

CENSIMENTO PRISMA 4WD / INTEGRALE

N.: 02

Proprietario: Enrico
Versione: 4WD
Data immatricolazione: 19/01/1987 in Germania (targa RT ACV 606)
importata in Italia il 03/10/1988, prima targa italiana il 11/01/1989 (PS 358773),
seconda immatricolazione il 17/02/1989.
Proprietari: 1 tedesco (1987-1988),
3 della stessa famiglia (ereditate al trapasso, 1989-2018)
mio acquisto 17/05/2018.
Targa: PS 361460
Telaio: 253364
Colore Carrozzeria: Alluminio met. 620
Tipo e colore Interni: Tessuto grigio-azzurro
Accessori: Autoradio, tergi-lava fari, sedile posteriore sdoppiabile, fari di profondità.

Storia

Tra i tanti messaggi di annunci on line che io e l'amico Renato ci scambiamo, mi salta all'occhio questa 4WD. Da un po' avevo pensato di voler affiancare alla mia prima "storica", la Prisma 1300 dell'84, una compagna. Col tempo avevo valutato varie opzioni, in primis ero partito nel cercare una Delta Integrale (principalmente HF 8v) poi, visti i livelli proibitivi delle quotazioni, la scelta era passata su Thema (cercando il raro motore 6V PRV della prima serie), per finire poi su una Delta II HPE HF turbo.

Nessuna scelta mi aveva convinto, e poi l'idea della trazione integrale della Lancia, vanto del marchio negli anni '80, rimaneva sempre lì fissa...

Beh, se non posso avere una Delta Integrale... perché non cercare una Prisma...





Dopo tanti ripensamenti, chiamo il proprietario, che vive in provincia di Pesaro, e dopo qualche settimana vado a vedere e, valutatene le condizioni, lascio un acconto.
Due settimane dopo formalizzavo l'acquisto e tornavo da Pesaro a Bologna (prima tappa di ricovero) sulle sue ruote.





Passata l'estate, porto la macchina a Venezia e grazie all'amico Rinaldo (meccanico di lungo corso) valutiamo il da farsi.

La macchina, seppur si presenti in discrete condizioni, ha parecchio lavoro da dover affrontare: infatti, sebbene fosse regolarmente utilizzata (seppur come la macchina "da battaglia": il conta chilometri segna 216000 km) parecchie cose erano state lasciate indietro, data la dispendiosità degli interventi.

Dopo 4 mesi di officina, la macchina esce dal capannone meccanicamente in forma, con servosterzo rigenerato, distribuzione, freni tubi, dischi e pastiglie, ammortizzatori e super tagliandone di tutti i liquidi, ripristinati a nuovo, sostituzione di tanti paraoli (anche nel differenziale posteriore) e di carterini trovati distrutti, revisione di motorino avviamento e alternatore, oltre ad una precisa messa a punto dell'iniezione, fatta con i computer degli anni '80 delle officine lancia.



Internamente rifatto il sedile anteriore (massacrato dai 30 anni di utilizzo), per il resto degli interni è bastato un ciclo di profonda pulizia e igienizzazione per riportarli quasi a nuovo.



Esteriormente, la macchina ha sulle spalle tutti i suoi anni, con ruggine (in certi punti passante) diffusa nei punti classici delle prisma e soprattutto nei passaruota posteriori, laddove le minigonne fungono da accumulo di fango (misto a sale degli inverni collinari marchigiani), ma decido di posticipare di un anno e più, per frazionare anche le spese.

Partecipiamo all'ultimo raduno Prisma (2019), dove ho potuto apprezzare le doti più passiste e prestanti dell'auto rispetto alla mia esperienza con la 1300, e attualmente (primavera 2020), una volta smontata totalmente dal sottoscritto in preparazione alle lavorazioni, si trova in carrozzeria.