

Lancia Prisma.



Lancia verrast in elke klasse



Lancia Prisma. De tweede generatie Prisma's.

Met meer dan 200.000 verkochte exemplaren is de Lancia Prisma de meest succesvolle auto die Lancia ooit heeft gebouwd. Zo op het eerste gezicht bestond er dus weinig aanleiding om veel aan dit zo succesvolle concept te wijzigen.

De ontwikkeling van de techniek schrijdt echter voort. Zeker op de afdeling research & development van Lancia in Turijn. Wat wel mag blijken uit de enorme race- en rallysuccessen van Lancia de laatste jaren.

Resultaat van dit alles is een tweede generatie Lancia Prisma. Inclusief twee compleet nieuwe versies. Te weten een



uiterst felle 1.6 met injectiemotor en een wel heel exclusieve vierwiel-aangedreven versie met de uit de Thema bekende 2-liter met eveneens brandstof-injectie.

Overigens zijn alle Prisma's vooral technisch ingrijpend veranderd. Vooral de motorefficiency werd verbeterd en daarmee de economie. De wegligging en koersvastheid is nog beter dan de eerste generatie Prisma al had. Een nog hoger peil van comfort is bereikt. En tot slot is door enkele subtiele uiterlijke wijzigingen de familie-gelijkenis met de Thema nog treffender geworden.



Een interieur dat rust ademt.

Kenmerkend voor het interieur van de Prisma is de harmonie in design en kleurstelling. Dat is niet alleen plezierig voor het oog. Het bevordert tevens de concentratie en daarmee de verkeersveiligheid.

De Prisma heeft nieuwe stoelen die er even aangenaam als voornaam uitzien. Maar belangrijker, de zit is luxueus maar toch stevig. De geweven stoffen bekleding werd speciaal voor Lancia ontworpen door Ermenogilda Zegna. Niet alleen de stoelen, ook de lay-out, belettering en verlichting van het dashboard zijn nieuw. Niet zichtbaar maar wel comfortverhogend is de sterk verbeterde geluidsisolatie en de toegenomen capaciteit van het verwarmings- en ventilatiesysteem.





De smaakvolle logica van het dashboard.

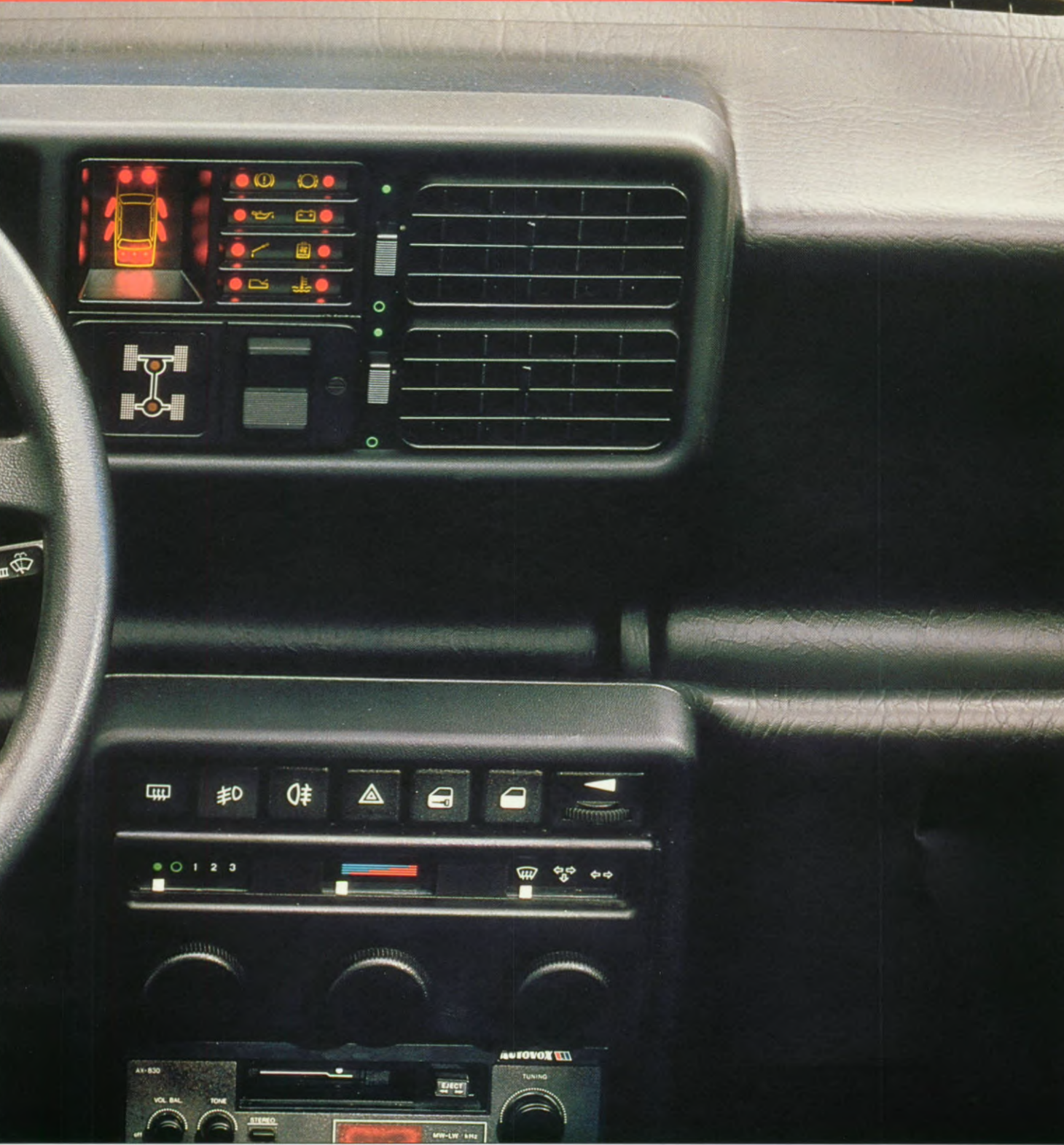
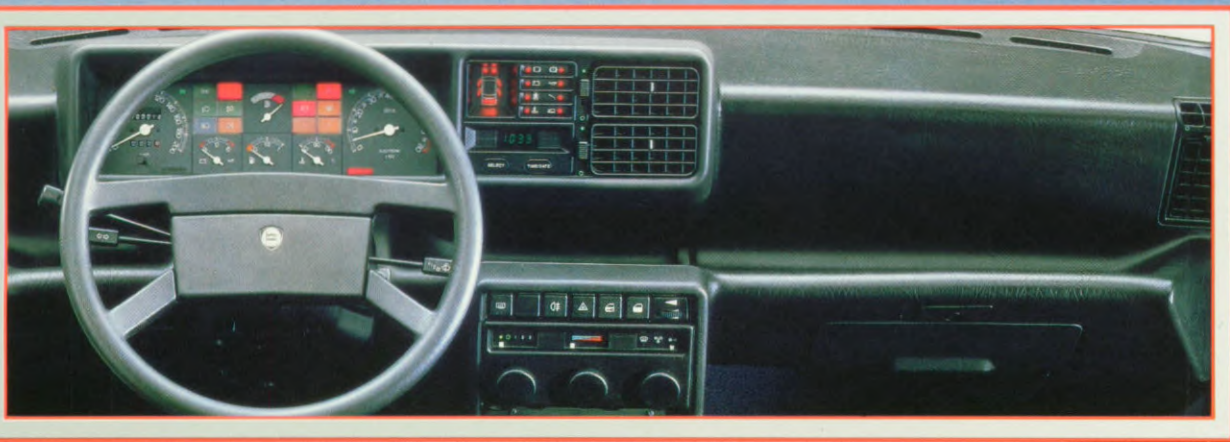
Wat direkt opvalt is de volstrekt logische indeling van het dashboard van de Prisma. Toch doet het allesbehalve saai aan wat bij zoveel moderne auto's helaas wel het geval is. De belangrijkste controle- en verklipperlampjes zijn centraal geplaatst en worden geflankeerd door de grote snelheidsmeter en toerenteller.

Daaronder de meters voor laadstroom, brandstofvoorraad en watertemperatuur. Rechts van het hoofdinstrumentarium het elektronische, standaard ingebouwde checkpanel. Voor en tijdens de rit geeft dit informatie over de vitale motorfuncties en het functioneren van de verlichting.

Hieronder en dus tevens binnen het direkte bereik van de voorpassagier de bedieningsknoppen voor de eenvoudig te regelen verwarming en ventilatie.

De bedieningsknopjes voor de elektrische zijruiten (standaard vanaf de 1.6) zijn ingebouwd in de portierarmsteunen.





De pittige economie van de Prisma 1.3.

De Lancia Prisma 1.3 is gunstig in aanschaf, gunstig in exploitatie. Niettemin zijn z'n prestaties even pittig als z'n interieur luxueus is. Z'n topsnelheid reikt tot dik 160 km/uur. Toch gaat hij in vergelijking met klassegenoten bijzonder spaarzaam met benzine om. Konstant kruisend met 120 km/uur op de autobaan is een verbruik van rond 1 op 12 zonder meer haalbaar. Geen wonder overigens, de motortechniek is weliswaar eenvoudiger maar

niet minder geavanceerd als die van z'n met grotere motoren toegeruste naamgenoten. Zo heeft hij een volelektronische, kontaktpuntloze ontsteking.

Onderstel en vering en daarmee wegligging en rijcomfort zijn nog beter dan van de eerste generatie Prisma.

Voorts zijn speciale banden gemonteerd die in geval van een klapband onmogelijk van de velg kunnen lopen. Zowel het uiterlijk als het interieur als het rijgedrag; alles aan de Prisma 1.3 ademt klasse. Voel de diegepolsterde stoelen. Bezie het elektronische checkpanel. Ervaar het prestatieniveau.





De ingetogen kracht van de Prisma 1.6/1.6 i.e.

Zowel de 1.6 met karburatie als de nieuwe 1.6 met brandstofinjectie hebben dubbele bovenliggende nokkennassen en de ook door Ferrari toegepaste, uiterst geavanceerde Marelli Digiplex ontsteking. Kenmerkend voor deze motoren is het hoge prestatieniveau, de rustige loop en een opvallende brandstof-efficiency. De 1.6 met karburatie ontwikkelt 100 pk (73,5 kW). De 1.6 i.e. zelfs 108 pk (79,4 kW) waarmee hij de sprint naar 100 km/uur in slechts 10 seconden realiseert en door kan sprinten naar een top van 185 echte kilometers. Het zijn prestaties die in alle rust worden geleverd. Waar medepassagiers zich nauwelijks van bewust zullen zijn. De motoren zijn in vier overbemeten rubber motorsteunen opgehangen. Voorts voorkomen uitgebreide geluiddempende maatregelen het binnendringen in het interieur van motor- of transmissiegeluiden. Het weggedrag van de Prisma is verder verbeterd door de toepassing van een gewijzigde wielgeometrie. Nog rustiger is de besturing geworden omdat de Prisma 1.6 en 1.6 i.e. standaard met een stuurdemper zijn uitgerust.







De sportieve economie van de Prisma Turbo Diesel.

Waarom diesel rijden en op sportiviteit inleveren?

De Prisma Turbo Diesel maakt duidelijk dat daar geen enkele reden toe is.

De tweeliter Turbo Diesel levert 80 pk (59kW) waarmee hij tot de snelste diesels ter wereld behoort met een acceleratie van 0-100 in slechts 12,9 seconden en een top van liefst 170 (!) km/uur.

De Turbo Diesel is standaard voorzien van stuurbekrachtiging. Perfekte geluiddempende maatregelen gecombineerd met geavanceerde motortechniek en de beroemde nog verder verbeterde Prisma rijkwaliteiten



doen je het besef verliezen in een diesel te rijden. Het rijden met een Prisma Turbo Diesel is nog het beste te vergelijken met het rijden in een Prisma met benzinemotor. Slechts de type-aanduiding achterop en de gedwongen keus voor goedkope brandstof houden de herinnering levend.



De dubbele grip van de Prisma 4WD.

De „gewone” Prisma schenkt al een ongekend rijgenoegen. Het absolute summum, pure sensatie, is wel de vierwielaangedreven Prisma. Zelfs onder de meest extreme weers- en wegcondities gedraagt deze Prisma zich of er bij wijze van spreken geen wolkje aan de lucht is. De vier aangedreven wielen zetten als het ware hun klauwen in het wegdek, niet van zins ooit hun grip te verliezen.

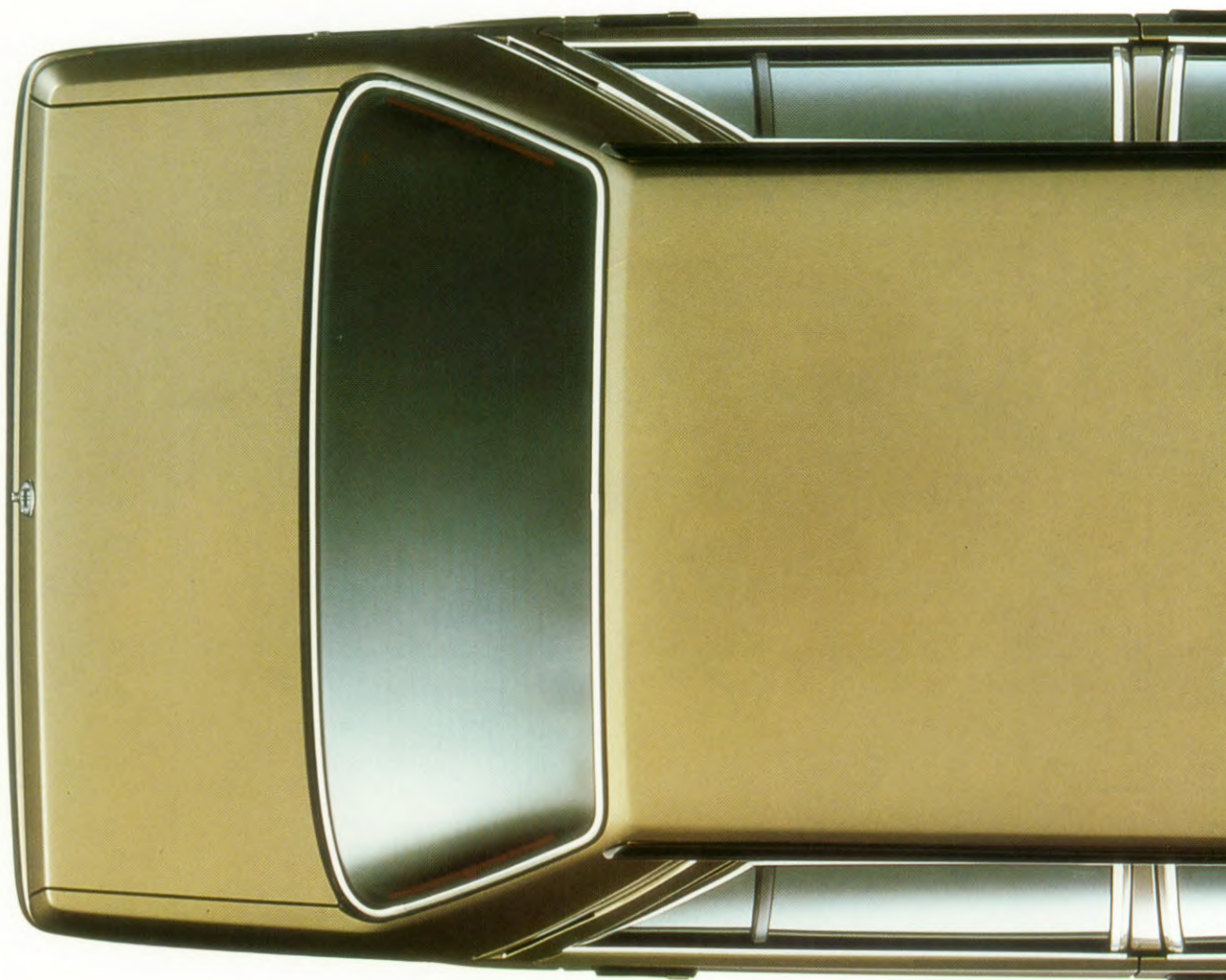


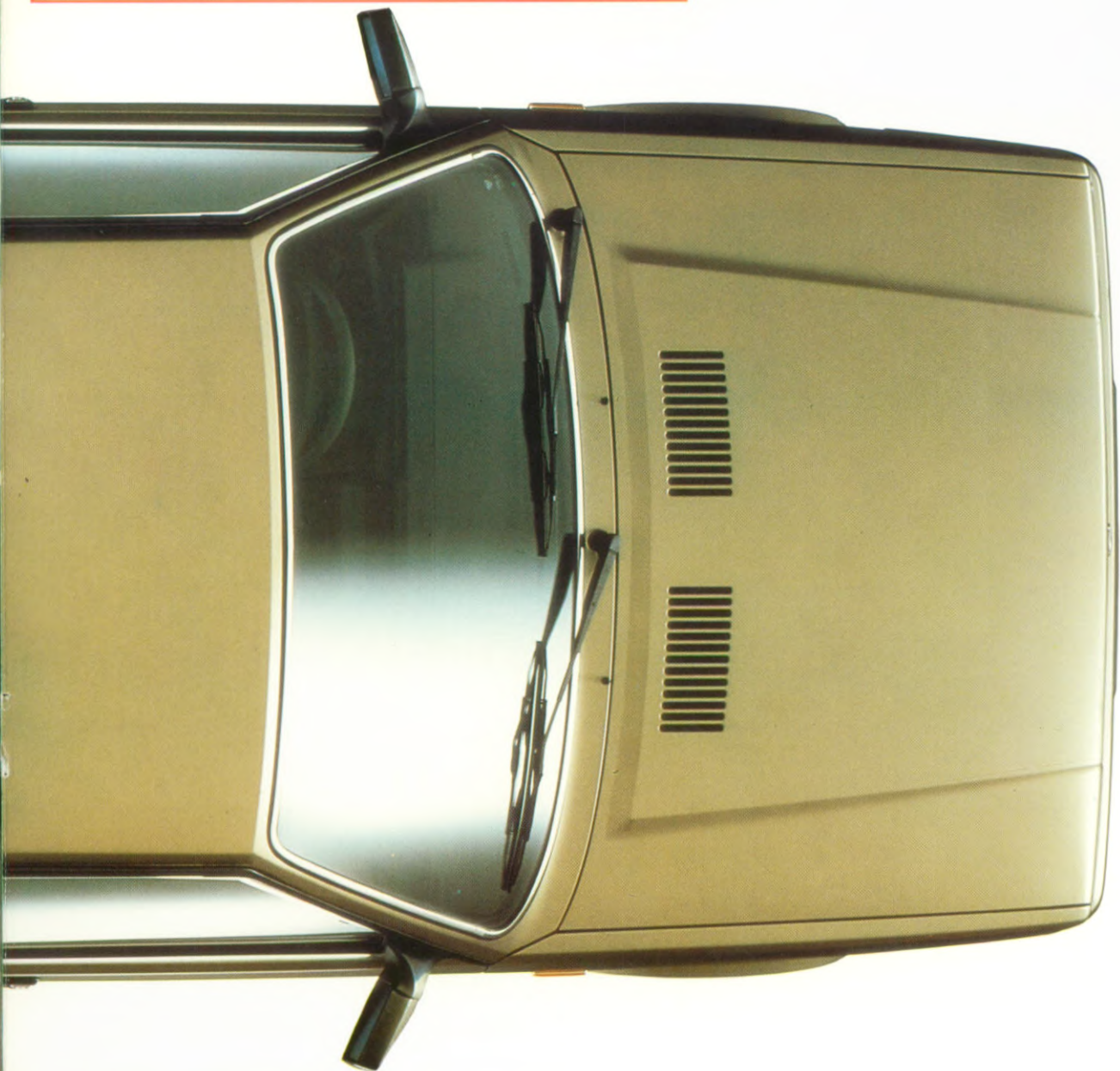
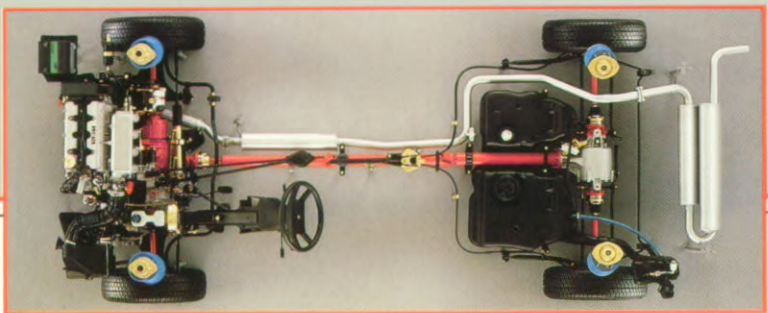
Lancia volgt een systeem waarbij een extra, centraal differentieel het motorvermogen in een verhouding 56/44 over voor- en achterwielen verdeelt.

Tenslotte zit de motor voorin, zit daar meer gewicht en is daar dus de meeste tractie op te bouwen.

Het resultaat laat zich uiteraard het beste ervaren op een modderige landweg of tijdens de wintersport. Maar extra dankbaar zult u zijn als u tijdens een plensbui een bocht iets hebt onderschat.

De Prisma 4WD wordt geleverd met de nieuwe twee-liter injectiemotor, die bekend is uit de Thema en eveneens voorzien is van balansassen. Het zal u niet verbazen dat dit topmodel uit de Prisma-serie meer dan compleet is uitgerust. De standaard uitrusting omvat onder andere lichtmetalen velgen, in de bumper geïntegreerde verstralers en stuurbekrachtiging.





Technische gegevens

		Prisma 1.3	Prisma 1.5 (aut.)	Prisma 1.6	Prisma 16 i.e.	Prisma 4WD	Prisma T.D.
MOTOR		voorin dwarsgeplaatst 4 cilinders in lijn					
Boring x slag	mm	86,4 x 55,5	86,4 x 63,9	84 x 71,5	84 x 71,5	84 x 90	82,6 x 90
Cilinderinhoud	cm ³	1301	1498	1585	1585	1995	1929
Compressieverhouding		9,5 : 1	9,5 : 1	9,7 : 1	9,7 : 1	9,7 : 1	20 : 1
Max. vermogen ECE pk (kw) t/min.		78 (57,3) 5800	80 (59) 5600	100 (73,5) 5900	108 (79,4) 5900	115 (84,5) 5400	80 (59) 4200
Max. koppel ECE kgm (nm) t/min.		10,7 (105) 3400	12,5 (123) 3200	12,9 (126) 4000	13,8 (135) 3500	16,6 (163) 3250	17,5 (172) 2400
Brandstofsysteem		dubbele karburateur			gecombineerd elektronisch inj./ontstekingsstelsysteem		roterende inspuit- pomp k.k.k. turbo +inter- koeler
Ontsteking		elektronisch	elektronisch, Marelli Digiplex				
TRANSMISSIE							
Koppeling		enkelvoudige droge plaatkoppeling, mechanisch bediend.				+ Ferguson	enkelv. plaatkopp.
Aandrijving		voorwiel	voorwiel	voorwiel	voorwiel	4 W.D.	voorwiel
Aantal versnellingen		5	5 (aut. 3)	5	5	5	5
STUURINRICHTING		tandheugel-stuurinrichting				tandheugel-stuurinrichting met servo bekrachtiging	
Draaicirkel	m	10,5	10,5	10,5	10,5	10,4	10,5
REMMEN							
Voor	Ø mm	227 schijf	227 schijf	257 schijf	257 schijf	257 schijf	257 schijf
Achter	Ø mm	185 trommel	185 trommel	227 schijf	227 schijf	227 schijf	185 trommel
WIELOPHANGING		onafhankelijk type McPherson met draagarmen onder en stabilisatorstang					
Voor		onafhankelijk type McPherson met reaktiestangen in de lengte en stabilisatorstang					
Achter							
WIELEN							
Standaard velgen		5 B x 13"	5 B x 13"	5½ J x 14"	5½ J x 14"	5½ J x 14" al.	5½ J x 14"
Standaard banden		195/70 SR 13	165/70 SR 13	165/65 SR 14	165/65 SR 14	185/60 R 14H	165/65 R 14T
AFMETINGEN EN GEWICHTEN							
Wielbasis	mm	2475	2475	2475	2475	2475	2475
Spoorbreedte voor/achter	mm	1402/1400	1402/1400	1402/1400	1402/1400	1407/1404	1402/1400
Lengte x Breedte x Hoogte	m	4.18 x 1.62 x 1.38					
Inhoud v/d bagageruimte	dm ³	450 - 740	450 - 740	450 - 740	450 - 740	360 - 650	450 - 740
Rijklaar gewicht	kg	950	955 (975)	990	995	1180	1060
Inhoud brandstoftank	liter	57	57	57	57	57	57
PRESTATIE							
Topsnelheid	km/h	163	166 (160)	180	185	184	170
ACCELERATIE							
0 - 100 km/h	sec.	14.3	12.1 (14.3)	10.4	10	10.5	12.9
0 - 400 m	sec.	18.7	18.1 (18.9)	17.1	16.5	17.4	18.4
0 - 1000 m	sec.	35.2	33.9 (35.5)	32.5	31.8	32.2	34.4
BRANDSTOFVERBRUIK (ECE) (L/100 km)							
Bij 90 km/h		5.5	5.5 (7)	6.3	6.2	7.8	4.6
Bij 120 km/h		7.4	7.2 (9.2)	8.2	8	10	6.4
In stadsverkeer		8.7	9.1 (9.9)	10	9.8	11	6.5

Voor informatie omtrent de optionals voor de diverse Prisma-uitvoeringen: zie prijslijst.

