Zelden was een merk zo nauw verbonden met de rallysport over twee decennia als Lancia, en weinig andere motorsporten waren in de wilde jaren '70 en '80 beter geschikt om legendes te vormen. De Fulvia HF en Stratos legden met serie-overwinningen de basis voor het gekke tijdperk van Groep B, waarin honderden PK-sterke projectielen op wielen de grenzen van menselijke reactiesnelheden verkenden. Zowel de grenzen van de bestuurders achter het stuur als die van de toeschouwers, die vaak in massa's een haag langs de kant van de weg vormden en vaak pas op het laatste moment de weg vrijmaakten voor de rallyrijders.

In 1983 won de Lancia 037 voor het laatst als een voertuig met achterwielaandrijving het merken-WK. Al in het jaar daarvoor had Audi met de Quattro voor de wisseling van de wacht gezorgd. Om concurrerend te blijven, hadden ook de Italianen een rallywagen met vierwielaandrijving nodig en in samenwerking met Abarth werd voor 1985 de Lancia Delta S4 ontwikkeld. Op het eerste gezicht had deze weinig meer gemeen met de tamelijk saaie compacte auto genaamd Delta dan de naam en een zekere uiterlijke gelijkenis. Maar Lancia had al in 1982 op de Autosalon van Turijn een turbo-aangedreven vierwielaangedreven prototype gepresenteerd met het oog op Audi zijn markt. In de herfst van 1986 kwam uiteindelijk de Delta HF 4WD op de markt, op een moment dat de rallysport na het dodelijke ongeluk van Henri Toivonen op Corsica al lang afscheid had genomen van Groep B. De Rally-WK werd voortaan uitgevochten met meer productiegerelateerde voertuigen volgens het Groep A-reglement. Met de vierwielaangedreven Delta was Lancia uitstekend gepositioneerd en won het kampioenschap al in het eerste jaar.

Op de IAA in de herfst van 1987 introduceerde Lancia de Delta HF Integrale als de eerste evolutiefase van de HF 4WD. Brede spatborden maakten ruimte voor bredere assen, een krachtige turbomotor, die uit twee liter cilinderinhoud 185 PK haalde, maakte in combinatie met vierwielaandrijving adembenemende prestaties mogelijk. Maar daar eindigde het niet en in de volgende jaren zou er steeds een schepje bovenop worden gedaan wat betreft prestatieverbeteringen.

Al in het voorjaar van 1989 volgde de Delta HF Integrale 16V met een 16-kleppen cilinderkop. De prestaties stegen mede dankzij verdere verbeteringen tot ongeveer 200 PK. In de tweede helft van 1991 debuteerde dan de Lancia Delta Integrale Evoluzione, kortweg Evo. Deze leverde zonder katalysator als 16V 210 PK, in landen met strengere emissieregelingen was er de Evoluzione als 8V met 177 PK, waaronder Oostenrijk. De wagen die we aanbieden is er zo eentje!

De laatste uitbreiding volgde in juni 1993 en stond bekend als de Lancia Delta Intergrale Evoluzione II 16V. De prestaties werden nog eens met vijf paardenkracht verhoogd tot in totaal 215 PK. De Evo II werd gebouwd in de fabriek in Chivasso en de successen van het fabrieksteam in de rallysport, met zes opeenvolgende wereldkampioenschappen, zorgden voor verrassend goede verkoopcijfers en een enorme imagoboost. Lancia bood

een veelheid aan opties voor personalisatie en verschillende speciale modellen in diverse kleuren en uitrustingsvarianten, waardoor het bijna leek alsof er meer speciale modellen dan 'reguliere' Evoluziones werden gebouwd.

Voor Lancia betekende de Delta Integrale een enorme sprong voorwaarts. Het merk was op ieders lippen; wie Lancia zei, bedoelde Integrale. Al meer dan 30 jaar is de modelnaam synoniem voor superioriteit in techniek en prestatie.

Het levensverhaal van deze Lancia Delta Evoluzione, een van de 8V-modellen, is, als je wilt, snel verteld. Hij werd op 21 oktober 1992 geregistreerd op zijn eerste en tot nu toe enige eigenaar in Wenen-Währing en heeft tot op heden slechts 33.007 kilometer afgelegd. En net zoals zijn geschiedenis buitengewoon klinkt, staat hij vandaag de dag voor ons, volledig in onaangetaste originele perfecte staat.

Zijn exterieur in het prachtige Derby Green metallic ziet er even vlekkeloos uit als zijn grijze Alcantara-interieur. Een blik onder de motorkap laat je net zo verbaasd staan als een blik onder de auto. Vanzelfsprekend is ook het originele garantie- en onderhoudsboekje van het leverende Fiat-Lancia-centrum Schönbrunn nog bij de wagen. Hij werd in 2003 afgemeld en sindsdien alleen nog voor sporadische bewegingsritten uit de garage gehaald.

Hier doet zich de unieke kans voor op een unieke Lancia Delta Integrale Evoluzione, die je moeilijk recht kunt doen zonder het gebruik van superlatieven. Om de beschrijving met even beknopte woorden af te sluiten als waarmee het begon: Het is simpelweg een uitzonderlijke auto. Je moet hem gezien hebben, of nog beter, binnenkort zelf bezitten!"

Vraag naar ons aankoop inspectierapport dat alle technische details beschrijft en in beeld brengt!

Een unicum voor de veeleisende Lancia verzamelaar die graag een exemplaar wil zoals niemand anders die heeft!

FR

Rarement une marque n’a été aussi étroitement liée au rallye sur deux décennies que Lancia, et peu d’autres sports mécaniques étaient mieux adaptés pour forger des légendes dans les années 70 et 80 tumultueuses. Les Fulvia HF et Stratos, avec leurs victoires en série, ont jeté les bases de l’ère folle du Groupe B, où des projectiles de plusieurs centaines de chevaux sur roues testaient les limites des vitesses de réaction humaines, tant celles des pilotes derrière le volant que celles des spectateurs, qui formaient souvent en masse une haie le long des routes et s’effaçaient souvent juste à temps pour laisser passer les coureurs.

En 1983, la Lancia 037 remportait pour la dernière fois le championnat des marques avec une propulsion arrière. Dès l'année précédente, Audi avait bouleversé la donne avec le Quattro. Pour rester compétitifs, les Italiens avaient eux aussi besoin d’une voiture de rallye à traction intégrale, et en collaboration avec Abarth, la Lancia Delta S4 fut développée pour 1985. À première vue, elle partageait peu de choses avec la Delta, une compacte plutôt terne, autre que le nom et une certaine ressemblance extérieure. Cependant, Lancia avait déjà présenté un prototype turbo à traction intégrale au Salon de l'auto de Turin en 1982, en anticipation du marché d'Audi. À l'automne 1986, la Delta HF 4WD fut finalement lancée, à un moment où le sport du rallye avait déjà largement tourné la page du Groupe B après l'accident mortel de Henri Toivonen en Corse. Désormais, les championnats du monde de rallye se disputaient avec des véhicules plus proches de la production, conformément au règlement du Groupe A. Avec la Delta à quatre roues motrices, Lancia était parfaitement positionnée et remporta le championnat dès la première année.

Lors du salon IAA à l’automne 1987, Lancia introduisit la Delta HF Integrale comme la première phase d’évolution de la HF 4WD. Des ailes élargies faisaient de la place pour des essieux plus larges, et un puissant moteur turbo de deux litres développant 185 chevaux permettait, en combinaison avec la traction intégrale, des performances époustouflantes. Mais cela ne s’arrêta pas là, et dans les années suivantes, les améliorations de performance se succédèrent.

Dès le printemps 1989, la Delta HF Integrale 16V avec une tête de cylindre à 16 soupapes fut introduite. Les performances augmentèrent encore grâce à d’autres améliorations pour atteindre environ 200 chevaux. Dans la seconde moitié de 1991, la Lancia Delta Integrale Evoluzione, ou simplement Evo, fit ses débuts. Cette version, sans catalyseur en 16V, développait 210 chevaux, et dans les pays aux normes d'émissions plus strictes, l'Evoluzione était disponible en 8V avec 177 chevaux, y compris en Autriche. La voiture que nous proposons est l’une de celles-ci!

La dernière extension suivit en juin 1993 et fut connue sous le nom de Lancia Delta Intergrale Evoluzione II 16V. Les performances furent encore augmentées de cinq chevaux pour atteindre un total de 215 chevaux. L'Evo II fut construite dans l'usine de

Chivasso et les succès de l'équipe d'usine en rallye, avec six titres mondiaux consécutifs, entraînèrent de très bonnes ventes et un immense gain d'image. Lancia offrait une multitude d'options de personnalisation et plusieurs modèles spéciaux dans diverses couleurs et configurations, donnant presque l'impression qu'il y avait plus de modèles spéciaux que d'Evoluziones 'régulières'.

Pour Lancia, la Delta Integrale représentait un énorme bond en avant. La marque était sur toutes les lèvres; dire Lancia, c'était dire Integrale. Depuis plus de 30 ans, le nom du modèle est synonyme de supériorité technique et de performance.

L'histoire de cette Lancia Delta Evoluzione, l'un des modèles 8V, est, si vous voulez, vite racontée. Elle a été immatriculée le 21 octobre 1992 à son premier et jusqu'à présent unique propriétaire à Vienne-Währing et n'a parcouru que 33 007 kilomètres jusqu'à aujourd'hui. Et tout comme son histoire sonne extraordinaire, elle se tient devant nous aujourd'hui, dans un état original parfaitement intact.

Son extérieur dans le magnifique vert métallisé Derby Green semble aussi impeccable que son intérieur en Alcantara gris. Un coup d'œil sous le capot vous laissera aussi ébahi qu'un regard sous la voiture. Naturellement, le carnet de garantie et d'entretien original du centre Fiat-Lancia Schönbrunn est toujours avec la voiture. Elle a été désinscrite en 2003 et depuis n'a été sortie du garage que pour des trajets occasionnels.

Voici une occasion unique de posséder une Lancia Delta Integrale Evoluzione unique, difficile à décrire sans utiliser de superlatifs. Pour conclure la description avec des mots aussi concis que ceux avec lesquels elle a commencé : C'est simplement une voiture exceptionnelle. Vous devez la voir, ou mieux encore, bientôt la posséder vous-même!

Demandez notre rapport d'inspection d'achat qui décrit et illustre tous les détails techniques !

Un must pour le collectionneur exigeant de Lancia qui souhaite posséder un exemplaire unique, comme personne d'autre ne l'a !"

"Rarely has a brand been as closely associated with rally sport over two decades as Lancia, and few other motorsports were better suited to forging legends in the wild 1970s and 1980s. The Fulvia HF and Stratos, with their series of victories, laid the groundwork for the crazy era of Group B, where hundreds of horsepower-strong projectiles on wheels tested the limits of human reaction speeds. Both the limits of the drivers behind the wheel and those of the spectators, who often formed a hedge along the roadside in masses and often only cleared the way for the rally drivers at the last moment.

In 1983, the Lancia 037 won the manufacturers' championship for the last time with rear-wheel drive. Already the year before, Audi had made a shift with the Quattro. To remain competitive, the Italians also needed a four-wheel-drive rally car, and in collaboration with Abarth, the Lancia Delta S4 was developed for 1985. At first glance, it had little more in common with the rather dull compact car called Delta than the name and a certain external resemblance. However, Lancia had already presented a turbo-driven four-wheel-drive prototype at the Turin Motor Show in 1982 with an eye on Audi's market. In the fall of 1986, the Delta HF 4WD finally hit the market, at a time when the rally sport had long said goodbye to Group B after the fatal accident of Henri Toivonen in Corsica. The World Rally Championship was henceforth contested with more production-related vehicles according to the Group A regulations. With the four-wheel-drive Delta, Lancia was excellently positioned and won the championship in the first year.

At the IAA in the fall of 1987, Lancia introduced the Delta HF Integrale as the first evolutionary stage of the HF 4WD. Wide fenders made room for wider axles, a powerful turbo engine, which extracted 185 HP from two liters of displacement, enabled breathtaking performances in combination with all-wheel drive. But that was not the end, and in the following years, performance improvements would continue to be added.

As early as the spring of 1989, the Delta HF Integrale 16V with a 16-valve cylinder head followed. The performance increased further thanks to additional improvements to about 200 HP. In the second half of 1991, the Lancia Delta Integrale Evoluzione, or simply Evo, made its debut. This model, without a catalytic converter as a 16V, delivered 210 HP, and in countries with stricter emission regulations, the Evoluzione was available as an 8V with 177 HP, including Austria. The vehicle we offer is one of those!

The last expansion followed in June 1993 and was known as the Lancia Delta Intergrale Evoluzione II 16V. The performance was once again increased by five horsepower to a total of 215 HP. The Evo II was built in the Chivasso factory and the successes of the factory team in rally sport, with six consecutive world championships, led to surprisingly good sales figures and a huge image boost. Lancia offered a multitude of customization

options and several special models in various colors and configurations, making it almost seem like there were more special models than 'regular' Evoluziones.

For Lancia, the Delta Integrale represented a huge leap forward. The brand was on everyone's lips; to say Lancia was to mean Integrale. For over 30 years, the model name has been synonymous with superiority in technology and performance.

The life story of this Lancia Delta Evoluzione, one of the 8V models, is, if you will, quickly told. It was registered on October 21, 1992, to its first and so far only owner in Vienna-Währing and has only traveled 33,007 kilometers to date. And just as its history sounds extraordinary, it stands before us today, completely in untouched original perfect condition.

Its exterior in the beautiful Derby Green metallic looks as flawless as its gray Alcantara interior. A look under the hood leaves you just as astonished as a look under the car. Naturally, the original warranty and maintenance booklet from the delivering Fiat-Lancia center Schönbrunn is still with the car. It was deregistered in 2003 and since then has only been taken out of the garage for occasional movement drives.

Here is a unique opportunity to own a unique Lancia Delta Integrale Evoluzione, which is hard to do justice to without using superlatives. To conclude the description with as concise words as it began: It is simply an exceptional car. You have to see it, or better yet, own it soon yourself!

Ask for our purchase inspection report that describes and illustrates all technical details!

A must for the demanding Lancia collector who wants to own a copy like no one else has!"

German:

"Selten war eine Marke über zwei Jahrzehnte so eng mit dem Rallyesport verbunden wie Lancia, und kaum eine andere Motorsportart war in den wilden 1970er und 1980er Jahren besser dazu geeignet, Legenden zu formen. Die Fulvia HF und Stratos ebneten mit Seriensiegen den Weg für die verrückte Ära der Gruppe B, in der hunderte PS-starke Geschosse auf Rädern die Grenzen der menschlichen Reaktionsgeschwindigkeiten ausloteten. Sowohl die Grenzen der Fahrer hinter dem Steuer als auch die der Zuschauer, die oft in Massen eine Hecke am Straßenrand bildeten und oft erst im letzten Moment den Weg für die Rallyefahrer freimachten.

1983 gewann der Lancia 037 zum letzten Mal als ein Fahrzeug mit Hinterradantrieb die Marken-WM. Schon im Jahr zuvor hatte Audi mit dem Quattro für einen Wachwechsel gesorgt. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, benötigten auch die Italiener ein Rallyeauto mit Allradantrieb, und in Zusammenarbeit mit Abarth wurde für 1985 der Lancia Delta S4 entwickelt. Auf den ersten Blick hatte dieser wenig mehr gemein mit dem eher unauffälligen Kompaktwagen namens Delta als den Namen und eine gewisse äußere Ähnlichkeit. Doch bereits 1982 hatte Lancia auf dem Turiner Auto-Salon ein turbobetriebenes Allrad-Prototyp vorgestellt mit Blick auf Audis Markt. Im Herbst 1986 kam schließlich der Delta HF 4WD auf den Markt, zu einem Zeitpunkt, als der Rallyesport nach dem tödlichen Unfall von Henri Toivonen auf Korsika bereits Abschied von der Gruppe B genommen hatte. Die Rallye-WM wurde fortan mit mehr produktionsnahen Fahrzeugen nach dem Gruppe-A-Reglement ausgetragen. Mit dem Allradantrieb Delta war Lancia hervorragend positioniert und gewann die Meisterschaft bereits im ersten Jahr.

Auf der IAA im Herbst 1987 stellte Lancia den Delta HF Integrale als die erste Evolutionsstufe des HF 4WD vor. Breite Kotflügel schufen Platz für breitere Achsen, ein leistungsstarker Turbomotor, der aus zwei Litern Hubraum 185 PS schöpfte, ermöglichte in Verbindung mit Allradantrieb atemberaubende Fahrleistungen. Doch damit endete es nicht, und in den folgenden Jahren wurden die Leistungen stetig verbessert.

Schon im Frühjahr 1989 folgte der Delta HF Integrale 16V mit einem 16-Ventil-Zylinderkopf. Die Leistung stieg auch dank weiterer Verbesserungen auf rund 200 PS. In der zweiten Hälfte von 1991 debütierte dann der Lancia Delta Integrale Evoluzione, kurz Evo. Dieser leistete ohne Katalysator als 16V 210 PS, in Ländern mit strengeren Emissionsvorschriften gab es den Evoluzione als 8V mit 177 PS, darunter Österreich. Das Fahrzeug, das wir anbieten, ist eines davon!

Die letzte Ausbaustufe folgte dann im Juni 1993 und hieß Lancia Delta Intergrale Evoluzione II 16V. Die Leistung wurde noch einmal um fünf Pferdestärken auf insgesamt 215 PS erhöht. Der Evo II wurde im Werk in Chivasso gebaut und die Erfolge des Werksteams im Rallyesport, mit sechs aufeinanderfolgenden Weltmeisterschaften, brachten überraschend gute Verkaufszahlen und eine enorme Imagesteigerung. Lancia

bot eine Vielzahl von Optionen zur Individualisierung und etliche Sondermodelle in unterschiedlichen Farben und Ausstattungsvarianten an, sodass es fast den Anschein hatte, als würden mehr Sondermodelle als 'reguläre' Evoluziones gebaut.

Für Lancia bedeutete der Delta Integrale einen gewaltigen Sprung nach vorne. Die Marke war in aller Munde; wer Lancia sagte, meinte Integrale. Seit nunmehr über 30 Jahren steht der Modellname für Überlegenheit in Technik und Leistung.

Die Lebensgeschichte dieses Lancia Delta Evoluzione, eines der 8V-Modelle, ist, wenn man so will, schnell erzählt. Er wurde am 21. Oktober 1992 auf seinen ersten und bislang einzigen Besitzer in Wien-Währing zugelassen und hat bis heute erst 33.007 Kilometer zurückgelegt. Und genauso außergewöhnlich wie seine Geschichte klingt, steht er heute vor uns, völlig im unberührten Originalzustand.

Sein Äußeres im wunderschönen Derby Grün metallic wirkt genauso makellos wie sein graues Alcantara-Interieur. Ein Blick unter die Motorhaube lässt einen ebenso staunen wie ein Blick unter das Auto. Selbstverständlich ist auch das originale Garantie- und Wartungsbuch des ausliefernden Fiat-Lancia-Zentrums Schönbrunn noch beim Wagen. Er wurde 2003 abgemeldet und seither nur noch zu gelegentlichen Bewegungsfahrten aus der Garage geholt.

Hier bietet sich die einmalige Gelegenheit, einen einzigartigen Lancia Delta Integrale Evoluzione zu besitzen, der nur schwer ohne die Verwendung von Superlativen gerecht zu werden ist. Um die Beschreibung mit ebenso knappen Worten zu schließen, wie sie begonnen wurde: Es ist einfach ein außergewöhnliches Auto. Man muss es gesehen haben, oder noch besser, bald selbst besitzen!

Fragen Sie nach unserem Kaufinspektionsbericht, der alle technischen Details beschreibt und veranschaulicht!

Ein Muss für den anspruchsvollen Lancia-Sammler, der gerne ein Exemplar besitzen möchte, wie es sonst niemand hat!"

Here is the translation in Italian:

"Raramente un marchio è stato così strettamente collegato al rally per due decenni come Lancia, e pochi altri sport motoristici erano meglio adatti a forgiare leggende negli anni '70 e '80 selvaggi. La Fulvia HF e la Stratos, con le loro vittorie consecutive, hanno gettato le basi per la folle era del Gruppo B, dove proiettili da centinaia di cavalli su ruote testavano i limiti delle velocità di reazione umane. Sia i limiti dei piloti dietro il volante sia quelli degli spettatori, che spesso formavano una siepe lungo il bordo della strada e si spostavano solo all'ultimo momento per lasciare il passo ai corridori.

Nel 1983, la Lancia 037 vinse per l'ultima volta il campionato costruttori con trazione posteriore. Già l'anno precedente, Audi aveva segnato il cambio della guardia con la Quattro. Per rimanere competitivi, anche gli italiani avevano bisogno di una vettura da rally con trazione integrale e, in collaborazione con Abarth, fu sviluppata la Lancia Delta S4 per il 1985. A prima vista, aveva poco in comune con la piuttosto noiosa berlina chiamata Delta se non il nome e una certa somiglianza esterna. Tuttavia, Lancia aveva già presentato un prototipo turbo a quattro ruote motrici al Salone dell'Auto di Torino nel 1982 con un occhio al mercato di Audi. Nell'autunno del 1986, la Delta HF 4WD fu finalmente lanciata sul mercato, in un momento in cui lo sport del rally aveva già da tempo detto addio al Gruppo B dopo l'incidente mortale di Henri Toivonen in Corsica. I campionati mondiali di rally venivano ormai disputati con veicoli più vicini alla produzione secondo il regolamento del Gruppo A. Con la Delta a trazione integrale, Lancia era perfettamente posizionata e vinse il campionato già nel primo anno.

Al Salone IAA nell'autunno del 1987, Lancia introdusse la Delta HF Integrale come la prima fase evolutiva della HF 4WD. Parafanghi larghi facevano spazio per assi più larghi, un potente motore turbo, che estrae 185 CV da due litri di cilindrata, abilitava prestazioni mozzafiato in combinazione con la trazione integrale. Ma non finì qui, e negli anni successivi ci furono continue migliorie nelle prestazioni.

Già nella primavera del 1989 seguì la Delta HF Integrale 16V con una testata a 16 valvole. Le prestazioni aumentarono ulteriormente grazie ad altri miglioramenti fino a circa 200 CV. Nella seconda metà del 1991 debuttò la Lancia Delta Integrale Evoluzione, o semplicemente Evo. Questo modello, senza catalizzatore come 16V, erogava 210 CV, e nei paesi con regolamenti sulle emissioni più severi, l'Evoluzione era disponibile come 8V con 177 CV, inclusa l'Austria. Il veicolo che offriamo è uno di questi!

L'ultima espansione seguì nel giugno del 1993 ed era conosciuta come Lancia Delta Intergrale Evoluzione II 16V. Le prestazioni furono ancora aumentate di cinque cavalli fino a un totale di 215 CV. L'Evo II fu costruita nello stabilimento di Chivasso e i successi del team di fabbrica nel rally, con sei campionati mondiali consecutivi, portarono a cifre di vendita sorprendentemente buone e a un enorme incremento di immagine. Lancia offriva una moltitudine di opzioni per la personalizzazione e diversi modelli speciali in

vari colori e configurazioni, rendendo quasi l'impressione che ci fossero più modelli speciali che Evoluziones 'regolari'.

Per Lancia, la Delta Integrale rappresentava un enorme salto in avanti. Il marchio era sulle labbra di tutti; dire Lancia significava Integrale. Da oltre 30 anni, il nome del modello è sinonimo di superiorità tecnica e prestazionale.

La storia di questa Lancia Delta Evoluzione, uno dei modelli 8V, è, se vuoi, presto raccontata. Fu registrata il 21 ottobre 1992 al suo primo e finora unico proprietario a Vienna-Währing e ha percorso solo 33.007 chilometri fino ad oggi. E proprio come la sua storia suona straordinaria, si presenta oggi davanti a noi, completamente in perfetto stato originale incontaminato.

Il suo esterno nel bellissimo Derby Green metallico appare impeccabile quanto il suo interno in Alcantara grigio. Uno sguardo sotto il cofano lascia altrettanto stupiti quanto uno sguardo sotto l'auto. Naturalmente, il libretto di garanzia e manutenzione originale del centro Fiat-Lancia Schönbrunn è ancora con l'auto. È stata radiata nel 2003 e da allora è stata portata fuori dal garage solo per occasionali spostamenti.

Qui si presenta un'opportunità unica di possedere una Lancia Delta Integrale Evoluzione unica, difficile da descrivere senza usare superlativi. Per concludere la descrizione con parole concise come è iniziata: È semplicemente un'auto eccezionale. Devi vederla, o meglio ancora, possederla presto tu stesso!

Chiedi il nostro rapporto di ispezione d'acquisto che descrive e illustra tutti i dettagli tecnici!

Un must per il collezionista esigente di Lancia che desidera possedere un esemplare come nessun altro!"