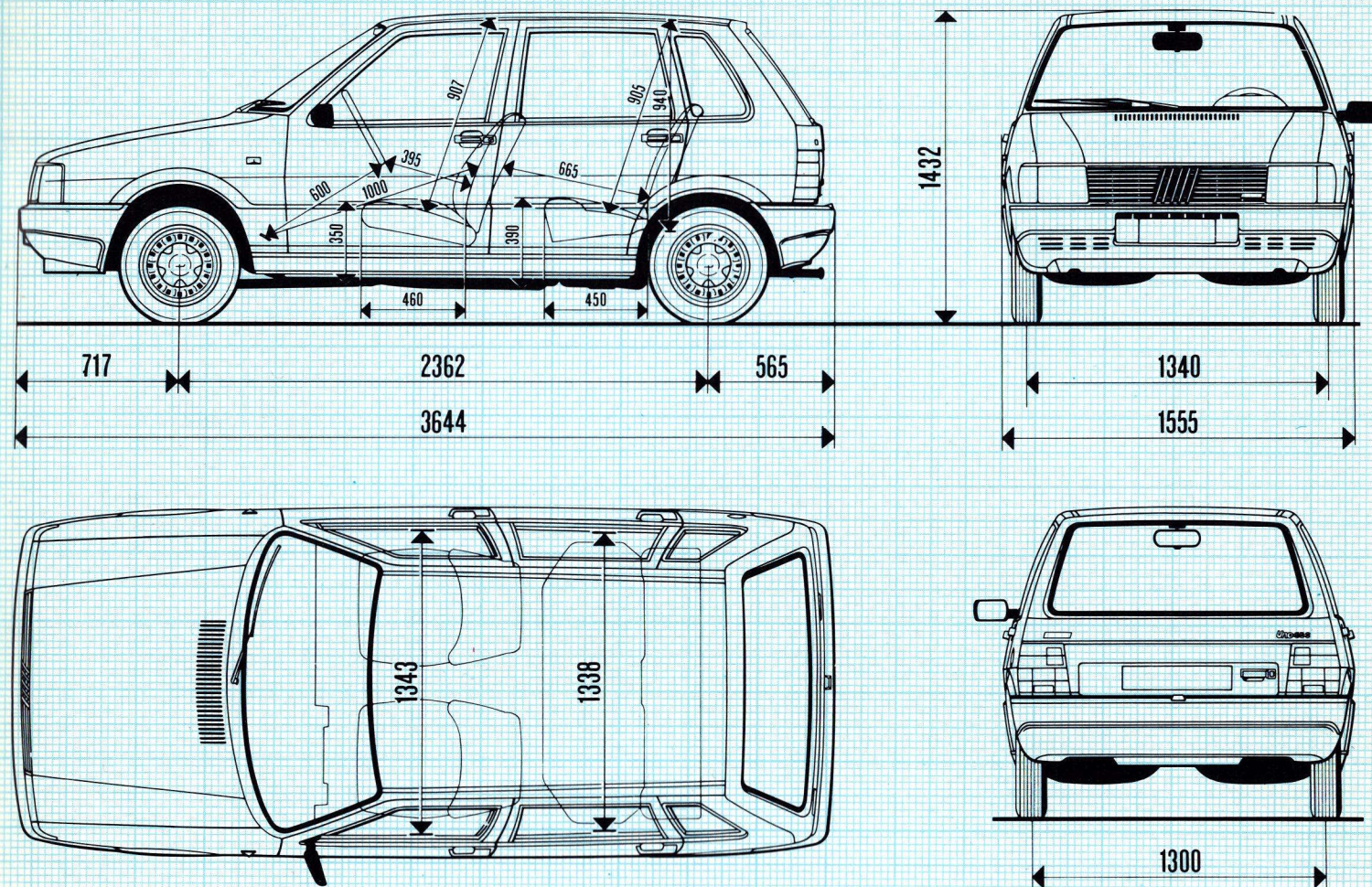
mellem samlepunkterne, maling og rustbeskyttelse ved neddykning af karosseriet. Selv samling af motorerne foregår med robotternes hjælp. Denne udprægede automatisering sikrer stor ensartethed i produktionen og det højeste mulige kvali-

tetsniveau. Derfor bliver resultatet også en Fiat Uno, der er nummer et lige fra starten.

Tekniske specifikationer

	Uno 45	Uno ES	Uno 55	Uno 70
Motor				
Antal cylindre	4 i række	4 i række	4 i række	4 i række
Boring x slaglængde	65 x 68	80 x 68	80 x 55,5	86,4 x 55,5
Cylindervolumen (cm ³)	903	903	1116	1301
Kompressionsforhold	9 : 1	9,7 : 1	9,2 : 1	9,1 : 1
Max. ydelse HK (DIN)/omdr. min.	45/5600	45/5600	55/5600	68/5700
Max. ydelse kW /omdr. min.	33/5600	33/5600	40,5/5600	50/5700
Max. drejningsmoment DIN/omdr. min.	6,8 kgm/3000	6,9 kgm/3000	8,8 kgm/2900	10,2/2900
Max. drejningsmoment Nm/omdr. min.	66,7/3000	67,7/3000	86,3/2900	100/2900
Ventilstyring	Kædetrukket knastaksel	Kædetrukket knastaksel	Tandremstruktet overliggende knastaksel	Tandremstruktet overliggende knastaksel
Motorplacering	Foran på tværs	Foran på tværs	Foran på tværs	Foran på tværs
Kraftoverførsel	Forhjulstræk	Forhjulstræk	Forhjulstræk	Forhjulstræk
Transmission				
Kobling	Tør enkeltplade	Tør enkeltplade	Tør enkeltplade	Tør enkeltplade
Antal gear	4	5	4 eller 5	5
Udvekslingsforhold i 1. gear	3,909 : 1	3,909 : 1	3,909 : 1	3,909 : 1
2. gear	2,055 : 1	2,055 : 1	2,055 : 1	2,055 : 1
3. gear	1,342 : 1	1,342 : 1	1,342 : 1	1,342 : 1
4. gear	0,964 : 1	0,964 : 1	0,964 : 1	0,964 : 1
5. gear		0,780 : 1	0,780 : 1	0,780 : 1
Bakgear	3,615 : 1	3,615 : 1	3,615 : 1	3,615 : 1
Akseludveksling	4,071 : 1 (14/57)	3,867 : 1 (15/58)	3,733 : 1 (15/56)	3,733 : 1 (15/56)
Styretøj				
Type	Tandstang	Tandstang	Tandstang	Tandstang
Vendediameter, meter	9,4	9,4	9,4	9,4
Bremser				
2-kreds med bremsekraft-regulator på baghjulene				
For	Skiver	Skiver	Skiver	Skiver
Bag	Tromler	Tromler	Tromler	Tromler
Affjedring				
Forhjulsophæng	Uafhængigt hjulophæng af McPherson typen med nedre svingarme forankret til forbro. Dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere og skruefjedre.			
Baghjulsophæng	Uafhængigt hjulophæng med langsgående svingarme forbundet med torsionsbro. Dobbeltvirkende gasstøddæmpere og skruefjedre.			
Mål og vægt				
Akselafstand, mm	2362	2362	2362	2362
Sporvidde for/bag, mm	1340/1300	1340/1300	1340/1300	1340/1300
Længde, mm	3644	3644	3644	3644
Bredde, mm	1555	1555	1555	1555
Højde, mm	1432	1432	1432	1432
Bagagerumskapacitet i liter	248/968	248/968	248/968	248/968
Vægt, kg	675	700	700 (3-dørs) 725 (5-dørs)	725
Størst tilladte vægt af påhængskøretøj:				
Med bremses, kg	725	750	750	750
Uden bremses, kg	350	350	350	350
El-system				
Spænding, Volt	12	12	12	12
Batterikapacitet, Ah	30	30	30	40
Vekselstrømsgenerator Watt/A	540/45	540/45	540/45	540/45
Hjul				
Fælge	4,50 B 13" H	4,50 B 13" H	4,50 B 13" H	4,50 B 13" H
Dæk	135 SR 13	135 SR 13	135 SR 13	155/70 SR 13
Præstationer				
Tophastighed, km/t	140	140	150	165
Acceleration 0-100 km/t, sekunder	17,5	17,5	15,0	11,5
0-400 m , sekunder	19,8	19,8	19,2	17,9
0-1000 m , sekunder	37,8	37,8	36,5	33,8
Benzinforbrug - ECE-norm - km/liter superbenzin				
Ved 90 km/t	20,0	23,2	19,6 20,8	20,0
Ved 120 km/t	15,2	17,2	14,7 15,6	15,4
Bykørsel	14,1	15,6	12,8 12,8	12,2
Blandet kørsel	16,1	18,2	15,2 15,9	15,2

Data og illustrationer indeholdt i denne brochure er af vejledende art. Fiat Automobiles Danmark A/S kan til enhver tid foretage ændringer af modellerne beskrevet heri, af tekniske eller kommercielle årsager.



Standardudstyr

Standardudstyr	Uno 45		Uno 55			Uno 70
	3-dørs	3-dørs ES	5-dørs	3-dørs Super	5-dørs Super	5-dørs Super
AM/FM Radio	*	*	*	*	*	*
Nakkestøtter på forsæderne	*	*	*	*	*	*
El-bagrude	*	*	*	*	*	*
Bagrude visker/vasker	*	*	*	*	*	*
Tonede ruder	*	*	*	*	*	*
Aflåseligt benzindæksel	*	*	*	*	*	*
5-trins gearkasse	*	*	*	*	*	*
Bagagerumshylde	*	*	*	*	*	*
Rulleseler for	*	*	*	*	*	*
Tæpper	*	*	*	*	*	*
Handskerum	*	*	*	*	*	*
Lighter	*	*	*	*	*	*
1-trins visker	*	*	*	*	*	*
2-trins visker	*	*	*	*	*	*
Pausefunktion for viskere	*	*	*	*	*	*
2-trins blæser	*	*	*	*	*	*
Kontrollys for choker	*	*	*	*	*	*
Kontrollys for ladning	*	*	*	*	*	*
Kontrollys for olietryk	*	*	*	*	*	*
Kontrollys for håndbremse	*	*	*	*	*	*
Kontrollys for langt lys	*	*	*	*	*	*
Invendigt justerbare sidespejle i begge sider	*	*	*	*	*	*
Udvendigt højre sidespejl	*	*	*	*	*	*
Havariblink	*	*	*	*	*	*
Tågebaglygte	*	*	*	*	*	*
Baklygter	*	*	*	*	*	*
Digital-ur	*	○	*	*	*	*
Quartz-ur	*	*	*	*	*	*
Omdrejningstæller	*	*	*	*	*	*
Check-kontrol	*	*	*	○	○	*
Plastic inderskærme	*	*	*	*	*	*
Oplukkelige sidebagruder	*	*	*	*	*	*
Halogenlygter	*	*	*	*	*	*
Triptæller	*	*	*	*	*	*
Bremseforstærker	*	*	*	*	*	*
Cut-off elektronik på karburator	*	*	*	*	*	*
Økonometer	*	*	*	○	○	*
Gearskiftindikator	*	*	*	*	*	*
Elektronisk tænding	*	*	*	*	*	*
Vandtemperaturmåler	*	*	*	*	*	*
Kortlomme i venstre side	*	*	*	*	*	*
Kortlomme i højre side	*	*	*	*	*	*
Make-up spejl	*	*	*	*	*	*
To-delt bagsæde	*	*	*	*	*	*
Metallak	*	○	*	○	○	*
Soltag	*	*	*	*	*	*
Elektriske sideruder i fordørene	*	○	*	○	○	*
Elektriske sideruder i fordørene og centrallåsesystem	*	*	*	*	*	*
Fjernåbning af bagagerum	*	*	*	*	*	*
Rulleseler bag	*	○	*	*	*	*

* = Standardudstyr
 - = findes ikke
 ○ = ekstraudstyr på bestilling

