



***Fiat 132 GL/GLS***

**Jetzt auch mit  
1600 ccm / 90 PS.  
Für Normalbenzin.**

**FIAT**

**Fiat 132 –  
eine der vernünftigsten und  
komfortabelsten Möglichkeiten,  
auf Transportsysteme  
der Zukunft zu warten.**



*Irgendwann kommt sicher einmal so etwas wie Kabinenbahnen oder Förderbandstraßen. Aber nicht in diesem Jahrzehnt; wer weiß, ob noch in diesem Jahrhundert; im nächsten Jahrtausend vielleicht...*

*Und dann geht's auch erst mal in irgendeiner City los.*

*Wir haben also allen Grund, unsere jetzigen Transportmittel weiter zu perfektionieren!*

*Genau in dieser Richtung hat Fiat entscheidende Schritte unternommen. An einem Wagen, der genau richtig vorausentwickelt war: dem Fiat 132. Was man an ihm auf Grund praktischer Erfahrungen noch perfekter machen konnte, das ist jetzt geschehen.*

*Wer ihn schon länger fährt, hat aber genau so richtig gekauft – denn das Prinzip des Fiat 132 blieb unangestastet.*

*Er ist ein Wagen für selbstbewußte Käufer. Die nicht aus jeder Schlagzeile eine neue Lebensweisheit herauslesen. Die sich in der Automobiltechnik auskennen.*

*Kurz gesagt: Leute, die alle Fakten in und ums Auto richtig einzuschätzen wissen. Für sie ist der Fiat 132 der Wagen, mit dem sie etlichen Problemen davonfahren, über die sich weniger gut Beratene den Kopf zerbrechen.*

*Der Fiat 132 ist ein Bekenntnis zur Fahrfreude. Die es nach wie vor gibt, wenn ein Fahrzeug wirklich auf seine Zeit abgestimmt ist. Eine Zeit, die so extreme Anforderungen an ein Auto stellt, daß voreilige Zeitgenossen glauben, sein Ende prophezeien zu müssen. Gut, daß es noch Leute gibt, die die Zukunft des Autos nicht aus dem Kaffeesatz lesen...*

**Vorteil des Computer-Zeitalters:  
Erfahrungen werden schneller ausgewertet.**

*Früher als sonst üblich hat der Fiat 132 ein anderes Aussehen bekommen. Das bedeutet aber keine Abkehr von der gewohnten Modelltreue. Denn es waren keine Änderungen um der Änderung willen. Sondern Resultate praktischer Erfahrungen. Sie konnten schneller in die Serie übernommen werden, weil Computer den Informationsfluß beschleunigt haben.*

*Daher also die rundum größeren Fensterflächen im neuen Modell – bei unveränderter Stabilität des Fahrgastraums, versteht sich! Daher die breiteren Reifen, die reflexlosen Scheibenwischer, die wirksameren Lufteinlässe und Abluftkanäle; und bei den GLS-Modellen die seitlichen Schutz- und Zierleisten, mit denen die Eleganz betont und geschont wird.*

*Daher aber auch der unveränderte Gesamteindruck einer kompakten und stilistisch klaren Karosserie. Daß sie in ihrer Grundkonzeption richtig war, hat sich nämlich ebenfalls auf der Basis breiter Erfahrungsdaten bestätigt. Sowohl an den äußeren Maßen der übersichtlichen Form als auch an dem großzügigen Raumangebot im Inneren. Hier gab es nichts zu verbessern.*





**Alle waren mit der Ausstattung des bisherigen Modells zufrieden – bis auf die Perfektionisten bei Fiat.**

*Sie hatten unter anderem neue Erkenntnisse für eine noch körpergerechtere Ausformung der Sitze gewonnen. Dazu sagten die Sparkommissare (die es natürlich auch bei Fiat geben muß): später! Sie sehen selbst, wer sich durchgesetzt hat. Die Verbesserungsvorschläge kamen nicht in den Stahlschrank sondern in die Konstruktion.*

*Selbstverständlichkeiten wie alle gewohnten Ausstattungsdetails in einem Fiat wollen wir hier nicht weiter aufzählen. Oder wollen Sie etwas über Tageskilometerzähler, Warnleuchten an den Türen, Kontroll-Lampen, Handbremse usw. hören? Nein, die Fiat-Kenner winken ab – mit Recht...*

*Und so präsentiert sich der neue Innenraum des GLS jetzt: vom inneren Aufbau wie auch von außen her neu gestaltete Polster. Klubsessel-Behaglichkeit kombiniert mit modernster Anatomie. Zu schade zum Ansehen – da müssen Sie dringesessen haben! Ein Gefühl, als ob alle scharfen Kurven entschärft wurden. Was sicher nicht allein auf die raffinierte Sitzgestaltung mit viel seitlichem Halt zurückzuführen ist. Doch auf das verbesserte Fahrwerk kommen wir später...*

*Betrachten wir hier weiter, was sich sonst verändert hat. Das Instrumentenbrett: mehr und praktischere Ablagemöglichkeiten, noch konsequenter der Aufprallschutz. Neu: die elektrische Pumpe, auf Fingertippen am rechten Lenkradhebel gehorchend. Ganz neu – vor allem in dieser Wagenklasse: die Lenkradverstellung bei den GLS-Modellen; damit paßt sich erstmals die Lenkradposition dem Fahrer an, anstatt umgekehrt. Ebenfalls brandneu: die Quarzuhr mit der Genauigkeit der Zeitansage; sie weicht im ganzen Monat höchstens eine halbe Minute vom Gongschlag ab!*

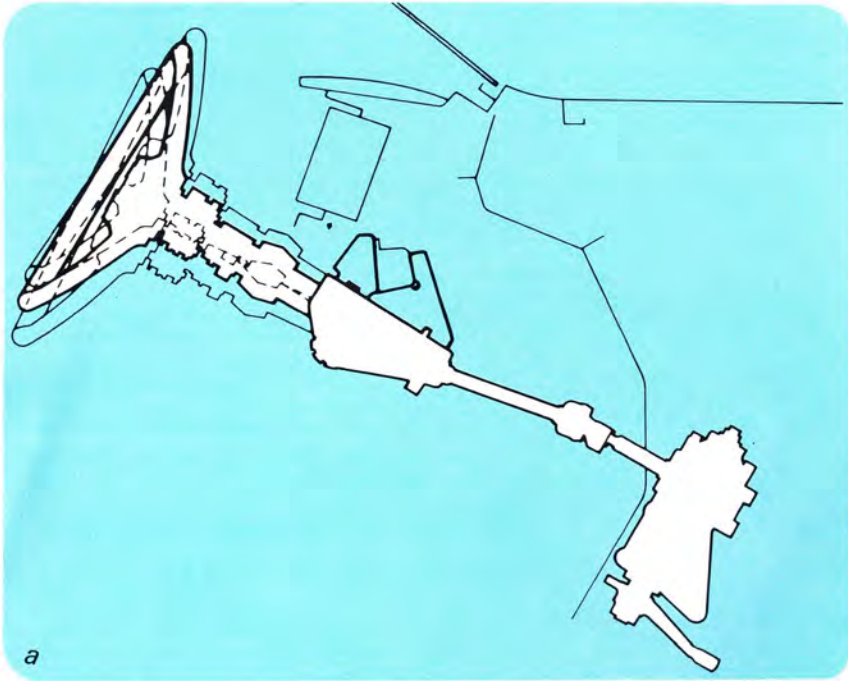


*Typischer Fiat-Fahrer? Das kann eigentlich jeder sein (oder werden). Ganz gleich, ob Sportlichkeit oder Komfort, ob Sicherheit oder Wirtschaftlichkeit den Ausschlag bei der Wahl des Fahrzeuges geben. Deshalb spielt es auch keine Rolle, von welcher Marke man zu Fiat wechselt. Wer nicht gerade von einem überdimensionalen Renommierschlitten umsteigt, wird nichts vermissen.*

*Die Sitze bieten sowohl den erforderlichen Halt als auch die gewünschte Bequemlichkeit – je nachdem, ob sie konzentriertem Fahren oder entspanntem Reisen zu dienen haben. Heizung und zugfreie Frischluft lassen sich so dosieren, daß die Witterung draußen den Fahrgästen drinnen gleichgültig sein kann. Sicherheit und leichte Bedienung sind in dem verstellbaren Lenksystem vereint. Der Fahrer sitzt immer in der bequemsten Lenkposition – aber nie in der Stoßrichtung einer Lenksäule.*

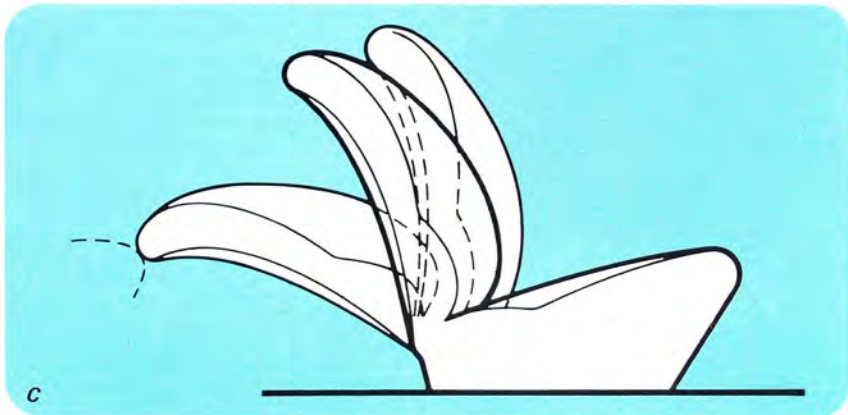
*Ob an der Schaltkonsole vier oder fünf Gänge mit der Hand geschaltet oder die Arbeit einer Vollautomatik übertragen werden, hängt ganz vom Wunsch des Käufers ab. Mit der Charakteristik des Motors harmonisiert jede der Möglichkeiten – geschmeidige Kraft steht in jedem Fall genügend zur Verfügung.*

**Hier sehen Sie einige der Gründe, weshalb Fiat-Fahrer kaum neidisch auf andere Fabrikate schauen (umgekehrt schon eher).**



a) Eine Lenkung, die man sich „zurechtrücken“ kann – das wurde bisher als Luxus behandelt und mußte entsprechend bezahlt werden. Fiat ist da anderer Meinung: so etwas

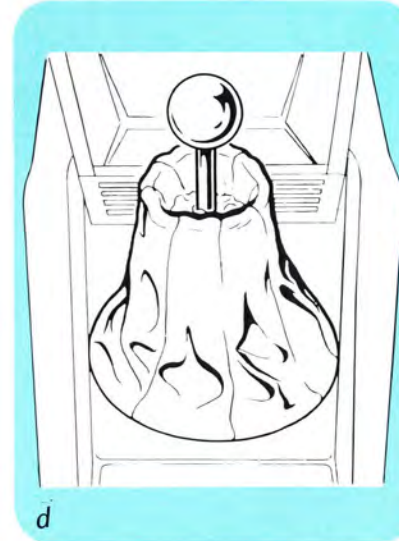
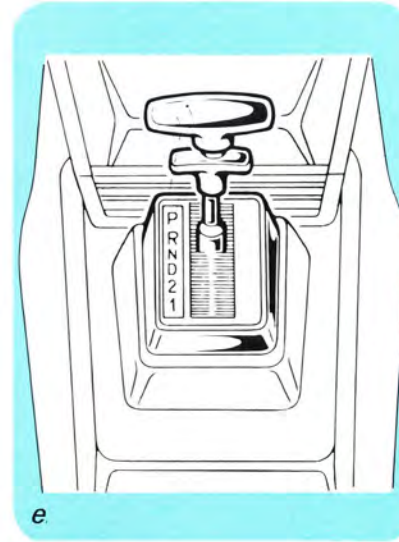
gehört zum sicheren Umgang mit der Lenkung. Ebenso wie die schon seit mehr als zwanzig Jahren angewandte Bauart der geteilten Lenksäule.



c) Ärzte und Verkehrsexperten raten immer wieder, auf längeren Fahrten Ruhepausen einzulegen. Kein Problem im Fiat 132: die Vordersitzlehnen lassen sich bis zur Ruhelage verstellen. Was übrigens auch das Einstellen einer entspannten Sitzposition begünstigt.



b) Diese Heizschalter setzen die Wärme besonders schnell in Gang. Dank der temperaturgesteuerten Lüfterkupplung: sie schaltet den Lüfterflügel nur ein, wenn die Idealtemperatur überschritten wird. Angenehm für die Fahrgäste und auch für den Motor!



d) Wahlweise vier oder fünf Vorwärtsgänge sind über diesen handlichen Knüppel zu schalten. Man kann ihn häufig rühren oder auch schaltfaul übersehen – Motor und Getriebe machen beides klaglos mit.

e) Wer die Automatik für unsportlich hält, hat sie noch nicht ausprobiert. Sie kann nämlich, beim richtigen Umgang mit dem Gaspedal, die Gangstufen voll ausdrehen. Eindeutig überlegen aber ist sie in puncto Schonung: sowohl die Nerven als auch etliche Antriebsteile werden wesentlich weniger beansprucht.



f) Frischluft ist für den klaren Kopf genauso wichtig wie für klare Scheiben. Der richtige Dreh für die gewünschte Dosierung ist mit diesen neuen Stelldüsen leicht zu finden. Für zugfreie Zirkulation auch bei geschlossenen Fenstern sorgen Abluftkanäle in den hinteren Fensterholmen.

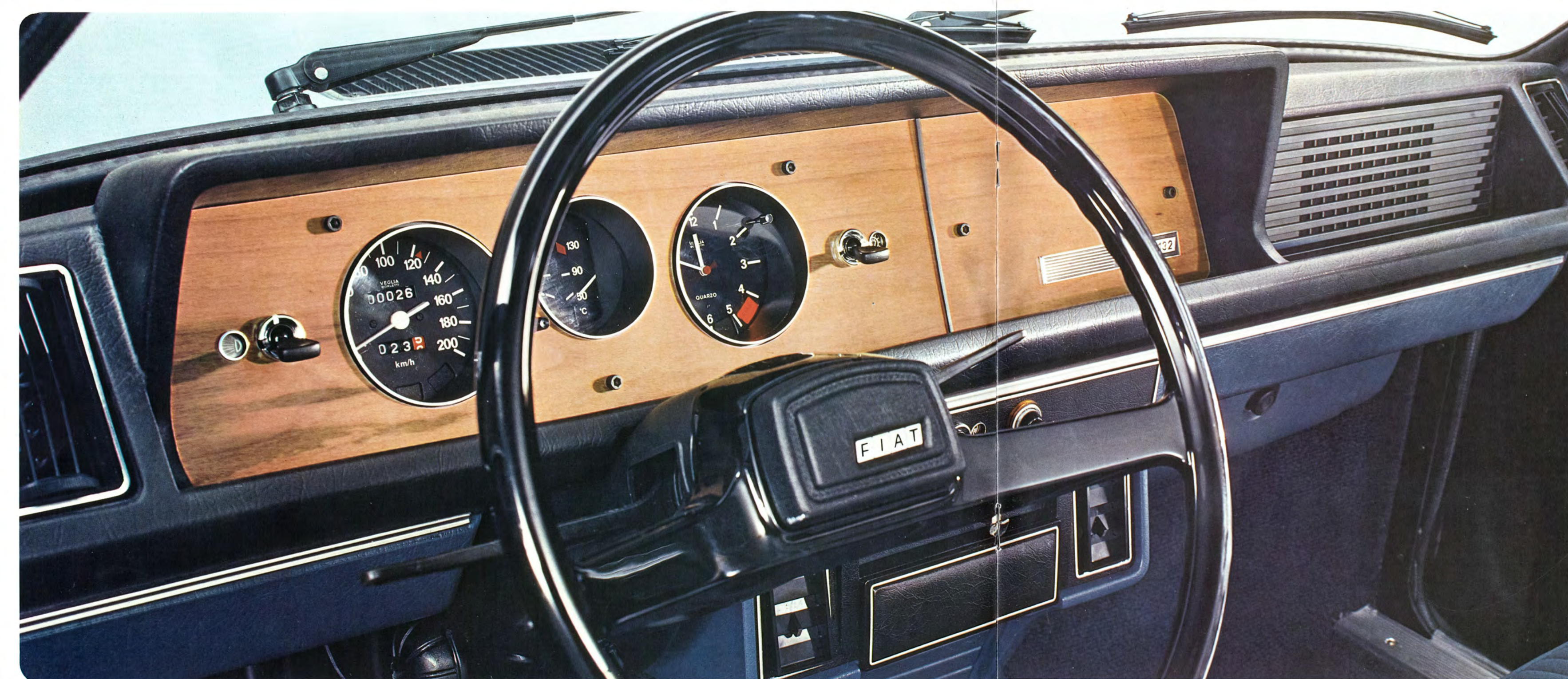
## Hier haben die Praktiker Vorfahrt vor den Stylisten.

Die Neugestaltung von Instrumentenbrett und Lenkrad beweist das. Es ist nämlich absolut keine Formspielerei, daß der Lenkkranz dicker und die Speicher tiefer gesetzt wurden. Für die Hände ist das Lenkrad dadurch griffiger und für den freien Blick auf die Instrumente durchlässiger geworden.

Nicht alles, was man im Wagen mal eben aus der Hand legen will, muß gleich im Handschuhfach verschwinden; deshalb sind die neuen offenen Ablageflächen zu begrüßen. Das verschließbare Fach liegt nun im vorher ungenutzten Raum über den Füßen. Im ganzen also ein Gewinn an Möglichkeiten, notwendige Kleinigkeiten griffbereit unterzubringen.

Ein neues Innenleben hat die Zeituhr bekommen: ihre Ganggenauigkeit wird jetzt quarzgesteuert. Damit übertrifft sie die frühere Bauart erheblich: statt  $\pm 15$  sec täglich wird höchstens  $\pm 30$  sec monatlich abgewichen. Neu ist auch die Handbedienung der Scheibenwaschanlage von einem Hebel rechts an der Lenksäule aus; für einen kräftigen Wasserstrahl sorgt jetzt eine elektrische Pumpe.

Im übrigen ist das veränderte Aussehen des Instrumentenbretts durchaus kein Selbstzweck, sondern entspricht den neuen Erkenntnissen aus der Praxis der passiven Sicherheitsvorkehrungen. So wurde weiterhin konsequent entschärft, was bei unsanfter Berührung verletzen könnte; ergänzt wurde diese Vorsorge durch die Verwendung von verformbarem Material.

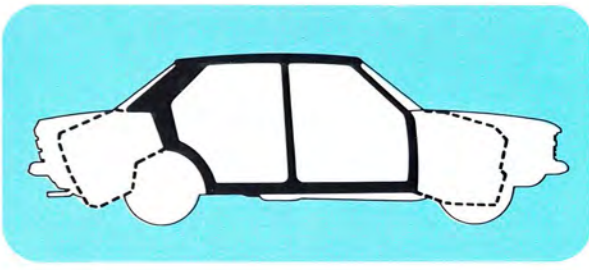


**Auch wenn das Tempo nachläßt:  
In der Sicherheit läßt Fiat nicht nach –  
im Gegenteil!**

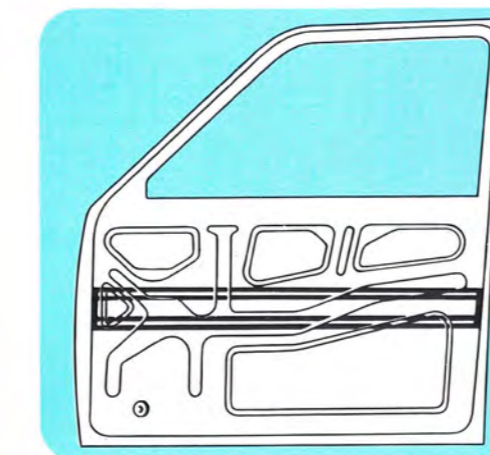
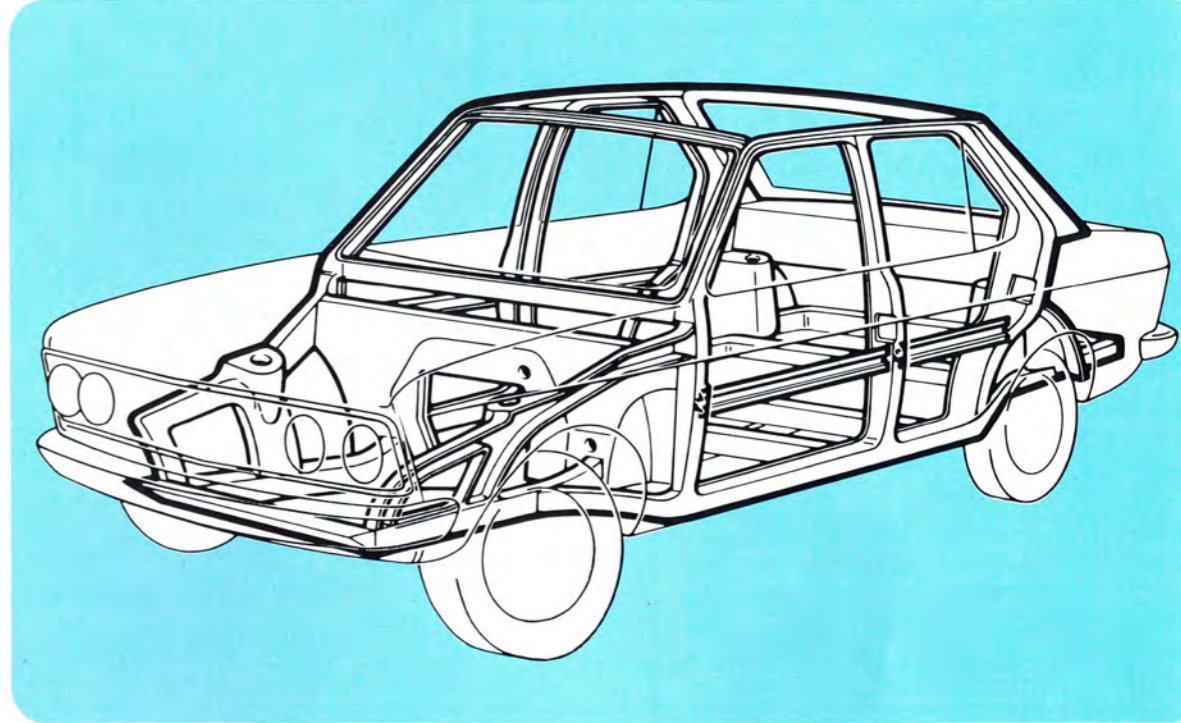
Es gibt tatsächlich Stimmen, die das Tempolimit mit einem Limit für die Sicherheitsbestrebungen im Automobilbau gleichsetzen! Wir wissen nicht, welche Hersteller ihre Verantwortung so leichtfertig aufgeben – Fiat denkt jedenfalls nicht daran, in seinen Bemühungen nachzulassen.

Mit den neuen Heckleuchten hat Fiat dem inzwischen wieder dichter gewordenen Verkehr Rechnung getragen. Ihr Hintermann wird nun auch bei schlechter Sicht früher auf Sie aufmerksam werden. Obendrein haben Sie jetzt beim Rückwärtsfahren die doppelte Lichtleistung zur Verfügung; das wird Ihnen das Ausnutzen enger Parklücken gerade dort erleichtern, wo andere im Dunkeln gelassen werden, weil ihnen die nötige Weitsicht fehlt.

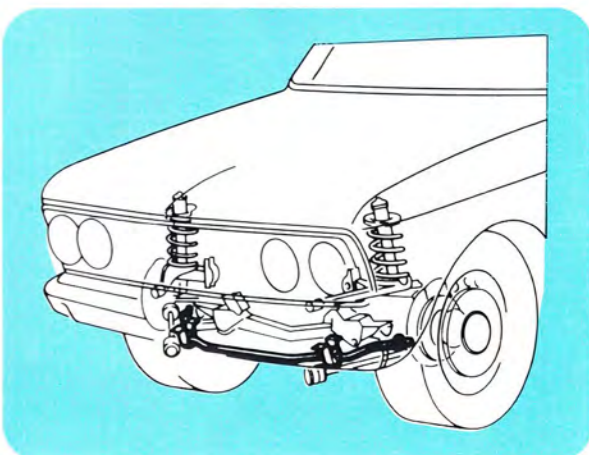
Gedrosselte Spitzengeschwindigkeiten bedeuten im Fiat 132 zusätzliche Sicherheitsreserven für Sie. Denn dieser Wagen hat seine ungedrosselte Stabilität dagegenszusetzen. Eine Stabilität, die inzwischen praxiserprobt ist und darum in ihrem Grundaufbau unverändert geblieben ist.



Der neue Fiat 132 liefert gleich mehrere Beweise für unsere unveränderte Haltung. So wurden in die Rundumsicherung des Fahrgastraumes nun auch die Türpartien mit einbezogen. Alle vier Türen erhielten eine Innenversteifung in Form einer soliden Profilschiene aus Schmiedestahl. Damit konnte der Flankenschutz verstärkt und gleichzeitig die Stabilität in der Längsrichtung erhöht werden.



Exakte Radführung in der Kurve – das können Sie gerade beim Tempolimit wirksam einsetzen. Denn jetzt kommt es darauf an, durch zügiges Fahren immer noch akzeptable Durchschnitte zu erreichen. Der neue Drehstab-Stabilisator an der Vorderachse wird Ihnen den Wagen noch sicherer in die Hand geben, weil er der Kurvenneigung entgegenwirkt und damit auch bei rasch wechselnden Lenkausschlägen die Richtungsstabilität beibehält.



## **Kurze Vorfreude auf lange Fahrfreude**

*Aller Voraussicht nach werden Sie aus diesem Wagen nicht das Letzte herausholen. Trotzdem haben wir nicht gezögert, das Letzte (und Neueste) hineinzustecken, um ihn noch robuster, noch gebrauchstüchtiger zu machen. Sie werden ihn daher lange fahren und immer noch beachtliche Reserven in der Hinterhand behalten.*

*Reserven in den neuen Reifen zum Beispiel: ihre breitere Auflage gibt besseren Straßenkontakt und nutzt sich langsamer ab. Reserven auch in den neuen Stoßdämpfern: nachgiebiger im Normalbereich und straffer bei höheren Belastungen halten sie den Wagen frei von unruhigen Schwingungen. Auch Sie selbst werden weniger beansprucht durch den neuen Fiat 132 GL/GLS.*

*Sei es durch die neuen Kugelgelenke im Lenkgestänge, die Ihnen das Lenken erleichtern; sei es durch die verlängerte Hebelwirkung der neuen Handbremse, die geringeren Kraftaufwand fordert. Ganz zu schweigen von den bereits behandelten Neuerungen wie dem verbesserten*

*Halt auf den neugestalteten Sitzen, der verstellbaren Lenkung und der erweiterten Rundschau. Wäre nur noch zu klären: warum kurze Vorfreude? Nun, weil Sie (im Gegensatz zu uns) nicht das Letzte in den Wagen hineinstecken müssen, um ihn zu besitzen. Denn am Preis lassen wir es Sie nicht spüren, wieviel wir hineingesteckt haben. So wenig, wie Sie es an phantasievollen Aufpreisen spüren werden, was wir alles weggelassen haben könnten. Sie können es sich durchaus leisten, den Fiat 132 GL/GLS kurz entschlossen zu kaufen. Um so eher, als Sie ihn ja lange fahren werden.*



Abb.: Fiat 132 GL.



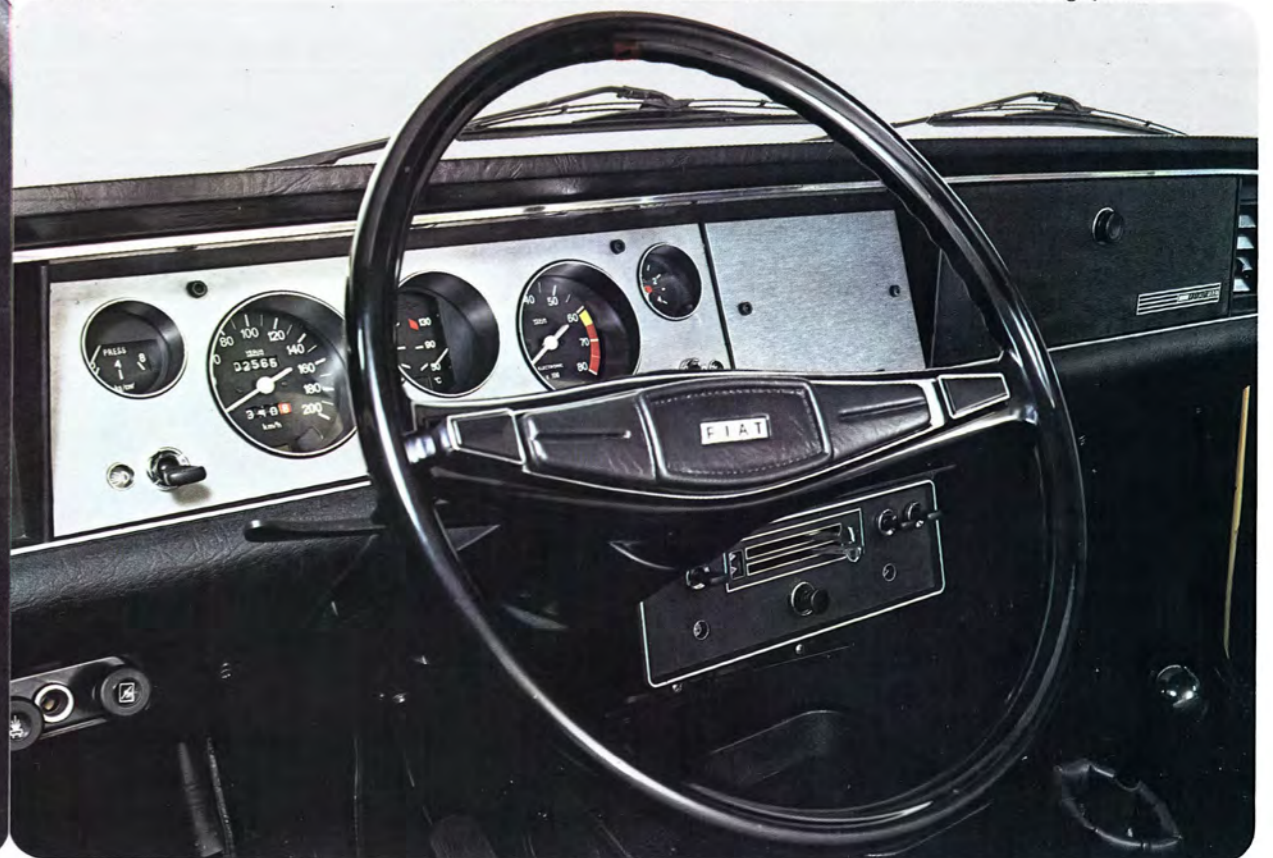
## Es muß nicht immer Kaviar sein . . .

Bescheiden sein, ohne sich nennenswert bescheiden zu müssen – das ist das Motto, unter dem sich dieser Wagen Freunde gemacht hat. 1600 GL heißt er in seiner neuen Ausführung. Und wenn Sie wissen wollen, was er im Vergleich zu den 1600/1800 GLS-Modellen nicht hat, dann brauchen Sie keine langen Aufzählungen zu studieren: Halogenlampen und Lenkradverstellung hat er nicht, seitlich und an den Stoßstangen ist er ohne Gummileisten. Schluß!

Alles andere hat er auch, größtenteils unverändert, nur manches eine Stufe einfacher. Teppich und Sitzbezüge zum Beispiel; ihr Eindruck ist zwar fast genauso wohllich, vielleicht etwas deftiger – dafür verlangen sie aber auch weniger Rücksichtnahme. Um so mehr Rücksichtnahme wird gegenüber Ihrem Geldbeutel geübt.

Und damit Sie sich jetzt das Zurückblättern sparen können, zählen wir noch einmal die wichtigsten Neuerungen auf, die auch der 1600 GL unter

seinem neuen Äußeren mit den größeren Fenstern und Heckleuchten zu bieten hat: alle Fahrwerksverbesserungen wie Drehstab-Stabilisator vorn, neue Stoßdämpfer und breitere Reifen; zur leichteren Bedienung die neuen Kugelgelenke in der Lenkung und die verlängerte Hebelwirkung der Handbremse, sowie die handbetätigte Waschanlage mit Elektropumpe; zum bequemeren Reisen die umgestalteten Polster und die wirksamere Luftführung; die stabileren Türen, das veränderte Instrumentenbrett, das neue Lenkrad und – die präzise Quarzuhr. Genaugenommen also doch Kaviar – nur zum Vorzugspreis!



## **Wir mußten schon ins Salzwasser gehen, um zu beweisen, wie widerstandsfähig eine Fiat-Lackierung heute ist.**

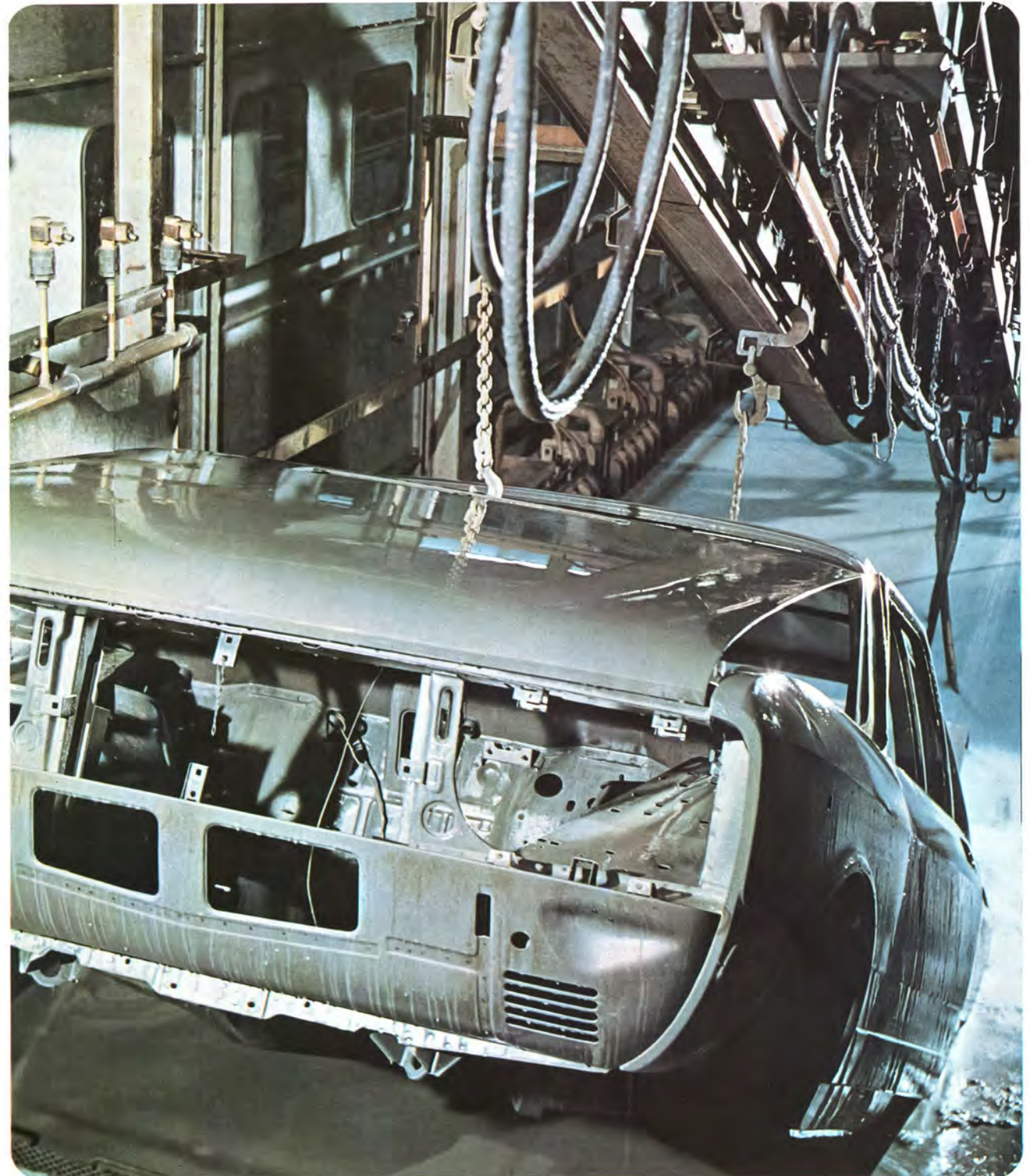
Sie werden mit Ihrem Auto vermutlich nicht baden gehen. Um so sicherer können Sie sein, daß es den Einflüssen der Umwelt widerstehen wird. Sanft wird sie schließlich auch nicht mit der Lack-schicht Ihres Wagens umgehen. Deshalb sollen Sie hier erfahren, was wir alles gegen Streusalz, Wasser und Rost unternehmen. Es ist ein grundehrlicher Lackaufbau in mehreren sorgfältig ausgeführten Arbeitsgängen:

- Restloses Entfetten der Blechteile im Tauchbad
- Chemisch aufgebraachte Korrosions-Schutzschicht aus nichtrostenden Metall-Kristallen
- Rostschutzlack im Elektrophorese-Verfahren: jedes Blechteil wird elektrisch aufgeladen, im Lackbad zieht diese Ladung eine Farbschicht über jeden Quadratmillimeter – keine noch so abgelegene Stelle bleibt unbedeckt
- Grundieren im Spritzverfahren, ein zusätzlicher Schutz für die bereits aufgebraachten Schichten

- Zwischenschicht aus farbigem Lack, deckt die Schutzschichten ab und dient bereits der optischen Verschönerung des folgenden Decklacks
- Deckanstrich aus glänzendem, im Trockenofen durchgehärteten, aber trotzdem elastischen Lack.

Radkästen und Böden erhalten anstelle der Lackschichten einen dicken Überzug aus Kunststoff; damit sind sie gegen Streusalz und Stein-schlag geschützt.

Eine Speziallackierung wurde für den Schutz der Felgen entwickelt: durch Beimengen von Epoxypulver konnte dem Lack eine dauerhafte Korrosionsbeständigkeit gegeben werden, die sogar dem Druck an den Verbindungsstellen zwischen Felgen und Radkappen widersteht.



## Technische Daten

### „1800 GLS – 1600 GLS“

#### **Selbsttragende Karosserie.**

Radstand 2,557 m. Spur vorn 1,321 m, hinten 1,329 m. Länge 4,420 m. Breite 1,650 m. Wendekreisdurchmesser 10,9 m

### „1600 GL“

Abweichende Daten gegenüber den 1800 GLS und 1600 GLS Modellen: Länge 4,380 m. Breite 1,640 m.

**Motor „1800“.** 4 Zylinder in Reihe. Hubraum 1756 ccm. Bohrung 84 mm, Hub 79,5 mm. Verdichtungsverhältnis 8,9:1. 111 DIN-PS (78,8 kW) bei 5600 U/min. Zylinderkurbelgehäuse aus Spezialguß. Zylinderkopf aus Leichtmetall mit eingesetzten Ventilsitzen. 5-fach gelagerte Kurbelwelle. Obengesteuerte schräggehende Ventile. Zwei obenliegende Nockenwellen durch Zahnriemen gesteuert. Fallstrom-Doppelvergaser. Kraftstoffzufuhr durch Doppelmembran-Pumpe, mechanische Druckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe. Druck-Begrenzungsventil in der Pumpe. Hauptstromölfilter mit Einsatz. Wasserkühlung mit Zentrifugalpumpe und Ausgleichsbehälter. Thermostat geregelter Ventilator, mit Elektromotor. Elastische Aufhängung der Gruppe Motor-Kupplung-Getriebe.

**Motor „1600“.** Abweichende Daten gegenüber dem „1800“-Motor: Hubraum 1585 ccm. Bohrung 84 mm, Hub 71,5 mm. Verdichtungsverhältnis 9:1. 98 DIN-PS (72,1 kW) bei 5600 U/min.

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung.

**Getriebe:** 4 synchronisierte Vorwärtsgänge, Rückwärtsgang, Schalthebel auf dem Mitteltunnel.

**Kraftübertragung:** Kardanwelle, zentralabgelagert auf Gummi, zweiteilig; Kardangelenke am hinteren Wellenteil, elastisches Gelenk an der Getriebe-seite.

**Hinterachse:** Untersetzungsverhältnis 10/41. (11:41 bei Automatik.)

**Vorderradaufhängung** an Querlenkern mit übereinanderliegenden Schwingarmen; Schraubenfedern, zweifach wirkende, koaxiale hydraulische Stoßdämpfer; Dauerschmierung; Stabilisator.

**Hinterradaufhängung:** Starrachse, die durch 2 Längs- und 2 Schrägstreben elastisch am Wagenkasten verankert ist. Schraubenfedern. Zweifach wirkende, koaxiale hydraulische Stoßdämpfer. Dauerschmierung.

**Lenkung:** Schnecke und Rolle; dreifach gelagerte Lenkrollenwelle. Höhenverstellbare Lenksäule (1800 GLS – 1600 GLS). Symmetrische und unabhängige Spurstangen für

jedes Rad. Zentraler Lenkzwischenhebel mit hydraulischem Vibrationsdämpfer. Dauerschmierung.

**Bremsen:** Scheibenbremsen an allen 4 Rädern mit Unterdruck-Servo, 2 unabhängige Bremskreise für die Vorder- und Hinterräder. Bremskraftregler am hinteren Bremskreis. Feststellbremse, handbetätigt, auf die Hinterräder wirkend.

**Kraftstoffbehälter:** hinten, Fassungsvermögen 55 Liter.

**Räder:** Scheibenräder mit Ring Typ 5½ Jx13". Radialreifen 185/70SR-13.

**Elektrische Anlage:** 12 Volt. Wechselstrom-Lichtmaschine mit Spannungsregler und Fernanzeige. Stromabgabe 53 A. Batterie 45 A/h. Scheibenwischer mit Normal- und Intervallbetrieb.

#### **Leistungen**

„1800“:  
Geschwindigkeit 170 km/h.

„1600“:  
Geschwindigkeit 165 km/h.

Die Beschreibungen und Abbildungen dieses Katalogs sind unverbindlich. Die Fiat behält sich das Recht vor, unter Beibehaltung der wesentlichen Merkmale, an den hier beschriebenen und abgebildeten Typen jederzeit und ohne öffentliche Anzeige jene Änderungen an Organen, Einzelteilen und Zubehör-Mitlieferungen vorzunehmen, die sie zum Zwecke der Vervollkommnung oder aus konstruktions- bzw. verkaufstechnischer Notwendigkeit heraus als geboten erachtet.

### **Überall Fiat-Service**

12.000 Fiat Service-Stützpunkte in allen 5 Kontinenten bilden ein engverzweigtes, dichtes Netz: eine weltweite Organisation von Spezialisten, Werkstätten und Ersatzteillagern, die Ihnen garantiert, daß Ihr Fahrzeug immer voll einsatzfähig bleibt. Der Fiat-Service sichert die termingemäße Durchführung aller Gewährleistungsarbeiten zu. Alle verfügen über Original Fiat-Ersatzteile. Alle arbeiten nach den gleichen erprobten und rationellen Methoden, rasch, zuverlässig und wirtschaftlich. Das Ersatzteilewerk „Fiat Ricambi“ in Turin ist Herzstück und schnelle Schaltzentrale für die Versorgung der Fiat-Organisation in aller Welt. Wohin Sie auch fahren, am Lenkrad Ihres Fiat sind Sie nie allein, denn ein Service-Stützpunkt von Fiat ist stets in Ihrer Nähe.



**DEUTSCHE FIAT AKTIENGESELLSCHAFT HEILBRONN/N.**

FIHNA 5/100 März 76