

CLASSIC DRIVER

[Lancia Thema 8.32](#)

Biedermann und die Brandstifter

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Jan Baedeker

Foto-Fahrzeug: Lancia Thema 8.32 (Baujahr 10/1987)

Ein Lancia Thema ist gemeinhin wenig dazu geeignet, die Redaktion von Classic Driver zu erweichen, den Sprung ins Magazin zu schaffen. Die Limousine der gehobenen Mittelklasse aus der Zeit von 1984 bis 1993 versprüht durch ihre unaufgeregte Linienführung und ihre wenig extravaganten technischen Details etwa den Charme des derzeitigen Dax-Kurses. Und dennoch gibt es eine Version, die die Herzen der Redaktionsmitglieder auch heute noch höher schlagen lässt: Den Lancia Thema 8.32, ein Ferrari im Tarnanzug. Bestens geeignet für den Fall, dass in den stürmischen Zeiten dieser Tage der am Kontosaldo herummäkelnde Bankberater nicht mitbekommen soll, wofür man denn gerade wieder sein Geld ausgegeben hat. War ja nur ein alter Lancia. Aber was für einer!

Dank des großen Erfolges der Uno-Baureihe Mitte der 80er Jahre fühlten sich die Fiat-Bosse zu Höherem berufen. Der Lancia Thema, Spitzenmodell des Konzerns, sollte mit dem aus dem [Ferrari 308 GTB](#) Quattrovalvole stammenden 3,0 Liter V8-Triebsatz zum Vorzeigeobjekt des Konzerns aufrücken. Dass dafür der Rennmotor an entscheidenden Stellen modifiziert werden musste, spielte keine Rolle.



Eine neue Kurbelwelle mit veränderter Kröpfung, neue Zylinderköpfe samt veränderten Nockenwellen sowie eine moderne Gemischaufbereitung vom Typ Bosch KE 3.3 Jetronic ließen die Leistung auf 205 PS (Version mit Katalysator) schrumpfen. Die Einbuße an Temperament war angesichts der deutlich zivileren Umgangsformen des Gastes aus Maranello zu verschmerzen. Der ungestüme Antritt des Ferrari-Motors hätte vermutlich auch die Antriebsräder zu sehr ins Schwitzen gebracht. Denn trotz aller Bemühungen musste Lancia den 8.32 als Frontantriebslimousine ins Rennen um die verwöhnte Käuferschar schicken. Eine Antriebsart also, die bereits bei der deutschen Konkurrenz auf wenig Gegenliebe bei den Kunden stieß. Einzig ein mit einer Differentialsperre ausgerüstetes Fünfgangschaltgetriebe sorgte für halbwegs zivile Umgangsformen. Denn ESP oder ASR waren Erfindungen, die erst später Traktionsprobleme leistungsstarker Frontriebler behoben.



Das Paket wurde vervollständigt durch eine geschwindigkeitsabhängige Servotronic des deutschen Herstellers ZF und ein elektronisch verstellbares Fahrwerk (anfangs nur gegen Aufpreis) mit Einzelradaufhängung rundum. Für einen Preis von rund 72.600 DM (1988) war das noch lang nicht alles. Im Innern trumpfte Lancia mit einem von Hand mit Leder bezogenen Armaturenbrett ebenso auf, wie mit einer Alcantara-Innenausstattung (Volleder des italienischen Interieurspezialisten Poltrona Frau gab es gegen Aufpreis von 2.100 DM), elektrischen Fensterhebern vorne und hinten sowie einem elektronisch geregeltem Heizungssystem. Daneben bot Lancia zum Ende der Baureihe nur noch zwei weitere Optionen, zu denen neben dem elektrischen Schiebedach aus Glas auch die elektrische Verstellung der Vordersitze mit Memoryschaltung links zählte.



Das Gesamtpaket war Anfang der 90er Jahre ebenso ungewöhnlich wie erfolglos. Lediglich 3284 Fahrzeuge entstanden in zwei Modellzyklen bei Lancia. Zum Einen war es das fehlende Prestige, zum Anderen die dann in Anbetracht der Konkurrenz doch zu geringe Leistung, die den 8.32 zum Außenseiter stempelte. Dabei lief der Ferrari im Gucci-Dress flote 240 km/h Spitze, beschleunigte mit kreischenden 205er Pirellis binnen 7,2 Sekunden auf 100 km/h und vermittelte dabei einen gehörigen Fahrspaß, nicht zuletzt durch sein exzellent abgestimmtes Fahrwerk. Das größte Vergnügen bereitete der „Zwitter“ jedoch durch die Tatsache, dass er von außen „nur“ ein Lancia Thema war.



Technik und Wartung

Technisch ist der 8.32 neben dem Integrale aus dem gleichen Jahr vermutlich eines der aufwändigsten Fahrzeuge, das die Marke zu bieten hatte. Speziell der V8-Motor erfordert eine penibel eingehaltene Wartung und einen Fahrer mit viel Gefühl für die Technik. Wer hier die Standfestigkeit oder Alltagstauglichkeit eines Mercedes V8-Motors erwartet, hat auf das falsche Pferd gesetzt. Der 8,0-Liter-Ölhaushalt will behutsam warmgefahren und regelmäßig gewechselt werden. Ebenso empfindlich gibt sich auch der für den Nockenwellenantrieb zuständige Zahnriemen. Aufgrund des engen Bauraums im Thema Frontabteil ist er hohen thermischen Belastungen ausgesetzt, was wiederum das Gummimaterial schnell altern lässt. Die Empfehlung, den Zahnriemenschutz teilweise zum Zwecke einer besseren Belüftung zu demontieren mag zwar Puristen stören, bringt aber Abhilfe. Eine Überprüfung des letzten fälligen Riemenwechsels gehört jedoch zur Pflichtübung eines jeden 8.32-Interessenten. Je nach Werkstatt ein bis zu 1.500 Euro teurer Spaß.

Weniger anfällig dagegen ist der Rest der Kraftübertragung. Weder das Getriebe (Spezialanfertigung nur für den 8.32) noch die Antriebswellen oder Bremsen unterliegen einem höheren Defektrisiko als die identischen Bauteile des Standardmodells. Anders hingegen das in seiner Härte elektronisch von innen verstellbare Sportfahrwerk. Poltert es in den Achsen oder hüpft der Lancia bockig über Bodenwellen, wird es teuer. Denn die Stoßdämpfer sind, sofern lieferbar, mit 1.700 Euro pro Achse alles andere als ein Schnäppchen. Bisweilen hat so manch findiger Vorbesitzer diese Ausgabe gescheut und normale Dämpfer eingebaut. Das funktioniert zwar auch, aber die Originalität leidet. Dies tut sie auch, wenn statt der korrosionsanfälligen Campagnolo-Felgen Räder anderer Machart montiert wurden. Abzüge in der B-Note und beim Preis sind die Folge.



Die Karosserie des italienischen Biedermanns gibt sich, bis auf die üblichen Hinweise in Sachen Rost und Unfallschäden, unauffällig. Die Spaltmaße sind naturgemäß nicht auf deutschem Perfektionsniveau angesiedelt, aber man kann damit leben. Und solange der 8.32 keinen Unfallschaden davongetragen hat, ist die Rostvorsorge besser als sein Ruf. Lediglich im Rahmenbereich der Heckscheibe kommt es mitunter zu Rostfraß, dessen Beseitigung eine Demontage der Scheibe erfordert. Bleibt dabei die Scheibe heil, kann der Besitzer sich auf die Suche nach der speziellen 8.32 Zierleiste machen, die neu leider nur noch für die Standardmodelle des Thema erhältlich ist.



Im Innenraum sorgt neben einer mitunter zickigen Elektrik (hier spielen oft die Schalter der verschiedenen Elektromodule verrückt) das wunderschön anzusehende, lederbezogene Armaturenbrett für Kummerfalten

des Besitzers. Insbesondere bei Fahrzeugen aus heißen Ländern neigt es zum vorzeitigen Aufgeben und löst sich regelrecht in seine Bestandteile auf. Leder und Stahlträger gehen dann getrennte Wege. Dies ist der Beginn einer intimen Freundschaft mit dem Sattler ihres Vertrauens, denn nur der kann hier noch fachgerecht gegen entsprechendes Entgelt (ca. 1.000 Euro) helfen. Die werkseitige Unterstützung bleibt dem Lancia-Eigner auch bei der Suche nach anderen typischen 8.32 Ersatzteilen versagt. Lancia hat sich um die Teileversorgung für das einstige Spitzenmodell nicht besonders bemüht und so bleibt oftmals nur die zeitintensive Suche. Mittlerweile haben sich aber auch diverse Anbieter gefunden, die die Nachfertigung einiger Teile in Eigenregie übernommen haben. So wird man etwa bei dem ehemaligen Lanciapartner Kressel (www.832spezialist.de) schnell fündig, wenn etwa die Wasserpumpe streikt oder der Ferrari-Motor neue Dichtungen benötigt.



Kosten und Fakten

Wie schon zu vermuten, ist auch der Ferrari im Nadelstreifen kein Billigheimer. Zwar sind die wenigen Autos, die am Markt zu haben sind, zu zivilen Preisen zwischen 8.000 Euro (1.Serie) und 14.000 Euro (2. Serie mit sehr wenigen Kilometern) zu haben, aber der Unterhalt ist teuer. Ein Verbrauch von deutlich über 13 Litern Super Plus, seltene Reifengrößen und happige Tarife für Wartung und Reparatur sollten den Interessenten vor Anschaffung noch einmal einen gründlichen Blick in das Portemonnaie werfen lassen. Denn entgegen dem roten Vorbild aus Maranello ist beim Lancia Thema 8.32 nicht abzuschätzen, ob das investierte Geld gut angelegt ist.



Motor:	2,9 Liter V8-Motor mit Vierventiltechnik
Leistung:	205 PS (mit Katalysator), 215 PS (ohne Katalysator)
Fahrleistungen:	0 auf 100 km/h in 7,2 Sekunden; Vmax: 234 km/h
Durchschnittsverbrauch:	über 13 Liter Super Plus
Besonderheiten:	Kooperation mit Ferrari, elektronisch verstellbares Dämpfungssystem, elektrisch ausfahrbarer Heckspoiler, hochwertiges Interieur
Versicherung:	Oldie Car Cover - Hinweis auf Wertgutachten!: Anfrage für Versicherungsangebot stellen

Das Fotofahrzeug wurde uns von der [Schaufelberger Automobile Müllheim GmbH](#) freundlicherweise zur Verfügung gestellt und wird aktuell in Freiburg zum Verkauf angeboten.



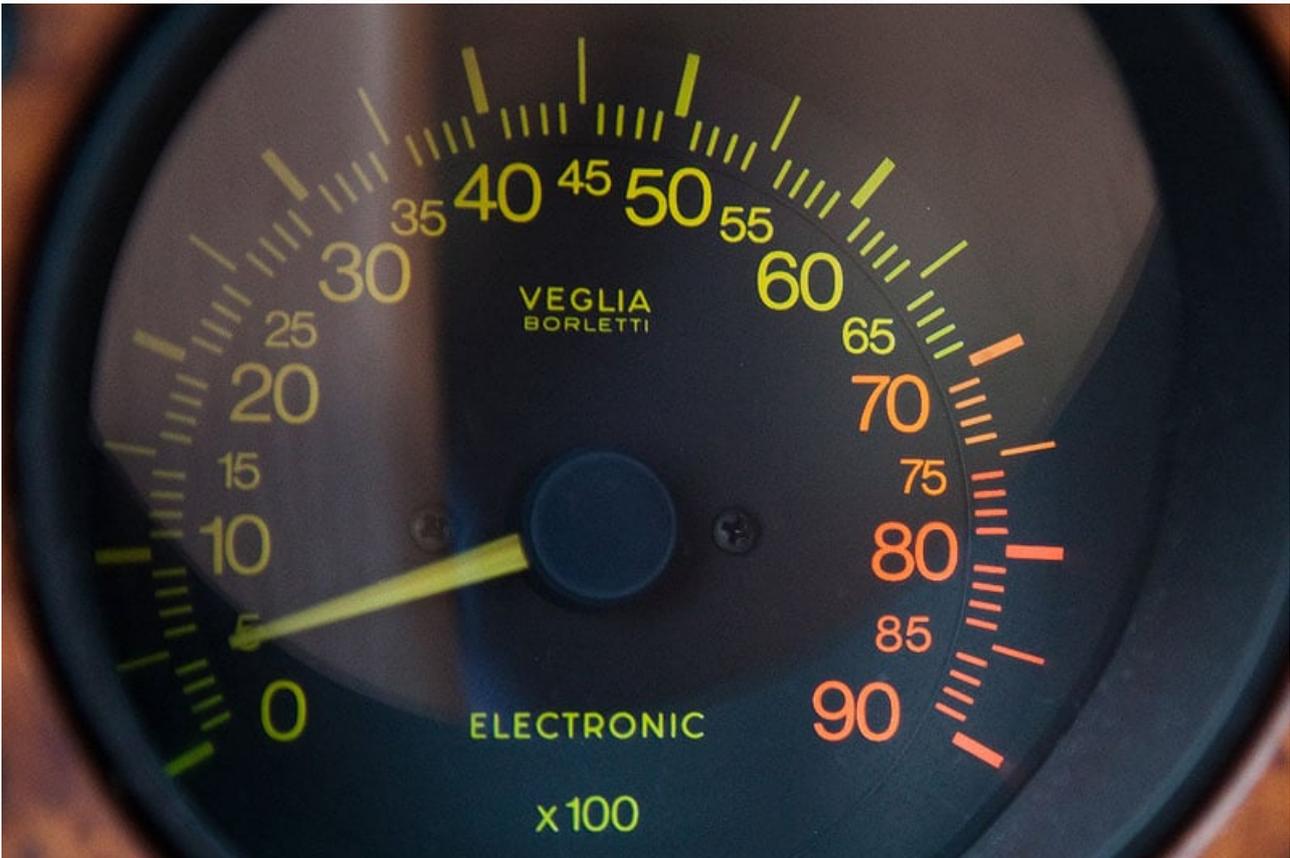
Fotogalerie



















Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/lancia-thema-832>
© Classic Driver. All rights reserved.