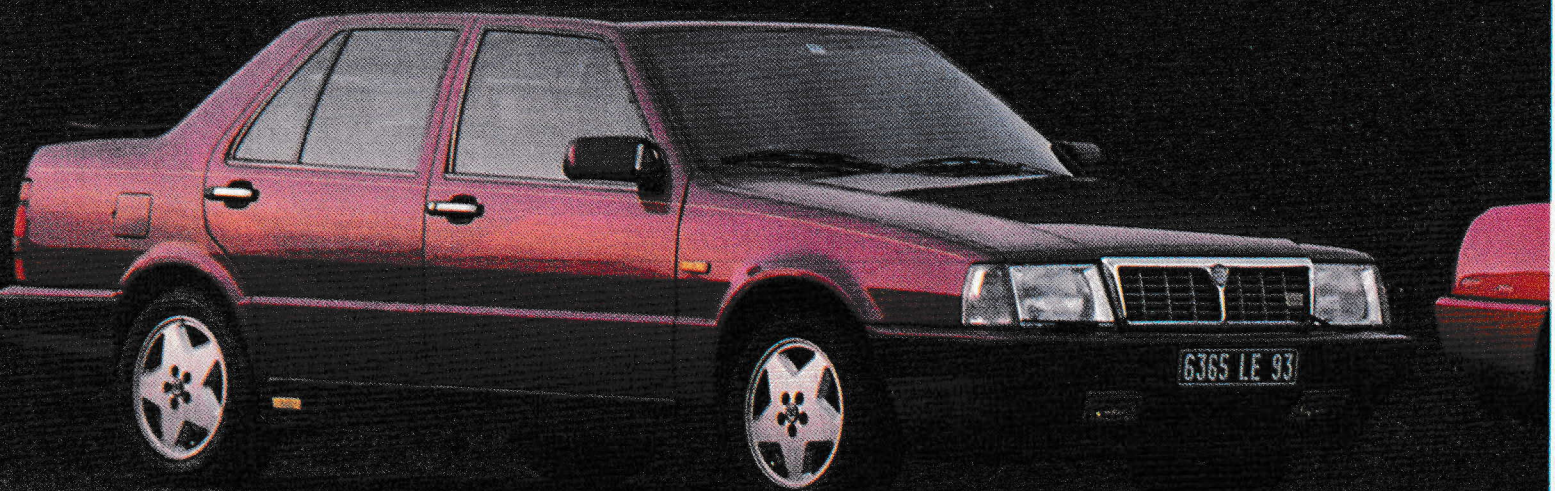


AM. 604 12/87

LANCIA THEMA

FERRARI

Parfums de Quattrovalvole



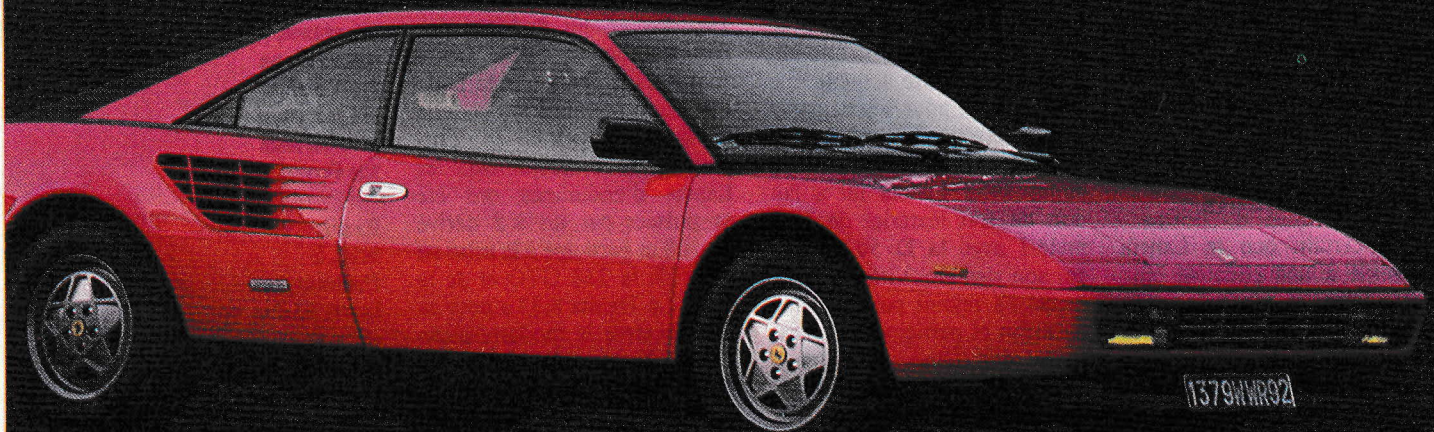
8.32

LT ODYSSEY
BOMBAY

MONDIAL 3.2

Avec la Thema 8.32, Lancia se parfume au V 8 Ferrari. Pour étalonner notre nez, nous avons choisi la Mondial 8.32, la plus raisonnable des Ferrari.

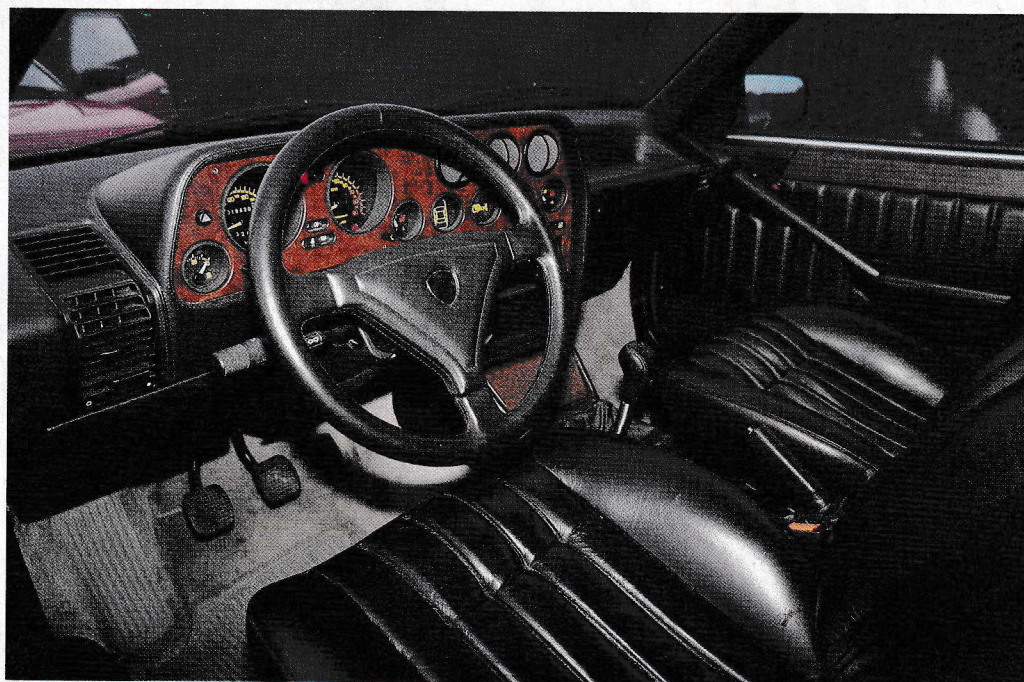
Par Jean-François MARCHET - Photos Patrick SAULETEL



On dit parfois des êtres sans personnalité qu'ils sont inodores. Un être inodore ne dérange pas, n'émeut pas. N'empêche qu'une femme qui traîne dans son sillage un parfum capiteux provoque des réactions. Le parfum est souvent le reflet d'une personnalité. Tout cela pour vous dire que les passionnés d'automobile sont des sensoriels qui réagissent avant tout à l'ouïe, au toucher et à l'odorat. Les automobiles les plus passionnelles ne sont pas les plus rigoureuses mais les plus émotionnelles et je crois que dans ce domaine les Ferrari sont reines. La plus insipide des Ferrari sera toujours mieux considérée que la Renault la plus élaborée. C'est comme ça et je dois reconnaître que cela ne me choque pas. Bien sûr, avec le temps, tout change. Les Ferrari se sont démocratisées et ont perdu une partie de leur magie. Les lois économiques, l'évolution des mœurs, les progrès techniques l'emportent. Les grandes manœuvres de l'industrie provoquent des bouleversements. C'est ainsi qu'en 1986, une berline italienne de grande diffusion a reçu un moteur Ferrari. Je veux parler de la Lancia Thema 8.32. La naissance de cette voiture a fait grand bruit, ravi les optimistes, choqué les intégristes et mis la presse en ébullition. La bousculade que nous avons vécue à Turin nous a rappelé la présentation de la Testarossa. Mes confrères journalistes essayeurs ont craqué et laissé au vestiaire leur objectivité. Ce n'est pas moi qui serais en mesure de leur donner une leçon car c'est mon amour des Ferrari qui m'a conduit à exercer ce métier. La Thema 8.32 ne peut être jugée sans arrière-pensée. Le problème est de savoir si elle remet en cause l'image de Ferrari.

Faux semblants

Il est certain que la Lancia s'adresse à une clientèle bien particulière et n'a pas pour vocation de concurrencer les Ferrari qui semblent partager sa motorisation. La différence est déjà importante côté prix. D'un autre côté, on dit qu'Enzo Ferrari s'est opposé à

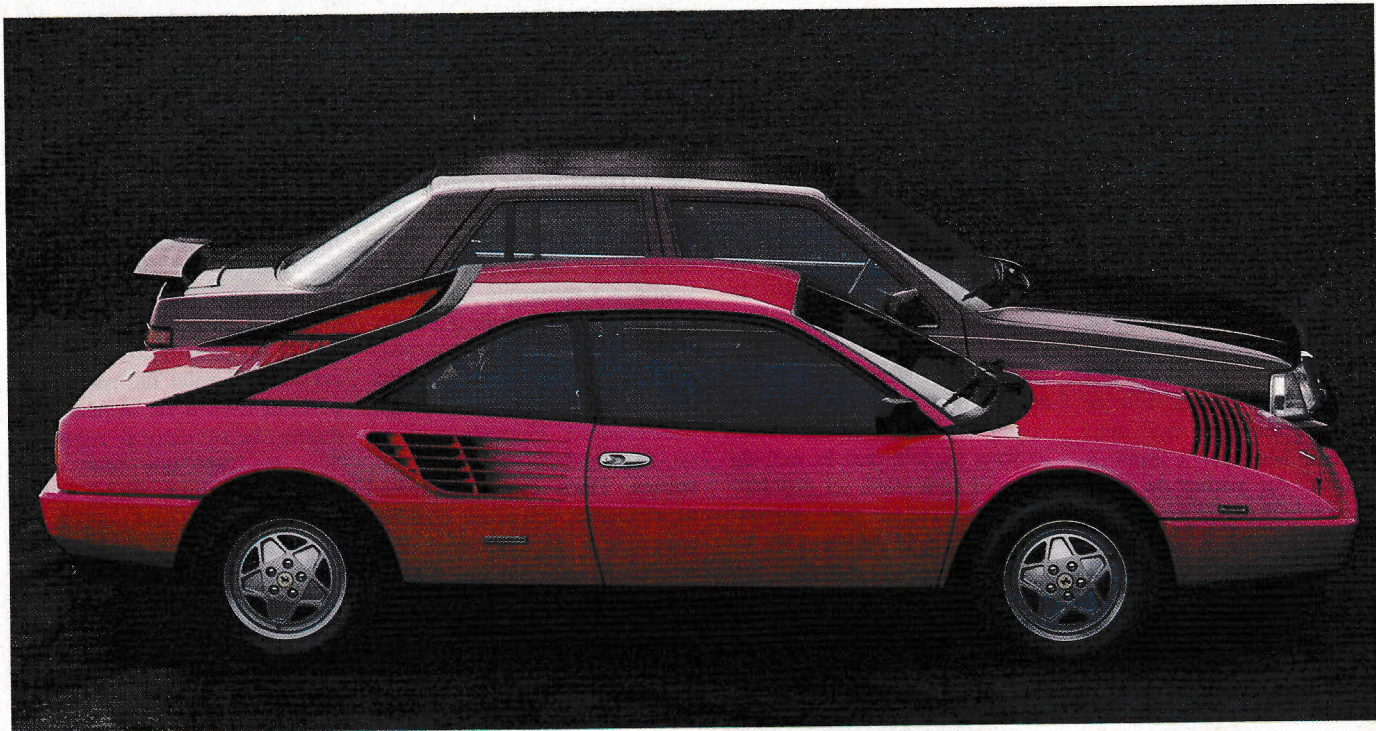


la sortie d'un modèle à quatre portes portant son nom et a interdit l'utilisation de son label sur la Lancia. Néanmoins, il utilise à l'heure actuelle une Thema 8.32 pour ses déplacements personnels. Il n'a certainement pas oublié que le 26 juillet 1955 Lancia lui a fait don de son matériel de Formule 1 avec la D 50 conçue par son vieil ami Vittorio Jano, lequel l'a rejoint par la même occasion et participé à la naissance des Dino. La Thema Ferrari a des racines historiques et vient s'inscrire dans la continuité des relations Fiat - Ferrari. Le géant turinois, qui

possède Lancia depuis 1969, a signé la même année un accord avec Ferrari lui donnant une participation de 50 %. De là sont nées la Stratos et la Dino Fiat qui a permis à la Scuderia d'utiliser son V6 en Formule 2. Plus récemment, les Lancia d'endurance ont été propulsées par un V8 dérivé du 308 et participé à la mise au point de la 288 GTO et de la F 40. La Thema 8.32 a pour sa part accéléré la modernisation de l'unité de production de Maranello et favorisé le financement de la nouvelle ligne d'usinage moteurs à commande numérique. En quelque

Poste de pilotage très avancé, comme sur un proto. Malgré ses gadgets, la Mondial reste une Ferrari.

Du cuir et du bois... à l'italienne. La Lancia est d'un abord plus chaleureux et ne demande aucun effort d'adaptation.



sorte, me direz-vous, la 8.32 est à la 328 ce que la Dino Fiat était à la 246 GT. Pas vraiment si l'on se borne à la motorisation. Le V 8 de la Lancia, qui a conservé les cotes du défunt 308 QV (F 105 A) ne possède que 5 à 10 % de pièces communes avec ce dernier. Les fixations moteur, les culasses, les systèmes de refroidissement et de lubrification, l'alimentation sont différents. Le vilebrequin est calé à 90° et non plus 180° pour obtenir un allumage équidistant et combattre les vibrations. Malgré l'implantation transversale commune, les transmissions sont complètement différentes. On aurait pu croire qu'un moteur central transversal arrière pouvait donner un tout à l'avant mais Ferrari et Lancia ont presque tout repris à zéro à tel point qu'il n'est plus question d'interchangeabilité.

Les points communs sont néanmoins nombreux sur le plan du dessin et de la conception. Nous avons dans les deux cas affaire à un V 8 à 90° tout en alliage utilisant le même système de fonderie et étant doté d'une distribution à 4 ACT entraînés par courroies crantées et de culasses à 4 soupapes par cylindres inclinées à 33°. Les cotes inférieures de la version Lancia (81x71 contre 83x73,6 aujourd'hui pour Ferrari) sont

peut-être un gage de fiabilité accentuée. Outre le calage du vilebrequin, la grande différence vient de la carburation. La Lancia utilise un taux de compression plus élevé par un système d'injection plus avancé avec coupure en décélération. Avec elle, l'accent a été mis sur le rendement et la souplesse. Le couple maximum (29 contre 31 mkg) est obtenu à un régime de 1 000 tr/mn et la plage d'utilisation est en retrait. C'est au niveau de la puissance que l'écart se creuse entre les deux versions avec 270 chevaux pour Ferrari contre 215 pour Lancia. Les transmissions n'ont pas de point de comparaison. Lancia a conservé la boîte de la Thema en la renforçant. Ses rapports et sa démultiplication finale sont plus longs. Malgré ses 270 chevaux, la Ferrari Mondial tire 32,5 km/h à 1 000 tr/mn en 5° contre 35,1 à la Lancia. L'embrayage de cette dernière est à commande mécanique alors que celui de Ferrari est hydraulique. Plus largement dimensionnée, la transmission de la Mondial est de surcroît munie d'un autobloquant.

L'audace et la rigueur

Ces derniers temps, les berlines haut de gamme ont mis à

mal la crédibilité des GT traditionnelles, catégorie dont fait partie la Ferrari Mondial 3.2. Avec son Cx plus favorable, son poids inférieur, son habitabilité et son confort, la Thema 8.32 correspond tout à fait aux tendances du moment. On a même dit que sa puissance avait été réduite pour ne pas nuire aux Ferrari Mondial et 328. Nous verrons plus loin que les raisons sont toutes autres mais en laissant de côté les états d'âme des inconditionnels de Maranello, on peut se demander si la Lancia n'est pas plus dans le coup. Avant d'aller sur le terrain, poursuivons notre petite analyse technique. La Ferrari Mondial reprend un schéma traditionnel mais rigoureux : châssis tubulaire, suspension triangulée, quatre freins à disque ventilés, direction à crémaillère non assistée. Comme toute GT sportive digne de ce nom, elle possède un moteur central arrière mais elle a la particularité d'offrir 4 places grâce à un poste de pilotage très avancé sur l'essieu avant. Sous une apparence plus classique, la Thema 8.32 est plus audacieuse car elle reprend une coque autoporteuse habituellement utilisée avec des motorisations plus sages et ne remet pas en cause la conception de sa suspension à jambes élastiques (pseudo McPherson). Seuls les disques de frein avant

sont ventilés et la présence de l'ABS n'est pas un argument suffisant, d'autant plus que Ferrari vient d'adopter un système plus sophistiqué sur la Mondial. L'emploi de la traction avant n'est pas un problème insurmontable avec plus de 200 chevaux. Citroën a déjà relevé le défi avec succès il y a longtemps mais il est vrai que la SM était née d'une page blanche. Il est vrai qu'une transmission intégrale et qu'une suspension active auraient été les bienvenues, le tout est de savoir si la 8.32 sera toujours en vie lorsque Lancia aura concrétisé ses recherches dans ce domaine. En attendant, la direction à assistance variable est une innovation technique intéressante. Côté pneumatiques, la Lancia a opté pour les Goodyear Eagle taille 55 qui n'ont fait guère de bien aux Ferrari mais les passages de roues n'ont pas permis d'aller au-delà de 15 pouces de diamètre pour les jantes... indéjantables. Chez Ferrari, la Mondial est restée en Europe fidèle au TRX, un Michelin vieillissant qui a gardé bien des qualités et qui a servi à la mise au point de la voiture. On se rappellera que le système TR impose un profil de jante spécifique et que Michelin n'a pas réussi à imposer sa norme « métrique » destinée à empêcher le montage d'un

pneu conventionnel sur une jante TR. C'est l'une des raisons pour lesquelles Bibendum s'est fait détrôner par Goodyear chez Ferrari, mais c'est en train de changer.

A priori, nous nous retrouvons avec deux autos guère comparables, berline contre coupé, tout à l'avant contre tout à l'arrière, le tout avec une différence de prix de l'ordre de 150 000 F ! Mais côté performances, la Lancia n'est pas très éloignée de la Ferrari. Elle se permet de faire jeu égal avec l'ancienne Mondial 3 litres -4 soupapes. Au risque de choquer on a le droit de se demander si la Thema 8.32 n'offre pas un meilleur compromis et un rapport prix/performance plus intéressant tout en possédant la « magie Ferrari ».

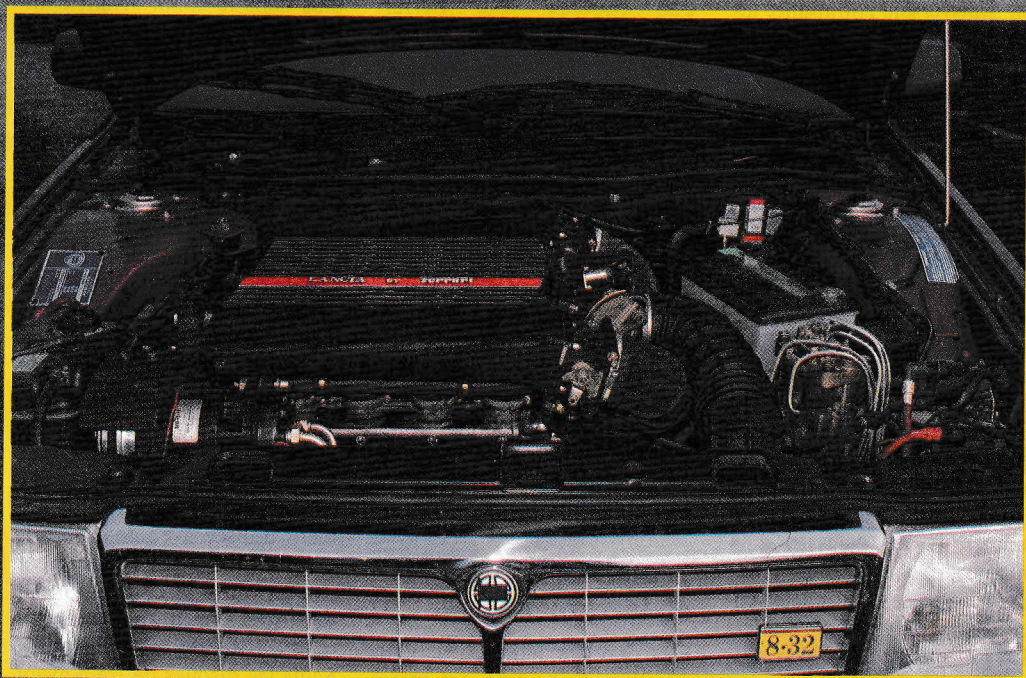
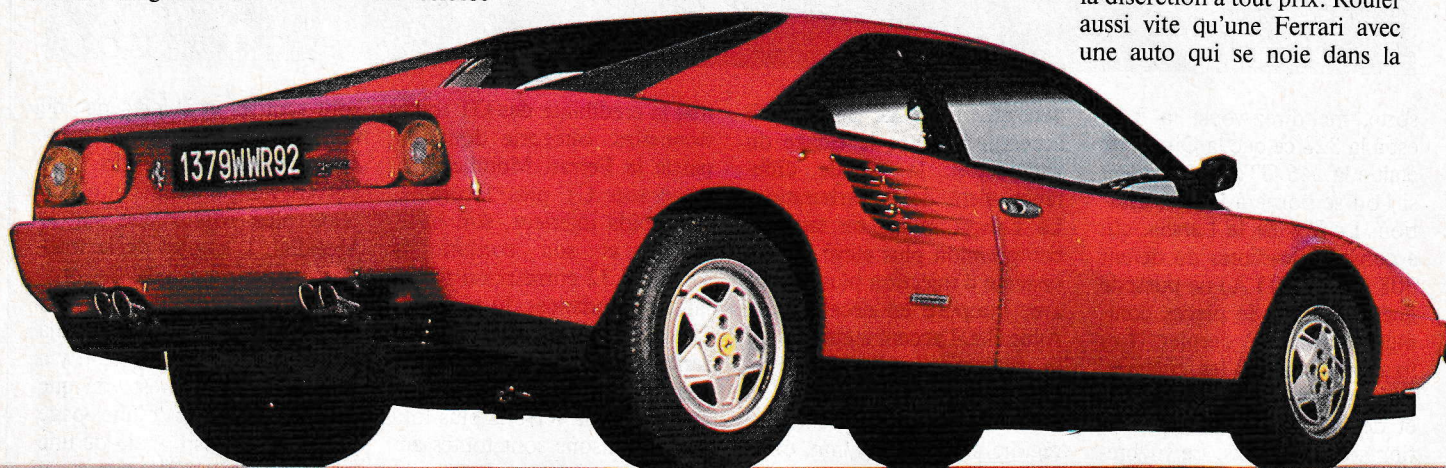
Vous me reconnaissez ?

Permettez-moi de rallumer ma pipe. Je crois que notre débat va dépasser en intensité, couleur et mauvaise foi tout ce que l'on a pu voir à Droit de Réponse. Je demanderai aux Ferraristes qui n'ont pas eu la possibilité de pénétrer sur le plateau de ne pas troubler l'émission. Quant aux empêchements de rêver en rond, ils auront leur temps de parole. Avant d'entamer notre débat, je vous signale que le défi de Renault sera traité ici prochainement. D'autre part, j'aimerais signaler la parution de ce livre chez un éditeur des Hauts-de-Seine. Il s'agit de la version française du célèbre

« Piloti, che gente ! » de l'Ingegnere Ferrari. Un bien bel ouvrage, en effet.

Lorsque j'ai traversé Paris au volant de la Mondial, des doigts se sont pointés vers moi. Les GTistes se sont écartés, un coursier m'a dit « chapeau ! » en levant le pouce et les Porscheistes ont baissé le nez. Personne n'a remarqué la Thema qui me suivait, seuls quelques connaisseurs se sont retournés, surpris par le chant de son moteur et la vivacité de ses accélérations. Honnêtement, je ne m'attendais pas à un tel succès. Dans ces conditions, on doit déclencher une émeute avec une F 40. Cela veut dire que les Ferrari ont une gueule incomparable, une esthétique

qui fait mouche à tous les coups. La Mondial n'échappe pas à la règle, surtout lorsqu'elle est vêtue de rouge. Les puristes vous parleront de sa silhouette déséquilibrée, de ses entrées d'air latérales disgracieuses mais l'homme de la rue ne se trompe pas. La Mondial est une Ferrari dessinée par Pininfarina. Personnellement, c'est à l'usage que je lui ai trouvé un certain charme et sa version cabriolet me séduit. A côté, la Lancia est la négation même du sex-appeal automobile. En tant que telle, elle possède quelque classe mais l'Alfa Romeo 164, dessinée par... Farina, lui a porté un rude coup. Bien sûr, on peut rester insensible à la beauté d'une carrosserie et rechercher la discrétion à tout prix. Rouler aussi vite qu'une Ferrari avec une auto qui se noie dans la



Le même moteur, façon de parler. Tout a été revu pour Lancia et les pièces communes sont rares. Cette fois, on a recherché la souplesse.

masse est une autre forme d'orgueil et de snobisme. Et puis les jours où votre ego se révolte, vous pouvez toujours vous amuser avec l'aile arrière rétractable. La 8.32 a l'exclusivité de ce gadget qui tue et facilite son identification, tout comme les roues à 5 branches... presque Ferrari.

A l'instar des berlines contemporaines au sang chaud, la Lancia Thema 8.32 a choisi la dissimulation et l'on se rappellera que le port du Cavallino lui a été interdit. Mais, contrairement aux BMW et autres Mercedes, elle va un peu plus loin grâce à l'emploi de laques métallisées spécifiques pour sa carrosserie et, surtout, à une refonte de son intérieur. En effet, elle a opté pour la ronce de noyer et sa sellerie cuir optionnelle ne s'arrête pas au traitement de sièges qui peuvent être commandés électriquement. Son instrumentation

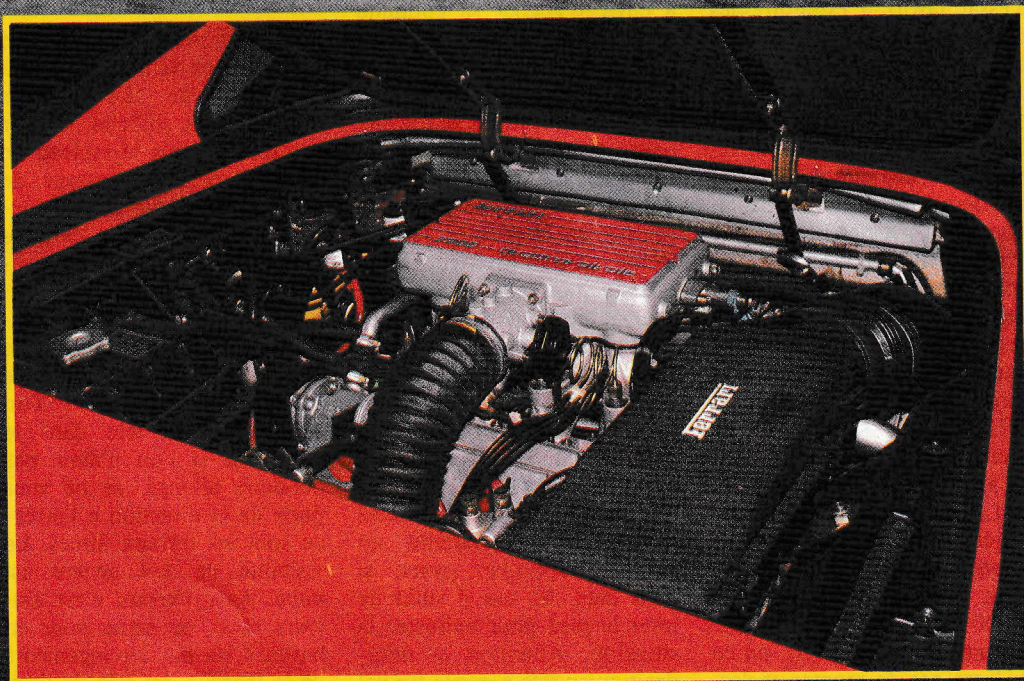
complète possède tous les manomètres et thermomètres vitaux tandis qu'une centrale d'alertes contrôle toutes les fonctions de sécurité. Reste à savoir si le graphisme jaune des cadrans est ce qui se fait de mieux. La climatisation efficace et facile d'emploi participe activement au confort d'un habitacle vaste et accueillant, confortable et facile d'accès. Chez Ferrari, l'environnement reste plus traditionnel, un brin moins gadgétisé, avec comme il fallait s'y attendre une habitabilité plus mesurée et des places arrière moins utilisables. Le cuir est omniprésent et la qualité de fabrication est en progrès, même si l'utilisation des vis à tête fraisée n'est toujours pas pleinement maîtrisée. La finition est plus cosue, l'ambiance plus austère, les commandes moins ergonomiques mais l'on sent que la Mondial a été conçue à l'ori-

gine pour satisfaire une clientèle plus vaste. J'en veux pour preuve les commandes électriques de l'ouverture des trois coffres, de la trappe à essence et de la boîte à gants. Heureusement, des tirettes à câble sont là pour parer les pannes. Fidèle à mes obsessions, j'accorderai une mention particulière au montage de l'installation radio avec tweeters séparés sur la planche de bord. En fait, la Ferrari masque sous des apparences sportives un agencement intérieur de berline 2 portes cosue. Voilà, les présentations sont faites mais ce faisant, il n'a pas été question de guider un choix quelconque mais plutôt d'analyser deux philosophies. L'important dans cette affaire est comment deux autos diamétralement opposées peuvent utiliser une mécanique aussi proche et typée. C'est que je vous propose de voir maintenant.

Dure réalité

Plutôt que d'effectuer un parallèle rigoureux, je préfère vous livrer les sensations brutes que j'ai ressenties en prenant successivement le volant des deux autos. C'est avec la Lancia que j'ai débuté ma confrontation

audacieuse, me disant que ce serait la partie la plus facile. Connaissant la IE Turbo, je me suis retrouvé en terrain conquis et je n'ai eu aucune difficulté à ajuster ma position de conduite grâce à la gamme étendue du réglage du siège et à la variation en hauteur de la colonne de direction. Lorsque j'ai actionné le démarreur, une musique familière est venue me réchauffer le cœur, un sifflement accompagné d'un souffle puissant, comme si j'avais pris le volant d'une Ferrari avec des boules Quies. J'ai baissé ma vitre et j'en ai pris plein les oreilles. Première révélation. Je croyais que le sifflement des Ferrari était dû à leur transmission mais le phénomène est le même avec la boîte de la Thema. Comme me l'a expliqué Claude Fernandez de Ferrari France, ce bruit provient du moteur. Il est dû à la vibration des canalisations d'huile et à l'aspiration de l'injection. On peut sans doute ajouter à cela les courroies de distribution. Le concert a tendance à s'estomper lorsque le moteur monte en température et disparaître à plus haut régime. Sans plus attendre, j'ai enclenché la première avec une facilité pres-



**100 % Ferrari,
beaucoup de
présence et de
caractère.
L'accent est mis
sur la puissance.**



Le plaisir du V 8 Ferrari dans la discrétion et le confort. La Thema 8.32 est une Jaguar à l'italienne pour conducteur bien élevé.

que déconcertante. La commande d'embrayage est douce et la boîte se manie sans difficulté sur une grille de sélection classique. Rien de changé par rapport à une Lancia normale et toute la dureté qui fait la joie des Ferraristes est absente. Il en est de même pour la direction qui se manie sans effort. On peut même dire que la 8.32 est dans ce domaine plus civilisée qu'une allemande. Bien installé, dominant parfaitement le gabarit de la voiture grâce à une bonne visibilité sous tous les angles, on peut goûter aux joies du V 8 Ferrari dans un confort d'utilisation inconnu jusqu'ici. La musique, la souplesse, la vigueur, sans souffrir à commencer par la conduite citadine. On progresse sur 3 000 tours en écoutant la stéréo et il suffit d'appuyer sur

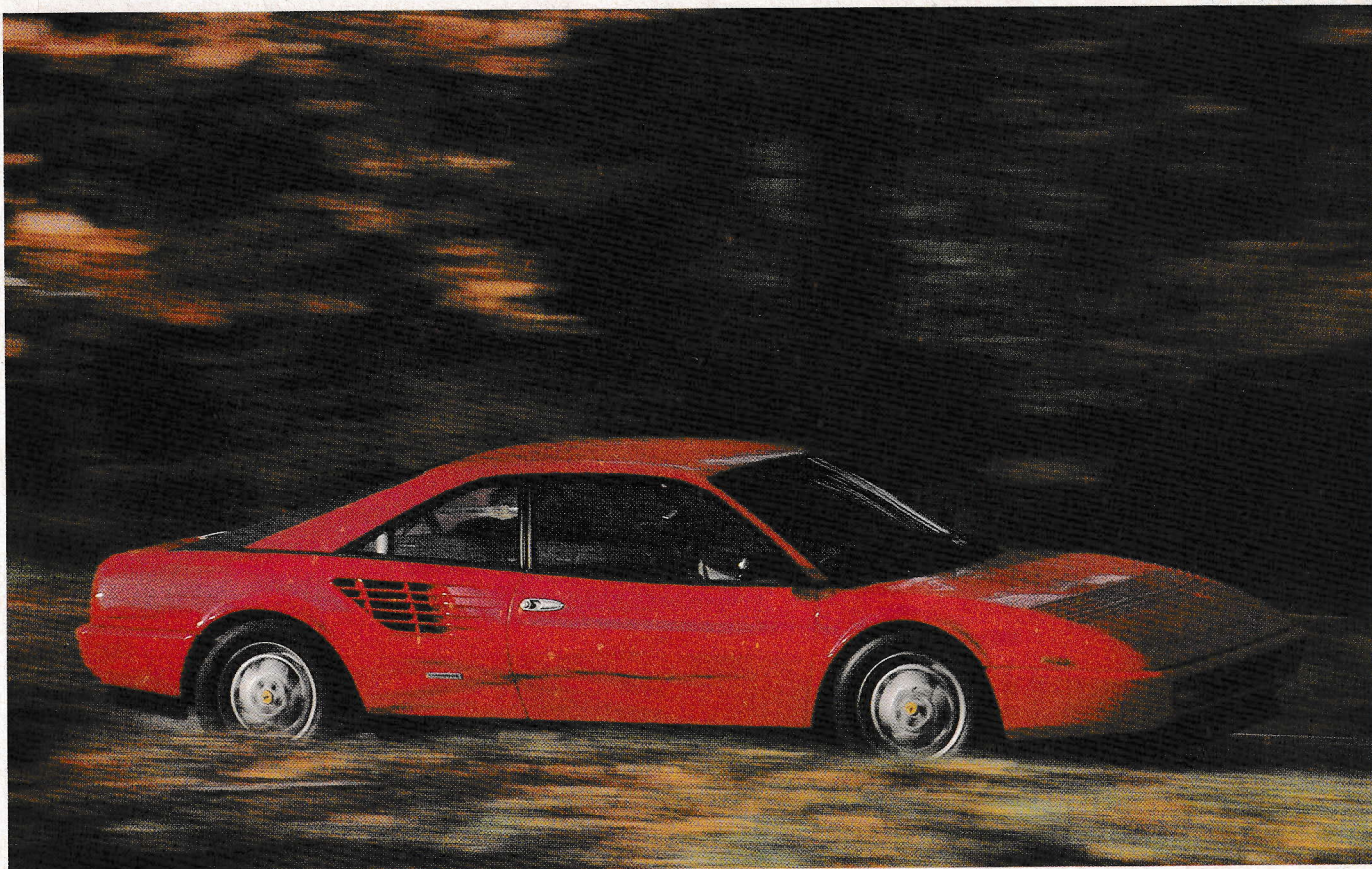
l'accélérateur pour se dégager de la masse au son d'un feulement sympathique. On regrette simplement le contact spongieux de la pédale de frein, mais la présence de l'ABS rassure. Faire un créneau est une formalité. Au bout de quelques minutes, j'ai été conquis et rempli d'inquiétude pour Ferrari. Pour en avoir le cœur net, j'ai aussitôt rejoint mon terrain d'essai favori, c'est-à-dire les petites routes du Vexin et l'autoroute de Normandie. Dans un premier temps, certaines qualités se sont confirmées. L'assistance variable de la direction est une réussite totale et ne demande aucune adaptation. Cela n'a rien à voir avec le rappel asservi de Citroën. Le volant se durcit sans altérer la perception. Le V 8 version assagie est une merveille. Avec une souplesse accentuée, il a gardé tout son caractère et persiste dans sa volonté de prendre des tours. Ce n'est qu'à partir de 4 000 tr/mn que la Lancia commence à déménager sérieusement et l'on remarque que le rupteur intervient largement après les 7 000 tr/mn de la zone rouge. Comme sur une Ferrari, on ne se lasse pas de monter et des-

cendre les rapports de la boîte qui est, au demeurant, très bien étagée. Le craquement que nous avons décelé au passage à froid de la seconde est peut-être révélateur d'une synchronisation un peu faible mais le bilan est globalement positif. Hélas, trois fois hélas, ce tableau idyllique s'accompagne d'un sérieux revers. Dès que l'on est pris de folie et que l'on a envie d'aligner sa conduite sur le tempérament du moteur, tout s'écroule. La motricité est limitée, les chevaux ne passent pas et le train avant se tortille, réagit sur les inégalités de la chaussée. La voiture se vautre dans les virages et refuse de tourner en élargissant ses trajectoires vers l'extérieur. Manque de motricité, sous-virage, ce sont bien là des réactions de traction avant et avec 215 chevaux, il ne faut pas demander la lune. Mais l'on doit pouvoir faire mieux dans l'état actuel des choses au niveau train avant et suspension. Lourde, très chargée sur l'avant, la 8.32 devient peu rassurante en conduite sportive, même si dans bien des cas il suffit de lever le pied pour redresser la situation. Attention au tout-droit ou au tête-à-queue sur sol

glissant. Enfin, le freinage est des plus justes en efficacité comme en endurance. Comme toujours, on dira que la clientèle visée préfère le confort et n'a pas des prétentions sportives. Alors, pourquoi lui compliquer les choses avec un moteur Ferrari alors qu'un bon PRV suffit amplement ?

Scénario inverse

Avec la Ferrari, les choses se sont passées de manière tout à fait différente. Le premier contact a été difficile. Glisser ses jambes sous le tableau de bord, à côté du passage de roue, demande un peu de souplesse. Règlé à une certaine hauteur, le volant masque l'instrumentation et, une fois installé, on cherche les commandes dispersées sur la console centrale. Le dossier du siège est dur comme du bois et l'on se retrouve la tête dans le pare-brise si l'on n'aime pas conduire allongé. Je ne vous parle de la direction à l'arrêt : ce sont les travaux forcés. La visibilité de 3/4 arrière est nulle. Avec Ferrari, c'est toujours ainsi, on signe pour en baver. Cela dit, les ingénieurs de la marque ont mis de l'eau



MONDIAL DIGEST

Lancés au Salon de Genève 1980, le Mondial reste la mal-aimée de la gamme Ferrari. On peut même parler à son propos d'échec commercial. En effet, destinée à être produite à raison de 1.000 unités par an, Elle n'a jamais atteint les 400 exemplaires annuels. Sa version cabriolet, introduite en septembre 83 n'a fait que conforter ses positions. 1.000 exemplaires, c'est comme par hasard, la cadence de production que l'on a prévue pour la Thema 8.32. Il faut admettre que la Mondial a eu des débuts difficiles. Elle a inauguré avec les conséquences que l'on sait l'adoption de l'injection sur le V 8. 214 chevaux et 24,8 mkg, ce n'était pas suffisant pour animer près de 1.500 kg et les performances s'en sont ressenties. 30'' au 1.000 m, plus de 16'' au 400 m et moins de 220 km/h en pointe. A côté, le 8.32 est un avion. En 1982, la culasse à 4 soupapes par cylindre a permis de redresser la situation : 240 chevaux, 26,5 mkg (soit moins que la Thema aujourd'hui) et 240 km/h en pointe avec des accélérations en net progrès... mais comparables à la Thema. La version 3,2 litres lancée en 1985 a achevé la métamorphose. Elle s'est accompagnée d'un remodelage des parties avant et arrière de la carrosserie. Cet automne, l'ABS ATE lui a donné un atout supplémentaire. Plus moderne que le système Bosch de la 412, l'ABS ATE a entraîné la suppression de l'assistance à dépression au profit d'un système hydraulique avec pompe électrique de mise en pression et sphère de stockage sous azote. L'ensemble fait bloc avec le maître-cylindre en bout de pédalier. Le tout est régi par un boîtier de commande électronique qui mémorise les pannes. La Mondial 3.2 ABS est identifiable aux coffrages qui ont été montés sur les passages de roue dans le compartiment avant. Notons enfin pour le millésime 88 la disparition de la centrale de contrôle qui figurait sur la console centrale et que les mauvaises langues avaient baptisée arbre de Noël. Cet instrument Fiat était surtout générateur de soucis !

dans leur vin. Au cours de ces dernières années, la commande d'embrayage est devenue normale, les boîtes, usinées avec plus de précision, sont moins dures à manier. Aujourd'hui, les gringolés de mon genre

passent la marche arrière d'une seule main ! En ville, le claquement de la grille de sélection finit par lasser mais cela fait partie du folklore que l'on veut conserver. Dès que l'on arrive sur l'autoroute, tout

change. On prend le rythme, on fait corps avec la machine et l'on oublie tout. La mécanique envahit l'habitacle, on se concentre sur la conduite. La direction s'est allégée et répond avec une incroyable rapidité en dépit de sa démultiplication importante. Les courbes qui effrayaient la Thema sont avalées 20 km/h plus vite avec une bonne marge de sécurité. La Mondial est plus lourde mais nettement plus équilibrée, avec juste ce qu'il faut de sous-virage pour rassurer. La suspension participe activement à la tenue de route et le freinage est divin avec une pédale mordante et facile à doser. Depuis peu, un ABS top niveau a été ajouté et décuple les audaces, faisant de la Mondial la Ferrari la plus facile à maîtriser. Certainement plus sécurisante que la Lancia. Il va sans dire que la motricité ne pose pas de problème et j'en veux pour preuve la facilité avec laquelle nous avons pu effectuer nos mesures d'accélération. Avec la 8.32, il faut comme on dit trouver le bon coup pour passer toute la puissance. Comme quoi il ne faut pas trop se fier aux chronos. Plus légère, dotée d'un moteur plus souple et d'une

Ferrari : une approche difficile qui débouche sur une conduite sécurisante bourrée de sensations.

boîte mieux étagée (la Mondial souffre d'un « trou » perceptible entre la 4 et la 5), la turnoise n'est jamais loin de l'émilienne... mais à quel prix ! Enfin, façon de parler.

L'horaire qui nous était imparti tirant à sa fin, je me vois dans l'obligation de conclure ce débat. Je ne sais pas si nous aurons appris quelque chose mais nous aurons au moins eu quelques confirmations. Une Ferrari, c'est aussi un châssis et un comportement routier rigoureux. C'est la chose essentielle qui manque à la Lancia pour devenir la première Ferrari à quatre portes. Face à la Mondial tant décriée à sa naissance, (trop « marketing ») la 8.32 est encore une eau de toilette de grande diffusion, une Jaguar à l'italienne ou la Dino Fiat des années 80. Tout le problème est de savoir si elle est appelée à être développée. Collectionneurs, ouvrez l'œil !

LANCIA

THEMA 8.32

FERRARI

MONDIAL 3.2

PRIX

Lancia Thema 8.32 :

304 412 F.

Intérieur cuir : 19 200 F.

Sièges électriques chauffants :
6 408 F.

Toit ouvrant électrique :
4 954 F.

Ferrari Mondial 3.2

465 000 F.

Tableau de bord cuir : 7 400 F.

Pavillon et entourage lunette
arrière cuir : 4 800 F.

Toit ouvrant électrique :
10 240 F.

Jeu de valises en cuir :
15 400 F.

FICHE D'ESSAI

ACCÉLÉRATIONS

	400 m	1000 m
	D.A.	D.A.
Lancia	15,7 sec	28,2 sec
Ferrari	14,9 sec	27,6 sec

REPRISES

DE 40 A 100 KM/H

	En 3°	En 4°	En 5°
Lancia	7,6 sec	13,2 sec	14,8 sec
Ferrari	6,6 sec	9,4 sec	14,6 sec

REPRISES

DE 80 A 120 KM/H

	En 3°	En 4°	En 5°
Lancia	4,9 sec	7,3 sec	10,8 sec
Ferrari	4,3 sec	6,3 sec	9,7 sec

VITESSE MAXI

Lancia : 238 km/h
Ferrari : 243 km/h

CONSOMMATION MOYENNE

Lancia : 16 l/100 km
Ferrari : 18 l/100 km

POIDS RÉEL CONTRÔLÉ AVEC LES PLEINS

Lancia : 1 400 kg - 62 %
sur l'avant/38 % sur l'arrière
Ferrari : 1 462 kg - 45,4 %
sur l'avant/54,6 % - sur l'arrière

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Données chiffrées

- Cylindrée (cm³) :
- Alésage x course (mm) :
- Rapport volumétrique :
- Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) :
- Couple maxi (mkg DIN à tr/mn) :
- Régime maxi autorisé :
- Equipement électrique - batterie :
- - alternateur :

Construction

- Nombre de cylindres et disposition :
- Emplacement :
- Distribution :
- Vilebrequin :
- Matériau - bloc : - culasse :
- Allumage :
- Alimentation :
- Refroidissement :
- Lubrification :

TRANSMISSION

- Mode :
- Nombre de rapports :
- - 1^{ère}
- - 2^e
- - 3^e
- - 4^e
- - 5^e
- - M. AR :
- Rapport de pont :
- Embrayage :
- Différentiel autobloquant :

CHASSIS

SUSPENSION

● Avant :

● Arrière :

DIRECTION

● Type :

- Nbre de tours de volant de butée à butée :
- Diamètre de braquage (m) :

FREINS

● Avant :

● Arrière :

DIMENSIONS (mm)

- Empattement
- Voies :
- Longueur :
- Largeur :
- Hauteur :
- Jantes - AV :
- - AR :
- Pneumatiques - AV :
- - AR :

POIDS (kg) (chiffres constructeur)

- Total :
- Rapport poids/puissance (kg/ch DIN) :

CAPACITES

- Réservoir d'essence :
- Huile moteur :
- Coffre à bagages :

LANCIA THEMA 8.32

FERRARI MONDIAL 3.2

2927	3186
81 x 71	83 X 73,6
10,5 : 1	9,8
215 à 6 750	270 à 7000
29 à 4500	31 à 5500
7000	7700
12 volts	12 volts
66 Ah	66 Ah
1056 W	1020 W
8 en V à 90° transversal avant	8 en V à 90° central transversal AR
4 ACT (courroies)	4 ACT (courroies)
5 paliers alliage	5 paliers alliage
alliage	alliage
Electronique	Electronique
Bosch KE 3 Jetronic	Bosch K Jetronic
liquide	liquide
carter humide	carter humide

Roues AV motrices	Roues AR motrices
5	5
3,5	3,419
2,235	2,353
1,518	1,693
1,132	1,244
0,928	0,919
3,583	3,248
3,412	3,823
monodisque à sec	monodisque à sec
commande mécanique	commande mécanique
non	oui

Caisse autoporteuse	Cadre tubulaire
---------------------	-----------------

Jambes élastiques avec triangle inférieur et barre stabilisatrice	Leviers triangulés avec amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice
Jambes élastiques avec bras transversaux tirants de réaction et barre stabilisatrice	Leviers triangulés avec amortisseurs hydrauliques ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice

à crémaillère assistance variable	à crémaillère
3,25	3,5
10,6	11,9

disques ventilés Ø 284 mm	disques ventilés Ø 282 mm
disque Ø 251 mm	disque ventilé Ø 280 mm

2660	2650
1494/1484	1520/1510
4590	4535
1733	1795
1433	1235
6 x 15	160 TR 390
6 x 15	180 TR 390
205/55 VR 15	220/55 VR 390
205/55 VR 15	245/55 VR 390

1400	1410
6,5	5,2

70 l	90 l
6,9 l	10 l
550 l	300 l