

THEMA



ATTIVA IL LETTORE
DI QR CODE
SU SMARTPHONE
E GUARDA IL VIDEO

Thema 3.0 V6
Multijet II Executive

€ 50.900

2.987 cm³

176 kW (239 CV)

V6 turbodiesel

Bollo: € 552,12



Rvecchi lancisti, i pochi sopravvissuti di una stirpe in via d'estinzione, difficilmente si riconosceranno nella nuova Thema. Troppo americana e senza alcun legame tecnico-stilistico con il modello originale, lanciato dall'ingegner Ghidella nel 1984. E ancor meno con le Lancia precedenti. Come dar loro torto? La nuova ammiraglia arriva da molto lontano, ma soprattutto è stata originariamente pensata e sviluppata per il mercato americano, dove, tra l'altro, viene venduta dalla Chrysler con un altro nome: 300.

Oggi sbarca in Italia con lo scudo Lancia sulla calandra in una versione aggiornata e modellata sui gusti europei. Un'operazione

"furba", che consente di ampliare la gamma, limitando i costi di sviluppo e progettazione, ma anche ad alto rischio, se dovesse rivelarsi soltanto una manovra commerciale. A maggior ragione, se si considera che le concorrenti di riferimento si chiamano Audi, BMW e Mercedes. A favore della nuova Thema c'è il prezzo, senz'altro competitivo: la versione turbodiesel Executive che abbiamo provato si acquista con circa 50.000 euro.

ESTERNO

Imponente - è lunga oltre cinque metri - e massiccia, specie con le gomme da 20 pollici che riempiono i voluminosi passaruota, si caratterizza per la linea di cintura alta e la coda molto

spigolosa. Davanti, il frontale è più morbido, quasi interamente occupato dall'enorme mascherina a barre orizzontali, che divide i due fari bi-xeno con luci diurne a Led. Inutile cercare richiami stilistici che riconducano la nuova Thema alle Lancia del passato, e per la verità nemmeno a quelle attuali. Dimensioni, proporzioni dei volumi e singoli dettagli estetici sono evidentemente frutto di un modo di interpretare l'auto che è estraneo alla nostra cultura automobilistica.

POSTO GUIDA

L'atmosfera diventa più familiare appena si prende posto al volante. Le abbondanti dimensioni interne, tipiche delle auto americane, disorientano ancora

Il profilo è importante, con linea di cintura alta e forme scolpite, che ne sottolineano l'impostazione a tre volumi. I grandi passaruota e i cerchi da 20" rendono l'aspetto molto aggressivo



un po', ma la differenza di classe è inconfondibile. Lo si vede dalla scelta dei materiali, dal loro accostamento, dalla cura del dettaglio (anche se non tutti, per la verità). La porta è enorme e ha la caratteristica di aprirsi di quasi 90°, rendendo particolarmente comode salita e discesa anche alle persone di grande stazza e scarsa agilità; ma con un limite, da non sottovalutare: per poter arrivare alla maniglia dall'interno, bisogna sporgersi con tutto il tronco fuori dall'abitacolo. E pur esibendosi in questa acrobazia, solo i più alti riescono ad afferrare la porta. Sarebbe bastato prevedere un blocco parziale intermedio della cerniera più marcato, per consentire a tutti di rag-

giungere agevolmente l'appiglio.

Richiusa la porta, aggiustati sedile e volante con millimetrici movimenti elettrici e allacciata la cintura, regolabile in altezza, non si ha la sensazione di essere avvolti in un "vestito" fasciante, come accade sulle berline tedesche di ultima generazione. Intorno al conducente c'è molta più aria. Il sedile è accogliente, ma non ha una profilatura troppo marcata. Consente un ottimo appoggio alle gambe e offre un buon sostegno alla schiena, ma contiene poco in curva e non è perfettamente centrato.

In compenso, è molto comodo e rivestito con una robusta pelle Nappa traspirante, ventilata e riscaldabile. Di morbida pelle con vistose cuciture anche i ri-



I fari bi-xeno si auto-orientano in curva. Gli abbaglianti si disattivano incrociando altre vetture



I proiettori anteriori integrano luci diurne a Led, tecnologia utilizzata anche per quelli posteriori



ACCESSORI PRINCIPALI

(in euro)

| | Thema |
|--|--------------|
| • Prezzo di listino | 50.900 |
| • Prezzo della vettura provata | 53.400 |
| • Abs ed Esp | di serie |
| • Airbag frontali, laterali e a tendina | di serie |
| • Airbag per le ginocchia del guidatore | di serie |
| • Autoradio Alpine con lettore Cd | di serie [1] |
| • Cambio automatico | di serie |
| • Cerchi di lega da 20" | di serie |
| • Climatizzatore automatico bi-zona | di serie |
| • Divano abbattibile | di serie |
| • Fari allo xeno adattativi e di svolta | di serie |
| • Fari fendinebbia | di serie |
| • Interni di materiale pregiato | di serie |
| • Navigatore satellitare Garmin | di serie |
| • Sedili anteriori a regolazione elettrica | di serie |
| • Sedili anteriori riscaldati e ventilati | di serie |
| • Sedili posteriori riscaldati | di serie |
| • Safety tech pack | di serie [2] |
| • Sensori di parcheggio anteriori e posteriori | di serie |
| • Telecamera posteriore | di serie |
| • Tergiproiettori | di serie |
| • Tetto panoramico apribile elettricamente | 1.500 |
| • Tendina parasole posteriore elettrica | di serie |
| • Vernice metallizzata | 1.000 |
| • Volante regolabile elettr. in altezza e profondità | di serie |

In rosso: presente su vettura provata. Note: [1] impianto Harman Kardon con 19 altoparlanti; 1.500 euro; [2] sistema anticollisione, controllo automatico della velocità, copertura radar angoli ciechi dei retrovisori, segnalazione passaggio auto nella zona posteriore con retromarcia inserita.

vestimenti della plancia, impresiosità da inserti di pregiato legno, di cui si è fatto abbondante uso anche sul mobiletto centrale. Davanti al conducente s'illumina il quadro strumenti, costruito attorno a due grandi indicatori cilindrici d'ispirazione motociclistica (tachimetro e contagiri), separati al centro dal display del computer di bordo e integrati da altri due strumenti circolari più piccoli (temperatura acqua e livello carburante).

INTERNI

Le dimensioni sono extralarge, come tradizione costruttiva degli americani, ma nel caso della nuova Thema lo spazio è stato sfruttato con maggior razionalità. Non c'è sovrabbondanza di volumi, specie nelle zone dove risultano superflui, ma l'abitabilità è degna di un'ammiraglia di

cinque metri. Davanti c'è notevole libertà di movimento e nessun rischio d'incrociare i gomiti; idem dietro se si è in due, anche se il tetto spiovente all'altezza del lunotto riduce lo spazio sopra la testa (nel nostro caso qualche centimetro, oltre tutto, lo ruba il tetto apribile panoramico). Viaggiando in cinque, il grosso tunnel sul pavimento disturba chi siede in mezzo, già penalizzato dalla forma poco accogliente del sedile nella zona centrale: lo schienale, in particolare, per integrare il bracciolo estraibile, non è sufficientemente modellato in modo da offrire adeguato sostegno. In compenso, si può abbattere del tutto, o solo parzialmente, per collegare l'abitacolo al bagagliaio e ampliarne la capacità. La forma, però, non è regolare: le sospensioni posteriori penetrano ab-

Grande berlina a trazione posteriore, comoda e riccamente equipaggiata, offre un discreto feeling di guida. È ben sostenuta da un V6 che garantisce coppia in abbondanza





Sulla console
si trovano solo
i comandi del
climatizzatore
e quelli dell'impianto
audio. Molte funzioni
sono richiamate anche
sul display del navigatore

L'eleganza e il gusto di una vera aristocratica

Per l'abitacolo della Thema si è fatto largo impiego di pelle. Il pregiato materiale riveste la plancia, i sedili, il volante e, in parte, anche la console centrale e i pannelli porte. Non solo: qua e là, a riscaldare l'atmosfera, fa capolino anche il legno. Nell'insieme, all'interno dell'ammiraglia italo-americana traspare una sobria eleganza, dove il lusso non è mai troppo ostentato. Ben fatti anche gli accoppiamenti con gli altri materiali impiegati e gli accostamenti di colore. D'effetto l'illuminazione del quadro strumenti (1), sempre visibile tra la corona bicolore e le razze del volante, su cui sono raccolti i comandi del controllo della velocità e della distanza di sicurezza dal veicolo che precede (su quella di destra) e quelli di computer di bordo e telefono (su quella di sinistra). In testa alla console centrale campeggia il grande display touch screen (2) del navigatore Garmin e del sistema Uconnect® con altre funzioni infotelematiche. Attraverso le varie schermate si possono gestire o impostare numerosi dispositivi della vettura. Oltre al volante e al sedile (dotato di memorie e d'irrigidimento lombare), si regola elettricamente anche la pedaliera, attraverso un piccolo tasto sul fianco del cuscino (3). Gli schienali del divano posteriore sono abbattibili separatamente e integrano un bracciolo estraibile, ma non è previsto, nemmeno a richiesta, lo skisac (4). In genere lo spazio è abbondante, ma chi siede al centro viene infastidito dal mobiletto appoggiato sul tunnel della trasmissione. E i più alti possono toccare con la testa, almeno sulla nostra versione, equipaggiata col tetto panoramico elettrico (optional da 1.500 euro), che però dà grande luminosità all'abitacolo (5).







Un'americana che veste italiano

Nell'allestimento Executive, la plancia è completamente rivestita di pelle Poltrona Frau® e impreziosita da inserti di vero legno. Al centro, il grande display touch screen da 8.4" con cui gestire il navigatore e le altre funzioni del sistema Uconnect®



CONSUMO MEDIO

Omologato 13,8 km/l
Rilevato 9,1 km/l

Bassa emissione CO₂

| OMOLOGATO | | | | RILEVATO | | |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------|
| A | B | C | D | E | F | G |
| Fino a 100 g/km | da 101 a 141 g/km | da 141 a 170 g/km | da 171 a 190 g/km | da 191 a 240 g/km | da 241 a 301 g/km | Oltre 301 g/km |

Alta emissione CO₂

Malgrado le dimensioni, la nuova Thema si muove con inaspettata agilità. E anche il carattere è piuttosto brillante. Molto buona la frenata, ma è soprattutto il confort a fare la differenza

bondantemente nel vano e un marcato rigonfiamento della parte sottostante la cappelliera riduce l'altezza sfruttabile. Sotto il pavimento, infine, parte dello spazio è occupato dalla batteria e dal kit di riparazione dei pneumatici. Quanto all'apertura dello sportello, è possibile dal posto guida o dall'esterno con un tasto nascosto nella terza luce di stop (o col telecomando).

PRESTAZIONI

La punta massima di oltre 230 orari non è un dato di particolare interesse, considerando limiti e traffico. Più significativo lo 0-100 in 7,6 secondi, specie per una turbodiesel con la stazza della Thema. Altrettanto indicativi i buoni tempi in ripresa, complice, in questo caso, il cambio automatico (di serie), che malgrado una pigrizia intrinseca non è d'impaccio al generoso V6 turbodiesel da 239 cavalli (c'è anche la versione da 190).

CONSUMO

Di media fa 9 km con un litro di gasolio. Poco? In assoluto, probabilmente sì. Il giusto, se consideriamo la massa abbondante, la superficie frontale e il cambio automatico. Eppure l'Audi A6 3.0, in condizioni analoghe, ma col fardello della trazione integrale, consuma il 30% in meno.

SU STRADA

Siamo ancora lontani dal piacere di guida offerto dalle concorrenti tedesche di pari categoria. Questa Thema non trasmette lo stesso feeling sporti-

vo di una BMW 530d, non segue le traiettorie con la precisione di una Mercedes E350 CDI e non ha la compattezza e la sincerità di risposta di un'A6 3.0 TDI a trazione integrale. Tuttavia, nell'insieme sopporta bene la notevole massa, si muove con sufficiente destrezza, imposta e segue le traiettorie con fedeltà. Lo sterzo è un po' troppo pesante a bassa velocità (e in manovra), ma riesce a trasferire un buon feedback. Il rollio è relativamente contenuto e l'appoggio in curva sicuro. Così come la frenata, potente, ben modulabile e, soprattutto, efficace su ogni fondo.

CONFORT

Pur essendo stata reinterpretata per adeguarne le doti stradali ai gusti europei, la Thema ha conservato una notevole morbidezza, anche sulle sconnessioni più accentuate. E, quanto a silenzio, dentro l'abitacolo non ha davvero nulla da invidiare alle ammiraglie tedesche. Un plus da non sottovalutare in questa categoria. ●●●●

© Riproduzione riservata



La scheda del collaudatore

Maurizio Gianì

FACILITÀ DI GUIDA

Buona, nonostante la stazza

FEELING IN PISTA

Accettabile

INSERIMENTO IN CURVA

Preciso

GRIP

Niente male

STABILITÀ

Recupera con progressione

SENSIBILITÀ FRENI

Pedale spugnoso

INTERVENTO ESP

Mai invasivo

D'italiano c'è solo il motore

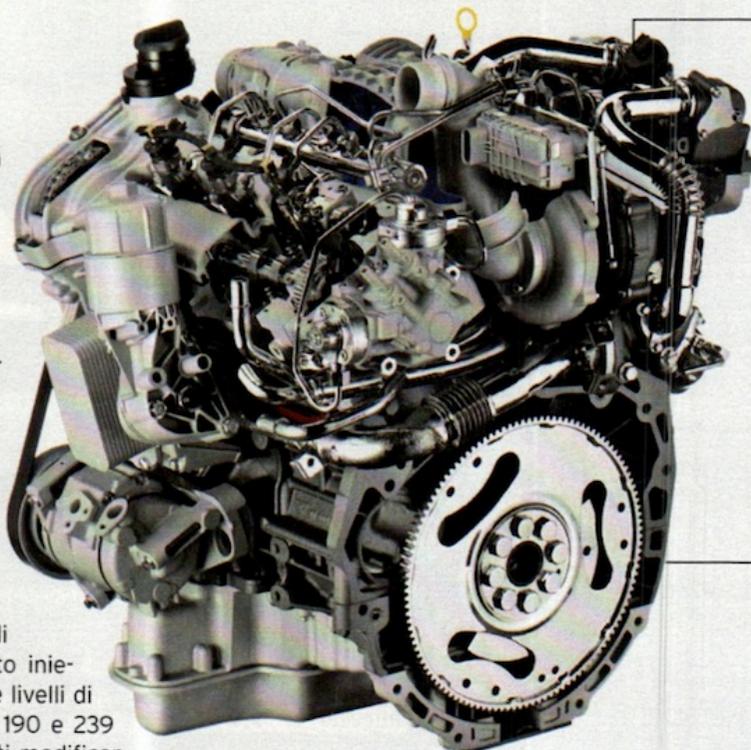
Dopo più di quarant'anni dall'uscita di scena della Flaminia, la Thema segna il ritorno di una berlina Lancia a trazione posteriore. E la base meccanica è di buon livello, grazie a una piattaforma rigida e a sospensioni dallo schema sofisticato: doppi quadrilateri all'avantreno, mentre dietro l'articolazione prevede i bracci multipli.

MULTIJET ATTO SECONDO

Se il corpo vettura è a stelle e strisce (anche se l'auto viene prodotta in Canada), il propulsore è "made in Italy", dato che si tratta del V6 tre litri sviluppato dalla VM Motori di Cento (FE), di cui la Fiat possiede da quest'anno il 50% delle azioni. Questa

unità, montata anche sulla Jeep Grand Cherokee, presenta caratteristiche moderne, pur se non inedite, quali il basamento di ghisa a grafite compatta, la coppa olio di alluminio con funzione strutturale e l'iniezione diretta Multijet II a 1.800 bar, in grado di compiere fino a otto iniezioni per ciclo. I due livelli di potenza disponibili, 190 e 239 cavalli, sono ottenuti modificando solo la gestione elettronica.

A listino c'è anche un propulsore a benzina, il V6 Chrysler

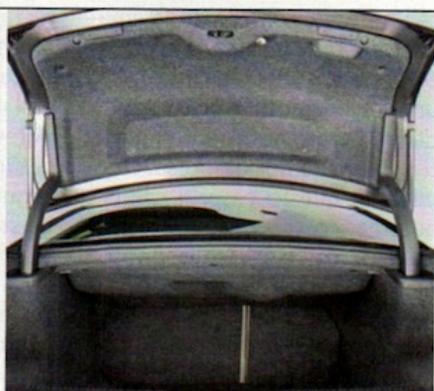


Il V6 di 2.987 cm³ da 239 cavalli è prodotto dalla VM Motori di Cento (FE) e viene spedito nello stabilimento Chrysler di Brampton (Canada), dov'è montato sull'automobile

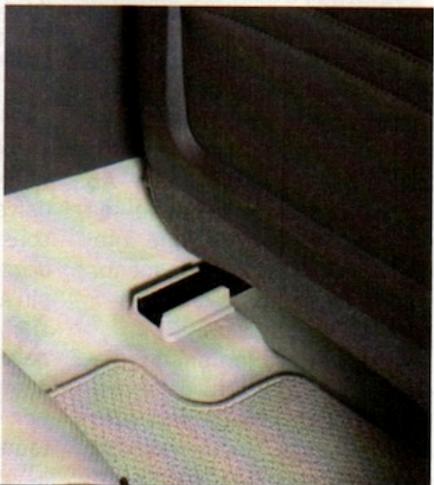
La qualità

Qualche imperfezione in mezzo a tanto lusso

A colpo d'occhio l'abitacolo della Thema è appagante, ma osservando con attenzione si notano alcuni dettagli sotto tono. La plancia è lussuosa, grazie al rivestimento di pelle e agli inserti di legno, ma stona un po' l'ampio spazio che la separa dai pannelli porta. Anche lo sportello del cassetto portaoggetti non chiude perfettamente di lato, e al suo interno la lampadina della luce di cortesia non è coperta dalla gemma di plastica trasparente. Ben fatte le protezioni delle guide dei sedili, così da non rovinare le scarpe di chi siede dietro, e il rivestimento integrale del bagagliaio; in quest'ultimo, però, spicca l'assenza di un riparo per lo scontrino di aggancio del cofano. Ben curata anche l'insonorizzazione, con guarnizioni delle porte complete: sono sigillate pure le luci tra gli sportelli e i parafranghi anteriori. Inoltre, nel vano motore (protetto da una guarnizione perimetrale) spicca il rivestimento dei duomi delle sospensioni, con pannelli fonoassorbenti. La scocca non presenta difetti di stampaggio, mentre le saldature a punti dei parafranghi posteriori, visibili a bagagliaio aperto, sono irregolari, al pari di quelle delle porte posteriori. Uniformi, invece, anche se non proprio ridotti, i giochi tra le parti fisse e mobili della scocca.



Da sopra, in senso orario: i duomi della sospensione anteriore dispongono di un rivestimento fonoassorbente; il vano bagagli è completamente rivestito, anche sotto la cappelliera; le guide dei sedili sono ben protette con carter di plastica, per non rovinare le scarpe dei passeggeri



CARATTERISTICHE TECNICHE fornite dal costruttore

Lancia Thema 3.0 V6 Multijet II Executive

• **Motore:** anteriore longitudinale, diesel - 6 cilindri a V di 60° - Alesaggio 83 mm - Corsa 92 mm - Cilindrata 2.987 cm³ - Potenza max 176 kW (239 CV) a 4.000 giri/min - Coppia max 550 Nm da 1.800 a 2.800 giri/min - Blocco cilindri di ghisa, teste di lega leggera - 2 assi a camme in testa per bancata - 4 valvole per cilindro (catena) - Iniezione diretta common rail, turbocompressore a geometria variabile e intercooler. • **Trasmissione:** trazione posteriore - Cambio automatico a 5 marce. • **Pneumatici:** 245/45ZR20 99Y - Kit di riparazione. • **Corpo vettura:** berlina 3 volumi, 5 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, doppi quadrilateri deformabili, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci multipli, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Freni a disco autoventilanti, Abs ed Esp - Sterzo a cremagliera, servocomando elettroidraulico - Serbatoio 72 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 305 cm - Carreggiata anteriore 162 cm - Carreggiata posteriore 164 cm - Lunghezza 507 cm - Larghezza 190 cm - Altezza 149 cm - Massa 1.963 kg, rimorchiabile 1.996 kg - Bagagliaio 462 dm³. • **Prodotta a:** Brampton (Canada).

Pentastar di 3.6 litri da 286 cavalli, abbinato al cambio automatico ZF a otto rapporti. Questa trasmissione per ora non è disponibile col diesel, accoppiato a un cinque marce, sempre automatico. Lo sterzo dispone di assistenza elettroidraulica: così si riducono i consumi mantenendo

do il feeling delle idroguidate. La sua taratura, al pari di quella delle sospensioni e della gommatratta, è più orientata al confort sulle versioni Gold e Platinum, mentre la Executive propone regolazioni più sportiveggianti.

Roberto Boni

© Riproduzione riservata

L'esame in officina
Cambio olio agevole, ma che spesa!



È improbabile che i possessori della Thema si occupino della piccola manutenzione; comunque il controllo dei livelli e l'eventuale rabbocco sono alla portata di tutti. Nessun problema neanche per il cambio dell'olio e del filtro: quest'ultimo è a portata di mano, una volta rimossa la copertura di plastica del motore. Il carter contiene ben 9,2 litri di lubrificante, che va sostituito al più tardi dopo 20.000 km o un anno. I proiettori sono dotati di luci allo xeno o a Led, e conservano le lampade tradizionali solo per alcune funzioni. Ai lati del vano motore si notano gli attuatori per il sollevamento del cofano in caso di urto contro i pedoni (nella foto in basso, a destra). Una volta sollevata la vettura e rimosse le ruote, si possono osservare le pregevoli sospensioni anteriori a quadrilatero alto (in basso, a sinistra), prive però di parti di lega leggera, che si trovano invece in alcuni bracci del multilink posteriore. Ben fatta la protezione del sottoscocca, che si estende fino al retrotreno e contribuisce a ridurre la rumorosità.

| Verifica | Facile | Media | Difficile |
|-----------------------------------|--------|-------|-----------|
| Sblocco cofano motore | ■ | | |
| Controllo e rabbocco olio motore | ■ | | |
| Sostituzione olio motore e filtro | ■ | | |
| Rabbocco liquido refrigerante | ■ | | |
| Riempimento liquido lavavetri | ■ | | |
| Accessibilità batteria | | ■ | |
| Accessibilità fusibili | | ■ | |
| Sostituzione lampade anteriori | - | - | - |
| Sostituzione lampade posteriori | - | - | - |
| Accessibilità attrezzi e scorta | - | - | - |



Da sopra, in senso orario: l'ampio gioco tra plancia e pannelli porta; la lampada del portaoggetti non è protetta; le saldature irregolari dei parafranghi dietro

| Esterno | |
|--------------------------------|-------|
| Superfici carrozzeria | ★★★★☆ |
| Giochi e profili | ★★★★☆ |
| Scocca | ★★★★☆ |
| Insonorizzazione e guarnizioni | ★★★★☆ |
| Interno | |
| Materiali e accoppiamenti | ★★★★☆ |
| Sedili | ★★★★☆ |
| Funzionalità | ★★★★☆ |



PROVA SU STRADA PRESTAZIONI RILEVATE SULLA PISTA DI VAIRANO (PV) DAL CENTRO PROVE DI QUATTORRUOTE

VELOCITÀ E REGIMI

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Massima (km/h) | 234,007 |
| Regime a velocità max (giri/min) | 3.950 in D |
| Regime a 130 km/h (giri/min) | 2.200 in D |
| Scarto tachimetrico a 130 km/h (%) | 1,0 |

CONSUMI - Percorrenze in D

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Velocità in km/h | km/litro |
| 90 | 17,2 |
| 100 | 15,6 |
| 130 | 11,6 |
| 160 | 8,7 |
| Resistenza a 100 km/h (kW/CV) | 20,8/28,2 |
| Rendimento a 100 km/h (%) | 31,3 |

MEDIE D'USO - Percorrenze (autonomia)

| | |
|------------------|---------------|
| Tipo di percorso | km/litro (km) |
| Città | 7,5 (543) |
| Statale | 10,1 (724) |
| Autostrada | 10,7 (773) |

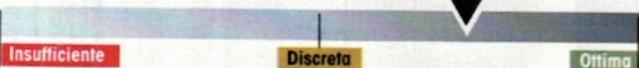
Media generale **9,1 (657)**

Discreto

Tutto sommato, non ci si può lamentare. Le percorrenze sono accettabili in autostrada, specie tenendo conto della stazza. Grazie anche al cambio automatico, la Thema è meno parsimoniosa sui percorsi urbani.

ACCELERAZIONE

| | |
|--------------------------|------------------|
| Velocità in km/h | Tempo in secondi |
| 0-60 | 3,3 |
| 0-100 | 7,7 |
| 0-130 | 12,6 |
| 0-160 | 20,2 |
| 400 m da fermo | 15,5 |
| Velocità d'uscita (km/h) | 144,2 |
| 1 km da fermo | 28,6 |
| Velocità d'uscita (km/h) | 182,1 |


RIPRESA in D - A min/max carico

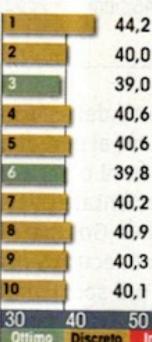
| | |
|---------------------------------|------------------|
| Velocità in km/h | Tempo in secondi |
| 70-90 | 2,8/3,0 |
| 70-100 | 4,1/4,5 |
| 70-120 | 7,2/7,9 |
| 70-160 | 16,3/18,0 |
| 1 km da 70 km/h | 25,6 |
| Velocità d'uscita km/h | 185,4 |
| 30-60 in III (prontezza motore) | - |


FRENATA

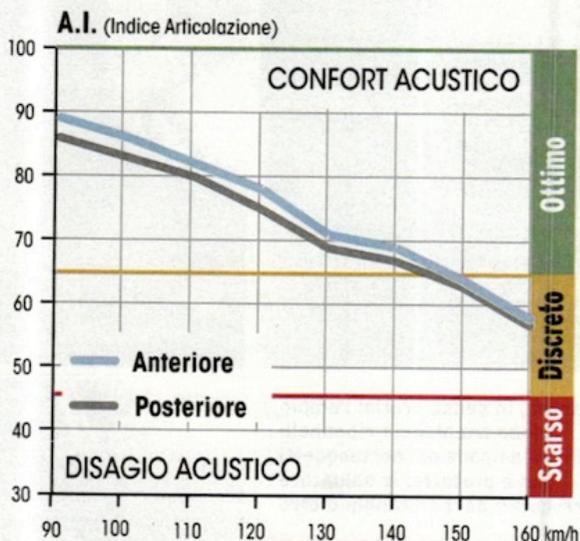
| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Spazio d'arresto (decelerazione) | |
| Velocità in km/h | metri (g) |
| 100 (a min carico) | 41,7 (0,94) |
| 100 (a max carico) | 44,2 (0,89) |
| 100 (a max carico a caldo) | 40,1 (0,98) |
| 180 (a min carico) | 122,1 (1,04) |
| 100 (su asfalto asciutto + pavé) | 47,9 (0,82) |
| 100 (su asfalto bagnato + ghiaccio) | 92,0 (0,43) |


RESISTENZA FRENI

Spazio d'arresto in metri (10 frenate da 100 km/h a pieno carico)



La Thema frena molto bene. Su fondo asciutto, gli spazi d'arresto sono decisamente buoni. Proporzionalmente, l'impianto risulta persino più efficace sui fondi sconnessi e a bassa aderenza: tutto bene sulla pavimentazione in pavé, nessun problema con due ruote sul marmo bagnato (effetto ghiaccio). Discontinuo, invece, il comportamento nei test di affaticamento a pieno carico: la prima frenata è lunga, poi migliora nettamente: da 100 all'ora ci si ferma anche in meno di 40 metri.

CONFORT ACUSTICO


Come conferma l'andamento della curva dell'Indice di Articolazione (qui sopra), dentro l'abitacolo il disturbo acustico è piuttosto contenuto: livelli di rumore bassissimi fino a 150 km/h, ma si resta lontano dalla zona rossa anche a velocità superiori. Il V6 VM risulta ben isolato anche al minimo e nei primi minuti di funzionamento, quando il tipico battito del turbodiesel di norma è più presente. D'altro canto, il rotolamento dei pneumatici e la componente aerodinamica risultano ben contrastati. Nella pagina accanto, il grafico con le sollecitazioni (moderate) sopportate dal conducente sullo sconnesso.

PROVE DINAMICHE - Tenuta di strada e stabilità

Accelerazione laterale (g) -

Cambio di corsia su bagnato (km/h) 92

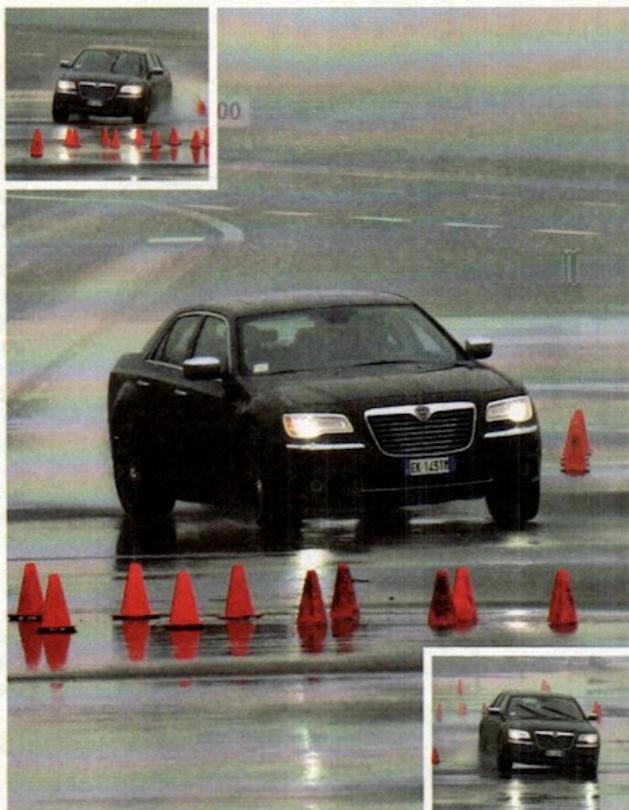
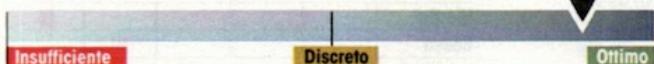
Cambio di corsia in rettilineo (velocità km/h) -

Cambio di corsia in curva (km/h) -

Una gran bella sorpresa, il comportamento della nuova Thema nelle manovre di emergenza. L'ammiraglia italo-americana cambia traiettoria con spostamenti rapidi e precisi, manifestando un moderato rollio. Molto sicure, in particolare, le reazioni nel doppio cambio di corsia sul bagnato.

Una manovra che la vettura supera con progressività, senza mai impegnare il collaudatore, per merito della risposta dello sterzo. Dopo l'inversione di rollio, l'iniziale sottosterzo si trasforma in un sovrasterzo controllabile, che aiuta a superare l'ostacolo. Importante il contributo del controllo di stabilità, che interviene in modo lineare e non è mai troppo invasivo: resta quindi un discreto margine d'intervento al conducente nella gestione dello sterzo. La Thema conferma le sue ottime doti stradali anche sull'asciutto, dove giocano un ruolo determinante geometria e taratura delle sospensioni.

Cambio di corsia su bagnato



RUMOROSITÀ

Velocità in km/h

50 (su asfalto)

50 (su asfalto drenante)

50 (su pavé)

dB(A)

55,0

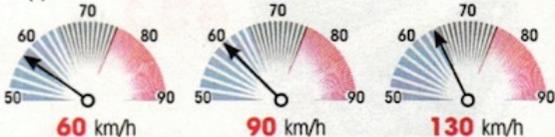
62,7

72,0

Max in accelerazione

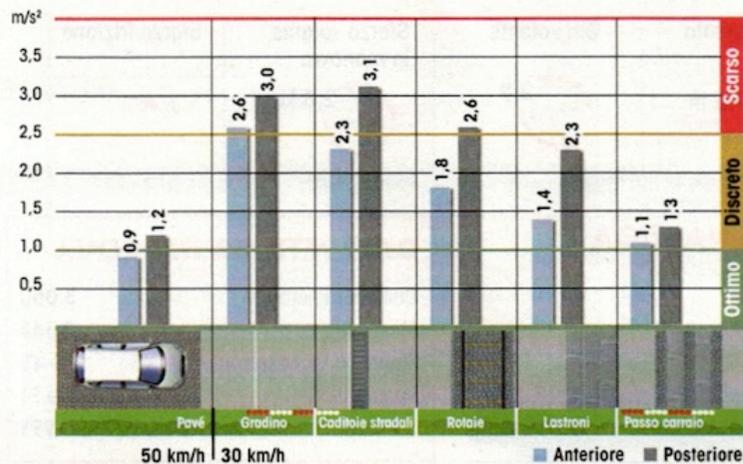
70,2

dB(A)



L'intensità del rumore non è mai troppo accentuata: i decibel misurati sono contenuti, anche in forte accelerazione e col motore al massimo dei giri. Nel complesso, la Thema è più silenziosa di diverse berline tedesche.

CONFORT SOSPENSIONI



GIRO PISTA



MIGLIOR TEMPO

1'27"60

MIGLIOR CONCORRENTE
Audi A6 3.0 TDI 1'24"95

- Acceleratore a fondo
- Acceleratore parzializzato
- Frenata

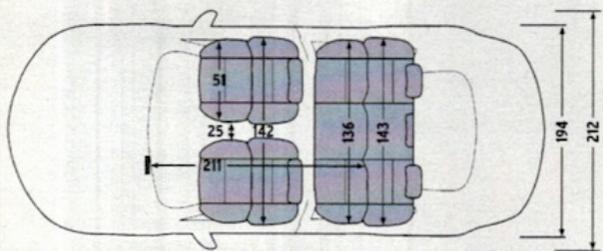
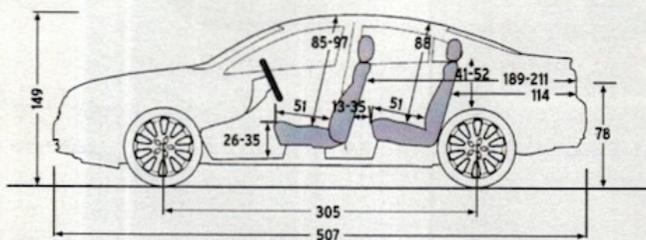
☀ Pista asciutta

🌡 Temperatura aria 12 °C

🌡 Temperatura asfalto 14 °C

Impacciata tra i cordoli? Nemmeno tanto. Anzi, grazie al moderato rollio e al soddisfacente feedback dello sterzo, gira con una discreta disinvoltura e senza particolare affanno. Soffre un po' soltanto sulle chicane e nei rapidi cambi di direzione. E non l'aiuta la lentezza del cambio, specie in uscita dalle curve. La frenata è molto efficace; solo un po' spugnoso il pedale.

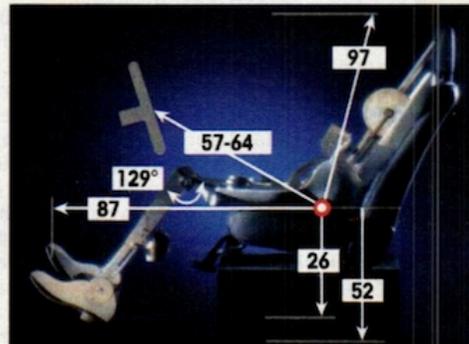
ABITABILITÀ misure in centimetri



Dietro ci saremmo attesi qualcosa in più, soprattutto in quanto a spazio per la testa, considerando le abbondanti dimensioni esterne e il passo. Inoltre, sul divano posteriore ci si può allargare a piacere (a livello delle spalle ci sono ben 143 cm), ma per allungare bene le gambe, ci vorrebbe qualche centimetro in più. E chi siede al centro deve anche fare i conti con il grosso tunnel della trasmissione.

POSTO GUIDA misure in centimetri

Tutte le regolazioni sono elettriche, compresi gli aggiustamenti della pedaliera. Il sedile è molto ampio, comodo, ma non molto profilato. Si può gestire anche la rigidità lombare dello schienale e non manca la possibilità di memorizzare le posizioni più frequenti.

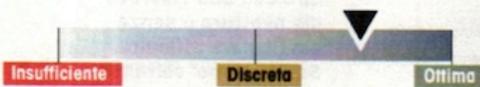
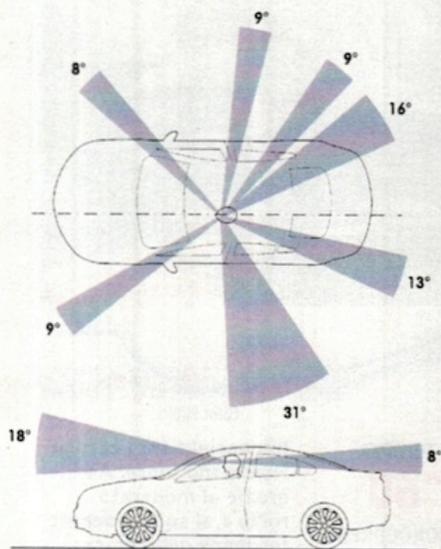


| | Insuff. | Suff. | Discreto | Buono | Ottimo |
|-------|---------|-------|----------|-------|--------|
| Alto | | | | | ■ |
| Medio | | | | | ■ |
| Basso | | | | ■ | |

VISIBILITÀ

angoli bui misurati col laser: 96°

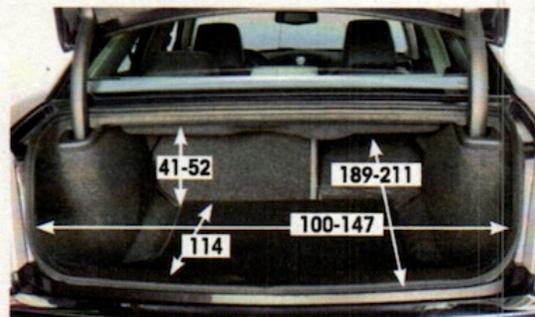
Gli ingombri si valutano con una buona approssimazione e senza dover fare i conti con angoli bui importanti. In retromarcia, la forma del lunotto crea qualche disagio cui rimediano, in parte, la telecamera e i sensori di parcheggio.



BAGAGLIAIO

misure in centimetri

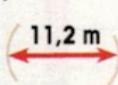
Lo spazio disponibile è abbondante, ma non straordinario: ci sono berline più piccole con quasi 500 litri di capacità. Per di più, il vano non ha una forma regolare: si restringe vistosamente in profondità e la zona sotto la cappelliera presenta delle protuberanze, che ne riducono l'altezza. Non è previsto un vano per il passaggio di colli lunghi (skisac) attraverso il poggiatesta. Sotto il pianale, ci sono il kit di riparazione e la batteria.



CAPACITÀ
453 litri

AGILITÀ IN MANOVRA

Diametro sterzata tra muri



Buono

Giri volante



Buono

Sforzo volante in manovra



Sufficiente

Sforzo frizione



-

AERODINAMICA

Cx stradale

Cx 0,357



DATI VETTURA IN PROVA

| | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Chilometri percorsi | 3.050 |
| Massa (kg) | 2.148 |
| Ripartizione massa ant./post. (%) | 55-45 |
| Pneumatici | Goodyear Eagle F1 245/45 ZR20 99Y |



PAGELLA

| | Thema | |
|---------------------|-------|--|
| POSTO GUIDA | ★★★★☆ | Ha tanto spazio intorno e si adatta a tutti con regolazioni elettriche, anche della pedaliera. |
| PLANCIA E COMANDI | ★★★★☆ | Elegante la plancia di pelle. Molti comandi si richiamano sul touch screen centrale. |
| STRUMENTAZIONE | ★★★★ | Quadranti cilindrici di ottima leggibilità e ben illuminati. Informazioni standard più computer. |
| CLIMATIZZAZIONE | ★★★★☆ | Impianto bi-zona di notevole efficacia, con bocchette regolabili anche dietro. |
| VISIBILITÀ | ★★★★ | Nessun problema davanti e di lato. Dietro, invece, la forma del lunotto è penalizzante. |
| FINITURA | ★★★★ | La scelta dei materiali è curata: pelle e legno in abbondanza. Imprecisioni di montaggio. |
| ACCESSORI | ★★★★☆ | Nell'allestimento Executive la dotazione è completa. Limitato il pacchetto di optional. |
| DOTAZIONI SICUREZZA | ★★★★☆ | Ha sette airbag, incluso quello per le ginocchia del pilota, e tutti i dispositivi più moderni. |
| ABITABILITÀ | ★★★★ | C'è spazio in abbondanza, ma dietro chi siede in mezzo è infastidito dal tunnel centrale. |
| BAGAGLIAIO | ★★★★☆ | Capacità discreta, forma del vano irregolare, soglia d'accesso ampia. Schienale ribaltabile. |
| CONFORT | ★★★★☆ | L'abitacolo è silenzioso, anche a velocità elevata, e ben isolato dalle sconnessioni. |
| MOTORE | ★★★★ | Assolve molto bene al suo compito. Ha coppia e cavalli a sufficienza ed è equilibrato. |
| ACCELERAZIONE | ★★★★ | Vista la massa, non può avere ambizioni sportive, ma si rivela comunque brillante. |
| RIPRESA | ★★★★ | Favorita dalla presenza del cambio automatico, che esalta l'elasticità del motore. |
| CAMBIO | ★★★ | Cinque marce con convertitore di coppia, non rapidissimo, ma abbastanza dolce e preciso. |
| STERZO | ★★★★ | Pesante a bassa velocità, trasmette un buon feedback ed è abbastanza pronto. |
| FRENI | ★★★★☆ | Molto buoni gli spazi d'arresto, anche sui fondi più difficili e a pieno carico. Niente fading. |
| SU STRADA | ★★★★ | Risente appena delle dimensioni importanti. Buon feeling, moderato rollio, tenuta ok. |
| CONSUMO | ★★★ | Di media fa i 9 km/l. Considerate massa e Cx, non si poteva pretendere di più. |
| PREZZO | ★★★★ | Le tedesche costano di più, specie se si attinge ai ricchi pacchetti di optional. |
| GARANZIA | ★★ | Due anni canonici sulla meccanica, senza limite di chilometraggio, tre sulla verniciatura. |

IN SINTESI

Non può vantare il Dna di una vera Lancia. Per essere considerata tale le mancano l'anima, lo stile "made in Italy" e la trazione anteriore. Eppure, fa piacere ritrovare il mitico scudetto sulla calandra di una grande ammiraglia. E, per la verità, non solo quello: per esempio, l'eleganza degli interni, il confort e, a sorpresa, una piacevole guidabilità, seppur non ancora a livello delle migliori tedesche. Più care, ma anche meglio rifinite.

★ Insufficiente ★★ Sufficiente
 ★★★ Discreto ★★★★ Buono
 ★★★★★ Ottimo ☆ Vale 1/2 stella

PREGI



Frenata efficace. Se la cava bene anche con bassa aderenza.
Confort elevato, da vera ammiraglia. Molto silenziosa, isola bene gli occupanti anche sui terreni più sconnessi (tombini e dossi).

DIFETTI



Si fa fatica a richiudere la porta anteriore dall'interno: è lunga e ha un angolo di apertura elevato. **Cambio abbastanza lento nella selezione delle marce (solo cinque).** Inoltre non prevede nemmeno comandi al volante.

www.quattroruote.it/forums/provesustrada.cfm