

FIAT 132 GLS - 1800



TEKST:
Tom Pleterski

FOTO:
Marjan Zaplatil

Dvakrat da, kdor hitro da — so kakor Rimljani, pred dve letoma menili tudi pri Fiatu in na vrat na nos postavili na hladno „125“. Vsiljenec, ki se je na hitro polastil prestola v Fiatovem srednjem razredu, je dobil ime „132“. Je pa prezgodaj rojeni podedoval cel kup grehov svojega prednika. Pokazalo se je, da jih je bilo preveč za uspeh na turnirju evropskega srednjega razreda.

Zato pač prvi dobiček novega modela ni šel v mošnjiček, marveč v nove investicije: Fiat je — povsem navzkriž s svojo politiko spreminjanja modelov — poslal novinca nazaj v razvojni oddelek na „pranje možganov“ in plastično operacijo. Čez dve nepolni leti ga je že prekrstil v „132 GL/GLS“. V času te pre-

obrazbe si je Fiatov „132“ pridobil še eno lastnost: medtem ko se pelje skozi zagrebško podružnico „Crvene zastave“, postane avto domače proizvodnje in dobi ceno v dinarjih.

Lepotna operacija

Takrat, ko so v Zagrebu rezali otvoritveni trak še ne čisto zgrajene tovarne za sestavljanje fiata 132, smo dobili na preskušnjo neposredno iz Torina — toliko v opravičilo, ker ga nismo slikali z domačimi registrskimi tablicami. Testno smo si ga ogledali in ugotovili: marsikaj, kar smo ozmerjali v lanskem testu fiata 132 special (avto 1973, št. 20), je tovarna pri 132 GLS spremenila. Začnimo pri karoseriji! Tu so

predvsem večja okna in nižji pas vozila, ki omogoča dober pregled na vse strani, tudi na zadek. Tudi odbijači so dobili debele, gumijaste obloge; z gumo obložene letve so zdaj tudi na bokih. Širša maska hladilnika in široke gume kot tudi velike zadnje luči so poskrbele tudi za uglednejši videz in odpravile lepотно napako prve izdaje fiata 132, ki je bil videti nekam na ozko in visoko nasajen. Skratka: lepotna operacija se je posrečila, ker so jo podkrepili tudi z notranjimi retušami. Že prej velikodušne prostorske razmere se niso spremenile, pač pa so v tovarni poskrbeli za večjo mero udobja z novimi še boljšimi sedaji, ki dobro oprimejo telo; nastonjala so pa le še nekoliko

prezrenka. Za voznikovo udobje posebej poskrbi še nastavljeni obroč volana, ki ga je moč po vdihni pomikati za sedem centimetrov. Močno spremenjena, preglednejša in lažja na oko je tudi armaturna plošča, na kateri so sicer ostali nekoliko premajhni instrumenti, pridobila pa je police za drobnjarije. Sicer so pa instrumenti pregledni in na pravem mestu. Razporeditve stikalnih ročic ob volanu niso spreminjali, tako kot pri drugih fiatih sta z leve torej ročici utripalk in luči, z desne pa ročica za vklop brisalnikov na eno hitrost in prekinjeni tak. Z ročico brisalnikov poženejo tudi





novo pridobitev: električno črpalčko za brizganje vetrne šipe, ki srka vodo — še vedno! — iz premajhne in nerodne plastične vrečke. Na armaturni plošči sta samo dve stikali: glavno stikalo luči in stikalo za ugašanje osvetlitve instrumentov. Nameščeni sta daleč vsakebni in onemogočata pomote. Bil bi že skrajni čas, da bi Fiat vsaj svojim dražjim vozilom privoščil reostat za ravnanje za osvetlitev instrumentov. Na dobrem mestu so tudi ročice za ravnanje in usmerjanje zraka iz ogrevalnih in prežračevalnih naprav, ki so se končno tudi znebile primitivne lopute za dotok zraka

k nogam. Namesto brčanja v loputo ima zdaj privezani voznik pri roki ročico, s katero deli zrak na šipo in k nogam. O uspešnem prežračevanju fiata 132 ne dvomimo, gretje pa tudi tokrat nima ocene; saj ga v pasjih dnevih nismo mogli preskusiti.

Pozabljeni prtijažnik

„GLS“ je boljše opremljena različica fiata 132 in če se je Zastava montažna proizvodnja izognila izbiri različno opremljenih vozil in dveh motorjev, nam po drugi strani ugaja, da je pri odločitvi za

eno samo različico izbrala bogatejšo. Udobje je navsezadnje tudi pomemben element pasivne varnosti. Ostane želja, da bi si tudi naš kupec za doplačilo lahko izbral armaturno ploščo z merilnikom vrtljajev in manometrom za olje, kot tudi menjalnik na pet prestav, ki ga bomo omenili pozneje. Kaj pa naslonjala za glavo in gretje zadnje šipe? ! O možnostih naročila dodatne opreme v Zastavi še ne govorijo.

Vemo, da Fiat opremlja za ostala tržišča svoja vozila tudi z varnostnimi pasovi in če se že zakonodajalec ne zgane s predpisi, bi Crvena zastava, kot naša največja

tovarna, svojim kupcem lahko vsaj ponudila primerno dobre pasove za svoje avtomobile.

No, naštejmo še nekaj opreme, ki jo „132 GLS“ ima: ugajajo močni halogenski žarometi, res svetle luči za vzvratno vožnjo, zanke za vleko vozila in cel kup prijetnosti v notranjosti: luči v predalu za drobnjarije, pri motorju, v prtijažniku in nad zadnjimi sedeži, žepi na prednjih vratih, vzvratno ogledalo „dan-noč“ in še kaj. Lepo oblažljiva in obložena notranjost je luksuznega videza, imamo pa pomisleke glede tkanine na sedežih, ki je bila pri testnem avtomobilu (15 000 km)

že zavlečna in pomočna. Sicer pa: nikoli ni idealno! Umetno usnje je manj občutljivo, zato pa manj prijetno za sedenje.

Pri drugi popravilni izdaji fiata 132 tovarna ni namenila blagoslova ponesrečenemu prtljažniku. Njegov najlepši del še vedno zavzema posoda za gorivo; zato je razmeroma majhen, gorivo pa na nevarnem mestu; za nameček je nakladanje težko prtljage čez visoki zadnji rob prtljažnika kar naporno, prav tako tudi razkladanje, ko se pokaže potreba po rezervnem kolesu iz dna prtljažnika.

Največ strupa je fiat 132 v prvi izdaji požrl na račun neuglašene in nepopolnega podvozja, ki ni zmoglo niti varne lege na cesti, niti prave mere udobja. Kritiko časopišnih testnikov so v tovarni vzeli zares in predno premo opremili s prečnim stabilizatorjem, blazilnike so zamenjali s progresivnimi, ki na manjših nevarnih delujejo mehko, velikih se pa trdo branijo. Z zboljšanim podvozjem se avto zdaj v ovinkih veliko manj nagiba in zoprnega pokimavanja karoserije na slabi cesti skoraj ni več. Za boljše lego na cesti skrbijo tudi širše gume z nizkim presakom (185/70SR 13) na širokih, pet in pol palčnih platiščih. Skratka, avto je s „popravilno“ podvozje postal veliko udobnejši, v ovinkih pa varnejši.

Širše gume najbrž pripomorejo, da je volan — kljub novim, polkroglastim zglobom na volanskem drogovju — ostal pretrd, zlasti še pri počasnih parkirnih manevrih in pri ostri vožnji po ozkih, hribovskih ovinkih. Volanu bi prav dobro del servooičevalnik — draga naprava, ki pa je tudi za doplačilo ni moč dobiti, ker je Fiat za ta avto sploh ne izdeluje. V prid štejejo volanu neposrednost (3,5 zavrtiljaja), na črni seznam pa gre kot pri večini Fiatovih avtomobilov razmeroma velik, skoraj 12-metrski rajdnikrog. Prav volan je kriv za občutek, da sediš v nerodnem, neokretnem avtomobilu, kljub njegovi poskočnosti in okretnosti v običajnih razmerah vožnje.

Zadovoljni smo bili z zavorami: opremljene so s primerno močnim servooičevalnikom, tudi omejevalnik uravnava po obtežbi zavorno moč na zadnjih kolutih.

Montažni prestiz

Motor po zasnovi že dolgo poznamo. Saj so ga razvili neposredno iz motorjev fiata 125. Odlični gredi v glavi skrbita za športni značaj. Z manjšimi uglavitvami uplinjačev in krmiljenja ima zdaj 107 KM (prej 105), popravili pa

so tudi krivuljo navora, ki je med 3000 in 4000 vrtljaji v minuti skoraj ravna. Motor tako steče, na prvih kilometrih pa še vedno rabi nekaj spretnosti s čokom.

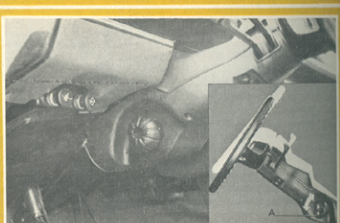
Na motor privija torinska tovarna natančen štiristopenjski, petstopenjski ali samodejni (tristopenjski „General Motorsov“) menjalnik. V Zastavinem programu je od te izbire za zdaj na voljo le osnovni, štiristopenjski menjalnik. Menimo, da bi naši montažji ne škodilo, če bi tudi našemu kupcu ponudila „izbirčnost“. Petstopenjski menjalnik se pri spretnem vozniku izplača že s prihranjenim gorivom, zlasti na dolgih vožnjah po avtomobilskih in drugih hitrostno neomejenih cestah. Večja pridobitev je tudi podaljšano življenje motorja in manjši ropot pri veliki hitrosti. Sicer pa zoper ropot ni pritožb.

Še pripomba glede meritev. Ker smo testni avto dobili iz Torina s petstopenjskim menjalnikom, ki ima nekoliko krajšo drugo in tretjo prestavo, so pospeški mogoče za las boljši, kot bi bili s štiristopenjskim menjalnikom. Isto velja za porabo goriva na avtomobilskih in hitrih cestah, kjer smo večkrat rabili peto prestavo. Izkaže se, da je poraba goriva s petstopenjskim menjalnikom v poprečju manjša za pol do enega litra na 100 km.

Kar zadeva samodejni menjalnik — pri nas je avtomatika še vedno zelo redak ptič — bi ga „Zastava“ lahko ponudila (za doplačilo kajpak), predvsem zaradi statusa, ki bi ga z domačo montažo fiata 132 rade vsilila domačemu tržišču. Očitno je bilo namreč povedano, da naj bi 6000 fiatov 132 GLS — 1800, kolikor naj bi jih vsako leto sestavili pri nas (letos v pol leta 1500), služilo predvsem potrebam gospodarskih in drugih organizacij po službenih, a tudi prestižnih vozilih. Prav avtomatika ima zlasti za voznika, ki veliko potuje, veliko prednost, da o mestnih vožnjah ne govori.

Glede nekoliko prisiljene in z uvoznimi zaporami (zoper druge tovarne) podkrepjene prestižnosti pa takole: fiat 132 GLS je uporaben, hiter, udoben, razmeroma lepo izdelan potovalni avto srednjega razreda, ki ima (ali pa naj bi imel) v svetu pristaše predvsem zaradi uglasene cene — kupec dobi veliko avtomobila za svoj denar in to velja tudi na našem trgu, kljub vsem davčnim — nihče pa tega vozila ne smatra za prestižno.

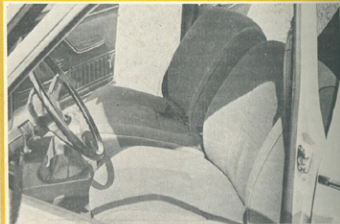
Glede lepe, končne izdelave pa še pripomba: doseganje izkušnje z Zastavinimi avtomobili so vzrok za dvome in skrbi, da bo kvaliteta padala sorazmerno z osvajanjem domačega proizvodnje.



S pomičnim volanom si voznik prilagodi svoj delovni prostor. Pri tem mora samo popustiti velik vijak (A) na obliju.



Pri pripravi druge izdaje fiata 132 se prtljažnika niti dotaknila niso: tako ima tudi „GLS“ nerodno in nevarno nameščeno posodo za gorivo, ki prtljažniku jemlje lep del koristnega prostora; zadnji rob prtljažnika je visok in rezervno kolo je v dnu prtljažnika. Na testnem avtomobilu pokrov ni tesnil pred prahom.



Zelo dobro oblikovani sedeži nudijo prostornost štirim do petim osebam.



Armeturna plošča testnega avtomobila je na voljo za doplačilo, vendar je za zdaj ni moč izbrati tudi pri vozilih, ki bodo sestavljena pri nas. Za razliko od serijske armeturne plošče je opremljena tudi z velikim merilnikom vrtljajev in manometrom za olje.



Lani smo težili po gumijastih oblogah odbičajev, letošnji model „132“ pa jih je dobil, za njimi se varneje počutilo tudi v odbliče vgrajene strupalka. Halogenski žarometi odlično osvetljujejo cesto, zlasti pri prižganih dolgih letvah, ko gorijo vsi štirje.

TEHNIŠKI PODATKI

NAŠE MERITVE

HVALIMO

MOTOR: štirivaljni — štirilitrski — vrstni — nameščen vzporedno nad prednjo koleso — vrtna in g.b. 84 x 79,2 mm — glava prostornina 1756 kubikov — kompresija 8,9 : 1 — največja moč 60,9 KM/DIN pri 8000 vrtljaji na minuto — tovarna moč 60,9 KM/DIN na liter — največji navor 14,4 KM/DIN pri 4000 vrtljaji na minuto — ročična gred v 5 skobih — dve odločni gredi v glavi (zobal jermen) — višje steni na V — glava iz aluminija, blok iz sive litine — dvejni potrošnik Weber 34 DVAZ 2 ali soles C 34 (EBC) z ročnim čokom — mehanična črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom — oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko in termostatom, ekspanzijska posoda — električni ventilator s termostatskim vstopom — svečka Champion NGY marelli CW 8.P.12 — akumulator 12 voltov, 45 amperiskih ur — alternator 530 vatov

PRENOS MOČI: motor sprejeda pogonar zadnji kolese — enostopna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestava ročica med sedeli — prestavna razmera: 3,887; 2,10; 1,361; 1,0; vzvratna 3,53 — diferencial s hipocipnim ozbojenjem, nastanek razmerje 4,1 : 1 (3,41)

KOLESA: prednja 5 1/2 x 13, ležena, prešana — gume 185/70 SR 13 — pritisk sprejeda 1,8 zadaj, 1,9 spredaj

VOZ IN OBEDE: limuzina za 5 oseb — širina vozi — samonožna karoserija — prednji kolesa na posamičnih obojazih, dvojna prednja vodila, posebne natezne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator — zadaj toga prava na vzdolžni in pobovskih vijačne vzmeti, teleskopski blažniki

ZAVORE: sprejeda iz zadaj kolotina — dvokolični hidraulični vzvratni sistem — servočrpalkovni zavorne moči — omejevalnik zavorne moči na zadnjih kolesih glede na obtežljivo vozilo — mehanična ročna zavora na zadnji kolese, ročica med sedli

VOLAN: varnostni volan s potjem — prestava 16,4 : 1 — vodni krog 11 m (med glavni), 11,8 m (med z dovaj) — 3,3 zavrtajla volana od ene do druge skrajne točke

OPREMA: blažniki s eno hitrostjo in prekinjenim dotajenjem — električna črpalka za pranje šipe — ležalni sedeli — vzvratno ogledalo »dan-noč« — vgrajena luč za vzvratno vožnjo — plastična zaščita pedaložja — halogeni žarometi — vgrajene zanke za vleko vozila — za doplačilo visokoprepastna kondenzatorska naprava za vžig motorja (vlastna odziva za rezervo)

MERE IN TEŽE: dolžina 4,405 m — širina 1,940 m — višina — medosna razdalja 2,887 m — kolotina sprejeda 1,321 m, zadaj 1,323 m — najmanjša razdalja od tal 0,100 m (obtežen) — prostornina priključka 400 litrov (uporabna prostornina 360 dm³) — teža praznega vozila 1099 kg — obtežba 400 kg — dovoljena skupna teža 1495 kg — dovoljena teža priključke brez zavore 570 kg, z zavoro 900 kg

VZDRŽEVANJE: posoda za gorivo 56 litrov — karter (s litri) 4 litri, menjava na 10.000 km — menjalnik 1,3 litra, menjava na 30.000 km, diferencial 1,65 litra (menjava na 30.000 km) — maznik povzove nima — blažniki (menjava s gromom 8 litrov (voda))

ZMOGLJIVOST: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt./m: 27 km/h — moč na tono praznega vozila (in voznik 75 kg) 91,5 KM/DIN, tova na km 10,9 kg — moč na tono togo natočevanega avta 71,5 KM (DIN), tova na km 14,4 kg — največja hitrost (vzmetna) približno 170 km/h — pospešek 0–100 km/h: 11,2 sek (tovarna)

Testni avto je pred meritvami prevozil 16.000 kilometrov. Meritve z dvema osebama.
Največja hitrost 169 km na uro — zalet 3 km, povprečje štirih meritv

Pospeški:

0–80 km na uro:	4,9 sek
0–100 km na uro:	7,6 sek
0–120 km na uro:	11,6 sek
0–140 km na uro:	16,5 sek
0–160 km na uro:	25,2 sek
0–180 km na uro:	40,3 sek

400 m brez zaleta: 17,9 sek (končna hitrost 123 km na uro)

1000 m brez zaleta: 33,8 sek (končna hitrost 153 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi — **36,4 sek** (končna hitrost 148 km na uro)

Poraba goriva

Po običajnih cestah: najmanj 9,5 litra goriva super na 100 km (zelo zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h); največ 15,0 litra na 100 km (zelo ostra vožnja po zavijih in strmih cestah). Na avtomobilski cesti: 11,2 litra na 100 km (povprečje pribl. 120 km/h) oziroma 14,9 litra na 100 km (povprečje pribl. 140 km/h).

Po mestu: 11,8 do 14,5 litra na 100 km

Povprečna poraba lesa: 12,8 litra na 100 km

Poraba olja: 0,25 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

Natančnost merilnika hitrosti: 55 km/h kazalec na 80, resnična hitrost: 55 km/h
kazalec na 80, resnična hitrost: 74 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost: 93 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost: 111 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost: 130 km/h
kazalec na 160, resnična hitrost: 150 km/h

prostorna notranjost

odlični sedeli

bogata, priročna oprema

sodoben, močan in kultiviran motor

natančen menjalnik

lih avtomobil

dobra lega na cesti

odlične zavoro

varna gradnja karoserije

dobra končna izdelava (kar zadeva Fiat)

GRAJAMO

slaba zasovna priključnika

trd volan pri majhni hitrosti (parkiranje)

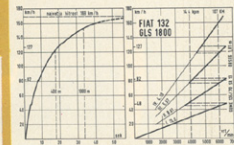
velik rajdni krog

majhna posoda za gorivo

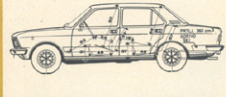
ni varnostnih pasov

pri domači montaži ni izbire dodatne opreme; nastopanje za menjalnik, greta zadnja šipa, nastopanje za volan, instrumenti

Cena: ca. 93.000 dinarjev
Zavarovanje: obvezno 1286 din
kasko: brez franšize 7810 din
s franšizo 4000 din — 781 din
cestnina: 510 din
Proizvajalec: FIAT SpA, Corso Giovanni Agnelli 200, Torino Italia, montaža proizvodnje Zavodi Crvena zastava, Kragujevac — obrat Zagreb
Prodajalec: Prodajna mreža Zavodov Crvena zastava in filijale po vsej državi.



Čep rav je imel testni avto petstopenjski menjalnik, smo v diagramu zanesli razmere za osnovni, štiristopenjski menjalnik, s kakršnim prodajajo ta model na našem tržišču. Z izjemo pete, verževane prestave, med menjalnikoma in bistvenih razlik (pri petstopenjskem sta tretja in druga prestava za spoznanje krajši), tako da komaj vplivajo na izmerjene zmožljivosti. Tovarna motorju dovoljuje 6500 vrtljajev v minuti za kratka čas, acer pa 5100 vrtljajev. Obseg vrtljajev se sed kot dovolj veliki, saj za dovoljevanje zadostuje za proklanje pri 5000 vrtljajih v minuti, pri varčevanju z gorivom pa motor zelo gladko teče tudi z manj vrtljaji. Motor je razmeroma prožen, ker pa je največji navor pri 4000 vrtljajih v minuti, motor svedca pokaže da mu voznila nad tem številom bolj godi. Pri največji hitrosti v IV. prestavi se motor že vrči v območje, ki je za trajno vožnjo prepovedano, zato potovalne hitrosti s polnim plinom ne preporučamo. Tu motorju dobro do dolga pete prestave (ni še znano, ali bo »Zastava« izpopolnjevala tudi v območju največje hitrosti znižje število vrtljajev za okoli 500 v minut, v povprečju petstopenjski menjalnik ob primarni uporabi tudi zmanjša povprečno porabo goriva za najmanj 0,5 litra na 100 km.



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi, zadnji sedež v gornji legi) v cm: širina pri kolčih spredaj 140, zadaj 139; širina prednjega sedeža 57, zadnje kolpe 136; notranja dolžina od arm. plošč do zadnjega naslonjala: pribl. 175; pomik volana (po višini) 7; odprtina vrta (višina širina) sprejeda 92 86, zadaj 92 75. Uporabna prostornina priključnika (kocke) 360 dm³.

- 1 — dotok svetlega zraka, 2 — ročica žarometov in svetil signala, 3 — ročica upralka, 4 — glavno stikalo luči, 5 — instrumentna plošča z instrumenti (od leve na desno): merilnik hitrosti z dovoljenimi in skupnimi številami kilometrov in kontrolnimi lučkami dolgih in kratkih luči, merilnik goriva in termometer motorja s kontrolnimi lučkama upralko in goriva, ura in kontrolna lučka alternatorja, ročna zavora, čoka in priključna oja, 6 — stikalo troblje, 7 — dotok hladnega ali toplega zraka na šipo, 8 — ročica brisalnic in električni brisalca za pranje, 9 — stikalo osvetlitve instrumentov, 10 — stikalo ventilatorja, 11 — vžigalnik, 12, 13 in 14 — ročice za ravnanje in usmerjanje gretja in zraka, 15 — prostor za hladilnik, 16 — potica, 17 — prostor za zvočnik, 18 — pedal za drobniranje, 19 — dotok hladnega ali toplega zraka, 20 — ročica menjalnika, 21 — ročica ročne zavoro, 22 — potika za drobniranje, 23 — pedale, 24, 25 — pedali pospevalnika in zavoro, 26 — ključavnica vžiga in volana, 27 — pedal sklopke, 28 — vijak za privijanje volanske drške s spremeniilnim nabojem (7 cm), 29 — ročni pospevalnik, 30 — električna vžigalica, 31 — čok, 32 — odpiranje pokrova motorja.