

LANCIA THEMA: SUR QUATRE THÈMES LATINS

Au Salon de Turin (qui s'est déroulé au cours de la seconde quinzaine de novembre), retardé pour la circonstance, l'événement marquant fut la présentation au public de la nouvelle grosse Lancia. Cette Thema se divise d'emblée en quatre versions, chacune dotée d'un moteur spécifique, ce qui permet au constructeur de viser des clientèles différentes à travers une carrosserie commune, plus originale au naturel qu'en photo. Pour elle, Giugiaro a repris le style trois volumes de la Prisma, mais en l'affinant au point que le Cx ressort à 0,32, un très bon résultat. Rappelons que la Thema fait partie de la même chaîne de voitures que la Saab 9000 (voir p. 36) et deux modèles à venir, l'un chez Fiat, l'autre chez Alfa-Romeo. A l'heure actuelle, il est bien difficile de savoir quels sont les éléments semblables retenus par ces quatre marques, mais il semble qu'au moins la plate-forme et les portières seront les mêmes.

La longueur de la Lancia ne dépasse pas 4,59 m pour des poids oscillant entre 1 120 kg et 1 240 kg. Le coffre, de formes régulières, dispose d'un volume de 535 dm³, tandis que le réservoir contient 70 litres de carburant. Les techniques principales retenues par les ingénieurs sont celles appliquées à toutes les autres voitures de ce constructeur : traction-avant, moteur transversal, quatre roues indépendantes et quatre freins à disque. La Thema de base,

2000 « ie », est équipée d'un moteur à injection du groupe Fiat, développant 120 ch à 5 250 tr/mn. Avec la même cylindrée, la version « ie » turbo aligne la puissance impressionnante de 165 ch à 5 500 tr/mn, grâce à son turbo avec échangeur et à un dispositif d'augmentation momentanée de la pression, pour un dépassement par exemple. Ce groupe comprend, en outre, deux arbres d'équilibrage dans le



bloc. En haut de gamme, se trouve un moteur V6 PRV de 2 850 cm³ pour 150 ch, fabriqué en France par la « Société française de mécanique », et monté pour la première fois transversalement. Enfin, le diesel turbo « Sofim » donne 100 ch avec 2 500 cm³.

Les boîtes, nouvelles elles aussi, sont à

cinq rapports, mais deux transmissions automatiques seront disponibles pour la 2000 « ie » et la V 6. Bien sûr, la direction est assistée, alors que les disques avant sont ventilés. Il est prévu des équipements de pointe, tels qu'un antiblocage de freins ABS, un régulateur oléopneumatique du niveau de la suspension arrière, une climatisation automatique, ou deux sièges séparés à l'arrière, à réglage électrique, en série ou en option.

Sur la route, les quatre Thema ont leur propre personnalité. Elles bénéficient toutes d'une tenue très sûre, d'une bonne suspension et d'un freinage efficace. La visibilité et, surtout, l'habitabilité, même à l'arrière, ne méritent aucune critique. Les performances de la turbo essence sont très élevées — 218 km/h en cinquième sur circuit — mais la 2000 injection atteint tout de même 195 km/h. Cette dernière ne consomme que 6,9 l à 120 km/h, tandis que la V 6 se contente de 8,9 l à la même allure. Les accélérations sont, en général, brillantes et le silence réel, sauf pour le diesel, qui semble un peu en retrait par rapport à certaines voitures équivalentes d'autres marques.

Les Thema seront en vente en France dès le mois de janvier, à des prix qui devraient s'échelonner de 104 000 F à 140 000 F. Grâce à elles, Lancia reprend sa place parmi les constructeurs de véritables grandes routières.

Bernard CARAT

