

# PRONOSTIC

## LANCIA THEMA 8.32

### L'ombre du Cavallino...

*Dans son discret sillage se profile la berline que jamais Ferrari n'a voulu produire. Mais la Théma "8.32" fut bien autre chose qu'un produit de substitution. Elitiste et conquérante, elle faillit bien devenir une référence suprême dans sa catégorie. Mais à quel prix ?*



DIDIER LAINÉ



**E**lle s'est modestement retirée de scène en 1992 après avoir conquis moins de 4000 clients très fortunés en 6 ans de carrière. Autant dire qu'il s'agit là d'un épiphénomène dans l'histoire de l'automobile italienne et même à l'échelle de Lancia.

De fait, la Thema 8.32 fut surtout un "vecteur d'image", un modèle-symbole installé au sommet de la gamme Lancia pour consacrer les nouvelles ambitions de la firme turinoise et surtout, sa prééminence au sein du groupe Fiat face à Alfa Romeo...

#### Déclinaison

Lancée en 1984, la berline Thema (issue d'une étude menée conjointement par Lancia, Fiat

et Saab) a chronologiquement succédé à la série Gamma. Sous une silhouette (signée Giugiaro) infiniment discrète, sinon décevante, la nouvelle Lancia dissimulait une conception technique des plus évoluées; et un large choix de motorisations (en 4 et 6 cylindres, essence ou diesel) révélait la volonté de ses concepteurs de conquérir une clientèle plus diversifiée que naguère, dans le segment supérieur du marché européen. Fort bien accueillie par la critique, en raison de son homogénéité, de sa distinction, de son raffinement et de ses qualités dynamiques, la Thema a connu dès ses débuts une diffusion en rapport avec son excellente image.

C'est en avril 1986 (et plus précisément dans le cadre du Salon de Turin) que la berline "8.32" a été présentée comme le nouveau "vaisseau-amiral" de la gamme Thema. Si elle n'eut jamais droit officiellement au double patronyme "Lancia-Ferrari", c'est bien ainsi que la presse l'a rapidement surnommée avec la complicité tacite des responsables du projet. Telle quelle, la nouvelle "Lancia-Ferrari" semblait ainsi vouloir combler indirectement les attentes d'une frange d'amateurs enclins à espérer une suite logique (en petite série) à la très convaincante berline "Pinin" (dévoilée en 1980) dont le caractère unique demeurerait le défaut le plus insupportable...

#### Un flirt très officiel

Pour autant, il y avait loin de cette "œuvre" majeure et majuscule à la berline Thema à laquelle on avait simplement greffé une très discrète grille de calandre "coupe-frites", outre de sublimes jantes à cinq "bâtons", un mince filet décoratif et un sobre becquet aérodynamique (incidemment escamotable) pour consacrer la présence ô combien suggestive du V8 Ferrari 3 litres "Quattrovalvole", sensiblement remanié dans sa partie haute pour mieux s'accommoder de cette nouvelle implantation en position avant-transversale.

Alerte et performante, la "8.32" avait cependant d'autres arguments à offrir que ses 240 km/h,

servis dans le feulement envoûtant de ses 215 chevaux de race. Entièrement revus à la hausse, l'équipement et la finition intérieure (à grands renforts de boiseries et de garnitures en cuir) marquaient bien le souci de ses parrains d'associer sportivité et prestige, dans une seule et même formule.

Ce cocktail technologico-élitiste avait cependant son prix : proposée à plus de 250 000 francs en 1986, la "Lancia Ferrari" faisait payer cher son exclusivité. A ce tarif particulièrement élevé (on frôlera même les 450 000 francs 6 ans plus tard...) correspondaient heureusement des prestations routières de tout premier ordre. Susceptible de frôler les 240 km/h en pointe, la "8.32" revendiquera des temps d'accélération tout aussi éloquentes (0 à 100 en 7 secondes environ et le km d.a. en 27 secondes à peine). Quant à son comportement routier, il se montrera à la hauteur de son tempérament. Agile, maniable et diablement vivante, la "8.32" se révélera l'une des berlines les plus pétillantes de sa catégorie à défaut de se ranger parmi les plus silencieuses (mais là n'était sans doute pas l'essentiel).

### Ecueils

Contrairement aux autres versions de la gamme Thema, porteuses d'une bonne image de fiabilité, en dépit de quelques maladies de jeunesse, la "8.32" souffrira dès ses

débuts d'une réputation de fragilité sous-entendant des interventions aussi fréquentes qu'onéreuses. Mais c'est surtout sa définition "figée" qui affectera le plus sûrement sa carrière. Pourtant, la "8.32" méritait d'évoluer, comme les autres Thema ; mais à partir de 1988 et à la faveur du lancement de la 2<sup>e</sup> série, le modèle devra s'accommoder d'une fâcheuse régression de sa puissance et donc, de ses performances, par la faute d'un pot catalytique mal digéré.

Affichant 205 chevaux seulement, la "8.32" du 2<sup>e</sup> type sera, dès lors, condamnée à faire de la figuration au catalogue, à très petite distance désormais de la nouvelle Thema Turbo 16 V (185 chevaux) à peine moins performante et beaucoup plus abordable. Un "sommets" sera d'ailleurs atteint en 1991 lorsque le prix de vente de la "Lancia-Ferrari" connaîtra une hausse soudaine de 80 000 francs pour s'établir à plus de 430 000 francs ! Abandonnée à son sort, la "8.32" demeurera néanmoins inscrite au programme de produc-

tion jusqu'en 1992, date à laquelle elle s'effacera définitivement au profit d'une nouvelle évolution de la Turbo 16 V dont les 205 chevaux DIN laisseront augurer des performances désormais très proches (235 km/h et 27,5 sec. au km d.a.) pour un prix inférieur de moitié ou presque...

### Le prix de la passion

Rare et exclusive, la Thema "8.32" demeure un cas d'espèce dans la production italienne contemporaine. Exigeante et relativement délicate, elle peut aujourd'hui encore offrir beaucoup à ses utilisateurs en contrepartie d'un budget d'entretien élevé. Sa confidentialité, son style, son caractère et son raffinement la réservent toujours à des amateurs d'un genre particulier. Certes, ses performances n'apparaissent plus guère exceptionnelles ; bien des berlines allemandes plus abordables sont ainsi susceptibles de proposer beaucoup mieux aujourd'hui dans un confort sensiblement supérieur. Mais on ne saurait juger la Thema "8.32" selon des critères d'appréciation trop rationnels. A ce jour, elle demeure en effet la seule berline 4 portes équipée d'un moteur Ferrari. A ce titre, elle mérite qu'on s'interroge sérieusement sur ses potentialités en collection. C'est une bonne nouvelle : les premiers modèles sont actuellement au creux de la vague et une enveloppe de 80 000 francs environ permet d'envisager l'acquisition d'un exemplaire "non catalysé" (1986 - 1987) en excellent état général et ayant bénéficié d'un entretien régulier. Un "ticket d'entrée" relativement accessible pour qui souhaite accéder au mythe Ferrari sans pour

autant renier sa famille et sans provoquer ses voisins outre-mesure. Cette cote "raisonnable" a, bien sûr, son corollaire : la "8.32", nous l'avons dit, exige d'être traitée avec soin, au point de venir parfois à bout de la passion des uns et du portefeuille des autres. Mais, en l'espèce, il faut savoir "déraison garder"...



### TECHNIQUE

#### LANCIA THEMA 8.32

**MOTEUR :** V8 à 90° ; 2927 cm<sup>3</sup> (81 x 71 mm) ; 4 soupapes par cylindres ; 2 x 2 ACT ; 215 ch DIN à 6750 t/mn (à partir de 1988 : 205 ch DIN, pot catalytique) ; 29 Mkg à 4500 t/mn (ou 26,8 Mkg) ; comp. 9,5 à 1.

**TRANSMISSION :** boîte à 5 rapports, traction avant.

**DIRECTION :** à crémaillère ZF servo-assistée.

**FREINS :** à disque (ventilés à l'avant) sur les 4 roues (avec servo et ABS).

**STRUCTURE :** carrosserie auto-porteuse.

**SUSPENSIONS :** AV : système Mac Pherson, bras inférieurs, barre antiroulis, ressorts hélicoïdaux. AR : système Mac Pherson, bras transversaux, barre antiroulis, ressorts hélicoïdaux.

**DIMENSIONS :** longueur : 4,59 m ; largeur : 1,75 m ; empattement : 2,66 m ; voies : 1,49 m / 1,48 m ; poids : 1 410 kg ; réservoir : 66 litres.

**PERFORMANCES :** 215 ch : 240 km/h env. ; km d.a. : 27" env. ; 205 ch : 235 km/h env. ; km d.a. : 27"5 env. ; consommation : 13/16 litres aux 100 env.

**PRODUCTION TOTALE :** 3971 ex. de 1986 à 1992 (dont 2472 non catalysés).