



Nel 1984 la Thema fu in grado di riscrivere i canoni della berlina medio-superiore imponendosi per doti estetiche e meccaniche. Tra le novità che maggiormente avrebbero contraddistinto il suo disegno, diventato immediatamente iconico, la fiancata liscia percorsa dal diedro che unisce visivamente i due fascioni paraurti e dà un senso di compattezza, l'assenza di "spalle"

Oggi il concetto di "ceto medio" si è sgretolato in chi si è omologato a una categoria più ampia e chi invece ostenta una ricchezza rarefatta e pacchiana; negli anni '80 invece, pochi ma azzeccati oggetti, contraddistinti da eleganza e sobrietà, sono subito in grado di fare "status symbol", rendendo chi li possiede una persona stimabile e socialmente affermata. E l'auto che, in Italia (ma fu anche la Lancia dell'era Fiat più apprezzata all'estero) ha rappresentato questo concetto meglio di qualunque altra, è la Lancia Thema: ci sono state vetture più belle di lei, più costose di lei, più potenti di lei ma lei, con quel mix di linea razionale ma raffinata, di meccanica robusta e collaudata, di contenuti sobri e mai ostentati, di confort e potenza filtrati da un comportamento stradale fedele e rassicurante, oltre a reincar-

nare in chiave contemporanea tutti i dogmi tradizionali Lancia, ha saputo riscrivere i canoni della berlina media proponendosi come l'auto giusta, al momento giusto. Così, mentre Valentino, Versace e Armani conquistano il mondo con le loro creazioni, la Lancia Thema diventa l'auto più alla moda, quella che tutti vogliono.

#### UN PROGETTO AMBIZIOSO E INTERNAZIONALE

Nel 1979 Vittorio Ghidella viene nominato AD di Fiat. Presto accorpa gli uffici sviluppo di Fiat e Lancia ma mantiene distinti i Centri Stile. Per Ghidella il rilancio del Gruppo dovrà passare dalla presentazione di due nuove ammiraglia, una a marchio Fiat, una a marchio Lancia e che nasceranno sulla stessa base: non è un mistero che, strutturalmente, Lancia Thema e Fiat Croma,



# ICONA CONTEMPORANEA

COMPIE 40 ANNI L'AMMIRAGLIA ITALIANA PER ECCELLENZA DEGLI ANNI '80. SEPPE SPOSARE I DESIDERATA DELLA TRADIZIONALE CLIENTELA LANCIA CON I GUSTI DELLA NUOVA RAMPANTE CLASSE MEDIA EUROPEA, DIVENTANDO IL SIMBOLO DI UN'EPOCA VICINA MA GIÀ COSÌ LONTANA.

*di Luca Marconetti - foto di Roberto Piccinini e Actualfoto Bologna*



che generano l'antiestetico scalino tra corpo e padiglione, il parabrezza e il lunotto incurvati e incollati, i cristalli laterali con guarnizione a filo carrozzeria e, soprattutto, l'assenza di gocciolatoi, celati dal profilo delle porte che avvolge lo spigolo del tetto. Per il servizio, da sinistra, I serie, II serie berlina e SW e III serie.

siano identiche, eppure non saranno la stessa auto. A differenza di molti suoi colleghi, infatti, Ghidella è uno che di auto ne capisce eccome e ne è appassionato: sa bene che, per la berlina della Casa di Borgo San Paolo è imperativo mantenere l'identità e la distinzione tipiche Lancia. Si sviluppa su questi presupposti il "Progetto Tipo 4", già nato nel settembre del 1978 e poi modificato da Ghidella per dar vita alle vetture alto di gamma, non solo di Fiat e Lancia ma anche della svedese Saab e, successivamente di Alfa Romeo.

Come nasce la collaborazione con l'ecclettica Casa scandinava? Ghidella, studiando i marchi tedeschi, si rende conto che, per trarre profitto da un modello di segmento E come la Thema, ci vogliono 150.000 esemplari/anno, obiettivo non raggiungibile

da Fiat e Lancia. Perché quindi non spartire gli utili con un'altra realtà interessata? Questa viene individuata nella Saab, grazie all'amicizia tra Agnelli e la famiglia Wallenberg proprietaria del marchio, in affanno con le vendite della sola 900 e bisognoso di un modello più importante; la collaborazione con gli svedesi, tra l'altro, oltre a dare all'operazione un respiro internazionale benefico per tutti, permetterà a Fiat di testare le vetture a temperature rigidissime e su fondi stradali proibitivi come neve e ghiaccio, facendo tesoro dell'esperienza dei tecnici Saab.

Infine poi, prima che si paventi il passaggio del Biscione da IRI a Fiat, alla cordata si aggiungerà Alfa Romeo per realizzare la sua nuova ammiraglia: il fatto di essere il primo modello nato sotto l'egida del Lingotto, nel 1987, è pura ironia della sorte. ➤





Il frontale della Thema I serie, pur mostrando un evidente family feeling con altri modelli del gruppo (Lancia Prisma, Fiat Uno e Regata), spicca per classe, personalità ed eleganza fuori dal tempo. L'esemplare del nostro servizio è una i.e. del 1987 in livrea Verde Petrol metallizzato.

Insomma, dal pianale Tipo 4 nasceranno Lancia Thema, Saab 9000, Fiat Croma e Alfa Romeo 164. Ma a inizio '80 il nome commerciale non è ancora deciso e lo sviluppo della grossa Lancia prosegue con la denominazione "Y9", sostituita poi dalla cifra "834".

La base del progetto è quanto di buono fatto con la Beta: trazione anteriore con motore trasversale in blocco col cambio, sospensioni a quattro ruote indipendenti con sistema McPherson e freni a disco. I primi esemplari dei 60 prototipi realizzati - un unicum, all'epoca, in Fiat - saranno infatti delle Beta con le carreggiate allargate e profonde camuffature. Rispetto a questo, però, il cahier de charges prevede anche un'unità a 6 cilindri e, soprattutto, un radicale passo avanti nei sistemi di verniciatura e di protezione dalla corrosione, imbarazzante tallone d'Achille della Beta.

Data la parentela con la Croma, la linea di assemblaggio viene installata a Mirafiori, invece che nello stabilimento Lancia di Chivasso (e tantomeno in quello storico di Borgo San Paolo), ciò per sfruttare i nuovi impianti di verniciatura, lastratura e montaggio. In verniciatura il problema della corrosione viene risolto pretrattando il 43% delle lamiere; la lastratura prevede 50% di punti di saldatura manuale e 50% robotizzati, incollaggio del padiglione, controlli dimensionali continui e utilizzo dei moderni "Robot Fenice" per misurare la rigidità del telaio; il montaggio avviene con un sistema automatizzato ma costantemente monitorato da tecnici specializzati che provvedono a continue e corpose check-list. Infine, prima di essere inviati ai concessionari, tutti gli esemplari vengono collaudati da personale formato direttamente dagli sviluppatori della vettura.

### THEMA I SERIE (1984-1988)

Il nome ufficiale vuol dire "tema" in tedesco, scelta che la dice lunga sulla destinazione commerciale del modello, così come in terra "germanofona" avverrà la grandiosa presentazione stampa di inizio novembre 1984, al Castello di Schönbrunn, nei pressi di Vienna, in Austria: giornalisti da tutta Europa vengono invitati a saggiare le doti e la modernità della nuova vettura, con una particolare quanto gustosa modalità, far provare prima il modello con motore benzina aspirato, poi quello sovralimentato, lasciando chi è al volante, sbigottito; tra poco vedremo perché.

Per il grande pubblico i veli si alzano al Salone di Torino dal 14 al 25 novembre, men-



La plancia della Thema, rivestita in ABS morbido al tatto, è razionale e pulita, con i comandi principali disposti attorno al pilota. Il volante è un piccolo capolavoro di design industriale. Un materiale pregevole ma robusto come l'Alcantara, non si era mai visto prima di allora su un'auto... Pur nella sua compattezza, la Thema è all'epoca la più abitabile della sua categoria. La visibilità, grazie all'ampia vetratura, fu giudicata dalla stampa, eccezionale.







Tra i concetti richiesti da Lancia e condivisi da Giugiaro nella definizione della carrozzeria, innovatività, originalità ma anche sobrietà e classicità, il tutto in un mix in grado di esaltare, anche alla vista, le doti telaistiche e meccaniche.

## LANCIA THEMA CLUB ITALIA, A TUTELA DELLA YOUNGTIMER CHE TUTTI VOGLIONO

Questo servizio è stato possibile grazie alla preziosa e puntuale collaborazione del Lancia Thema Club Italia, sodalizio aderente Lancia Club e Federato ASI che tutela il modello Thema in tutte le sue declinazioni e supporta i suoi proprietari sia nelle pratiche burocratiche, sia nella manutenzione e nel restauro. Inoltre organizza diversi raduni all'anno, uno nazionale e due, in primavera e prima di Natale, localizzati al nord, al centro e al sud. L'immagine che vedete qui, si riferisce alle celebrazioni per i 40 anni del modello al Mauto di Torino il 22 giugno scorso, con le conferenze degli ex progettisti Fiat di *Car&Giver* e la presentazione del libro di Marco Visani. [www.lanciathema.it](http://www.lanciathema.it)



tre subito dopo, si aprono gli ordini e la commercializzazione. Il design è una chiave di lettura del successo della Thema. A un primo sguardo distratto potrebbe assomigliare alla Prisma del 1982 e ad altri modelli del Gruppo Fiat (specialmente nel frontale a sviluppo fortemente orizzontale) ma le decise linee tese, i lamierati di cofani e portiere lisci, i paraurti a fascione in materiale plastico ben integrati, le doneranno, nell'insieme, un aspetto contemporaneo che fa della semplicità e della funzionalità il proprio fulcro pur senza tralasciare la classe, l'eleganza e la raffinatezza che da sempre distingue una vera Lancia. Questi, per altro, sono tutti concetti che caratterizzano il tradizionale approccio alla definizione di una vettura di Giorgetto Giugiaro, interpellato per la Thema dopo il successo di Panda, Uno e Delta: miscelandoli insieme, lo stilista piemontese arriva a un risultato che esula dallo stile automobilistico fine a sé stesso e si pone in dialogo con il design industriale, l'architettura, l'arte e le nuove tecnologie di disegno computerizzato. La Thema non è solo bella ma diventa immediatamente un'icona proprio per la sua linea classica e pulita, come lo saranno la lampada da scrivania "Tolomeo" di Artemide, gli occhiali da sole Persol mod.649, la macchina da scrivere portatile Olivetti Valentine di Ettore Sottsass o l'orologio Rolex Date Just.

Sottopelle, come già detto, si riprende lo schema di Beta e Delta a trazione anteriore con motore trasversale a sbalzo (4 cilindri inclinati in avanti di 21°). Rispetto a queste, però, l'avantreno presenta un telaio ausiliario che sostiene motore e sospensioni, a ruote indipendenti McPherson con triangoli inferiori. Anche dietro c'è un McPherson, con bracci trasversali paralleli e puntoni di reazione longitudinali; su entrambi gli assi ammortizzatori telescopici con molle elicoidali e barra stabilizzatrice. ➤



## LANCIA THEMA



Fari più sottili e fascianti, indicatori di direzione orizzontali fumé e mascherina più "morbida": basta poco, per fare della II serie la più bella e iconica della saga Thema. Richiedendo gli specchietti abbattibili elettricamente, si perde il caratteristico attacco a due bracci della I serie.

Fra le primizie tecniche l'impianto antibloccaggio dei freni ABS (in Casa inizialmente noto come "Antiskid") e le sospensioni posteriori autolivellanti (in caso di carico pesante mantengono l'assetto della vettura neutro), entrambi ottenibili a richiesta.

E i motori? Scartata l'opzione dell'asfittico 1.6 a carburatore destinato alla sola Croma, il motore base che equipaggia la "Thema i.e.", è il conosciuto 1995 cm<sup>3</sup> cosiddetto "Bialbero Lampredi" dal tipo di distribuzione, a due valvole per cilindro disposte su due alberi a camme in testa, e dal nome del suo ideatore. È in sostanza simile a quello della Trevi 2000 IE (che la Thema sostituisce, oltre alla Gamma), a iniezione elettronica Multipoint Bosch LE2-Jetronic integrata con l'accensione Marelli Digiplex e dotata di cut-off che taglia la mandata di benzina in decelerazione per ridurre i consumi, in grado di erogare 120 CV a 5250 giri/min e una coppia di 167 Nm a 3300 giri/min, sufficienti a farle raggiungere i 195 km/h e accelerare da 0 a 100 km/h in meno di 10 secondi, mentre la Trevi a malapena sfiorava i 180 km/h: merito dell'ottimo Cx di 0,32, ottenuto grazie a un'eccellente profilatura studiata nella galleria del vento e di un peso piuttosto contenuto di 1120 kg, 25 meno della Trevi e ben 200 meno della Gamma. Ma il 2 litri bialbero diventa un cavallo di battaglia sulla "Thema i.e. turbo", che riceve la sovralimentazione con turbocompressore Garrett T3 abbinata all'intercooler aria/aria. È la più sensazionale del gruppo: 166 CV a 5500 giri/min, coppia maggiorata del 50%, di 255 Nm a 2500 giri/min, 0-100 km/h in 7,2 secondi e 218 km/h di velocità massima. Ma non è tutto. Abbiamo parlato della reazione stupefatta dei giornalisti alla presentazione di Vienna: questa è causata dalla valvola overboost che, premendo a fondo il pedale dell'acceleratore, dopo aver avvertito il classico "clack" di fine corsa, permette un temporaneo (10/12 secondi) innalzamento della coppia fino a 284 Nm, generando il tipico "calcio nella schiena" che sarà una cifra stilistica di una delle più divertenti e prestazionali berline della sua epoca (su questa tecnologia, si baserà anche la prima campagna pubblicitaria della Thema, accompagnata dallo slogan "Il dominio della potenza"). Vengono infine installati due contralberi di equilibratura per ridurre al minimo le vibrazioni (presto estesi anche alla "i.e." aspirata), la quale cinghia produrrà quell'inconfondibile sibilo che avrebbe accompa-

La fiancata si riconosce invece per i nuovi inserti paraurti più alti, per gli stupendi cerchi in lega diamantati, ora anche da 15" e per le minigonne tipo 8.32: donano un tocco insolito che dà la sensazione di un assetto più basso e sportivo.





gnato tutte le Lancia sovralimentate degli anni '80 e '90. Da sottolineare che questo motore equipaggerà anche la Delta 4WD capostipite della leggenda, e non il contrario. Per i 2 litri benzina esportati, anche la marmitta catalitica: 7 CV in meno per la i.e., 15 per la i.e. turbo. Agli estremi della gamma poi, si pongono un'unità turbodiesel, ormai richiestissima dai cosiddetti "grandi camminatori" e una a 6 cilindri (per l'estero: in Italia, oltre i 2 litri, c'è l'IVA al 38%).

La "Thema turbo ds" è equipaggiata da un'unità di 2445 cm<sup>3</sup> prodotta dalla foggiana Sofim, monoalbero a precamera di combustione, iniezione indiretta Bosch e turbina KKK K26 e intercooler, in grado di erogare 100 CV a 4100 giri/min e una coppia di 217 Nm a 2300 giri/min, sufficienti a renderla la berlina a gasolio di serie più potente e veloce al mondo, con i suoi 185 km/h di punta.

La "Thema 6V", è dotata di un 2849 cm<sup>3</sup> a 6 cilindri disposti su un'insolita V di 90°, cifra stilistica delle unità PRV, acronimo di "Peugeot-Renault-Volvo", joint venture nata tra le omonime case per concepire un motore V8, il cui tipico angolo tra le bancate è appunto di 90° ma che poi avrebbe virato su un più parco e abbordabile V6 mantenendo l'angolatura originaria. Come mai sotto il cofano di una Lancia finisce un motore prodotto in Francia? Perché quel tipo di architettura, ritenuta dai progettisti necessaria per il prestigio della nuova ammiraglia, non esiste in Casa (l'Alfa Romeo non ha ancora portato in dote il suo V6 "Busso") e realizzarlo ex-novo sarebbe un investimento dissanguante. Meglio quindi rivolgersi a un'alternativa già pronta, collaudata e, per lo più, affidabile e raffinata: completamente in alluminio, dotato di un sofisticato albero motore con i perni di biella sfalsati di 30° per garantire l'uniformità delle combustioni tra le due bancate, di iniezione meccanica Multipoint Bosch K-Jetronic e accensione elettronica Marelli Digiplex, ha 2 valvole per cilindro



L'esemplare del nostro servizio, una II serie turbo 16v del 1989 in livrea grigio Quartz metallizzato, oltre al tetto apribile, presenta anche gli interni in Pelle Poltrona Frau blu. Eleganti e robusti gli inserti in rosa d'Africa su porte e plancia.

disposte su un albero per bancata mossi da catena ed eroga 150 CV a 5750 giri/min. Il cambio è il nuovo manuale a 5 marce C509 prodotto nello stabilimento Lancia di Verrone o due automatici, un AP a 4 rapporti per la 2.0 e uno ZF a 3 marce per la 6V.

Molto positive le prime impressioni dei lancisti e dei possibili acquirenti quando la vedono nei concessionari: all'aurea di eleganza contemporanea che pervade la Thema, si aggiunge la pregevole fattura degli interni (concepiti dall'architetto Dario di Camillo), dove si ripetono i medesimi concetti di razionalità abbinata a cura dei dettagli e sobrietà nel disegno espressi all'esterno. Attorno al posto di guida sono raccolti tutti i comandi principali, la strumentazione è completa, perfino ricca nelle versioni più potenti, è presente un computer di bordo che monitora il corretto funzionamento di tutti gli apparati mentre la gestione della climatizzazione e delle funzioni secondarie (fendinebbia, sbrinatori del lunotto, chiusura centralizzata porte, eventuali alzacristalli posteriori e specchietti elettrici) è affidata alla plancia centrale. Le ampie poltrone comode ma con fianchi profilati e l'accogliente divano posteriore con bracciolo (anche davanti a richiesta su i.e.), garantiscono spazio e confort da first class, sensazioni aumentate dalle generose e regolari superfici vetrate. Di prima scelta i materiali, che vanno dal piacevole velluto per i modelli base alla ciniglia "Ermenegildo Zegna" per quelli più esclusivi oppure, a richiesta, l'Alcantara, una nuova fibra sintetica elegante, fresca, piacevolissima al tatto e prodotta in Italia, mai vista in campo automobilistico, o la pelle nappa Poltrona Frau. Oltre alla già completa dotazione di serie che comprende servosterzo idraulico con valvola rotante (prodotto dalla TRW, in sostituzione della costosa e complicata idroguida ZF utilizzata su Beta e Gamma), mentre la i.e. ha la semplice scatola sterzo a passo variabile, alzacristalli elettrici anteriori e contagiri, la lista accessori prevede, fra gli optional più interessanti, riscaldatore o climatizzatore automatici, cerchi in lega (di serie su turbo i.e.), tergilavafari, tetto apribile elettrico, riscaldamento e regolazione elettrica dei sedili anteriori, perfino le poltrone posteriori singole regolabili elettricamente (solo per 6V). ➤

Le code di i.e. I serie e turbo 16v II serie a confronto. Sulla II (in primo piano) scompaiono le targhette, ora sulle fiancate, il porta-targa è in tinta vettura e i proiettori ora hanno frecce e luci di retromarcia sfumati di rosso.



La plancia con un accessorio raro quanto particolare, le "sospensioni a smorzamento controllato", introdotte sulla II serie. L'Automatic Climate System (mantiene autonomamente la temperatura impostata), realizzato con componenti Veglia-Borletti e Bosch, risulta moderno e funzionale ancora oggi. Fra gli optional che qualificano la Thema come un'ammiraglia vera i sedili elettrici e riscaldabili.







L'esemplare SW del nostro servizio è una II serie i.e. 16v del 1992, nella stupenda livrea Verde Derby metallescente. Rispetto alla berlina, la Station Wagon è, se possibile, ancora più signorile e borghese.

Il bagagliaio della Station wagon, nonostante l'inclinazione del lunotto, sfrutta la linearità del disegno per offrire un vano di carico immenso: l'ampio portellone si alza agendo sul comodo maniglione alla sua base. Per famiglie numerose, era ottenibile a richiesta un divanetto contromarcia per ospitare due bambini, così da poter comodamente viaggiare in 7 persone.



Della Thema arriverà anche la versione station wagon, prima vettura Lancia di questo tipo - se si eccettuano alcune realizzazioni in piccolissima serie su base Aurelia e Appia - e vettura capace di coniugare la praticità e la versatilità di un ampio portellone con la classe senza tempo e l'eleganza della berlina, esaltandone il confort e la vivibilità a bordo. Per realizzarla vengono messi in competizione Zagato, che realizza un panoramissimo terzo volume vetrato senza soluzione di continuità (perfino i montanti sono rivestiti in vetro fumé) e Pininfarina, il quale propone invece un profilo più lineare e sobrio: al posto del terzo volume c'è un ampio portellone che ne segue l'andamento, raccordato alle luci laterali. Conclude l'opera la preziosa e ricercata molura in alluminio spazzolato che

sovrasta le "grondaie" laterali e la cima del tetto. Alla fine verrà scelta quest'ultima proposta, anche perché Pininfarina, nel suo stabilimento di Grugliasco, è in grado di costruire l'auto intera. La prima serie, presentata nell'estate del 1986, è declinata nei due motori più richiesti, i sovralimentati a benzina 2.0 i.e. turbo e a gasolio 2.5 turbo ds. Rispetto alla berlina sono poco più pesanti e le prestazioni scendono appena.

**THEMA II SERIE (1988-1992)**

Verso la fine degli anni '80, il "prodotto Thema" si rinnova per offrirsi sempre moderno e all'avanguardia ma conservando i suoi punti forti. Presentata al Salone di Parigi del 1988, la Thema II se-

L'eleganza della linea è merito delle sapienti mani di Pininfarina, che lavora sul terzo volume inclinando portellone e finestratura allo stesso angolo del montante C. La molura in alluminio che riveste grondaie e fa da piccolo spoiler in cima al portellone, dona un ulteriore tocco di raffinatezza.







rie, da molti considerata la variante più bella e iconica della sua carriera, presenta uno stupendo frontale con proiettori rimpiccioliti e curvati verso le fiancate, indicatori di direzione orizzontali e fumé e una mascherina più esile ed elegante. Dal portello baule scompaiono le targhette identificative, che migrano sui nuovi fascioni paracolpi laterali (la scritta del modello) e sulla calandra (la motorizzazione), mentre cornice targa e specchietti sono in tinta vettura. Le borchie ruota hanno un nuovo disegno, così come i cerchi in lega - ora anche da 15" - interessati da un trattamento che dona loro una stupenda finitura diamantata.

Confermate le unità 4 cilindri 2 litri a due valvole per cilindro (versione "i.e.") e 6 cilindri PRV ("V6", quest'ultima dotata di iniezione elettronica Bosch LH2.2-Jetronic) mentre la proposta si arricchisce del 2 litri a 4 valvole per cilindro ("i.e. 16v"), con camere di combustione a geometria rivista e un aumento di potenza a 147 CV (normativa CEE) per l'aspirata, e a 181 CV a 6000 giri/min e 320 Nm di coppia a 2500 giri/min per la sovralimentata ("turbo 16v"), garantendole uno spunto sullo 0-100 da supercar, appena 7 secondi e una velocità massima di 225 km/h. Il motore a gasolio (turbo ds) cresce da 2445 cm<sup>3</sup> a 2500 cm<sup>3</sup> di cilindrata e da 101 a 118 CV di potenza. Ora anche in Italia si può avere la marmitta catalitica sulle unità a benzina.

Gli interni non cambiano ma ora sono rifiniti in legno di rosa d'Africa, un'essenza allo stesso tempo raffinata ma resistente, con la caratteristica trama porosa, piacevolissima al tatto, presente sulla parte inferiore della plancia e in cima ai pannelli porta. Leggermente riviste grafiche e forma della pulsantiera, nuovo il volante. Fra gli accessori vetri azzurrati Solextra (a richiesta), specchietti ribaltabili (di serie su V6), Servotronic (modifica l'intensità della servoassistenza allo sterzo col variare della velocità di marcia) e sospensioni a smorzamento controllato in grado di attutire le asperità del terreno con doppia modalità, "Auto" o "Sport", per renderle più reattive (da gennaio '90 inglobano l'autolivellante ➤



Senza stravolgerne la linea, un deciso maquillage rende la Thema III serie ancora attualissima e ambita. La mascherina ha i listelli cromati, il paraurti è ridisegnato e ospita fari fendinebbia e di parcheggio (occhio in manovra: sono introvabili!) oltre che un'ulteriore presa d'aria per il radiatore dell'olio.



Gli interni della III serie si riconoscono per pochi dettagli: una diversa pulsantiera del check computer e il tasto, fregiato dalla lettera "P", per le luci di parcheggio, prerogativa del modello.

Per la sua modernità e dinamicità, la III serie sarà da tutti ricordata come "Superthema". L'esemplare del nostro servizio è una 16v V.I.S. LS in livrea Verde Green Park di fine carriera, essendo di settembre '94.

La III serie è la prima a presentare modifiche sostanziali anche alla coda: il terminale di scarico è celato nel paraurti ridisegnato mentre il cofano bagagli ha perso le nervature delle prime due serie.







La Thema LX - qui un esemplare in livrea Blu Madras metallescente del 1992 - sarà la più lussuosa e prestigiosa della gamma, se si escludono gli allestimenti speciali 8.32 e Limousine. All'esterno si riconosce per la targhetta identificativa e i cerchi con borchia specifica.



L'allestimento LX presenta la selleria in Alcantara ghiaccio con impunture e la plancia rivestita in pelle della versione 8.32 (ma con inserti in legno più scuro). Il volante, in questo caso, è dotato di airbag. La bellissima strumentazione inserita in elementi tondi. Altra differenza dalla 8.32, sono le grafiche bianche anziché gialle.

e diventano "Sospensioni Intelligenti"). Il cambio automatico, disponibile a richiesta sui benzina aspirati e sul turbodiesel, è lo ZF 4HP18 a 4 rapporti (a 3 rapporto per la V6).

La station wagon, che presenta le novità estetiche e di allestimento della berlina, è ora disponibile anche con il 2 litri aspirato 16v.

La novità più importante della serie arriverà nel 1991 quando, per distinguersi dagli allestimenti normali, la nuova lussuosa Thema LX, disponibile solo 2 litri turbo, è riconoscibile dalla mascherina con listelli cromati e dai cerchi in lega con borchia recante la scritta "LANCIA" per intero, mentre all'interno adotta sedili, pannelli porta e plancia con strumenti circolari della 8.32 (ma rivestita di radica più scura). Tre i colori disponibili: i metallescenti Nero o Blu Madras o il pastello Verde York. Di serie presenta il volante in pelle a 4 razze di disegno inedito, la selleria in Alcantara grigia (in abbinamento con la tinta Verde York) o beige (con gli altri due colori), a richiesta in pelle nera Poltrona Frau (per tutte le tinte), ABS, sospensioni intelligenti e impianto stereo Clarion CRX 111 con carica-

tore da 6 CD tipo CDC 9300 alloggiato nel bagagliaio. Per averla è necessario un esborso extra di 20 milioni di lire, elemento che la rende la più rara delle II serie.

### THEMA III SERIE (1992-1994)

A otto anni dal suo lancio, la Thema è entrata nel cuore dei vecchi lancisti e ne ha conquistati di nuovi, facendo segnare il dato record di 336.000 esemplari prodotti. Così, si decide che prima della sua uscita di scena, godrà di un ultimo vigoroso maquillage che dà vita alla "Gamma '92" o "III serie" ma che tutti ricorderanno col soprannome di "Superthema". Questa volta gli ammodernamenti sono più sostanziali, anche al posteriore, finora pressoché invariato: i paraurti sono più massicci, fascianti e bombati, quello anteriore ospita quattro sottili proiettori, due fendinebbia e due utili luci di parcheggio attivabili con un tasto sulla plancia e la presa d'aria per il radiatore olio, mentre il posteriore ora cela il terminale di scarico; il portello baule perde qualsiasi venatura in





La linea è disegnata da Giorgetto Giugiaro, il quale ha dichiarato, in un'intervista contenuta nel libro "Lancia Thema berlina, Station Wagon e 8.32" scritto da Marco Visani per la collana "Le Vetture che hanno fatto la Storia" di Giorgio Nada Editore: "fu un disegno tutt'altro che complicato. Il progetto che diede origine alla Thema si risolse praticamente con nessuna discussione. Lo stile molto classico, era parte del cahier de charges".  
È così che nascono, semplicemente, i miti...



favore di un aspetto più pulito e raccordato, lo scudetto Lancia è incassato come una pietra preziosa al centro di un collier. Troviamo poi la rinnovata calandra con listelli cromati e le immancabili targhette identificative, che però ci suggeriscono un'ulteriore novità: la Thema è ora disponibile in quattro allestimenti (per dire il vero già introdotti a fine carriera della II serie insieme allo speciale LX): base, il sobrio LE, l'elegante LS e il lussuoso LX. Assistiamo alla comparsa dell'airbag guidatore, che porta in dote il volante a 4 razze con cuscino bombato della Croma. Le versioni d'attacco hanno gli interni in tessuto, più fresco e robusto rispetto al velluto e alla ciniglia delle serie precedenti. A livello meccanico, tantissime le novità. Innanzitutto l'adozione del poderoso e sinfonico V6 di 60° "Busso" (dal nome del suo progettista Giuseppe Busso) di origine Alfa Romeo, nella declinazione da 2959 cm<sup>3</sup> a 2 valvole per cilindro (un albero a camme in testa per bancata) e 171 CV a 5500 giri/min, dedicato alla clientela più esigente orfana del modello 8.32 (della quale qui non parliamo: lo abbiamo già fatto su La Manovella di dicembre 2016), che cesserà di esistere con la seconda serie. Ma per potenza, la vera sostituta della 8.32 è la nuova "turbo 16v", dotata di inedita

centralina Bosch M2.7 Motronic, geometria rivista per evitare il turbolag e favorire la spinta ai bassi regimi, overboost a due livelli ma soprattutto potenza portata a 201 CV a 5750 giri/min - come sulla Delta Evoluzione -, per una velocità di punta di 230 km/h. C'è poi la comparsa della tecnologia V.I.S. (Variable Induction System) sul 4 cilindri 2 litri 16 valvole: il percorso dell'aria nei condotti di aspirazione varia grazie a una valvola by-pass: alle alte velocità è più diretto, a quelle basse più tortuoso. Il risultato è un'ottimizzazione della turbolenza e quindi di coppia ed elasticità ai bassi regimi, e una crescita di potenza fino a 152 CV. Le benzina hanno tutte il catalizzatore trivalente con sonda lambda (rispondono alla normativa Euro 1) e, in alcuni mercati esteri, sopravvivono l'immarcescibile 2.0 i.e. 8v. Per 2.0 turbo e 3.0 V6 arriva il differenziale Viscodriva a giunto viscoso Ferguson, per ripartire meglio la coppia tra le ruote motrici. Invariata l'unità a gasolio di 2,5 litri. Le sospensioni sono modificate per ottenere un comportamento più piatto e con meno rollio mentre ora è possibile scegliere tra quattro tipologie: tradizionali, autolivellanti, a smorzamento controllato o "Intelligenti", che abbinano le due precedenti. Confermata la versione Station Wagon, con estetica e allestimenti della berlina ma ora disponibile anche 3.0 V6 e, da marzo 1994, l'unica a giovane dell'allestimento speciale "Fairway" (in abbinamento ai soli 4 cilindri diesel e benzina) ispirato al mondo del golf: tinta metallescente Verde Polo Green (cod. 312), interni in tessuto Principe di Galles grigio (cod. 107) e targhetta identificativa sulla plancia. Le ultime Thema lasciano i concessionari nei primi mesi del 1995. ■

*Un ringraziamento speciale al Club Officina Ferrarese del Motorismo Storico, specialmente nella persona del suo presidente Riccardo Zavatti, che ci ha permesso di realizzare il servizio fotografico che vedete in queste pagine, effettuato fra i monumenti principali di Ferrara, normalmente interdetti al traffico. Grazie per la preziosa disponibilità a Ernesto Biagioni, a Eugenio Totti con Stefano Tregnaghi, a Silvano Carraro, a Roberto Marata ma, soprattutto, a Franco Finatti.*