



TEKST BAS SNIJDER FOTOGRAFIE MIKE RAANHUIS

LANCIA THESIS

De Lancia Thesis belichaamt stijlvol Italiaans autorijden voor de gevorderde liefhebber.

En splinternieuwe Lancia naar oude receptuur. Dat is de beste omschrijving van de Thesis, het opmerkelijke topmodel dat het Italiaanse merk in 2001 aan de wereld toont. Het model markeert de 21ste-eeuwse wedergeboorte van Lancia als nobel en vernieuwend automerk. De 4,88 meter lange Kappa-opvolger is geïnspireerd op klassieke Lancia's zoals de Aurelia en de Flaminia. Het ontwerp combineert glooiende rondingen met scherpe vouwen en de ronde neus lijkt, net als bij het Dialogos-prototype uit 1998, uit één stuk gevormd. Andere opvallende details zijn de prominente grille, de ruitvormige koplampen en de boogvormige LED-achterlichten.

Conceptueel staat de vierdeurs berlina in het teken van stressmijdende automobilititeit. Het interieur is fluisterstil en ontworpen met het soort levensvreugde dat alleen Italianen lijken te bezit-

ten. Er is een overvloed aan liefdevol gestileerde details, van de zwevende tellerplaten en driehoekige hoofdsteunen tot aan de bedieningshendel van de automaat. De toegepaste materialen zijn van grote klasse. De middenconsole, met daarin de multifunctionele Connect-bedieningseenheid, is gevormd uit gelakt magnesium. Dashboard en deurpanelen zijn afgewerkt met edelhout en bekleed met hetzelfde alcantara of Poltrona Frau-leer als de stoelen. Om de bestuurder zo veel mogelijk werk uit handen te nemen, worden er verschillende hulpsystemen toegepast. De Thesis zit boordevol elektronica en is een van de eerste auto's ter wereld met een elektronische parkeerrem. Optioneel is een elektronisch geregeld 'skyhook'-onderstel verkrijgbaar dat de dempingskarakteristiek aanpast aan de rijomstandigheden. Andere – deels optionele – luxevoorzieningen zijn een schuifdak met zonnecellen en automatische ventilatiefunctie, *keyless entry*, een op afstand

bedienbare kofferdeksel en airco met indirecte koeling door een 'gaatjeslijst' op het dashboard.

Vanzelfsprekend deelt de Thesis veel techniek met andere Fiat-merken. Aanvankelijk zijn drie benzinemotoren leverbaar, de vijfcilinder 2.4 20V (170 pk/226 Nm) en 2.0 20V turbo (185 pk/308 Nm) en de zescilinder 3.0 V6 (215 pk/263 Nm). De dieseloctie komt voor rekening van de vijfcilinder 2.4 JTD 10V (150 pk/305 Nm). Afhankelijk van de gekozen motorisering is er keuze tussen een handgeschakelde versnellingsbak en een Comfortronic-automaat, en er zijn twee uitrustingsniveaus, Executive en Emblema. Later volgen speciale modellen waaronder de Bicolore, het jubileummodel Edizione Centenario en de Sportiva met 18-inch wielen en felrood leer. Ook verschijnen diverse prototypes die het productiestadium niet halen, waaronder de zestig centimeter verlengde Stola S85 en de coupé. Uitvoeringen die het productiestadium wel bereiken, zijn de gepantserde Thesis Protecta en de Thesis Jubileo met verlengde deuren die voor de Paus wordt gebouwd. Tijdens de zevenjarige productieperiode ondergaat de

2001 Lancia Thesis
2003 3.2 V6 en 2.4 Multijet JTD
2004 Bicolore

2006 Edizione Centenario
2007 Elegante; Sportivo
2008 Alleen JTD; Ultima Edizione; einde productie



GA SNEL NAAR
AUTOVISIE.NL/
MAGAZINE

GOED OM TE WETEN

MOTOR

Wees bij de benzinemotoren bedacht op eventueel overmatig oliegebruik. Vervanging van distributieriem en bougies is prijzig bij de V6. De 2.4 JTD-motoren zijn sterk, aandachtspunten zijn vervuilde EGR-kleppen en de vervangingstermijn van het roetfilter (indien aanwezig); bij hogere tellerstand komen versleten verstuivers en brandstofpompen voor. Een sluitende onderhoudshistorie is altijd wenselijk en geeft nuttige houvast over de reparatiegeschiedenis.

TRANSMISSIE/ONDERSTEL

Haperen of schokken is bij de automaat meestal een voorteken van een revisie. De grote voertuig-massa werkt slijtage aan stuurkogels, stabilisatorstangrubbers en veerpootlagers in de hand. Gebroken schroefveren zijn een andere kwaal. De elektronische parkeerrem kan blokkeren door vochtinwerking. Foutmeldingen van het skyhook-onderstel liggen vaak aan vervuilde sensoren.

INTERIEUR/EXTERIEUR

De complexe boordelektronica vergroot de kans op storingen. Sommige foutmeldingen liggen aan slechte stekkerverbindingen. Controleer de aanwezigheid van alle sleutels plus de codekaart. Leesfouten van het navigatiesysteem zijn te verhelpen met revisie van het cd-mechanisme. Aan de randen van de motorkap kan roestvorming ontstaan; water in de reservewielbak duidt op lekkage langs de ken-
tekenplaatouder.



Het exterieur van de Lancia Thesis is ingetogen elegant, het interieur is rijkelijk bekleed met alcantara en hout. De bagageruimte meet 400 liter.

**IK HEB
ER EEN**
RENÉ VAN
HARTINGSVELDT

"Ik ben Lancia-rijder in hart en nieren en rijd sinds 2004 met veel plezier Lancia Thesis; inmiddels alweer mijn derde, een 2.4 JTD 185 pk Elegante Comfortronic. Met ruim 300.000 kilometer ervaring durf ik te stellen dat het een betrouwbare auto is, zeker in verhouding tot de complexe techniek. Er gaat weleens wat stuk, maar het zelfherstellend vermogen is groot en veel storingen lossen zichzelf op. Ik heb er nog nooit mee stilgestaan, want zoals kenners weten: met een Lancia kom je altijd thuis."

Heeft u een Ford S-Max (2006-2010) en wilt u met uw verhaal in deze rubriek? Mail dan naar redactie@autovisie.nl

Thesis wat wijzigingen. In 2003 verschijnen twee nieuwe motoren, de 3.2 V6 (230 pk/289 Nm) en de 2.4 Multijet JTD 20V met 175 pk en 330 Nm (automaat) of 380 Nm (handbak). In 2006 krijgt de JTD 185 pk en een standaard roetfilter. Op de verkoop-aantallen heeft dat weinig invloed; de matige verkoopcijfers leiden tot een vroegtijdig einde van het Thesis-avontuur. Vanaf 2008 is het model enkel met dieselmotor leverbaar en zodra de nieuwe Delta verschijnt, stopt de productie.

De Lancia Thesis vult een bijna uitgestorven niche: die van de grote en comfortabele Italiaanse berlina. Alle inspanningen van het merk ten spijt, gaf de markt de voorkeur aan proposities uit Duitsland, Groot-Brittannië en Frankrijk. Gebruikt is de Thesis een onbedoeld exclusieve auto die vooral wordt gekocht door

trouwe Lancisti. De keuze voor een passende uitvoering hangt nauw samen met persoonlijke voorkeur. De V6 Comfortronic past het beste bij het comfort-boven-alles concept, maar heeft een hoog brandstofverbruik in relatie tot de prestaties. De 2.4 20V of 2.0 20V turbomotor zijn marginaal zuiniger; de koppelssterke JTD-motoren brengen de zware koets moeiteloos in beweging en hebben een acceptabel praktijkverbruik. Ervaringen met de bouwkwiteit zijn wisselend zodat het een auto is voor mensen met gevorderde Italiaanse auto-ervaring en passie voor het onvergelijkbare design. Zelfredzaamheid en een begripvolle garage zijn vereist om de kosten in toom te houden. Een laat bouwjaar en uitgebreide garantie bij aanschaf helpen ook. Thesis-eigenaren kunnen terugvallen op goede technische en morele ondersteuning vanuit het clubcircuit, zie www.viva-lancia.com.

**'GEBRUIKT IS DE THESIS EEN
ONBEDOELD EXCLUSIEVE AUTO'**

De zwevende tellers (rechts) zijn een feest voor het oog. Hoewel de boardelektronica Duits spreekt, is de werking soms temperamentvol Zuid-Europees.



WIJ VONDEN DEZE...

Jezelf voordoen als Italiaanse landadel, president of kardinaal hoeft niet de wereld te kosten.

De tegenvallende verkoopcijfers en matige restwaarde van de Lancia Thesis hebben een niet onplezierig neveneffect: gebruikt is het een exclusieve verschijning met een all-inclusive prijskaartje. Het levende voorbeeld staat bij Saab-dealer Van Aalderen in Lochem, waar een donkerblauwe 3.0 V6 Comfortronic Emblema uit 2003 op een nieuwe eigenaar wacht. Met 162.000 kilometer ervaring is het geen nieuwe auto, wel een bijzondere luxelimousine met comfortsystemen die zelfs na negen jaar helemaal bij de tijd zijn.

De Emblema-uitvoering heeft alle voorzieningen die thuishoren in een auto waarbij alleen de chauffeur niet werd meegeleverd, zoals elektri-

sche stoelverstelling, navigatie, een geïntegreerde telefoon en een 300 Watt Bose audiosysteem, zij-airbags achterin en donker getinte achterruiten. De combinatie van beige alcantara en blauw tapijt is schitterend. Een ander fraai detail is het met alcantara beklede opbergvakje voor de telefoonhoorn en de streep mahoniehout op het dashboard is een verademing na het nephout in de Kappa.

De proefrit verloopt in stilte en brengt weinig opvallends aan het licht. De automaat schakelt schokvrij, de V6 brengt genoeg tempo in de koets en de meeste opties werken naar behoren. Vanzelfsprekend zijn er de kleinere, oudere Italiaanse auto-ongemakken, waaronder een buitenspiegel

die wat overenthousiast in de parkeerstand schiet, maar daar schrikken echte Italofielen niet van. Ondanks de aanwezigheid van alles wat een Italiaans autohart begeert, is de vraagprijs voor deze limo slechts 5700 euro. In kunststermen bezien is het een originele Caravaggio voor de prijs van een matige reproductie.

**WEL
KOPEN**

Originele
vormgeving
Liefdevolle
details
Comfortabel
Exclusief



**NIET
KOPEN**

Hoog
verbruik (V6)
Zwaar

SPECIFICATIES

THESIS 3.0 V6

prijs	€ 5700,-
bouwjaar	2003
kilometerstand	162.000
aangeboden door	Saab Van Aalderen, www.vanaalderen.nl
motor	zescilinder in V-vorm, 2959 cm ³
max. vermogen	215 pk (158 kW)/ 6300 min ⁻¹
max. koppel	263 Nm/5000 min ⁻¹
transmissie	automatische vijfversnellingsbak, voorwielaandrijving
wielophanging	voor en achter onafhankelijk
bandenmaat	225/50 R17
gem. verbruik	13,6 l/100 km (1 op 7,4)
maten en gewichten	lengte 488 cm, breedte 183 cm, hoogte 146 cm, wielbasis 280 cm, massa leeg 1795 kg
topsnelheid	234 km/h
acceleratie 0-100	9,2 s
nieuw prijs (2003) va.	€ 62.500,-

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens

SLECHT	MATIG	GOED	UITSTEKEND
BESCHIKBAARHEID OP DE MARKT			
VALUE FOR MONEY			
BETROUWBAARHEID EN DEGELIJKHEID			
BESCHIKBAARHEID ONDERDELEN			

WAT KOSTEN ZE?

Nieuwsprijzen voor de Lancia Thesis lagen tussen 47.000 (2.4 JTD) en 67.000 euro (3.2 V6 Comfortronic). Gebruikt begint het aanbod bij 3000 euro voor een 2.4 20V Comfortronic (2003/120.000 km) en 4000 euro voor een 2.4 JTD Comfortronic (2004/290.000 km). Lage kilometerstanden zijn zeldzaam; een 3.0 Emblema Comfortronic met minder dan een ton (2002/99.000 km) kost 8000 euro. Reken op 18.000 euro voor een late 2.4 JTD Sportiva (2007/120.000 km) en ruim 22.000 euro voor een 2.4 20V Emblema Comfortronic (2007/90.000 km) met twee jaar merkgarantie.

ONDERDEELPRIJZEN

Remblokken voor,	per set € 158,30
Remschijven voor,	per set € 265,62
Distributieset compleet	€ 397,63
Waterpomp	€ 158,24
Schokdemper (skyhook),	per stuk € 416,50

ONDERHOUDSKOSTEN

Kleine onderhoudsbeurt	v.a. € 260,--
Grote onderhoudsbeurt	v.a. € 360,--
Onderhoudsbeurt incl. distr.	v.a. € 900,--

Het onderhoudsinterval is 20.000 kilometer of een jaar. De aanbevolen vervangingstermijn voor de distributieriem (3.0 V6) is 120.000 kilometer of drie jaar.



De Thesis is een hoogtepunt van modern Italiaans autodesign en een waardige poging het merk nieuw leven in te blazen. Ondanks geavanceerde techniek, prettige motoren en beeldschone details zoals de slanke LED-achterlichten, werd het geen commercieel succes.

DENK OOK EENS AAN EEN...

CITROËN C6 (2006-HEDEN)

Een Grande Routière naar oude receptuur. Typisch Franse retroklassieker met aantrekkelijke vormgeving, zelvend hydropneumatisch onderstel en veel comfort. V6 benzine het lekkerst, V6 diesel het verstandigst. 10.000-60.000 euro.

JAGUAR S-TYPE (1999-2007)

Engelse retrokoets met Amerikaans voetenwerk en achterwielaandrijving. Uitgebalanceerd onderstel biedt voldoende comfort zonder stuurplezier uit te sluiten. Soepele motoren, krap maar sfeervol interieur. 2000-35.000 euro.

MEER AUTO'S BEKIJKEN? WWW.GASPEDAAL.NL
EN WWW.AUTOTEKOOP.NL

ALGEMEEN HOOFDREDACTEUR AUTOVISIE

Jaco Bijlsma j.bijlsma@autovisie.nl

COÖRDINATOR MAGAZINE

Robert Servaas

COÖRDINATOR AUTOVISIE/DE TELEGRAAF

Jeroen Jongeneel

EINDREDACTEUR MAGAZINE

Huib Afman

ARTDIRECTOR

Walter van Sloten

NIEUWSREDACTIE Sjoerd van Bilsen (coördinator),
Guus Hoevenaars, Theo Kuijpers, Andrew Mason,
Bart Oostvogels

TEST- EN REPORTAGEREDACTIE

Jaco Bijlsma,
Peter Hilhorst, Dries van den Elzen

INTERACTIEF REDACTIE

Werner Budding (tv-video), Mike Steenbakkers

VORMGEVING

Evert Root

FOTOGRAFIE

Henk van den Hurk

REDACTIEASSISTENTIE

Esther Vogel

LEZERSREIZEN/DRIVERS ACADEMY

Thijs van der Meulen lezersreizen@autovisie.nl

AAN DIT NUMMER WERKTEN MEE

Thomas Bangma, Martijn Bravenboer, Sytse Dijkstra,
Neeltje Kleijn, Rudolf Kleijn, Bart Lenaerts, Arno Lingerak,
Mike Raanhuis, Reinhard Schmid, Hans-Dieter Seufert,
Bas Snijder, Natan Tazelaar, Gijbert Termaat,
Jochen Ubler, Eric van Vuuren, Wim Oude Weernink, Koen
Romers, pMatty van Wijnbergen, Mariska Zabel

UITGEVER

Josja Zijlstra a.i.

MARKETING

Mark Vulink (manager),
Dorti Abercrombie marketing@autovisie.nl

Raymil Helstone (stagiair)

TRAFFIC

John Kerkhoven

LITHOGRAFIE

De Telegraaf

DRUKKER

Corelio Printing België

DISTRIBUTIE

Aldipress

ADVERTENTIE VERKOOP

Hans Deschan, Marga Venema

ADVERTENTIE ORDER

Esther Kaper tijdschriften@telegraafmedia.nl

ABONNEMENTEN SERVICE

Voor alle vragen over abonnementen, adreswijzigingen,
opzeggen abonnement, bestellen Autovisie Jaarboek of
het nabestellen losse nummers Autovisie en Avanti.
Tel. 020-4802825. Bereikbaar maandag t/m vrijdag
08.30 uur - 16.30 uur.

Postbus 180, 1000 AD Amsterdam

abonnementen@autovisie.nl

ABONNEMENTSPRIJZEN 2012

Nederland	Abonneeprijs	Autom. incasso
Jaar (26 nrs.)	€ 97,--	€ 94,50
Halfjaar (13 nrs.)	€ 55,75	€ 53,25
België	Abonneeprijs	Autom. incasso
Jaar (26 nrs.)	€ 104,95	€ 102,45
Halfjaar (13 nrs.)	€ 59,20	€ 56,70

Abonnementenprijs overige landen op aanvraag
via onze abonnementenservice. Abonnementen zijn
tot wederopzegging tenzij anders vermeld en lopen
automatisch door tenzij 30 dagen voor de vervaldatum
schriftelijk, telefonisch of via e-mail opgezegd.

AUTOVISIE IS EEN UITGAVE VAN:

Telegraaf Media Nederland | Landelijke Media B.V.

Postadres: Postbus 376, 1000 EB Amsterdam

Postadres Autovisie: Postbus 36, 1000 AA Amsterdam

Bezoekadres: Basisweg 30, Amsterdam

Telefoon: 020-585 2913, Fax: 020-585 2927

Internet: www.autovisie.nl

Algemeen e-mailadres: redactie@autovisie.nl

Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van de inhoud en
vormgeving van deze uitgave, in welke vorm ook en ongeacht de drager,
worden uitdrukkelijk voorbehouden. De rechten berusten bij de uitgever.
Voor het overnemen, opslaan en verspreiden van (delen van) de inhoud en
gebruik van de vormgeving, op welke wijze dan ook, dient u vooraf schriftelijke
toestemming te hebben verkregen van de uitgever c.q. andere rechthebbende.
Uitgever legt voor de uitvoering van de (abonnements-)overeenkomsten voor de
uitgave persoonsgegevens vast in overeenstemming met de bepalingen
van de Wet Bescherming Persoonsgegevens. Op de verwerking van deze
gegevens is de Privacy Verklaring van Telegraaf Media Groep N.V. van
toepassing. Deze Verklaring is te vinden op www.tmg.nl/privacy.
Disclaimer: Uitgever aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud en
vormgeving van deze uitgave in al haar verschijningsvormen.