



# Thésis 2.4 JTD



Se différencier, c'est le souci de certains. Ceux qui ne veulent pas considérer la route sous l'angle des traditionnelles allemandes. Vous avez déjà pu apercevoir certaines des variantes dans ces pages. Elles sont françaises, japonaises, américaines, anglaises... ou italiennes. La Lancia Thésis que vous avez vue récemment au parking, qui a éveillé pas mal de commentaires et d'interrogations, rappelle la nostalgie des anciennes gloires de la marque. Elle est cossue, chaleureuse. Les matériaux utilisés sont nobles (alcantara cousu, acajou, plastiques et magnésium mat...). La Thésis allie surtout le classicisme stylé du passé et la technologie d'avant-garde.



mémoire permettant de mémoriser rapidement les multiples fonctionnalités disponibles. En effet, les nombreux équipements de série, commandés au tableau de bord, nécessitent un apprentissage et une utilisation coutumière pour se familiariser avec toutes les fonctions.

Si nous parlons de la technologie embarquée dans la Thésis, elle s'apparente à ce qui se fait maintenant dans tous ces modèles de haut de gamme : l'ABS de dernière génération (associé à l'EBD, l'ESP et le MSR - évite le blocage des roues lors de rétrogradages), la direction à assistance asservie à la vitesse, le système Skyhook qui optimise grâce à une série de capteurs le tarage des amortisseurs en dynamique, le frein à main automatique, le compartiment climatisé pour réfrigérer deux canettes, les essuie-glaces et les phares qui se mettent en

action d'eux-mêmes et le système de navigation Connect personnalisable. Ce système offre de nombreuses possibilités de communication et d'information.



La voiture est lourde (1800 kg) et n'est pas particulièrement profilée pour faciliter l'aérodynamisme. Ce sont de fameux handicaps pour utiliser la voiture dans des conditions de sportivité que pourrait laisser envisager le logo sur la calandre. La Thésis se conduit plutôt "à la cool" même si elle ne rechigne pas aller vite sur les petites routes sinueuses. Les ingénieurs italiens ont manifestement préféré les filtrages vibratoires et



acoustiques du châssis. Les aspérités de la chaussée sont efficacement effacées. On regrettera peut-être que la boîte automatique ne soit pas en option

avec ce moteur. Le confort des passagers y gagnerait encore un fifrelin. A l'arrière, vous disposez d'espace pour de longs trajets relaxants.

Le moteur 2.4 JTD, cinq cylindres diesel, dispose de la technologie Common rail (à commande électronique de la pompe et des injecteurs) et d'un turbo à géométrie variable (à commande électronique et pourvu d'un échangeur thermique). Le couple est élevé, à un



régime réduit. Les nonante km/h exigent 1500 tours/minute en sixième. L'agrément de conduite de moteur est réel. Il est progressif, puissant, endurant et bien insonorisé. En conduite respectueuse de l'avenir de la planète, vous descendrez sous les sept litres aux cent. La Thésis fut conçue d'abord pour assurer le confort de ses passagers.

La voiture présente cependant des défauts, certains inhérent aux critères initiaux de conception et d'autres qui trouveront vraisemblablement réponse avec les modèles futurs.

Les dimensions du véhicule ne le prédisposent pas à une conduite quotidienne dans les ruelles encombrées. D'autant que l'important diamètre de braquage ne facilite pas les choses. Les vitesses réproovées par la maréchaussée nuisent à la consommation sans pourtant altérer la sécurité de la conduite. La banquette arrière est fixe et cantonne la Thésis dans son acception trois corps, même si la trappe à ski autorise certains aménagements. Les pare-chocs sont sans protection contre les inévitables agressions urbaines.

Berline de luxe	
Prix du modèle testé :	39.170 €
TMC :	867 €
TR :	738 €
Autonomie : 75 litres = 1100 km	