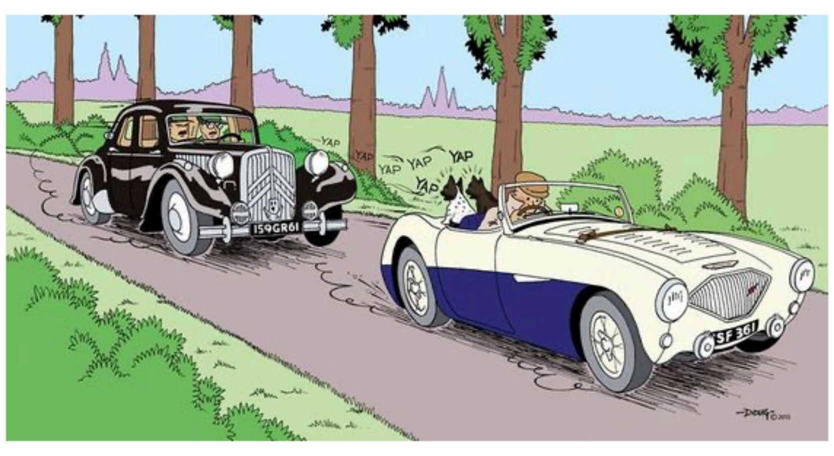


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Rodzinny „Numer 1”

przez Zbigniew Kluczkowski | 2 listopada, 2024 0 komentarzy

Fiat Uno – pierwszy mały samochód, który pozbył się rynienek dachowych. Był zarazem prosty i praktyczny a w wersji Turbo – szybki i paliwożerny. Pomyślany był jako tani pojazd dla „mas” i być może dlatego w 1983 roku rozpoczął długą karierę nie tylko w Europie, ale i w Ameryce Środkowej i Południowej. Podczas, gdy liczba wersji w Europie ograniczyła się tylko do dwóch odmian nadwozia, w Argentynie i Brazylii zauważono większy potencjał tej konstrukcji i tak oto powstała rodzina pojazdów, która pozostawała w produkcji przez prawie trzy dekady.

Czy można z Fiata Uno zrobić limuzynę? Tak, choć jej długość ledwie przekroczy 4 metry. Model Duna udowodnił to już dwa lata po premierze „zwykłego” Uno. Duna miała trójbryłowe nadwozie – kanciaste, ale pojemne. Z racji niewielkiej wagi do napędu używano silników o skromnej mocy – oczywiście, zgodnie z wymogami rynku, oferowano również wersję „na alkohol”. Zarówno wersja sedan jak i pokazane w 1987 roku kombi Elba miały jednak jedną poważną wadę – tylko jedną parę drzwi bocznych. To było zbyt mało, zważywszy na przeznaczenie pojazdu.

2 – drzwiowa Duna (na zdjęciu wersja Premio) i 3 – drzwiowa Elba (poniżej)

Źródło: Quatrorodas

Wadę naprawiono – w przypadku Duny w 1988, a w przypadku Elby – w 1989 roku. W ten sposób oba samochody zyskały wygodny dostęp do tylnej kanapy. Niezależnie od rodzaju nadwozia długość wynosiła zaledwie 4,04 m a szerokość, czy raczej „wąskość”, – 1,55 m. Waga sedana wynosiła „na sucho” od 908 do 930 kg a przestrzeń bagażowa – 503 dm^3. Kombi było bardziej praktyczne – po rozłożeniu siedzeń pojemność ładowni wynosiła 1430 dm^3. Pomimo dodatkowego oblachowania konstrukcja Elby ważyła od 930 do 1000 kg.

Tuż po wprowadzeniu nowych modeli, Duna stała się najpopularniejszym samochodem na drogach Argentyny. Była tania, prosta w obsłudze i całkiem pojemna – oczywiście biorąc pod uwagę małe gabaryty. Nikt nawet nie skarżył się na zupełny brak wyposażenia i dużą awaryjność, która niemal codziennie wystawiała nerwy właściciela na ciężką próbę. Najczęściej po prostu nie chciała „zapalić” czego powodem były przewody oraz cewka zapłonowa, choć często trudno było zlokalizować przyczynę – ot taki kaprys Duny i … już.

> **Podobne teksty:** Motocyklem po rekord, czyli walka o 300 km/h na drodze

Zarówno Duna jak i Elba było sprzedawane nawet na rynku włoskim. Zainteresowanie sedanem było niewielkie i w 1990 roku zaprzestano importu. Oferowana pod marką Innocenti, Elba nie miała tam żadnej konkurencji. Auto odniosłoby we Włoszech znaczący sukces, gdyby nie awaryjność, szczególnie popularnego silnika o pojemności 1.3 dm^3, który był zwyczajnie konstrukcyjnie przekombinowany. Była to dość specyficzna jednostka, której blok od początku był projektowany jako podstawa dla silnika benzynowego i diesla, co sprawdziło się tylko w teorii.

Zdecydowanie lepszy był silnik o poj. 1.5 dm^3 i skromnej mocy 67 KM (oferowany tylko w Brazylii i Argentynie) lub 82 KM oraz dający świetne osiągi silnik o poj. 1.6 dm^3 oraz mocy 94 KM. Słabsza jednostka w połączeniu z zasilaniem alkoholowym napędzała większość modeli ciężko „pracujących” jako taksówki. Mocniejszy silnik zamontowany w nadwoziu kombi dzielnie znosił trudy dalekich wypraw z całą rodziną. Ważące niespełna tonę kombi mogło być nie tylko pojemne, ale z tym silnikiem – całkiem szybkie (prędkość maksymalna – 170 km/h, 0-100 km/h – poniżej 10 sekund).

4 – drzwiowa Duna i 5 – drzwiowa Elba

Źródło: italdesign.it

Jak prowadziło się Dunę i Elbę? Prawie jak Uno, które na szybko pokonywanych zakrętach znacząco wychylało się na zewnątrz łuku. W przeciwieństwie do Uno dociążony tył lepiej pokonywał łuki choć wychylenia i tak były znaczne. Kierowca miał do dyspozycji dokładnie takie same przyrządy jak w Uno, choć niektóre wersje były nieco lepiej wyposażone. Nadal jednak wszystko było proste – tak było taniej a do naprawy wystarczały tylko podstawowe narzędzia. Czy na tym polegała „jakość Fiata”? Nie, gdyż marka miała dowód na słuszność tej konstrukcji.

Duna z 1,5- litrowym silnikiem o mocy 82 KM pokonała trasę 25 tys. km ze średnią prędkością 146 km/h. Rekord ten ustanowiono na włoskim torze Rafaela. Po prawie 171 godzinach ciągłej jazdy okazało się, że Fiat jest w pełni sprawny co przeczyło opiniom rozgłaszanym przez użytkowników. Rekord, z racji zaufania do marki, właściwie przeszedł bez echa. Został potwierdzony przez FIA, ale włoskich klientów to nie przekonało. Ci w połowie lat 90-tych chętniej wybierali Punto – mniejsze, ale lepiej wykonane. To był Fiat na miarę nowych czasów.

> **Podobne teksty:** Troskliwa mama Davida

Rodzinne wersje Uno przetrwały na brazylijskim rynku do 1996 roku kiedy to zostały zastąpione przez Palio i Sienę. Produkcja w Argentynie trwała jeszcze 4 lata. Palio zostało dobrze przyjęte a jego wersję kombi (Palio Weekend) i sedan (Siena) sprzedawano również w Europie. Hatchback z racji konkurencji w postaci Punto oferowany był w krajach Ameryki Środkowej i Południowej. Co ciekawe – nie zrezygnowano z produkcji podstawowej odmiany Uno i pod nową nazwą Mille produkowano ją aż do końca … 2013 roku.

Wraz z końcem końcem produkcji Uno zakończyła się produkcja drugiej generacji Fiorino. Oparty na przedłużonej płycie podłogowej Elby „dostawczak” był produkowany w niewielkich ilościach w „amerykańskich” fabrykach Fiata i eksportowany do Europy do połowy lat 90-tych. Do jego napędu używano europejskich silników Fiata o poj. 1.1-1.4 dm^3 lub diesla o poj. 1.7 dm^3. Oferowano nadwozie typu furgon i pick-up. Model ten w Europie częściowo zastąpiono pick-upem Strada a w 2007 roku – nową generacją Fiorino produkowaną w tureckich zakładach Fiata.

Fiat Fiorino 2 w osobowej odmianie „Panorama”

Źródło: wikimedia

Patriotyczni Włosi nazwali Dunę „najczęściej psującym się autem świata”. Brazylijscy i argentyńscy taksówkarze zapewne też nie kryli rozczarowania .Ten zaszczytny tytuł nie przypadł w spadku jego następcy. Nowe Palio i Siena oraz późniejsza Albea były konstrukcyjnie zbliżone do Punto i godnie mogły rywalizować z „mini-Vectrą” czyli trójbryłową odmianą Corsy B, która przejęła znaczną część dotychczasowych klientów. Podobnie jak znacznie większa Linea, ale ta była zbyt droga dla większości Brazylijczyków.

Visited 21 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Fiat, FiatBrasil, FiatDuna, FiatElba, FiatFiorino, FiatUno, silnikFIRE

Nawigacja wpisu
← Cztery cylindry z Maranello
Earl – twórca czwartej kolumny →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Łódź
Teraz, 29 lipca, 20:00, Środa
23 °C
7 km/h 0 mm
Jakość powietrza źródło: AIRLY
Bardzo dobra PM 2,5: 50% PM 10: 25%
Dziś 26°C
Jutro 33°C
Godzina po godzinie
Na 16 dni
twojapogoda.pl

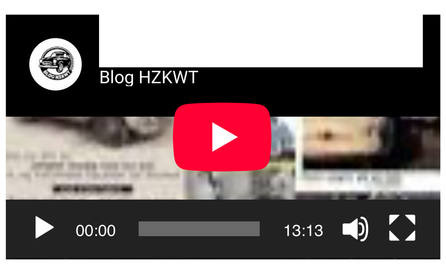
Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

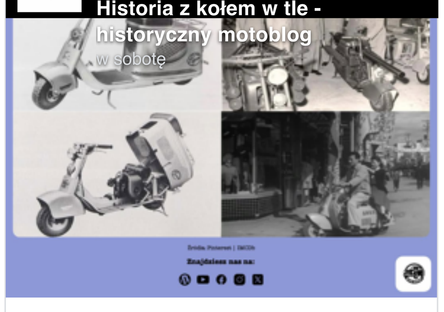
« cze

Najnowsze na Youtube:



Popularne na Facebook:

Historia z kołem w tle - historyczny motoblog
w sobotę



25.07.2026 Srebrny gołąb | #historiazkołemwtle
Skuter marki Mitsubishi z serii „Silver Pigeon” pozwolił dawnemu producentowi samolotów wznowić produkcję. Czy jedna z wielu wersji tego skutera „czegoś” Wam nie przypomina? Podpowiedź - pewnej włoskiej maszyny w nietypowej wersji wyposażenia. #Mitsubishi #skuter #Vespa #SilverPigeon
... Wyświetl więcej

Polub Skomentuj Udostępnij

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle
@blog_hzkwt · Obserwuj

26.07.2026 Stallion | #historiazkołemwtle
Pinto Stallion (był też Mustang i Maverick) wygląda atrakcyjnie i sportowo. Wersja specjalna na rok modelowy 1976 miała kontrastowe malowanie, te same silniki co model standardowy i ... były tak samo „bombowe” jak pozostałe Pinto.

6:21 PM · 26 lip 2026

1 Odpowiedz Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Halo, dzwonię z samochodu
- Piękne amerykańskie „obiecanki-cacanki”
- DNA marki według „Historii …”, #41 – Dodge

Tagi:

AlfaRomeo (12) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (8) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (73) Ferrari (19) Fiat (28) Fiat500 (6) Ford (16) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Mercedes (26) mikrosamochód (6) napędelektryczny (6) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (6) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (11) pojazdywojskowe (12) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (11) Renault (13) RollsRoyce (6) Skoda (6) SUV (9) Toyota (12) Volvo (8)

Liczba wyświetleń: 13 470

Wszystkie wpisy: 564

Historia z kołem w tle © 2014-2026
Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski
Iconic One Theme | Powered by Wordpress