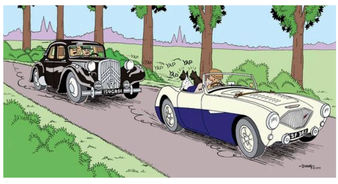


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Cichociemna

przez Zbigniew Kluczkowski | 27 października, 2024 — 0 komentarzy

Saab 9000, Fiat Croma i Lancia Thema. Czy coś je łączy? Tak, w zasadzie to było dokładnie to samo. Tylko Alfa 164 miała tą samą technikę, ale inne nadwozie. „Czworaczki" pomimo podobieństw różniły się od siebie – Saab miał mocne silniki, Fiat był najtańszy, Lancia rozpieszczała wyposażeniem a Alfa przez kilka lat była najszybszym seryjnym dieslem na świecie. Dzięki temu marki ze sobą nie konkurowały, ale wzajemnie się uzupełniały. Dodatkową korzyścią były znaczne oszczędności podczas projektowania.

Tylko co będzie jeżeli jedna z nich zechce podkraść klientów drugiej marce? Saab był szybki, ale dzięki „tylko" 4 – cylindrowemu silnikowi z turbodoładowaniem. Lancia pozazdrościła mu osiągów, ale nadal chciała zachować włoski styl. Do tego potrzebny był większy silnik, ale bez skowytu turbodoładowania i o bardziej nobliwej pojemności. Z tym koncern Fiata miał wielki problem. Co prawda w ofercie był silnik w układzie widlastym o poj. 2.9 dm^3 zamkniętej w 6 – ciu cylindrach, ale potrzebowano „czegoś więcej".

Problem ostatecznie zniknął, gdy w 1987 roku Fiat przygotowywał się do przejęcia Ferrari. Do napędu przednionapędowej limuzyny postanowiono wykorzystać silnik prosto z Maranello – „małe" V8. Do napędu modeli 308 lub 328 moc ponad 250 KM była bardziej niż wystarczająca, jednak tam napęd trafiał na tył. Chcąc przenieść silnik do przodu potrzebna była „kuracja osłabiająca" tak, aby cały napęd nie trafiał w próżnię a na znajdującą się pod kołami nawierzchnię. Ustalono, że 215 KM w zupełności wystarczy.

Silnik Themy 8.32

Źródło: petrolheads

Pojazd otrzymał oznaczenie 8.32. Pierwsza cyfra oznaczała ilość cylindrów, liczba „32" miała świadczyć o zastosowaniu techniki 4 – zaworowej. Uzyskiwana przy prędkości obrotowej 6750 obr/min moc 215 KM wystarczała do osiągania prędkości rzędu 240 km/h a moment obrotowy wynoszący 285 Nm dostępny był przy równych 4500 obr/min. Takie wartości sprawiały, że Thema osiągała „setkę" już po upływie 6,8 sekundy od startu. Takie osiągi byłyby nierealne, gdyby nie pomoc ze strony skrzyni biegów prosto z Delty Integrale.

> **Podobne teksty:** Jestem wyjątkowy, czyli koszt unikatowej karoserii z włoskiej pracowni w latach 50-tych

Co ciekawe, maksymalny moment obrotowy wysokoobrotowego silnika V8 Ferrari był znacznie większy niż turbodiesla o poj. 2.5 dm^3, choć dostępny przy dwukrotnie większych obrotach. Jeszcze inna, 6 – cylindrowa jednostka o poj. 3.0 dm^3 była wykonana w technice 2 – zaworowej i osiągała moc najwyżej 175 KM, co pozwalało na przyspieszenie do 100 km/h gorsze o 1,5 sekundy od wersji 8.32. Tam napęd na koła przenosił „automat", co częściowo usprawiedliwia wynik. Na ich tle Thema 8.32 była prawdziwą „rakietą".

Pomimo tego, że Lancia była mniejsza niż BMW 5 czy Mercedes W124 i miała przedni napęd, z łatwością dotrzymywała tempa narzuconego jej przez najmocniejsze niemieckie limuzyny. Jednak przedni napęd miał ograniczenia, co przejawiało się szybką i niekontrolowaną utratą przyczepności oraz chmurą dymu z opon przy starcie lub gwałtownym nabieraniu prędkości. Palenie gum przedniej osi w limuzynie było wówczas nowością i nie pasowało do spokojnej, wręcz nudnej linii nadwozia.

Lancia Thema 8.32 z 1989 roku

Źródła: bring a tailer, pistonheads

Gdy tylko pojawiła się (nie)stosowna okazja Lancia potrafiła zawstydzić każde GTI prowadzone przez bogatego młokosa. Gdy ten widząc starszego pana w (najczęściej) czarnym sedanie chciał pokazać, co ma (w spodniach) pod maską okazywało się, że (nie ma zbyt wiele) jego ospojlerowana zabawka jest zdecydowanie słabsza. Zapytany o to, co ma pod maską, skromny starszy pan uprzejmie odpowiadał – „dokładnie to samo, co możesz znaleźć w Ferrari, synku". W to trudno było uwierzyć, choć nie było w tym żadnej fałszywej nuty.

Bezcenna mina przegranego osładzała nawet znaczny rachunek wystawiony przez przedstawiciela marki. Auto nie zamierzało być popularne a jego produkcję ograniczono. Roczna produkcja Themy w wersji 8.32 wyrażana była w setkach, podobnie jak produkcja Ferrari i Maserati, dzięki którym to auto miało szansę powstać. O sprzedaż nie należało się martwić. Auto było drogie, ale i tak tańsze niż „prawdziwe" Ferrari. Kupując Lancię za ułamek ceny „328" lub „348" dodatkowo otrzymywało się bardzo praktyczne nadwozie.

> **Podobne teksty:** W krainie milionerów, czyli samochody za miliony

Wobec „proekologicznych" przepisów, które wprowadzono w 1989 roku konieczny był montaż katalizatora co spowodowało już drugą (ostatnią) kurację osłabiającą – o 10 KM, co ponownie, ale tym razem nieznacznie pogorszyło znakomite osiągi. Moment obrotowy rzędu 263 Nm oraz 6,9 sekundy do „setki" i tak katapultowały Themę w tempie godnym najmniejszym aut z Modeny. Ostatnie sztuki Themy 8.32 powstały w 1992 roku. Przez cały okres produkcji powstało zaledwie 3537 sztuk tej odmiany, z których większość jeździ do dziś.

Następca Themy, czyli Kappa wyposażany był w doskonałe 5 – cylindrowe silniki, w tym także doładowane. Ofertę wieńczyła nowa 6 – cylindrowa „szóstka", ale sprzedawała się w małych ilościach. Nowe wcielenie Themy, które jest zmodernizowaną odmianą Chryslera 300C dzięki silnikowi Pentastar może mieć 283 KM. Ma tylny napęd i dużo miejsca pod maską. Na pewno zmieści się silnik V8 Ferrari. Niestety Fiat rezygnuje z Lancii i zapewne dopiero za kilka lat można spodziewać się nowego modelu. Chyba …

Visited 8 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Ferrari, FerrariV8, Lancia, Thema8.32, V8

Nawigacja wpisu
← General Manipulators — Hmm … UMM … →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

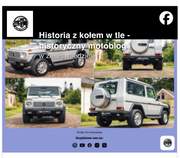
lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« CZE

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:



Najnowszy wpis na X:

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
Halo, dzwonię z samochodu
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
Hmm … UMM …
DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (77) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (14) V8 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 108

Wszystkie wpisy: 592