

Group B

Owner's Edition

Group B

Owner's Edition

The Group B “Owner's Edition” is intended to be a monument from John Davenport and myself to a period when the sport of rallying enthused hundreds of thousands of fans all around the world in a way that has never happened since. This work will give you a deep insight into the fascinating era from 1983 to 1986 with its characters, its technical variety and the enthusiasm of the fans, and also its inherent risks.

As a particular highlight, the first pages of each book are signed by the World Rally Champions of that time – Stig Blomqvist, Hannu Mikkola, Timo Salonen and Juha Kankkunen – and also by Walter Röhrl and Markku Alén. By virtue of its content and its first-class production including its cover in linen and leather, its extra thick and high quality paper and its engraved aluminium plate with personal number, this work that is limited to 500 numbered copies worldwide should set a standard for all rally books.

We hope this card will meet your expectations and give you a favourable impression of our book.

Enjoy,

Reinhard Klein



The Owner's Edition

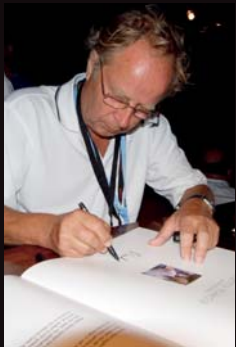
- over 1,000 pages
- 2 volumes in a high-quality slip case
- book cover in linen and leather
- extra large size of 35 x 33 cms
- extra thick, high quality, semi-gloss paper
- dimensions: 36 x 36 x 14.5 cms
- total weight: 12 kgs
- more than 2,500 pictures, ca. 250 original documents and drawings
- texts in English and German
- limited to 500 numbered copies worldwide
- each volume will be individually numbered on an engraved aluminium plate
- Price: 999.- Euro, plus postage charges



For additional information and possibility to purchase please visit our website:

www.thegroupbbook.com

Each book is hand-signed by Hannu Mikkola, Stig Blomqvist, Timo Salonen, Juha Kankkunen, Walter Röhrl, Markku Alén and the authors John Davenport and Reinhard Klein



Hannu Mikkola



Timo Salonen



Stig Blomqvist



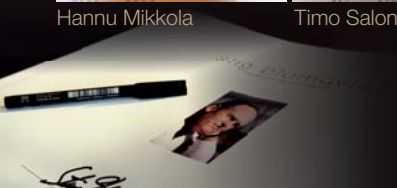
Markku Alén



Juha Kankkunen

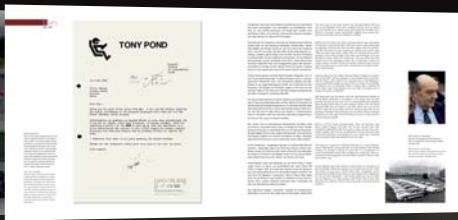


Walter Röhrl



A complete review of the Group B era, month by month, featuring:

- Photo of the month,
- Extensive reports of WRC events (with statistics, pictures and items of information about the competing cars, plus something about lesser known drivers)
- The two most important non-WRC rallies (with report, statistics and pictures)
- A monthly diary about all the major happenings concerning the teams, the drivers, the FIA and its ASNs plus other rallies from all over the world



Detailed information about Group B cars and numerous prototypes including Group S.

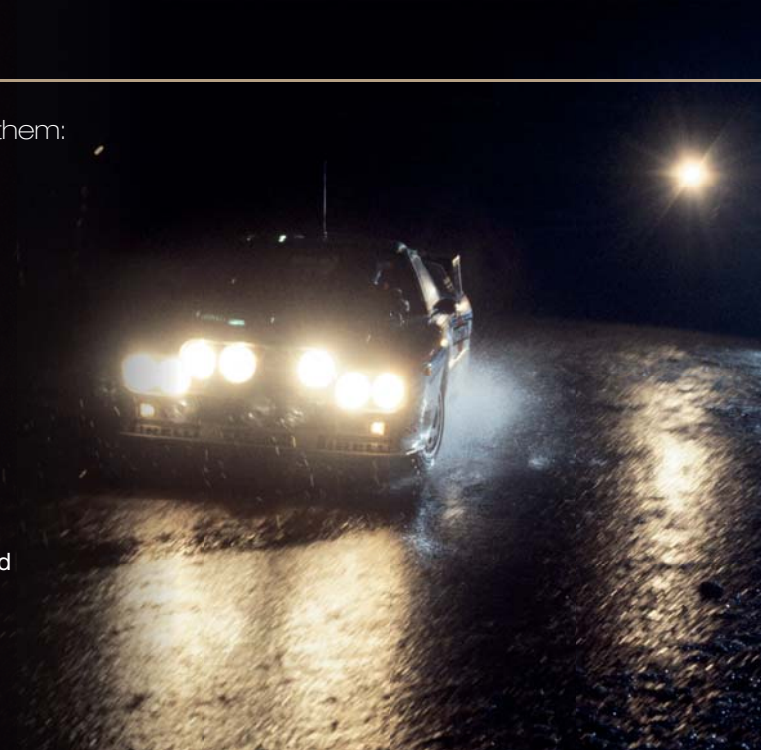
Also detailed reports with technical drawings, visits to the factories, brochures or original documentations about the following cars:

Audi Quattro, Audi Sport Quattro S1, Sport Quattro E2, Citroen Visa Mille Pistes, Citroen BX 4TC, Ferrari 308 IMSA, Ford RS200, Lada 2105 VFTS, Lancia Delta S4, Lancia ECV, Lancia Rally 037, Mazda RX7, Mitsubishi Starion 4WD Rally, MG Metro 6R4, Nissan 240RS, Opel Ascona 400, Opel Kadett 4x4, Opel Manta 400, Peugeot 205 Turbo 16, Porsche 911 SCRS, Renault R5 Maxi Turbo, Toyota Celica Twincam Turbo, Vauxhall Chevette, Vauxhall Astra 4S



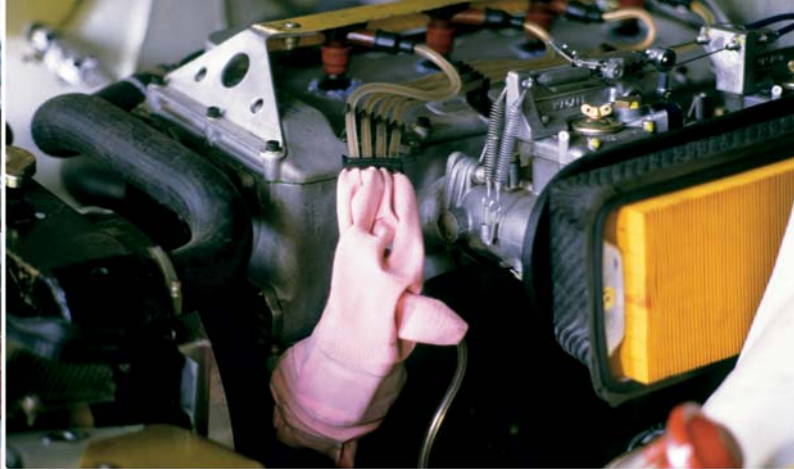
Interesting anecdotes from a fabulously crazy time, amongst them:

- Lancia's tyre changes in the middle of special stages
- Henri Toivonen's accident in Portugal 1984
- The first entry of the MG Metro 6R4
- Helmut Deimel about the madness of spectators in Portugal
- Audi boss Piëch's visit to the Acropolis Rally
- The MG Metro 6R4 as the star of a TV soap.
- Group B in a film – with the helicopters over New Zealand
- The fastest special stage of all time
- Christine – the numerous lives of the Schmidt Motorsport Quattro
- The most beautiful and the toughest rallies of the Group B years
- How Röhrl made turned the Audi Sport Quattro E2 into a winner
- R53 – the fate of the victorious Quattro from the Monte Carlo 1984
- 260 kph on gravel – the surprising record of the Opel Kadett 4x4
- Features on the warning signs that, if heeded, could have prevented the end of Group B





▶ Opel Manta 400





The **TERNCO** Story

Der Metro wird zum Fernsehstar

The 6R4 as a TV Star

Im August 1983 bekam ich einen Anruf von einer Dame namens Maggie Bottomley*, erinnert sich Tearnach John Davenport. „Zuerst dachte ich, sie wäre eine Freundin meiner Ehefrau, die zufällig denselben Nachnamen hatte. In Wahrheit war sie eine TV-Produzentin von Yorkshire Television. Sie fragte, ob ich Lust hätte, einen gewissen Michael J. Bird zu treffen und mit ihm über ein neues TV-Format zu sprechen, in dem der MG Metro 6R4 eine Hauptrolle spielen sollte. Das war eine weitere Überraschung, denn bis dato hatten wir das Projekt noch nicht öffentlich gemacht und der 6R4 sollte eigentlich ein wohl gehütetes Geheimnis sein. Seitdem Williams das erste Auto zu Austin Rover geliefert hatte, waren gerade sechs Monate vergangen und wir befanden uns noch in der Prototypen-Phase.

Im September begab ich mich nach Great Shelford bei Cambridge und traf Michael Bird. Bis dahin hatte ich herausgefunden, dass er ein bekannter Drehbuchautor und Ideengeber von einem guten Dutzend britischer Fernsehserien war. Er erzählte mir, dass er eine Serie über eine Familien-Autowerkstatt plane, wo der (jüngere Sohn Rallyefahrer sei. Das Format sollte „The Winning Streak“ (Die Erfolgsgeschichte) heißen. Durch seine Kontakte zu Tony Howard von der Fachzeitschrift Autocar hatte er von der Existenz des 6R4 erfahren und wollte Austin Rover sowie deren Rallyeteam für sein Format gewinnen. Die entscheidende Frage lautete: Kann Austin Rover Motorsport die Autos bereitstellen?

Das bedeutete natürlich, dass wir rechtzeitig für die Dreharbeiten im Laufe des Jahres 1984 ein funktionierendes Rallyeteam zur Verfügung stellen müssten. Ich war optimistisch und sagte zu. Darüber hinaus brauchten sie ein Imitat des Rallyeteams mit dem richtigen Innenraum, bei dem man Türen und andere Teile abnehmen konnte, um Cockpit-Aufnahmen zu drehen. Und zu guter Letzt benötigten sie ein normales Straßenauto, das durch Karosserieumbauten wie das richtige Rallyeteam aussah. Außerdem mussten sie Filmaufnahmen auf Waldprüfungen machen, wo ein richtiger Rallyefahrer am Steuer saß, sowie Aufnahmen von richtigen Rallyes, um das Auto gemeinsam mit anderen Rallyefahrzeugen zu zeigen – zum Beispiel bei der technischen Abnahme oder mit Zuschauern.

Zurückblickend war die Zusage sehr kühn, aber natürlich waren die Marketing- und PR-Leute bei Austin Rover von der Idee Feuer und Flamme. Die Familie in der Fernsehserie, die Savages, betrieb natürlich ein Austin-Rover-Autohaus. David Savage fuhr in den ersten Folgen zwar noch einen Ford Escort 1600, überzeugte seinen Vater aber schnell, einen Metro 6R4 anzuschaffen. Logischerweise firmierten jede Woche eine ganze Menge Austin-Rover-Logos über die Bildschirme – in der Werkstatt, in der Verkaufshalle und auf den Autos, die von den Schauspielern gefahren wurden, darunter natürlich auch der Metro 6R4. Einige Leute im Unternehmen wollten aber noch mehr. Bei einem Meeting mit Maggie Bottomley schlugen sie sogar vor, dass David Savage bei den Sexszenen Unterhosen mit Austin-Rover-Logo tragen könnte.

Als die Gespräche mit Yorkshire Television begannen, lieferte uns Williams gerade das zweite und dritte Chassis (Nr. 002 und 003). Es war offensichtlich, dass eines dieser beiden Autos das Rallyeteam der Serie sein müsste. Die Wahl fiel auf Chassis 003, das mit dem britischen Kennzeichen A 656 NJO zugelassen wurde und in den blau-gelben Farben von Ternco lackiert wurde. Die Marke Ternco war ein erfindender Kraftstoffhersteller, der David Savage sponserte. Der Ternco-Metro startete erstmals bei

“It was in August of 1983” – writes John Davenport – “that I had a telephone call from a lady called Maggie Bottomley. At first I thought it was a friend of my wife with the same surname, but she turned out to be a producer of TV programmes for the Yorkshire TV company. Would I like to meet Michael J. Bird and discuss a new programme featuring the MG Metro 6R4? That was the second surprise since, as yet, there had been no public announcement of the 6R4, which was supposed to be a closely guarded secret. Only six months had elapsed since Williams had delivered the first car to ARG at Cowley and we were very much in the prototype phase.

In September, I drove over to Great Shelford near Cambridge and met Michael Bird. By then I had discovered that he was a famous scriptwriter and ideas man behind dozens of successful TV series like “The Lotus Eaters”, “The Aphrodite Inheritance” and “The Outsider”. He told me that he had an idea for a series about a family garage business where the younger son was a rally driver. It would be called “The Winning Streak”. Through contacts like Tony Howard at Autocar, he had learned of the existence of the 6R4 and wanted to get Austin Rover and its rally car involved with the programme. The question was, could ARG Motorsport come up with the goods?

It obviously involved having a working rally car available for filming during 1984 and, being somewhat optimistic, I said that it was possible. Then they needed a mock-up of a rally car with all of the interior correct but the ability to take doors and other parts away to film the actors inside the car. Finally they needed a standard road car converted by using external panels to look like the rally 6R4. They also needed special sessions in forests with a proper rally driver at the wheel and also some appearances on actual events to film it with other rally cars, at scrutineering and on stages with spectators.

Looking back, it was a bold move but naturally all the marketing and PR men within ARG were red-hot keen on the idea. The garage owned by the family in the series – the Savages – was of course an Austin Rover franchise and, though David Savage might be driving a Ford Escort 1600 when the series started, he quickly persuaded his father to spend the cash on a 6R4. Naturally there was plenty of Austin Rover identity appearing each week on the screen by way of the garage, the cars in the showroom, the cars driven by the actors and actresses and, of course the 6R4 itself. But some people in ARG wanted more. I attended a meeting with them and Maggie Bottomley where it was seriously suggested that, for the sex scenes, perhaps David Savage could wear underpants carrying the ARG logo.

The second and third chassis (002 and 003) were delivered from Williams about the time that discussions started with Yorkshire TV and it was evident that one of these would have to be the rally car. It was decided that it would be 003 and this was eventually registered as A 656 NJO and put into the yellow and blue colours of the imaginary petrol company, Ternco that David Savage had found to sponsor him. Its first appearance was on the Welsh Rally at the beginning of May 1984, just five weeks after 001 had made its rally debut on the York National Rally.

der Welsh Rally im Mai 1984, nur fünf Wochen nach dem Debüt des Autos bei der York National Rally.

Wie bei allen Ternco-Aufritten fungierte Colin Malkin auch bei der Welsh Rally als Fahrer. Malkin trug den Overall von David Savage und sein Auto hatte die Nummer 7. Trotzdem startete der Metro nicht im Wettbewerb, weil die Welsh Rally eine internationale Rallye war und der 6R4 erst gut 18 Monate später homologiert wurde. Wie alle Metros zu dieser Zeit hatte das Ternco-Auto einen V8-Motor mit einfacher Nockenwelle und Ventilen, die von Stößelstangen angetrieben wurden. Der V8-Motor resultierte aus einem größeren Eingriff am Rover-V8-Motor. Malkin fuhr eine Reihe von Prüfungen im Vorwettbewerb. Er hatte sogar einen Refenschaden, bei der der Kotflügel zerstört wurde – all das war sehr gutes Material für das Filmteam.

Im August nahm Malkin an der Peter Russack Rallye teil. Tony Pond fuhr gleichzeitig Chassis 002 in der bekannten Computervision-Lackierung. Diesmal trug das Ternco-Auto Startnummer 9 und die Namen der tatsächlichen Piloten, Colin Malkin und Ian Grinrod, weil Yorkshire Television diesmal keine Außenaufnahmen drehte. Unglücklicherweise erlitten beide 6R4 eine grausame Zeit. Pond fuhr auf den ersten beiden Prüfungen Bestzeit und führte die Rallye mit 34 Sekunden Vorsprung an, als er durch ein Elektrikproblem aufgeben musste. Malkins Auto lief eine Zeit lang auf fünf Zylindern, ehe er es auf der letzten WP auf einem Stapel Holz parkte. Die beste Leistung aus dem Hause Austin Rover vollbrachte ein gewisser Tom Walkinshaw mit Befahrer John Davenport. Im Rover Vitesse holten sie den Gruppe-A-Sieg.

Die sechs Folgen von The „Winning Streak“ wurden schließlich im September und Oktober 1985 ausgestrahlt. Die Serie lief vor dem WM-Debüt des Metro 6R4 bei der RAC Rally 1985 und fuhr sicherlich zur Metro-Mania bei. Hunderttausende strömten damals zur Rallye, um die Metro-Fahrer anzusehen.*

The driver at the Welsh Rally was, as in all the Ternco appearances, Colin Malkin, who wore overall identical to those of David Savage while the car bore the number “7”. It was however not competing on the Welsh for this was an international rally and the 6R4 was almost eighteen months away from being homologated. Like the other 6R4s at that time, the Ternco car was powered by a single camshaft V8 engine with pushrod operated valves – the V82V – created by major surgery on a Rover V8 engine. Malkin drove a selection of stages as a zero car and managed at one point to have a puncture and rip off a section of bodywork. All good stuff for the film crew and the scriptwriters.

Later in the year, in August, Malkin was entered on the national Peter Russack Rally as was Tony Pond in 002 (A 658 NJO) in Computervision colours. But this time the Ternco car carried number “9” and the names of the real crew – Colin Malkin and Ian Grinrod – since YTV were not doing any external filming. Sadly both 6R4s had a torrid time. Pond sat fastest time over the first two stages to lead by 34 seconds and then was sidelined by an electrical failure while Malkin’s car ran on five cylinders for a while before he parked it on top of a pile of logs on the last stage. The best ARG performance of the day was from a Group A Rover Vitesse that won its class crewed by a certain Tom Walkinshaw and John Davenport ...

The Winning Streak was finally ready to be screened in late 1985 and it went out in six episodes in September and October. It was broadcast in the lead-up to the Metro 6R4’s WRC debut on the RAC Rally of 1985 and just maybe was a contributory factor to the Metro-Mania of that event with hundreds of thousands of people turning out to cheer on the Metros.*

„Die Leute von Austin Rover wollten noch mehr. Bei einem Meeting schlugen sie sogar vor, dass David Savage bei den Sexszenen Unterhosen mit ihrem Logo tragen sollte.“

“Some people at Austin Rover wanted more. In a meeting they seriously suggested that, for the sex scenes, perhaps David Savage could wear underpants carrying the ARG logo.”

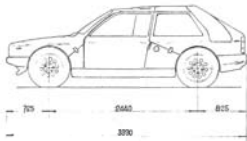
John Davenport





► Lancia 038

Die ersten Kilometer des 038: Abarth-Ingenieure in geheimer Mission
The Lancia 038's first test: The secret mission of the Abarth engineers



Gerade einmal 14 Monate nach den ersten Grobentwürfen hatte das Abarth-Werk in Turin den ersten Prototypen des Lancia 038 fertiggestellt. Chassis 001 war natürlich in klassisch italienischem Rot lackiert und die aufgeregten Ingenieure waren begeistert, dass sich der Motor starten ließ. Fahren konnten sie das Auto jedoch nicht. Das Problem lag darin, dass Großbritannien damals – im April 1984 – noch kein vollständiges EU-Mitglied war und der Antriebsstrang aus dem Hause Hewland noch beim italienischen Zoll feststeckte. Daher war der 038 nur mobil, wenn ihn die Abarth-Mitarbeiter um das Werk der Firma schoben.

Just fourteen months after the first schematic designs for the Lancia 038 were made, the first car – chassis 001 – had been created in the Abarth factory in Turin. Of course, being Italian, it was painted in red and the excited engineers were delighted to be able to start the engine. But they were not yet able to drive it. The problem was that back in April 1984, Britain was not fully in the Common Market and, as a result, the car's Hewland transmission was being held in Italian customs awaiting clearance. Thus the only mobility that could be achieved at this early stage was by pushing it around the Abarth factory in the Corso Marche using human power.

Zwei Tage später gab der Zoll Getriebe und Vorderachs-differenzial frei, für das Hinterachs-differenzial hingegen war weiterer Papierkram notwendig. Für die erste Testfahrt wurde also der Antrieb zu den Hinterrädern lahmgelegt und der 038 mit Frontantrieb gefahren. Die Situation wurde zudem erschwert, da es für die Vorderachse noch kein mechanisches Sperrdifferential gab. Auf den ersten Kilometern dröhnten die Vorderräder permanent durch, aber zumindest konnte Abarth einige elementare Systeme ausprobieren. Wirklich in den Griff bekamen die Ingenieure das Problem an der Vorderachse erst nach einigen Monaten. Eine Viskoskupplung von FF Developments erlaubte ihnen job wie gewünscht und machte das Auto fahrbar. Diese Technologie hatte Abarth bei Tests mit einem Fiat-128-Prototypen kennengelernt und war sicher, dass sie auch im 038 funktionieren würde.

Two days later, the gearbox and the front differential were released but not the rear differential that required additional paperwork. Thus the initial driving was done with the drive to the rear differential locked and with just front wheel drive. And this was rendered even less satisfactory by virtue of the fact that, as yet, there was no limited slip device for the front differential. The wheel spin achieved as the car was driven round was simply horrendous, but at least some of the key systems could be checked out. The final solution for the control of the front differential after the car had been driving for a couple of months was that FF Developments came up with a viscous coupling that did the job and made the car driveable. The Abarth engineers had been certain that it would work in the 038 after an earlier acquaintance with a VC on tests involving a Fiat 128 prototype.

Nachdem das Hinterachs-differenzial montiert worden war, musste noch eine weitere Sache erledigt werden, bevor der 038 die Tore des Abarth-Werksgeländes verlassen durfte. Das Auto musste unlackiert werden. Sobald alle Bilder des Autos in prächtigem Rot geschossen worden waren, wurde der Prototyp mit einem Tarnanstrich in schwarz und olivgrün ausgestattet. Zudem wurden hässliche Styropor-Stücke auf das Auto geklebt und die Fensterfläche durch Bemalung mit Farbe verkleinert. Der Grund dafür war, dass sowohl die Teststrecke auf dem alten Turiner Flughafen Campo Volo, der quasi direkt gegenüber von Abarth lag, und die etwas geheimere Fiat-Strecke in La Mandria zu den Lieblingsplätzen von Erkönigslagen zählten, die mit ihren Kameralinsen Bilder der neuesten Fiat-Modelle erschaffen wollten. Abarth hatte die Idee, den 038 wie einen wirklich grausamen Armee-Jeep aussehen zu lassen und den Testfahrer und Ingenieur Giorgio Planta in eine Armee-Uniform zu stecken, damit niemand dem Auto Beachtung schenkte. Das Ablenkungsmittel funktioniert. Die einzigen Bilder des ersten Tests des Lancia 038 machten die Mitarbeiter von Abarth.

After the rear differential was added, one further thing had to be done before the 038 could be taken outside the confines of the Abarth factory. It had to be painted again. Once all the photos of the car had been taken with its resplendent in its red livery, it was promptly sprayed black and olive green in a camouflage style. Ugly bits of polystyrene were also taped and stuck onto its bodywork and paint was used to reduce the apparent size of the windows. The reason for this was that both the test track of Campo Volo, the old Turin airport discarded in the 1940's and located almost opposite Abarth in Turin, and the more private Fiat track at La Mandria, a little further away were favourite spots for paparazzi with their telephoto lenses keen to get shots of the latest Fiat products having their roll-out and initial tests. The idea was that if the 038 was decked out like an army jeep and made to look truly ugly, and if test driver and engineer Giorgio Planta were to be clad in army dungarees, no one would pay it the slightest attention. And the deception worked for the only photos of the new car were those taken by the Abarth staff themselves.

038 CHARATTERISTICHE TECNICHE

	038 STRADA	038 CORSA	038 STRADA	038 CORSA	DIFFERENZI
UNO. ARI. X	2490	2690	2117	2023	
UNO. ARI. B	1950	1810	1828	1788	
UNO. ARI. C	2490	2410	2440	2440	
UNO. ARI. D	2100	2100	2100	2100	- 2
ALTEZZA	1180	1170	1180	1180	+10 2%
PUNTO ARI. C	250	240	250	250	+ 3 2%
PUNTO ARI. D	30	42	30	35	
PUNTO ARI. E			11	11	
PUNTO ARI. F			11	11	
UNO. ARI. G	4,2	2,22	5,66	5,66	-130 2%
UNO. ARI. H	32	31,0	31,0	31,0	-12,5 3%

15.3.86

Links: Die Originaldokumente von Sergio Limone vergleichen den neuen 038 mit seinem Vorgänger 037 in der Straßenversion (Strada) und der Rallyeversion (Corsa). Wichtigste Erkenntnis: Der 038 Corsa bringt 70 kg weniger Gewicht (Peso) und gleichzeitig 80 PS mehr Leistung (Potenza) mit. Damit verbessert sich das Leistungsgewicht um etwa 25 Prozentpunkte.

Left: These documents from Sergio Limone compare the new 038 with its predecessor, the 037, in the road (strada) and rally version (corsa). The most important fact is that the 038 Corsa gains 80 hp (potenza) and loses 70 kg weight (peso) and thus the power-to-weight ratio improves by 25 percent.



Eine Gmbrizza des Allradantriebs.
The 038's four-wheel drive system shown in schematic form.

► Mariboro Safari Rally

April 04th-08th, 1985

Pos.	Entrant	Prepared by	Driver / Co-driver	Net. No.	Car	Chassis No.	Group	Time/Retirement	Registration	Reg. in	Sponsor/Colour	Comments	
1	Wanderlei Motors	TTE	Juha Karrikainen/Fred Gallagher	SP/GB	211	Toyota Celica TC1	254	B	53h:59m	K-AM 2736	D	Toyota	
2	Wanderlei Motors	TTE	Björn Wadegöld/Hans Thornsväus	S	3	Toyota Celica TC1	255	B	53h:38m	K-AM 4757	D	Toyota	
3	D.T. Dobie & Co. (K) Ltd.	Nissan	Mike Kirkland/Arton Levtchen	EAF	17	Nissan 240RS ET	B	53h:47m	KM979TJL211	J	Nissan	new car	
4	Opel Euro Racing	Opel Euro Racing	Rikuus Kallonen/Luigi Castellari	SP/GB	2	Opel Manta 400	RM 30	B	53h:58m	GS-L 538	D	Opel	
5	Opel Euro Team	Opel Euro Racing	Ewan Water/Gunter Wager	D	18	Opel Manta 400	RM 32	B	54h:50m	GS-C 205	D	Opel	
6	D.T. Dobie & Co. (K) Ltd.	Nissan	Alan Ambrosio/Carrel le Saux	CJ	20	Nissan 240RS ET	B	56h:46m	KM979AS03	J	Nissan	new car	
7	Peugeot Talbot Sport	Peugeot	Timo Salonen/Saipo Harjane	F	6	Peugeot 205 Turbo 16 C.B	B	57h:00m	TQ502	F	Peugeot	new chassis	
8	Driver		Yasuhiro Iwase/Suichi Yuyaku	EAK	19	Nissan 240RS	B	60h:08m	KM973SA037	J	White, blue, Nissan Radiators		
9	Driver		Ashok Patel/Dator Kandola	EAK	30	Nissan 240RS	006	B	61h:54m	KLP 706	EAK	Rat, Nain, Nal, Wotika	
10	Norakyi Kocsak	Norakyi Kocsak	Carlo Vitto/Ron Nason	EAK	29	Subaru 1.8 Turbo 4WD	A	62h:54m	TQ520T634	J	Subaru		
11	Driver		Vahuro Shuba/Ogden Season	EAK	45	Nissan 240RS	B	65h:15m	KM9 240	EAK	Nissan, Mizan		
12	Norakyi Kocsak	Norakyi Kocsak	Juhalo Alan/Shamir Pahal	EAK	37	Subaru 1.8 4WD	A	66h:57m	QW45T747	J	Subaru		
13	Ryza Daikatsu	Daikatsu	Yasushi Higashimura/Saiko San	JFEAK	48	Daikatsu Charade	A	68h:14m	TN650CH722	J	White, DCCS		
14	Ryza Daikatsu	Daikatsu	Ashok Patny/Zarif Mogil	EAK	35	Daikatsu Charade	A	68h:58m	TN650JA6752	J	White, DCCS		
15	Driver		Garard Miller/Rahard Mathews	EAK	44	Harga Rover	A	69:29m	KLP 409	EAK	Red		
16	Driver		Peter Cheung/Hans Cheung	EAK	59	Harga PA 10	B	69:57m	KLP 90	EAK	White-black bonnet		
17	Driver		Ramash Khoda/Ban Mwalimu	EAK	34	Subaru 1.8 Turbo 4WD	A	71h:29m	TJ52926902	J	N.R. Brothers		
18	Driver		Gari Mathews/Chris Mathews	EAK	05	Harga Rover	A	71h:39m	KW5 573	EAK	Red		
19	Ryza Daikatsu	Daikatsu	Margi Chavari/Chavari Penase	EAK	49	Daikatsu Charade	A	71h:39m	TN650T0271	J	Red, DCCS		
20	Driver		Rudolf Stohr/Harald Kaufmann	A	26	Lada 2105 VFTS	B	72h:43m	W403228	D	Lada, Ebn		

Pos.	Entrant	Prepared by	Driver / Co-driver	Net. No.	Car	Chassis No.	Group	Time/Retirement	Registration	Reg. in	Sponsor/Colour	Comments	
1	Audi Sport	Herrni Mikkelä/Arne Hertz	SP/S	1	Audi Sport Quattro S1	RD 17	B	Engine	RN-KN 26	D	HB		
2	D.T. Dobie & Co. (K) Ltd.	Nissan	Shekhar Mishra/Rob Combes	EAK	4	Nissan 240RS ET	B	Accident	KM979TL210	J	Mariboro	new car	
3	Peugeot Talbot Sport	Peugeot	Alf Wenzler/Terry Harveman	SP/GB	7	Peugeot 205 Turbo 16 C.B	B	Head gasket	TQ46275	F	Peugeot	new chassis	
4	Martini Racing	Lancia	Atilio Bettega/Mauro Pavesetto	I	8	Lancia Rally 037	187	B	Engine	TG 030009	I	Martini	new car
5	Martini Racing	Lancia	Markku Alen/Simo Kuvaska	SP	9	Lancia Rally 037	220	B	Engine	TG 030111	I	Martini	new car
6	Audi Sport	Sig Bismorup/Egon Cederberg	S	11	Audi Sport Quattro S1	RS 10	B	Accident	RN-KN 23	D	HB		
7	Peugeot Talbot Sport	Peugeot	Bruno Bely/Jean-François Fauchille	F	12	Peugeot 205 Turbo 16 C.12	B	Accident	3239KA75	F	Peugeot		
8	D.T. Dobie & Co. (K) Ltd.	Nissan	Jayant Shrivastav Smith	EAK	14	Nissan 240RS	086	B	Half shaft	KLP 080	EAK	Nissan	
9	Martini Racing	Lancia	Vic Preston /John Lyall	GB	16	Lancia Rally 037	164	B	Suspension	TG 030172	J	Martini	new car
10	Wanderlei Motors	TTE	David Horsford/Wilkinson	EAK	16	Toyota Celica TC1	250	B	Accident	K-AM 147	D	Toyota	
11	Ryza Daikatsu	Daikatsu	Azer Anwar/Muhammad Khan	EAK	23	Daikatsu Charade	A	Brake ball joint	TN650TJ9123	J	Red, DCCS		
12	Driver		Basil Collins/John Rose	EAK	24	Audi RS Quattro	A	Overheating	KW6 473	EAK	Audi colours		
13	Driver		Yasuhiro Iwase/Yoshiasa Nakahara	J	25	Nissan 240RS	B	Accident	TK453JA0262	J	White-blue, Nissan Radiators		
14	Driver		Yoshinobu Takemura/Andrad Khan	JFEAK	27	Subaru 1.8 Turbo 4WD	A	Accident	ST0501C0373	J	White-blue		
15	Driver		Frank Lambert/Hansen Khan	EAK	3	Subaru 1.8 Turbo 4WD	A	Exhaust manifold	ST0501C0373	J	White-blue		
16	Limbani Motors	Norakyi Kocsak	Wolfgang Sillen/Hans Schuller	D	31	Nissan 240RS	B	Accident	KM979AS0229	J	White-blue		
17	Norakyi Kocsak	Norakyi Kocsak	Tony Prokeser/Andy Mills	GB	32	Subaru 1.8 Turbo 4WD	A	Chassis damage			Blue		
18	Norakyi Kocsak	Norakyi Kocsak	Garcenav Canals/Juhalo Khan	EAK	33	Subaru 1.8 Turbo 4WD	A	Engine			White-blue		
19	Driver		Sanjay Rai/Sajeev Soni	EAK	38	Opel Ascona 400	RA 50	B	Electrical	KW6 400	EAK	Rally	
20	P/Shar		Ganesh Shrivastav/Konyurtal	EAK	38	Nissan 240RS	B	Fuel pump	KW6 056	EAK	White, Flamingo Motors		
21	Driver		Oleg Citikov/Mauro Pavesetto	EAK	39	Lancia Rally 037	165	B	Engine			White-blue	
22	Driver		Hartmann Samra/Rajpal Deygan	EAK	43	Opel Ascona 400	RA 39	B	Suspension			White-blue	
23	Ryza Daikatsu	Daikatsu	Samson Shah/Trisee Soni	EAK	51	Daikatsu Charade	A	Accident					
24	Driver		Dexter Dalmer/Daniel Del	EAK	57	Ford Fiesta 811 5C	B	Accident					
25	H. Saetta	Charger Engineers	Pamirator Samra/Muhammad Verjee	EAK	58	Peugeot 504 Pickup	B	Engine					
26	Charger Engineers	Charger Engineers	Dheep Chagor/Meraj Chagor	EAK	61	Opel Ascona 400	RA 31	B	Shaft freezing	KWC 269	EAK	White-yellow/black bonnet	
27	Kenya Post & Telecommunications	Kenya Post & Telecommunications	Sanku Ngetich/Kimani	EAK	66	Peugeot 504 Pickup	B	Suspension					
28	Driver		Jonginder Barnora/Gaunders Barnora	EAK	67	Daewoo 1300 Pickup	B	Accident					
29	Dakota Kenya Ltd		Abid Anwar/Agan Ruzak	EAK	69	Daewoo 1300 Pickup	B	Accident	KYI 060	EAK	White-red		
30	H.C. Othello		Rajeev Sharma/John Wenter	NP/GB	72	Opel Manta 400	B	Accident	KM91240	EAK	White-red		
31	Kenya Post & Telecommunications		Titae Galangy/Francis Mburu	EAK	73	Peugeot 504 Pickup	B	Electrical					
32	Kingway Type		Ayub Ibrahim/Kalqash Shah	EAK	75	Nissan 240RS	B	Washed off time card	KLP 660	EAK			

Rally leader: TC1-5 Mitsi; TC9-9 Alin; TC10-17 Bettega; TC18-39 Wadegöld; TC40 Wiber; TC41 Wiber+Antonien; TC42-62 Aalonen; TC43-92 Wiber; TC93-98 Karrikainen

Rally route:

Leg 1: Nairobi-Kilimagero-Nairobi, 1925km with 24 sectors

Leg 2: Nairobi-Kakamega-Eldoret-Narobi, 1990km with 39 sectors

Leg 3: Nairobi-Meru-Nairobi, 1543km with 25 sectors

Leg 4: 910km with 86 sectors

Route: 45 gravel with some sections on tarmac; main roads, mostly dry with wet patches; 42 sections held in darkness

Participants: 71 teams of six at start, 20 at the finish

Winers average speed over the sections: 97.4 kph

► Retirements



Sig Bismorup/Egon Cederberg

Shahkar Mishra/Rob Combes

Herrni Mikkelä/Arne Hertz

Vic Preston /John Lyall

Bruno Bely/Jean-François Fauchille

► Top 10



Juha Karrikainen/Fred Gallagher



Björn Wadegöld/Hans Thornsväus



Mike Kirkland/Arton Levtchen



Herrni Mikkelä/Arne Hertz



Ewan Water/Gunter Wager



Alan Ambrosio/Carrel le Saux



Timo Salonen/Saipo Harjane



Ryza Anwar/Muhammad Khan



Ashok Patel/Dator Kandola



Carlo Vitto/Ron Nason

About the Cars ...

Technical Developments

Lancia: The Martini Racing entry comprised three brand new and specially built 037s for Markku Alen, Atilio Bettega and Vic Preston. John: Um das Gewicht so gering wie möglich zu halten, fertigte Lancia die Kühlergrän vorne und hinten sowie die Einsatzst-Halterungen auf dem Dach aus Titan – die Italiener hatten ihre Lektion aus dem Vorjahr gelernt. Wegen des progressierten Regens brachten sie viel Energie auf, den 037 wasserdicht zu machen. Die Aufhängungen profitierten von der Entwicklung progressiver Federn, die den Federweg kaum einschränkten und gleichzeitig das Durchschlagen der Aufhängung verhindern.

Lancia: The Martini Racing entry comprised three brand new and specially built 037s for Markku Alen, Atilio Bettega and Vic Preston. John: Um das Gewicht so gering wie möglich zu halten, fertigte Lancia die Kühlergrän vorne und hinten sowie die Einsatzst-Halterungen auf dem Dach aus Titan – die Italiener hatten ihre Lektion aus dem Vorjahr gelernt. Wegen des progressierten Regens brachten sie viel Energie auf, den 037 wasserdicht zu machen. Die Aufhängungen profitierten von der Entwicklung progressiver Federn, die den Federweg kaum einschränkten und gleichzeitig das Durchschlagen der Aufhängung verhindern.

Audi: Audi startete mit zwei für Afrika präparierten Sport Quattro S1 mit Sechsgang-Getriebe, das bei Testfahrten sehr gut funktioniert hatte. Unglücklicherweise hatte Audi die Getriebe in allerletzter Minute modifiziert, um ein Problem bei der Gangwahl zu beseitigen. Die Modifikation hatte Audi nie getestet und so verengerten beide Einheiten in den ersten Stunden der Rallye ihren Dienst. Audi verwendete die Aufhängungen und den 200-Liter-Tank, den sie schon vorher in Afrika gefahren waren. Außerdem führten sie wie üblich mit einer Drehmomentverteilung von 50:50, obwohl einer der Gründe für die Verwendung des neuen Getriebes darin lag, dass sie ein richtiges Zentraldifferential nutzen konnten. Wie fast alle Hersteller hatte auch Audi zwei Ersatzreifen an Bord, einer im Kofferraum und einer dort, wo eigentlich die Rückstbank hingehörte. Außerdem waren die Quattro mit den obligatorischen Kühlergrän ausgestattet.

Audi: Audi startete mit zwei für Afrika präparierten Sport Quattro S1 built with Safari in mind and fitted with the six-speed gearboxes that had performed so well in testing. Sadly, the boxes fitted to these cars before the start were subject to a last-minute modification to address a selection problem. That modification was never tried in anger and both failed in the first hours of the rally. The suspensions were as previously for Africa events as was the fuel tank of 200-litre capacity. Also normal was the torque split front-to-rear which was 50/50 despite the fact that one of the reasons for adopting the six-speed gearbox was to allow the use of a proper centre differential. Like almost everyone, the Quattros carried two spare wheels, one in the boot and one inside the car where the rear seats would normally have been fitted, plus external protection against collisions with animals at the front of the car.

Group B

Owner's Edition

Contact:

McKlein Publishing / Verlag Reinhard Klein GbR
In der Rosenau 19, 51143 Köln, Germany

Tel.: +49-(0)2203-359237

Fax: +49-(0)2203-359238

info@thegroupbbook.com



For additional information and possibility to purchase please visit our website:
www.thegroupbbook.com