

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

44



LANCIA THEMA 8.32 - 1986



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Si profila il cambio della guardia

L'infelice esito dell'avventura sportiva in Formula 1 esaspera latenti tensioni all'interno della proprietà e prelude alla cessione della Lancia a Carlo Pesenti, formalizzata nel giugno del 1956.

La ricerca di un risultato clamoroso in grado di consolidare la sua leadership aveva condotto Gianni Lancia a sacrificare la produzione ordinaria a tutto vantaggio del reparto corse, con pesanti riflessi sugli equilibri interni dell'azienda. Una condizione puntualmente riflessa dai bilanci, che dimostrano chiaramente come nei primi anni Cinquanta, malgrado vi fosse la consapevolezza della necessità di adeguare gli impianti della Lancia alle pressioni del mercato per far fronte alla concorrenza e rafforzare la presenza sui mercati esteri, gran parte delle risorse furono invece assorbite dalla messa a punto delle vetture da gara o destinate a spese di immagine.

Fra queste ultime, rientrava la costruzione dell'imponente grattacielo sul quale, a 70 metri dal suolo, svettava il nome Lancia. Posto in prossimità dello stabilimento e a cavaliere della via che porta il nome del fondatore, avrebbe dovuto consentire l'accorpamento degli uffici in un unico edificio, liberando spazio per un'espansione delle officine. Tale disegno aveva una sua razionalità, ma probabilmente sarebbe stato saggio non dirottare altre risorse, aggravando ulteriormente l'indebitamento aziendale



Sopra, 26 luglio 1955. Le Lancia D 50 da Formula 1 vengono caricate sui camion della Ferrari, dopo il ritiro dalle corse deciso da Gianni Lancia.

Nonostante troppe scelte avventate, la situazione della Lancia non era tuttavia compromessa. Non era però un segreto che i rapporti all'interno della proprietà non erano più pacifici come un tempo. Nel 1953, un settimanale ad alta tiratura aveva pubblicato la notizia, subito smentita, della vendita della Lancia: "Siamo in grado di affermare", scriveva "Il Tempo", "che la vecchia e gloriosa fabbrica torinese non è più proprietà della famiglia Lancia. Un forte gruppo capeggiato da un notissimo industriale ha concluso le trattative per il trapasso del pacchetto azionario". Le cose non stavano così, anche se l'uscita di scena della famiglia era evidentemente nell'aria

Due anni più tardi, nel 1955, nonostante una flessione



dell'utile lordo industriale, il bilancio si era chiuso con un modesto utile. Ma la situazione complessiva e il livello di indebitamento evidenziavano un momento difficile, mentre si moltiplicavano i segnali di sfiducia da parte della proprietà, anche se la situazione dei conti non era drammatica.

L'avvocato Aldo Panigadi, che a quel tempo ricopriva l'incarico di amministratore delegato (che avrebbe conservato fino al 1958), ricorda come la Lancia godesse ancora di una discreta autonomia finanziaria: "a dire il vero di soldi ce n'erano ancora". Malgrado questo, "Gianni capì che occorreva dare un volto nuovo alla produzione [...] ristrutturare l'armamento dell'azienda fattosi troppo antiquato". A far precipitare la situazione furono probabilmente le tensioni all'interno della famiglia.

Una volta presa la decisione di vendere le sue azioni (e di conseguenza cedere ad altri il controllo della società), Gianni si affidò a Panigadi, di cui conosceva le ampie relazioni di affari. Secondo la testimonianza dello stesso Panigadi, il giovane Lancia gli disse: "Trovami qualcuno che mi acquisti la baracca. Sono stufo [...]. Io parto per il Brasile". Tuttavia, nel gettare la spugna, ebbe cura di aggiungere: "Cerca qualcuno a Milano", un modo indiretto per esprimere il desiderio che la sua azien-



da non finisse nelle braccia del suo più potente rivale torinese. Ma anche in questo caso si trattava solo di un appuntamento rinviato. Panigadi probabilmente sapeva già a chi rivolgersi. Il suo studio a Milano era nello stesso palazzo nel quale si trovava il quartier generale dell'industriale e finanziere bergamasco Carlo Pesenti, e i due uomini erano da tempo in relazioni di affari. In breve tra i due fu raggiunto un accordo.

Pesenti desiderava entrare in un settore come quello dell'auto in prorpente sviluppo e non aveva problemi di liquidità grazie alla posizione di quasi monopolio nel settore del cemento. Inoltre dall'acquisto della Lancia si riprometteva di ricavare non solo profitto ma anche prestigio.

A conti fatti l'acquisto della Lancia gli "costò meno di dieci miliardi" di lire. Una cifra modesta che si spiega con la fretta di chiudere e con i contrasti all'interno della vecchia proprietà, evidenziati dal fatto che le due sorelle di Gianni, Anna Maria ed Eleonora, non vollero cedere le loro quote, rimanendo azioniste di minoranza della società fino al 1958.

In alto, il moderno grattacielo Lancia costruito a Torino nel 1955.

A sinistra, l'industriale e finanziere bergamasco Carlo Pesenti (a destra) divenuto azionista di maggioranza della Lancia nel 1956.

Professione campione

In otto anni di corse le Lancia Appia Zagato trovarono una forte opposizione dalle Fiat 1100 TV/Z e dalle Fairthorpe, ma nelle gare in pista e in salita dominarono sempre, conquistando 11 titoli tricolori.

La carriera agonistica delle Lancia Appia con carrozzerie speciali iniziò il 4 maggio 1957 con l'atto formale della Csaì (Commissione sportiva automobilistica italiana) che le omologò nella categoria Gran Turismo. Una settimana dopo alcune Appia carrozzate in alluminio da Zagato e da Motto corsero la Mille Miglia in gara soprattutto fra loro. Infatti un gruppo di concessionari Lancia si era impegnato a ordinare un buon numero di esemplari al carrozziere che avesse piazzato meglio le sue vetture. Alla fine Rocco Motto, specialista torinese dell'alluminio, dichiarò con una punta di polemica: "Ho perso, però le mie macchine hanno corso con i motori normali mentre Zagato ha fatto preparare i motori delle sue". Giustificazioni a parte, la classifica fu spietata. Le Appia GT carrozzate da Zagato conquistarono i primi tre posti nella classe 1100 Gran Turismo con Luciano Mantovani, Enrico Anselmi e Giorgio Lurani. La prima carrozzata da Motto si classificò sesta con Mario Enrico Coda dietro l'Appia Zagato di Giovanni Studer e la Fiat 1100 TV/Z di Carlo Coppo.

La Mille Miglia diede lustro e legittimazione alle forme delle Appia GT di Zagato, che da allora divennero le principali antagoniste delle Fiat 1100 TV Zagato. Le Fiat prevalsero in diverse occasioni, ma alla fine i risultati complessiva-



Sopra, la Lancia Appia GT di Natale Cotelli in gara il 7 settembre 1957 nella Coppa Intereuropa a Monza. Lo stesso pilota il 18 agosto aveva vinto la classe nella salita Trapani-Monte Erice alla media di 78,717 km/h.

mente migliori li ottenne Enrico Anselmi che si aggiudicò il primo dei dieci campionati italiani delle Lancia Appia nella Categoria Gran Turismo 1100 cc. Nel 1958 la battaglia fra le Fiat 1100 TV/Z e le Lancia Appia GT fu ancora più combattuta. Il 19-20 aprile l'Appia di Mario Costantini fu battuta dalle Fiat nel Giro di Sicilia, ma cinque giorni dopo, nel Trofeo Vigorelli, a Monza, l'Appia di Guidotti tenne dietro tutte le Fiat. Il verdetto fu di nuovo a favore delle Fiat il 27 aprile nella gara in salita Rimini-San Marino, quando le 1100 TV/Z di Carlo Coppo e Paolo Galli costrinsero al terzo posto l'Appia di Elio Zagato, ottimo pilota oltre che carrozziere. Nello stesso giorno però la Lancia Appia di Hurnet ottenne un ottimo nono posto assoluto nella salita spagnola di La Rabassada. Il 1° giugno brillarono di nuovo le Fiat nella salita della Consuma, occupando i primi tre posti di classe. Vinsero le Fiat anche il 15 giugno



Sopra, 22 giugno 1958. La Lancia Appia GT di Giorgio Tosi alla partenza della gara in salita Varese-Campo dei Fiori. Sotto, 26 aprile 1959. La Lancia Appia GTE di Giovanni Kerschbaumer vinse la classe nella salita Rimini-San Marino.

nella salita Varese-Campo dei Fiori. Poi il 23 giugno nella Mille Miglia, che quell'anno si corse come una gara di regolarità con brevi ma decisivi tratti di velocità, tornarono al successo le Appia, che con Giovanni Bandini e "White" si classificarono prima e seconda di classe. Lo stesso 23 giugno "Bred" (Elio Zagato) vinse la 6 Ore Esso a Vallelunga davanti alle Fiat 1100 TV/Z di Paolo Galli e Teodoro Zecoli. stabilì inoltre il nuovo record sul giro.

La battaglia fra le Fiat 1100 TV/Z e le Appia GT fu incerta e appassionante fino alla fine e il Campionato si concluse il 4 novembre con l'arrivo in volata fra la 1100 di Carlo Coppo e l'Appia di "Bred". Arrivarono al traguardo appaiati. Il ricorso al fotofinish premiò Coppo, ma Elio Zagato diventò campione ai punti. La sua gioia però durò poco perché ci si accorse che la sua partecipazione al Campionato era incompatibile con la nomina giunta a metà stagione a membro effettivo dell'Associazione Nazionale fra le Industrie Automobilistiche e Affini.

Il 1959 si aprì con la brillante prestazione internazionale delle Appia GTE di Harry Blanchard/Charles Callahan e di Peter Baumberger/Warren Rohlfis/Walter Cronkite nella 12 Ore di Sebring che si corse il 21 marzo negli Stati Uniti. Nel Campionato italiano le Appia trovarono una residua, ma forte opposizione dalla Fiat 1100 TV/Z di Teodoro Zecoli, che ben preparata e ben guidata vinse le salite Stallavena-Boscochiesanuova, Mosson-Tresché Conca e Veglio Mosso-Mosso Santa Maria. Ma vinse molto di più Giovanni Kerschbaumer, che con un'Appia GT prototipo che prefigurava la GTE s'impose nella Mille Miglia, nella Rimini-San Marino, nella Coppa Sant'Ambroeus, nella 6 Ore Esso a Vallelunga, nella Cividale-Castelmonte, nella Bolzano-Mendola, nella Trento Bondone, nella Trieste-Opicina e nella Sassi-Superga.

Con un'altra Appia prototipo che anticipò la GTE vinse molto anche Enrico Agostini, che fu secondo a San Marino e nella Trieste-Opicina, ma vinse la Coppa della Consuma, la Coppa della Sila, la Garessio-San Bernardo, la Frascati-Rocca di Papa, la Aosta-Pila, la Coppa Inter Europa a Monza e la Pontedecimo-Passo dei Giovi. Gli altri lancisti che si misero in evidenza furono Enrico Tuccan



Sotto, 18 agosto 1961, Quattro Ore di Pescara. La Lancia Appia Sport dell'imprenditore napoletano Corrado Ferlino, grande figura di sportivo. A destra, la Lancia Appia GTE di Cesare Fiorio, primo classificato il 10 novembre 1961 nella Coppa Intereuropa davanti a Ferlino, che realizzò il giro più veloce.



che vinse la Frascati-Tuscolo, "Comar" che s'impose nella Coppa Nissena e Gregorio Rizzotti che con una sorprendente Appia Convertibile Vignale vinse la Passo Rigano-Bellolampo. Dato il maggior numero di vittorie, il Campionato italiano divenne un fatto personale fra Kerschbaumer e Agostini. Furono premiati entrambi: l'altoatesino vinse il Campionato della Classe 1100 GT, Agostini vinse il Campionato della Montagna.

Nel 1960 il protagonista assoluto della classe 1100 Gran Turismo fu Herbert Demetz che spesso con la sua Appia GTE preparata da Ernesto Prinoth a Ortisei ottenne tempi migliori rispetto a quelli di vetture di cilindrata superiore. Al-

A destra, 7 aprile 1963. Umberto Porcu concentratissimo sulla sua Lancia Appia GTE prima della partenza della gara in salita Stallavena-Boscochiesanuova.



A sinistra, 26 maggio 1963, Salita Bologna-Passo della Raticosa. La Lancia Appia Sport di Silvano Stefani, che fu campione italiano della Classe 1150 GT per due anni consecutivi nel 1962 e nel 1963.





Sotto, 19 aprile 1964. Imola, Trofeo Shell. Mario Casula, pilota gentileman e concessionario Lancia in Sardegna, si classificò a due secondi dal vincitore Giovanni Marini e firmò il giro più veloce in 2'25"6 alla media di 124,045 km/h con la sua Lancia Appia GTE. A sinistra, la Lancia Appia Sport di Giovanni Marini vincitore di classe 19 aprile 1964 a Imola nel Trofeo Shell con il tempo di 24'40"6 alla media di 121,983 km/h.

Alec Mylonadis iniziò a importare le Fairthorpe, piccole spider con motori Triumph carrozzate di plastica, e cercò di dar notorietà al semi-sconosciuto marchio con le corse. Il suo pilota di punta, Gabrio del Torre, prese in ogni modo una bella lezione dal giovane Cesare Fiorio, che vinse a man bassa e alla fine si aggiudicò meritatamente il Campionato italiano di classe. Demolita ogni resistenza delle Fairthorpe, le Appia GTE dal 1962 in poi in pratica rimasero sole in campo nazionale nella Classe GT 1150. A questo punto la cosa più difficile diventò trovare il numero di partenti minimo per formare la classe in ogni gara, e avere quindi diritto ai premi di gara e ai punti del Campionato italiano. Fra gli ultimi affezionati alfieri del modello ricordiamo Alessandro Ferretti, "Oras", Riccardo Carafa, Luciano Massoni, Angelo Bonaccorsi,



Sotto, 28 marzo 1965, Coppa Gallenga. La Lancia Appia Sport di Enrico Romanini primo di classe in 5'42"2 sui 10,8 km che dal Lago di Castelgandolfo salgono alla Madonna del Tufo. Alla fine dell'anno Romanini diventò campione italiano della Classe 1150 GT e campione italiano della Montagna nella stessa classe.

Corrado Ferlaino, Leo Cella, Piero Frescobaldi, Giampiero Moretti, Mario Casula, Silvano Stefani, campione italiano GT 1150 nel 1963, Giovanni Marini, campione italiano GT 1150 nel 1964, Enrico Romanini, campione italiano GT 1150 nel 1965, Carlo Fabri campione italiano della Montagna GT 1150 nel 1965, tutti su Appia GTE preparate a Roma dal "Sor Gino" De Sanctis. A proposito del 1965 ricordiamo che le Appia trovarono una nuova concorrente nella Simca-Abarth 1150 di Luigi Pozzo, che tuttavia vinse solo in un paio d'occasioni e alla fine si classificò quinto nel Campionato italiano con soli 17 punti.



Ammiraglia rampante

Classe Lancia e grinta Ferrari nella lussuosa e veloce Thema 8.32. Nacque nel 1986 dalla collaborazione che aveva vinto il titolo di campione del Mondo di Formula 1 nel 1956 e tre titoli mondiali Rally negli anni 1974, 1975 e 1976.



A sinistra, una delle primissime Lancia Thema 8.32. L'immagine sportivamente discreta della vettura era sottolineata dalla calandra a maglie quadrate, dalle ruote di 15 pollici con cerchi in lega a cinque razze, dalle bandelle laterali, dalle cornici dei vetri in metallo brunito, dai retrovisori con due bracci, dai filetti gialli e neri sulla linea di cintura e dai marchietti con la scritta 8.32 su fondo giallo.



A sinistra, la gamma dei colori della Thema 8.32 prevedeva le tinte esclusive metallizzate Rosso Winner, Nero, Blu Blizzard, Grigio Quartz e Verde Reflex. Sotto, la Lancia Thema 8.32 con lo spoiler posteriore esteso. Fu questa la prima vettura di serie dotata dell'alettone estraibile. L'inserimento era azionato dal pilota mediante un comando elettrico. La Casa consigliava di attivarlo per le velocità superiori ai 120 km/h.



A fianco, una Lancia Thema 8.32 con l'alettone in posizione di riposo.

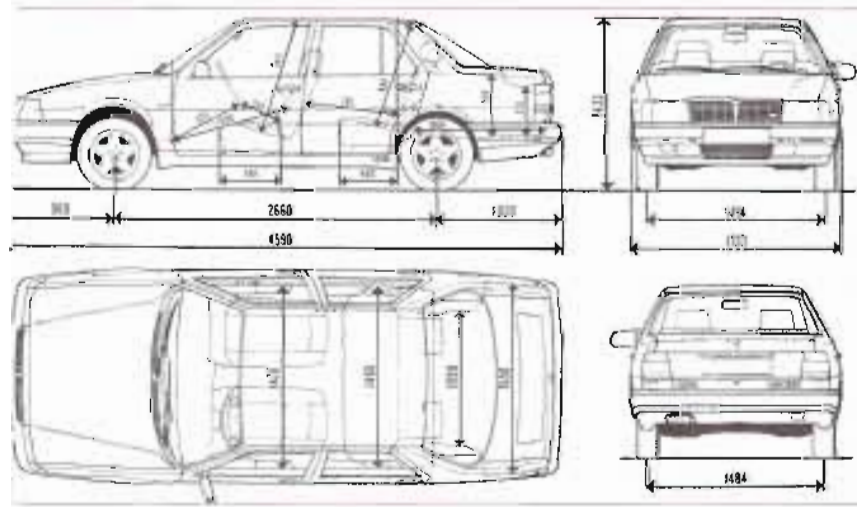


Sotto, a sinistra, le principali dimensioni della 8.32. Rispetto alle altre Thema la versione 8.32 era leggermente più larga e decisamente più bassa.

nuove ruote di 15" con il design a cinque razze d'ispirazione Ferrari. L'impianto frenante fu potenziato portando a 284 mm il diametro dei dischi anteriori autoventilanti e integrandolo con il sistema ABS di serie. La dotazione di serie comprese il

servosterzo, che a richiesta si poteva integrare con il dispositivo Servotronic a irrigidimento progressivo. Definita la meccanica, l'atten-

zione si spostò sul corpo vettura per portarlo a livelli di assoluta eccellenza per qualità estetica, materiali, lavorazioni e finiture. Il disegno della carrozzeria rimase quello della Thema. Mantenne quindi il riuscito stile di Giorgetto Giugiaro aggiornato nei dettagli per sottolineare il carattere insieme raffinato e sportivo della vettura. Nel frontale la modifica più evidente fu la calandra con la griglia a maglie rettangolari come le Ferrari da corsa degli anni Cinquanta. In basso, sulla sinistra



ualità nel 1956 quando la Lancia D 50 rivista a Maranello vinse il Campionato del mondo con Juan Manuel Fangio. Si ripresentò prepotentemente sulla scena dello sport a metà degli anni Settanta quando la Lancia Stratos motorizzata Ferrari dominò i rally e vinse tre campionati del mondo, tre europei, un'infinità di campionati nazionali e nel 1984 con la LC2.

La Thema 8.32 fu il quarto prodotto dell'alleanza Lancia-Ferrari. Non si trattò di un modello da corsa, ma di una berlina di gran lusso e di gran temperamento. Il progetto ruotò attorno al motore Ferrari V8 che offriva il meglio della tecnologia dell'epoca: quattro alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro, iniezione meccanica a controllo elettronico e accensione elettronica Microplex. Il lavoro per adattare alla Thema questa meraviglia tecnologica non fu facile perché i cavalli di Maranello erano selvaggi, quindi non del tutto in tono con una berlina di lusso, senza contare che il V8 Ferrari doveva entrare nel vano motore della Thema in posizione trasversale. Il primo lavoro importante fu una nuova fusione del blocco cilindri con gli attacchi specifici per la Thema. Quindi si ritocarono le fusioni delle teste per

ridurre l'ingombro. Infine si rivide l'albero a gomiti disponendo le manovelle con angoli di 90° fra loro, anziché di 180°, come nelle Ferrari, per ottenere un'alternanza tra gli scoppi adatta a un funzionamento omogeneo, in altre parole per attenuare la "nervosità" tipica dei motori nati per le corse. Iniziò infine la meticolosa messa a punto per armonizzare ogni particolare al carattere lussuoso e sportivo della vettura. Il motore rivisto a Borgo San Paolo e prodotto a Maranello fu accoppiato a un cambio a cinque marce di origine Thema, modificato nei cuscinetti dell'albero primario e nei sincronizzatori. Le sospensioni di origine Thema furono riviste in previsione delle elevate prestazioni. L'assetto ribassato adottò molle, ammortizzatori e barra stabilizzatrice anteriore specifici in combinazione con



Sopra, l'interno della Lancia Thema 8.32 era sellato a mano con pellami primo fiore Poltrona Frau. A fianco, la plancia della Lancia Thema 8.32 con gli inserti in radica a la grafica degli strumenti rivista per questo modello.



stra della calandra, che conservava la classica cornice Lancia, spiccò la targhetta smaltata con il logo 8.32 in campo giallo con il tricolore sul bordo inferiore. La parte bassa del muso incorporò i fari antinebbia e il piccolo spoiler caratteristici delle Thema della gamma alta. Nella vista di fianco gli aggiornamenti più evidenti riguardarono i cerchi pentarazze, le bandelle con la targhetta gialle 8.32, l'abolizione delle protezioni in gomma sulle porte, i filetti bicolore sulla linea di cintura, i retrovisori con due bracci come le Ferrari Testarossa e le cornici dei cristalli brunite anziché cromate. La coda si distinse dal modello di origine per la targhetta gialla con il logo del modello, per lo scarico con doppia uscita e per l'innovativo spoiler a scomparsa, che usciva dal coperchio del baule azionato elettricamente da un comando del pilota. L'arredamento fece ampio uso di materiali pregiati per ricrea-

Sopra, una Lancia Thema 8.32 in azione. La vettura era molto stabile e veloce.

re l'atmosfera salottiera delle grandi Lancia del passato. Ecco quindi la pelle firmata Poltrona Frau rivestire il tunnel, il volante, la leva del cambio, il freno a mano, la plancia e i fianchetti laterali con inserti in radica. L'Alcantara® rivestì il padiglione e i sedili, disponibili anche con le opzioni cuoio selato a mano e regolazione elettrica. Dietro si potevano inoltre scegliere le poltroncine singole invece del divano. La strumentazione, ovviamente completa per essere in tono con l'auto, presentò strumenti circolari con una grafica specifica per le cifre gialle su fondo nero. Notevole per l'epoca la scelta degli accessori di serie fra i quali: i lavatergi-fari, la chiusura centralizzata, la predisposizione per l'autoradio con cuffie

singole per i posti dietro, i cristalli atermici, gli alza cristalli elettrici sulle quattro porte e l'impianto di riscaldamento e ventilazione a controllo elettronico. Tali dotazioni si potevano integrare con tetto apribile elettrico, radiotelefono e aria condizionata.

La Lancia Thema 8.32 debuttò al Salone di Torino nella primavera 1986 accendendo la fantasia della gente comune e il desiderio degli automobilisti esigenti che potevano affrontare un prezzo di listino di poco superiore ai 50 milioni di lire. I fortunati che si affrettarono a pagare la prenotazione dovettero però attendere l'esito dei test effettuati dagli uomini dello stato maggiore del Gruppo Fiat. Per verificare che tutto fosse a posto ed eventualmente dare consigli, ricevettero un esemplare ciascuno il vice presidente della Fiat Umberto Agnelli, l'amministratore delegato Cesare Romiti, e l'amministratore delegato dell'Auto Vittorio Ghidella. Terminata questa fa-



Sopra, la Thema 8.32. Il Serie distinguibile dagli indicatori di direzione posti sotto i fari, dagli specchietti e dalla posizione della scritta 8.32.

se, le vetture parteciparono a un tour dimostrativo presso i più importanti concessionari Lancia. Infine, alla fine del 1986 iniziarono le consegne. La Lancia Thema 8.32 non subì sostanziali variazioni fino al 1988 quando debuttarono le rinnovate Thema seconda serie. Gli aggiornamenti riguardarono anche la 8.32. Perciò gli indicatori di direzione anteriori furono spostati sotto i fari anteriori mentre la targhetta 8.32 fu spostata più in alto in una calandra con un profilo leg-

germente più spesso. Il trattamento della fiancata, filetti a parte, fu unificato con quello delle altre Thema. Sparirono così, e fu un peccato, le targhetta gialle sulle bandelle e sul baule. Rimasero i cerchi in lega pentarazze e i filetti bicolore, ma i retrovisori con doppio braccio furono sostituiti da altri di disegno più convenzionale e dotati di regolazione elettronica. All'interno cambiarono i pannelli degli sportelli e alcuni dettagli nei pulsanti e nelle spie luminose.

Dal punto di vista meccanico vi fu l'adozione in serie del servosterzo ad azione differenziata "servotronic". L'ultimo aggiornamento riguardò lo scarico catalizzato negli esemplari destinati ai Paesi che imponevano tale dispositivo, poi dal gennaio 1990 la Thema 8.32 catalizzata arrivò anche nel mercato nazionale con la sigla "cat. Euro-

LANCIA THEMA 8.32 (1986-1992)

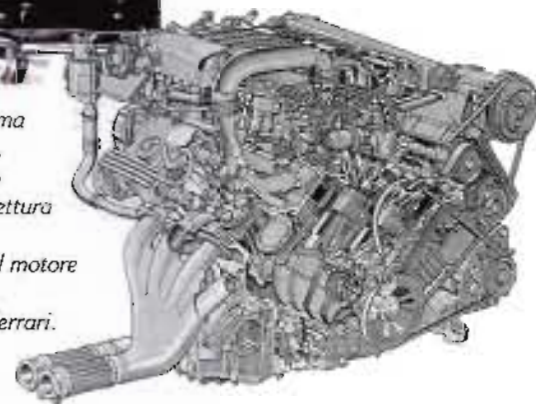
Numero cilindri: 8 a V di 90°, anteriore trasversale
Alésaggio e corsa: 81 x 71 mm
Cilindrata totale: 2927 cc
Potenza massima: 215 cv a 6750 giri/min
Rapporto di compressione: 10,5:1
Distribuzione: due assi a camme in testa per bancata, 32 valvole
Accensione: elettronica ad anticipo statico Marelli Microplex con sensore di detonazione
Alimentazione: iniezione Bosch KE3 Jetronic
Coppia massima: 29 kgm a 4550 giri/min
Trazione: anteriore
Cambio: a 5 marce più retromarcia
Frizione: monodisco a secco con molla a diaframma
Tipo di costruzione: scocca portante
Sospensioni anteriori: tipo McPherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori oleopneumatici, molle a elica disassate
Sospensioni posteriori: tipo McPherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori oleopneumatici, molle a elica disassate
Freni: a disco (anteriori autoventilanti), doppio circuito, servofreno a depressione, ABS, regolatore frenata freni post.
Pneumatici: 205/55 VR 15 montati su cerchi in lega 15" x 6 J AH2
Passo: 2660 mm
Carreggiata anteriore: 1490 mm
Carreggiata posteriore: 1480 mm
Lunghezza: 4590 mm
Larghezza: 1758 mm
Altezza: 1385 mm
Peso in ordine di marcia: 1400 kg
Velocità massima: 240 km/h
Accelerazione: 0-100 km/h in 6,8 secondi
Consumo medio: 10,5 litri/100 km



A sinistra, la Lancia Thema 8.32 vista in trasparenza. In evidenza il complessivo dello scarico che dava alla vettura un suono molto particolare.

A destra, vista in trasparenza del motore V8 derivato dalla Ferrari 308 GT.

Sopra, il motore in vettura. Si nota la scritta Lancia by Ferrari.



IL MODELLO DA COLLEZIONE

pa". Questa versione era leggermente meno potente, 205 cv contro 215. Intanto il prezzo della vettura era arrivato a 72.226.000 lire senza accessori.

La Thema 8.32 cat. Europa uscì dalla produzione nell'agosto del 1992 quando aveva raggiunto il prezzo di listino di 91.155.000 lire.