

La seconda serie:

Arrivano la 1.6 i.e e la 2.0 4WD (integrale)

Al Salone di Torino del 1986, quando già circolavano oltre 200.000 Prisma, viene presentata la seconda serie, rivista e affinata nell'estetica e negli interni, e dotata del nuovo motore 1.600 a iniezione elettronica e il 2.000, che equipaggia la nuovissima versione 4WD.

Nel 1988, quando ormai si è quasi a fine produzione, viene messa in commercio la versione LX, disponibile unicamente con la motorizzazione 1.5.



All'ampliamento della gamma, che così vanta sette differenti versioni, corrispondono un rinnovamento del frontale, con calandra più alta, cofano motore di nuovo disegno, paraurti-scudo ristilizzato nella parte inferiore, con griglia più ampia e spoiler più pronunciato. Altri piccoli interventi riguardano i fari anteriori, le feritoie sui montanti posteriori e, sulla coda, paraurti con parte inferiore più avvolgente. L'impostazione generale resta invariata, con linea tesa e squadrata e coda alta e massiccia.

All'interno, sono nuovi il rivestimento della plancia, la grafica della strumentazione, la forma dei sedili; le finiture sono più accurate e l'impianto di aerazione e riscaldamento è ora più efficiente.

Lo spazio a disposizione privilegia i posti anteriori: il posto guida è, a giudizio di "Quattroruote", tra i migliori della categoria; il volante regolabile, il sedile comodo e ben profilato e i comandi principali ben allineati permettono a tutti i piloti di trovare il miglior assetto di guida. Dietro, sono comodi due passeggeri, sebbene i più alti tocchino il soffitto con la testa, mentre un quinto si trova a viaggiare piuttosto sacrificato.

La plancia, con un nuovo rivestimento, è elegante e ben costruita. La disposizione dei comandi, tutti illuminati eccetto quelli degli alzacristalli, è razionale. La strumentazione, con elementi circolari, ha una nuova grafica abbastanza chiara ed è ben visibile, oltre che completa: comprende infatti tachimetro, contagiri, contachilometri parziale e totale, termometro acqua, econometro, voltmetro, indicatore livello carburante. Le spie sono numerose e integrate dal check control, che informa sulle eventuali anomalie della meccanica e del corpo vettura.

L'impianto di climatizzazione è ben studiato e migliorato nell'aerazione, con nuovi scarichi aria che permettono un efficace ricambio, numerose bocchette, feritoie e pratiche possibilità di regolazione. I comandi, illuminati, sono abbastanza agevoli da raggiungere. A richiesta si può avere il condizionatore e il riscaldatore con regolazione termostatica della temperatura.

Buona la visibilità anteriore grazie all'ampio parabrezza; quella posteriore invece è limitata dal lunotto piccolo, gli appoggiatesta posteriori (a richiesta), la coda alta e i montanti del tetto massicci.

Il livello di finitura è molto elevato per la qualità dei materiali impiegati e per l'accuratezza nel montaggio dei particolari. Bene anche l'esterno.

La dotazione di accessori non delude ed è al livello della classe della vettura. Di serie sono previsti alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, volante regolabile, check control. Interessante la lista degli optional: servosterzo (di serie su turbo ds e sulla 4WD, a richiesta su 1.6, 1.6 i.e., ds), tetto apribile, trip computer, lavatergifari, condizionatore, alzacristalli elettrici posteriori, cerchi in lega e, cosa non ancora comune, il sedile posteriore ribaltabile e sdoppiato.

Il vano bagagli è capiente, con un volume di 410 dmc, che aumenta ribaltando i sedili. L'accessibilità è sempre molto agevole. Da segnalare l'aumento della capacità del serbatoio carburante, che passa dai 45 litri della prima serie a 57, aumentando significativamente l'autonomia.

Fonte: "Quattroruote", maggio 1986

PRISMA LX



Nel marzo 1988 viene messa in commercio una nuova speciale versione: la Prisma LX, dotata esclusivamente del motore 1.5, che completa la gamma e fa salire a 8 le versioni disponibili della berlina torinese. All'esterno è riconoscibile per i colori esclusivi (platino, nero, grigio "Dolmen"), lo specchio retrovisore destro di serie, i cristalli atermici. Nuovo il rivestimento dei sedili, a quadretti nella parte centrale e tinta unita lateralmente e dietro.

La plancia è nera su carrozzeria nera o grigia, marrone su carrozzeria platino. Il rivestimento del padiglione è in tessuto beige o grigio perla. La moquette può essere scelta fra tre tonalità di beige. Alzacristalli elettrici anteriori e chiusura centralizzata sono di serie. La Casa dichiara 165 kmh di velocità massima e 12,1 sec per passare da 0 a 100 kmh. Il prezzo "chiavi in mano" è di 17.508.000 Lire, di poco inferiore a quello della più prestante 1.6 i.e..

Fonte: "Quattroruote", aprile 1988

SU STRADA CON LA 1.6 i.e.

Fonte: "Quattroruote", luglio 1986

consumo **** Sempre contenuto

Tenendo conto del temperamento piuttosto vivace i risultati ottenuti sono allineati a quelli della concorrenza e, quindi, complessivamente buoni. Malgrado il rapporto superiore di potenza, a 100 km/h si percorrono quasi 15 km/l e a 140 ancora 9,7. Sfruttando la brillante meccanica la percorrenza è di circa 8 - 9 km/l.

motore **** Potente ed elastico

Il bialbero 1600, già montato su numerose vetture del gruppo Fiat-Lancia, è stato aggiornato tecnicamente in questa versione con l'iniezione e l'accensione elettroniche. Decisamente brillante, ha una potenza non indifferente, 108 CV, e un temperamento vivace in ogni condizione. Sale rapidamente di regime, garantisce buone prestazioni ed è facilmente utilizzabile a bassa andatura grazie alla notevole coppia. L'adozione dell'iniezione ha consentito inoltre di migliorarne il funzionamento; la rumorosità si mantiene su livelli accettabili sono ai regimi più bassi.

velocità ***** Elevata: oltre 190 km/h

Ha raggiunto, nel rapporto superiore, i 191,150 km/h, un valore notevole, il migliore tra le concorrenti da noi prese in considerazione e di oltre 6 km/h superiore ai 185 dichiarati dalla Lancia. Da segnalare, tuttavia, che i pneumatici di primo equipaggiamento sono di tipo "T" e quindi omologati fino a 190 km/h.

accelerazione ***** Piuttosto brillante

Il motore, brillante e rapido nel salire di giri, consente rapidi scatti. I tempi ottenuti sul chilometro e sui 400 m da fermo, rispettivamente 31,3 e 16,9 sec., sono allineati a quelli delle concorrenti più brillanti. L'apprezzabile elasticità del motore consenti prestazioni sufficientemente vivaci anche senza sfruttare a fondo i regimi più alti.

ripresa **** Progressiva anche in quinta

La buona elasticità del motore e i rapporti del cambio quasi sportivi consentono prestazioni oneste. Il rapporto superiore può essere mantenuto abbastanza facilmente anche nel traffico, ma quando necessario riprese molto rapide è meglio passare a quelli inferiori.

freni **** Si comportano bene

Rispondono sempre correttamente anche in condizioni particolari (bagnato), consentendo un'apprezzabile sicurezza. L'azione frenante è pronta e priva di bloccaggi; piuttosto contenuti gli spazi d'arresto: a 140 km/h occorrono 88,3 metri per fermarsi.

cambio **** Buona manovrabilità

Mantiene le buone caratteristiche delle altre "Prisma": la manovrabilità è agevole, malgrado l'escursione abbastanza ampia della leva tra una marcia e l'altra; facili, specie se non si cambia velocemente, gli innesti. Adeguata alle caratteristiche della vettura la scelta dei rapporti: quelli inferiori privilegiano le accelerazioni, quello superiore, pur essendo di potenza, non penalizza eccessivamente il consumo.

sterzo *** Soprattutto poco preciso

Il comando, un po' pesante in manovra e sotto sforzo, si rivela poco preciso nella guida brillante: lento nella fase di impostazione di curva, obbliga ad anticipare leggermente le manovre. A velocità elevate, oltre ad alleggerirsi diventando poco sensibile, denuncia una certa elasticità che costringe, anche in rettilineo, a continue correzioni per mantenere il corretto allineamento. Il servocomando (a richiesta) (*fornito poi di serie, ndr*) dovrebbe rendere più omogeneo il comportamento.

comfort **** Complessivamente apprezzabile

E' una vettura tutto sommato confortevole anche se le sospensioni, con escursione un po' limitata e taratura non molto morbida, hanno buone capacità di assorbimento solo su superfici regolari; sullo sconnesso, specie se affrontato in velocità, tendono ad irrigidirsi assorbendo solo in parte le asperità più marcate. La rumorosità è contenuta solo a basse velocità. A 140 km/h abbiamo rilevato 85 dB ai posti anteriori.

stabilità **** Reazioni prevedibili

Il comportamento è sempre affidabile grazie all'assenza di anomale reazioni specie nelle situazioni di emergenza. Nel rientro veloce dai sorpassi e nelle manovre improvvise la stabilità del retrotreno è sempre costante, anche se molto dipende dal tipo di pneumatici con cui è equipaggiata la vettura. Rilasciando l'acceleratore in curva si nota, solo al limite, un graduale passaggio al sovrasterzo che è comunque sempre facilmente controllabile.

efficienza aerodinamica e meccanica **** Discreto il motore

La potenza assorbita a 100 km/h, 17,9 CV, è abbastanza contenuta per il tipo di vettura. Discreto, invece, il rendimento del motore: 7,2.



CARATTERISTICHE TECNICHE

1.6 i.e., 2.0 4WD, 1.9 ds e turbo ds

Fonte: "LANCIA PRISMA - uso e manutenzione" - ed. XI-1986

Fonte per i dati contrassegnati con *: "Quattroruote", luglio 1986

Versione	1.6 i.e.	2.0 4WD / integrale	1.9 ds	1.9 turbo ds
N. e disp. cilindri	4 cilindri in linea			

Alesaggio (mm)	84	84	82,6	
Corsa (mm)	71,5	90	90	
Cilindrata (cc)	1585	1995	1929	
Rapporto compressione	9,7 : 1	9,7 : 1	21 : 1	20 : 1
Potenza max. CV DIN (kW)	108 (79,4)	115 (84,5)	65 (48)	80 (59)
regime corrisp. giri/min	5900	5400	4600	4200
Coppia max. kgm DIN (Nm)	13,8 (135)	16,6 (163)	12,1 (119)	17,5 (171,7)
regime corrisp. giri/min	3500	3250	2000	2400
Potenza specifica CV/litro (kW/l.)	68,1 (50,1)	57,6 (42,3)	33,7 (24,9)	41,47 (30,6)
Disposizione valvole	in testa	in testa		
Alberi a camme	2 in testa (cinghia dentata)	2 in testa (cinghia dentata) con di contralberi bilanciamento	1 in testa (cinghia dentata)	
Lubrificazione	forzata			
Filtro olio	a portata			a portata; turbosoffiante lubrificata dall'olio motore, raffreddato da uno scambiatore di calore
Capacità carter (kg)	4	4,4	3,75	
Accensione	elettronica ad anticipo statico integrata con l'iniezione		iniezione indiretta a precamera di combustione	
Filtro aria	a secco			
Alimentazione	pompa benzina elettrica; iniezione elettronica IAW Weber integrata con l'accensione		aspirazione naturale; pompa iniezione rotativa a monopompa con comando manuale di sovralimentazione per avviamento a freddo	sovralimentazione con turbocompressore KKK (K16 con valvola di sovrapressione waste-gate) e scambiatore di calore aria/aria; pompa iniezione a distributore rotante con limitatore di portata controllato dalla pressione di alimentazione (0,8 bar)
Impianto elettrico	12 V			
Batteria	40 Ah	45 Ah	70 Ah	
Alternatore	65 A (70 A con condizionatore)	65 A	55 A (65 A con condizionatore)	65 A
Raffreddamento	impianto con radiatore, pompa centrifuga e serbatoio di espansione. Valvola termostatica posta all'uscita della testa cilindri e circuito secondario per ricircolo dell'acqua, sul quale è montato il radiatore del riscaldatore. Elettroventilatore per raffreddamento del radiatore regolato da interruttore termostatico sul radiatore			
capacità circuito (litri)	6,5	6	7	
MOTORE				
Posizione motore	anteriore trasversale			
Trazione	anteriore	integrale permanente, differenziale centrale	anteriore	

		epicicloidale con ripartizione di coppia 56% ant. e 44% post., differenziale posteriore bloccabile manualmente	
Frizione	a comando meccanico, autoregistrante con pedale senza corso a vuoto		
Cambio	manuale 5m+Rm		
Rapporti trasmissione : 1			
I	3,583	3,750	4,091
II	2,235	2,235	2,235
III	1,550	1,518	1,469
IV	1,163	1,132	1,043
V	0,959	0,928	0,827
RM	3,714	3,583	3,714
Comando cambio	Leva centrale		
Rapporto al ponte	17/61	19/65	17/61
Cerchi di serie	5 1/2J x 14H1	5 1/2J x 14AH2 in lega leggera	5 1/2J x 14H1
Cerchi su rich.	5 1/2J x 14AH2 in lega leggera	-	5 1/2J x 14AH2 in lega leggera
Pneumatici	165/65 R14 78T	185/60 HR 14 (su richiesta 165/65 R14 80H)	165/65 R 14 78T
Ruota di scorta	stesso tipo della fornitura di serie	Cerchio 4J x 15FH4 in lamiera; Pn. 115/75 R15xTL	stesso tipo della fornitura di serie
CORPO VETTURA			
Berlina	4 porte - 5 posti		
Struttura	Carrozzeria portante		
Sospensioni anteriori	a ruote indipendenti tipo MacPherson, con bracci oscillanti inferiori, montanti verticali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice		
Sospensioni posteriori	a ruote indipendenti tipo MacPherson, bracci trasversali, puntoni di reazione longitudinali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice		
Freni	a disco sulle 4 ruote; servofreno a depressione; regolatore di frenata agente sul circuito idraulico dei freni posteriori	a disco sulle ruote anteriori; ceppi ad espansione sulle ruote posteriori; servofreno a depressione; regolatore di frenata agente sul circuito idraulico dei freni posteriori	
Freno a mano	sulle ruote posteriori		
Sterzo	idroguida tipo TRW a pignone e cremagliera, con pompa e serbatoio (a richiesta su 1.6, 1.6 i.e. e ds); piantone della guida snodato, ad assorbimento di energia e regolabile in altezza		
Diametro sterzata (m)	10,5	10,4	10,5
Capacità serbatoio carb. (l)	57		
DIMENSIONI E PESI			
Passo (mm)	2475		
Carreggiata anteriore (mm)	1402	1409	1402
Carreggiata posteriore (mm)	1400	1404	1400
Lunghezza (mm)	4180		
Larghezza (mm)	1620		
Altezza (mm)	1385		

Portata massima utile (kg)	450			
Peso in ordine di marcia	995	1180	1030	1060
Volume del baule (dmc)	450	360	450	
Volume vano di carico (sedile post. ribaltato) (dmc) a filo cappelliera	450 + 290	360 + 290	450 + 290	
PRESTAZIONI				
Velocità massima dichiarata (kmh)	185 (eff. 191)	184 (eff. 185)	158	170
I	50	55	30	40
II	85	90	60	65
III	120	130	90	95
IV	160	170	125	125
V	185	184	158	170
RM	55	55	35	40
Accelerazione 0/100 kmh (sec)*	9,7	10,3		
0-400 m*	16,9	17,2		
velocità d'uscita (kmh)*	132,0	127,6		
0-1000 m*	31,3	32,0		
velocità d'uscita (kmh)*	165,0	159,4		
Pendenza max superabile (%)				
I	38	42	39	40
II	25	23	22	26
III	16	15	13	17
IV	10	10	9	12
V	7	7	7	7
RM	45	40	38	46
a 90 kmh (l/100 km)	6,2	7,8	4,6	4,6
a 120 kmh	8,0	10,0	6,5	6,4
ciclo urbano	9,8	11,0	7,1	6,5

La gamma colori per la seconda serie, dal catalogo Lancia - Autobianchi 1992 di MaxMeyer. **Attenzione:** si tratta di un elenco non completo.

Versione Prisma > Codice e den.	1.3, ds	1.6 i.e., turbo ds	4WD, integrale	1.5 LX	1.5
102 - Rosso scuro	+	+			+
155 - Rosso Monza		+			
167 - Rosso met.		+	+		
210 - Bianco	+	+			+
407 - Azzurro spring met.	+	+	+		+
438 - Bleu lord	+	+			+
551 - Beige shore mica	+	+	+	+	+
602 - Nero met.	+	+	+	+	+
620 - Argento met.	+	+			+
649 - Grigio quarzo met.	+	+	+	+	+
BICOLORI					
912 - 620 + 679			+		
914 - 501 + 737			+		
915 - 167+ 154			+		