

# LANCIA

## PRISMA

### DIESEL

Une élégante pleine de vertus

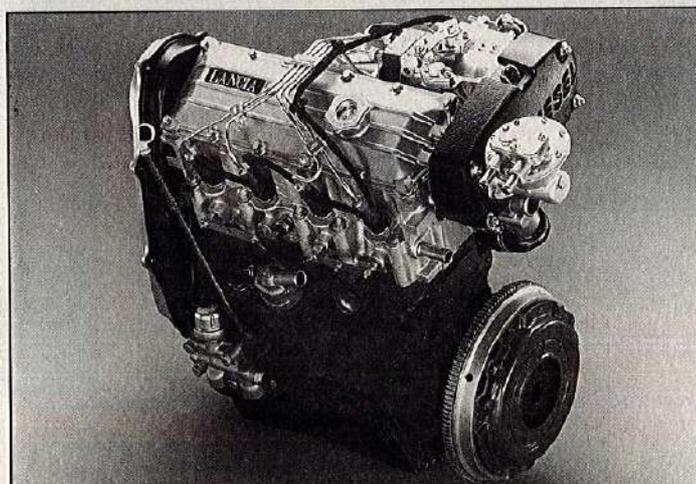
Pionnier, dès 1936, de la voiture particulière fonctionnant au gazole, Mercedes fut pendant 40 ans le seul constructeur de modèles de luxe à produire sans complexes des berlines Diesel. Mais les temps changent et depuis la montée en flèche du prix du pétrole, des marques qui ont une image prestigieuse ou une auréole sportive, comme Alfa Romeo, Rover, Cadillac, Volvo, BMW ont décidé, les unes après les autres, de proposer des modèles Diesel. Aujourd'hui, c'est Lancia qui adopte à son tour ce type de moteur, qui permet de diviser presque par deux le coût du kilomètre en carburant.

A cet avantage, qui est loin d'être négligeable pour ceux qui roulent beaucoup, le Diesel en ajoute un autre, d'ordre socio-psychologique : il constitue le meilleur des alibis pour ceux qui ont envie de s'offrir une voiture plus ou moins au-dessus de leurs moyens. Qui songerait à leur reprocher cette petite folie, dans la mesure où il s'agit d'un modèle Diesel, donc très économique !

C'est la Prisma que Lancia a choisi de proposer en version Diesel, d'abord parce qu'il s'agit de son modèle le plus récent et le plus vendu (le plus vendu, même, de toute l'histoire de la marque), mais aussi parce que cette berline de 418 cm de longueur et 162 de largeur se situe dans le segment de marché où le Diesel rencontre le plus de succès en Italie (36% des ventes, contre 18,5% pour l'ensemble des immatriculations). Il faut dire qu'en Italie, le gazole est près de 40% moins cher que le super (en revanche, les voitures Diesel doivent y acquitter une taxe annuelle spécifique de 550 000 lires).

#### Une cylindrée confortable

Les constructeurs ne pouvant plus assurer leur compétitivité qu'en réalisant des économies d'échelle, c'est-à-dire en montant des pièces et des éléments communs, donc produits en plus grande série, sur différents modèles, et Lancia étant une marque du groupe Fiat, on ne s'étonnera pas que le moteur de la Prisma soit le nouveau 4 cylindres Diesel qui est monté, depuis trois mois, sur la Fiat Regata DS 1900. De conception très moderne et d'une cylindrée confortable (1 929 cm<sup>3</sup>) il développe une puissance de 65 ch DIN à 4 600 tr/min, avec une courbe de couple très plate, qui culmine à 12,1 mkg à 2 000 tr/min, mais demeure supérieure à 11 mkg entre 1 500 et 3 800 tr/min, ce qui assure une grande souplesse de marche et de



bonnes reprises à tous les régimes. C'est un moteur à bloc en fonte, avec des renforcements disposés pour réduire les vibrations et le bruit qu'elles engendrent, culasse en alliage d'aluminium et soupapes verticales commandées directement (sans culbuteurs) par un arbre à cames en tête entraîné par une courroie crantée. Mais comme toujours, le bureau d'études de Lancia a apporté quelques améliorations au moteur de base conçu par Fiat, telles que réglage spécial, avec système de contrôle des divers paramètres, de la pompe d'injection (Bosch, à distributeur rotatif, avec commande manuelle de l'avance pour les démarrages à froid), qui est en outre montée, en position horizontale, sur la culasse, ce qui la rend très accessible pour les contrôles et l'entretien ; nouvelle

pompe à huile, entraînée directement par le vilebrequin et ayant un meilleur rendement mécanique ; volant moteur entièrement nouveau, régularisant mieux la vitesse de rotation du vilebrequin ; embrayage plus compact et plus robuste ; adoption d'un radiateur de refroidissement en cuivre, de grande capacité ; puissante batterie sans entretien (70 Ah) à auto-décharge réduite, etc... Ce moteur ne pèse que 11 kg de plus que le 1600 à essence.

La Prisma Diesel a reçu des aménagements intérieurs spécifiques : les sièges (AV et AR), le volant, à quatre branches (réglable en hauteur) et les garnissages (beau velours rayé blanc/bleu, ou marron/beige) sont nouveaux. L'ensemble, avec la planche de bord d'un dessin agréablement sobre, aussi lisible

que complète (voltmètre, température d'eau, pression d'huile, grande montre classique, dix voyants, dont un signalant la présence d'eau dans le filtre à gazole et module de contrôle) assure un environnement plaisant et un excellent confort de conduite.

Quelques secondes suffisent pour que le voyant de préchauffage s'éteigne et que le moteur se mette en route. Dès que l'on démarre, on ne l'entend plus guère et son niveau sonore ne dépasse pas celui d'une voiture récente à essence, sauf peut-être à haut régime. L'impression ressentie est celle d'une grande douceur de conduite et d'une bonne nervosité. Les vitesses passent en douceur et les rapports sont bien échelonnés : on atteint 60 km/h en 2<sup>e</sup>, 100 en 3<sup>e</sup>, 140 en 4<sup>e</sup> et un bon 160 (compteur) en 5<sup>e</sup>. Il est plus économique et plus agréable de ne rétrograder que lorsque c'est vraiment nécessaire. C'est vrai pour tous les Diesel, mais ce l'est particulièrement avec celui-ci, grâce au couple élevé qu'il développe à très bas régime.

#### D'excellentes qualités routières

Nous avons essayé cette Prisma en Italie, sous une pluie battante et dans ces conditions peu favorables, sa tenue de route (avec des pneus Pirelli de 165/70 SR 13), nous est apparue extrêmement sûre. La suspension, à 4 roues indépendantes, a été légèrement durcie, mais assure toujours un bon confort. La direction assistée dont ce modèle sera équipé en série pour le marché français, est parfaite de douceur (sans excès) et de précision. Les freins, enfin, assurent des ralentissements très énergiques sans que la voiture bronche sur sa trajectoire — même sur route mouillée. Selon les données du constructeur, la Prisma Diesel atteint 158 km/h, accélère de 0 à 100 km/h en 16 secondes et de 0 à 1 000 m en 36,9 secondes. Et elle consomme 4,6 l/100 de gazole à 90 km/h, 6,6 l à 120 et 7,1 l en conduite urbaine. Ce qui met le coût du kilomètre à une moyenne de 24 centimes (au lieu de 40,6 centimes pour une Prisma 1300 à essence : depuis un an et demi environ, la différence de prix entre gazole et super s'accroît régulièrement et elle atteint actuellement 1,38 F le litre). Cette Prisma économique mais luxueuse (vitres avant électriques, verrouillage électromagnétique des portes, etc...) sera commercialisée en France en Septembre, à un prix qui ne devrait dépasser que légèrement 80 000 F.

Jean FONDIN