

# LA FIAT 132 2000

## Politique de la raison



Par rapport à la Fiat 132/2000 dont l'essai a été publié dans l'A.A.T. de juillet dernier, un élément technique est intervenu qui a nécessité de reprendre la voiture pour des mesures complémentaires. En effet, un rapport de pont différent — plus « court » de 7,8% — est également proposé sans modification de prix. Ainsi, au choix, on peut opter soit pour le pont « long » dont le facteur de performance est de 37, 120 km/h à 1 000 tr/mn en 5<sup>e</sup> (12 x 41), soit pour le pont « court » (11 x 41) qui donne 34,230 km/h en 5<sup>e</sup>, toujours à 1 000 tr/mn. Il convient de noter que cet essai complémentaire a porté également sur les tout nouveaux pneus Pirelli P6 (185/65 HR 14) dont le rendement s'est révélé excellent.

● **EQUIPEMENT — FINITION** : progrès significatif en ce domaine par rapport à l'ancienne 132. L'équipement est très complet (lunette AR chauffante, glaces AV électriques, pare-soleil AV latéraux, compte-tours, volant réglable, etc.). C'est surtout dans la présentation intérieure que l'effort est le plus sensible. On a cherché — et réussi — à donner l'impression que la Fiat 132 est une voiture cossue. **8**

● **CONFORT ET BRUIT** : si l'on parle silence de fonctionnement le bilan est satisfaisant encore que se situant dans la moyenne. Les rapports de transmission longs réduisent sensiblement le régime moteur, ce qui est bien, mais la boîte et le pont surtout manifestent trop leur présence (engrenages à revoir) et les bruits de roulement ne sont pas assez filtrés. Confort de suspension honnête, grandement valorisé par les sièges, mais

réactions verticales et transversales désagréables à l'arrière sur routes de qualité moyenne. Très bons sièges soutenant bien.

● **HABITABILITE** : par rapport à la concurrence, la largeur aux coudes tant à l'AV qu'à l'AR n'est pas très généreuse. Cela importe peu devant où l'on est très bien installé, mais à l'arrière trois personnes seront plus à l'étroit sur la banquette. C'est cependant satisfaisant. **7**

● **COFFRE** : grand coffre, large, profond et bien tapissé. Fiat annonce un volume utile de 400 dm<sup>3</sup>. Le réservoir est dans l'aile AR droite ; la roue de secours est logée à plat dans le plancher ce qui n'est pas pratique, la jupe AR non découpée reporte haut le seuil de chargement. **7**

● **MOTEUR** : sa qualité principale est sa sobriété. Le brio est quelque peu « gommé » par l'option faite en matière de transmission ; mais un usage approprié des rapports intermédiaires permet d'obtenir une nervosité de bon aloi. Peu à l'aise aux bas régimes (bourdonnement et quelques à-coups parfois), le moteur, par ailleurs efficace quand on le sollicite à plein, devrait gagner encore en agrément, même avec le pont « court ». **7**

● **TRANSMISSION** : ainsi le client a le choix entre deux définitions de transmission. L'utilisation familiale paisible plaide en faveur de la moins grande démultiplication (12 x 41) d'autant plus qu'on gagne en niveau sonore (c'est agréable) et un petit peu en consommation. En revanche, gain appréciable en accélération et en reprise avec le pont plus démultiplié (11 x 41). Excellente boîte 5 vitesses et embrayage très agréable. **8**

● **DIRECTION** : l'apport de la servodirection (en série) est apprécié non seulement pour l'importante diminution de l'effort qu'elle implique, mais aussi pour tout l'agrément qui en découle et dont profite toute la voiture. Le choix des pneus comme leur pression de gonflage sont déterminants quant à la précision. Bien dans l'ensemble, pas de réactions, mais diamètre de braquage à revoir. **8**

● **TENUE DE ROUTE** : la limite se situe au niveau des trépidations du train AR si la route est bosselée. Comportement sous-vireur caractérisé, amplifié avec les Goodyear, atténué avec les Pirelli, ces derniers (en option comme les Michelin TRX) plus précis permettant une « glisse » progressive qui rend la conduite

plus alerte. En conduite normale, nous aimerions une attaque plus positive du train avant en entrée de virage et moins de plongée au freinage. Comportement sans histoire mais qui s'accommode sans bonne grâce à la conduite sportive.

● **FREINAGE** : effort modéré sur la pédale, assistance très agréable, dosage précis ; en général bon confort de freinage. Mais : décélération hasardeuse en fin de zone de freinage appuyé, nécessité d'une très forte augmentation de l'effort à chaud, allongement de la course de la pédale et perte d'efficacité en usage intensif (Monthéry). Après refroidissement, tout redevient normal. Enfin, pédale élastique sous le pied. On peut avoir confiance à condition de ne pas trop demander. **5**

● **CONSOMMATION** : l'option importante concernant l'allongement de la transmission ajoute encore à la sobriété du moteur. Dans les limites permises par les radars et dès lors qu'on adopte une conduite harmonieuse, les consommations relevées restent toujours basses. A 120 km/h, le gain est de 0,25 l/100 km ; à 75 km/h de moyenne (en respectant les 90), il est de 0,50 l/100 km toujours avec le pont le plus « long ». La consommation moyenne générale oscille entre 9,5 et 11,5 l/100 km. **9**

● **CONCLUSION** : la nouvelle Fiat 132/2000 témoigne d'un changement important dans la définition de la berline familiale. Le brio cède le pas à la recherche du confort et de l'agrément grâce à un équipement plus complet et une meilleure impression de qualité. La voiture est en progrès, mais la suspension est encore perfectible à l'arrière. Sans vouloir l'avouer franchement, Fiat a donné la priorité à la sagesse et à la raison. Cette politique sera intéressante à suivre.



### POUR

- Présentation intérieure
- Boîte de vitesses
- Consommation
- Direction assistée

### CONTRE

- Freins (à chaud)
- Bruits transmission
- Esthétique austère
- Comportement (pluie)