

Einige ausgewählte Impressionen von unserer Reise nach Singapur, Malaysia, Thailand und Burma¹ anlässlich der Oldtimer-Rallye

The Road To Mandalay

30. Januar bis 26. Februar 2015

Inhalt

„Isabella“	2
Irene und Manuel	7
Andere Teilnehmerinnen und Teilnehmer	15
Panne in <i>Desaru</i> und Reparatur in <i>Singapur</i>	19
Reparaturen der allgemeinen und besonderen Art	23
Land und Leute	26
Sonderprüfungen.....	30
Blech- und andere Schäden.....	33
Wasserdurchfahrten.....	37

¹ Mir ist bekannt, dass sich *Burma* (auch Birma genannt) im Jahre 1989 in *Myanmar* umbenannt hat. Diese neue Schreibweise wurde aber von einigen Ländern, darunter Grossbritannien, nicht anerkannt. Da unser Organisator seinen Sitz in Grossbritannien hat und immer nur *Burma* schreibt, habe ich ebenfalls diese alte Namensgebung übernommen.

„Isabella“



Am Morgen vor dem Hoteingang in Georgetown, nachdem wir um ca. 00:30 Uhr nach unserer Mammutstrecke von Singapur angekommen sind.

Nach der Reparatur in Singapur musste ‚Isabella‘ mit dem Transporter und als *Ware* deklariert ausgeführt werden, da sie in defektem Zustand auch auf einem Transporter als *Ware* eingeführt wurde.



,Isabella' wurde immer wieder geeght und gepflegt. Für umgerechnet 4 Franken kümmerten sich bis zu 5 Leute um das innere und äussere Erscheinungsbild.





„Isabella“ wurde für die später folgenden Aufnahmen des burmesischen Staatsfernsehen extra herausgeputzt, sogar die Landesflagge erhielt eine sehr gründliche Wäsche, was unweigerlich zum Ausbleichen der Farben führte.





Eine Wäsche war aber auch häufig nötig! Der Sand war meistens etwas lehmig und hat an allen Karosserieteilen gut gehalten.

Nach der Rallye Peking-Paris habe ich den Innenraum im Bodenbretterbereich gut abgedichtet, so dass von dort her kein Sand mehr eindringen konnte. Wenn man jedoch immer mit offenen Fenstern fährt, dann kommt der Sand natürlich trotzdem rein.



„Isabella“ hat häufig als Fotomotiv erhalten dürfen und diese Option wurde immer wieder genutzt.



Leider habe ich es anschliessend verpasst, das Hinterteil der hier sitzenden Dame zu fotografieren.

Nicht dass dieses besonders ausladend gewesen wäre, aber der lehmige Sand hielt auf der dunklen Hose deutlich besser als auf dem Trittbrett!

Schön hin stehen kann Irene natürlich auch!



Im Duo-Pack sind das geballte 113 Lebensjahre mit einem beträchtlichen Anteil „Frauen-Power“.

Selten bis nie zickig und immer gerne gesehen und gehört!

Irene und Manuel



An der Bar im Hotel Fairmont in Singapur, nachdem wir wussten, dass unsere defekte ‚Isabella‘ bereits im Lagerhaus stand und die Ersatzteile auf dem Swiss-Flieger unterwegs nach hierher waren.

Anlässlich eines Ruhetages ...





Irene war eigentlich sehr häufig entspannt (solange keine Sonderprüfung am Laufen war ☺)

An den verschiedenen Time-Controls musste zwingend zur richtigen Zeit ausgestempelt werden.

Damit hat der Organisator sichergestellt, dass man den Tag hindurch nicht einfach durchfährt sondern immer mal wieder Pause macht. Manchmal war aber der Zeitplan so eng (oder wir zu langsam), dass es kaum für 5 Minuten Zwischenhalt reichte.



Beim Besichtigen einer Tempelanlage in Thailand. Trotz der vielen gefahrenen Kilometer haben wir viel von den Ländern, Menschen und Kulturen gesehen. Die *Time-* und *Passage-Controls* waren häufig an Orten mit Sehenswürdigkeiten, so dass man der ‚Kultur‘ fast nicht ausweichen konnte/wollte.



Rauchpause ...





Auch die Staatsdiener stellten sich immer wieder gerne für ein Foto hin.

Merke: Je höher der Rang, umso grösser und dunkler die Sonnenbrille.

Über Mittag konnten wir bei einer Raststätte Tiger jeden Alters besichtigen. Bei den jüngeren Exemplaren war der ‚Jööö-Effekt‘ garantiert, während wir die Älteren lieber in den Tank gepackt hätten.



Der burmesische Einwanderungsschalter war sichtlich improvisiert und trotzdem musste ich kaum 2 Minuten warten, bis alle Formalitäten erledigt waren. Nach wie vor bin ich nicht sicher, ob die Kamera, in welche wir alle halbwegs nett reinschauen mussten, auch tatsächlich angeschlossen war.



Irene und ich auf dem Inle-Lake. Auch wenn so gut wie nichts trocken blieb und es gegen Schluss etwas kühl wurde, hat es doch einen Riesenspass gemacht!



Nach der Zieleinfahrt in Bagan, ungefähr einem Glas Champagner und nach einer Dusche ging es zum Nachtessen und der Preisverteilung.



Von der Preisverteilung habe ich viele Fotos aufgenommen, da wir selber durch keinerlei Pokalübergaben oder dergleichen abgelenkt wurden. Trotzdem sind die Aufnahmen mehrheitlich unscharf geworden, da ich erst am Schluss gemerkt habe, dass die Belichtungsautomatik nicht eingeschaltet war ...

Andere Teilnehmerinnen und Teilnehmer



Mario und Catherine Illien, (No. 31)

Gut, hatten sie dann und wann eine Panne. Ihm wäre sonst das Ganze zu langweilig geworden.



Melanie Meier (No.19) und Irene

Leider habe ich von Melanies Mann, dem Noldi, keine einzige brauchbare Foto gefunden.

Wäre für mich auch nicht nötig, ich habe Noldi von Peking-Paris 2013 in bester Erinnerung!

Stichwort: Champagne, aber eine ganze Wagenladung voll.

Agneta und Clemens Lansing (No. 36), er sorgte für Stimmung, sie für tolle Fotos. Beide haben auf der Rallye Eindrückliches erlebt und Grossartiges geleistet!



Marianne Hengesch und Marco Rollinger (No. 23), mit ihnen waren wir zusammen im Boot auf dem Inle Lake, sie werden 2016 Peking-Paris bestreiten.



Inge Willemen und **Anton Gonnissen** (No. 14), ein tolles Paar, haben 2013 schon Peking-Paris mitgemacht und sassen dannzumal an der Preisverteilung an unserem Tisch.

Leider mussten sie wenige Tage vor Schluss die Rallye abbrechen. Inge wurde im offenen Fahrzeug aus heiterem Himmel von einem grossen Stein im Gesicht und an der Schulter getroffen. Wir wünschen Inge viel Kraft und gute Genesung.



Len Treeter (No. 42), ein kanadisches Urgestein, hat mit Röbi und mir schon Peking-Paris 2013 bestritten. In



seinem Chevrolet Impala ist ein Kühlschrank eingebaut und er hat deshalb immer ein kühles Bier zur Hand. Sein etwas breit gesprochenes Amerikanisch ist für mich als ungefähr Oxford-Englisch gewohnten ehemaligen Mittelschüler eine echte Herausforderung. Das macht aber nichts: Wenn Len merkt, dass sein Gegenüber mit seinem Englisch nicht klar kommt, wechselt er zu fast akzentfreiem Deutsch!

Annette und Lars Rollner (No. 24), ein weltgewandtes, unverwüstliches Paar, hat 2013 ebenfalls Peking-Paris gefahren. Sie kann mindestens so gut feiern wie er fahren (siehe in meinen Reisebericht Peking Paris 2013, Seite 53, links unten).

Ihr Bentley 4 ½ Le Mans aus dem Jahre 1928 wird auf jeder Rallye auf eine harte Probe gestellt. Dieses Mal hat es für den ersten Platz in der Kategorie *Vintageants - Pre 1932 type cars* gereicht.



Panne in *Desaru* und Reparatur in *Singapur*



Am Vorabend der Panne dachte ich doch noch tatsächlich, dass die Ursache der Schleifgeräusche ein paar kleine Steine wären, welche zwischen Bremsschild und Trommel geraten sind.

Der rote Pfeil zeigt auf die Bruchstelle. Vielleicht hätte man das Teil irgendwie anschweißen können, sofern wir eine dafür qualifizierte Werkstatt gefunden hätten. Von mehrerer Seite wurde uns aber davon abgeraten.





Das abgebrochene Werkzeug steckte noch in der Madenschraube und da dieses aus hartem Werkzeugstahl bestand, half alles Bohren nichts.

Trotz allem Fletschen und Fluchen: Die Vorderachse inklusive Spurstange und Lenkungsdämpfer mussten vollständig demontiert werden.





Leider passten die alten Bremsschilde nicht auf die neuen Achsschenkel. Das zentrale Loch musste von 90 auf 100 mm erweitert werden. In einem nahen Garagenbetrieb gab man sich alle Mühe, das Loch manuell und möglichst konzentrisch zu vergrößern.

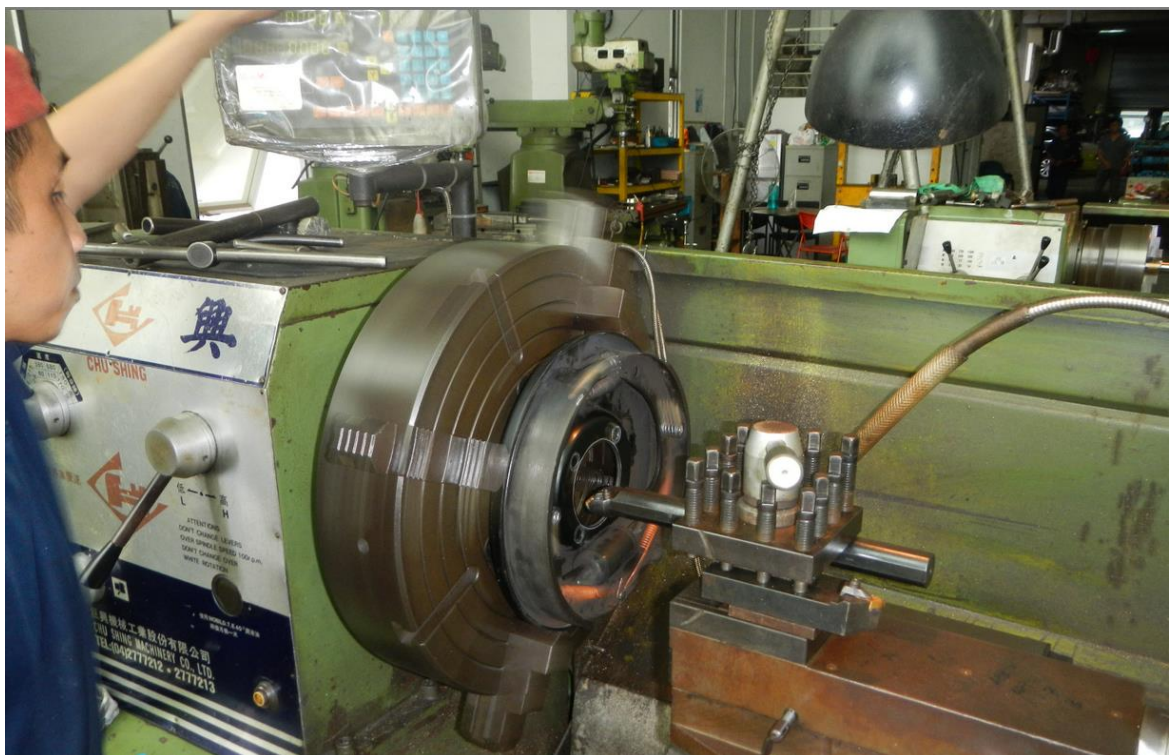
Ganz geheimer war mir diese Vorgehensweise nicht, so machte ich mich unterdessen auf die Suche nach einer Werk-

statt mit einem Drehbank.

Tatsächlich wurde ich im 5. Stock eines Industriegebäudes fündig und fand einen solchen Betrieb. Nach 30 Minuten war das zentrale Loch beider Bremsschilde auf den richtigen Durchmesser ausgedreht.

Man beachte die drehende Aufnahme

mit den hervorstehenden Halterungen. Die normalerweise schützende Abdeckung war abmontiert!





Von jetzt an ging die Reparatur zügig und ohne weitere Verzögerungen voran. Es war schon recht dunkel in der Lagerhalle und ohne meine Stirnlampe wäre es schwierig geworden. Alles musste ich mehrheitlich liegend und kriechend montieren, da mein Wagenheber nur eine

begrenzte Hubhöhe aufwies. Mit Hilfe von diversen Holzklötzen konnte ich aber den ganzen vorderen Wagenteil so weit aufbocken, dass ich halbwegs vernünftig darunter liegen konnte. Am anderen Morgen taten mir alle Muskeln, Knochen und Gelenke weh. Man ist halt nicht mehr fünfzig!

Geschafft!
Nach der ersten Probefahrt auf dem Gelände des Lagerhauses war definitiv klar, dass wir das Rennen wieder aufnehmen konnten.



Reparaturen der allgemeinen und besonderen Art



Im Hotel-eigenen Parkhaus an einem frühen Morgen in Georgetown bei schönstem Wetter.

Bei diesem Ford Modell A ist etwa 1/3 der Zähne am Nockenwellen-Stirnrad ‚abgefallen‘. Innert 24 Stunden wurde durch den Sohn des Teams ein Ersatzteil aus Neuseeland eingeflogen.





Geschraubt wurde eigentlich immer, überall und zu jeder Tages- und Nachtzeit. Toll war die gegenseitige Unterstützung bei der Arbeit, beim Ausleihen des Werkzeugs und beim Organisieren der Betriebsmittel (Bier).

Mario Illien gehörte auch zu denjenigen, welche am Vortag einen Teil der Vorderachse in einem Schlagloch ‚vergessen‘ hatten. Aber nicht, dass ihn das nachhaltig gestresst hätte!



Clemens Lansing (No. 36) in bewährter und viel geübter Stellung



Die Fahrzeuge der Reparaturtruppe des Organizers. Einfach super, was diese Jungs geleistet haben!



Land und Leute



Buddha sowie die dazugehörigen religiösen Stätten waren in allen Formen, Farben und Grössen allgegenwärtig.





Washtag für die ganze Familie.

Fahrzeuge werden grundsätzlich so lange beladen, bis nichts mehr drauf geht, egal ob es sich um Menschen oder Material handelt.







Sonderprüfungen

Sonderprüfungen waren immer ein spezielles Erlebnis!



Man konnte auf den abgesperrten Strecken so richtig Gas geben, musste einfach schauen, dass man irgendwie auf der Strasse blieb.

Uns ist das jedes Mal gut gelungen, was man von anderen Teilnehmern nicht durchwegs behaupten kann (siehe auch *Blech- und andere Schäden*).



In der überwiegenden Mehrheit wurden die Sonderprüfungen auf unbefestigten Strassen gefahren, was die Fahrzeuge im Prinzip geschont hätte (kleinere Kräfte bei der Querschleunigung). Leider haben dann unzählige kleinere und auch grössere Schlaglöcher den Traum von der Fahrzeugschonung zunichte gemacht (natürlich hätte man auch langsam fahren können ...).



Am Start zu einer Sonderprüfung vom Typ *Regularity* (Gleichmässigkeitsprüfung), gestartet wurde jeweils im Minutenabstand. Vor uns der *Packard* von Melanie und Noldi Meier.

Immer wenn die Behörden keine Sonderprüfung auf minimale Zeit zuließen, wurde eine solche *Regularity* organisiert und der Geschwindigkeits-Durchschnitt so hoch angesetzt, dass ein grosser Teil der Fahrzeuge Vollgas fahren musste (und trotzdem immer zu spät kamen).



Blech- und andere Schäden

Einige Eindrücke (im wahrsten und übertragenen Sinne des Wortes) ...



Häufig genügten Bügeleisen und Politur nicht mehr, die Schäden auszubessern.



Gut gewartete Bremsen ziehen auch bei Oldtimern gut.

Man muss sie einfach genügend früh betätigen!



Hier schaffte es ein Wurzelstock anlässlich einer Sonderprüfung nicht mehr rechtzeitig, seine Wurzeln in Sicherheit zu bringen.

Über dessen Verformung ist nichts bekannt, in der Regel waren sie marginal.

Auch solche Ereignisse gehörten zum Strassenbild, auch wenn keines unserer Fahrzeuge daran beteiligt war. Leider ist die Ladung nicht zu sehen. Auf Grund der liegenden Menge konnte man davon ausgehen, dass das Fahrzeug mindestens 2 Mal so hoch beladen wie es breit war.





Volvos haben einige mitgemacht, demzufolge war auch der Anteil der Blechschäden entsprechend!



Diese Schraube haben wir in Burma ‚aufgelesen‘. Allerdings fand ich keine weitere Verwendung dafür ...



Dieser Bentley verunfallte ca. 1 Stunde später nachdem bei unserer ‚Isabella‘ das Rad abgebrochen war. Das Fahrzeug hat sich zweimal überschlagen und wurde zum Totalschaden. Den beiden Insassen ist zum Glück verhältnismässig wenig passiert, so dass sie das Spital nach wenigen Tagen wieder verlassen konnten.



Wasserdurchfahrten

Diese kamen noch recht häufig vor und man konnte diese Aufgabe strategisch unterschiedlich lösen:

Variante 1: Zuerst mal Augen zu und durch!



Sieht immer noch alles gut aus ...



Geschafft!



oder doch nicht?



Da müssen andere Kaliber ran



Nur Geduld, das trocknet schon wieder!



Variante 2: Man hatte ein Vorkriegsmodell mit mehr Bodenfreiheit und deutlich weniger Problemen



Variante 3: Man ging das Ganze wesentlich langsamer an, was aber bei diesem Jaguar auch nichts nützte!



Unnötig zu erwähnen, dass wir mit ‚Isabella‘ bei dieser Durchfahrt keinerlei Probleme hatten ...