

Limuzina za domačo rabo: uporabna, predraga

# Fiat 132 GLS



Bolje dvakrat kot nikoli — rečemo v lastno opravičilo, ker smo v manj kot letu dni preskusili skoraj povsem enaka avta. Saj ne, da bi bil fiat 132 GLS posebež svoje sorte in bi tolikšno pozornost dvakrat zaslužil, toda razlika med avtomobiloma je vendarle: lani smo testirali fiat, ki so ga izdelali v Torinu, tokrat pa smo vozili enak model — sestavljen v zagrebški podružnici Rvne zastave.

Ko je pred tremi leti fiat 132 čez noč na vrat na nos spodrinil svojega prednika „125“, je bil preobrat resda v slogu Fiatovega naglega menjavanja modelov, pretirano uspel pa ni. Šele dve leti kasneje so inženirji odpravili vse napake, ki so jih grajali testniki. Lepotno retuširan avto s posodobljeno zadnjo premo so predstavili že lani, v Ženevi — v reviji „Avto“ (1974/17) pa smo v testu zapisali: „Poslej tudi z rahlim domačim priokusom.“

Italijani ponujajo fiat 132 v dveh različicah: s 1600 in 1800-kubičnima motorjema, pa še z različno opremo za doplačilo. Pri Zastavi so ponudbo poenostavili: v Zagrebu sestavljajo le fiat 132 GLS, s 1800-kubičnim motorjem.

## Zlagani obeti

Če se, navsezadnje, sprijaznimo s to odločitvijo, smo lahko zadovoljni: močnejši model je bolj opremljen, udobje pa veliko prispeva k pasivni varnosti v avtu. Pika! Tu se neha vse, kar jugoslovanski kupec

fiata 132 lahko dobi. Čeprav je voljan doplačati. Tovarniška knjžica, ki sodi k avtu (domnevamo, da so brez popravkov prevedli italijanski original), namreč laže. V njej piše, da je za doplačilo moč dobiti: petstopenjski menjalnik, avtomatski menjalnik, diferencial z zaporo, popolnejšo armaturno ploščo, kondenzatorski vžig, platišča iz lahke kovine ter več drugih drobnih elementov opreme. Prodajalci pa pravijo: naša tovarna dodatne opreme še ni osvojila . . .

Tako lahko kupite fiat 132 GLS le s tistim, kar so mu v Torinu namenili za osnovno popotnico. In če smo pred meseci trdili, da je to vseeno dosti avta za njegovo ceno, se nam zdaj ob cení kolčne. Po najnovejši, majski podražitvi stane ta avto 131 733,05 dinarjev, kar je skoraj štiri stave milijone več kot je avto veljal med našim testom.

## Dovolj velik za velike

To pa pomeni: fiat 132 GLS je že tako daleč onkraj denarne meje, ki jo povprečen

Vozili smo

## Tehniški podatki

**Motor:** štirivaljni — štiritaktni — vrata — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtilni in giblivi 64 x 78 x mm — gornja prostornina 1750 kubičkov — kompresija 8,9 : 1 — največja moč 107 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih v minuti — največji navor 14,4 kom (DIN) pri 4000 vrtljajih v minuti — rodnica gredi v 5 legah — 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) — dvojni padovalni uplinjač weber ali solex — vodno hlajenje s črpalko in termostatom, ekspanzijska posoda — akumulator 12 voltov, 45 amperahitri — alternator 530 vatov

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja zadnji kolesi — enokolična suha sklopka — štiritopenjski

sinhronizirani menjalnik (petstopenjski za doplačilo) — prestavna ročica na levi — platišča 5 1/2 J x 13 — gume 185/70 SR 13

**Voz in obesa:** limuzina — štiri vrata — 5 sedežev — samonosa karoserija — prednji kolesi na posamečnih obesah, dvojni prečna vodila, poševne nabezne opore, vijane vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator — zadaj toga prema na vzdolžnih in poševnih vodilih, vijane vzmeti, teleskopski blažniki — kolturne zavore na vseh štirih kolesih, ovokotni zavorni sistem, servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema — volan s poštem

**Merje in teže:** dolžina 4,405 m — širina 1,640 m — visura 1,425 m — meadowska razdalja 2,597 m — kolotek spredaj 1,321 m, zadaj 1,329 m — teža

prognazna vozila 1095 kg — dovoljena cizreba 400 kg — dovoljena skupna teža 1495 kg — prtljajnik 400 litrov (tovarna) — dovoljena teža priklole brez tovara 570 kg + zavoro 900 kg

**Zmogljivost:** največja hitrost: 170 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 11,2 sekunde (tovarna)

Jugoslovani se utegne doseči, da mu niti prednost pred tistimi uvoženimi avti, ki so manjši, šibkejši in dražji, dosti ne pomagata. Po obliki je fiat 132 dovolj spodoben, da mu črna barva pristoi. In ker je pred zadnjo klopjo toliko prostora, da je strah pred zmečkanimi hlačami odveč, ima ta avto vse kvalitete za vlogo službenega vozila. Štiri vrata za udoben vstop, 400-litrski prtljajnik, dovolj prostora za štiri ali pet ljudi in primerne potovalne zmogljivosti bodo všeč tudi tistim članom gospodarskih in drugih organizacij, ki so doslej prisegali na mnogo dražje in uglednejše limuzine z deviznega trga. Seveda, če so se pripravljeno odredi prestižu, ki ga fiat 132 ne ponuja.

Sedeži bodo na sedežih, prevlečenih z blagom, a voznik si s pomičnim obročem volana brez težav nastavi najprimernejšo lego. Na zadnji klopi je moč izveliči sredinski opornik za kolenice, žal pa sta prednji naslonjali prezniki. V tovarni bi napako lahko odpravili z vgrajenima opornikoma za glavi, varnostne pasove pa vgradili vsaj na željo kupca.

Voznik dobi poleg ročice ob volanu, ki smo jih pri fiatih vajeni, oglatno obrobjeno armaturno ploščo v razmeroma skopi obliki: z merilniki hitrosti, goriva, temperature hladilne tekočine, osnovnimi kontrolnimi lučkami, navadnim in dnevnim števcem kilometrov ter s stikaloma za žaromete in osvetlitev instrumentov. Ogrevanje in hlajenje notranjosti učinkovito ravnanje ročice in stikalo dvostopenjskega ventilatorja na podaljški armaturne plošče, ki sega nad odprt predal, pred prestavno ročico. Dobrodošla sta električna črpalka za pranje prednje šipe in prekinjalnik brisalnikov. Neskladno velik lesen pokrov ob instrumentih po potrebi odstopi prostor radiu. Avtu zamerimo: da je rezervno kolo pod prtljajnikom in da je posoda za gorivo na preveč nevarnem mestu. Pritisnjena ob desno steno prtljajnika odžira prostor in se izpostavlja udarcem, prtljajnik pa je zato ožji in globlji — precej nepripraven za nalaganje težkih kovčkov.

### Poskočen motor

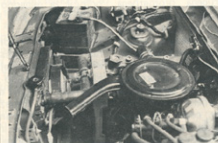
Motor z dvema odmičnima gredema v glavi, z dvojnimi uplinjačem in s petkrat vležejeno glavno gredjo so razvili iz motorja fiata 125, montažerji v Zagrebu pa se ga niso dotaknili. Tih tek motorja, pa tudi menjalnika in drugih delov prenosa moči, dojavljata solidno izdelavo.

### Od zgoraj navzdol:

Armaturna plošča je skopa in pusta, pri nas pa ni moč dobiti bogatejši.

Prtljajnik je globok, toda ozek — zaradi izbuljene posode za gorivo.

Čeprav je motor poedovan, je še vedno dovolj sodoben, zmogljiv in kultiviran.



Največjo moč 107 KM doseže motor pri 6000 vrtljajih v minuti, tovarna dovoljuje dolgotrajnejše siljenje do 6100 vrtljajev, za krašji čas pa do 6500 vrtljajev v minuti. Natančnih meritev tokrat nismo ponavljali. Največji hitrost smo izmerili kar na avtomobilski cesti, po trikolimskem zaletu: kazalec na merilniku hitrosti je običajl pri številki 170, kar pomeni resnično hitrost 164 km na uro. Pri tej hitrosti seže motor že v prepovedano območje in pedal za plin je treba malce popustiti. Zalega bi peta prestava: s petstopenjskim menjalnikom bi avto bolje pospeševal, lažje obvladal visoko

potovalno hitrost in, v najvišji prestavi, učinkoviteje varčevalo z gorivom. Oznake na merilniku ukazujejo pretakanje pri številkah 48, 80 in 125. Kadar smo avto pogнали z vso močjo, smo pretikali pri približno 6500 vrtljajih v minuti, po merilniku hitrosti pa pri 60, 90 in 135 km na uro z mesta do resničnih 100 km na uro je fiat 132 GLS pospešil v približno 12 sekundah. Toda motor ne potrebuje težke noga. Krivulja navora je v območju med 3000 in 4000 vrtljaji skoraj ravna, kar pomeni, da se motor nad to mejo najraje vrta. Za zmerno vožnjo zaleže pretikanje pri približno 5000 vrtljajih, ko motor je povsem prizanaša s hrupom. Povprečna poraba, ki smo jo izmerili med nekajdnevnim preskušanjem avta, je razmeroma visoka: 13,5 litra goriva super na 100 kilometrov.

### Izpopolnjena klasika

Teško delo čaka voznika le med počasno vožnjo skozi gnečo ali po zelo slabi cesti. Volan s 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke tedaj odrti kod v tovarnjaku. Krive so tudi široke gume z nizkim presekom. Neposrednost volana pa pride do prave besede med hitro vožnjo, pri kateri fiat 132 ne dela težav. Podvožje se z uspehom kosa z udobjem in varno lego na cesti: manjše neravnine mehko premaguje, večjim pa se odlično postavi po robu. Pri zelo hitri vožnji po vijugasti cesti se fiat vede kot vsi „klasični“ z motorjem in nosu in s pogonom na zadnji kolesi. Na meji mu spodnese zadek, z odzemanjem volana se pa spet zavrne.

Pohvalimo zavore: kolturne na vseh štirih kolesih, s servoočevalnikom zavorne moči. Zavorno moč na zadnji kolesi pa posebej ravna omejevalnik, ki se prilagaja obtežitvi. Zavorni sistem je dvokrožen.

Fiat 132 GLS je poskočen, hiter, udoben in dovolj skrbno izdelan avto. Tovarna ga je namenila predvsem za službene potrebe, ima pa tudi vse lastnosti uporabne družinske limuzine. Teža vozila in močan motor sta primerena tudi za vleko večjih počitniških prikolic. Toda, čeprav sodi ta avto še zmeraj med uglednejše nakupe na našem avtomobilskem trgu, je 131 tisočakov v eni sapi veliko denarja. Možnosti kreditega nakupa pa, na žalost, ni.