

COMPARATIF

A.H. 669
Nov 89

AUDI V8 - LANCIA THEMA 8.32

**L'EUROPE
N'EST PAS FAITE !**



Il faudra encore du temps avant que les Européens pensent de la même façon ! Regardez donc comment Allemands et Latins s'organisent autour de deux 8 cylindres... Mais cela a du bon, car il est ainsi encore possible de choisir entre la rigueur et le plaisir...

par Pierre DAUBROSSE - photos Fabrice REZAIGUIA



AMON T9



La technique est notre passion », telle est la devise d'Audi que son Président Directeur Général le Docteur Ferdinand Piëch aime à rappeler dans ses discours. Fin septembre 1988, il n'avait pas manqué de le faire en présentant la grosse Audi, celle que tout le monde appelait Audi 300, en soulignant qu'une fois encore cette devise était bien justifiée. C'est que l'Audi V8 est une voiture entièrement nouvelle, dotée d'une transmission Quattro améliorée et d'un moteur inédit à huit cylindres en V, une architecture qui ne court pas les rues en Europe. A la voir pourtant, on ne dirait pas qu'elle vient de sortir ! Elle apparaît en effet très proche des 100 et 200 et il faut se pincer pour admettre qu'elle a nécessité 7 années d'études, son style extérieur ayant été figé en 1985 ! Bref, la V8 est une grosse voiture sérieuse, une voiture de notable ou de transport de personnalités. Une voiture que l'on ver-

rait bien - et que l'on verra d'ailleurs - sur les routes des Etats-Unis où à terme, un tiers de la production devrait être vendu. Ce n'est pas un hasard si les pare-chocs sont munis d'amortisseurs hydrauliques, si l'Airbag sera disponible (dans le volant) et si le Procon-ten (rétraction du volant et tension des ceintures de sécurité en cas de choc avant) est monté de série. Le marché US impose certaines normes... Cela dit, on le verra plus loin, ce n'est pas parce que l'Audi V8 est à l'aise sur autoroute comme un poisson dans l'eau qu'elle ne sait pas se tenir sur les petites départementales françaises. C'est une américaine qui a été élevée en Europe.

Ferrari, vous avez dit Ferrari !

Chez Lancia, pour obtenir plus de 230 km/h et des accélérations-canon, on a tout simplement décidé de mettre un

moteur Ferrari dans la Thema. En fait, comme le savent les fidèles lecteurs de l'Hebdo (voir le numéro 604 de décembre 1987), ce n'est pas tout à fait cela, comme vous l'avait expliqué en détail J.F. Marchet. Le 3 litres de la Thema 8.32 (8 cylindres et 32 soupapes bien sûr), ne comporte que 5 à 10 % de pièces communes avec le moteur de la Ferrari 308. Autrement dit, il a été entièrement revu et sa puissance a en outre été ramenée de 240 à 215 ch. Cela demeure largement suffisant et préserve la motricité qui n'est déjà pas le point fort de cette traction avant. Pour l'avenir, il est d'ailleurs question de faire passer cette rageuse Thema en quatre roues motrices, et alors seulement de lui donner de la puissance en plus. Quoi qu'il en soit, même si ce n'est marqué dessus, à l'exception du couvre-culasses, son moteur est d'origine Ferrari et procure à son propriétaire un certain sentiment de

fierté. Celui-ci peut même se dire que pour un prix inférieur à celui de la moins chère des Ferrari actuelles, il a un moteur de la même origine... et 2 portes en plus ! La Thema 8.32 n'est pas donnée pour autant. Elle coûte 346 500 F et ne comporte que deux options : le toit ouvrant et la sellerie cuir. Face à cette Lancia au sang bleu, nous avons donc placé la voiture porte-drapeau de V.A.G., motorisée comme elle par un moteur V8, mais d'un gabarit supérieur : c'est un 3 600 cm³ développant 250 ch. C'est beaucoup, direz-vous, mais il fallait bien cela pour tirer une caisse de près de 1 800 kg ! Dans ces conditions, le rapport poids/puissance le plus favorable revient à la Lancia. Présentée en Italie en octobre 1986, celle-ci est arrivée en France en août 1987. Cette année-là, 25 voitures ont été immatriculées. Il y en a eu 62 en 1988, et pour 1989, les prévisions portent sur 100 voitures. Pour sa part,



VITESSES MAXI

AUDI V8

235 km/h

LANCIA THEMA 8.32

231 km/h

V.A.G. France compte vendre 400 Audi V8, à 420 000 F pièce. Et toutes en version à catalyseur ! Eh oui, il va falloir s'adapter à l'essence sans plomb, et repérer les stations qui en fournissent. En espérant que lorsque les modèles moins cossus que l'Audi V8 devront en utiliser, son prix aura bien baissé...

2 x 4 = V8

Après avoir envisagé de construire un 6 cylindres, es-

sayé un moteur Porsche et étudié un V8 en fonte (bien trop lourd !), Audi décide, en 1984, de réaliser un V8 en alliage en partant du 4 cylindres de 1 800 cm³ bien connu dans la production V.A.G. Plus tard, il est décidé d'adapter au nouveau V8 la culasse du moteur à 16 soupapes. On ne doit donc pas s'étonner de la cylindrée du V8, qui est exactement celle du 1 781 cm³ multipliée par 2, puisque les deux moteurs ont le même alésage x course, ni de la similitude au niveau de la distribution. Les arbres à cames d'échappement sont entraînés par une courroie crantée, et entraînent à leur tour les arbres à cames d'admission par l'intermédiaire d'une chaîne à rouleaux logée dans chaque culasse. Les poussoirs sont naturellement hydrauliques, et retiennent à tout moment une quantité d'huile suffisante pour éviter le cliquetis au démarrage du moteur.

Le bloc moteur est réalisé

dans le meilleur alliage d'aluminium, comportant 17 % de silicium. Le vilebrequin est équilibré par deux masses auxiliaires, alors qu'un damper est chargé de réduire les vibrations torsionnelles au minimum. Afin d'éviter la surchauffe des pistons et pour maintenir une température constante entre eux, des doubles gicleurs envoient de l'huile sur leurs faces inférieures. Pour réduire le nombre de raccords flexibles, de nombreux éléments des circuits d'huile et d'eau sont intégrés au bloc moteur. Les cache-culbuteurs sont en magnésium. L'alimentation et l'injection sont confiés au système Bosch Motronic dont le boîtier électronique est intégralement digitalisé. En cas de défaillance partielle des capteurs, un programme de marche de secours permet de continuer à rouler. Les injecteurs sont à deux jets de carburant, dirigés sur les deux soupapes d'admission. Voilà le cœur de l'Audi V8, son moteur, qui donne l'appel-

lation de la voiture. Il est disposé longitudinalement et accouplé à une boîte de vitesses automatique qui contribue à alourdir l'avant : plus de 1 080 kg sont en effet concentrés sur la partie avant de l'Audi ! La boîte de vitesses est une ZF à 4 rapports dont le 3^e et le 4^e ne passent pas par le convertisseur afin de gagner en consommation. Pour l'instant, il n'est pas possible d'obtenir une boîte de vitesses à commande manuelle, mais Ferdinand Piëch a bien précisé que si les clients la voulaient, ils l'auraient. A eux de se manifester...

215 ch en travers

Le moteur de la Thema 8.32 est disposé transversalement. Il est aussi tout en alliage et comporte 4 arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée. Cela veut dire bien sûr qu'il y a quatre soupapes par cylindre, mais les poussoirs ne sont pas hydrauliques. L'équi-

COMPARATIF

librage a été particulièrement soigné afin d'éviter bruits et vibrations. L'alimentation et l'allumage ne valent pas le Motronic du V8 allemand. On trouve en effet sur le 3 litres Ferrari une injection Bosch KE3 Jetronic couplée avec un dispositif électronique Marelli, le Microplex. Si le moteur évoluait en performances, on ne serait pas étonné de le trouver muni d'un système d'injection-allumage plus élaboré. Tournant plus vite que le V8 Audi, le V8 italien délivre sa

pleine puissance à 6 750 tr/mn, soit à presque 1 000 tr/mn de plus. A cause de sa cylindrée, il est aussi moins bien placé en couple : avec 28,6 mkg obtenus à 4 500 tr/mn, il se place à distance respectable du 3,5 litres Audi qui affiche 34,6 mkg à 4 000 tr/mn.

La boîte de vitesses accolée au moteur de la Thema 8.32 n'est pas d'origine Ferrari. C'est celle des Thema, renforcée pour résister au couple plus important par l'utilisation de

métaux différents, de roulements plus gros et de nouveaux synchroniseurs. Comme toutes les nouvelles Thema depuis le millésime 89, la 8.32 bénéficie désormais d'un embrayage à commande hydraulique.

Quattro sans bouton

Si l'on peut passer rapidement sur la transmission de la Thema 8.32, une traction avant comme les autres finalement (avec beaucoup de puissance tout de même !), il n'en est pas de même pour celle de l'Audi

V8, qui, ne l'oublions pas, est une Quattro. Et une Quattro élaborée, puisque les blocages de différentiels sont automatiques. La seule intervention manuelle au niveau de la mécanique de l'Audi V8 reste le branchement ou non de l'ABS par le traditionnel interrupteur au tableau de bord. Avec la nouvelle transmission Quattro, le mouvement est transmis par la boîte de vitesses automatique au différentiel inter-ponts qui répartit le couple à 50 % vers l'avant par l'intermédiaire d'un



Cuir et bois réglementaire pour la Thema mais les gros cadrans ronds restent bien dans la tradition des sportives italiennes.



PRIX

LANCIA THEMA 8.32

346 500 FF

AUDI V8

420 000 FF

PRIX EN BELGIQUE

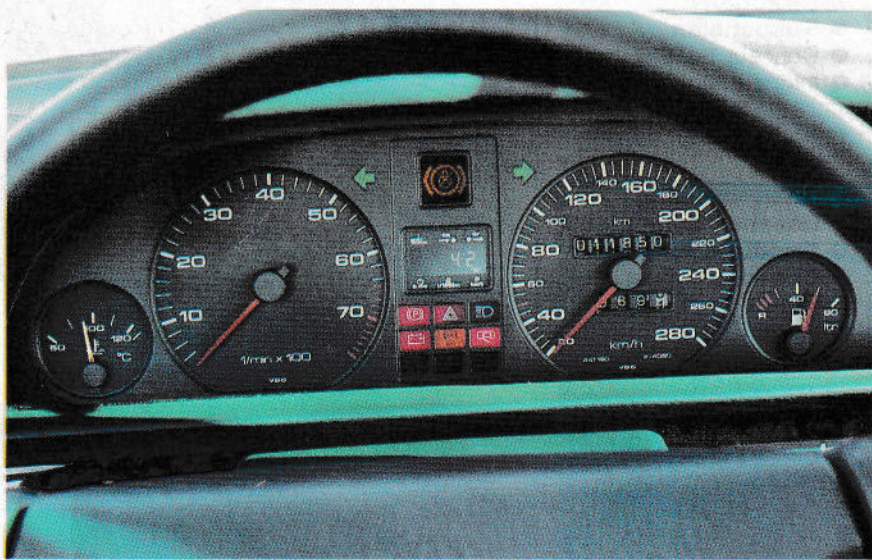
- Audi V8 : 1.879.699 FB
- Lancia Thema 8.32 : 1.480.203 FB

arbre latéral extérieur. Le blocage (100 %) du différentiel interponts, réalisé par un embrayage à disques multiples, intervient en cas d'élévation excessive du patinage ou de l'accélération transmises par les capteurs de vitesse de roue (les capteurs d'ABS), à un boîtier électronique. A l'arrière, un différentiel Torsen répartit le couple entre les deux roues suivant l'adhérence, jusque dans la proportion de 80 %-20 %.

Sur une voiture de haut de gamme comme l'Audi V8 qui se veut techniquement en avance, on attendait une suspension peut-être... innovatrice. Il n'en est rien. Elle est classique, avec des amortisseurs à gaz, et le correcteur d'assiette n'est proposé qu'en option. La révolution vient des freins avant. Fabriqués par Téves, ce sont des freins à disques à étriers intérieurs, nécessitant



Rigueur allemande mais lignes douces et finition parfaite pour l'Audi : cette fois, le bois est verni « façon Mercedes ».



OPTIONS

AUDI V8

Correcteur d'assiette 6 300 F ; Régulateur de vitesse 3 000 F ; Stores amovibles pour glaces latérales avant/arrière 1 550 F ; Sièges sport 3 000 F ; Jantes alliage avec pneus 225/50 VR16 8 500 F ; Toit ouvrant électrique 9 500 F ; Banquette arrière chauffante 2 100 F.

LANCIA THEMA 8.32

Toit ouvrant 5 000 F ; Sellerie cuir 13 500 F.

une nouvelle fixation des disques et offrant 17 % de surface de freinage en plus. Il fallait bien cela pour freiner ce poids-lourd d'Audi V8 ! La direction est assistée hydrauliquement.

Sur la Thema 8.32, la direction hydraulique d'origine ZF. C'est la « Servotronic » qui modifie l'assistance en fonction de la vitesse de la voiture, électroniquement, d'après les indications d'un capteur ta-

chymétrique. Les freins sont classiques, un peu trop peut-être pour une voiture aussi rapide annoncée pour 240 km/h. Côté suspension par contre, la 8.32 est équipée d'origine d'un système à amortissement contrôlé. Il se compose de quatre amortisseurs télescopiques hydrauliques dotés de soupapes électromagnétiques digitales. Commandées par une centrale électronique, celles-ci ajustent le réglage des amortisseurs en fonction de quatre données : la vitesse du véhicule, l'angle et la vitesse de rotation du volant, l'accéléra-

tion et la pression de freinage. Fabriqué par Boge, ce système dit à « amortissement variable » laisse la possibilité au conducteur de sélectionner manuellement le réglage « sport » par un bouton au tableau de bord.

250 ch, et du couple !

En performances, malgré 35 ch de différence, la Thema 8.32 s'en sort bien grâce à son poids (1 405 kg), inférieur de près de... 400 kg par rapport à l'Audi V8. Il n'est pas étonnant qu'en accélération elle prenne l'avantage, avec 2 secondes de mieux au 1 000 m D.A. En vitesse de pointe, notre Thema n'a pas pu dépasser 231 km/h. Notre précédente voiture d'essai s'était pourtant montrée plus proche de 240 que de 230. Du coup, l'Audi V8, qui a réalisé exactement la donnée constructeur - 235 km/h -, lui a ravi la tête ! En reprises, il est difficile de comparer une voiture à boîte manuelle avec une autre à boîte automatique. En prenant les meilleurs chiffres obtenus avec l'Audi, on constate que malgré son poids mais grâce à son couple elle ne se débrouille pas mal du tout. C'est une locomotive qui a du répondant ! Pour démarrer avec elle, il est indispensable d'appuyer... sur la pédale de frein, sinon, il est impossible de déplacer le sélecteur de boîte. Cela afin d'éviter des départs intempestifs. Un bouton sur la boîte permet de choisir son programme : économique, sport (le régime de passage des vitesses est augmenté) ou manuel. Dans ce cas, les rapports sélectionnés restent engagés. Initiative intelligente et de sécurité qui devrait se généraliser : la position occupée par le levier sélecteur est rappelée au tableau de bord. Dommage cependant que le déplacement du levier, à cause des interdictions servant à éviter les fausses manœuvres ne soit pas plus doux. Les rapports par contre passent comme du beurre, il n'y a pas d'à-coups. Et pas beaucoup de frein moteur non plus ! On s'y habitue au bout d'un moment,

CONSOUMATIONS

**LANCIA
THEMA 8.32**

16,7 l/100

AUDI V8

17,5 l/100

en freinant tout le temps. En ville, la conduite de l'Audi V8 n'est pas agréable du tout à cause de cela. D'autant que l'attaque à la pédale est très ferme. Comme dans ces conditions le V8 a tendance à vider le réservoir plus que rapidement, n'hésitons pas à rouler. Le bruit du 8 cylindres, très rond, très allemand, s'entend à peine. Mais des bruits aérodynamiques se font rapidement entendre. Une fois lancée, la grosse Audi a toujours de la ressource. Ce serait tout de même dommage, même avec 4 soupapes par cylindre, de peiner quand on dispose d'autant de cylindrée et de couple. Cela dit, il ne faut pas hésiter à déclencher le kick-down pour vaincre la masse de la voiture. Ce poids élevé fait souffrir les freins en endurance, mais ceux-ci se comportent

plutôt bien dans l'absolu, face à 1800 kg et une boîte automatique.

Le bon élève et le pitre !

On pourrait croire que le vaisseau Audi V8 (4,86 m de long, 1,81 m de large) soit mal à l'aise à l'abord des virages. Il n'en est rien. D'abord, il est assis sur des pneus de bonne taille. Ce sont des 215/60 ZR 15 (Pirelli P600), qui peuvent devenir, en option, et au détriment du confort, des 225/50 ZR 16 (Continental Sportcon-

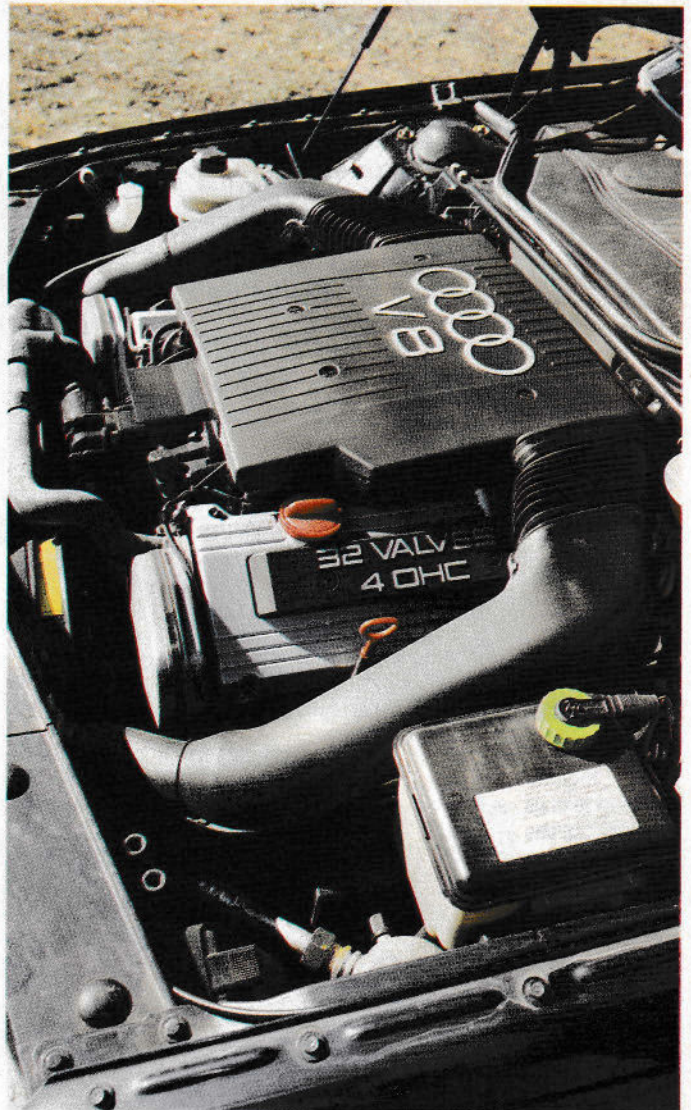
AUDI V8

PLUS

- Comportement routier
- Direction
- Suspension
- Douceur boîte auto
- Intérieur

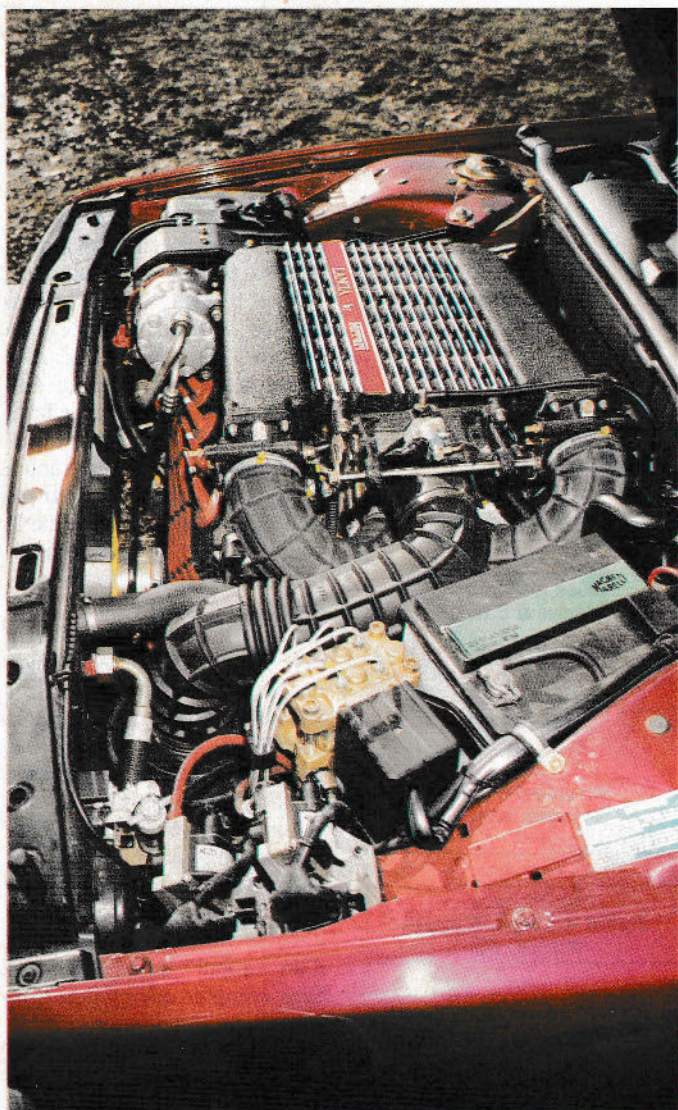
MOINS

- Essence sans plomb
- Conduite en ville
- Consommation
- Pas de boîte manuelle
- Poids
- Prix



L'Audi V8 et sa transmission Quattro virent à plat et ne détestent pas les petites routes. Gros travail de design sous capot pour l'Audi et une belle sensation d'ordre et de qualité.





tact). Ensuite, l'assistance de direction permet de toujours bien sentir les réactions de la voiture. Elle peut paraître un peu ferme, mais à l'usage convient parfaitement bien. Et puis, surtout, la V8 est collée par terre! La transmission Quattro remplit son rôle à merveille. Elle donne une super tenue de route, vraiment sécurisante. A la limite, on provoquera un léger sous-virage, et, au levier de pied en courbe, un rééquilibrage sur l'arrière. Sans roulis excessif. La suspension s'avère en effet bien adaptée à l'auto dans toutes les circonstances. Même les

LANCIA THEMA 8.32

PLUS

- Performances
- Moteur
- Tempérament
- Intérieur

MOINS

- Motricité
- Tenue de route
- Direction
- Consommation
- Commande de boîte



Un design sous capot plus latin et moins ordonné. La Thema 8.32 roule un peu en dépit de ses amortisseurs à réglage électronique, mais c'est un « voiture-plaisir » qu'il faut piloter plus que conduire.

FICHE D'ESSAI

PERFORMANCES MESURÉES	Conditions 1 pers. à bord.	AUDI V8	LANCIA THEMA 8.32
Vitesse maxi (km/h)	en 4 ^e	235,7	-
	en 5 ^e	-	231,0
	Régime/ vitesse lue	5 000/ 248	6 600/ 245
Accélérations départ arrêté	400 m	16"7	15"2
	1 000 m	29"8	27"8
	0 à 100 km/h	9"7	7"0
Reprises de 80 à 120 km/h réels (?Audi = en position D)	en 3 ^e	6"6	5"4
	en 4 ^e	-	8"1
	en 5 ^e	-	11"1
Reprise de 40 à 100 km/h réels	en 3 ^e	6"8	8"3
	en 4 ^e	-	11"0
	en 5 ^e	-	16"3
A partir de 40 km/h réels en 4 ^e	400 m	14"2	17"4
	1000 m	27"3	31"0
Zone rouge	(tr/mn)	6 500	7 000
Vitesse maxi réelle sur chaque rapport et chute de régime (km/h - tr/mn)	1 ^e -2 ^e	86/ 2 605	65/ 2 530
	2 ^e -3 ^e	144/ 2 110	102/ 2 250
	3 ^e -4 ^e	214/ 1 770	150/ 1 780
	4 ^e -5 ^e	-	201/ 1 255
Etalonnage du compteur de vitesse (lu-réel en km/h)	60	56	50
	90	84	78
	110	102	98
	130	120	116
CONSOMMATION	Moyenne (litres)	17,5	16,7
	Autonomie (km)	460	420
Selon les normes « UTAC »	à 90 km/h	8,9	8,5
	à 120 km/h	10,9	10,5
	En cycle de type urbain	17,1	16,0
Puissance fiscale (CV)	France	18	17
	Belgique	18	15

COMPARATIF

FICHE TECHNIQUE	AUDI V8	LANCIA THEMA 8.32
MOTEUR		
Données chiffrées		
● Cylindrée (cm³) :	3 562	2 927
● Alésage x course (mm) :	81,0 x 86,4	81,0 x 71,0
● Rapport volumétrique :	10,6 à 1	10,5 à 1
● Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) :	250 à 5 800	215 à 6 750
● Couple maxi (mkg DIN à tr/mn) :	34,6 à 4 000	28,6 à 4 500
Construction		
● Emplacement :	Avant	Avant
● Disposition :	Longitudinal	Transversal
● Type :	V8	V8
● Refroidissement :	liquide	liquide
● Vilebrequin (nombre de paliers) :	5	5
● Matériaux - bloc :	Alliage	Alliage
- culasse :	Alliage	Alliage
● Distribution :	4 ACT (courroie crantée) 4 soupapes par cylindre	4 ACT (courroie crantée) 4 soupapes par cylindre
● Alimentation :	Injection électronique Motronic Bosch	Injection électronique Jetronic Bosch
● Allumage :	Electronique Motronic Bosch	Electronique Marelli
TRANSMISSION		
● Mode :	Roues AV et AR motrices	Roues AV Motrices
● Boîte de vitesses (rapports) :	Automatique à 4 rapports	Mécanique à 5 rapports
● Rapports de boîte et vitesses à 1000 tr/mn en km/h :		
- 1 ^{ère}	2,48/13,3	3,50/ 9,29
- 2 ^e	1,48/22,2	2,17/14,55
- 3 ^e	1,00/32,9	1,52/21,43
- 4 ^e	0,73/45,2	1,15/28,73
- 5 ^e	-	0,91/35,01
● Rapport de pont :	4,11	3,41
● Embrayage - type :	Convertisseur de couple	Monodisque à sec
- commande :	-	Hydraulique
● Autobloquant :	Torsen AR	-
CHASSIS		
Type :	Monocoque	Monocoque
Carrosserie :	Berline 4 portes, 5 places	Berline 4 portes, 5 places
Cx (SCx) :	0,35 (0,74)	0,33 (0,66)
SUSPENSION		
● Avant :	McPherson avec bras inférieur et barre anti-roulis-amortisseurs à gaz	McPherson avec triangle inférieur barre anti-roulis. Amortisseurs
● Arrière :	Bras tirés, barre anti-roulis ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à gaz	Bras transversaux, tirants de réaction, barre anti-roulis, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs
DIRECTION		
● Type :	A crémaillère, assistée	A crémaillère, assistée
● Démultiplication :	17,2	
● Diamètre de braquage (m) :	11,5	10,60
● Course du volant (tours) :	3,5	3,2
FREINS		
● Avant :	à disques ventilés, à étriers intérieurs	à disques ventilés
● Arrière :	à disques ventilés	à disques
● Antiblochage :	ABS Bosch	ABS Bosch
DIMENSIONS (mm)		
● Empattement	2 702	2 660
● Voies AV/AR :	1 514/1 531	1 494/1 484
● Longueur/largeur/hauteur :	4 861/1 814/1 420	4 590/1 733/1 433
● Largeur aux coudes AV/AR :	1 470/1 430	1 470/1 450
● Place pour les jambes à l'AR :	250 à 410 (310)	190 à 420 (290)
● Jantes :	7,5 J 15	6 J 15
● Pneumatiques :	215/60 ZR 15	205/55 VR 15
POIDS (kg)		
● Constructeur/contrôle :	1 710/1 780	1 400/1 405
● Répartition AV/AR :	1 083/697	880/525
● Rapport poids/puissance réel :	7,1 kg/ch	6,5 kg/ch
CAPACITES (litres)		
● Réservoir d'essence :	80	70
● Huile moteur (y compris filtre) :	9,5	6,9
● Coffre :	570	470

petites routes bosselées sont bien absorbées, ce qui n'est pas surprenant de la part d'une voiture lourde qui filtre correctement les inégalités du sol.

A côté de l'allemande bien rangée, voilà l'italienne en délire ! Si Audi recherche la perfection, Lancia cherche à donner du plaisir. A chacun son style et sa façon de vivre. Bien que ce soit une traction, on retrouve dans la 8.32 le côté exubérant d'une Maserati 430 par exemple. Rien que le bruit du moteur déjà, vous transporte ailleurs. Et on se prend à titiller l'accélérateur pour le seul plaisir des oreilles et de la vue de l'aiguille du compte-tours balayant les chiffres jaunes... Première, c'est parti, dans un grand crissement. Eh oui, la motricité laisse à désirer, on s'en doutait un peu. Les vitesses passent bien, mais la commande de boîte n'est pas toujours précise. La vitesse augmente. Tiens, si je sortais l'aile arrière du coffre ? Oui, maintenant, le moment me paraît judicieux, et hop, un quart de tour du commodo d'essuie-vitre et me voilà doté d'un appui supplémentaire. Sans compter que ça doit drôlement impressionner... Je le laisserai sorti en arrivant au parking du restaurant !... Oh, mais la tenue de cap n'est pas terrible, et la direction, trop légère en manœuvre, manque aussi de précision. Enfin, ce n'est pas catastrophique, et ça n'empêche pas de prendre beaucoup de plaisir au volant. Il faut se bagarrer avec cette voiture, car même en position sport, les suspensions autorisent trop de mouvements de caisse. Et sa tenue de route maintient éveillé ! La 8.32 sous-vire, et si vous levez le pied, la tendance s'inverse. Méfiance pour les uns, grand amusement pour les autres... Oui, vraiment, cette Thema n'est pas faite pour tout le monde. Elle est loin d'être parfaite, mais avec elle, on a le sentiment de vivre ! Ceux qui auraient voulu se comparer à un ABS en faisant des freinages limites sans bloquer n'en auront pas l'occasion, car comme

l'Audi, elle reçoit un antiblo-
cage Bosch.

Intérieurs : la classe

Les habitacles des deux voitures sont traitées avec soin. Et chacun est fidèle à l'image recherchée. Très rigoureux, celui de l'Audi n'en est pas moins agréable car le dessin du tableau de bord est plus doux que celui de certaines voitures allemandes. Les occupants ont droit à des sièges en cuir, et à de la ronce de noyer sur la planche de bord, la console et les panneaux de portes. Les sièges comportent des réglages électriques, que des enfants ne peuvent atteindre, mais qui sont difficilement accessibles par le conducteur qui doit réussir à passer la main entre la porte et le bas du siège. Les réglages sont mémorisables pour quatre personnes. L'accoudoir central avant est réglable, tandis que celui de l'arrière offre deux cases de rangement. Climatiseur automatique et ordinateur de bord sont montés de série. On peut s'étonner toutefois de ne pas trouver d'origine un régulateur de vitesse (option), et un boîtier d'ouverture à distance des portes. Renault le propose bien...

Comme l'Audi, la Thema 8.32 est équipée d'un climatiseur automatique, de bois et de



La motorisation supérieure de l'Audi compense finalement un excédent de poids voisin de 400 kilos mais toutes deux sont de grandes routières.

cuir. Le noyer, qui ne brille pas mais est mat, recouvre le tableau de bord et la console verticale ainsi que les bandeaux

de portes. Le cuir garnit de série la planche de bord et les panneaux latéraux. Pour avoir les sièges de la même matière, il faut prendre l'option à 13 500 F. Si le capot n'est pas maintenu par des vérins mais par une simple tringle, on trouve par contre dans la 8.32 des équipements de très haut de gamme. Ainsi, un bouton électrique permet de rabattre simultanément les deux rétroviseurs extérieurs. Et à l'arrière, les appuie-têtes se dressent automatiquement quand on ouvre les portes. Si personne ne s'assoit, ils reprennent leur position couchée. Cela dit, l'accoudoir central avant n'est pas réglable et il n'y a pas de position vraiment intermittente des essuie-vitres. Les boutons des réglages électroniques des sièges sont aussi peu pratiques que sur l'Audi. Enfin, signalons que la 8.32 a bénéficié des modifications apportées à toutes les Thema

millésime 89, et notamment des nouveaux blocs optiques.

Alors voilà. D'un côté, Audi propose une voiture très sûre, suffisamment motorisée pour vaincre son poids énorme, sur laquelle tout semble avoir été pensé pour simplifier la tâche du conducteur, en ne perdant jamais de vue l'aspect qualité (sauf pour le cric peut-être...) De l'autre, Lancia joue sur la corde sensible en offrant un nom magique, Ferrari, et de hautes performances. Il faut être passionné pour acheter une 8.32, car rouler avec sans provoquer son tempérament agressif n'a aucun intérêt. A son volant, on doit se laisser aller pour l'apprécier, mais sans jamais se laisser dominer. L'Audi V8 est plus sage. Elle est comme le bon élève qui réussit sans faire de bruit. Autrement dit, elle est moins attachante, mais tellement meilleure ! ■

CLASSEMENT FINAL	1 ^{re}	2 ^e
	Audi V8	LANCIA THEMA 8.32
AGREMENT		
● Habitabilité	8	7,5
● Confort	8	7,5
● Esthétique	7,5	8
● Equipement	8	8
● Conduite	7	8
COMPORTEMENT		
● Performances	8	8,5
● Tenue de route	9	7
● Freinage	8,5	8
BUDGET		
● Prix	6	6,5
● Consommation	7	7,5
● Entretien/garantie	9	8
MOYENNE	7,81	7,68