

Nouvelle Thema : le meilleur des deux mondes

- **Résumé**
- **Style : des formes classiques et des lignes puissantes**
- **Qualité : de nouveaux standards et une classe italienne**
- **Performances : puissance et efficacité**
- **Sécurité : prévention et protection**
- **Architecture : confort américain et maniabilité européenne**
- **Technologie : connectivité et divertissement**
- **Fiche technique**

Résumé

La nouvelle Thema écrit un nouveau chapitre de l'histoire légendaire de la Marque Lancia. Première voiture amiral mondiale qui réunit le meilleur des deux mondes, la Thema naît sur la base de la nouvelle Chrysler 300 réalisée sur la plate-forme à traction arrière LX du Groupe Chrysler et commercialisée depuis le début de cette année. Comme la première Thema de 1984, elle affronte le segment de marché le plus difficile et le plus prestigieux avec l'ambition d'offrir une véritable alternative.

La nouvelle Lancia Thema répond à ceux qui recherchent une exclusivité plus personnelle faite de davantage de chaleur, d'artisanat et de tempérament.

Grâce au patrimoine des valeurs inscrites dans son ADN, Lancia est plus favorisée que les autres marques pour interpréter ce nouveau monde de l'exclusivité et répondre aux besoins d'un client attentif à la technologie, qui demande un produit substantiel, avec aussi une forte personnalité. C'est là que s'insère la Lancia Thema, la voiture amiral mondiale qui combine l'expertise et la fonctionnalité propres à la marque Chrysler, avec le luxe des intérieurs en cuir Poltrona Frau[®], le silence ouaté des grandes Lancia et le soin des détails qui expriment le mieux le « Made in Italy ».

Des lignes incomparables

De 5066 mm de long, 1488 mm de haut, 1902 mm de large et avec un empattement de 3052 mm, la Thema présente des proportions classiques développées selon un style à la forte personnalité.

Sur l'avant, la calandre fond en un seul dessin le logo Lancia avec les barres horizontales qui expriment précision et rigueur formelle. Les finitions chromées des barres et l'encadrement du logo apportent un contraste particulier à l'intérieur du cadre, également chromé. Les phares classiques à bord inférieur festonné contiennent les innovants projecteurs dotés d'une technologie à LED et d'une fonction DRL (Daytime Running Light) de forme semi-circulaire pour une présence sans égale sur la route.

Le profil de la nouvelle Thema est caractérisé par une ligne de ceinture haute qui, combinée à la distribution des trois volumes et aux formes sculptées, accentue ses proportions classiques et incomparables en même temps, l'avant important se combine aux lignes du toit pour se fondre dans le « trois quarts » de l'arrière où se détachent les incomparables feux qui en complètent la silhouette. Grâce à l'inclinaison marquée du pare-brise, l'effet aérodynamique est garanti et la dimension limitée des montants permet au conducteur de bénéficier d'une excellente visibilité.

La partie arrière se présente avec un spoiler intégré, sous lequel est serti au niveau central le logo Lancia et les deux harmonieux feux à LED reliés entre eux par une bande chromée qui accentue la classe du nouveau véhicule amiral. Traversée par les groupes optiques verticaux, la bande arrière de la Thema est enrichie d'une moulure qui relie les éléments des feux arrière. Les deux échappements chromés arrière soulignent d'un point de vue stylistique les performances du nouveau véhicule amiral Lancia.

Le goût du « Made in Italy »

La nouvelle Thema associe les standards de référence du segment au confort et à la classe incomparables qui depuis toujours distinguent les voitures Lancia. Le résultat est un habitacle réalisé avec

des matériaux de qualité noble, chauds et uniques, loin des surfaces froides et rationnelles des autres voitures de son segment. Les intérieurs de la Thema se distinguent par des matériaux soft touch, des revêtements de prix avec la disponibilité de sièges en cuir Nappa chauffants, un tableau de bord en cuir Poltrona Frau[®], des inserts en bois véritable sur la console centrale, des panneaux, des portes et un volant (en cuir bicolore sur la version Executive). En outre, le combiné de bord du nouveau modèle est traité avec des techniques « cast skin » en le rendant similaire au cuir tandis que les panneaux des portes avec double grain tridimensionnel en accentuent les qualités esthétiques et de flexibilité.

La planche de bord est enrichie d'éléments chromés discrets et d'un tableau de bord au design innovant à double combiné de bord (éléments circulaires) avec illumination Bleu Sapphire, couleur que l'on retrouve dans l'illumination à LED de l'habitacle. Pour garantir un confort exceptionnel, les sièges ont par ailleurs été conçus selon une nouvelle architecture incluant une suspension à serpentin. Les sièges avant sont dotés d'un réglage lombaire à quatre positions avec actionneurs de direction haut/bas, avant/arrière et variateur de densité dans la partie inférieure des sièges, dans le dossier et le rembourrage pour un plus grand confort pendant le réglage.

Nouveaux standards de qualité

Le raffinement des matériaux et des formes trouve le juste complément dans le niveau qualitatif élevé atteint. Et ce, également grâce à une équipe spécifique qui, pendant la phase de conception numérique, a examiné la « qualité perçue » du point de vue des clients les plus exigeants en travaillant en étroit contact avec des concepteurs et techniciens afin d'améliorer le montage et les finitions, la qualité des surfaces, les options en ce qui concerne les matériels plus la qualité de l'acoustique de pièces mobiles comme les portières et les vide-poches. En outre, la qualité de construction élevée est également le fruit du travail effectué sur le site de Brampton (Toronto, Canada) où la Lancia Thema est produite. L'installation a été récemment rénovée selon les principes du World Class Manufacturing (WCM), méthodologie internationale d'organisation du cycle de production qui englobe tous les processus de l'installation : de la sécurité à l'environnement, de l'entretien à la logistique et à la qualité. Enfin, pour améliorer davantage la qualité de la nouvelle Thema, à Brampton, il a été institué un nouveau Centre de Métrologie où sont effectuées des activités de mesure et de validation de la géométrie de la coque.

Le charme des « six cylindres »

Conçue pour fournir puissance et rendement en ville comme sur les longs parcours, la nouvelle Lancia Thema propose deux motorisations différentes à six cylindres, toutes avec transmission automatique et traction arrière : un moteur à essence V6 Pentastar de 3,6 l avec une puissance de 286 ch et boîte de vitesses automatique à 8 rapports et une motorisation Diesel V6 de 3,0 l disponible avec une puissance de 239 ch avec boîte de vitesses automatique à 5 rapports.

Le moteur à essence Pentastar V6 d'origine Chrysler Group se sert des technologies les plus innovantes pour respecter les normes Euro 5 qui lui permettent d'atteindre une puissance de 286 ch à un régime de 6350 trs/mn et un couple maximum de 340 Nm à 4650 trs/min., avec des émissions de CO₂ de 219 g/km (consommation en cycle combiné : 9,4 l/100 km). Ainsi équipée, la nouvelle Thema peut atteindre la vitesse maximale de 240 km/h et une accélération 0-100 km/h en 7,7 secondes. Ce résultat peut être obtenu également grâce à la nouvelle boîte de vitesses automatique à 8 rapports ZF.

Le moteur Diesel Euro 5 - construit par VM Motori et développé avec Fiat Powertrain - émet 239 ch de puissance à un régime de 4000 trs/mn. Le nouveau moteur 3.0 V6 est doté d'une boîte de vitesses automatique à 5 rapports avec un couple maximum de 550 Nm à un régime de 1800-2800 trs/mn. Les émissions de CO₂ sont égales à 185 g/km et la consommation en cycle combiné est de 7,1 l/100 km. Ainsi équipée, la nouvelle Thema peut atteindre la vitesse maximale de 230 km/h et une accélération 0-100 km/h en 7,8 secondes (239 ch).

Maniabilité et confort

Avoir du confort à bord signifie fournir au conducteur et à ses passagers des technologies qui leur garantissent le plus grand confort acoustique et climatique. D'où la nécessité de transformer l'habitacle en un salon ouaté et confortable. Pour atteindre cet objectif, la Thema est réalisée avec les technologies de construction les plus innovantes qui contribuent de façon significative à transformer même le plus simple déplacement quotidien en une expérience de voyage, car un « grand voyage » n'est pas fait seulement de départ et d'arrivée, mais est une succession d'émotions dans le temps.

En détail, la nouvelle Lancia Thema propose une innovante structure ultra-rigide créée à partir de l'architecture du groupe Chrysler destinée aux berlines de grandes dimensions avec traction arrière. L'innovant système de suspensions avant et arrière multi-link garantit des performances dignes d'un Gran Turismo comme on peut s'y attendre d'une berline de prestige destinée aux routes européennes.

En optimisant l'innovant design structurel ultra-rigide, la nouvelle Lancia Thema présente un silence à bord aux sommets de sa catégorie grâce à l'adoption de nombreux éléments insonorisants : des deux panneaux sous la coque en matériau composite au pare-brise acoustique avec deux panneaux, des vitres stratifiées aux portes à triples joints. Il en résulte un habitacle feutré qui ne laisse pas pénétrer les bruits de l'extérieur et dans lequel le mouvement du véhicule et sa progression sur route sont à peine perceptibles.

Enfin, la Lancia Thema est aux sommets de sa catégorie en termes de confort de conduite, de manœuvrabilité, de réponse de la direction et d'efficacité de la direction assistée électro-hydraulique. De même, l'architecture des suspensions, l'exceptionnelle rigidité structurelle et le système de freinage à hautes performances assurent une conduite fluide et sûre.

Une fenêtre sur le monde

Synonyme de choix sans compromis, pour celui qui conduit, mais aussi pour ceux qui ont le plaisir d'en être les passagers, la Lancia Thema offre de série UConnect® Touch, le système info-télématique avec le plus grand écran tactile du segment (8,4 pouces), qui maintient les passagers connectés au monde extérieur. À partir du système de navigation à écran tactile au climatiseur bi-zone ; le système UConnect® Touch permet de contrôler les systèmes de l'habitacle et assure une expérience extraordinaire pour le conducteur et pour les passagers, toujours en totale sécurité et confort. Enfin, la Lancia Thema offre de série le système de navigation exclusif Garmin qui peut être combiné à une installation audio premium dotée de 9 haut-parleurs plus un caisson de basses pour une amplification globale de 506 W.

Sécurité pour 70

La nouvelle Lancia Thema offre plus de 70 contenus avancés de sécurité active et passive, parmi lesquels le système électronique de stabilité (ESC) de série avec les dispositifs exclusifs Ready Alert Braking et « Rain Brake Support ». Le premier, lors du relâchement de l'accélérateur, met en alerte le système de freinage en diminuant le temps d'intervention et l'espace de freinage tandis que le second entre en fonction quand on active les essuie-glaces en enlevant l'eau des plaquettes de freins. Pour garantir la visibilité maximale, la Lancia Thema propose les projecteurs au xénon auto-adaptatifs, avec fonction Smartbeam™ de série sur les versions Platinum et Executive.

Le riche équipement se poursuit avec l'Active Pedestrian Protection, le système qui, pour protéger le piéton en cas de choc accidentel « soulève » la partie arrière du capot, et le Keyless Enter-N-Go qui, grâce à la clé électronique à télécommande, simplifie l'accès à la voiture et au démarrage, simplement en appuyant sur la touche présente sur le tableau de bord.

Pour faciliter et améliorer la sécurité des opérations de stationnement, le dispositif Parkview™ Rear Back-Up Camera, disponible sur la version Executive, se met en marche automatiquement en enclenchant la marche arrière et visualise la route sur l'écran de 8,4 pouces intégré au tableau de bord.

Sont également disponibles de série, sur la version Executive, certains équipements innovants et distinctifs qui font du nouveau modèle Lancia le point de référence de la catégorie. Comme par exemple l'Adaptive Speed Control (ACC), qui dépasse les performances actuelles des systèmes classiques de contrôle de la vitesse de croisière (Cruise Control). En effet, si le véhicule rejoint un autre véhicule plus lent qui le précède, le système ACC règle la vitesse et freine pour maintenir la distance de sécurité de la manière prédéfinie par le conducteur, permettant à ce dernier d'éviter d'intervenir fréquemment lui-même. Tout ceci se traduit pour le conducteur par une conduite beaucoup plus détendue et confortable. Ce sentiment de sécurité et de bien-être à bord est renforcé grâce au dispositif supplémentaire Forward Collision Warning (FCS), qui, à travers un avis affiché sur l'écran du tableau de bord, alerte le conducteur s'il est trop près du véhicule qui le précède.

Le dispositif « Blind Spot Detection » est un autre des contenus exclusifs de la version Executive, à savoir un indicateur visuel situé sur le rétroviseur extérieur et qui signale la situation dangereuse « d'angle mort » de visibilité, c'est-à-dire le moment où un autre véhicule se trouve au niveau du véhicule, sans qu'il soit visible dans le rétroviseur. En actionnant le clignotant pour changer de voie, une alerte visuelle et sonore prévient le conducteur de contrôler attentivement la position des véhicules à proximité avant de changer de voie.

Les autres équipements de la version Executive sont le système « Cross Path Detection » qui prévient le risque de collision à basse vitesse (plusieurs capteurs détectent la présence de véhicules en mouvement lorsque le conducteur effectue la marche arrière), et les « Smartbeam™ Hid Headlamps », les phares au xénon intelligents qui s'orientent automatiquement en hauteur et en profondeur pour assurer une visibilité maximale grâce à la perception de la lumière ambiante et de la circulation environnante.

Une gamme et des services exclusifs pour un client spécial

Commercialisée à partir de fin octobre en Suisse, la Lancia Thema est disponible en deux versions – Platinum et Executive - et deux motorisations : le moteur essence 3,6 l V6 de 286 ch avec boîte de vitesses

automatique à 8 rapports et le nouveau Turbo-Diesel 3,0 I V6 de 239 ch doté d'une boîte de vitesses automatique à 5 rapports.

La Lancia Thema est couverte par une garantie d'une durée de 3 ans ainsi que par le pack Swiss Free Service d'une durée de 10 ans ou 100'000 kilomètres (à l'exception des fluides).

Style : des formes classiques et des lignes puissantes

Le véhicule amiral Lancia à traction arrière présente des dimensions généreuses – elle mesure 5066 mm de long, 1488 mm de haut, 1902 mm de large et dispose d'un empattement de 3052 mm – et présente des proportions classiques développées selon un style à la forte personnalité.

Sur l'avant, la calandre fond en un seul dessin le logo Lancia avec les barres horizontales qui expriment précision et rigueur formelle. Les finitions chromées des barres et l'encadrement du logo apportent un contraste particulier à l'intérieur du cadre, également chromé.

Pour montrer comment le soin apporté au style va de pair avec le soin apporté aux fonctionnalités sur la nouvelle Thema, il suffit de penser aux phares bi-fonction avec éclairage avant adaptatif (AFL) conçus pour éclairer les virages abordés. Le bord inférieur élégamment festonné accentue cette importante fonctionnalité, en donnant au périmètre du phare un caractère unique. Les lumières diurnes à LED près des phares dessinent une forme exclusive en « C », en conférant une présence sans égale sur route.

La forme sculptée du capot de la Lancia Thema se lie au bandeau et aux ailes avant en créant un ensemble aux lignes propres et raffinées. En détail, les lignes caractéristiques présentes sur le capot convergent dans la direction des ailes avant tandis qu'une dentelure médiane légèrement sculptée témoigne du soin du détail. En outre, grâce à l'inclinaison marquée du pare-brise, l'effet aérodynamique est garanti et la dimension limitée des montants permet au conducteur de bénéficier d'une excellente visibilité.

Grâce au nouveau toit ouvrant panoramique à deux panneaux, le plus vaste du segment, les passagers de la nouvelle Thema peuvent maintenant laisser pénétrer la lumière naturelle tant devant que derrière en bénéficiant d'une visibilité extérieure double par rapport à un petit toit ouvrant normal. La Thema se distingue par les listels de finition de plancher prononcés et le côté coque au style propre, caractérisé par une ligne évasée, exposée qui met en valeur la silhouette de la berline et l'espace de l'habitacle. Les lignes nettes des ailes, rehaussées par rapport à la surface du capot et du hayon arrière, relient la partie avant et la partie arrière.

Vue de profil, la haute ligne de ceinture exprime des proportions classiques de la coque tandis que l'encombrement inférieur des montants et la présence d'une petite vitre latérale fixe sur les portes arrière contribuent à améliorer la visibilité extérieure. La nouvelle Thema est caractérisée par la structure convexe des portes élégamment enrichie par des moulures chromées. Les triples joints des portières montés de manière impeccable assurent un silence sans précédent dans l'habitacle.

Les rétroviseurs chromés ont été développés pour garantir d'excellentes performances aérodynamiques grâce à l'ajout d'un rétroviseur auto-obscureissant (côté conducteur et passager), de l'indicateur visuel Blind-spot Monitoring (BSM) et du système Rear Cross Path (RCP). En outre, les rétroviseurs sont dotés d'un feu de direction à LED qui émet de la lumière le long du profil du véhicule pour une plus grande sécurité.

Incomparablement prononcées tout en étant quasi-imperceptibles, les lignes de l'épaulement renvoient à la forme des passages de roue avant et arrière. Et grâce aux jantes en aluminium de 20 pouces, la nouvelle Thema semble encore plus « écrasée » au sol, mettant ainsi en évidence ses caractéristiques élevées de tenue de route.

Ces excellentes finitions de la nouvelle Thema sont complétées par le hayon arrière qui présente à son extrémité un spoiler intégré sous lequel est serti au centre le logo Lancia. Les deux harmonieux feux à LED reliés entre eux par une bande chromée soulignent la classe du nouveau véhicule amiral. Traversée par les groupes optiques verticaux, la bande arrière de la Thema est munie d'un support chromé qui relie les éléments des feux arrière : enfin, les échappements ovales doubles représentent un détail qui épouse à la perfection le reste du véhicule, en complétant élégamment l'esthétique et en annonçant ses performances sur route.

Qualité : de nouveaux standards et une classe italienne

Élégance, confort et qualité : La nouvelle Thema associe les standards de référence du segment au confort et à la classe incomparables qui depuis toujours distinguent les voitures Lancia.

Avec ce nouveau véhicule amiral, la marque interprète le thème de la grande berline de luxe selon ses chromosomes, c'est-à-dire les chromosomes de l'artisanat italien, qui utilisent des matériaux de haute qualité non seulement pour leur aspect esthétique, mais aussi pour les réactions sensorielles qu'ils peuvent transmettre. Mais ce n'est pas tout. La nouvelle Thema présente une qualité de construction de très haut niveau grâce à l'utilisation des technologies de production industrielle les plus modernes.

Des intérieurs raffinés selon le meilleur du « Made in Italy »

Les intérieurs de la Thema se distinguent par des matériaux soft touch, des revêtements de prix avec la disponibilité de sièges en cuir Nappa chauffants, un tableau de bord en cuir Poltrona Frau®, des inserts en bois véritable sur la console centrale, des panneaux, des portes et un volant (en cuir bicolore sur la version Executive). En outre, les combinés de bord sont traités avec des techniques « cast skin » en les rendant similaires à la peau tandis que les surfaces des panneaux des portes à double grain tridimensionnel accentuent les qualités esthétiques et de flexibilité.

Pour garantir un confort exceptionnel, les sièges ont par ailleurs été conçus selon une nouvelle architecture incluant une suspension à serpentín. Les sièges avant sont dotés d'un réglage lombaire à quatre positions avec actionneurs de direction haut/bas, avant/arrière et variateur de densité dans la partie inférieure des sièges, dans le dossier et le rembourrage pour un plus grand confort pendant le réglage. Dans les rembourrages latéraux, un matériau en mousse plus rigide a été appliqué pour une meilleure tenue latérale, tandis que, dans la partie inférieure des sièges et dans le dossier, une mousse de moindre densité a été appliquée pour augmenter le confort pendant les longs voyages.

Tous les sièges avant ont des dossiers à la forme sculptée, qui permettent d'avoir environ 20 mm d'espace en plus pour les genoux des passagers arrière ainsi que d'en améliorer l'esthétique. En outre, les glissières du siège sont situés à l'extrémité de la base, garantissant ainsi davantage d'espace pour les pieds

des passagers arrière. Enfin, les sièges avant sont équipés d'appuie-têtes réactifs qui se déplacent mécaniquement en avant en cas de collision.

La planche de bord est enrichie d'éléments chromés discrets et d'un tableau de bord à double combiné de bord avec illumination Bleu Sapphire, couleur que l'on retrouve dans l'illumination à LED de l'habitacle. Au centre du tableau de bord se détache la plus grande radio à écran tactile du segment (disponible de série) qui offre aux passagers de la Thema une connectivité de grande qualité. Grâce à un écran tactile en couleurs de 8,4", les nouveaux modèles UConnect Touch (8.4 et 8.4N) renferment des technologies info-télématiques de dernière génération et de nouvelles technologies de bord, offrant des fonctionnalités pratiques comme jamais auparavant. Parmi celles-ci, rappelons le système de navigation Garmin® avec des fonctions innovantes ; le système UConnect avec commandes vocales et Bluetooth® ; un lecteur de cartes SD compatible avec les fichiers musicaux en format MP3/WMA ; un port USB avec commande iPod® ; un lecteur de DVD et CD simple avec lecture des formats MP3/WMA ; des commandes pour le climatiseur bi-zone ; une radio AM/FM.

Pour la Thema, le confort ne signifie pas seulement l'espace, le silence et la technologie mais aussi la commodité de ranger ses objets. L'accoudoir central a été expressément conçu pour en garantir une utilisation optimale grâce à la possibilité de coulissement longitudinal. Du vide-poches situé sous l'accoudoir, on accède à un plateau coulissant en caoutchouc floqué opaque, à un autre porte-objets floqué et à des connecteurs d'alimentation pour le branchement de périphériques personnels. En détail, les deux porte-verres avant ont une fermeture à volet et sont dotés de bagues lumineuses à LED bleu Sapphire et de systèmes de blocage pour immobiliser les porte-boissons de différentes dimensions. Sur demande, les porte-verres rafraîchis/chauffés sont disponibles avec des lumières de couleurs intuitives (bleu allumé pour le froid et rouge pour le chaud)

Dans les poches « surdimensionnées » présentes sur toutes les portes, sont intégrés certains supports pour bouteilles de grandes dimensions et des surfaces à structure granulaire tandis qu'un logement porte-objets situé en position avancée par rapport à la surface de la boîte de vitesses automatique fournit un accès à un tapis revêtu de caoutchouc avec une surface floquée et un éclairage interne. Il existe en outre une vaste boîte à gants avec un éclairage central pour une distribution plus uniforme de la lumière et une étagère supérieure pour remettre la notice d'utilisation et d'entretien.

Des équipes qui font tout pour atteindre les niveaux de qualité les plus élevés

On ressent des impressions fortes en regardant et touchant l'habitacle d'une voiture, en observant ses détails, en s'asseyant sur ses sièges, en empoignant son volant et en appréciant les qualités de son habitacle, son habillage et ses finitions. Tout cela est appelé la « qualité perçue ». L'impression globale provient de mille caractéristiques différentes : la forme des objets et leurs matériaux de réalisation, les couleurs de chacun et l'effet d'ensemble, ou encore les sensations tactiles transmises. Des stimuli qui jouent tous un rôle égal dans la détermination de la perception globale.

La Lancia Thema est une des premières voitures produites par le Groupe Fiat-Chrysler qui soit examinée par une équipe spécifique de l'entreprise qui, pendant la phase de conception numérique, a examiné la « qualité perçue » du point de vue des clients les plus exigeants en travaillant en étroit contact avec des concepteurs et des techniciens afin d'améliorer le montage et les finitions, la qualité des surfaces

et des matériels, en plus de la qualité de l'acoustique de pièces mobiles comme les portières et les compartiments de rangement.

Un exemple ? L'attention apportée à la fermeture à volet qui couvre les porte-verres avant : non seulement cette fermeture a été optimisée en termes d'esthétique et de montage, mais également en ce qui concerne la sensation de raffinement et le son qu'elle émet lorsqu'elle est ouverte et fermée. En outre, puisqu'il y a certains éléments que certains clients préféreraient ne pas toucher, la Thema est caractérisée par un volet de carburant sans bouchon qui s'ouvre simplement en appuyant sur un bouton.

Le même soin a été apporté au choix des matériaux comme le démontrent la ronce et le cuir du volant, respectivement polie et cousu à la main. En outre, les coutures ont été placées stratégiquement en des points bien précis afin d'éliminer toute rugosité pouvant entrer en contact avec les mains du conducteur.

Le résultat final est un habitacle de qualité supérieure grâce également au travail effectué sur le site de Brampton (Toronto, Canada) où est produite la nouvelle Thema. L'installation a été récemment rénovée selon les principes du World Class Manufacturing (WCM), méthodologie internationale d'organisation du cycle de production qui englobe tous les processus de l'installation : de la sécurité à l'environnement, de l'entretien à la logistique et à la qualité. L'objectif est d'améliorer en continu les performances de production, en recherchant une élimination progressive des gaspillages, afin de garantir la qualité du produit et la flexibilité maximale dans la réponse aux questions du client, à travers l'implication et la motivation des personnes qui travaillent dans les établissements.

En particulier, pour améliorer encore davantage la qualité de la nouvelle Thema, un nouveau Centre de Métrologie a été institué à Brampton qui est utilisé pour tout le système de production Fiat. Étendu sur une surface de plus de 3200 mètres carrés, des activités de mesure et de validation de la géométrie de la coque se déroulent dans ce centre. Il faut souligner que les instruments à disposition du Centre de métrologie permettent de tester la résistance de toute la structure en tôle du véhicule aux tolérances les plus minimales (minimales comme le diamètre d'un cheveu humain) afin d'identifier d'éventuels écarts entre le produit et le processus.

Performances : puissance et efficacité

Conçue pour fournir puissance et rendement en ville comme sur les longs parcours, la nouvelle Lancia Thema propose deux motorisations différentes à six cylindres, toutes avec transmission automatique et traction arrière : un moteur à essence V6 Pentastar de 3,6 l avec une puissance de 286 ch et boîte de vitesses automatique à 8 rapports et une motorisation Diesel V6 de 3,0 l disponible avec 239 ch avec boîte de vitesses automatique à 5 rapports.

3,6 l V6 Pentastar essence de 286 ch

Le nouveau moteur V-6 Pentastar de 3,6 litres de Chrysler Group est réalisé totalement en aluminium avec une disposition à 60° et il est disponible sur chaque version.

Le moteur présente deux arbres à cames en tête (DOHC) avec double arbre à cames indépendant à calage, collecteurs d'échappement intégrés, manteaux de pistons revêtus en matériau polymère, bielles en acier forgé, monobloc en aluminium fondu sous pression avec disposition à 60°. Le moteur émet une

puissance de 286 ch (210 kW) à un régime de 6350 trs/mn et 340 Nm de couple à un régime de 4650 trs/mn.

Les deux arbres à cames situés dans la partie supérieure de la culasse avec des soupapes d'admission et d'échappement à flux élevé permettent, en combinaison avec le variateur de phase (VVT), une efficacité volumétrique et de combustion optimale dans tout l'intervalle de charge et de régimes. Il en résulte une courbe de couple exceptionnellement plate avec une puissance spécifique élevée. Le couple maximum du moteur est émis dans une vaste gamme avec une valeur de 90 % obtenue à un régime compris entre 1800 et 6350 trs/mn.

Dans le cas d'espèce, grâce aux nouvelles innovations technologiques introduites dans le respect des normes Euro 5, ce « six cylindres » a des émissions de CO₂ égales à 219 g/km (consommation cycle combiné : 9,4 l/100 km). Ainsi équipée, la nouvelle Thema peut atteindre la vitesse maximale de 240 km/h et une accélération 0-100 km/h en seulement 7,7 secondes. Ce résultat peut être obtenu également grâce à la nouvelle boîte de vitesses automatique à 8 rapports ZF.

Le raffinement des composants individuels était un objectif clé lors de la conception du moteur, qui a été atteint grâce à l'utilisation de techniques avancées de conception informatisée. Les zones structurelles d'admission et d'échappement du moteur ont été conçues de façon à réduire les niveaux de bruit et à atteindre des objectifs spécifiques en matière de qualité perceptible en répondant aux attentes d'une clientèle attentive. La rigidité structurelle est assurée grâce à l'utilisation de quatre boulons sur les soutiens principaux des roulements, associés à deux autres boulons supplémentaires fixés transversalement. Une paroi structurelle dans le carter d'huile contribue à une plus grande rigidité et à une plus grande puissance.

Conçu dans le respect des critères environnementaux, le moteur Pentastar V-6 de 3,6 litres n'a pas besoin d'utiliser de plomb dans les phases de construction et il adopte un système de filtration de l'huile éco-compatible. Le système radiateur/filtrage de l'huile intégré utilise un élément filtrant qui peut être brûlé plutôt que jeté dans une décharge comme les systèmes de filtrage traditionnels. L'utilisation de bougies standard à base d'huile minérale et à longue durée, en plus d'un système d'allumage direct à haute émission d'énergie contribuent à réduire les coûts d'entretien.

Le nouveau moteur Pentastar V-6 de 3,6 litres est produit dans les usines Chrysler Group LLC de Trenton, dans le Michigan (USA), la première installation Chrysler à avoir reçu la reconnaissance LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*).

3,0 l V6 Diesel de 239 ch

Le moteur Diesel Euro 5 - construit par VM Motori et développé avec Fiat Powertrain - émet 239 ch à un couple maximum de 550 Nm à un régime de 1800-2800 trs/mn. Les émissions de CO₂ sont égales à 185 g/km et la consommation en cycle combiné est de 7,1 l/100 km. Ainsi équipée, la nouvelle Thema peut atteindre la vitesse maximale de 230 km/h et une accélération 0-100 km/h en 7,8 secondes (239 ch).

Dans le détail, le nouveau moteur Turbo-Diesel de 3,0 litres est un bloc en fonte à graphite compactée à 60 degrés, avec des culasses en aluminium et un carter d'huile en aluminium constitué de deux éléments. L'alésage est de 83 mm et la course de 92 mm. La cylindrée totale est 2987 cm³.

Compact et léger, le nouveau moteur a les dimensions suivantes : 695 mm de longueur, 729 mm de largeur et 697,5 mm de hauteur. Le poids total du nouveau moteur est 230 kg.

Le bloc-moteur a une nouvelle architecture avec une structure renforcée comprenant une base capable de fournir un support rigide au vilebrequin. Ceci contribue aussi à réduire le niveau de bruit global des composants alternatifs inférieurs et à améliorer les niveaux de nuisance sonore, de vibrations et de rigidité.

Pour augmenter la rigidité structurelle du bloc-moteur, le carter d'huile en aluminium composé de deux pièces a été conçu pour être résistant et pour améliorer le niveau de nuisance sonore du propulseur. Le bloc-moteur a une capacité de 7,7 litres.

Les culasses sont en aluminium de type double arbre à cames en tête avec actionnement par chaîne et quatre soupapes par cylindre. Les soupapes d'admission et d'échappement ont respectivement un diamètre de 28 mm et 24,5 mm. Le volume de la chambre de combustion est 24,68 cm³.

Le vilebrequin en acier forgé est soutenu par quatre roulements dotés de supports principaux et avec quatre trous incorporés dans le bloc-moteur. Équilibré extérieurement, le vilebrequin a 442,2 mm de longueur. Cette caractéristique a permis de réduire l'ensemble des exigences de configuration du moteur. Les bielles d'une longueur totale de 162,9 mm sont en fonte.

Les pistons moulés en aluminium sont légers et ont été redessinés pour minimiser la friction. Le rapport de compression du nouveau moteur Diesel est de 16,5:1 et permet une combustion plus propre en assurant en même temps davantage de puissance.

Les supports principaux des roulements sont sans plomb pour garantir un impact environnemental réduit dans les phases de production et de recyclage du moteur.

Le système d'induction comprend le système de contrôle de la turbulence pour une combustion optimale. Monté entre le système d'admission et la chambre de combustion, le contrôle de la turbulence fournit le meilleur flux d'air à travers la chambre de combustion pour optimiser l'efficacité du moteur, en réduisant les émissions à l'échappement.

Le système d'injection Common Rail de 1800 bars assure une distribution exacte de carburant. Grâce à la nouvelle technologie Multijet II qui utilise une électrovanne spéciale équilibrée, le nouvel injecteur est capable de fournir jusqu'à 8 injections par cycle, avec la possibilité de gérer les deux injections principales dans un profil unique modulable (IRS - Injection Rate Shaping), ce qui garantit une réduction de la consommation de carburant et des émissions polluantes d'environ 2 % par rapport à une injection classique, en assurant une réduction drastique du bruit.

Le nouveau moteur Diesel de 3,0 litres utilise un seul turbocompresseur Garrett VGT 2056 à géométrie variable avec intercooler air-air qui est en mesure de fournir une réponse quasi-immédiate. .

Boîte de vitesses automatiques à 8 et 5 rapports

La nouvelle Thema est équipée de la boîte de vitesses automatique consolidée à cinq rapports W5A580 sur les motorisations Diesel et de la boîte de vitesses automatique à huit rapports 8R45 développée par ZF en combinaison avec le Pentastar V-6 de 3,6 litres. En particulier, cette dernière transmission se caractérise par un changement de vitesse exceptionnellement fluide, par des consommations très faibles et par des délais de réaction qui en font une des meilleures boîtes de vitesses automatiques sportives disponibles sur le marché.

Le rapport de transmission total supérieur et les excursions plus courtes des vitesses, en particulier, de la première à la seconde, contribuent à des accélérations rapides. En outre, un nombre inférieur de groupes d'engrenages « lourds » garantit un fonctionnement fiable.

En outre, il faut 200 millièmes de seconde à la boîte de vitesses automatique à 8 rapports pour passer d'une vitesse à l'autre, même un pilote professionnelle ne passe pas les vitesses aussi vite, ce qui assure un exceptionnel plaisir de conduite, un rendement et un confort maximums.

Enfin, la fonction AutoStick permet au conducteur d'enclencher un rapport plus élevé ou plus bas tandis que le calibrage du contrôleur de transmission empêche le moteur de s'emballer. Un contrôle électronique adaptatif pour tous les types de changement augmente la réponse de la motorisation en réduisant la rigidité. Enfin, le rapport final de transmission de la Thema est égal à 2,65, en fournissant un rendement élevé tant dans le parcours en ville que sur longs parcours.

Sécurité pour 70

La Lancia Thema offre 70 contenus avancés de sécurité préventive, active et passive. Nous indiquons ci-après la description des principaux dispositifs et systèmes présents à bord du véhicule amiral de Lancia.

Sécurité active

Un comportement sur route constant et prévisible, au point de pardonner d'éventuelles erreurs du conducteur et de permettre de surmonter sans difficulté les situations critiques, est une condition requise fondamentale pour une sécurité active élevée. Dans ce domaine, la Lancia Thema, outre un système de freinage aux excellentes performances, présente les dispositifs électroniques les plus sophistiqués pour le contrôle du comportement dynamique du véhicule.

- **Système antiblocage des freins (ABS)** : il détecte et empêche le blocage des roues, en agissant de manière indépendante sur les quatre roues et en améliorant le contrôle du braquage dans des conditions extrêmes de freinage et/ou de terrain glissant (de série) ;
- **Système anti-blocage des freins avec détection de routes accidentées** ; ce système est en mesure de détecter, sur la base des oscillations des signaux de la vitesse des roues, si le véhicule roule sur un manteau routier accidenté. Quand un manteau routier accidenté ou des tronçons glissants sont détectés, l'ABS active un contrôle de la pression légèrement différent qui permet de maintenir la pression du frein en cas de pressions prolongées (de série) ;
- **Contrôle de la traction à toutes les vitesses** : il fait partie du système ABS de série et aide à empêcher le glissement des roues motrices lors de l'accélération depuis l'arrêt ou à toutes les vitesses en utilisant les freins sur les roues et en combinaison avec la limitation du couple moteur (de série) ;

- **Contrôle de la vitesse et de la distance de sécurité (ACC)** : le système réduit la vitesse de croisière établie de la Thema quand elle s'approche d'un autre véhicule dans la même voie ou bien quand un autre véhicule s'introduit dans la même voie. Le système revient à la vitesse établie quand le véhicule devant accélère ou bien se déplace dans une autre voie. Le système ACC conserve la distance établie par le conducteur entre les deux véhicules, permettant ainsi d'utiliser le Cruise Control également en situations de trafic léger, sans devoir modifier continuellement les réglages ;
- **Système de contrôle de la traction en freinage (BTCS)** : réduit le risque de glissement des roues motrices en phase d'accélération depuis l'arrêt ou à basse vitesse en utilisant les freins sur chaque roue en cas de glissement (de série) ;
- **Assistance au freinage** : dans des situations de freinage d'urgence, le système applique la puissance maximale de freinage, en garantissant la distance d'arrêt minimale (de série) ;
- **Redéfinition du freinage** : en présence d'impulsions opposées entre l'accélérateur et le frein, le signal du frein envoie au contrôleur du moteur un signal qui provoque la réduction de la puissance du moteur en permettant au conducteur d'arrêter la Thema (de série) ;
- **Contrôle électronique de la stabilité (ESC)** : il augmente le contrôle du véhicule par le conducteur, en lui permettant de maintenir une direction stable dans toutes les conditions de conduite. Il s'avère utile dans des situations critiques, par exemple en virage et dans des situations de conduite sur surfaces mixtes, avec présence de neige, de glace ou de gravillons. Si une différence est détectée entre l'action du conducteur sur le volant et le parcours du véhicule, l'ESC applique le freinage sélective, puis rétablit l'action de l'accélérateur en remettant le véhicule à la vitesse voulue par le conducteur (de série) ;
- **Hill-Start Assist (HSA)** : il empêche la Thema de reculer, en aidant le conducteur en phase de démarrage du véhicule en côte depuis l'arrêt, en maintenant le niveau de pression de freinage appliquée par le conducteur pendant un bref laps de temps après que celui-ci a enlevé le pied de la pédale de frein (de série).

Sécurité préventive

De l'atmosphère à l'intérieur de l'habitacle à l'éclairage extérieur, de la connexion info-télématique à l'assistance en phase de parking : quelle que soit la situation où elle se trouve, la Lancia Thema intervient en garantissant toujours la plus grande sérénité et la plus grande prévention.

- **Détection des angles morts (BSM)** : elle utilise des capteurs radar à bande ultra-large qui assistent le conducteur pendant les changements de voie et quand il est dépassé ou dépasse des véhicules cachés à la vue. Le système signale au conducteur la présence d'un véhicule dans les angles morts par le biais d'icônes éclairées sur les rétroviseurs latéraux et en activant un signal sonore sélectionné par le conducteur ;
- **Avis de collision avant (FCW)** : les capteurs radars positionnés dans une direction avant sont utilisés par le dispositif pour vérifier si le véhicule approche trop rapidement du véhicule qui le

précède et pour envoyer, si nécessaire, un signal au conducteur, afin qu'il puisse intervenir pour éviter une collision ;

- **Éclairage avant adaptatif (AFL)** : ce système règle extérieurement le faisceau de lumière des phares jusqu'à 15 degrés à droite ou à gauche selon le sens de rotation du véhicule (de série) ;
- **Anti-embuage automatique** : il permet au système de contrôle automatique de la température (ATC) de la Thema de mesurer le niveau d'humidité à l'intérieur du véhicule et de désembuer automatiquement le pare-brise sans aucune intervention de la part du conducteur (de série) ;
- **Phares automatiques** : système en mesure de détecter une chute des conditions de luminosité (également pendant la traversée de tunnels) en activant automatiquement les phares sans aucune intervention de la part du conducteur (de série) ;
- **Essuie-glaces automatiques** : dispositif pratique qui détecte automatiquement la présence d'humidité sur le pare-brise de la Thema, en activant les essuie-glaces (de série sur Platinum et Executive) ;
- **Éclairage avant adaptatif (DRL)** : éclairages diurnes à LED dans le respect des normes en vigueur (de série) ;
- **Éclairage avant adaptatif à LED (DRL)** : davantage d'éclairage en avant pour rendre davantage visible le véhicule grâce à un éclairage harmonieux et efficace (de série) ;
- **Feux arrière à LED** : dotés d'un éclairage double intégré de façon harmonieuse et efficace dans le groupe optique arrière par le biais des LED d'éclairage individuelles (de série) ;
- **Phares à décharge à haute intensité (HID)** : ils fournissent un éclairage trois fois supérieur à la quantité de lumière produite par les projecteurs traditionnels, en améliorant considérablement l'éclairage nocturne (de série) ;
- **Phares SmartBeam®** : le système de phares s'adapte à la lumière ambiante et au trafic en arrivée afin de fournir l'éclairage maximum (de série) ;
- **Ready Alert Braking** : dispositif en mesure de prévoir si le conducteur commence un freinage d'urgence et utilise la pompe ESC pour approcher les plaquettes de freins des rotors et réduire les temps requis pour l'application des freins (de série) ;
- **Rain Brake Support** : ce système utilise la pompe du contrôle électronique de la stabilité (ESC) pour pousser les plaquettes de frein légèrement vers les rotors des freins quand il pleut pour les maintenir secs en garantissant des performances de freinage optimales sur le revêtement mouillé (de série) ;
- **Rear Cross Path Detection (RCP)** : pendant la marche arrière pour sortir d'un parking, le dispositif avertit le conducteur quand il détecte de la circulation en arrivée. Il est activé quand la marche arrière est enclenchée. Le système signale au conducteur la présence de véhicules provenant de derrière par le biais d'icônes éclairées sur les rétroviseurs latéraux et en activant un signal sonore sélectionné par le conducteur ;
- **Système d'aide au parking arrière ParkSense®** : ce système aide à détecter les objets arrêtés pendant les stationnements en marche arrière à basse vitesse. Il émet des signaux sonores pour le conducteur et est doté d'un écran inséré dans le combiné de bord dans l'ordinateur de bord (EVIC) ;

- **Caméra arrière pour marche arrière ParkView®** : il offre une vue en grand angle de la zone immédiatement derrière le véhicule sur l'écran du système de navigation, permettant au conducteur d'effectuer la marche arrière avec davantage de tranquillité. Sur l'écran est affichée une grille à utiliser comme référence pour les manœuvres de parking dans des espaces limités et dans des zones étroites. Sur l'écran de l'UConnect Touch, l'image est affichée quand la marche arrière est enclenchée (de série) ;
- **Keyless Enter-N-Go** : quand on monte à bord de la Thema, certains capteurs électroniques détectent la présence de la télécommande intégrée dans la clé. À ce stade, il sera possible d'appuyer sur un poussoir d'allumage sans devoir insérer la clé dans le contact (le conducteur devra enfoncer la pédale de frein en phase de démarrage du véhicule) ;
- **Colonne de direction inclinable électriquement et télescopique avec fonction de mémorisation** : permet l'inclinaison de la colonne de direction et le réglage de la hauteur par rapport au conducteur afin d'optimiser le confort pour le conducteur ;
- **Contrôle de la pression des pneumatiques (TPM)** : communique au conducteur que la pression des pneumatiques est insuffisante. Les modules du capteur de pression à l'intérieur de la tige de soupape des quatre roues envoient des signaux en radiofréquence à un récepteur et au système. Les informations sur la pression de chaque pneumatique peuvent être affichées sur l'ordinateur de bord (EVIC) (de série) ;
- **BeltAlert** : il active un signal sonore et/ou affiche une icône du tableau de bord pour rappeler au conducteur et au passager de boucler les ceintures de sécurité quand les occupants des sièges avant de la Thema voyagent sans avoir bouclé les ceintures de sécurité (de série) ;
- **Toit ouvrant auto-réversible** : système de détection avancé qui, en cas d'éventuels obstacles, s'active automatiquement en inversant le mouvement du toit ouvrant vers la position d'ouverture ;
- **Lève-glaces électriques avec commande rapide** : des vitres avant électriques avec commande rapide d'ouverture et de fermeture à une pression située sur les portes avant, côté conducteur et côté passager (de série) ;
- **Capteur de batterie intelligente (IBS)** : dispositif qui mesure en continu le flux de courant en entrée et en sortie dans la/de la batterie. Si la batterie se décharge, le système désactive de manière intelligente les systèmes électriques moins critiques pour empêcher que le client ne se retrouve à pied à cause d'une batterie déchargée ou épuisée. Lorsque l'IBS effectue un allègement automatique de la charge, une icône apparaît sur le combiné de bord (de série) ;
- **Système de navigation Garmin®** : cartes faciles à consulter avec des indications vocales, plus de six millions de points d'intérêts et indications de voies ;
- **UConnect® Touch** : il offre des fonctions info-télématiques exceptionnelles et des technologies de bord à l'avant-garde pour maintenir les passagers connectés, sûrs et en situation de confort total (de série) ;
- **UConnect Voice Command** : système de communication de bord à activation vocale qui permet au conducteur d'utiliser un téléphone compatible Bluetooth avec les mains sur le volant et sans quitter la route des yeux. À la première connexion du téléphone Bluetooth, le répertoire est automatiquement téléchargé et jusqu'à 1000 postes sont synchronisés. Ensuite, ceux-ci peuvent

être sélectionnés simplement en prononçant le nom correspondant. Il permet en outre au conducteur de sélectionner une des modalités radio disponibles et de régler des stations AM/FM en utilisant des commandes vocales naturelles. L'option mains libres permet de sauvegarder la liberté de mouvement et la flexibilité ;

- **PowerNet** : nouvelle architecture électrique de la Thema pour la connectivité entre les différentes technologies avancées et les possibilités de personnalisation à bord (de série) ;
- **Indicateurs de direction actifs** : l'indicateur de direction clignote trois fois quand le levier est actionné pendant une seconde pour indiquer un changement de voie (de série) ;
- **Rétroviseur auto-obscureissant extérieur (côté conducteur)** : il détecte et réduit l'éventuel éblouissement des phares des véhicules qui suivent sans aucune intervention de la part du conducteur (de série) ;
- **Rétroviseur auto-obscureissant intérieur** : il détecte et réduit l'éventuel éblouissement des phares des véhicules qui suivent sans aucune intervention de la part du conducteur (de série) ;
- **Rétroviseurs avec indicateurs de direction supplémentaires** : situés dans les rétroviseurs extérieurs, les indicateurs de direction permettent de signaler de manière plus claire aux autres véhicules que le conducteur s'apprête à tourner ou à effectuer un changement de voie (de série) ;
- **Auto-abaissement des rétroviseurs latéraux (en marche arrière)** : système qui baisse automatiquement les rétroviseurs latéraux en fournissant au conducteur une meilleure visibilité du terrain, des cordons ou d'autres obstacles quand la marche arrière est enclenchée ;
- **Pare-soleil électrique** : écran solaire automatique pour réduire la chaleur à l'intérieur de l'habitacle et augmenter la confidentialité des occupants. Ce rideau se baisse automatiquement en marche arrière pour avoir le maximum de visibilité à l'arrière ;
- **Volet de carburant à fermeture électronique (sans bouchon)** : il facilite les opérations de ravitaillement de carburant en éliminant tout contact avec le carburant. En outre, il protège d'éventuelles tentatives de vol de carburant du réservoir et des actes de vandalisme contre l'installation d'alimentation du carburant grâce à la fermeture électronique et au relâchement par le biais du poussoir (de série) ;
- **Déverrouillage d'urgence à l'intérieur du coffre** : poignée de déverrouillage phosphorescente qui peut être activée si un adulte ou un enfant reste piégé par inadvertance dans le coffre à bagages (de série) ;
- **Système antivol** : décourage les actes de vandalisme et les tentatives de vol, souvent en déterminant une réduction sensible de la prime d'assurance. Ce système protège la voiture des tentatives de vol ou d'accès non autorisé en contrôlant les interrupteurs de fermeture des portières et le circuit d'allumage ;
- **Immobilizer Sentry Key®** : utilise la télécommande insérée dans la clé qui incorpore un transponder avec un code de sécurité préprogrammé pour éteindre le moteur après quelques secondes, à titre de dissuasion pour les vols (de série) ;

Sécurité passive

Afin de garantir le niveau maximum de sécurité passive, on a examiné sur la Lancia Thema tous les types d'accident possibles : chocs frontaux, latéraux, renversement, collision et incendie. On a également tenu compte des différentes vitesses auxquelles les collisions peuvent se produire, des différents types d'obstacle et de la protection des occupants présentant des caractéristiques physiques pouvant varier. De l'examen approfondi de tous ces paramètres, est né un ensemble de solutions techniques qui font de la Lancia Thema l'état de la technique le plus avancé dans le domaine des systèmes de sécurité passive.

- **Airbags multistade avancés** : ils s'ouvrent avec une force supérieure ou inférieure selon la gravité de l'impact. En outre, le nouveau design de l'airbag pour le conducteur de la Thema comprend des dispositifs de retenue qui façonnent l'airbag afin de réduire la force de choc et les lésions au thorax des occupants. L'airbag du passager est conçu pour s'ouvrir à une vitesse variable sur la base de la position des occupants (de série) ;
- **Airbags latéraux à rideau** : protection extensive de tous les passagers assis sur les sièges extérieurs avant et arrière. Chaque airbag latéral est doté de son propre capteur de choc pour l'activation indépendante sur le côté de l'impact. L'airbag à rideau est inséré dans le revêtement du toit, au-dessus des vitres latérales (de série) ;
- **Airbag pour les genoux** : situé sous le combiné de bord, l'airbag pour les genoux s'ouvre à l'ouverture de l'airbag du côté conducteur et a été expressément étudié pour positionner correctement l'occupant pendant une collision et offrir davantage de protection pour les jambes (de série) ;
- **Airbag pour le bassin et le thorax installés sur le siège** : ils augmentent la sécurité du conducteur et du passager côté conducteur dans certains types d'impact. Chaque airbag latéral est doté de son propre capteur de choc pour l'activation indépendante sur le côté de l'impact. Les airbags latéraux de série sont montés sur le côté extérieur de chaque siège avant (de série) ;
- **Appuie-têtes réactifs** : ils s'activent en cas de choc arrière. Les appuie-têtes ont été étudiés pour réduire les lésions personnelles en diminuant la distance entre l'appuie-tête et la tête du passager (de série) ;
- **Appuie-tête** : il existe également un appuie-tête pour le passager arrière pour toutes les positions des sièges (de série) ;
- **Ceintures de sécurité à 3 points** : toutes les positions d'assise avant externes et toutes les positions d'assise arrière sont équipées de ceintures de sécurité pour le bassin et pour les épaules (de série) ;
- **Ceintures de sécurité réglables en hauteur** : elles permettent aux occupants avant de lever ou de baisser la partie supérieure de la ceinture. Ce système motive l'utilisation des ceintures en assurant un confort maximum (de série) ;
- **Prétensionneurs de ceinture de sécurité** : en cas de choc, les capteurs d'impact activent les prétensionneurs des sièges avant. Ces derniers tendent correctement les ceintures de sécurité en réduisant ainsi la liberté de mouvement en avant de la tête et du thorax de l'occupant (de série) ;

- **Enrouleur à relâchement constant (CFR)** : ce dispositif contrôle le degré de force exercé par la ceinture sur l'occupant puis progressivement relâche le ruban de la ceinture de sécurité de façon contrôlée (de série) ;
- **Contrôleur de retenue des occupants (ORC)** : il détecte un impact et détermine si le choc est assez fort pour demander l'ouverture des airbags et s'il suffit d'activer seulement la première phase de gonflage ou si la seconde est également demandée. En outre, le contrôleur détecte les impacts latéraux et détermine l'éventuelle activation des airbags à rideau fixés aux barres et des airbags latéraux intégrés dans les sièges (protection du thorax). Le contrôleur gère également les prétensionneurs des ceintures des sièges avant (de série) ;
- **Active Pedestrian Protection** : en cas de choc accidentel, le système « soulève » la partie arrière du capot pour protéger le piéton ;
- **Système de réponse aux accidents avancée (EARS)** : il facilite l'intervention du personnel d'urgence après un accident en allumant les lumières intérieures, en faisant clignoter les feux de détresse et en déverrouillant les portes de la Thema après l'ouverture des airbags. Il interrompt également le flux d'essence vers le moteur (de série) ;
- **Barres de protection des portières**: pour protéger les occupants en cas de choc latéral (de série) ;
- **Système de fixation de sièges enfants (ISOFIX)** : le système a été conçu pour faciliter le montage de sièges enfants compatibles (de série) ;
- **Zones à déformation contrôlée** : elles sont conçues pour se comprimer en cas d'accident afin d'absorber l'énergie de l'impact et en réduire la transmission aux occupants (de série)
- **Colonne de direction à absorption d'énergie** : la colonne de direction à réglage manuel utilise deux conduits coaxiaux réalisés par hydroforming en mesure d'effectuer des déplacements réciproques pour permettre l'avancement de la colonne et l'absorption de davantage d'énergie pendant un impact. La nouvelle colonne de direction assistée électrique utilise un élément à flexion calibrée qui se déforme pendant le mouvement de la colonne de direction et garantit la gestion optimale de l'énergie ;
- **Structure à cage de sécurité** : elle protège les occupant en gérant et en contrôlant l'énergie en cas de choc (de série) ;

Architecture : confort américain et maniabilité européenne

Avoir du confort à bord signifie fournir au conducteur et à ses passagers des technologies qui leur garantissent le plus grand confort acoustique et climatique. D'où la nécessité de transformer l'habitacle en un salon ouaté et confortable. En effet, outre le soin et la qualité artisanale des matériaux, les intérieurs de la nouvelle Thema se distinguent par un niveau de silence parmi les meilleurs du segment, grâce à une attention particulière en phase de conception pour améliorer l'insonorisation de l'habitacle en utilisant les technologies les plus avancées et des aciers ultra-résistants et matériaux composites.

En outre, la Lancia Thema est aux sommets de sa catégorie en termes de confort de conduite, de manœuvrabilité, de réponse de la direction et d'efficacité de la direction assistée électro-hydraulique. De même, l'exceptionnelle rigidité structurelle, l'architecture des suspensions et le système de freinage à hautes performances assurent une conduite fluide tandis que les caractéristiques de manœuvrabilité dynamique sont inchangées.

Nous indiquons ci-après toutes les nouvelles du modèle qui contribuent de façon significative à transformer même le plus simple déplacement quotidien en une exaltante expérience de voyage, car un « grand voyage » n'est pas fait seulement de départ et d'arrivée, mais est une succession d'émotions dans le temps.

Rigidité structurelle et fonctionnement silencieux

La nouvelle Thema est caractérisée par des aciers avancés, des éléments en matériau composite de nylon et par une nouvelle architecture du segment E avec une traction arrière de seconde génération pour le maximum de recherche et maniabilité. Grâce à son excellente résistance à la torsion, la Thema est compacte et rigide en transmettant une sensation de grande confiance et de contrôle. En outre, pour garantir une continuité exceptionnelle en termes de rigidité sur les côtés avant et arrière, la structure arrière de la Thema a été renforcée de 26 % par rapport à des modèles nés sur la plate-forme précédente.

La nouvelle Thema est caractérisée par un silence parmi les meilleurs du segment E. En optimisant le design structurel innovant ultra-rigide, les techniciens ont été en mesure d'augmenter le silence de l'habitacle (non seulement pour réduire le niveau de bruit) en isolant le moteur et en éliminant tout bruissement et bruit provoqué par la poursuite de la route. La mono-coque du nouveau véhicule amiral Lancia présente des améliorations en termes de matériels et de conception structurelle, comme le démontrent les deux panneaux sous la coque en matériau composite de plus de 2,3 mètres. En outre, le pare-brise sonore à deux panneaux, les vitres stratifiées, les panneaux insonorisants dans l'habitacle et dans les cavités des passages de roue et la structure arrondie des portes avec des triples joints assurent une absorption élevée du bruit sur le manteau routier, et une insonorisation optimale de l'habitacle.

Aciers à haute résistance de dernière génération

Grâce à l'utilisation importante d'aciers à haute résistance, de matériaux composites et de simulations avancées de collisions à l'ordinateur, la nouvelle Thema est compétitive sous tous les aspects

en termes de sécurité passive, en plus de respecter les normes et les évaluations de divers organismes internationaux.

En détail, plus de 67 % de la structure sous la coque et 53 % de la structure de la partie supérieure de la coque sont estampés et réalisés avec des aciers à haute résistance et des aciers avancés à haute résistance. Il faut souligner que l'utilisation stratégique d'aciers avancés dans la Thema inspire confiance dans une conduite à hautes performances et contribue à une dynamique de conduite exceptionnelle, en offrant aux passagers une protection supérieure. En particulier, l'utilisation d'acier à haute résistance se retrouve dans le tunnel central, dans le côté coque, dans les structures des passages de roue avant et dans les barres du véhicule. Par contre, grâce à une résistance à la traction environ deux fois supérieure par rapport à l'acier à haute résistance, l'acier avancé à haute résistance a été utilisé pour réaliser les zones critiques de la coque qui nécessitent une rigidité structurelle majeure comme les traverses des sièges et la zone supérieure arrière dans le sens transversal, derrière les sièges arrière, qui assurent une plus grande rigidité transversale.

L'acier ultra-résistance estampé à chaud, utilisé pour les montants avant, les portes sur le côté coque, la section supérieure des rails avant et la goulotte du pare-brise de la nouvelle Thema contribuent à son excellente résistance structurelle. En outre, grâce à la résistance à la traction de l'acier avancé à haute résistance avec des applications plus minces et légères, les techniciens ont été en mesure d'utiliser un acier ultra-résistant pour réduire l'épaisseur des montants et des portes sans interrompre la silhouette classique. Par conséquent, la visibilité extérieure globale est importante également grâce au positionnement reculé de 7,6 cm de la goulotte du pare-brise.

Ayant une résistance double par rapport à l'acier haute résistance avec une absorption maximale d'énergie pendant un choc, l'acier à double phase permet à la nouvelle Thema de concurrencer les meilleures voitures du monde en termes de résultats obtenus dans les crash tests. L'acier léger et mince à double phase a été conçu pour réaliser l'intérieur des barres avant et la zone du compartiment moteur pour une protection optimale des occupants de la voiture.

La structure monocoque supérieure de la Thema est réalisée en acier TRIP (*Transformation Induced Plasticity*) avancé. En détail, l'acier TRIP permet d'utiliser un acier plus mince et plus léger pour les zones du montant B, de la partie inférieure de la culasse et des culbuteurs. En outre, dans le nouveau véhicule amiral Lancia, ont été intégrés des renforts en matériau composite de nylon dans les cavités de la partie supérieure de la culasse supérieure et dans les montants A et B pour une plus grande protection des passagers en cas de choc.

Enfin, grâce à la soudure au laser, la coque sculptée de la Thema est améliorée tant dans l'esthétique que dans l'aérodynamique. En effet, grâce à cette technique de construction particulière, il a été possible de réaliser une coque unique, sans interruptions avec le panneau du toit et les sections des barres régulières.

L'architecture et l'étalonnage des suspensions de seconde génération

La nouvelle Thema est caractérisée par des géométries des suspensions avant et arrière reconçues afin de garantir une maniabilité exceptionnelle, tandis que les nouveaux éléments des suspensions de qualité élevée la rendent absolument unique.

L'essence de la nouvelle conception des suspensions de la Thema est représentée par des berceaux de suspensions avant et arrière légers qui donnent vie à un groupe ultra-rigide, condition nécessaire pour garantir la précision et des performances de niveau. En outre, les nouveaux amortisseurs avant monotube, les nouveaux ressorts et une position inédite de la bague de fixation des amortisseurs et des suspensions frontales avant contribuent aux excellents indices de contrôle, de conduite et de confort. Tous ensemble, ces éléments améliorent la maniabilité en en augmentant la durée et en réduisant les aspérités. En outre, les nouvelles bagues hydrauliques dans les suspensions avant, qui représentent des éléments de grande qualité, limitent les aspérités pendant la conduite en prolongeant les caractéristiques de freinage régulières.

Dans la partie arrière, la conception des suspensions arrière à cinq points de fixation de la Thema est caractérisée par la géométrie « roll steer », qui permet un contrôle indépendant du mouvement des suspensions (carrossage et pincement) pour une manœuvrabilité exceptionnelle. Les nouveaux amortisseurs monotube et les nouveaux ressorts rendent la conduite la plus raffinée en améliorant la manœuvrabilité et la dynamique. Les pare-chocs à compression d'uréthane de grande qualité et les fixations des suspensions avec des bagues en caoutchouc pour les amortisseurs aident les suspensions arrière de la berline à rendre l'habitacle plus silencieux. Enfin, les nouveaux amortisseurs supérieurs et inférieurs pour les ressorts des sièges fournissent une plus grande atténuation des vibrations pour un plus grand confort des passagers sur les routes accidentées.

La tenue de route de la nouvelle Thema est importante grâce aux nouvelles géométries du carrossage avant et du carrossage arrière. Une fois réglée sur -1° à l'avant et $-1,75^{\circ}$ à l'arrière, le véhicule amiral Lancia a de meilleures performances en virage puisque les pneumatiques s'inclinent vers l'intérieur de la partie supérieure par rapport à la coque. Enfin, les nouvelles barres stabilisatrices avant et arrière de grand diamètre rendent le châssis agile en virage en réduisant l'inclinaison de la coque.

Les suspensions de la nouvelle Thema assurent des performances de Gran Turismo que l'on peut attendre des grandes berlines européennes, en faisant de l'expérience de conduite du véhicule amiral Lancia une des meilleures au monde. Avec les deux mises au point des suspensions et les combinaisons jantes/pneumatiques disponibles (de 18" à 20"), le nouveau véhicule Lancia assure une grande manœuvrabilité et un excellent confort de conduite.

Il existe deux mises à point des suspensions et combinaisons jantes/pneumatiques disponibles : « Comfort » (de série sur la version Platinum avec jantes et pneumatiques de 18") et « Touring » (de série sur version Executive avec jantes et pneumatiques de 20").

La direction assistée électro-hydraulique (EHPS) pour une direction précise et contrôlée

C'est le nouveau système EHPS (*Electro Hydraulic Power Steering*) qui garantit une perception exacte de la roue en améliorant l'alignement de la direction et en réduisant le bruit de la direction et les consommations de carburant, qui transmet au conducteur la nouvelle capacité de tenue de roue de la nouvelle Thema.

Selon la modalité de contrôle, le système EHPS applique un effort de braquage variable à différentes conditions de conduite. L'EHPS analyse l'angle de braquage, la vitesse du véhicule, le régime du

moteur et les systèmes de contrôle du châssis 13 fois par seconde pour donner une sensation précise de la manœuvrabilité et des prestations de la voiture. Quand la Thema est arrêtée ou roule à basses vitesses, la pompe hydraulique augmente la servo-assistance en réduisant l'effort de braquage. La pompe réduit la servo-assistance à des vitesses soutenues en donnant au Thema une sensation de plus grande solidité et, par conséquent, le système assure des consommations réduites jusqu'à 1,5 % et une consommation d'énergie inférieure par rapport à une pompe à courroie.

Pour une sensation de précision et de contrôle encore plus élevée, la nouvelle Thema Executive avec des suspensions avec mise au point Touring assure un braquage plus rapide de 25 % et un alignement de la direction supérieure de 20 %.

Puissance maximale d'arrêt

La nouvelle Thema est dotée d'une installation de freinage puissante qui assure des performances et des sensations aux sommets de sa catégorie. En détail, le système propose :

- des joints de frottement hautement équilibrés conçus pour donner une sensation de freinage uniforme et régulière en garantissant durée et performances ;
- nouveau servo-frein ;
- des segments de freins à hautes performances avec une résistance à l'effet « fading » et une sensation exceptionnelle de la pédale ;
- des étriers de freins avec un recul élevé qui réduisent les frottements parasites avec des ressorts anti-vibration pour une plus grande efficacité ;
- compensation de la pression hydraulique qui perçoit automatiquement chaque panne en termes de dépression, dans le servofrein ou dans les segments de frein correspondants. Ce dernier système intervient en cas de rupture d'un tuyau en actionnant la pompe ABS au maximum et en permettant aux freins de fonctionner comme d'habitude tant que le système n'est pas réparé.

Les systèmes Ready Alert Braking et Rain Brake Support complètent le système de freinage. Le premier, exclusif de la Thema dans ce segment de marché, est en mesure de percevoir automatiquement le relâchement de l'accélérateur de la part du conducteur, en augmentant légèrement la pression de freinage (qui ne suffit pas à ralentir le véhicule) pour faire en sorte que les plaquettes et les disques de freins soient correctement alignés en prévision d'un freinage d'urgence. Par contre, le Rain Brake Support entre en fonction quand les essuie-glaces du système s'activent et applique automatiquement une impulsion de pression de freinage (qui ne suffit pas à ralentir le véhicule) en enlevant l'eau des plaquettes de freins.

Technologie : connectivité et divertissement

Grâce à l'innovant UConnect® Touch - le système info-télématique à écran tactile le plus grand du segment - la nouvelle Lancia Thema dispose de fonctions info-télématiques de nouvelle génération qui intègrent des informations en temps réel, un divertissement multimédia, des dispositifs mobiles portables, des commandes vocales et des réglages personnalisés pour rendre chaque voyage sûr et amusant, indépendamment de la destination à atteindre.

Le nouveau système UConnect Touch 8.4 et 8.4N et l'écran le plus grand du segment

Étudié pour enrichir l'expérience de conduite et parfaitement intégré dans le design de la nouvelle Lancia Thema, l'innovant UConnect Touch 8.4 comprend : un écran tactile QVGA de 8,4", un système UConnect avec commandes vocales et Bluetooth®, un lecteur de cartes SD (compatible avec des fichiers musicaux en format MP3/WMA), un port USB avec commande d'iPod®, un lecteur DVD, DVD simple avec lecture exclusive des formats MP3/WMA, des commandes pour le climatiseur bizona automatique, une radio AM/FM.

De série sur toute la gamme, le système est doté d'un écran tactile de 8,4 pouces où sont affichées, de façon claire et immédiate, toutes les informations nécessaires à la conduite et au confort de bord. En outre, toujours sous l'égide de la sécurité maximale et de la simplicité d'utilisation, il dispose de commandes audio et la connectivité disposées sur les rayons du volant ainsi que d'un innovant dispositif « mains libres » à activation vocale. De façon détaillée, ce dernier contenu – appelé UConnect Voice Command avec Bluetooth® - permet au conducteur de gérer un téléphone compatible Bluetooth en gardant les mains sur le volant et sans quitter la route des yeux. À la première connexion du téléphone Bluetooth®, le répertoire est automatiquement téléchargé et jusqu'à 1000 postes sont synchronisés. Ensuite, ceux-ci peuvent être sélectionnés simplement en prononçant le nom correspondant. En outre, grâce aux commandes vocales, le conducteur peut sélectionner une des modalités radio disponibles et régler des stations AM/FM de la façon la plus naturelle et avec la plus grande liberté de mouvement.

Les fonctionnalités du système UConnect Touch 8.4 sont complétées par l'utile port USB avec commande d'iPod®. Située sous l'accoudoir de la console centrale, cette entrée multimédia permet au conducteur de contrôler un iPod ou un autre périphérique mobile par le biais du système UConnect Touch et des commandes audio au volant. Le port USB permet également de recharger n'importe quel dispositif alimenté par USB, en plus de reproduire et de contrôler des fichiers audio en format MP3 et WMA sauvegardés sur une clé USB.

Sur les versions Platinum (de série) et Gold (sur demande), le système UConnect Touch 8.4N est disponible, et il allie aux fonctions décrites ci-dessus le système de navigation Garmin® avec plus de six millions de points d'intérêt. Grâce au grand écran tactile de 8,4", le conducteur et les passagers reçoivent des instructions détaillées et des signaux visuels simplifiés pendant la marche du véhicule, et peuvent également compter sur une vaste base de données des points d'intérêts qui facilite la recherche de restaurants, magasins, hôpitaux ou autres destinations à proximité.

Installations audio Alpine® Premium

La nouvelle Lancia Thema propose trois installations audio haute fidélité caractérisées, entre autres, par des haut-parleurs et des amplificateurs de grande qualité Alpine et Harman Kardon®

De série sur les versions Gold et Platinum, la première installation premium à six haut-parleurs Alpine propose un amplificateur à six canaux avec 276 W de puissance ; deux haut-parleurs de 3,5" placés dans le tableau de bord ; deux haut-parleurs de 6 x 9" placés dans les portes avant ; deux haut-parleurs de 6 x 9" placés dans la plage arrière.

Le second système Hi-Fi premium à neuf haut-parleurs Alpine avec caisson de basse, de série sur la version Executive et en option sur la Platinum, offre un amplificateur à douze canaux avec 506 W de

puissance ; un digital signal processing (DSP) avec audio surround 7.1 ; trois haut-parleurs de 3,5" placés dans le tableau de bord ; deux haut-parleurs de 6 x 9" placés dans les portes avant ; deux haut-parleurs de 3,5" placés dans les portes arrière ; un caisson de basse 8" placé au centre de la plage arrière.

Enfin, toujours sur l'équipement Executive, une installation audio Harman Kardon® dotée de 19 haut-parleurs plus une caisse de basse est disponible pour un total de 900 W d'amplification. En détails, le dispositif audio sophistiqué haute fidélité est composé d'un système à onze canaux avec 900 W de puissance, six haut-parleurs de 3,5" placés dans le tableau de bord, deux haut-parleurs de 6 x 9" placés dans les portes avant, quatre haut-parleurs de 3,5" placés dans les portes arrière, deux haut-parleurs de 6 x 9" placés dans la plage arrière du véhicule, quatre haut-parleurs de 3,5" placés dans la plage-arrière du véhicule, un caisson de basse de 10" placé au centre de la plage arrière et un amplificateur à douze canaux Harman Kardon®.

Données techniques

Moteur	3.6 I V6 Pentastar Essence de 286 ch	3.0 I V6 Multijet II Diesel 239 ch
cylindres, disposition	6 cylindres en V	6 cylindres en V
diamètre par course en mm	96 x 83	83 x 92
cylindrée en cm ³	3604	2987
Standard écologique	Euro 5	Euro 5
rapport volumétrique	10.2:1	16.5:1
puissance max CE : kW (ch) à tours/min	210 (286) à 6350	176 (239) à 4000
rapport puissance/tare en kW/t		
puissance max CE : Nm à tours/min	340 à 4650	550 à 1800-2800
alimentation	Système à injection Multipoint returnless	Garrett VGT 2056 turbocompresseur avec turbines à géométrie variable. Multijet II 1800 bars Common Rail

Transmission

type de traction	arrière	arrière
boîte de vitesses : nombre de vitesses	automatique à 8 rapports	automatique à 5 rapports

Direction

type	Direction assistée électro-hydraulique	Direction assistée électro-hydraulique
diamètre de braquage entre marche-pieds en m	11.5	11.5

Freins

avant : diamètre en mm	345 x 28 (auto-ventilés)	345 x 28 (auto-ventilés)
arrière : diamètre en mm	320 x 22 (auto-ventilés)	320 x 22 (auto-ventilés)

Suspensions

avant	multilink	multilink
arrière	indépendantes multilink	indépendantes multilink

Dimensions externes

empattement en mm	3052	3052
-------------------	------	------

longueur/largeur en mm	5066/1902	5066/1902
hauteur en mm	1488	1488
écartement avant/arrière en mm	1623/1640	1623/1640
porte-à-faux avant/arrière en mm	938/1076	938/1076
capacité coffre à bagages en dm ³	462	462

Roues

pneumatiques	235/55 R18 (Platinum)	235/55 R18 (Platinum)
	245/45 ZR20 (Executive)	245/45 ZR20 (Executive)

Poids - Ravitaillements

poids à vide en kg (avec conducteur)	1876/1972	2038/2117
poids maxi remorquable freiné en kg	1724	1996
réservoir carburant en l	72.3	72.3

Performances

vitesse maximum km/h	240	230
accélération 0/100 km/h en s	7.7	7.8

Consommation en l/100 km

Cycle urbain/extra-urbain/mixte	13,9 (18" roues), 14,3 (20" roues) / 6,7 (18" roues), 7,1 (20" roues) / 9,4 (18" roues), 9,7 (20" roues)	9,5 (18" roues), 9,6 (20" roues) / 5,7 (18" roues), 5,9 (20" roues) / 7,1 (18" roues), 7,2 (20" roues)
Émissions CO ₂ en g/km	219 (18" roues), 227 (20" roues)	185 (18" roues) 191 (20" roues)