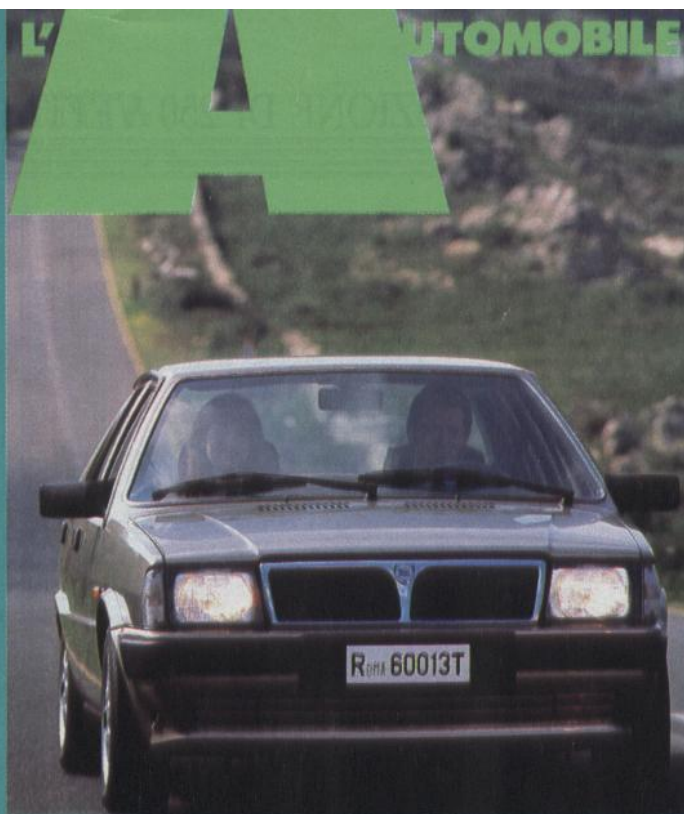


L' **A**UTOMOBILE



di **ALBERTO BELLUCCI**
e **MASSIMO TIBERI**

**TUTTA LA GAMMA
DELLE PRISMA**

LANCIATISSIMA

**Erede delle Appia e delle
Fulvia, è la berlina che ha
restituito alla casa
torinese una posizione di
primo piano nel settore
delle medie cilindrato con
un tocco di classe.**

Appena presentata, nel gennaio del 1983, fu subito un successo. I lancisti — e in Italia i lancisti non sono pochi — trovarono di colpo l'auto su misura: era nata infatti la vera erede delle Appia e delle Fulvia degli anni Cinquanta e Sessanta. Per tutto l'83 e per buona parte dell'anno successivo ci furono clienti disposti addirittura ad attendere cinque o sei mesi pur di entrare in possesso di una fiammante Prisma: era dagli anni del boom che non occorreva più tanta pazienza per acquistare un'auto

segue



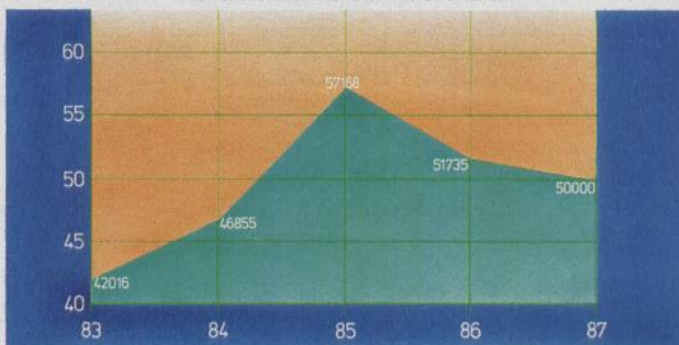
di gran serie.

Un successo storico: mai una Lancia è stata prodotta in così grandi quantitativi nell'arco di soli cinque anni. Finora, a tutto il 1987 cioè, sono state costruite 323 mila Prisma e la produzione continua al ritmo giornaliero di 250 unità. Mancano, dunque, pochi mesi per superare il record della Fulvia: quelle 338 mila auto prodotte tra il 1963 e il 1975 (di queste, però, ben 157 mila sono state le coupé).

Ma qual è la chiave della grande affermazione della Prisma? La linea innanzitutto. «È difficile, quasi impossibile», dice Giorgio Giugiaro, che della vettura è il padre artistico, «realizzare una buona tre volumi partendo dal disegno di una due volumi. Tuttavia la Prisma è la classica eccezione che conferma la regola: un'auto con una propria personalità marcata, ben di-

Sempre a quota 50.000

Le vendite della Prisma sul mercato italiano



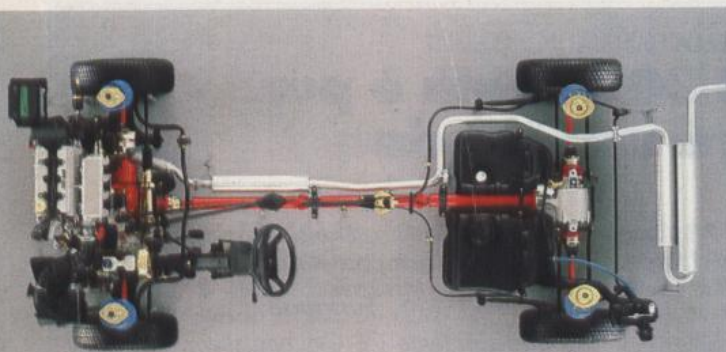
versa da quella del modello da cui deriva, e con un grande equilibrio di linee...». Ancora soddisfatto, a otto anni di distanza (i primi progetti risalgono al 1979 e gli ultimi al 1980), del lavoro svolto per la «media» Lancia, Giugiaro non manca di sottolineare come con pochi interventi sia stato possibile rendere un'immagine sostanzialmente diversa ai due modelli: «Per esempio, senza modificare lo stampo dei

parafanghi anteriori», sottolinea lo stilista, «siamo riusciti a inserire gli indicatori di direzione ai lati della mascherina, conferendo tutto un altro aspetto al frontale della Prisma: arrotondato quest'ultimo, quanto l'altro è spigoloso...».

Proprio grazie all'attento lavoro di Giugiaro è nata così una delle più eleganti berline di classe media: una berlina che ha tra l'altro permesso alla Lancia di «recuperare» rapidamente la sua clientela più tipica, quella stessa che fu già dell'Appia e della Fulvia. «Una media borghese», precisano alla Lancia, «attenta non solo all'elegan-

● Una fase della lavorazione della Lancia Prisma nello stabilimento di Chivasso. Nella pagina accanto, l'«integrale» messa a nudo.





za della linea e alla qualità delle finiture, ma anche al contenuto tecnologico del prodotto...».

E anche dal punto di vista strettamente tecnico la Prisma

è un modello importantissimo per la casa torinese. Tanto è vero che su questa vettura è stato montato, nella primavera del 1984, il primo motore Lancia a gasolio, mentre, nell'apri-

le del 1986, sempre con una Prisma, la casa entrava nella ristretta élite delle marche con vetture a trazione integrale permanente.

Presentata in origine con tre soli motori (1300, 1500 e 1600 cc), la Prisma è oggi diventata una vera e propria gamma completa: ai tre motori originari a carburatori (tuttora in produzione e migliorati), si è aggiunta una versione a iniezione elettronica del motore 1600, le due versioni a gasolio di 1900 cc (aspirata e sovralimentata) e, infine, il motore 2000 cc a iniezione elettronica con alberi controrotanti riservato alla sola «integrale». ●

LANCIA PRISMA 1.3

Motore: ant. 4 cilindri di 1301 cc. Potenza: 78 Cv. Trasmissione: ant. con cambio a 5 marce. Freni: ant. a disco con servo. Sospensioni: a quattro ruote indipendenti tipo McPherson. Carrozzeria: 4 porte, 5 posti. Lunghezza x larghezza: m 4,18/1,62. Peso: kg 950. Peso trainabile: kg 1000. Velocità dichiarata: km/h 163. Consumo medio: km/l 13,1. Consumo a 90 km/h: km/l 18,2. Consumo a 120 km/h: km/l 13,5. Consumo urbano: km/l 11,5.

LANCIA PRISMA 1.6 ie

Motore: ant. 4 cilindri di 1585 cc. Potenza: 108 Cv. Trasmissione: ant. con cambio a 5 marce. Freni: 4 dischi con servo. Sospensioni: a quattro ruote indipendenti tipo McPherson. Carrozzeria: 4 porte, 5 posti. Lunghezza x larghezza: m 4,18/1,62. Peso: kg 990. Peso trainabile: kg 1100. Velocità dichiarata: km/h 185. Consumo medio: km/l 11,8. Consumo a 90 km/h: km/l 16,1. Consumo a 120 km/h: km/l 12,5. Consumo urbano: km/l 10,2.

LANCIA PRISMA 2.0 ie INTEGRALE

Motore: ant. 4 cilindri di 1995 cc. Potenza: 115 Cv. Trasmissione: integrale con cambio a 5 marce. Freni: 4 dischi con servo. Sospensioni: a quattro ruote indipendenti tipo McPherson. Lunghezza x larghezza: m 4,18/1,62. Peso: kg 1180. Peso trainabile: kg 1200. Velocità dichiarata: km/h 184. Consumo medio: km/l 10. Consumo a 90 km/h: km/l 12,8. Consumo a 120 km/h: km/l 10. Consumo urbano: km/l 9,9.

LANCIA PRISMA TURBO DS

Motore: ant. 4 cilindri di 1929 cc. Potenza: 80 Cv. Trasmissione: ant. con cambio a 5 marce. Freni: ant. a disco con servo Sospensioni: a quattro ruote indipendenti tipo McPherson. Carrozzeria: 4 porte, 5 posti. Lunghezza x larghezza: m 4,18/1,62. Peso: kg 1060. Peso trainabile: kg 1100. Velocità dichiarata: km/h 170. Consumo medio: km/l 16,7. Consumo a 90 km/h: km/l 21,7. Consumo a 120 km/h: km/l 15,6. Consumo urbano: km/l 15,4.

CONCORRENTI TUTTE BLASONATE

Le concorrenti della Lancia Prisma 1.3	c.c.	Potenza CV	Velocità km/h (dich.)	Acceler. da 0 a 100 km/h	Consumo medio km/l (dich.)	Dimens. Lung./Larg.	Prezzo lire (migliaia)
Lancia Prisma 1.3	1301	78	163	13	14,3	418/162	17.100
Rover 213 SE	1342	73	157	12,5	14,5	416/163	16.750
Volkswagen Jetta 1300 4P GL	1272	54	149	17	13,5	432/167	16.740
Volvo 360 GLE 4P	1397	71	146	15	11,6	432/166	18.920

Lancia Prisma 1600 ie

Lancia Prisma 1600 ie	1585	108	185	9,5	11,9	418/162	20.200
Audi 80 1.6	1595	75	170	13,8	12,3	439/169	19.270
Alfa Romeo 75 1.6	1570	110	180	10,7	10,1	433/165	19.800
BMW 316 4P	1768	90	175	12,2	12	433/165	21.070
Rover 216 Vitesse EFI	1598	102	182	10	13,5	416/163	19.350
Volvo 360 GLE 4P	1721	80	161	12,5	13	443/166	19.440

Lancia Prisma Integrale

Lancia Prisma ie Integrale	1995	115	184	10,5	10	418/162	23.700
Audi 80 Quattro	1781	110	194	9,9	10,7	439/169	25.320
Subaru 1.8 T. B. 4WD RX	1781	136	190	9,8	11	437/166	26.050

Lancia Prisma Turbo DS

Lancia Prisma Turbo DS	1929	80	170	12,3	16,7	418/162	21.900
Alfa Romeo 75 2.0 TD	1995	95	175	12,4	12,7	433/163	22.930
Audi 80 Turbo Diesel	1588	80	172	14	15,6	439/170	22.435
BMW 324 d	2443	86	165	16,1	13,7	433/165	23.685
Renault 21 Turbo Diesel DX	2068	88	177	11,8	14,1	446/172	23.860
Volkswagen J. 1600 TD 4P GL	1588	70	158	15	17,8	432/167	20.720



ALLA BASE DELLA GAMMA

Solo 1300 cc ma è pur sempre una Lancia

● Molto completa la strumentazione della Lancia Prisma che comprende contagiri, contachilometri parziale, econometro, termometro del liquido di raffreddamento e voltmetro. Sotto: lo schema di funzionamento dell'impianto di climatizzazione.

● Cilindrata 1301 cc ● Potenza 78 Cv a 5800 g/m ● Consumo medio dichiarato 13,1 km/l ● Velocità dichiarata 163 km/h ● Prezzo su strada L. 17.100.000

Sobria, elegante, con quel pizzico di retrò che non guasta, la Lancia Prisma possiede l'«appel» necessario per distinguersi nell'affollato panorama delle berline di categoria media. Come vuole la logica del mercato italiano, la cilindrata base è contenuta nei 1300 cc, comunque sufficienti a donarle un discreto brio.

Accogliente — ma non spaziosissimo — l'abitacolo, con qualche limitazione per i passeggeri del sedile posteriore (c'è poco spazio, soprattutto, per le loro teste). Corretta la posizione di guida (il volante è regolabile) e la sistemazione dei comandi sulla plancia, che raccoglie una strumentazione dal disegno tradizionale e ricca nella dotazione (contagiri, orologio, termometro del liquido di raffreddamento, voltmetro, ecc.). Efficiente l'impianto di ventilazione e numerosi gli accessori di serie, ma alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata sono a pagamento. Di ottimo livello le finiture e curato il montaggio dei particolari. Notevole la capienza del vano bagagli (450 litri), di forma regolare e con apertura a filo del piano di carico; a richiesta, l'utile sedile posteriore

a ribaltamento frazionato. Qualche problema per la visibilità, soprattutto in manovra.

Su strada

Piuttosto potente (78 Cv), non silenziosissimo, il 1301 cc della Prisma si pone in evidenza nella categoria per brillantezza ed elasticità, anche se non può esprimere al massimo le sue potenzialità a causa di un corpo vettura un po' pesante e dall'aerodinamica non eccezionale. Ciononostante si raggiungono comodamente i 160 km/h di velocità massima (in quartal) e il km da fermo viene percorso in poco più di 34 sec. (da 0 a 100 km/h in 14 sec.).

Molto buono il comportamento su strada, dove la Prisma si rivela assai equilibrata dal punto di vista della tenuta e del confort. Le sospensioni indipendenti, non troppo morbide, garantiscono l'aderenza su ogni tipo di fondo e, in curva, l'effetto sottosterzante (tendenza ad allargare) tipico delle trazioni anteriori è contenuto in limiti di piena sicurezza. Ottimo l'impianto frenante, mentre il cambio a cinque marce è talvolta poco maneggevole. Non molto preciso lo sterzo, che in compenso non è mai molto affaticante. Peso e aerodinamica non del tutto favorevoli incidono un po' sui consumi, che sono contenuti soltanto con una guida accorta: circa 10 km/lt a 140 km/h e 9-10 km/lt nell'uso urbano.

Pregi: finiture curate; buona tenuta di strada; bagagliaio ampio.
Difetti: abitacolo non molto spazioso; cambio non sempre maneggevole; motore un po' rumoroso.



● Il cerchio di serie e, sotto, una Prisma con ruote in lega.



1600 CON MOTORE A INIEZIONE

Una sportiva per chi ama il «soft»

● Cilindrata 1585 cc ● Potenza 108 Cv a 5900 g/m ● Consumo medio dichiarato 11,8 km/l ● Velocità dichiarata 185 km/h ● Prezzo su strada L. 20.200.000

Il tono che fa della Prisma una media di classe si accentua nella versione 1600 con motore bialbero ad iniezione elettronica: una meccanica particolare adatta all'immagine e alla vocazione di questa vettura.

All'esterno la linea del modello più potente resta sostanzialmente immutata rispetto alla 1300, mentre all'interno cambiano i rivestimenti e alcuni elementi secondari. Praticamente identiche le misure di abitabilità (un po' sacrificata dietro) e di ottimo livello le finiture, paragonabili a quelle di auto di categoria superiore. Completa la strumentazione (integrata da un utile check-control) e arricchita la dotazione di serie degli accessori, che comprende ora gli alzacristalli elettrici e la chiusura centralizzata; a richiesta, sono disponibili, inoltre, il servosterzo, il condizionatore d'aria e il tetto apribile. Sempre capace il vano bagagli e sempre ottenibile soltanto con sovrapprezzo il sedile ribaltabile in due parti separate.

Su strada

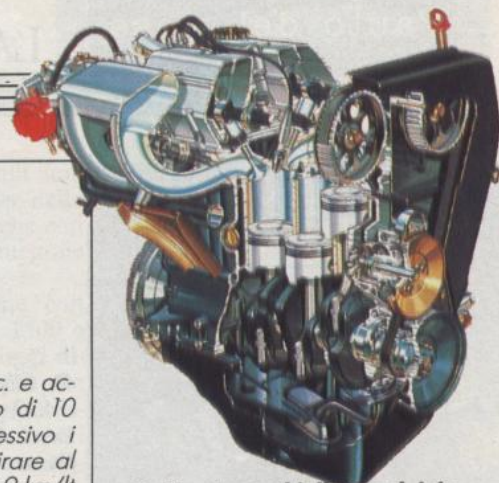
Con 108 Cv sotto il cofano e un sistema di alimentazione che si avvale del sofisticato impianto elettronico I.A.W. Weber-Marelli, integrato con l'accensione, la Prisma 1600 i.e. offre non soltanto prestazioni di rilievo, ma anche un'appraziabile fluidità di marcia e buone doti di ripresa dai bassi regimi. Nella sua categoria è fra le più veloci (sfiora i 190 km/h effettivi in

quinta) e brillanti (km da fermo in 31 sec. e accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 10 sec.), senza penalizzare in modo eccessivo i consumi (la patto, ovviamente, di non tirare al massimo: quasi 10 km/l a 140 km/h e 8-9 km/l ad andatura brillante).

Soddisfacente nel complesso il confort offerto dalle sospensioni (né troppo morbide, né troppo rigide), mentre il motore è un po' rumoroso agli altri regimi.

Migliore, nei confronti della 1300, il comando dello sterzo se si monta il servo. Non sempre maneggevole il cambio, ma giusta la scelta dei rapporti; molto potente la frenata (quattro dischi servoassistiti) e resistente all'uso intenso. Nessun problema nella tenuta di strada: la vettura ha un comportamento affidabile anche sul bagnato.

Pregi: prestazioni brillanti; allestimento curato; tenuta di strada affidabile.
Difetti: cambio non molto maneggevole; motore un po' rumoroso; abitabilità posteriore limitata.



● Il potente bialbero ad iniezione elettronica in grado di sviluppare 108 CV.



● L'abitacolo della Lancia Prisma 1600 i.e., con rivestimenti in tessuto di ottima qualità. Lo spazio è sufficiente per quattro passeggeri e le finiture molto curate in rapporto alla categoria della vettura. La dotazione di accessori di serie è, inoltre, fra le più complete.

1500 e 1600 A CARBURATORE

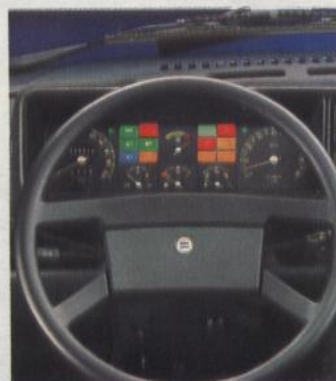
Cenerentola ma non molto

Non particolarmente apprezzate, ed a torto, dal pubblico che preferisce il modello di minore cilindrata o la più sofisticata versione ad iniezione, le Prisma 1500 e 1600 a carburatore rappresentano, invece, un'alternativa assai valida anche dal punto di vista economico. La 1500, strutturalmente analogica (loga) alla 1300, con

un prezzo appena superiore, offre prestazioni migliori soprattutto in fatto di elasticità di marcia; la velocità massima supera i 165 km/h e il consumo

è praticamente equivalente a quello della sorella più piccola.

La 1600, con motore bialbero, vanta un'eccellente potenza (100 Cv) e una dotazione di accessori molto ricca, con un risparmio di oltre due milioni rispetto al modello ad iniezione.



● Il volante a quattro razze e regolabile in altezza comune a tutti i modelli della gamma Prisma. Nella foto a sinistra, la versione 1600 con motore a carburatore.

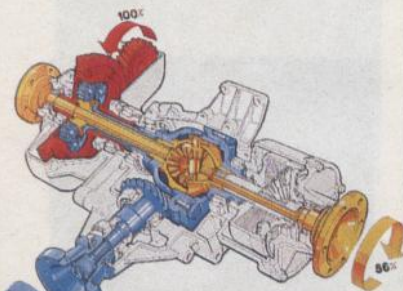
LA QUATTRO RUOTE MOTRICI «CHIC» E LA DIES



● Il motore della Prisma integrale deriva dal due litri della Thema e dispone degli alberi controrotanti di equilibratura.



● L'abitacolo della Prisma 4x4 si distingue per i rivestimenti in Alcantara, uno speciale tessuto sintetico che imita la pelle scamosciata. A destra: la plancia con la ricca strumentazione.



● Il sofisticato sistema di trazione integrale permanente, sviluppato dalla Lancia in collaborazione con la Steyr Puch, si avvale di tre differenziali: l'anteriore e il posteriore liberi e il centrale dotato di giunto viscoso Ferguson; è possibile il bloccaggio manuale di quello posteriore.

CON IL MOTORE DELLA THEMA

Signorilmente integrale

- Cilindrata 1995 cc ● Potenza 115 Cv a 5400 g/m ● Consumo medio dichiarato 10 km/l ● Velocità dichiarata 184 km/h ● Prezzo su strada L. 23.700.000

Convertitasi senza riserva alla «nuova religione» delle quattro ruote motrici, la Lancia è una delle poche case automobilistiche ad offrire vari modelli 4x4 progettati in funzione di esigenze diverse. Fra queste, la Prisma, ribattezzata di recente «integrale», è stata realizzata pensando soprattutto alla sicurezza di marcia piuttosto che all'esaltazione delle qualità sportive, come sulla più potente Delta HF, o all'uso polivalente, come sulla Y10 4WD. Dotata di un sofisticato sistema di trazione permanente sulle quattro ruote, con tre differenziali (quello centrale con giunto viscoso Ferguson e il posteriore bloccabile manualmente), la Prisma «integrale» è equipaggiata con un motore di 1995 cc ad iniezione elettronica derivato da quello della Thema e caratterizzato dalla presenza di due alberi controrotanti di equilibratura che ne riducono le vibrazioni. Riconoscibile all'esterno per la verniciatura bicolore, le «minigonne» laterali e i cerchi ruota in lega, offre all'interno rivestimenti in Alcantara (finta pelle scamosciata), una strumentazione completissima (con manometro olio, voltmetro e check-controll) e una dotazione di accessori da vettura di prestigio. Un po' ridotte, ma sufficienti, le dimensioni del vano bagagli (360 litri), a causa



dell'ingombro della trasmissione, e nulla di vario, invece, per quanto riguarda gli altri elementi del corpo vettura.

Su strada

Incollata al suolo anche in situazioni critiche di fondo stradale, la Prisma «integrale» dona sem-



pre una piacevole sensazione di protezione e di padronanza del mezzo. Le prestazioni, pur non essendo eccezionali per una due litri (185 km/h effettivi di velocità massima, 32 sec. sul km da fermo e 10,5 sec. da 0 a 100 km/h) sono comunque adeguate alla «filosofia» della vettura e il motore offre buona elasticità nella ripresa. Migliorata, rispetto alle altre Prisma, la manovrabilità del cambio (è quello della Thema) ed efficiente l'impianto frenante (peccato che non sia previsto, neppure a richiesta, il sistema antibloccaggio elettronico). Non molto preciso, ma ben servoassistito, lo sterzo. Non esagerati i consumi, che però risentono del tipo di trasmissione adottato e del maggior peso della vettura: guidando con accortezza è però possibile mantenersi sui 9-10 km/lt.

Pregi: eccellente tenuta di strada; dotazioni complete; cambio migliorato.

Difetti: abitabilità limitata; consumi un po' elevati; bagagliaio non troppo capiente.



A GASOLIO SOVRALIMENTATA

Una stradista di temperamento

● Cilindrata 1929 cc ● Potenza 80 Cv a 4200 g/m ● Consumo medio dichiarato 16,7 km/l ● Velocità dichiarata 170 km/h ● Prezzo su strada L. 21.900.000

Prima vettura nella storia della Lancia ad adottare un motore a gasolio, la Prisma diesel è offerta sia in versione aspirata che sovralimentata. Quest'ultima, provvista anche di intercooler (scambiatore di calore aria-aria per migliorare il raffreddamento), si colloca, per potenza e prestazioni, ai vertici della categoria e vanta un equipaggiamento di serie particolarmente ricco. Fra gli accessori senza supplemento di prezzo non mancano il servosterzo, gli alzacristalli elettrici e la chiusura centralizzata delle portiere. Nessuna variazione per quanto riguarda l'assetto di guida, la disposizione dei comandi, le dimensioni dell'abitacolo e del bagagliaio. Di livello elevato le finiture e la qualità dei materiali utilizzati per i rivestimenti.

Su strada

Il moderno diesel di 1929 cc turbocompresso non fa rimpiangere, in fatto di brillantezza di marcia, il 1600 a benzina: ben poche vetture a gasolio sono in grado, come la Prisma, di superare abbondantemente i 170 km/h e di percorrere il km da fermo in 34 sec. (da 0 a 100 km/h in circa 12 sec.).

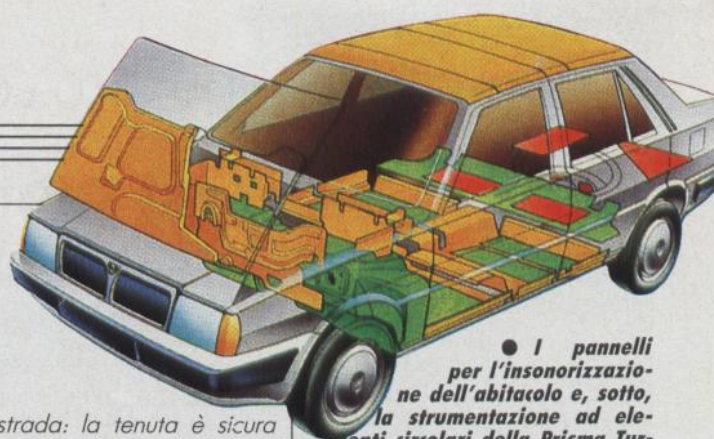
Piuttosto elastico e non troppo soggetto a vibrazioni, il motore della Turbo D è però un po' rumoroso, ma solo agli alti regimi. Non richiede, in compenso, lunghi tempi per il riscaldamento. Molto simile a quello dei modelli a benzina il

comportamento su strada: la tenuta è sicura con tendenza sottosterzante in curva (qui un po' più accentuata del solito) ma facilmente controllabile. L'irrigidimento dello sterzo, dovuto al maggior peso del propulsore gravante sull'avantreno, è annullato dalla presenza, di serie, dal servocomando.

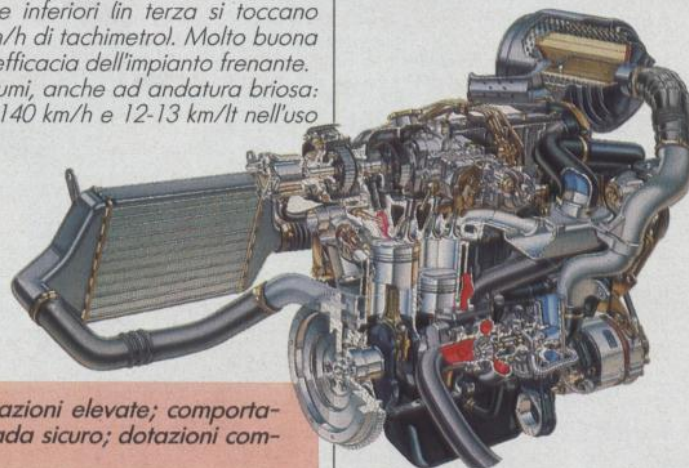
Un po' duri gl'innesti del cambio e decisamente «corte» le marce inferiori (in terza si toccano soltanto i 105 km/h di tachimetro). Molto buona la resistenza e l'efficacia dell'impianto frenante. Contenuti i consumi, anche ad andatura briosa: oltre 12 km/lt a 140 km/h e 12-13 km/lt nell'uso normale.

Pregi: prestazioni elevate; comportamento su strada sicuro; dotazioni complete.

Difetti: motore un po' rumoroso; terza marcia troppo corta; abitabilità posteriore migliorabile.



● I pannelli per l'insonorizzazione dell'abitacolo e, sotto, la strumentazione ad elementi circolari della Prisma Turbodiesel che comprende anche l'utile manometro dell'olio.



● Il moderno quattro cilindri a gasolio sovralimentato di 1929 CC dotato di intercooler. Analogo propulsore è utilizzato anche per le versioni diesel più veloci delle Fiat Tipo e Regata. Con una potenza di 80 CV permette di superare i 170 Km/h con brillanti accelerazioni.

Non a tutti piace turbo

Con un risparmio di oltre due milioni di lire, rispetto al modello con motore sovralimentato, è disponibile nella gamma Prisma anche una versione a gasolio «aspirata». Equipaggiata con un analogo quattro cilindri di 1929 cc, privo del turbocompressore, of-

fre una potenza di 65 Cv pur sempre sufficienti a garantirle prestazioni di tutto rispetto: 158 km/h di velocità massima, con un consumo medio di 15,8 km/lt. Ben finita e con un discreto numero di accessori di serie, può montare a richiesta anche l'utile servosterzo.



● Di minima entità le differenze estetiche tra la Turbodiesel e le altre Prisma. A sinistra: la strumentazione della versione a gasolio con motore aspirato.



FACCIAMO UN PO' DI CONTI

PREZZI SU STRADA E ACCESSORI A RICHIESTA

Prisma 1300: Prezzo su strada: L. 17.101.900. Bollo annuale: L. 69.780. Alzacristalli elettrici ant. + bloccaporte elettrico: L. 530.700. Check panel: L. 140.300. Cristalli atermici: L. 146.400. Manometro pressione olio: L. 61.000. Riscaldamento a controllo automatico: L. 378.200. Ruote in lega + pneumatici maggiorati: L. 658.800. Specchio retrovisore est. destro: L. 42.700. Specchio retrovisore est. destro + sedile post. sdoppiato: L. 256.200. Tetto apribile: L. 603.900. Trip computer: L. 347.700. Vernice metallizzata: L. 317.200.

Prisma 1500: Prezzo su strada: L. 17.321.500. Bollo annuale: L. 86.395. Optional come 1300 + cambio automatico: L. 1.659.200. Appoggiatesta post. + tendine parasole: L. 183.000.

Prisma 1600: Prezzo su strada: L. 18.877.000. Bollo annuale: L. 101.900. Alzacristalli elettrici post.: L. 402.600. Appoggiatesta post. + tendine parasole: L. 183.000. Condizionatore: L. 1.592.100. Cristalli atermici: L. 146.400. Idroguida: L. 762.500. Manometro pressione olio: L. 61.000. Riscaldamento a controllo automatico: L. 378.200. Ruote in lega: L. 536.800. Specchio retrovisore est. destro: L. 42.700. Specchio retrovisore est. destro + sedile post. sdoppiato: L. 256.200. Tergi + correttore assetto fari: L. 298.900. Tetto apribile: L. 603.900. Trip computer: L. 347.700. Vernice metallizzata: L. 317.200.

Prisma 1600 ie: Prezzo su strada: L. 20.206.860. Bollo annuale: L. 101.900. Optional come Prisma 1600.

Prisma integrale: Prezzo su strada: L. 23.708.250. Bollo annuale: L. 141.775. Alzacristalli elettrici post.: L. 402.600. Appoggiatesta post. + tendine parasole: L. 183.000. Riscaldamento a controllo automatico: L. 378.200. Specchio retrovisore est. destro: L. 42.700. Specchio retrovisore est. destro + sedile post. sdoppiato: L. 256.200. Tetto apribile: L. 603.900.

Prisma diesel: Prezzo su strada: L. 19.395.560. Bollo annuale: L. 769.735. Alzacristalli elettrici post.: L. 402.600. Appoggiatesta post. + tendine parasole: L. 183.000. Condizionatore: L. 1.592.100. Cristalli atermici: L. 146.400. Idroguida: L. 762.500. Riscaldamento a controllo automatico: L. 378.200. Ruote in lega: L. 536.800. Specchio retrovisore est. destro: L. 42.700. Specchio retrovisore est. destro + sedile post. sdoppiato: L. 256.200. Tetto apribile: L. 603.900. Vernice metallizzata: L. 317.200.

Prisma turbo diesel: Prezzo su strada: L. 21.914.860. Bollo annuale: L. 769.735. Alzacristalli elettrici post.: L. 402.600. Appoggiatesta posteriore + tendine parasole: L. 183.000. Cristalli atermici: L. 146.400.

Riscaldamento a controllo automatico: L. 378.200. Ruote in lega: L. 536.800. Specchio retrovisore est. destro: L. 42.700. Specchio retrovisore est. destro + sedile post. sdoppiato: L. 256.200. Tetto apribile: L. 603.900. Vernice metallizzata: L. 317.200.

I COLORI DISPONIBILI

Rosso scuro, Blu Shadow, Rosso Monza, Azzurro chiaro, Bianco, Blu Lancia, Bordeaux*, Nero*, Azzurro Spring*, Grigio chiaro*, Blu dry*, Grigio quartz*, Platino*.

Per la Prisma integrale: Grigio chiaro, Grigio scuro*, Platino/Marrone*, Bordeaux/Bordeaux*.

* = vernice metallizzata.

I COSTI CHILOMETRICI DELL'ACI IN LIRE/KM (al 31-12-87)

Percorrenza annua in km	5.000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000
Lancia Prisma 1.3	755	552	485	451	431	417
Lancia Prisma 1.6 ie	814	593	519	483	461	446
Lancia Prisma integrale	1.162	816	701	643	609	586
Percorrenza annua in km	10.000	20.000	30.000	40.000	50.000	60.000
Lancia Prisma turbo diesel	581	419	365	338	322	311

I PREZZI DEI PRINCIPALI RICAMBI (Iva compresa)

Faro completo: L. 153.700. Paraurti ant. L. 330.600. Paraurti post.: L. 330.600. Porta ant.: L. 366.000. Cofano: L. 369.700. Parafango ant.: L. 159.800. Fanalino post. completo: L. 49.150. Serie pastiglie freni: L. 78.100. Serie pistoni: L. 218.400. Serie valvole: L. 119.400. Frizione completa: L. 66.500. Guarnizioni motore: L. 79.300.

La piccola manutenzione

Il cofano della Prisma si apre tirando una levetta sul lato sinistro dell'abitacolo ed è incernierato sul davanti: l'accessibilità ai vari elementi che richiedono la manutenzione è buona; in particolare si ha l'astina del livello olio sull'estremità destra del motore, posta bene in alto; le vaschette dell'acqua del lavacrystallo e del liquido di raffreddamento sono sistemate invece verso la paratia interna.

Il serbatoio del liquido dei freni è sulla pompa, un poco in basso nel vano motore, ed è dotato del sistema di segnalazione dell'insufficiente livello, che è bene controllare almeno una volta l'anno. All'interno della vettura si trovano i fusibili, sotto uno sportellino a sinistra del piantone sterzo: questi fusibili sono del nuovo tipo a innesti piatti e nella scatola c'è anche posto per quelli di riserva che è bene avere sempre di ricambio. Il manuale di uso e manutenzione

della Lancia è ben fatto perché riporta tutte le indicazioni in modo chiaro e con illustrazioni a colori. La sostituzione dell'olio per i motori a benzina è indicata ogni 15.000 km insieme al filtro; per i diesel la sostituzione è raccomandata ogni 7.500 km mentre il filtro si può cambiare sempre ai 15.000 km ed alla stessa distanza occorre cambiare quello del gasolio. Sul contenitore del filtro è applicata la pompa a mano per spurgare l'aria dall'impianto di iniezione quando si resta senza carburante. Per i motori a benzina si raccomanda la sostituzione delle candele ogni 20.000 km ma è consigliabile una verifica ai 10.000. Il filtro dell'aria va cambiato dopo 20.000 km di uso. In ogni caso tutte queste distanze vanno accorciate se la vettura è usata in modo gravoso, sempre ad alta velocità o su strade polverose.

G.R.



Optional: cosa scegliere

Le Prisma sono molto accessoriate, e quindi gli optional disponibili sono piuttosto «raffinati» li prezzi sono quelli del dicembre '87.

Senza dubbio l'accessorio più caro è il cambio automatico che però si può applicare solo sul modello a benzina con motore 1500, che si configura quindi come un modello speciale (il sovrapprezzo è di L. 1.659.200).

La vernice metallizzata costa L. 317.200 ed è applicabile su tutti i modelli tranne l'integrale; il tetto apribile L. 603.900; le ruote in lega L. 536.800 (per tutti i modelli all'infuori dell'integrale che li monta di serie); sui modelli 1300 e 1500 a benzina si possono avere, con le ruote in lega, anche i pneumatici maggiorati (il costo sale allora a L. 658.000).

Gli alzacristalli elettrici anteriori ed il bloccaporte elettrico centralizzato sono comodi ma un po' cari a 530.700 lire, e sono disponibili per i modelli 1300 e 1500 (gli altri li hanno di serie). Il condizionatore costa L. 1.592.000 ma si può montare solo sulle versioni 1600 a benzina e diesel (non sul turbo diesel né sulla integrale); come alternativa più economica ci sono i cristalli atermici a L. 146.400.

Chi pensa di dover viaggiare con tre persone e bagagli ingombranti può richiedere il sedile posteriore sdoppiabile che costa L. 256.200; in questo caso avrà anche lo specchio esterno a destra. Lo specchio da solo, invece, costa L. 47.200 ed è sempre molto utile.

Il check panel costa L. 140.300 sui modelli 1300 e 1500 mentre gli altri lo hanno di serie. Sempre utile, il manometro olio (L. 61.000), disponibile per i modelli a benzina. Gli appoggiatesta per i sedili posteriori e le tendine parasole al lunotto costano L. 183.000.

L'idroguida (di serie sul tipo Integrale e sul Turbo diesel che sono modelli molto accessoriatati) costa L. 762.500 per le versioni 1600 e diesel, ma non è indispensabile date le buone qualità dello sterzo della Prisma.

Anche il «trip computer» (L. 347.700) è un accessorio piuttosto interessante per chi viaggia molto e lo utilizza per tenere sotto controllo tempi di viaggio e consumi. C'è infine il sistema di riscaldamento con controllo elettronico automatico che costa L. 378.200, indubbiamente interessante ma che, forse, può essere validamente sostituito da un efficace antifurto facendo a mano la regolazione del riscaldamento.