

La prima serie

La Lancia "Prisma" viene presentata al pubblico nel 1982, e inizialmente va a colmare il vuoto riscontrabile nella gamma tra la Delta e la Trevi (che uscirà subito dopo dai listini).

La linea a tre volumi firmata da Giugiaro e i ricchi allestimenti vanno ad incontrare gusti ed esigenze della clientela, dopo la scelta dei due volumi fatta dalla stessa Lancia negli anni '70, quando il design di rottura della Beta, ma soprattutto della Gamma berlina, non sempre incontrò i favori del pubblico.



La nuova Lancia si va a posizionare in un segmento leggermente superiore a quello della piccola "Delta", caratterizzandosi non come una derivazione di questa, ma come un modello a sè stante.

Della due volumi restano i motori, la struttura di base del pianale e le portiere. Le sospensioni invece sono quelle della Delta GT, tutto il resto è nuovo, interni compresi.

L'allungamento del corpo vettura non squilibra l'assieme, dato che il frontale sottile e inclinato e la coda, piuttosto alta, sono collegati senza scompensi dalle linee tese della fiancata.

Di fronte al pilota sono ben raggruppati e perfettamente visibili tutti gli strumenti, mentre la console centrale contiene vano radio e comandi della climatizzazione. Nella parte bassa della plancia un largo labbro delimita due vani portaoggetti e si raccorda lateralmente coi braccioli delle portiere. Sulla destra si trova un cassetto con chiusura a chiave.

La dotazione di serie comprende, tra l'altro, l'indicatore di consumo istantaneo, l'orologio digitale, il volante regolabile.

La 1600 ha poi check control, alzacristalli elettrici anteriori e cerchi da 14".

Tra gli optional si notano il computer di bordo, i cerchi in lega (solo per la 1600), il tetto apribile, l'aria condizionata, i tergicristallo e il correttore assetto fari dall'interno.

Unica nel suo genere, se si esclude la Saab "Sedan", la possibilità di avere il sedile posteriore sdoppiato e ribaltabile, che amplia il già capiente vano di carico, capace di 410 dmc.

Il motore è anteriore trasversale, con cambio affiancato. Sospensioni MacPherson sulle quattro ruote, derivate dalla Delta GT. Tre i motori disponibili: un 1300 da 78 CV, un 1500 da 85 CV, entrambi monoalbero, e il bialbero 1600 da 105 CV.

Ottenibile, sulla 1500, il cambio automatico a tre rapporti.

L'impianto frenante è misto sulla 1300 e sulla 1500, mentre presenta 4 dischi sulla più prestante 1600.

Il peso, nonostante l'aumento di dimensioni, è analogo a quello delle Delta: a vuoto si riscontrano da 935 a 975 kg.

"Quattroruote" prova la prima serie (1300, 1500 aut. e 1600) nel 1983, quando già ha riscosso un certo successo, essendo venduta in 25.000 esemplari. Questo il giudizio (si tralasciano le descrizioni già riportate in precedenza):

PREGI: Motori riusciti e brillanti; finitura accurata; buona tenuta di strada.

DIFETTI: Sterzo leggero e impreciso; stabilità migliorabile; consumo elevato per la 1500 aut.

ESTERNO

* * * * * Elegantemente a tre volumi.

INTERNO

abitabilità * * * Comodi solo in quattro.

Le dimensioni, simili a quelle della Delta seppure con una ripartizione più omogenea tra anteriore e posteriore, permettono una comoda sistemazione solo in 4, a patto che i sedili anteriori non siano completamente arretrati. Il poggiatesta centrale rende scomoda la sistemazione del quinto passeggero, e i più alti sfiorano il soffitto con la testa.

posto guida: * * * * * Razionale e con volante regolabile.

E' uno dei più riusciti della categoria: sedile, pedaliera e volante sono disposti correttamente. La leva del cambio, al posto giusto, è comodamente azionabile. Il sedile abbastanza profilato trattiene bene e offre una apprezzabile comodità sia nella guida "sportiva" che in quella "tranquilla".

plancia e comandi: * * * * * Funzionale e avvolgente la prima, ben disposti i secondi.

La plancia, anche se può apparire "pesante", ha una razionale disposizione dei comandi ed è realizzata con cura. Tradizionali le 3 leve per devioluci, fari e tergicristalli. Poco pratica la posizione dei comandi del clacson sulle razze: può capitare di suonare inavvertitamente, specie in manovra.

strumentazione: * * * * * Dotazione completa e sempre ben visibile.

Grafica chiara e posizione ineccepibile la rendono facile da consultare. La dotazione è ricca: tachimetro con conta km parziale e totale, contagiri, voltmetro, econometro, indicatori di temperatura acqua e livello carburante. Ben fornita la batteria di spie. Sulla 1600 c'è il check control, che consente di visualizzare una serie di funzioni fondamentali e eventuali anomalie (livello olio motore, situazione freni, liquido raffreddamento, impianto elettrico). A richiesta su tutte le versioni il trip computer, che fornisce indicazioni su velocità media, tempo di viaggio, temperatura, ora e data. L'orologio digitale, al centro del cruscotto, è ben visibile.

climatizzazione: * * * * * Studiata razionalmente con comandi a portata di mano. Impianto paragonabile a quello di vetture di classe superiore. La portata d'aria è notevole e ben distribuita dalle numerose feritoie sopra e sotto la plancia. Oltre alle due bocchette centrale ce ne sono 4 laterali, due delle quali servono a disappannare i vetri laterali. Non è invece segnata la posizione di apertura/chiusura e la regolazione del flusso e della temperatura non è agevole. I comandi sulla console centrale, illuminati, sono facilmente raggiungibili. Previste uscite anche per i posti dietro; il ventilatore è a tre velocità. La 1600 può montare il condizionatore. Disponibile su tutte le versioni il tetto apribile.

finitura: * * * * * Molto accurata: componenti di alta qualità.

Il livello è decisamente elevato e la plastica, pur abbondante, è ben trattata. I sedili sono ben realizzati, abbondantemente imbottiti e adeguatamente rivestiti con panno o tessuto Zegna. L'insieme è molto accogliente, dato che lo stesso rivestimento è usato per rivestire pannelli porta e preformato del tetto. Ovviamente nessuna parte è in lamiera scoperta. All'esterno, stessa cura: verniciatura e montaggio sono pressoché perfetti.

visibilità: * * * Buona davanti, discreta dietro.

Davanti l'ampia superficie vetrata non dà problemi di sorta. Dietro, la coda alta, il lunotto piccolo e i montanti massicci rendono poco immediata l'individuazione degli ingombri specie in manovra. Adeguati alla classe della vettura i relativi accessori: specchio esterno regolabile dal posto guida, lunotto termico, fari allo iodio (molto potenti), retronebbia. A richiesta lavafari, correttore assetto fari e specchio esterno destro.

accessori * * * (e * * * * * la 1600) Allineata alla concorrenza.

Normale la dotazione di serie. Meglio la 1600, con alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata, accensione elettronica Digiplex, check control e pneumatici P8.

bagagliaio * * * * * Capiente e ben sfruttabile.

Si misurano 410 dmc con la possibilità di caricare valigie per 359 dmc. Interessante la possibilità di ampliare il vano richiedendo il sedile posteriore abbattibile. Tutto il vano è rivestito in preformato ricoperto in moquette.

Pratico ripostiglio per gli attrezzi della vettura.



Il successo: la 100.000esima Prisma esce dalla linea di produzione di Chivasso.

SU STRADA CON LA 1300

consumo * * * * Ridotto nell'impiego normale.

Risultati allineati alla concorrenza. A 100 kmh si percorrono quasi 14 km/litro, a 140 quasi 9,5, anche grazie alla 5a lunga.

motore * * * * Potente ed elastico.

I 78 CV di potenza lo portano ai vertici della categoria. Piacevolmente vivace, da' il meglio di sè agli alti regimi, mentre è piuttosto ruvido in basso. Rumorosità evidente ai medi, meno agli alti regimi. Nell'uso quotidiano non pone problemi data la facilità a riprendere dalle basse velocità.

velocità * * * * Notevole per una 1300.

In quarta (la quinta è di riposo) raggiunge i 160,725 kmh, un valore tra i migliori della categoria.

accelerazione * * * * * Una delle 1300 più brillanti

Le prestazioni sono apprezzabili. Ai 400 metri ferma il cronometro a 17,9 sec, mentre chiude il km in 33,8 sec. Tempi decisamente superiori a quelli delle concorrenti.

ripresa * * * * Abbastanza rapida.

Il tempo sul km da 30 kmh di 39,9 sec è stato raggiunto in quarta. Il motore è elastico e c'è coppia disponibile specie ai bassi e medi regimi.

freni * * * * Equilibrati ed efficienti.

Da 140 kmh si ferma in 96 metri: spazi d'arresto più che adeguati. L'impianto misto è ben equilibrato e adatto alla vettura. Comportamento omogeneo anche in situazioni di emergenza. Resistenza alla fatica buona in condizioni normali; adottando una guida sportiva si rileva un leggero calo di efficienza. Sforzo al pedale molto modulabile ma i migliori effetti si hanno a fine corsa.

cambio * * * * Ben manovrabile e rapporti giusti.

Manovrabilità agevole che consente cambi veloci e piuttosto precisi. Rapporti adeguati alla vettura, con la quinta di riposo per favorire i consumi.

efficienza aerodinamica e meccanica * * * Accettabili.

Aerodinamica mediocre (a livello "Delta"); migliore il rendimento del motore.

sterzo * * * Non molto preciso e troppo leggero.

E' una delle componenti meno riuscite anche per l'elevata demoltiplicazione (4 giri del volante per una sterzata). Così è poco diretto e molto leggero.

confort * * * Apprezzabile solo sul liscio.

Abitacolo spazioso e sedili comodi assicurano un buon confort, tuttavia si viaggia bene solo sui fondi lisci. Le sospensioni sono quasi "sportive" e sullo sconnesso si induriscono eccessivamente, soprattutto in velocità. Avvertibile un leggero rollio in ingresso di curva.

tenuta di strada * * * * Complessivamente buona.

Comportamento in curva decisamente sottosterzante. Tale fenomeno rimane abbastanza uniforme in accelerazione; correzioni possibili senza problemi agendo con acceleratore e sterzo, anche su bagnato e sconnesso. In condizioni normali le velocità in curva si mantiene bene e la Prisma obbedisce abbastanza alle correzioni. Rilasciando l'acceleratore in curva il passaggio dal sotto al sovrasterzo è piuttosto repentino, ma prevedibile.

stabilità * * * Discreta nella guida veloce.

Nelle guida veloce sono più sensibili le variazioni di assetto, particolarmente avvertibile un maggior pendolamento del retrotreno in fase di riallineamento dopo un repentino scarto. Tale fenomeno aumenta se la manovra comprende il rilascio del gas. In tali condizioni e in emergenza occorre controsterzare. A Anche al termine del rollio, nell'iscrizione in curva, si manifesta un sovrasterzo che in determinate circostanze, a forti andature, riduce la stabilità. Lo sterzo poco pronto non agevola il recupero.

1600: motore riuscito, assetto migliorabile

Considerando la cilindrata di 1600 cc e la potenza del bialbero (105 CV) i consumi sono decisamente buoni. A 140 kmh si percorrono ancora 9 km/litro, malgrado la quinta di potenza. Anche nell'uso normale si possono ottenere buone economie, ma in dipendenza dello stile di guida adottato. Il motore è decisamente brillante, ha una potenza più che adeguata alla cilindrata e un temperamento sempre vivace. Ciò consente di superare i 178 kmh, velocità più che adeguata per un 1600. Discretamente elastico, diventa apprezzabile oltre i 3500 giri. Di natura un po' rumoroso, anche se meno del 1300, è contrastato da una efficiente insonorizzazione. I tempi su 400 metri e km da fermo sono più che buoni. Malgrado il peso la Prisma 1600 è molto scattante. La quinta (di potenza) permette di raggiungere la massima velocità, non compromette l'elasticità ed è sfruttabile nelle più svariate situazioni. L'impianto frenante a 4 dischi garantisce frenata sicura e spazi d'arresto contenuti. Apprezzabile l'omogeneità di comportamento e buona la resistenza alla fatica. Il comportamento in curva rispecchia quello delle altre versioni, anche se si avvertono di più i fenomeni legati alla superiore potenza: il sottosterzo è più marcato, anche se abbastanza costante lungo la curva. Decisamente veloci le variazioni di assetto rilasciando il gas in curva o nei rientri da sorpassi dove viene impegnata la stabilità. Richiedono spesso un'azione decisa di contrasto con lo sterzo, che ha sempre un riallineamento difficoltoso: forse un servosterzo migliorerebbe precisione e rapidità.



Automatica: ripresa ottima, selezione rapporti brusca.

Il comportamento in curva è molto simile a quello della 1300, ma con lento passaggio dal sotto al sovrasterzo per la mancanza di freno motore. La coppia disponibile è ben distribuita ai bassi e medi regimi: tempo sul km (con cambio in "Drive") ottimo (meno di 34 sec). In accelerazione invece i risultati sono i più alti tra le Prisma, perchè il cambio automatico risponde in ritardo ai comandi dell'acceleratore; anche in fase di scalata ("kick down") l'inserimento del rapporto inferiore è lento e avviene dopo

un'anomala fase di accelerazione. I cambi marcia sono un po' bruschi e la selezione manuale è un po' dura. E' un aspetto poco piacevole poichè vi si ricorre spesso per sopperire alla mancanza di freno motore (tipico delle automatiche) per passare ad una selezione inferiore. In fatto di consumi, ovviamente, non è molto economica: a 140 kmh si percorrono solo 8 km/litro: un risultato da vettura di cilindrata superiore.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Versione	1300	1500	1500 aut.	1600
MOTORE				
N. e disp. cilindri	4 cilindri in linea			
Alesaggio (mm)	86,4			84
Corsa (mm)	55,5	63,9		71,5
Cilindrata (cc)	1301	1498		1585
Rapporto compressione	9,5 : 1		9,2 : 1	
Potenza max. CV DIN (kW)	78 (57,4)	85 (62,5)	85 (62,5)	105 (77,2)
regime corrisp. giri/min	5800	5800	5800	5800
Coppia max. kgm DIN (Nm)	10,7 (105)	12,5 (123)	12,5 (123)	13,8 (135,4)
regime corrisp. giri/min	3400	3500	3500	3300
Potenza specifica CV/litro (kW/l.)	59,9 (44,1)	56,7 (41,7)	56,7 (41,7)	66,2 (48,7)
Disposizione valvole	in testa			
Alberi a camme	1 in testa			2 in testa
Lubrificazione	Forzata			
Filtro olio	su circuito princ.			
Capacità carter (litri)	3,75			
Iniezione	1 carburatore invertito doppio corpo Weber	1 carburatore doppio corpo Weber		
Filtro aria	a secco			
Pompa carburante	meccanica			
Accensione	elettronica			elettronica Digiplex
Impianto elettrico	12 V			
Batteria	40 Ah			
Alternatore	55 A			
Raffreddamento	ad acqua con circolazione forzata			
capacità circuito (litri)	6			
TRASMISSIONE				
Posizione motore	anteriore trasversale			
Trazione	anteriore			
Frizione	monodisco a secco			monodisco a secco

Cambio	manuale 5m+Rm		automatico 3m	manuale 5m+Rm
Rapporti trasmissione : 1				
I	4,090	4,090	2,346	3,583
II	2,235	2,235	1,402	2,235
III	1,462	1,462	1	1,550
IV	1,034	1,034		1,163
V	0,863	0,863		0,959
RM	3,714	3,714	2,346	2,346
Comando cambio	Leva centrale	Leva centrale	Selettore centrale	Leva centrale
Rapporto al ponte	3,765 : 1	3,588 : 1	3,635 : 1	3,588 : 1
Cerchi	5 B x 13"			5 1/2 J x 14"
Pneumatici	165/70 SR 13			165/65 SR 14
CORPO VETTURA				
Berlina: n. porte e posti	4 - 5	4 - 5	4 - 5	4 - 5
Struttura	Carrozzeria portante			
Sospensioni anteriori	a ruote indipendenti tipo MacPherson, con bracci oscillanti inferiori e barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto			
Sospensioni posteriori	a ruote indipendenti tipo MacPherson, aste trasversali, tirante di reazione longitudinale, barra stabilizzatrice			
Freni	Anteriori a disco, posteriori a tamburo			4 dischi
Freno a mano	sulle ruote posteriori			
Sterzo	a cremagliera, piantone in 3 tronchi con snodi ad assorbimento d'energia, volante regolabile in altezza (60 mm)			
Diametro sterzata (m)	10,6			
Capacità serbatoio carb.(litri)	45			
DIMENSIONI E PESO				
Passo (mm)	2475			
Carreggiata anteriore (mm)	1400			
Carreggiata posteriore (mm)	1400			
Lunghezza (mm)	4180			
Larghezza (mm)	1620			
Altezza (mm)	1385			
Massa rimorchiabile (kg)	1000			
Portata massima utile (kg)	450			
Peso in ordine di marcia	935	940	960	975
PRESTAZIONI DICHIARATE				
Velocità massima (kmh)	160	165	160	178
Accelerazione 0/100 kmh (sec)	14,3	12	14,3	10,2

0-400 m	18,7	17,9	18,9	16,8
0-1000 m	35,5	33,5	35,7	32,2
Pendenza max superabile (%)	33,9	34	34,5	34,8
CONSUMO CARBURANTE				
a 90 kmh (lx100 km)	5,9	5,9	7,2	6,4
a 120 kmh	8	7,9	9,6	8,4
ciclo urbano	8,9	9,3	10	10,2

COLORI INTERNI ED ESTERNI

CARROZZERIA	Interni in tessuto		
	1300	1500 aut.	1600
Azzurro chiaro	grigio	beige/azzurro	beige/azzurro
Avorio	marrone	beige/beige	beige/beige
Bianco Saratoga	grigio	beige/azzurro	beige/azzurro
Blu Lancia	grigio	beige/azzurro	beige/azzurro
Azzurro Antibes	grigio	beige/azzurro	beige/azzurro
Rosso Rally	marrone	beige/beige	beige/beige
Grigio scuro met.	grigio	beige/azzurro	beige/azzurro
Azzurro met.	grigio	beige/azzurro	beige/azzurro
Grigio chiaro met.	grigio	beige/azzurro	beige/azzurro
Nero	grigio	beige/azzurro	beige/azzurro
Marrone met.	marrone	beige/beige	beige/beige
Verde scuro met.	marrone	beige/beige	beige/beige
Beige met.	marrone	beige/beige	beige/beige

PRINCIPALI DOTAZIONI A RICHIESTA

Alzacristalli elettrici anteriori (1300-1500); alzacrastalli elettrici posteriori; check control (1300-1500); cinture di sicurezza posteriori con avvolgitore; condizionatore (1600); correttore assetto fari e lavatergifari; cristalli atermici; pneumatici maggiorati ribassati (1300-1500); ruote in lega leggera; poggiatesta posteriori; pneumatici 165/65 SR 14" (1300-1500); divano posteriore ribaltabile sdoppiato; sedili post. con poggiatesta; tetto apribile; trip computer; vernice metallizzata; 2° specchio retrovisore esterno; bloccaggio elettrico centralizzato delle portiere (1300-1500).

PREZZO CHIAVI IN MANO: 1300 L. 13.068.000 **1500 aut** L. 14.474.000 **1600** L. 14.772.000

TERMINE DI CONSEGNA: 30 giorni

GARANZIA: 1 anno a km illimitati. Tagliando gratuito a 1500-2000 km.

TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE: 1300 L. 57.800 **1500 aut** L. 71.500 **1600** L. 84.400

POTENZA FISCALE: 1300 15 CV **1500 aut** 16 CV **1600** 17 CV