



Lancia Delta Team München e.V.



[Aktuelles](#) [Bilder&Videos](#) [Delta-Info](#) [Forum](#) [Verein](#) [Kontakt](#)

[Delta-Info](#) > Lancia Delta

-  Lancia Delta
- Websites
- Teile und Service

Lancia Delta 831

Mit 6 aufeinanderfolgenden Gesamtsiegen bei den Rallye-Weltmeisterschaften von 1987 bis 1992 ist der Lancia Delta Integrale nachwievor das erfolgreichste Rallye Auto aller Zeiten!

Hier die Entwicklungsgeschichte (Entnommen aus [Wikipedia](#))

Der Lancia Delta ist ein Kompaktklasse-Pkw von Lancia. Er wurde von 1979 bis 1994 in der ersten Generation gebaut. Dieses Modell wird intern auch als Lancia 831 bezeichnet. Von 1993 bis 1999 wurde eine zweite, als Nuova Delta 836 bezeichnete Generation gebaut. Nach fast 10 Jahren ohne einen Delta im Lancia Programm kommt 2008 nun die dritte Generation Nuova Delta 844 auf den Markt.

Der Lancia Delta ist international durch seine beispiellosen Erfolge im Rallyesport in den späten 80ern und frühen 90er Jahren bekannt geworden, in welchen er die Rallye-Weltmeisterschaft dominierte.

Die erste Generation

Der auf der IAA 1979 in Frankfurt debütierende Lancia Delta wurde in relativ kurzer Zeit bei Lancia als Abrundung des Sortiments nach unten entwickelt. Die Entwicklung des Fahrzeuges begann im Jahre 1974. Die Grundlage des Autos bildete der Fiat Ritmo, welchem Bodengruppe und Motoren entlehnt wurden. Die Einzelradaufhängung des Delta wurde allerdings mit den beim Beta und Gamma gewonnenen Erkenntnissen abweichend vom Ritmo konstruiert. Die Camuffo-Hinterachse war sogar in typischer Lancia-Manier konstruiert und wurde in vielen weiteren Konzernmodellen verbaut. Der Radstand des Delta wurde gegenüber dem Ritmo verlängert. Der Delta zeigte noch mit dem Karosserieaufbau und vielen kleineren Details wesentlich aufwändigere Baumuster, welche typisch für Lancia waren; etwa bestanden die Stoßfänger vorne und hinten aus glasfaserverstärktem Polyester. Die Serienausstattung des Delta war mit Heckscheibenwischer, von innen einstellbaren Außenrückspiegeln, dreistufigen Scheibenwischern und verstellbarem Lenkrad für die Zeit sehr umfangreich.



Für das äußere Design war Giorgetto Giugiaro verantwortlich. Die in die Karosserie integrierten und in Wagenfarbe gehaltenen Stoßfänger waren damals eine Innovation.

Der Produktionsstart des Delta erfolgte im Fiat-Stammwerk Lingotto, da dieses zum damaligen Zeitpunkt freie Kapazitäten aufwies und im Lancia-Werk in Chivasso alle Kapazitäten vom Beta beansprucht wurden.

Delta-Basismodelle

Anfänglich waren lediglich zwei Motorisierungen verfügbar: 1.301 cm³ (55kW/75 PS) und 1.498 cm³ (63 kW/85 PS). An einen sportlichen Einsatz wurde zur Einführung des Delta noch nicht gedacht. Gleichwohl präsentierte Lancia auf dem Turiner Salon 1982 einen Delta-Prototyp mit Allradantrieb und 1,6-Liter-Turbomotor, der 96 kW (130 PS) leistete. Ein Verteilergetriebe leitete über eine Antriebswelle die halbe Motorkraft an die Hinterräder; an der Hinterachse saß ein Selbstsperrdifferential. 1982 erschien die Variante Delta LX mit angereicherter Ausstattung, darunter Fensterheber, Alufelgen, getönte Scheiben und geteilt umklappbare Rücksitzbank. Der erste Delta war recht erfolgreich und wurde von der internationalen Presse zum Auto des Jahres 1980 gewählt. Dies war das bisher einzige Mal, das Lancia diese Auszeichnung erhielt.



Ab 1982 war ein auf dem Delta basierendes Stufenheckmodell, der Lancia Prisma (intern als Lancia 831 AB bezeichnet), erhältlich. Ab diesem Zeitpunkt wurden beide Modelle im Lancia-Werk in Chivasso produziert, damals eine der modernsten Produktionsstätten der Welt. Der Prisma wurde später analog dem Delta auch als Allrad-Version (Prisma 4WD) angeboten, allerdings hier nur mit einer 2,0-l-Saugerversion des beim Delta HF4WD beziehungsweise Integrale verwendeten Turbomotors.

In einigen skandinavischen Ländern (Schweden, Dänemark) wurde der Delta in Zusammenarbeit mit Saab als Saab Lancia 600 verkauft. Diese Zusammenarbeit beim Verkauf des Modelles war ein Resultat der gemeinsamen Konstruktion des Fahrzeuges. Die Heizungs- und Belüftungsanlage des Delta wurde von Saab entwickelt. Beide Marken arbeiteten später auch beim Lancia Thema und dem Saab 9000 unter Einbeziehung von Fiat (Croma) und Alfa

Romeo (Alfa 164) zusammen. Es existiert in Schweden noch mindestens ein Prototyp eines Saab 2000, welcher äußerlich einem Lancia Delta gleicht, allerdings über einen Mittelmotor verfügt. Zweck und Verwendung dieses Prototyps sind bisher allerdings nicht bekannt.

1986 nahm Lancia etliche neue Varianten des Delta ins Programm; eine 1100-cm³-Version speziell für Griechenland, Motoren mit elektronisch geregelter Einspritzung und für die Auslandsmärkte auch mit Katalysator sowie den 1,9-Liter-Turbodiesel, bekannt aus verschiedenen Fiat-Modellen.

Delta GT und GT i.e.

Ebenfalls 1982 kam die erste sportlichere Version auf den Markt, der GT mit 1,6-l-Motor und 77 kW (105 PS) (später als GT i.e. 79 kW, 108 PS, bzw. GT i.e. mit Kat: 66kW, 90 PS), welcher aus dem erfolgreichen 2,0-l-Fiat-Motor abgeleitet wurde, der schon den Fiat 124 Spider befeuerte, im Lancia Beta (und vielen anderen Modellen des Fiatkonzerns) Dienst tat und im Fiat 131 Abarth Walther Röhr zu seinem ersten Rallye-WM-Titel verhalf. Der 1.6 GT war mit Doppelnockenwellen, Doppelvergaser und Digi-plex-Zündung ausgerüstet. In der i.e. Version wurde eine spritsparende SPI-Einspritzanlage verwendet. Ein ähnlicher motorischer Bruder war der Supermirafiori 1600TC mit ebenfalls Doppelnockenwelle (90PS), der aber sein maximales Drehmoment erst bei höheren Drehzahlen erreicht hat. Eine weitere Ableitung dieses Motors wurde im Fiat Ritmo 105 TC verbaut. Das Getriebe war als 5-Gang in Sportversion (also kein Schongang) ausgelegt. Am Heck befand sich ein kleiner Diffusor, der eine aerodynamische Verbesserung darstellte. Der Frontgrill und die Fensterblenden, die Türgriffe wurden in schwarz ausgeführt und der Grill bekam den Schriftzug GT /GT i.e. Als Extras gab es Folgendes: Metallic, Schiebedach, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, Bordcomputer und Alufelgen, später auch Servolenkung. Beispiellos in der Automobilbranche der 1980er und fast einzigartig: Lichtleiter für die Instrumentarienbeleuchtung, geschmackvolle Stoffe von Zegna, Einzelradaufhängung auf allen vier Rädern (alle Deltas der ersten Serie), Innenraumbelichtung selektiv nach geöffneten Türen und Motorraumbelichtung und vor allem die sehr weiche Schäumung der Türverkleidungen und des Armaturenbrettes. Ferner war der Dachhimmel ebenso mit weichen geschäumten (ca. 8 cm breiten) Leisten in der Farbe der Türverkleidungen eingerahmt, wo die gefederten und versenkten Haltegriffe eingelassen waren. Diese weichen Teile wichen später nach dem ersten Facelift teilweise harten Plastikteilen. Ein weiteres Highlight war das Heizungs- und Belüftungssystem mit immens großen Luftdurchsatz und praktisch immer beschlagfreien Scheiben.

Delta HF Turbo

1983 debütierte der Delta HF Turbo, welcher ebenfalls den 1,6-l-Motor auf Fiat-Basis besaß. Hier wurde die sportliche Maschine aber von einem Garret-T3-Turbolader zwangsbeatmet und leistete in der Vergaserversion 96 kW (131 PS). Ab 1986 wurde der Motor zur besseren Kühlung der Auspuffkrümmer umgedreht, wie bei allen späteren Integrale-Modellen. Die ab 1986 gebauten Einspritzerversionen des HF Turbo mit Garrett-T2-Lader besaßen bereits die identischen Innenausstattungen der sportlichen Allradversionen HF4WD und Integrale mit Recaro-Sportsitzen in Alcantara. Es gab sie auch als limitierte Auflage (Wittmann Edition) mit 100 kW (136 PS). Zu nennen sind auch die Sondermodelle: Lancia Delta HF Turbo Martini, weiß mit dem blau-roten Streifen; Lancia Delta HF Turbo Monte Carlo mit den runden Scheinwerfer und der gewölbten Haube des 16V Integrale und Lancia Delta HF Turbo Exclusiv außen in Grau mit einem roten Streifen und Wischer für die Scheinwerfer, innen roter Teppich und Gurte, schwarze Ledersitze mit eingesticktem HF-Logo und Alcantarahimmel, den es nur in der Schweiz gab.

Delta HF 4WD

Im Mai 1986 kam dann der Delta HF 4WD ins Programm. Diese Version besaß einen permanenten Allradantrieb, ein offenes vorderes Differential, zentrales Verteilergetriebe mit Ferguson-Viskokupplung, das 56 % der Antriebskraft auf die Vorderräder, den Rest auf die Hinterräder leitete, und ein Torsen-Differenzial an der Hinterachse. Der Turbomotor des HF 4WD stammte aus dem Lancia Thema und basierte ebenfalls auf dem seit längeren erfolgreichen 2,0-l-Motor von Fiat. Aus 1995 cm³ holte die Maschine 121 kW (165 PS) bei 5500/min und ein maximales Drehmoment von 284 Nm im Overboost-Modus. Die elektronische Motorsteuerung verhinderte den Overboost-Einsatz bei noch kaltem oder zu heißem Motor. Im Overboost-Modus schloss sich das Waste-Gate-Ventil, wodurch sich kurzfristig der Ladedruck erhöhen ließ. Ein Ladeluftkühler verringerte die Temperatur der dem Motor zugeführten Luft von 120 auf 50 bis 70 Grad. Die Ventile waren natriumgefüllt, die Ventilsitze bronziert, die Pleuellager in Trimetall-Technik ausgeführt und das Motoröl verfügte über einen eigenen Kühler. Vier Scheibenbremsen, die vorderen innenbelüftet, sorgten für Verzögerung.

Delta HF Integrale

Auf der IAA 1987 präsentierte Lancia die erste Evolutionsstufe des HF 4WD, den Delta HF Integrale, mit einigen technischen und optischen Änderungen. Von außen erkannte man die neue Version an Kotflügelverbreiterungen, geänderten Stoßfängern und Schwellerschürzen, neuem Lufteinlass auf der Motorhaube und an den 15 (statt zuvor 14) Zoll großen Alufelgen. Fahrwerk und Bremsen erfuhren Verbesserungen. Die Leistung des vom HF 4WD her bekannten Zweiliter-8V-Turbomotors mit Ladeluftkühler stieg u. a. durch einen größeren Turbolader von 121 auf 136 kW (185 PS). Für Auslandsmärkte wie Deutschland und Schweiz produzierte Lancia

später eine 8V-Version mit geregelter Katalysator. Mit Ausnahme des Motors entsprach diese Version aber überwiegend dem parallel gefertigten 16V.

Delta HF Integrale 16v

1989 erschien eine überarbeitete Version des Delta HF Integrale 16v. Der bekannte Motor erhielt nun, neben kleinen Verbesserungen wie der Kolbenbodenkühlung, in erster Linie den neu konstruierten 16-Ventil-Zylinderkopf. Dieser Motor war nun 147 kW (200 PS) stark. 47 % der Motorleistung gingen nun an die Vorder- und 53 % an die Hinterachse. Auffallendstes Erkennungsmerkmal dieser Version war die gewölbte Motorhaube, damit der höher aufbauende 16V-Motor untergebracht werden konnte. Ebenso wuchsen die 15-Zoll-Felgen in der Breite von 6 (8V) auf nun 7 Zoll. Weiter war der 16V an der neuen Anordnung des Tachos (die 0 steht bei 9 Uhr) und des Drehzahlmessers (0 bei 3 Uhr) zu erkennen.

Delta Integrale Evoluzione

1991 debütierte der Lancia Delta Integrale Evoluzione. Diese Ausführung wurde bis 1992 mit 16V-Motor ohne Katalysator, oder für spezielle Märkte mit schärferen Abgasauflagen wie Deutschland, Österreich und der Schweiz, als 8v mit Katalysator gebaut. Von 1993 bis 1994 dann als 16v mit Katalysator gebaut, welcher später in Deutschland als "sedici" bekannt geworden ist. Diese italienische Bezeichnung steht für die "16" und war eine Anspielung auf die Ventillzahl bei der neuen Katalysatorversion, eine Bezeichnung, welche insbesondere auch zur besseren Differenzierung zum Vorgängermodell auf dem deutschen Markt benutzt wurde, da offiziell bis dahin nur die Variante mit dem 8V-Katalysator-Motor importiert wurde. Die EVO wurden im Werk Chiavasso gefertigt, das 1993 der Karosseriebauer Maggiora übernahm. Zum Produktionsende wurden dort diverse Sonderserien aufgelegt und es wurde zum Teil auch Sonderwünschen Rechnung getragen, welche offiziell nicht in der Optionenliste standen. So war es auch Maggiora, der sich in der Folge für eine Fortsetzung der Produktion des kommerziell immer noch erfolgreichen Modells stark machte, es entstanden so auch diverse Prototypen bzw. Farbproben wie perlrot, bronze oder das violett für einen möglichen EVO Nachfolger, die Fahrzeugen wurden jeweils an verschiedenen Treffen des Italienischen Delta Club präsentiert, jedoch wurden diese Bemühungen von der Lancia-Marketingabteilung zugunsten des soeben erschienenen neuen Delta fallen gelassen.

Merkmale des Evoluzione waren breitere Spur, vergrößerte Kotflügelverbreiterungen, die geänderte Wölbung der Motorhaube mit geänderten Lufteinlässen, verändertes Fahrwerk (nun 5x98 statt wie bisher 4x98er LK), stärkere Festsattelbremsen (Brembo), robustere Lenkung, geänderte Scheinwerfer und Schwellerschürzen, verbesserte Elektrik und eine Auspuffanlage von größerem Durchmesser mit einfachem Endrohr. Auch die Stoßstangen wurden geändert; der Dachspoiler war dreifach verstellbar. Der Vierzylinder im 16v leistete anfangs 154 kW (210 PS), in der späteren Katalysator-Version 158 kW (215 PS). Für erhöhte Motorleistung konnte für kurze Zeit der Ladedruck des Turboladers um ca. 0,2 bar erhöht werden. Diese Overboostfunktion wird vom Motorsteuergerät über ein Taktventil gesteuert, welches das Volllastsignal des Drosselklappenpotentiometers verarbeitet und so je nach Lastzustand und Parameter in der Lage ist, eine kurzzeitige Druckerhöhung zu generieren.

Bei der ersten Version des Evo 16V wurde zu Homologationszwecken für die Gruppe-A-Rallyes auf einer limitierten Anzahl von Fahrzeugen eine Wasserzerstäubung für den Ladeluftkühler installiert, diese Systeme waren normalerweise bei der Auslieferung an den Kunden nicht angeschlossen oder zum Teil nur unvollständig vorhanden und mussten für die Inbetriebnahme zuerst mit Komponenten ergänzt werden. Die Funktion wurde ebenfalls durch das Steuergerät geregelt, welches während des Overboost die Motorleistung durch Wasserzerstäubung auf die Kühlfläche des Ladeluftkühlers und der dadurch besseren Kühlwirkung noch zusätzlich erhöht. Das hierzu benötigte Wasser wurde aus einem im Kofferraum befindlichen Wasserspeicher gepumpt. Beim EVO 16V waren ABS und beim EVO 16V (sedici) auch die Klimaanlage serienmäßig, letztere war nur bei gewissen EVO-Sondermodellen serienmäßig und bei den anderen Versionen gegen Aufpreis lieferbar, die Serienausstattung konnte sich je nach Markt unterscheiden. Vom Evoluzione wurden auch diverse Sonderserien mit Sonderausstattung oder -lackierung aufgelegt, einige davon mit fortlaufender Nummerierung, weitere nur in beschränkter Stückzahl. Die Höchstgeschwindigkeit des Evoluzione 16v lag bei 220 km/h, für den Spurt von 0 auf 100 km/h benötigte er 5,7 Sekunden.

Technische und optische Änderungen in der Ausstattung beim EVO (16V Kat. "sedici")

- Felgen 16"
- Serienmäßig wärmedämmende Verglasung
- Serienmäßig High-Back-Recaro
- Serienmäßig Klimaanlage
- Abdeckung Dachleiste aus Aluminium in Wagenfarbe lackiert
- Mehrteiliger Tankeinfüllstutzen mit Zierring aus Aluminium
- Weber-Steuergerät (IAW P8) autoadaptiv mit mehr Speicher, schnellerem Prozessor und geschlossener Lambdaeigenschaft
- Verteilerlose statische Zündverteilung (Ruhende Zündung)
- Phasensensor Hallgeber

- Turbolader kleiner auf der Verdichter-Seite AR 0,48/0,48
- Abgasanlage mit Katalysator (Haupt- und Vor-Kat) kleinerer Rohrdurchmesser

Sondermodelle und limitierte Serien

Club Italia

Farbe dunkelblau pastell mit roten Highback-Recaro, Interieur in Leder. Nummerierte Sonderserie.

Martini 5

Farbe weiß pastell mit Martini-Streifen über die gesamte Fahrzeugflanke. Mit anthrazit Highback-Recaro, Alcantarainterieur und roten Nähten. Nummerierte Sonderserie.

Martini 6

Farbe weiß pastell mit Martini-Streifen über Flanke und auf Kotflügel heruntergezogen. Mit türkisfarbenen Recaro-Highback, Alcantarainterieur. Nummerierte Sonderserie.

Verde York

Farbe grün pastell mit beige Recaro-Highback, Lederinterieur. In der Stückzahl limitierte Sonderserie ohne Nummerierung.

Club Lancia

Farbe rot pastell mit schwarzen Recaro-Highback, Lederinterieur. Nummerierte Sonderserie.

Club Hi-Fi

Farbe dunkelblau pastell mit gelb/blauen Rallyestreifen über Motorhaube-Dach, tabakfarbenes Recaro-Highback, Lederinterieur. Nummerierte Sonderserie.

Giallo

Gelb pastell mit anthrazit Recaro-Highback, Alcantarainterieur mit gelben Nähten. In der Stückzahl limitierte Sonderserie ohne Nummerierung.

Blu Lagos

Farbe blau mica metallic mit cremefarbenen Recaro-Highback, Lederinterieur. In der Stückzahl limitierte Sonderserie ohne Nummerierung.

La Perla

Farbe perlweiss met. mit blauen Recaro-Highback, Lederinterieur. In der Stückzahl limitierte Sonderserie ohne Nummerierung.

Dealers Collection

Farbe bordeaux mica metallic mit beige Recaro-Highback, Lederinterieur. Nummerierte Sonderserie.

Edizione Finale

Farbe perlrot mica metallic mit einem gelb/blauen Rallyestreifen über Motorhaube Dach, anthrazit Recaro-Highback, Alcantarainterieur. In der Stückzahl limitierte Sonderserie ohne Nummerierung.

Verde York

Wie bei EVO 16V einfach mit der EVO 16V-Kat typischen technischen Ausstattung. In der Stückzahl limitierte Sonderserie ohne Nummerierung.

1994 lief die Fertigung des Delta der ersten Generation nach mehreren hunderttausend produzierten Exemplaren aus; allein von den Allradmodellen wurden 44.296 Stück gebaut. Der Erfolg des Delta lag sowohl in seinen konstruktiven Qualitäten als auch in den sechs aufeinander folgenden Rallye-Weltmeistertiteln begründet.

Sport- und Rennversionen

Delta S4

Im Rallyesport war Lancia seit den Erfolgen des Fulvia-



Coupés Ende der 1960er eine feste Größe. Die Rallyewagen der 1970er, der Lancia Stratos und der Lancia Beta, waren noch dominanter. Deswegen nahmen die übrigen Rallyehersteller die durch den Stratos begonnene Entwicklung auf und präsentierten Modelle mit ähnlicher Konzeption, welche in der Kombination eines drehmomentstarken Motors und eines Heckantriebs bestand. Als ab 1981 der Audi quattro mit Allradantrieb den Rallyesport revolutionierte und die FIA mit der Öffnung der Gruppe B ein Podium für derartige „PS-Monster“ schuf, reagierte Lancia mit der Konstruktion des Lancia rally 037. Mit dem 037 konnte Lancia 1983 die Rallye Monte Carlo und den Marken-WM-Titel gewinnen. Doch die auf Komponenten des Beta und des Stratos aufgebaute Konstruktion, die auch weiterhin auf einen Heckantrieb setzte, konnte Lancia in den folgenden beiden Jahren nur noch selten an die Spitze bringen. Die Allrad-Konkurrenz war, vor allem auf losem Untergrund, zu stark geworden. Der Lancia rally 037 ist das letzte heckgetriebene Fahrzeug, das die Rallye-WM gewinnen konnte.

Die Lösung bestand in der Entwicklung des Delta S4. Dieser war in Zusammenarbeit mit Abarth entstanden und verfügte nun auch über einen Allradantrieb und immerhin ca. 353 kW (480 PS) (gegenüber 235 beim 037 rally). In seiner letzten Evolutionsstufe verfügte der Delta S4 für Rallycross, Bergrennen, etc. über rund 480 kW. Die italienische Autozeitschrift Quattroruote ermittelte seinerzeit bei einem Tracktest eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h auf früherem Formel-1-Niveau: 2,4 Sekunden für eine 440-kW-Version. Ein Novum war, dass der S4-Motor sowohl von einem Kompressor als auch von einem Abgasturbolader zu seiner Höchstleistung „geblasen“ wurde, was dem Rallye-S4 zu einem äußerst markanten, kreischenden Sound verhalf. Abgesehen davon war auch das Fahrwerk komplett neu und Rallye-tauglich konstruiert worden, sodass der Delta S4 letztlich außer Karosserie und Namen nichts mehr mit einem Serien-Delta zu tun hatte. Der Delta S4 wurde ab 1985 im Rallyesport eingesetzt, hatte aber nur eine kurze Karriere vor sich. Nachdem es bereits zuvor schon schwere Unfälle mit den Gruppe-B-Wagen gegeben hatte, war der tödliche Unfall von Lancia-Werksfahrer Henri Toivonen und Copilot Sergio Cresto in einem Delta S4 bei der Korsika-Rallye des Jahres 1986 der mutmaßlich endgültige Auslöser für die Verbannung der Gruppe B aus der Rallye-WM Ende 1986.

Bei der Motorshow in Bologna hatte Lancia 1986, unter der Bezeichnung Experimental Composite Vehicle (ECV), bereits ein Nachfolgemodell des Delta S4 präsentiert, das für die geplante Gruppe S entwickelt worden war. Der ECV wurde mit einem Triflux-Zylinderkopf (4 Ventile pro Zylinder, Einlassventil jeweils diagonal zum Auslassventil) und zwei Turboladern bestückt. Doch im Sog der tragischen Gruppe-B-Entwicklungen war auch diese Rallye-Evolutions-Kategorie von der FIA bereits im Vorfeld wieder verworfen worden.

Die Entwicklung des Delta HF Integrale und seine Rallye-Karriere



Nach der Einstellung der Gruppe B musste Lancia einen neuen Wagen für die Werkseinsätze bei der seriennahen Gruppe A entwickeln, was auf Basis des Serien-Delta geschah. Auch die neue Wettbewerbsversion des Lancia Delta wurde in Turin bei Abarth entwickelt und gebaut, wie schon viele erfolgreiche Rallye-Fahrzeuge zuvor (z. B. Fiat 131 Abarth, Lancia 037, Lancia Delta S4). Der Delta HF 4WD war mit dem Zwei-Liter-Turbomotor ausgestattet und mit einem permanentem Allradantrieb versehen worden. Schon bei der Premiere 1987 fuhr das Lancia-Werksteam mit Juha Kankkunen an der Spitze zu einem Doppelsieg. Die zur Homologation des Wagens erforderliche Straßenversion leistete 121 kW (165 PS) und war wie die damaligen Werkswagen (ca. 195 kW) noch mit einer schmaleren Karosserie ausgerüstet.

Aber die Konkurrenz schlief auch nicht. Daher mussten 1988 weitere Modifikationen folgen, um den Abstand zu wahren, der Delta HF Integrale verfügt über acht Zentimeter breitere Achsen und ausgestellte Kotflügel, die diese beherbergen, und einen neuen Turbolader, der die Leistung der Straßenversion auf 136 kW, die der Werksrennwagen auf knapp über 220 kW steigerte. Die einzige weitere bedeutende Änderung betraf die Bremsanlage: die hinteren Scheibenbremsen wurden vergrößert. Die Scheibenbremsen hinten hatte der Delta schon ab dem 1600 GT (66 kW) serienmäßig; in dieser Klasse damals keine Selbstverständlichkeit.

1989 wurde der noch immer überlegene Delta HF Integrale erneut verbessert: Ein neues Schaltgetriebe, eine geänderte, hecklastigere Drehmomentverteilung, hydraulisch betätigte Kupplung (zuvor Seilzug) und schließlich der namensgebende 16-Ventil-Zylinderkopf ließen ihn beinahe unerreichbar der Konkurrenz davonfahren. Die Fahrzeuge des Rallye-Werksteams hatten jetzt deutlich über 220 kW, die Straßenversion exakt 147 kW (200 PS), durch einen kleineren, schneller ansprechenden Lader steht bei jeder Drehzahl mehr Leistung bzw. Drehmoment zur Verfügung als beim Vorgänger. Die bestens bewährten Radaufhängungen wurden beibehalten. Da der neue Zylinderkopf höher war, musste sich die Motorhaube dem beugen oder eher wölben, aber auch spätere Katalysator-Achtventiler haben die neue gewölbte Haube.

Delta Evoluzione

1991 kam die letzte Stufe der Evolution auf den Markt, der EVO. Der nochmals um sieben Zentimeter breitere Wagen leistet in der Gruppe-A-WM etwa 250 kW (340 PS), die katalysatorfreie 16-Ventil-Straßenversion stellt 151 kW (205 PS) zur Verfügung. Offiziell wurden nach Deutschland allerdings nur Achtventiler mit Katalysator und 130 kW (177 PS) importiert. Der letzte Marken-WM-Titel (1992) geht jedoch nicht an ein Werksteam, sondern an das private Martini-Team, zuvor war Martini Hauptsponsor des Werksteams. Mit 6 Marken-WM-Titeln in Folge ist der Lancia Delta das erfolgreichste Rallye-Fahrzeug der Motorsport-Geschichte.

1993 wurden die letzten Evo 's nochmals mit verbesserter Serienausstattung wie hohen Recaro-Halbschalensitzen, Klimaanlage und 16"-Felgen auf den Markt gebracht. Diese Fahrzeuge hatten einen geregelten Katalysator und ihre Leistung wurde offiziell mit 158 kW angegeben.

Technische Daten (nur Allradmodelle):

4-Zylinder-Reihenmotor, fünf Kurbelwellenhauptlager Bohrung 84 mm, Hub 90 mm, Hubraum 1995 cm³, zwei obenliegende Nockenwellen (DOHC), Ventilbetätigung über Tassenstößel, Wasserkühlung, Ladeluftkühlung, permanenter Allradantrieb mit zentralem Planetengetriebe, Torsen-Differential hinten, Kegelraddifferential vorn, Viscokupplung, Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen vorn und hinten, Querstabilisator vorn und hinten, selbsttragende Stahlblechkarosserie, Radstand 2480mm, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, 4 Türen, 5 Sitze.