

## PRISMA 4WD

Oltre alla 1.6 i.e., l'importante novità del 1986 è costituita dalla 2.0 4WD. che affianca la più celebrata Delta HF 4WD (che ha caratteristiche tecniche in parte diverse), e che segna l'ingresso della Lancia nella produzione di vetture di grande serie a trazione integrale. Lo schema di trazione è il classico "permanente" con una ripartizione di coppia leggermente prevalente all'avantreno, per restare simile nel comportamento alle versioni a trazione anteriore.

La Prisma 4WD provata sulla neve della Val di Susa dal celebre pilota Jackie Ickx.



(Foto tratta da <http://www.geocities.com/cleanstream/lancia/prisma.htm>)

La presa di forza anteriore è composta da un doppio differenziale integrato con il sistema autobloccante di quello centrale: accanto al consueto differenziale anteriore ve n'è un secondo, di tipo epicicloidale, che distribuisce la coppia tra i due assali, al 56 % all'anteriore e al 44 % al posteriore. Al retrotreno si ha un differenziale convenzionale e lo stesso schema di sospensioni degli altri modelli, salvo i necessari adattamenti. Il sistema assicura la trazione costantemente sulle quattro ruote; esiste la possibilità di bloccare manualmente il differenziale posteriore, per assicurare la trazione anche in caso di aderenza su una sola ruota.

Il motore è l'efficiente quattro cilindri a iniezione elettronica della famiglia "Thema", con contralberi di bilanciamento, che si distingue per l'ottima regolarità di funzionamento e la prontezza di riposta ai comandi; è abbastanza silenzioso e non trasmette vibrazioni. I consumi sono ragionevoli. Le buone qualità del motore, unite a rapporti del cambio corti, permettono rapidi scatti e veloci e omogenee riprese.

Nella marcia in rettilineo lo sterzo è piuttosto elastico e leggero, e non può considerarsi tra i più pronti e precisi, ma nei percorsi tortuosi o nelle manovre di emergenza e a velocità elevata mette in luce le elevate qualità generali della vettura.

Il sottosterzo è poco evidente e la Prisma 4WD è quasi neutra e sempre disposta a variare traiettoria. Inoltre l'assetto viene influenzato solo in minima parte dalle sollecitazioni del motore.

Grazie anche al confort adeguato ad una vettura multiuso quale una trazione integrale,

la guida non presenta difficoltà e garantisce un alto margine di sicurezza. Il cambio potrebbe essere più preciso negli innesti. Pur con una stabilità decisamente ragguardevole, la vettura non perde le qualità di agilità da sempre prerogativa delle berline Lancia. L'impianto frenante, correttamente tarato, è potente e resistente. Sul bagnato le quattro ruote motrici consentono nuovi limiti al guidatore, in termini di velocità più elevate in curva.

Tra le dotazioni di serie si contano fari di profondità, doppi specchi esterni, servosterzo, cerchi in lega leggera, alzacristalli elettrici anteriori. Il vano bagagli è meno capiente di quello delle altre versioni per la presenza della ruota (anzi, "ruotina") di scorta.

Nel 1987 la sigla "4WD" viene sostituita con "integrale", seguendo la linea di "italianizzazione" comune al resto della gamma Lancia. Specifica della 4WD / integrale la presenza di "minigonne" nere sotto la battuta delle porte, con sigle di identificazione posteriori, laterali e sulla mascherina. La "integrale" presentava poi in opzione una inconsueta verniciatura bicolore, elemento comunque non inedito nella storia della Lancia.

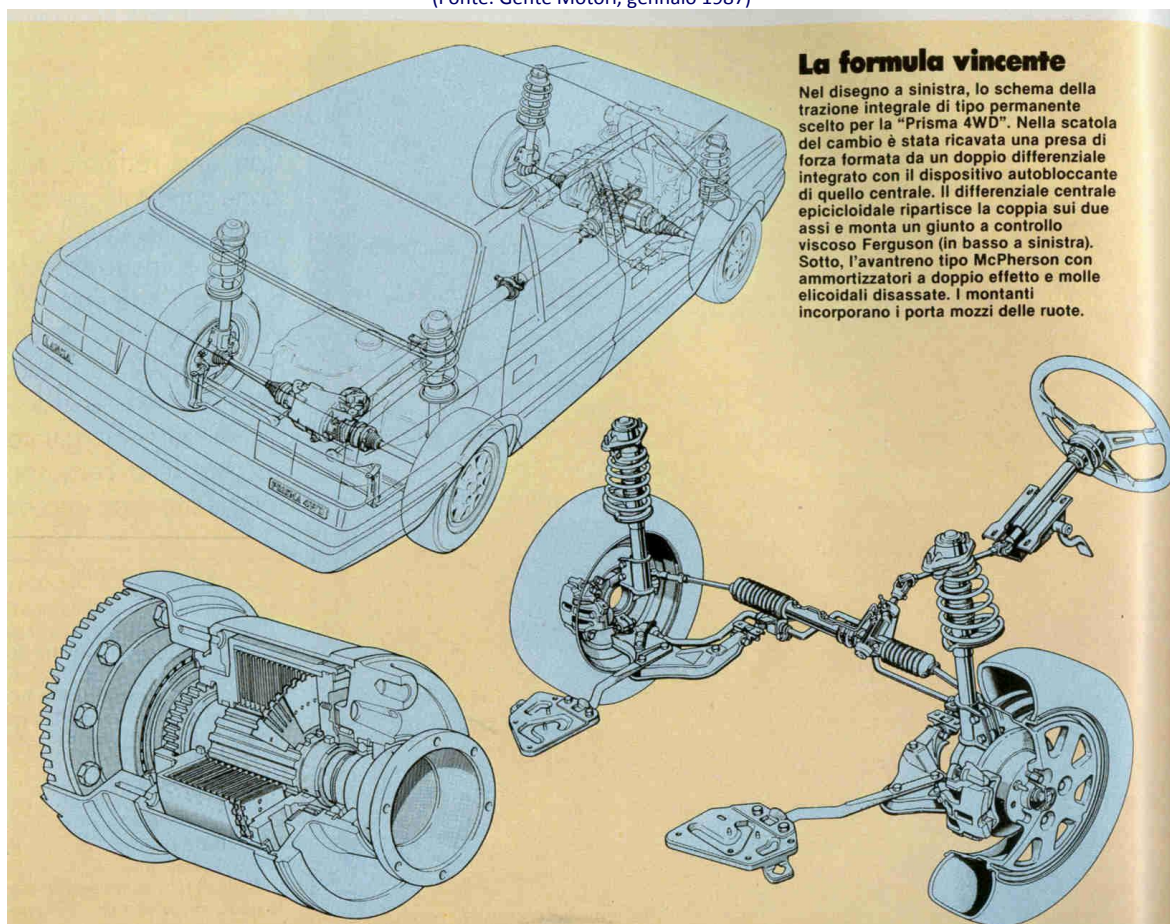
Infine il prezzo: la Prisma 4WD costava L. 25.238.000.

La 1.6 i.e. partiva invece da L. 18.707.000

Fonte: "Quattroruote", luglio 1986

## SCHEMA TECNICO

(Fonte: Gente Motori, gennaio 1987)



## La prova su strada di "Gente Motori"

Nel numero di gennaio 1987, la rivista "Gente Motori" dedica alla Prisma 4WD la copertina e un ampio servizio, con la prova su strada effettuata al Sestrière (TO).



Si tratta di una prova superata a pieni voti dalla vettura torinese, che si dimostra al di sopra della concorrenza per livello tecnico, prestazioni e qualità della vita a bordo.