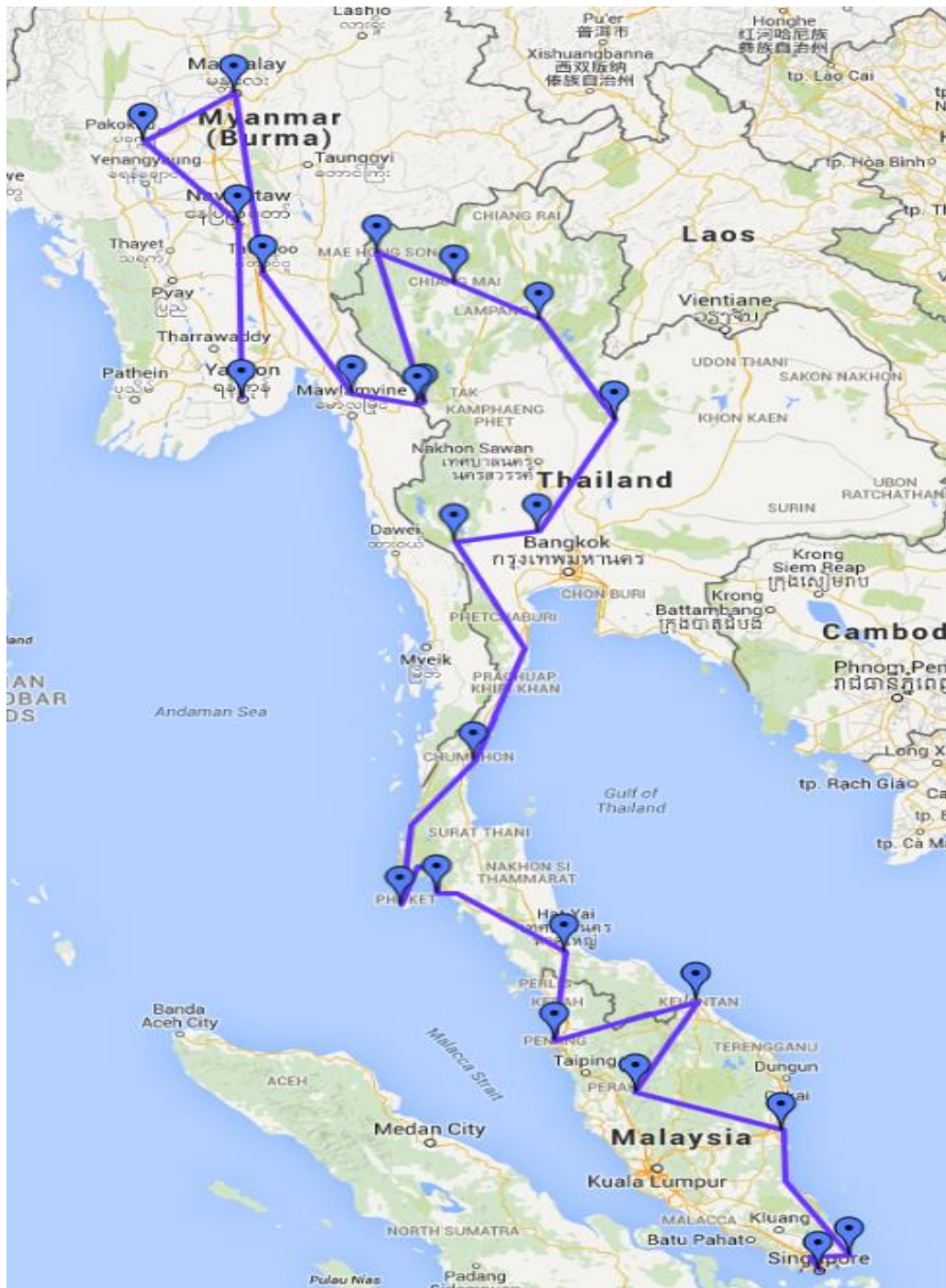


The Road To Mandalay 2015

Oldtimer-Rallye von Singapur via Malaysia, Thailand nach Burma

1. bis 24. Februar 2015, 8'500 km in 24 Tagen



Hauptdarstellerin ‚Isabella‘



Bezeichnung/Modell	Rockne Six 75	(aus dem Hause Studebaker USA)
Jahrgang	1932	
Karosserie/Lenkung	Limousine/rechtsgesteuert	
Hubraum (Bohrung/Hub)	3365 ccm (82.5/104,8 mm)	
Anzahl Zylinder / Ventile	6 Reihe / stehend	
Leistung	ca. 70 PS (auf Meereshöhe)	
Tankinhalt	ca. 100 Liter	
Treibstoff Verbrauch	zwischen 20 und 25 Liter/100 km	
Leergewicht	1'640 kg	
Gesamtgewicht vollgetankt	ca. 2'200 kg	
Abmessungen (L/B/H)	443/176/179 cm	
Reifendimensionen Original	5.25/5.5-18 4 ply	
Reifendimensionen Rallye	6.00/6.25-18 8 ply	
Besonderes	<p>ursprünglich nach Südafrika ausgeliefert, später nach Uruguay und 1986 in die Schweiz transportiert.</p> <p>2010 aus einer Museumsauflösung in Genf gekauft und von 2010 bis 2012 vollständig restauriert.</p> <p>Weltweit nur noch 2 Modelle dieses Typs bekannt.</p> <p>Diverse ausgiebige Testfahrten. 1. Platz auf der Korsika-Rallye 2012 in der Kategorie <i>Vorkriegsfahrzeuge</i>. Teilnahme 2013 an der Rallye Peking-Paris.</p>	

Nebendarsteller Irene und Manuel Dubs



Bezeichnung/Modell	Manuel Dubs	Irene Dubs
Jahrgang	1958	1964
Karosserie/Lenkung	männlich / schwer steuerbar	weiblich / steuert selber
Hubraum (Bohrung/Hub)	mangels Messegeräte nicht gemessen ☺	
Anzahl Zylinder / Ventile	1 / hängend	2 / stehend
Leistung	frisch ausgeschlafen gut, im Laufe des Tages nachlassend	Immer vorhanden, wenn nötig
Tankinhalt	altersgerecht, in jeder Beziehung ausreichend	
Treibstoff Verbrauch	situationsbedingt in Menge und Sorte schwankend, Tageszeitabhängig	
Leergewicht vor/nach Rallye	97 kg / 92 kg	☺ / ☺ - 3 kg
Gesamtgewicht vollgetankt	☺	☺
Abmessungen (L/B/H)	- / - / 187 cm	- / - / 164 cm
Reifendimensionen vor Rallye	Wohlstands-Pirelli	☺
Reifendimensionen nach Rallye	(fast) Originalbereifung	☺
Besonderes	in Winterthur geboren, Schuljahre in Winterthur und Engadin, Ausbildung zum Elektroingenieur HTL	in Winterthur geboren, Schuljahre in Winterthur, Ausbildung zur Telefonistin, Mutter von 2 Kindern

Reisebericht

Einleitung:

Die nachfolgenden Tagesberichte entstanden während der gesamten Rallye jeden Abend nach der Ankunft am Etappenort, manchmal wurde es auch Nacht. Mehrheitlich wurde das erste Bier oder der erste Wein erst nach dem Schreiben getrunken, manchmal während, ganz selten vorher (dann war's meist mehr als eines ...). Die Berichte widerspiegeln immer unseren aktuellen Gemütszustand und sie wurden bei der Zusammenfassung zu diesem Bericht weder geschönt noch sonst angepasst (höchstens ein paar Tippfehler korrigiert). Manche Passagen wurden des besseren Verständnisses wegen nachträglich ergänzt und diese Ergänzungen beginnen jeweils mit dem Titel **Ergänzung:**

Unseren Oldtimer habe ich schon vor der Rallye Peking-Paris auf den Namen ‚Isabella‘ getauft und behalte ihn gerne bei, auch wenn ich immer wieder gefragt werde, warum ich einen Frauen- und nicht ein Männer-Namen gewählt habe. Nun, das hängt wohl mit den bewundernswerten Rundungen, der mehrheitlich grossen Zuverlässigkeit und der Existenz eines Hauptschalters zusammen. Wenn es mal ‚Zicken‘ gab, dann aber richtig und trotzdem waren sie (bis heute) immer schnell vorbei.

Auch wenn das für manchen Leser (oder Leserin) etwas befremdlich wirkt: Im Laufe solcher Reisen entwickelt man zu einem derartigen Blech-, Holz und Stahlhaufen eine gewisse schwer zu erklärende Beziehung, weshalb im Folgenden bezüglich Fahrzeug immer von ‚Isabella‘ oder *sie* die Rede ist.

Der ganze Bericht ist aus Sicht des Schreibenden (Manuel) erzählt. Irene hat ihre Kommentare jeweils mündlich dazu abgegeben und später heikle Stellen sowie die entsprechenden Fotografien ‚abgesegnet‘. Sie weiss also, was auf den nächsten Seiten auf sie zukommt.

Zudem ist der Bericht natürlich etwas ‚technik- und Auto-lastig‘ und gibt keinen umfassenden Einblick in die jeweiligen Länder, Gesellschaften und Kulturen. Im Gegensatz zur Rallye Peking-Paris haben wir aber sehr viel von Land, Bevölkerung und Kultur mitbekommen, dies auch darum, weil *The Road To Mandalay* ein klein wenig gemächlicher als *Peking-Paris* war und wir kreuz und quer durch die Länder geführt wurden, in der überwiegenden Mehrheit fernab von allen Hauptstrassen.

Ich habe mich bemüht, möglichst alles gesellschaftlich, politisch und wirtschaftlich korrekt zu schreiben. Gelegentliche Ausnahmen sollten auch empfindlichen Gemütern nicht allzu lange zu schaffen machen, resp. werden mir vielleicht eines Tages verziehen. Die erlebten Freiheiten und täglichen Erlebnisse bilden einen eindrücklichen Kontrastpunkt zu unserer schönen, aber doch etwas überstrukturierten westlichen Lebenshaltung.

Auch wenn ich das schon in einem früheren Bericht geschrieben habe, wiederhole ich es gerne und aus voller Überzeugung:

Wie klein können doch manch eigene Probleme werden, wenn man den Alltag anderer, weniger privilegierten Menschen kennen lernt!

Fotografien:

Der vorliegende Bericht enthält nur wenige Fotos, es war ohnehin schwierig, aus über 2'000 Fotos die ‚richtigen‘ zu finden. Ich habe deshalb noch ein separates Dokument erstellt, welches zu einigen ausgewählten Themen mehrere Fotos mit Kommentar zeigt. Auch dieses Dokument ist auf der Beltrona-Homepage im Rallye-Ordner 2015 bei *The Road To Mandalay 2015* zu finden.

Irene hat zudem ein eigenes Fotobuch erstellt, von denen einige wenige Exemplare in Druckform vorliegen und auf Wunsch bei ihr ausgeliehen werden können.

Wichtig zu wissen!

Die während 24 Tagen zurückgelegte Strecke von rund 8'500 km war aufgeteilt in 20 Fahrtage und 4 Ruhetage. Am Morgen wurde jeweils im Minutenabstand gestartet und abends musste man bis zu einem vorgeschriebenen Zeitpunkt am Etappenort ankommen. Kam man später an, gab es je nach Überschreitungsdauer entsprechend (kleine) Strafzeiten. Wer sich den Tag hindurch nicht verfuhr und keine technischen Probleme hatte, musste einfach zügig fahren, sich aber nicht sonderlich beeilen. Selbst kleinere Mittagsrasten oder Kaffeepausen lagen problemlos drin. Auch für uns war das trotz der schwachen Motorisierung nie ein Problem, solange nicht viele und steile Passagen zu bewältigen waren. Nur selten kamen wir deswegen – aber auch wegen des starken Verkehrsaufkommens am Schluss der Etappe - wenige Minuten zu spät an. Diese Art des Fahrens hat mindestens 95% der Gesamtstrecke ausgemacht und es blieb immer auch Zeit, sich ab den lokalen Gegebenheiten zu erfreuen (manchmal auch zu ärgern).

Pro Tag mussten wir meist mehrere *Sonderprüfungen* – fast ausschliesslich auf Naturstrassen - zurücklegen. Es gab 2 Typen von Sonderprüfungen: Beim ersten Typ ging es darum, auf abgesperrten Strecken möglichst schnell ans Ziel zu kommen, während beim zweiten Typ - der *Regularity*- eine vorgegebene, aber immer wieder wechselnde Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren werden musste und man im Voraus nie genau wusste, wo die Zeit gemessen wurde. Alle Sonderprüfungen gingen über 5 bis 15 km und die Mehrheit der *Regularity*-Prüfungen waren für uns Sonderprüfungen vom Typ 1, denn mangels Motorenleistung konnten wir die geforderten Durchschnittsgeschwindigkeiten gar nie erreichen, vor allem nicht, wenn es den Berg hochging.

26.11.2014 - Fahrzeugtransport nach Singapur

Heute um 15:15 traf ein grosser Auto-Transporter der Firma CARS (Classic Automotive Relocation Services) an der Euelstrasse ein und wir verladen 'Isabella' auf den Transporter. Zusammen mit Fahrzeugen von anderen Rally-Teilnehmern aus der Schweiz fährt der Transporter nach England wo dann alle Oldtimer in Containern auf ein Schiff verladen und (hoffentlich!) nach Singapur geschaukelt werden.



29.01.2015 - Abflug Zürich um 10:45 Uhr nach Singapur

Nun sitzen wir also in der Abflughalle und warten auf den Aufruf zum Einsteigen. Die Kontrolle des Handgepäcks hat auf Grund der Vielzahl von Fotoapparaten, Ladegeräten, Kabeln und Speicherkarten einige Zeit in Anspruch genommen. Auch die nachträglich mitgenommenen Ersatz-Radlager wurden von den Beamten sorgfältig geprüft, bis letztere sicher waren, dass man die Lager zusammen mit dem USB-Stick und den Ladekabeln nicht zu einem Schlagring oder sonst einer Waffe umfunktionieren konnte. Vermutlich haben noch nicht viele Flugpassagiere Radlager für einen Oldtimer im Handgepäck mitgenommen ...

Jetzt ist also erst einmal eine Weile Sendepause und wir freuen uns auf den 12-stündigen hoffentlich angenehmen Flug mit dem A380 nach Singapur. Ob unsere 'Isabella' wirklich dort angekommen ist, wissen wir immer noch nicht, aber wir vertrauen dem Motto: *No news are good news!*

30.01.2015 - Ankunft in Singapur um 05:30 Uhr, anschliessend Fahrzeugübernahme

Nach einem gut geschüttelten Flug (diesen asiatischen Flugstrassen sollten wirklich einmal ausgebessert werden) sind wir morgens um 05:30 Uhr in Singapur angekommen. Nach dem Zimmerbezug und ein paar Stunden Schlaf wurden wir mit einem Bus zum Hafen gefahren, wo wir doch tatsächlich unsere 'Isabella' in Originalgrösse vorfanden. Die technische Prüfung verlief problemlos, ich musste lediglich die Sicherung für den rechten Scheinwerfer in der Halterung drehen, so dass auch dieser wieder korrekt brannte. Irene und ich haben das als gutes Zeichen gewertet, denn wir hoffen jetzt natürlich, dass dies die einzige 'Reparatur' auf der ganzen Rallye gewesen war. Die Rückfahrt ins 25 km entfernte Hotel verlief trotz viel Verkehr problemlos. Zweimal kamen wir in einen Stau, wel-

cher jedes Mal durch ein liegengebliebenes Oldtimer-Fahrzeug verursacht wurde. Das erste Roadbook vom Hafen ins Hotel war schon recht anspruchsvoll, Irene hat das aber mit Bravour gemeistert. Eine Weile hatten wir noch andere Teilnehmer hinter uns, die aber alle irgendwann verschwunden waren. Wir haben nicht herausgefunden, ob und wohin diese weitergefahren sind. In der Hotel-Parkgarage waren sie jedenfalls noch nicht, als wir ankamen.

Nun sind wir wieder im Hotelzimmer und bereiten uns für den kommenden Apéro vor. Ungefähr ein Bier sollte schon drin liegen ...

Ergänzung: Rechts sieht man eines der beiden bereits auf der Abhol-Etappe liegengebliebenen Fahrzeuge, einen aufgemotzten Chevrolet Camaro SS.

Ob die beiden Teilnehmer zu diesem Zeitpunkt schon geahnt haben, dass ihr Fahrzeug praktisch täglich mindestens einmal unbeabsichtigt stehen bleiben wird?



31.01.2015 - Fahrerbriefing

Noch etwas vom Jet-Lag verfolgt haben wir heute Morgen bis 10:00 Uhr geschlafen. Nach einem reichhaltigen Frühstück ist Irene einkaufen gegangen während ich unsere 'Isabella' auf den letzten Stand gebracht habe (viel gab es nicht zu tun). Alle gestern liegen gebliebenen Fahrzeuge waren inzwischen ebenfalls bis in die Tiefgarage geschleppt worden und befinden sich derzeit in der kleinen bis grossen Zerlegung. Bin gespannt, wer von denen morgen am Start erscheint!

Das morgige Etappenziel wäre auf dem Highway bereits nach 69 km erreicht und ich habe mich noch gewundert, warum die Etappenlänge mit ca. 320 km angegeben ist. Nach dem Briefing und dem Empfang des Kartenmaterials wundert mich nichts mehr: Wir werden zuerst nordwärts in die Berge gejagt, um dann auf irgendwelchen Trampelpfaden (*wide sweeping and undulating roads*) an die Ostküste von Malaysia zu gelangen. Mitten im Nirgendwo wird es eine ca. 10 km lange Sonderprüfung geben, welche wir möglichst schnell absolvieren müssen. Auch diese Strecke ist im Roadbook in groben Zügen beschrieben, ich habe aber sicherheitshalber darauf verzichtet, Irene mit irgendwelchen Details zum Strassenzustand, Flora und Fauna zu langweilen. Sie wird es früh genug erfahren ...

In einer Stunde gehen wir ans offizielle Nachtessen und dann bald (so der Plan) zu Bett, so dass wir morgen möglichst ausgeruht mit der ersten Etappe beginnen können.

Ergänzung: Total 69 Fahrzeuge, 138 Teilnehmer aus 16 Ländern werden morgen starten. Dazu kommen mehr als 25 Begleitpersonen mit rund 12 Fahrzeugen des Organisers. Die Schweiz ist im Verhältnis zur Einwohnerzahl einmal mehr sehr gut vertreten. Leider hat sich diese starke CH-Vertretung auf der Schlussrangliste nicht besonders deutlich niedergeschlagen.

01.02.2015 - Von Singapur nach Desaru - 323 km

Die erste Etappe ist geschafft! Unter grosser Anteilnahme der Singapurer Bevölkerung sind wir um 09:07 vor dem Hotel Raffles gestartet. Schon bald folgte der Grenzübertritt nach Malaysia (ging erschreckend schnell) und dann ging's wie am Vortag angekündigt in die 'Berge'. Nun ja, gemäss GPS war der höchste Bergpunkt auf 83 M.ü.M., dafür fuhren wir stundenlang durch Palmenwälder. Die Sonderprüfung führte uns dann mitten durch eine Palmenplantage hindurch und ich konnte auf der abgesperrten Strecke während 8 km alles von unserer 'Isabella' abverlangen. Das gelang ganz ordentlich, nur sind wir nach der Hälfte der Strecke bereits auf einen eine Minute früher gestarteten Teilnehmer aufgefahren und mussten weitere 2 Kilometer hinter diesem her fahren bis er uns vorbei liess. Gesamthaft gesehen hat es da schon noch etwas Optimierungspotential, aber ich wollte Irenes Nerven nicht schon am ersten Tag zu stark strapazieren. Der Rest der Etappe verlief ohne nennenswerte Ereignisse.

Das Wetter ist meistens schön, teilweise etwas wolzig, sehr warm und feucht. Von einem anderen Schweizer Teilnehmer haben wir erfahren, dass ein einziges Mal ganz kurz und lokal sehr begrenzte Regenschauer aufgetreten seien. Bei näherem Hinsehen hat sich das dann als defekter Kühlerschlauch entpuppt ...

Auf dem Parkplatz vor dem Hotel wird schon wieder fleissig geschraubt, bis hin zum Wechsel einer Zylinderkopfdichtung. Auch wir hatten ein Problem zu lösen, denn ca. 30 km vor dem Ziel hat die Bremse vom linken Vorderrad scheinbar nicht mehr richtig gelöst. Irgendetwas streifte und quitschte. Nach der Demontage der Bremse habe ich dann gesehen, dass sich ein Steinchen zwischen den Rand der drehenden Bremstrommel und der feststehenden Führungsrille geklemmt und eine beträchtliche Braue hinterlassen hat. Nach einer Weile Feilen war aber alles wieder im Lot und das Rad dreht wieder frei.

Jetzt ist bei uns 19:00 Uhr und wir sind gerüstet für - was wohl? Richtig, einen Apéro!

Ergänzung: Ja, wenn ich da schon gewusst hätte, was uns anderntags passieren wird, wäre es wohl nicht nur bei einem (1) Apéro geblieben. Aber schön der Reihe nach ...



Am Morgen ging's um 09:00 Uhr beim Hotel Raffles los! Das Interesse der Singapurer Bevölkerung war riesig und die nach britischem Kolonialstil eingekleideten Ordnungshüter hatten alle Hände voll zu tun.

Die Strassen in Malaysia waren häufig in gutem Zustand und wie man den Instrumenten un schwer entnehmen kann, ging es noch recht gemächlich zu und her. Ich bin hier übrigens nicht am Überholen, sondern in Singapur, Malaysia und Thailand herrscht Linksverkehr!



Bald gelangten wir jedoch zum Start der ersten Sonderprüfung und die Strassen wurden deutlich schlechter, dafür nahm der Fahrspass in gleichem Masse zu.

Damit keine falschen Gerüchte entstehen, möchte ich erwähnen, dass dieser Plantagenteil schon vor unserer Durchfahrt abgeholzt war.



So schlimm war meine Fahrweise offensichtlich nicht: Irene schaut nach der Sonderprüfung immer noch ganz entspannt drein (oder wieder?)



02.02.2015 - Traurig, aber wahr - Es droht das vorzeitige Ende unserer Rallye!

Ausser Spesen nichts gewesen! 1 km nach dem heutigen Start ist uns in einem Kreisel das linke Vorderrad weggebrochen und hat sich in die Büsche verabschiedet. Die nähere Begutachtung hat gezeigt, dass die Radnabe 'sauber' gebrochen war. An eine Reparatur ist leider nicht zu denken und ein entsprechendes Ersatzteil haben wir weder dabei noch lässt sich in nützlicher Frist eines auftreiben. Selbst wenn wir irgendwann einmal eine neue Radnabe bekommen hätten, weiss ich nicht, in welchem Zustand die Radnabe auf der rechten Seite ist. Auch die erfahrenen und mit allen Schmiermitteln gewaschenen Mechaniker des Rallye-Organisators hatten keine Lösung.

So bleibt uns leider nichts anderes übrig, als die Rallye abubrechen und 'Isabella' evt. nach Hause bringen zu lassen. Da auch Mietfahrzeuge in Malaysia (fast) nicht und wenn, dann nur mit einem riesigen Papierkrieg zu bekommen sind und wir bei jeder Grenze das Fahrzeug hätten wechseln müssen, haben wir uns entschlossen, noch heute nach Singapur zurückzukehren. Vielleicht finden wir noch eine Lösung, möglicherweise kehren wir nach Hause zurück, vielleicht hängen wir noch Ferien dran. Wir lassen das jetzt erst einmal etwas setzen und planen in Ruhe das weitere Vorgehen.

Diese Panne ist schon etwas aussergewöhnlich, denn die Achse war komplett neu und die gestrige Sonderprüfung fand auf sandigem Terrain statt, spezielle Schläge hatten wir keine zu verzeichnen. Heute Morgen in der Frühe habe ich das linke Vorderrad nochmals komplett auseinandergenommen und mit einem Mechaniker der Rallye begutachtet, da mir die gestern beschriebene Problematik mit den kleinen Steinen einfach nicht ganz geheuer war. Aber auch der Mechaniker konnte nichts Ungewöhnliches feststellen, weder an der Nabe noch am Radlager. Das Radlagerspiel war etwas grösser als normal, dieses konnte ich aber nachstellen. Im Nachhinein ist natürlich klar, dass da bereits eine gewisse Dehnung der Radnabe stattgefunden haben muss. Wie dem auch sei, es ist so wie es ist. Als unverbesserliche Optimisten sehen Irene und ich auch einen Vorteil: Die Benzinrechnung wird jetzt deutlich kleiner ausfallen als vorgesehen.

Wir werden weiter berichten!

Nachtrag um 14:40 Uhr: Wir sind jetzt wieder in Singapur im Hotel Fairmont und versuchen, mit der Hilfe von Marcel Moser von Fischer Classic Cars (hat uns schon auf der Rallye Peking-Paris geholfen) an einen (lieber zwei) neue Achsschenkel (enthält die Radnabe) zu kommen. An Lager hat er diese Dinger nicht, aber er kennt jemanden, der jemanden kennt, der an seinem Oldtimer eine baugleiche Achse montiert hat. Vielleicht braucht derjenige ja gerade seine Achsschenkel nicht, wäre toll! Ansonsten können die Teile möglicherweise in den USA bestellt und direkt nach Singapur geliefert werden.

Also: Wir lassen noch nicht locker und bekanntlich stirbt die Hoffnung zuletzt!

Nachtrag um 17:00 Uhr: Soeben haben wir erfahren, dass Marcel Moser die gesuchten Teile bei einem anderen Fahrzeug ausbauen und soweit vorbereiten konnte, dass wir diese problemlos bei unserer 'Isabella' einbauen können. Sonja Moser wird diese heute noch zum Flughafen auf die reguläre SWISS-Maschine bringen, welche am Abend in Zürich (Ortszeit) startet und morgen Abend in Singapur (Ortszeit) eintreffen wird. Wir können dann diese Teile direkt beim Zoll am Flughafen abholen. Ich muss jetzt als nächstes herausfinden, wo unsere 'Isabella' genau hingebracht wurde, damit ich ggf. schon morgen früh mit dem Ausbau der Achsschenkel beginnen kann.

Vermutlich wird sie ins Lagerhaus gebracht, wo sie bereits für den Rallye-Start angeliefert wurde. Wenn das zeitlich alles so klappt (und ich alles richtig montieren kann ☺), können wir schon am Donnerstag-morgen losfahren und auf dem direkten Weg nach Georgetown gelangen (ca. 750 km). Dort kämen wir dann gerade richtig, um den anschliessenden Ruhetag zu feiern! Selbst wenn sich alles um einen Tag verspäten würde und wir erst am Freitag fahren könnten, könnten wir ab Samstag wieder an der Rallye teilnehmen und die Etappe nach Trang regulär mitfahren.

Eine kleine Unbekannte bleibt noch: Ich habe zu wenig genau geprüft, was ausser dem Radnabenbruch sonst noch defekt gegangen ist, denn 'Isabella' hat ja noch ca. 5 m auf drei Rädern und einem Bremsschild zurückgelegt. So auf die Schnelle war nichts Schwerwiegendes zu erkennen, denn der Bremsschild ist sehr stabil gebaut und auch

die Bremsbacken waren noch am üblichen Ort. Im Kotflügel hat es - vermutlich vom wegfliegenden Rad - eine deutlich sichtbare Beule und die Umrandung hat auch nicht mehr ganz Kataloggrösse, aber das lässt sich vermutlich mit ein paar Fusstritten und Hammerschlägen wieder hinbiegen (@Röbi: → Kunde droht mit Auftrag!).

Ok, zugegeben: Es hat noch etwas viel Konjunktiv und etwas viele 'wenn', aber wann genau stirbt jetzt die Hoffnung?

Nachtrag um 19:30 Uhr: 'Isabella' befindet sich offenbar schon im Lagerhaus am Hafen und wir werden morgen den Verantwortlichen treffen, welcher uns den Weg dorthin weisen wird. Er wird dann später unsere (hoffentlich) fahrtüchtige 'Isabella' auch wieder nach Malaysia exportieren, denn was auf einem Lastwagen nach Singapur importiert wurde, darf Singapur nicht auf eigenen Rädern verlassen (lange lebe der Amtsschimmel!). Alle sind sehr freundlich und hilfsbereit. Mit zunehmendem Prosecco-Konsum wurde auch mein Englisch immer besser und wir haben vor wenigen Minuten an der Bar einen hochrangigen Herrn kennengelernt, welcher uns seine Karte mitgegeben hat für den Fall, dass wir nicht weiter wüssten.

Jetzt machen wir uns auf den Weg um auch noch etwas feste Nahrung zu uns zu nehmen.

Ergänzung: Der Schreck sass uns schon etwas in den Knochen und es kamen uns alle möglichen und unmöglichen Situationen in den Sinn, wo dieses Unglück auch hätte passieren können. Zum Glück sind keine Dritt-



personen zu Schaden gekommen! So gesehen hatten wir grosses Glück, aber auch das braucht der Mensch immer wieder. Weiteres Glück bestand darin, dass wir noch innerhalb der Stadt *Desaru* waren und Handy-Empfang bestand. So konnten wir den Rallye-Organisator schnell benachrichtigen. Dessen Reparatur-Equipe konnte zwar auch nichts ausrichten, brachte uns aber wenigstens zum Hotel zurück, wo wir dann die weiteren Schritte planen konnten.

Zwischenzeitlich regnete es 5 Minuten lang wie aus Kübeln, was wir jedoch kaum bemerkten ...

In Singapur richteten wir im Hotel *Fairmont* unser Basislager ein und organisierten von dort aus alle weiteren Schritte. Nach getaner Arbeit begaben wir uns in die Hotel-Bar und auf dem Foto rechts ist unschwer zu erkennen, dass wir schon ausreichend – aber nicht nur - Hoffnung geschöpft haben ...



Dieses Foto ist übrigens weder eingekauft noch ab einem Reiseführer abfotografiert sondern die Aussicht aus unserem Zimmer, welches für die nächsten drei Tage unser Zuhause war.

NB: In der Hotel-Bar haben wir an einem Nachbartisch eine bekannte Schweizer-Unternehmerpersönlichkeit erkannt, welche sich zusammen mit Schweizer Freunden derart grossspurig und überheblich benommen hat (insbesondere gegenüber dem Personal), so dass wir uns alle Mühe geben mussten, nicht als Schweizer erkannt zu werden. Es war einfach nur peinlich!

03.02.2015 - Demontage der defekten Teile

Der ganze heutige Tag stand im Zeichen des 'Demontierens'. Unsere 'Isabella' stand sorgfältig aufgebockt in der Lagerhalle, wo wir sie zu Beginn der Rallye abgeholt haben. Ich begann unverzüglich mit der Demontage der beiden Achsschenkel, was in der Mehrheit problemlos gelang. Erst beim Versuch, die beiden Madenschrauben zu lösen (diese halten die Achsschenkelbolzen an der gewünschten Stelle), musste ich aufgeben. Diese Madenschrauben liessen sich mit meinem zur Verfügung stehenden Werkzeug nicht lösen, auf der einen Seite brach das Werkzeug sogar ab und ein Teil davon blieb im Kopf der Madenschraube stecken und war nicht mehr entfernbar (anstandshalber verzichte ich auf die Wiedergabe meiner Kommentare).

Also habe ich kurzerhand die gesamte Vorderachse demontiert und mich zusammen mit der Trommelbremse und dem verbogenen Bremschild auf die Suche nach einer Werkstatt gemacht. Trotz sehr zuvorkommender Hilfe des für die Lagerhalle zuständigen Sicherheitsbeamten dauerte es eine Weile, bis ich etwas Geeignetes fand. Diese Werkstatt wurde von einer Chinesin geleitet und beschäftigte 3 junge Mechaniker, welche sich sofort an die Arbeit machten. Auch sie zerstörten an diesen Madenschrauben zuerst einen Satz des eigenen Werkzeuges und die erste Schraube konnten sie erst lösen, nachdem sie das Teil mit dem Bunsenbrenner gewärmt hatten (diese Massnahme liess die Schraubensicherung Loctite - eine Art Metalleim - genügend schmelzen). Auf der zweiten Seite gelang das nicht wie gewünscht und bei meinem Abschied (ich wollte die neuen Teile vom Flughafen abholen) waren sie immer noch am 'chnorzen'. Der verbogene Bremschild konnte jedoch problemlos gerichtet werden, so dass die Bremstrommel wieder passt und (fast) geräuschlos dreht. Richtig prüfen kann ich das aber erst bei der Montage. Notfalls muss ich da selber noch etwas biegen und feilen.

Vom Hotel aus habe ich mich erkundigt, wann ich die neuen Teile am Flughafen abholen kann. Leider ist das heute wegen des ganzen Papier- und Verzollungskram nicht mehr möglich, also gehe ich morgen früh hin. Wenn alles halbwegs normal läuft, sollte ich unsere 'Isabella' morgen Abend wieder fahrtüchtig zusammengebaut haben, so dass wir am Donnerstagmorgen Richtung Georgetown starten können!



04.02.2015 - Montage der neuen Teile - 'Isabella' wieder startklar!

Schon früh am Morgen bin ich mit dem Taxi an den Flughafen zum Cargo-Terminal gefahren. Zuerst musste ich einen Besucherausweis lösen, dann an drei verschiedenen Stellen vorsprechen, zudem irgendein Express-Permit lösen und tatsächlich erschien nach knapp einer Stunde ein Beamter mit dem ersehnten Päckchen in der Hand. Zurück in der Lagerhalle begann ich sofort mit dem Zusammenbau und der Montage der Vorderachse. Es klappte alles bestens, bis ich die alten Bremsschilde auf die neuen Achsschenkel montieren wollte. Leider waren die Radnaben der neuen Achsschenkel am Ort wo der Bremsschild montiert hätte werden sollen, rund 10 mm grösser im Durchmesser als bei den alten Naben. Ein nicht ganz leises Fluchen bereitete sich in der Lagerhalle aus. Irgendwie musste ich nun den Durchmesser des zentral gelegenen Loches von 90 auf 100 mm bringen. Mit der Feile war da gar nichts auszurichten, zudem musste das Loch exakt und konzentrisch vergrössert werden. Nach viel Fragen und Suchen fand ich in der Nähe eine kleine Werkstatt, welche einen - für unsere Begriffe - uralten Drehbank besass und auch einen Angestellten, der gerade nichts zu tun hatte. 30 Minuten später waren die Bremsschilde angepasst und zu meiner grossen Freude passte jetzt alles zusammen. Eine Stunde später - es war schon 19:00 Uhr - war alles fertig zusammengebaut und inzwischen war auch Irene eingetroffen. Zusammen haben wir noch die Bremsen entlüftet, die Räder montiert und eine kurze Probefahrt auf dem Werkareal unternommen. Alles funktionierte bestens!

Anschliessend fuhren wir zurück ins Hotel und legen uns bald schlafen, denn morgen ist ja frühes Aufstehen und eine längere Fahrt angesagt. Zuerst müssen wir aber wieder ins Lagerhaus, wo um 08:30 Uhr der Transporter kommen und uns alle drei Huckepack nach Malaysia bringen sollte.

Ergänzung: Die sog. freien Autowerkstätten (ohne Markenvertretung) sind in Singapur (und in den folgenden Ländern erst recht) fast ausnahmslos sehr unstrukturiert eingerichtet, ganz nach dem Motto: *Nur kleine Geister halten Ordnung, Genies überschauen das Chaos!* Trotzdem war das Resultat der Arbeiten sehr gut. Ich habe einiges gelernt, konnte aber auch umgekehrt Tipps geben.



05.02.2015 - Fahrt nach Georgetown (730 km)

Erstens kommt es anders als man zweitens denkt! Pünktlich um 08:30 Uhr waren wir im Lagerhaus und standen mit unserer 'Isabella' zum Abtransport bereit. Weit und breit war kein Transporter zu sehen und wir warteten und warteten und warteten ...

Irgendwann (so um 10:30 Uhr) wurde uns mitgeteilt, dass der aus Malaysia kommende Transporter am Zoll feststecke und nicht weiter fahren dürfe. Man werde uns gegen 12:00 Uhr einen anderen Transporter schicken, der uns vom Lagerhaus bis zum Zoll bringen werde. Dort müsse dann umgeladen werden!

Und tatsächlich: Um 12:00 Uhr stand ein Transporter vor dem Lagerhaus und schon 10 Minuten später war alles aufgeladen und los ging's. Die Ausreise aus Singapur war noch verhältnismässig speditiv, es dauerte keine 30 Minuten, bis alle Formalitäten für Mensch und Maschine erledigt waren. Was nun folgte, war filmreif und James Bond würde vor Neid erblassen, wenn er das gesehen hätte (warum wohl haben wir die Startnummer (00)7 bekommen?)! Mitten auf der langen sechsspurigen Brücke zwischen Singapur und Malaysia - also im Niemandsland - wurde 'Isabella' vom Singapur-Transporter entladen und auf den Malaysia-Transporter aufgeladen. Zu diesem Zweck haben die Mitarbeitenden der Transportfirmen einfach den Verkehr aufgehalten, so dass das ganze Manöver etwas weniger gefährlich durchgeführt werden konnte als es von aussen aussah. In der Tat war es für mich das erste Mal, auf einer Autobahn auf der normalen Fahrspur (es gab keinen Pannestreifen) rückwärts zu fahren. Nicht zum ersten Mal in den letzten Tagen habe ich an Guido B. gedacht, welcher sich bei der SUVA um Arbeitssicherheit bemüht: Ich bin nicht sicher, ob sein Herz alle diese Erlebnisse schadlos überstanden hätten (näheres im Direktkontakt bei einem Bier)! Beide Transporter mussten auf der Brücke wenden, so dass der Singapur-Transporter wieder zurück nach Singapur und der Malaysia-Transporter zur Einreise an den Zoll von Malaysia fahren konnten. Diesmal dauerte das ganze Zoll-Prozedere geschlagene 2 Stunden, wobei 1h 50 für Warten auf Irgendetwas oder Irgendwen drauf ging. Endlich: Um 14:45 stand 'Isabella' auf den eigenen Rädern und nun gab es kein Halten mehr. Mit voller Kraft voraus ging es auf den Highway Richtung Georgetown. Ohne jegliche Komplikationen erreichten wir unser 730 km entferntes Ziel um 00:30 Uhr.

Jetzt gehen wir schlafen, geniessen den Ruhetag und am Samstag geht's los auf die nächste Etappe und den Grenzübertritt nach Thailand.



Ergänzung: 'Isabella' beim Verlassen des Singapur-Transporters und anschliessendem Rückwärtsfahren zum Transporter aus Malaysia. Man kann unten hinter 'Isabella' mit etwas gutem Willen den Mechaniker erkennen, welcher den Verkehr zur Seite winkt.



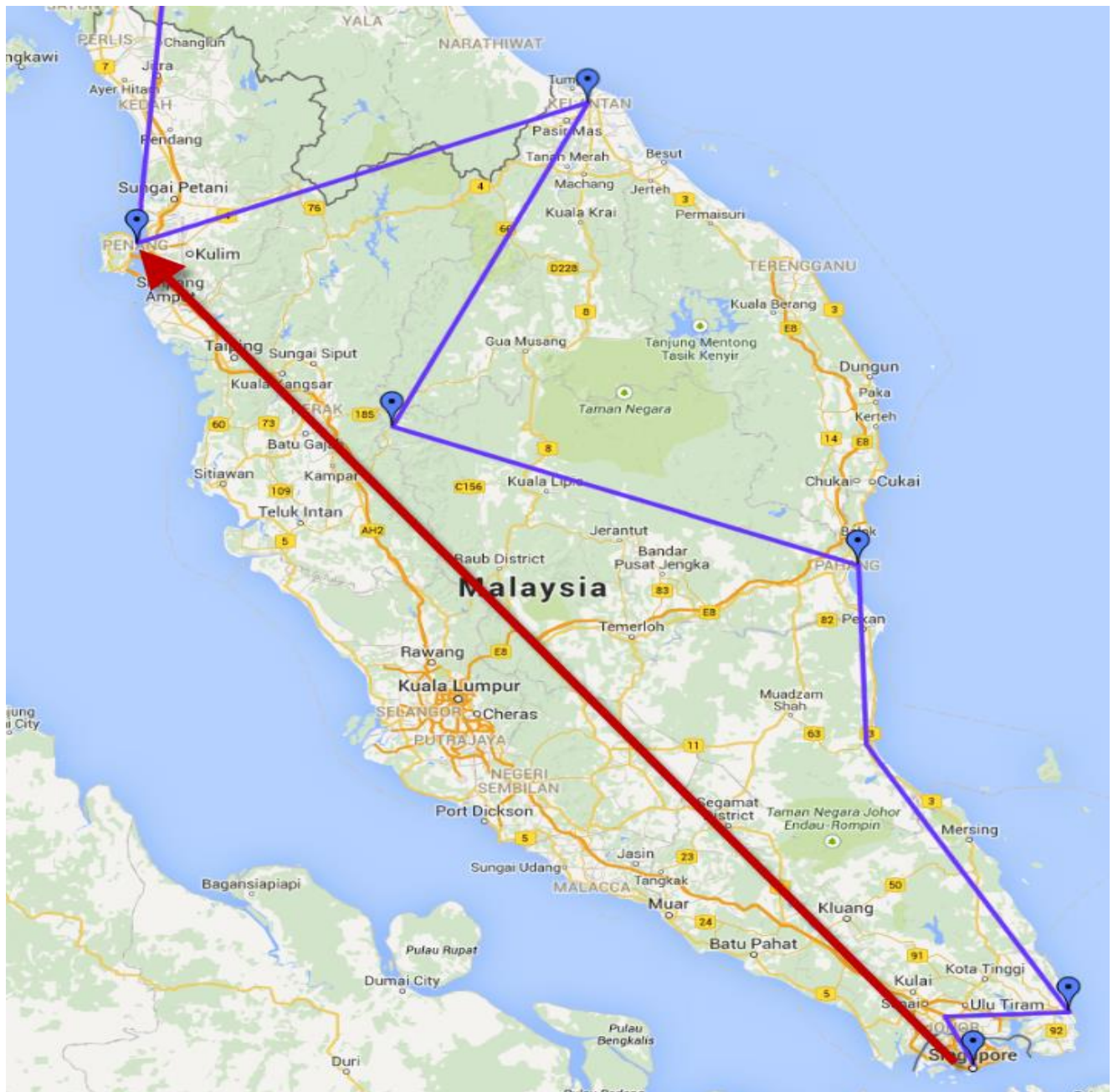
02.02.2015 - Von Desaru nach Kuantan (402 km), infolge Panne nicht gefahren

03.02.2015 - Von Kuantan nach Cameron Highlands (430 km), infolge Panne nicht gefahren

04.02.2015 - Von Cameron Highlands nach Kota Bharu (440 km), infolge Panne nicht gefahren

05.02.2015 - Von Kota Bharu nach Georgetown (450 km), infolge Panne nicht gefahren

Während die Rallye im Zick-Zack durch Malaysia gefahren ist (violette Linien), haben wir die direkte Strecke via Kuala Lumpur genommen (rote Linie) und konnten so wieder zum Tross anschließen.



(Wie uns später andere Rallye-Teilnehmer erzählten, hätten wir auf diesen Etappen landschaftlich nicht viel verpasst).

06.02.2015 - Ruhetag in Georgetown

Den heutigen Tag haben wir mehrheitlich am Aussen-Pool im 6. Stock des Hotel Eastern & Oriental in Georgetown (direkt am Meer) verbracht und haben uns fleissig im Nichtstun geübt. Nach dem Frühstück habe ich noch den TPD (Tagesparkdienst) an unserer 'Isabella' vorgenommen, für welchen ich gestern Nacht zu müde war (ausserdem hätte sonst die Bar schon geschlossen gehabt und das geht ja nach einer solchen Fahrt gar nicht). Da wir in der Nacht als Letzte angekommen sind, durfte ich 'Isabella' als Einziger direkt beim Hoteleingang parkieren und entsprechend gross war heute Morgen der Besucheraufmarsch. Geduldig habe ich alle Fragen beantwortet (so weit ich sie verstanden habe) und den englischen Ausdruck 'broken wheel hub' werde ich wohl so schnell nicht vergessen.

Danach bin ich ins Hotel-Parkhaus zu den anderen Teilnehmern gegangen und habe dort wohl die grösste rollende Werkstatt von ganz Malaysia angetroffen. Ganze Motoren waren zerlegt, Achsen demontiert, Getriebe wurden gewechselt (am Vortag aus England eingeflogen), Kühler repariert und Bremsen gerichtet oder ersetzt. Interessant war für mich die Feststellung, dass nur 2 Marken von Fahrzeugen völlig verlassen im Parkhaus standen: Rolls Royces und Bentleys aus der Vorkriegszeit! Diese Fahrzeuge sind einfach (fast) nicht klein zu kriegen. So ein Bentley würde mich schon sehr reizen, aber hier sprechen wir dann von einer anderen Preisklasse als bei 'Isabella' und zudem ist deren Charme unerreichbar (auch wenn es nur ein Blechhaufen ist) und bezüglich Erfahrung uneinholbar (beim Bentley würde die Radnabe nicht brechen). Aber träumen darf man ja ...

Morgen werden ein paar Fahrzeuge nicht am Start sein, da deren Besitzer auf Ersatzteile warten müssen (zB. auf ein Nockenwellen-Stirnrad aus Neuseeland, wo beim alten Exemplar 1/3 der Zähne fehlt). Derzeit sind wir auf dem letzten Platz in der Rangliste, sind aber zuversichtlich, diesen in den nächsten Tagen abgeben zu dürfen (auch wenn wir niemandem einen Defekt wünschen). Die Stimmung innerhalb der Truppe ist gut und trotz aller bisherigen (gelösten) Probleme macht die Rallye sowohl Irene und mir grossen Spass!

Ergänzung: Aussicht vom Hotel-Pool im 6. Stock. Je nach Perspektive geht der Pool nahtlos ins Meer über.



07.02.2015 - Von Georgetown nach Trang - 385 km

Die Fahrt zum heutigen Etappenziel verlief vollständig pannenfrei und zeigte uns die Weiten von Malaysia auf. An vielen Stellen sind noch die Folgen der vergangenen Überschwemmungen sichtbar, aber im Grossen und Ganzen scheint der Alltag eingekehrt zu sein. Einen Teil der Strecke legten wir auf der Autobahn zurück und wurden vom Filmteam eine Weile lang begleitet und gefilmt. Hier zeigte sich einmal mehr, dass Männlein und Weiblein unterschiedlich ticken: Während ich mir fast Vorwürfe machte, dass ich 'Isabella' am Ruhetag nicht sauber gewaschen hatte, meinte Irene: "Zum Glück habe ich mich heute Morgen geschminkt!"

Die Sonderprüfung führt durch irgendeine Plantage hindurch, ohne jegliche Bäume, dafür mit ganz vielen Wassergräben und Schlaglöchern. Die Fahrt ist uns mindestens schadenfrei gelungen, ich würde mich aber nicht wundern, wenn der eine oder andere Teilnehmer unfreiwillig einen Graben aufgesucht hat. Es gibt in unserer Truppe ein paar graumelierte ungestüme Jungspunde (sind zwar älter als ich, mindestens vom Aussehen her) und deren Fahrzeuge waren schon ab dem zweiten Tag nicht mehr ganz knitterfrei.

Der Grenzübertritt nach Thailand war ein echtes Erlebnis und ist mit Worten kaum zu beschreiben. Weitab vom 'normalen' Übergang haben wir die Grenze überquert und wurden von hunderten Einheimischen aufs Freundlichste begrüsst. Das Ganze ging verhältnismässig speditiv, obwohl nur ein einziger Immigration-Officer am Schalter war (es gab auch nur einen (1) Schalter). Trotz Klimaanlage in seinem Kabäuschen kam er sichtbar ins Schwitzen, vergass aber zum Abschied nie zu salutieren. Unsere Fahrzeuge wurden von Schaulustigen umringt und 'Isabella' und ich waren insbesondere bei der weiblichen Bevölkerung begehrte Fotomodelle (ha, tut das gut und siehe auch Facebook-Seite von Irene).

Nach ca. einer Stunde Grenzaufenthalt sind wir dann gegen 15:00 Uhr (-1 Stunde Zeitkorrektur) im Hotel angekommen, wurden auch hier wieder aufs Freundlichste begrüsst und stürmten sogleich zum Pool und zum Bier. Jetzt sind wir im Zimmer und bereiten uns auf den nächsten Apéro vor!

Ergänzung: Die Grenzüberquerung nach Thailand war in der Tat ein besonderes Erlebnis. Wir stehen hier vor dem einzigen Immigration-Schalter und warten geduldig auf die Bearbeitung unserer Dokumente. Gut ging es nicht schneller, wir hätten viele Eindrücke verpasst!



Für die lokalen Behörden und die Bevölkerung waren wir das Ereignis! Soviel Freundlichkeit und Wohlwollen

kann einem fast erschlagen!

Eindrücklich war es auch zu erkennen, dass auf entgegengebrachte Freundlichkeit und Offenheit umgehend die gleiche Reaktion zurück kam (und umgekehrt).

Man darf über Sinn und Unsinn einer solchen Veranstaltung getrost unterschiedlicher Meinung sein, aber ein Beitrag zur Völkerverständigung ist es allemal! Wir haben das viel Male erleben dürfen und diese ehrliche gelebte Freundlichkeit hat uns nachhaltig beeindruckt. Leider ist das in unseren Breitengraden etwas verloren gegangen.



Auch wenn die Damen in diesem eher muslimisch geprägten Teil von Thailand alle mit Kopftuch herumlaufen: Berührungssängste haben sie keine!



08.02.2015 - Von Trang nach Kao Lak - 463 km

Trotz des gestrigen geselligen Abends waren wir schon um 22:00 Uhr im Bett, denn wir mussten bereits um 07:32 abfahren und vor allem standen uns neben rund 460 km Strecke auch drei Sonderprüfungen bevor. Wir fuhren also pünktlich bei schönstem Wetter und noch kühler Luft ab (am Nachmittag wird es jeweils 35° warm). Der Zeitplan war eng und liess keine Fehlinterpretationen des Kartenmaterials zu.

Bei der ersten Sonderprüfung mussten wir über eine rund 7 km lange Strecke einen Schnitt von 42 km/h fahren. Das wäre grundsätzlich kein Problem, aber es war derart kurvig und steil, dass 'Isabella' den Schnitt nicht halten konnte. Auch Irene fehlten mindestens 2 Arme und 2 Brillen, denn sie musste sich a) dauernd festhalten und b) alle 200 Meter die vorgegebene Zeit mit der effektiven Zeit auf dem Tripmaster vergleichen und mir mitteilen, um wie viele Sekunden wir jeweils zu schnell oder zu langsam waren. Eine kleine Vereinfachung gab es: Wir waren nie zu schnell sondern immer zu langsam. Am Schluss fehlten uns im Ziel 11 Sekunden.

Bei der zweiten Sonderprüfung musste so schnell wie möglich eine Bergstrecke erklommen werden. Wie bei jeder Sonderprüfung wo es um maximale Geschwindigkeit geht, war die Strecke abgesperrt und durch die Polizei und Mitglieder der örtlichen Automobilclubs bestens gesichert. Ich konnte also aus dem Vollen schöpfen! Schon nach kurzer Zeit hatte ich bis 70 km/h beschleunigt und dabei (fast) alle Gänge des Getriebes in Anspruch genommen. Doch nach der ersten richtigen Kurve ging's bergauf und wie! Runter in den 3. Gang, dann in den 2. Gang, dann in den 1. Gang und fast hätte Irene während der Fahrt aussteigen und schieben müssen. Auf dem allerletzten Zacken überstanden wir dieses Steilstück noch unter zu Hilfenahme des äussersten flachsten Kurvenradius und konnten anschliessend wieder auf gut 20 km/h beschleunigen. In diesem Tempo kamen wir dann tatsächlich bis ans 5 km entfernte Ziel auf dem eigentlich nicht sehr hohen Hügel. Der Applaus der einheimischen Bevölkerung war uns sicher und wird uns über die vermutlich schlechteste Zeit aller Teilnehmer hinwegtrösten (Gerüchtehalber seien aber ein paar Fahrzeuge überhaupt nicht hochgekommen, resp. mussten hoch geschleppt werden). Runter ging es fast noch steiler, ich habe in Europa noch keine Strasse erlebt, in der die Motorbremse im 1. Gang nicht genügt hätte, ich musste also immer wieder fleissig die Fussbremse betätigen.

Die dritte Sonderprüfung war wiederum eine Gleichmässigkeitsprüfung mit einem Schnitt von 48 km/h. Diesmal war es aber weniger steil und hatte zwischendrin ein paar gerade Stellen, wo ich die verlorene Zeit mit emsigem Kurvenschneiden aufholen konnte. Ich weiss zwar das genaue Resultat noch nicht, aber nach unseren Schätzungen sollten wir höchstens 1 Sekunde Abweichung auf die Sollzeit aufweisen.

Ansonsten fuhren wir zügig durch die üppige Wildnis, machten Bekanntschaft mit diversen Vögeln und Rindviechern (zum Glück immer vor und nicht auf der Kühlerhaube) und konnten vielfältige Eindrücke von Bevölkerung und Landschaft sammeln. 'Isabella' läuft sehr zuverlässig und hat trotz der Hitze keine Kühlungsprobleme, solange keine langandauernde forcierte Fahrweise zum Zuge kommt. Vermutlich ist die Hitze nicht allen gut bekommen, denn einer der Teilnehmer sucht seit gestern eine(n) neue(n) Beifahrer(in). Wir haben aber noch nicht herausgefunden, warum der/die Ursprüngliche nicht mehr an Bord ist.

Morgen ist wieder ein Ruhetag, der letzte vor ca. 6 aufeinanderfolgenden Fahrtagen. Ich werde auch einen erweiterten Service an unserer 'Isabella' vornehmen, so dass sie die nächsten Tage möglichst geschmeidig überstehen wird. Wir wissen nach wie vor nicht, wann genau wir die Grenze nach Burma überqueren können, aber das soll uns ja auch nicht stören.

Nun machen wir uns bereit und geniessen den Abend!

Ergänzung: Leider ist auf dem folgenden Foto nicht annähernd zu erkennen, wie steil es den Berg runter ging. Da die Motorbremse im 1. Gang nicht ausreichte und ich den Motor keinesfalls überdrehen wollte, wurden unsere Trommelbremsen stark belastet und gegen das Ende der Bergstrecke auch geruchsmässig deutlich wahrgenommen. Die Strasse als solches war sehr gut ausgebaut, verlief aber häufig in der Falllinie. Lastwagen waren auf dieser Strecke keine anzutreffen, wohl aus gutem Grund!



Man kann an der Schweizer-Flagge gut erkennen, dass die bergab gefahrene Geschwindigkeit vermutlich nur knapp einen zweistelligen Wert erreicht hat.

Zudem musste jederzeit mit irgendwelchen Rind- und sonstigen Viechern auf der Strasse gerechnet werden



09.02.2015 - Ruhetag in Kao Lak

Der heutige Tag hätte schöner nicht sein können. Vom Mittag an lagen wir bei schönstem Wetter, leichter Brise unter den Palmen am Meer und freuten uns des Lebens. Nach dem Frühstück habe ich aber zuerst noch 'Isabella' durchgecheckt, alle Gelenke inklusive der Kardanwelle geschmiert und die Bremsen nachgestellt. Es scheint alles im grünen Bereich, ich konnte weder (neue) Schäden noch sonst irgendwelche Ungereimtheiten feststellen. Auch das Spiel der vorderen Radlager ist einwandfrei, so dass wir den morgigen Tag mit gutem Gewissen angehen können.

Bei der Sonderprüfung gestern den Berg hoch waren wir übrigens nicht wie angenommen die Letzten, sondern ein Ford A brauchte noch ca. 5 Sekunden länger als wir. Aber das macht nichts, ich weiss schon seit Peking-Paris, dass wir bei Sonderprüfungen auf Zeit mit unserer 'Isabella' im hügeligen Gelände keinen Blumentopf gewinnen können. Auf den ersten drei Plätzen der Kategorie Vorkriegsfahrzeuge sind alles Chevrolet (Fangio) Coupe aus den Jahren 1938 bis 1940 zu finden. Die haben alle einen 8-Zylinder Motor und eine Menge PS, aber nicht nur das: Ich hatte heute Morgen die Gelegenheit, bei einem etwas genauer unter die Haube zu schauen. Da scheint mir nicht mehr viel Original zu sein, überall beim Motor und den Vergasern steht 'Edelbrock' darauf, eine Firma, die es 1938 zwar schon gegeben hat, aber ganz sicher nicht diese eingebauten Teile. Auch die riesigen Bremstrommeln an den Vorderrädern waren nur Attrappen, um dem Fahrzeug etwas 'Old Fashion Style' mit zu geben. Darunter waren modernste Scheibenbremsen eingebaut! Und da meinte ich doch bis heute tatsächlich, ein etwas schlechtes Gewissen wegen meines Selbstsperrdifferential haben zu müssen!

Es gibt auch zwei Mercedes (Wilhelm I und Wilhelm II) einer deutschen Familie (der Mechaniker fährt separat mit und übernimmt auch die Navigation), welche gewaltig hochgerüstet wurden. Vom Armaturenbrett aus können die via Schalter mindestens die Vorderachse heben und senken. Ich bin mir nicht sicher, ob das alles richtig funktioniert, denn heute wurde auf dem Parkplatz nur an diesen speziellen Dämpfern herum geschraubt. Ob solche Einbauten wirklich Sinn machen? Es kommt mir vor wie bei einer (schlecht) geführten Ehe. Man versucht zusammen Probleme zu lösen, die man alleine nicht hätte ...

Die morgige Etappe ist nur 340 km lang, ein Indiz, dass es sehr hügelig werden wird. Das kann uns aber nicht erschüttern, wir verteidigen unseren letzten Platz mit aller Konsequenz (wenn wir unsere Strafzeiten wegen des technischen Ausfalls abziehen würden, wären wir gar nicht mal soooo schlecht rangiert).

Nachtrag um 21:30 Uhr: Soeben haben wir erfahren, dass wir nicht mehr die Letzten auf der Rangliste sind. Ein anderes Schweizer Fahrzeug (ein Jaguar mit Genfer Nummer), welches ebenfalls 3 1/2 Tage ausgefallen ist und die gleiche Zeitstrafe erhalten hat wie wir, liegt exakt 8 Minuten und 50 Sekunden hinter uns. Jetzt hat uns natürlich der Ehrgeiz gepackt: Diesen Vorsprung geben wir nicht mehr her! Könnte aber schwierig werden, denn der Jaguar ist besser motorisiert als 'Isabella'. Wir können auch keine Wegweiser abmontieren, denn die anderen starten eine Minute vor uns und zudem können wir beide die thailändischen Wegweiser nicht lesen ...



Ergänzung: Dieses Schild war nicht das einzige, welches wir nicht ansatzweise deuten konnten. Mit der Zeit merkten wir, dass der rote Hintergrund auf eine gefährliche Stelle hinweisen könnte.

So sehr wir dann auch aufpassten, konnten wir nie etwas speziell Gefährliches erkennen und schlechte Strassen gab es auch ohne vorgängige Warnung in genügender Menge und Ausprägung!

Den Ruhetag haben wir sehr genossen, vor allem auch wegen des traumhaft schönen Strandes, den angenehmen Temperaturen und des erfrischenden Windes.



Etwas Abwechslung ins Strandleben brachte ein junger Elefant, der zielsicher alles irgendwie Essbare in jeglichen Taschen fand und dies auch fleissig ausprobierte.



10.02.2015 - Von Kao Lak nach Chumphon - 340 km

Die heutige Etappe war wie vermutet nicht sehr anstrengend. Um 09:03 fuhren wir los und waren schon um 15:30 Uhr im Hotel. Der vorgegebene Zeitrahmen war zwar wiederum eng, aber da wir uns nirgends signifikant verfahren haben, kamen wir ohne Probleme durch, sowohl zeitlich wie technisch. Am Morgen fuhren wir ein paar Kilometer hinter einem Lieferwagen her, welcher einen Elefanten auf der Brücke geladen hatte. Vergeblich versuchten wir, die beiden vor uns fahrenden Fahrzeuge zu überholen, damit wir das Ganze besser fotografieren könnten. Infolge der Kurven und der zu kleinen Motorenleistung unserer 'Isabella' war das Überholen aber nicht möglich. Im Nachhinein waren wir aber sehr froh darüber, denn plötzlich musste der Elefant einem offenbar dringenden Bedürfnis nachkommen. Während der Darminhalt noch ganz knapp auf der Ladebrücke hängen blieb, bahnte sich der Blaseninhalt den Weg in Form eines temporären Regenschauers auf die Frontscheibe des unmittelbar folgenden Fahrzeuges. Die Gesichtsausdrücke der Insassen waren leider nicht zu erkennen.

Die einzige heutige Sonderprüfung haben wir vermutlich mit der maximalen Strafpunktzahl abgeschlossen. Es war wieder eine Gleichmässigkeitsprüfung, bei der ein konstanter Schnitt von 50 km/h gefahren werden musste und das einmal mehr den Berg hoch. Dieser war zwar nicht mehr ganz so steil wie bei der Bergprüfung der letzten Etappe, trotzdem mussten wir den grössten Teil der Steigung im 1. Gang mit rund 25 km/h zurücklegen. Runter ging es auch nicht viel schneller, denn ich wollte ja die Bremsen im wahrsten Sinne des Wortes nicht verheizen. So resultierte am Schluss ein Schnitt von ca. 37 km/h statt der geforderten 50 km/h.

Heute Abend wird es vermutlich recht seriös zugehen und wir werden wohl früh zu Bett gehen. Morgen stehen ca. 560 km auf dem Programm und wir werden bereits kurz nach 07:00 losfahren müssen. Unseren zweitletzten Platz haben wir trotz der Maximalstrafe bei der Sonderprüfung problemlos halten können, denn unser Verfolger konnte wegen technischer Probleme gar nicht starten.

Zurzeit ist es eine echte Freude, wie 'Isabella' die Kilometer zurücklegt. Einmal in Schwung gekommen ist sie kaum mehr zu bremsen und schluckt klaglos auch schlechtere Strassenabschnitte mit gemächlichem Schaukeln und Wippen. Alle Systeme und Instrumente arbeiten einwandfrei und ich habe jetzt auch die Idealmasse für 'Isabella' gefunden: 90-90-90, will heissen 90 km/h Geschwindigkeit, 90° Wassertemperatur und 90° Öltemperatur. So macht die Rallye Irene und mir wirklich Freude!

Ergänzung: Elefanten sind in Thailand häufig anzutreffen, einerseits werden sie im Tourismus eingesetzt und



andererseits aber nach wie vor für Arbeiten im Dschungel.

Transportiert werden sie mit allen möglichen Fahrzeugen und allen möglichen Halterungen.

Wie schon erwähnt, lohnt es sich, Abstand zu halten, was insbesondere für offene Fahrzeuge gilt.

11.02.2015 - Von Chumphon nach Kanchanaburi - 558 km

Früh am Morgen ging's los und das bei vorerst angenehmen Temperaturen. Zuerst war 'Kilometerfressen' angesagt, denn wir mussten ein schönes Stück nordwärts fahren. Schon um 10:00 Uhr waren die Temperaturen derart heiss, dass ich das Tempo drosseln musste. Die gestern beschriebenen Idealmasse unserer 'Isabella' waren nicht zu halten, sondern tendierten zu 85-95-105, was aber kein Problem darstellte. Die ganze Gegend war ziemlich ausgetrocknet und glich beinahe einer Steppe, dafür konnten wir an der Sonderprüfung recht zackig über die staubigen Wege brettern. Die von Irene bei solchen Sonderprüfungen in den Anfängen abgegebenen Kommentare haben jetzt von 'Ui-Ui-Ui-Ui' in 'nach 200 Meter scharf links, dann kommt eine Senke, dann in 50 Meter rechts über die Brücke' gewechselt und so werden auch unsere Zeiten immer besser. Die spätere Gleichmässigkeitsprüfung haben wir zwar etwas verhängt, aber anderen ging es auch nicht besser.

Gegen 17:00 Uhr waren wir im Hotel und 10 Minuten später im Pool. Morgen fahren wir einen Rundkurs in einen Nationalpark (Si Nakharin National Park) und besuchen die berühmte Brücke am Kwai. Abends sind wir also nochmals im gleichen Hotel in Kanchanaburi.

Während 'Isabella' alle ihr gestellten Aufgaben mit Bravour meisterte, ging es anderen weniger gut. Vor 2 Tagen blieb bei einem der Damenteam (Mutter und Tochter) das Gaspedal an ihrem Volvo im Leerlauf hängen und der Motor überdrehte während mehrerer Sekunden. Dabei brach ein Ventil ab und schlug ein Loch in den Kolben. Der Sohn kam von Neuseeland (oder Australien) mit den Teilen in einem Flugzeug nach Bangkok während die Mutter einen Wald- und Wiesenhüpfer chartete und den Teilen nach Bangkok entgegenging. Unterdessen zerlegten die Mechaniker des Organisations den Motor. Gestern Abend um 21:00 Uhr kam die Mutter mit den Teilen zurück und 4 Stunden später lief der Motor wieder (Reparatur auf dem Hotel-Parkplatz im Scheinwerferlicht!). Leider war der neue Kolben etwas zu klein im Durchmesser und man hörte beim Hochdrehen ein nichts Gutes bedeutendes 'Nagelgeräusch'. Etwas 300 km ging's heute gut, aber jetzt scheint der Motor definitiv im Eimer und das Fahrzeug kam Huckepack zum Hotel. Gut möglich, dass wir in Kürze auf den drittletzten Platz vorstossen (wenn auch nicht gerne). Aber wer weiss, bekanntlich ist nichts unmöglich!

Nachtrag um 22:00 Uhr: Gemäss der Tagesrangliste haben wir heute einen guten Tag erwischt! Bei beiden Sonderprüfungen waren wir in der vorderen Hälfte, bei der zweiten sogar im ersten Drittel. Nicht dass uns das nachhaltig nach vorne gebracht hätte, aber wir haben Teilnehmer hinter uns gelassen, die 'Isabella' bis heute nur mit einem wohlwollenden mitleidigen Lächeln betrachtet haben. Tut gut!



Ergänzung: Heute fand das Mittagessen in einem vornehmen und sehr gepflegten Golf-Resort statt.

Die ganze Anlage war wunderschön in eine leicht hügelige Umgebung eingepasst. Da hätte sich auf den gepflegten Rasenanlagen eine perfekte Sonderprüfung organisieren lassen. Vermutlich hätte es dann aber von der Zeit her nicht gereicht ...

12.02.2015 - Rundetappe: Start und Ziel in Kanchanaburi - 372 km

Wie gestern schon geschrieben, sind wir heute in einem Nationalpark herumgekurvt. Allerdings war da nichts Besonderes zu besichtigen, Bäume und Wildnis 'as usual'

Die erste Sonderprüfung haben wir kräftig verheizt, denn wir (und offenbar viele andere auch) sind falsch abgebogen, haben es aber recht schnell gemerkt, da uns nach kurzer Zeit ein Rallye-Teilnehmer entgegen kam, der mindestens 10 Minuten vor uns gestartet war. Das machte uns dann schon etwas stutzig. Die zweite Sonderprüfung ging dann ganz ordentlich (unsere subjektive Meinung), wir werden es dann heute Abend auf der Rangliste sehen. Rund 30 km mussten wir auf einer holprigen Schlaglochpiste zurücklegen und als wir dann auf die Teerstrasse zurückkamen, fühlt sich die Lenkung irgendwie etwas schwammiger an als sonst. Eine kurze Sichtkontrolle am nächsten Kontrollposten brachte aber nichts Ungewöhnliches zum Vorschein.

Weitere 80 km später prüfte ich die Vorderachse auf dem Hotel-Parkplatz gründlich und siehe da, eine der vier Befestigungsglaschen des Spurstangenumlenkhebels war gebrochen! Im Prinzip nicht gefährlich, solange die anderen halten, aber eben, nur im Prinzip! Ich wollte das Ding in jedem Fall schweißen lassen und habe mich mit 'Isabella' auf die Suche gemacht. Ca. 700 Meter nach dem Hotel konnte ich im steppigen Dickicht so etwas wie eine Werkstatt erkennen und tatsächlich, ich konnte dem Besitzer das Problem verständlich machen. Dieser holte sofort seinen Wagenheber (musste zuerst funktionstüchtig gemacht werden) und sein Werkzeug zur 'Isabella' und begann sogleich mit der Demontage des defekten Teils. Keine Bewegung war zu viel und in kürzester Zeit war der Spurstangenumlenkhebel demontiert. Mit Staunen habe ich gesehen, wie man ein Kugelgelenk ohne entsprechendes Abziehwerkzeug demontiert: Drei (3!) beidseitige gezielte Hammerschläge und das Gelenk war gelöst. Mit dem defekten Teil fuhr er mich in seinem 'Wagen' ins ca. 5 km entfernte Dorf und zwar mit 140 Sachen über Land (habe auf dem Rückweg gesehen, dass der Tacho immer 140 anzeigt, aber schnell war er trotzdem). Dort suchte er eine allgemeine Metallwerkstatt auf (ist kaum zu beschreiben, das muss man gesehen haben) und kaum 15 Minuten später war alles geschweisst und geschliffen (@Guido B: Bezüglich Arbeitsschutz hat es hier grosses Optimierungspotential). Im gleichen horrenden Tempo ging es zurück zur 'Isabella', wo inzwischen die ganze Familie und Verwandtschaft des Besitzers eingetroffen war. Das Geschnatter und die Freude waren riesig, ich bekam Wassermelonen gereicht und hatte noch nicht einmal alles gegessen, gezeigt und erklärt, schon stand 'Isabella' wieder fahrtüchtig vor mir. Nach einem herzlichen Abschied fuhr ich zurück ins Hotel. So eine Hilfsbereitschaft und Gastfreundlichkeit sucht ihresgleichen!

Das heute gebrochene Teil hat schon Peking-Paris mitgemacht, ob das noch eine Nachwehe war? Wie dem auch sei, wir werden es ab Morgen auf den schlechteren Strassen etwas gemütlicher angehen.



Ergänzung: Die Ursache lag wohl auch daran, dass wegen der Vergrößerung des zentralen Loches am Bremsschild von 90 auf 100 mm der Abstand zum Lochkreis der Befestigungsschrauben sehr klein war und die Unterlagscheiben nicht mehr gut passten, resp. ich musste sie durch festes Anziehen der Schrauben zum Passen bringen. Das hat vermutlich etwas ‚Spannung‘ ins Ganze gebracht.



Ich musste schon sehr gut hinschauen, um dieses Gebäude als Werkstatt erkennen zu können, aber es war tatsächlich eine!



Der Besitzer hatte sein Werkzeug überall verteilt, aber er wusste immer wo und fand alles in kürzester Zeit.

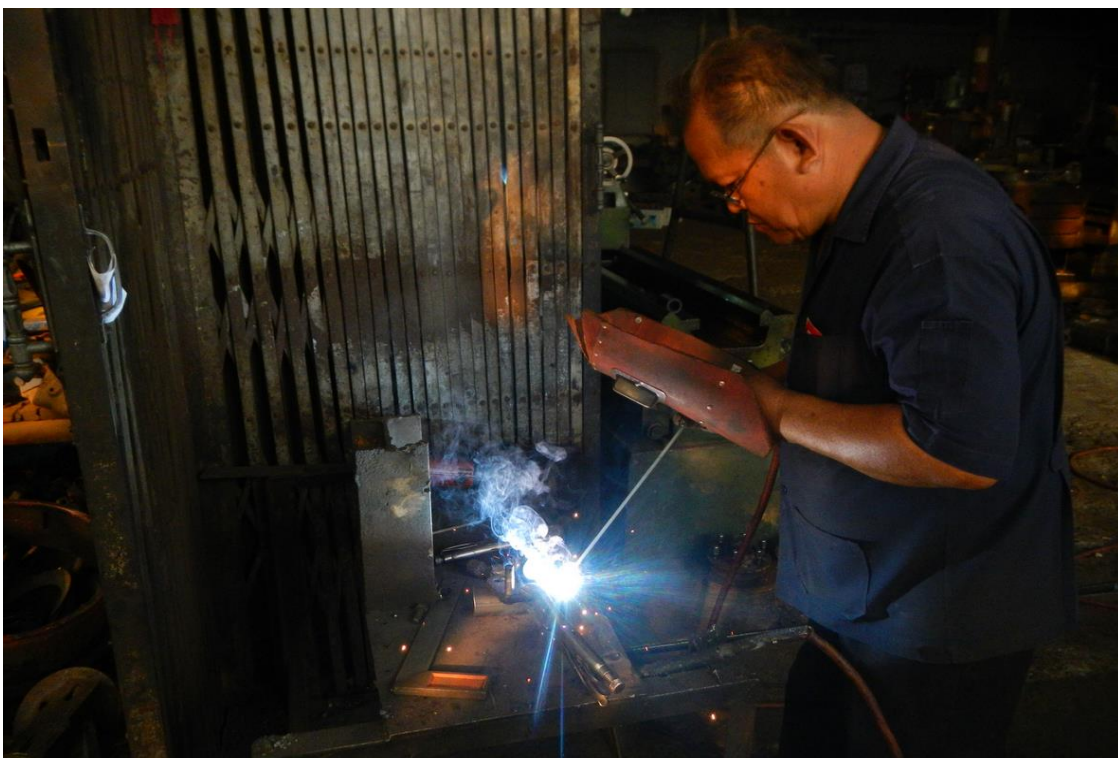
Der Wagenheber war wohl schon länger nicht mehr in Betrieb (oder undicht), denn zuerst musste der Hydraulikkolben mit Öl gefüllt werden. Sein Berufsstolz liess es nicht zu, meinen Wagenheber und Werkzeuge zu benutzen.

Hierhin fahren wir anschliessend, um das ausgebaute Teil schweissen zu lassen. Auch dieser Betrieb machte



auf den ersten Blick keinen besonders vertrauenserweckend Eindruck, vor allem dann, wenn man noch einen Blick in den Hinterhof warf. Wenn man dann den Mitarbeitenden zuschaute, sah man schnell, dass diese ihr Handwerk schon verstehen!

Der Chef persönlich hat das Aufhängungsteil geschweisst. Da kein Schraubstock vorhanden war, hat er es mit Klemmen und Gewichten fixiert und (vermeintlich) auf Gutdünken zusammenschweisst. Ich brauche wohl nicht zu erwähnen, dass bei der Montage alle Schraubenlöcher perfekt gepasst haben.



@Guido B.: Geschweisst wird hier in Adiletten und der Sichtschutz hatte das Glas einer besseren Sonnenbrille!

Für die ganze Reparatur (Schweissen und De-/Montage) wollte man von mir umgerechnet 18 Franken verlangen

(inkl. Wassermelonenschnitze). Wer mich kennt, weiss, dass ich etwas aufgerundet habe ☺.

13.02.2015 - Von Kanchanaburi nach Phetchabun - 525 km

Die heutige Etappe führte uns weiter Richtung Nordosten nach Phetchabun. Unterwegs konnten wir diverse buddhistische Sehenswürdigkeiten besichtigen. Das Wetter war meist schön und heiss, häufig aber auch bewölkt und dunstig, sogar einen Regenschauer haben wir durchfahren.

Die erste Sonderprüfung haben wir einmal mehr verhauen, da wir wiederum falsch abgebogen waren (langsam aber sicher sollten wir nicht mehr auf alle Hinterhältigkeiten des Veranstalters hereinfallen). Wir haben es aber schnell gemerkt, weil uns bereits wieder früher gestartete Teilnehmer entgegen kamen. Inzwischen war aber der Rückweg durch ein landwirtschaftliches Gefährt derart blockiert, dass nur noch ein Umweg über den Acker und das Dickicht möglich war. Für 'Isabella' mit der grossen Bodenfreiheit, dem selbstsperrenden Differential und der inzwischen recht unerschrockenen Navigatorin war das natürlich kein Problem. Unsere 'Verfolger', ein Chevrolet Camaro SS und ein Jaguar 140 konnten unserem Rückweg 'leider' nicht ganz folgen und wir haben sie auch bei der späteren Mittagsrast nicht gesehen ...

Die zweite Sonderprüfung wurde auf einer riesigen Hühnerfarm abgehalten (wir sahen zwar weit und breit keine Hühner) und wir konnten auf dem 8 km langen abgesperrten Kurs auf sandig-erdiger Piste ohne Schlaglöcher aus dem Vollen schöpfen! Obwohl ich 'Isellas' Vorderachse etwas geschont habe, gelang uns eine ansprechende Fahrt und genau dort, wo das Kamerateam stand, eine im Powerslide gefahrene Kurve. Hat richtig Spass gemacht!

Apropos Hühner und andere Viecher: Diese überqueren die Strasse häufig, nach Gutdünken und unabhängig von der Verkehrslage. In auffallend vielen Fällen gelang die Überquerung nicht vollständig, was anhand der Spuren auf den Strassen gut zu erkennen ist. Von meinen drei bis heute getätigten Vollbremsungen waren zwei für ganz junge Hunde und eine für einen ausgewachsenen Gockel bestimmt. Letzteren habe ich mit dem Kotflügel noch ganz leicht berührt, was dieser mit einem verärgerten Gackern quittierte. Dabei hätte der froh sein sollen, mit dem Leben davon gekommen zu sein, denn einen 2.2 Tonnen schweren Oldtimer mit Vollbremsung von 90 km/h fast zum Stillstand zu bringen, braucht eine gut trainierte rechte Wade und situationsgerechtes ausgleichendes Lenken. Falls es heute Abend Poulet zum Essen gibt, werde ich an dieses Gackern denken!

Morgen geht es eher wieder Richtung Nordwesten und gemäss Karte in die Berge. Die gestern geschweisste Vorderachse hat bestens gehalten. Hoffentlich klappt alles weiterhin so gut.



Ergänzung: Wenn man auf einer Sonderprüfung ein Fahrzeug eingeholt hat oder soeben überholt wurde, gab es eine Weile lang nichts mehr zu sehen.

Man musste dann einfach dem Staub nachfahren ...

14.02.2015 - Von Phetchabun nach Phrae - 422 km

Schon am Frühstückstisch haben wir die heute anstehende Gleichmässigkeitsprüfung studiert, alle Finessen mit Leuchtstift markiert, Zwischenzeiten gerechnet und Durchschnitte eingetragen. Noch einmal sollte uns der Veranstalter nicht ins Dickicht schicken! Derart vorbereitet starteten wir pünktlich um 07:33 Uhr auf die Etappe. Es konnte eigentlich nichts mehr schief gehen, einzig der Name dieser Sonderprüfung, nämlich 'Alpine Climb' machte uns etwas stutzig. Tatsächlich ging es zügig in die Berge und wir bekamen wohl den ersten Vorgeschmack auf den heutigen Tag. 'Isabella' musste schon richtig 'chrampfen', doch wir kamen über jede Klippe und konnten sogar noch einen anderen Teilnehmer überholen, dessen Fahrzeug an der Steigung schlapp machte. Nachdem wir ein landschaftlich reizvolles Hochplateau mit vielen Erdbeerplantagen auf ca. 700 M.ü.M durchquert hatten, ging es wieder fast auf Meereshöhe hinunter, wo dann bald darauf der Start der Gleichmässigkeitsprüfung auftauchte. Inzwischen war der Dunst von der immer wärmer werdenden Sonne vertrieben worden und die zu erklimmende Bergkette erstrahlte in voller Höhe und Pracht. Unnötig zu erwähnen, dass unsere morgendliche Vorbereitung völlig für die Katz war, denn wir erreichten die notwendigen Geschwindigkeitsdurchschnitte zu keiner Zeit und nicht einmal annähernd. 'Isabellas' Idealmasse änderten von 90-90-90 auf 25-100-120, aber wir kamen tatsächlich im ersten Anlauf über alle Steigungen und konnten erst noch einen im Schrittempo fahrenden Lastwagen überholen. Am Schluss waren wir auf 1'700 M.ü.M und das praktisch von der Meereshöhe aus!

Wir fuhren dann eine Weile zwischen 1'500 und 1'600 Meter und 'Isabella' quälte sich mehr schlecht als recht durch die Kurven. Ob der Motor in der Steigung wohl doch überhitzt hat? Doch bald ging's wieder kräftig runter und zwar so, dass a) der 1. Gang und der Motor alleine nicht zum Bremsen ausreichte und b) Irene immer ruhiger wurde. Aber auch dies ging vorbei und als Irene in den tieferen Lagen langsam wieder Farbe ins Gesicht bekam, stellte ich erfreut fest, dass unsere 'Isabella' keinen Schaden erlitten hatte und wieder mit aller Kraft vorwärts drängte. Das war auch zwingend nötig, denn wir hatten rund 20 Minuten Zeit verloren und konnten es jetzt auf den gut ausgebauten und verkehrsarmen Strassen etwas 'fliegen' lassen. So konnten wir auf den nächsten 150 km alle verlorene Zeit aufholen und zudem die prächtige und üppige Landschaft bei recht angenehmen Temperaturen genießen.

Am Nachmittag durchfuhren wir einen urwaldähnlichen Nationalpark wo uns wiederum eine Sonderprüfung erwartete. Auf sandig-erdigen Wegen konnten wir auf rund 7.5 km nochmals alles geben, was 'Isabella' liefern konnte und auch wenn wir mangels Motorenleistung im hinteren Teil der Rangliste erscheinen werden, war es trotzdem wieder ein tolles Erlebnis. Insbesondere die Freundlichkeit und das Wohlwollen der Bevölkerung hinterlassen einen nachhaltig positiven Eindruck. Man spürt aber auch, dass unsere Rallye einen deutlichen Farbtupfer in den sonst eher eintönigen Alltag bringt, auch wenn die einheimische Bevölkerung kaum einen direkten Nutzen daraus ziehen kann, denn die Durchquerungsgebühren der Nationalpärke wird wohl in anderen Taschen landen.

Ein aussergewöhnliches Erlebnis war auch das heutige Mittagessen. Die ganze Rallyegemeinschaft (ca. 170 Personen) wurde in einem See schwimmenden Restaurant eines ebenfalls im See schwimmenden Dorfes mit einheimischer Kost aufs Beste verpflegt. Schon der Fussteg dorthin war derart wackelig, dass man diesen Gang fast als Sonderprüfung bezeichnen konnte.

Morgen ist die letzte Etappe vor dem nächsten Ruhetag. Wir sind beide gesund, freuen uns ab der Rallye und 'Isabella' läuft bestens! Was will man mehr?

Ergänzung: Einmal mehr wurden wir mit Pauken und Trompeten empfangen und genossen auf den schwimmenden Restaurants ein ausgezeichnetes thailändisches Mittagessen.



15.02.2015 - Von Phrae nach Chiang Mai - 408 km

Die heutige Etappe nach Chiang Mai führte uns auf abgelegenen Pfaden wiederum ins Gebirge, diesmal aber nur bis 1'500 M.ü.M. Das Wetter war einmal mehr sehr schön und ab dem späteren Vormittag auch recht warm. Trotzdem löst sich der Dunst leider nie ganz auf, so dass von den vielen gebirgigen Aussichtspunkten aus nie besonders weit zu sehen ist. Nachts kühlt es jetzt deutlich ab und am Morgen kann man eine Jacke oder einen Pullover bereits gut vertragen.

Wir sehen viel von den lokalen Gegebenheiten und werden von der einheimischen Landbevölkerung regelmäßig mit grossem Freudengeschrei empfangen. Die Vegetation ist jetzt wieder sehr üppig und die Wälder links und rechts der Wege sind fast undurchdringlich.

Die auf kürzeste Zeit zu fahrende erste Sonderprüfung fand ausnahmsweise im Flachen und auf Teerstrassen statt und so konnten wir halbwegs mithalten und wurden zumindest von niemandem überholt. Bei der Gleichmässigkeitprüfung am Nachmittag mit dem Namen 'Chae Son Hills' gaben wir am Berg die bekannte schlechte Figur ab, was unsere Freude über die sonst fehler- und pannenfreie Fahrt keineswegs schmälerte. Fast als erste kamen wir im Hotel an und lagen 20 Minuten später schon am Pool.

In der Gesamttrangliste sind wir ohne eigenes Zutun vom zweit- auf den drittletzten Platz vorgestossen und es scheint noch nicht das Ende der Fahnenstange zu sein. Diverse Fahrzeuge zeigen vielfältige Auflösungserscheinungen, ganze Motoren wurden heute nach Chiang Mai gebracht und so wie es aussieht, ist er morgige Ruhetag für viele ein Basteltag. Wir können derzeit gemütlich zurücklehnen und dem Treiben zuschauen. 'Isabella' hat sich bis heute keine weiteren Macken erlaubt und schnurrt friedlich des Weges. Ausser Öl- und Wasserkontrolle musste ich in den letzten Tagen nichts weiter reparieren, trotzdem werde ich morgen eine gründliche Überprüfung aller relevanten Systeme vornehmen und auch wieder einmal das Wageninnere aufräumen, resp. vom Sand befreien.

Zurzeit läuft alles bestens und wir hoffen natürlich, dass es so bleibt!



16.02.2015 - Ruhetag in Chiang Mai

Der heutige Tag stand ganz im Zeichen der Retablierung und Erholung. 'Isabella' erhielt eine umfassende und dringend notwendige Innen- und Aussenreinigung in einem Autowaschsalon ganz in der Nähe. Jetzt ist die schwarze Originalfarbe wieder durchgehend sichtbar und der Innenraum überwiegend staub- und sandfrei. Sogar die Reifen wurden mit Reifenschwärzer bestrichen und alle Speichen einzeln poliert. Zurück in der Hotel-Tiefgarage führte ich die üblichen Kontrollen durch, füllte Öl und Wasser nach, schmierte einige Gelenke und reinigte den Luftfilter. Irgendwelche Schäden konnte ich keine ausmachen, für morgen sollte also alles bereit sein.

Irene war inzwischen mit anderen Damen in einem Tuk-Tuk ins Stadtzentrum zum Einkaufen gefahren. Zwei Stunden später kam sie leicht geschafft zurück, denn sie ging eigentlich davon aus, einen rallyefreien Tag geniessen zu dürfen, was aber angesichts des Fahrstils des Tuk-Tuk-Fahrers offenbar nicht möglich war.

Den Rest des Tages verbrachten wir lesend (Irene) und schnarchend (Manuel) am Pool. Jetzt bereiten wir uns für das Abendessen vor und werden wohl nicht allzu spät ins Bett gehen, denn morgen soll uns zwar keine allzu lange, aber dafür von den Strassenzuständen her nahrhafte Etappe erwarten.

Ergänzung: Vier Damen (eine hat fotografiert) unterwegs mit dem Tuk-Tuk ins Stadtzentrum. Das muss noch auf dem Hinweg gewesen sein, denn auf dem Rückweg haben sich mehrere Tuk-Tuks ein Rennen geliefert und ich gehe davon aus (und hörte es aus den Erzählungen), dass keine Zeit und Musse mehr für das Fotografieren übrig blieb.



17.02.2015 - Von Chiang Mai nach Mae Hong Son - 315 km

Wie vermutet und befürchtet, haben wir heute fast ausschliesslich Berg- und Talstrecken hinter uns gebracht. Für die Erklömmung des 1'864 (geföhlte 10'000) Kurven starken Bergteils zur Doi Kong Moo Pagode haben wir sogar ein schriftliches Diplom erhalten. Irene wird sich grössere T-Shirts kaufen müssen, wenn die Oberarmmuskulatur vom vielen Festhalten weiterhin so gefördert wird. Es war die bislang mit Abstand strengste Etappe und wir haben bei den Zwischenmessungen und am Schluss der Etappe ca. 20 Minuten Zeitstrafe kassiert, dies allerdings nur, weil wir an der fast einzigen Tankstelle unterwegs mehr als 20 Minuten warten mussten. Aber auch sonst wäre es knapp geworden, denn Berg- und Talstrecken sind bekanntlich nicht die Stärken unserer 'Isabella'. Wir waren aber in bester Gesellschaft, denn dieses Gelände machte vielen Fahrzeugen immer wieder zu schaffen. Viele, welche uns überholt haben, haben uns später vom Strassenrand aus und teilweise unter dem Auto liegend zugewinkt. 'Isabella' hat die ihr gestellten Aufgaben zwar langsam, aber stetig und am Schluss mit Bravour gelöst.

Vom Wetter her war es einmal mehr sehr warm und die Reifen wurden auf Grund der kurvigen Fahrt ziemlich beansprucht, so dass diese schon bei den kleinsten Kurven respekterheischend quietschten. Insbesondere in den Dörfern war uns die Aufmerksamkeit auch in dieser Hinsicht sicher.

Wir sind heute am nördlichsten Ort unserer Thailand-Etappen angekommen. Morgen fahren wir wieder Richtung Süden und geniessen die letzte offizielle Etappe in Thailand. Am Abend sollten wir in Mae Sot direkt an der Grenze zu Burma ankommen. Unser Organisator weiss immer noch nicht, wann genau wir die Grenze überqueren können und hat uns schon vorsorglich auf ein langwieriges Aus- und Einreiseprozedere aufmerksam gemacht, denn diese Grenze sei 60 Jahre lang für Ausländer gesperrt gewesen und wir wären die ersten, die da jetzt offiziell durch dürfen. Schauen wir mal, wo wir die diesjährigen Weihnachtstage feiern ...

Ergänzung: Das Tanken war manchmal - insbesondere in Burma – eine zeitraubende Angelegenheit und hat uns mehr als einmal eine Zeitstrafe beschert.



Bevor es zu dieser Aufnahme kam, standen wir schon gute 10 Minuten in der Reihe und das bei über 30° im Schatten.

Trotzdem, immer noch besser als schieben!

18.02.2015 - Von Mae Hong Son nach Mae Sot - 394 km

Auch heute hat Irenes Oberarmmuskulatur nochmals zulegen müssen, auch wenn nicht mehr ganz so intensiv wie gestern und gegen Ende der Etappe abnehmend. Der Weg führte über diverse Hügel, Anhöhen, Senken und Kurven südwärts in die Grenzstadt Mae Sot.

Es gab nur eine einzige Sonderprüfung zu absolvieren, aber die hatte es in sich und wird die Rangliste teilweise nochmals ziemlich aufmischen. Die auf maximale Geschwindigkeit zu fahrende Strecke war zwar nur 4.5 km lang, mehrheitlich genau 1 Fahrspur breit (links und rechts Dickicht) und übersät mit Schlaglöchern. Folgende drei Strategien waren möglich, diese Prüfung zu absolvieren:

Variante 1: Im Schritttempo fahren (gähnen ...), Mensch und Maschine schonen und die anderen bald aufschliessenden Teilnehmer ärgern.

Variante 2: Mit Volldampf voraus über alle Schlaglöcher fahren und hoffen, dass keines so gross ist, dass ein ganzes Rad darin Platz findet.

Variante 3: Eine halbe Fahrspurbreite versetzt fahren, mit der einen Hälfte des Fahrzeuges das Dickicht pflügen und mit den anderen beiden Rädern auf der halbwegs schlaglochfreien Fahrbahnmitte fahren.

Wir wählten Variante 3, denn 'Isabella' ist sich Landwirtschaft und Pflügen schon fast gewohnt, hat sie doch 2 seriell montierte Luftfilter der Marke 'Agricoltura Elsau Spezial' montiert. Einziger Nachteil: Irenes Fahrzeugseite war die pflügende Seite (ich musste ja etwas sehen), aber sie sagte schon bald nichts mehr. Unsere Taktik ging auf, wir kamen gut und relativ geschmeidig voran. Schon bald überholten wir ein anderes Fahrzeug, welches Variante 2 gewählt hatte und gerade am Einsammeln der Vorderachse war (wie wir später erfuhren, war es nicht das einzige und auch ein Bentley-Fahrer musste erkennen, dass es Grenzen bei der Belastbarkeit der Vorderachse gibt). Ohne Schaden kamen wir am Ziel an, entfernten den Rest des Grünzeugs am seitlichen Reserverad, stellten den Rückspiegel neu ein, prüften beide Achsen und es war alles in bester Ordnung. Schon kurz darauf war Irene wieder ansprechbar und wir fuhren weiter des Weges und kamen trotz zunehmender Hitze frühzeitig im Hotel an.

Wir wissen jetzt, dass wir am 20. Februar - also übermorgen - die Grenze nach Burma überqueren können, dem zur Folge also haben wir Morgen einen Ruhetag, welcher ganz den administrativen Arbeiten gewidmet sein wird (betrifft vor allem den Veranstalter). Schon heute Abend müssen wir alle Papiere abgeben, damit diese Morgen gebührend vorbereitet und mit allen nötigen Stempeln versehen werden können. Man sei aber guter Hoffnung, dass dank diesen Vorbereitungen alle 70 Fahrzeuge am gleichen Tag abgefertigt werden können.

Ergänzung: Leider habe ich von dieser legendären Sonderprüfung nur ein Symbolbild, da sowohl Irene wie ich während dieser Fahrt alle Hände und Füße voll zu tun und keine Zeit zum Fotografieren hatten.

Hier sieht man dafür den mutmasslich prominentesten Teilnehmer, *HRH Sultan Idris Shah* aus Malaysia mit Beifahrer *Richard Curtis*, ebenfalls aus Malaysia:



Obwohl da noch ein weiterer Jaguar des gleichen Modells relativ unauffällig als Begleitfahrzeug mitfuhr, reichte es HRH nur zu einem Platz im hinteren Mittelfeld seiner Kategorie. Aber er war ein netter und bodenständiger Typ ohne Berührungängste. Insbesondere in Malaysia gab es jedes Mal ein Riesen-Trara bei der Hotelankunft inklusive Fernsehen und Medienauftritten.



Etwas neidisch waren wir nur, als wir sahen, wie speditiv seine Ein- und Ausei-se nach und aus Malaysia von statten gingen.

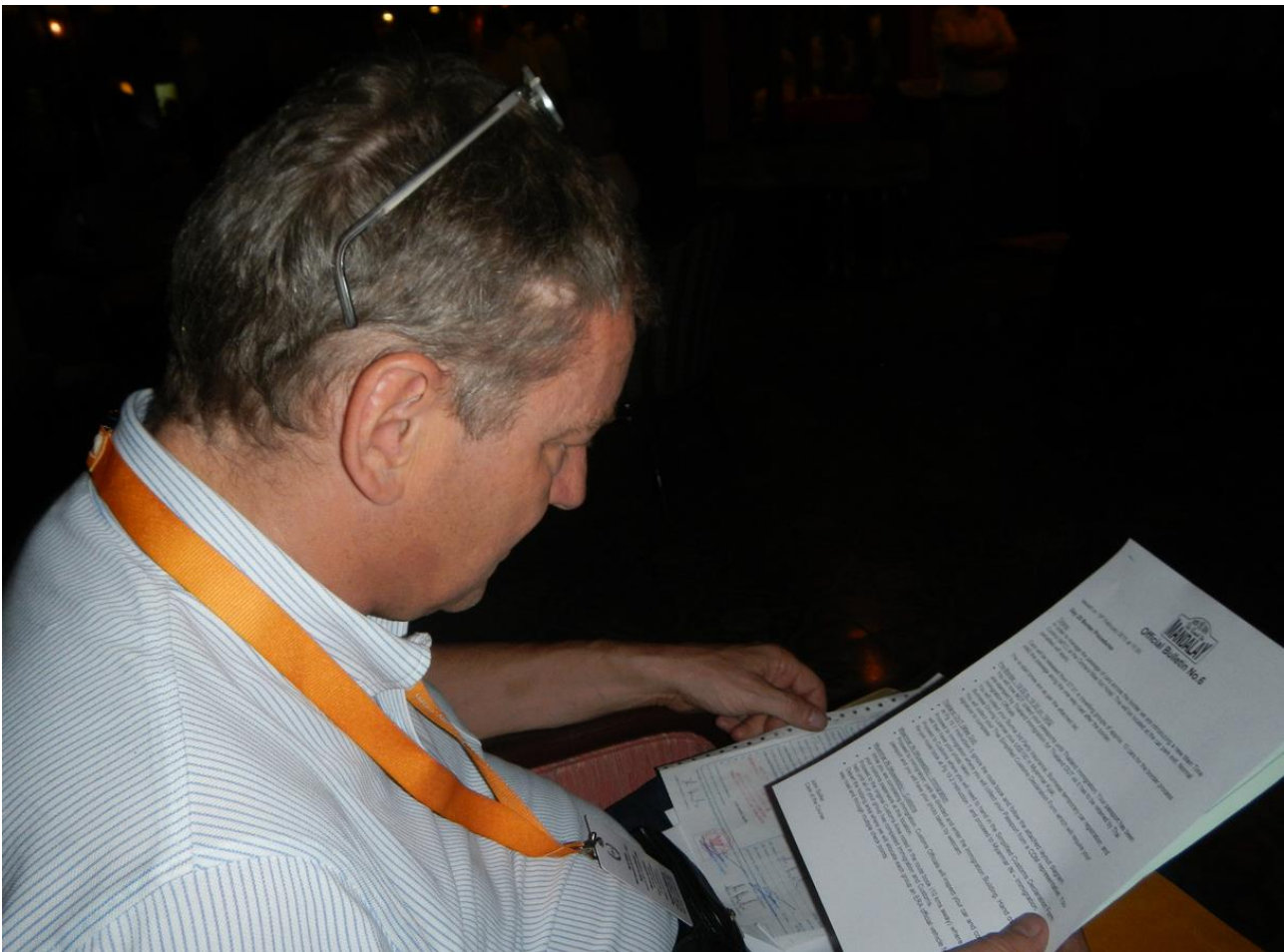
19.02.2015 - Ruhetag in Mae Sot

Heute war tatsächlich kaum etwas los, wir haben nach dem üblichen Parkdienst einen ausgiebigen Mittagschlaf abgehalten und dann im Fahrerlager die verschiedensten Reparaturbemühungen bestaunt. Die gestrige Sonderprüfung hat bei vielen Fahrzeugen Spuren hinterlassen, nicht nur Blech- sondern auch diverse mechanische Schäden. Vor allem bei den Amerikanerfahrzeugen mussten Aufhängungen geschweisst und Halbwellen ersetzt werden. Da heute das chinesische Neujahr gefeiert wurde, waren viele Betriebe geschlossen, entsprechend schwierig war es, geeignete Werkstätten zu finden.

Der morgige Grenzübergang sollte eigentlich klappen, obwohl die Anweisungen und Abläufe fast stündlich ändern. Um 07:06 müssen wir losfahren und werden dann in Konvois à 10 Fahrzeuge zur Grenze geleitet. Sowohl das thailändische wie das burmesische Staatsfernsehen werden anwesend sein und unseren Übertritt begleiten. Wenn wir 'Pech' haben, müssen wir die neu gebaute breite Talstrasse einweihen anstelle der spektakulären einbahnigen Gebirgsstrecke zu fahren. Der Veranstalter hat uns noch mitgeteilt, dass in Burma die Zeit offiziell um ½ Stunde zurückgestellt werden muss, inoffiziell und gedanklich sollen wir sie aber besser um 40 Jahre zurückdrehen.

Wettermässig ist es weiterhin nur schön und tagsüber sehr heiss, während es nachts bis 10 Grad abkühlen kann. Wir sind gespannt, was uns morgen alles erwartet!

Ergänzung: Wie immer waren die abgegebenen Unterlagen ausführlich und fundiert abgefasst. Man kann unter dem *Official Bulletin No. 6* schon gut die ersten x-fach abgestempelten Papiere sehen.



Die Perspektive ist bei dieser Aufnahme und Belichtung um die Bauchgegend etwas ungünstig, zudem hat der Durchzug in der Hotelhalle mein Hemd etwas aufgebläht ...

20.02.2015 - Von Mae Sot nach Mawlamyine - 155 km (Grenzübertritt nach Burma)

Allen Unkenrufen zum Trotz klappte der Grenzübergang bestens und speditiv! Überall waren spezielle Spuren für uns eingerichtet und wir wurden überall vorbei gewinkt und durchgeschleust. Der Ausländerschalter schien tatsächlich nur für uns offen zu sein, resp. war ziemlich improvisiert. Bei der Ausreise aus Thailand wurden wir alle nochmals fotografiert, keiner wusste, warum. Auch die Daten der Fahrzeuge wurden nochmals aufs Genaueste mit den Papieren verglichen. Bei der Einreise in Burma wurde nur das Visum geprüft und abgestempelt, die sorgfältig vorbereiteten Papiere der Fahrzeuge haben niemanden interessiert. Wir erhielten lediglich einen temporären Führerausweis, ein temporäres Nummernschild sowie einen Versicherungsnachweis. Alles in burmesischer Schrift, für uns nicht ansatzweise entzifferbar. Ebenso wurden wir informiert, dass die Verkehrszeichen (wir haben zwar noch keine gesehen) einem internationalen Wiener-Abkommen aus dem Jahre 1968 entsprechen würden und dass man innerorts nur 48 km/h und ausserorts 80 km/h, aber immer rechts fahren dürfe/müsse. Die Angabe der Ausserorts-Maximalgeschwindigkeit war bis jetzt völlig unnötig, denn nur Kamikazefahrer und Selbstmörder fahren mehr als 60 km/h. Die Strassen waren zwar durchwegs geteert, der Teer wurde aber vermutlich kurz nach dem Untergang des römischen Reiches mit Pflasterkellen aufgetragen und man kann das ganze sehr wohlwollend als 'Schlagloch-Holper-Schüttelpisten' bezeichnen. Für die Einheimischen ist das kein Problem, denn sie haben entweder gut gefederte Mopeds oder dann irgendwelche vierrädrige Lastkarren, die kaum 20 km/h erreichen.

Leider konnten wir heute Morgen tatsächlich nicht die berühmte 44 km lange gebirgige Einbahnstrecke befahren, sondern mussten die frisch geteerte und noch nicht mit Markierungen versehende Talstrasse benutzen. Diese war sehr verkehrsarm, genau genommen waren unsere Rallyefahrzeuge so gut wie die einzigen Benutzer. Wir gehörten zum ersten Konvoi von 10 Fahrzeugen, welche die Strecke befahren durfte. Schon nach rund 15 Kilometer war der Strassenausbau zu Ende und die Piste wurde teerlos und sandig. Brücken waren zwar schon gebaut, aber nicht angeschlossen, so dass wir einige wenig Wasser führende Flussbeete durchfahren mussten. Nach weiteren 15 km wurden wir von einem wild gestikulierenden Einheimischen aufgehalten, den wir natürlich nicht verstanden. Doch bald wussten wir warum: Die Strasse war einfach plötzlich zu Ende und der Anschluss an die alte Hauptstrasse war noch nicht gemacht und die Böschung dazwischen für unsere Fahrzeuge unüberwindbar. Also kehrten alle um und unter kundiger Führung des gestikulierenden Einheimischen gelangten wir dann doch noch auf die Hauptstrasse (und später ins 100 km entfernte Hotel in Mawlamyine).

Alle Eindrücke sind überwältigend und neu für uns und ich könnte jetzt schon stundenlang schreiben. Gerade hat wieder eine burmesische Volkstanztruppe mit einer Vorführung begonnen, welche wir anschauen wollen. Also ist jetzt Schluss mit Schreiben!



Ergänzung: Links ist die burmesische Grenzstation zusehen. Überall wo es eine wartende Menge hatte, wurden wir vorbeigeschleust.

Unten sieht man, dass die Brücke zwar gebaut, aber noch nicht fertig angeschlossen war. Also musste die Strasse verlassen werden ...



... und über eine provisorische Zufahrt mit Wasserdurchquerung gelangten wir auf die andere Seite ...



... bis dann die Strasse definitiv zu Ende war und wir umkehren mussten.



Abends der Blick vom Hotel aufs Meer



21.02.2015 - Von Mawlamyine nach Nay Pyi Taw - 455 km

Heute fand keine einzige Sonderprüfung statt, sondern wir mussten ca. 450 km runterspulen. Rund 250 km waren auf der recht gut befahrbaren Hauptstrasse AH1 und der Rest auf einer Autobahn zu absolvieren. Die Hauptstrasse führte alle paar Kilometer durch ein Strassendorf, welche ausnahmslos nur so von Leben sprühten! Überall war irgendeine Form von Markt anzutreffen, es gab immer etwas zu diskutieren und gestikulieren. Normale Personenwagen waren so gut wie keine anzutreffen, dafür jede Art von Ochsenkarren, Zwei- und Dreiräder. Alles was irgendwelche Beine, Achsen, Ladefläche und/oder Motor hatte, lief/fuhr kreuz und quer auf und über die Strassen. Ein System war nicht zu erkennen, von überall kamen sie her und überall gingen sie hin. Im Gegensatz zu Thailand wurde ständig gehupt und gedrängelt und trotzdem lief alles verhältnismässig ruhig ab, denn nie kam ein Gefühl von Hektik auf. Wenn man genügend aufpasste, konnte man (fast) alle Reaktionen der anderen Verkehrsteilnehmer irgendwie voraussehen. Etwas gewöhnungsbedürftig war der Gebrauch des linken Blinkers. Einerseits wurde er gesetzt, wenn man links abbiegen wollte, andererseits aber auch, wenn der Vordermann signalisieren wollte, dass man ihn gefahrlos überholen konnte. Wir haben uns aber schnell an diese Regeln gewöhnt und kamen bald gut und zügig voran.

Auf der Autobahn war es genau umgekehrt. Diese war zwar immer 4-spurig, mit einem 6 Meter breiten Mittelstreifen versehen, betoniert, aber fast vollständig leer. Unser Rallye-Tross hat da richtig Leben in die Bude gebracht! Wir fuhren gemessene 16 Kilometer, bis uns ein anderes Fahrzeug entgegen kam oder überholte. Andererseits konnte es gut sein, dass am Ende einer unübersichtlichen Kurve ohne jegliche Warnsignalisation ein defekter Lastwagen auf der Überholspur stand und der Fahrer in einer Hängematte - aufgehängt zwischen der hinteren Stosstange und Hinterachse - vor sich hin döste. Vermutlich wartete er auf Ersatzteile ...

Alles in allem ein erlebnisreicher Tag, der uns einen abwechslungsreichen und ergiebigen Einblick in die Vielfalt der Gesellschaft und Kultur von Burma gegeben hat. 'Isabella' läuft im Gegensatz zu diversen anderen Fahrzeugen weiterhin problemlos und wir sind guten Mutes, gesund und pannenfrei am Ziel anzukommen. Nur noch drei Etappen stehen auf dem Programm, es geht alles wieder einmal viel zu schnell vorüber!





Bist Du im Strassenverkehr schon einmal einem Elefanten mit Hupe begegnet? Nein?

Nichts scheint unmöglich in Burma!

22.02.2015 - Von Nay Pyi Taw nach Inle Lake - 273 km

Burma, das Land der Gegensätze! Gestartet sind wir in der Retortenstadt Nay Pyi Taw, wo alle Ministerien von Burma untergebracht sind und rein planwirtschaftlich aufgebaut ist. Alles ist übertrieben, alle Regierungsbauten und vor allem die Strassen. In Zentrums- und Regierungssitznähe ist die Strasse zwanzig (20!) einzeln eingezeichnete Spuren breit und sonst zwischen acht und zwölf Spuren. Aber die Strassen sind frei von jeglichem Verkehr und gesäumt von gepflegten Grünanlagen. Die einzigen sichtbaren Fahrzeuge sind die Bewässerungsfahrzeuge und die einzigen Menschen sind die Gärtner, welche diese Grünanlagen pflegen. Sonst ist einfach alles leer! Kaum ist man ausserhalb der Stadt, so wechselt das Strassenbild komplett. Die achtpurige Strasse wechselt abrupt und so gut wie signalisationslos auf zwei Spuren und später auf eine Spur, auf der ein Kreuzen nicht mehr möglich ist. Das macht allerdings nichts, denn es hat ja keinen Verkehr. Selten kommt ein Moped entgegen oder Bauern, welche zu Fuss unterwegs sind. Nach rund 20 km auf mehr oder weniger einer Fahrspur (mal betoniert, mal Schotter/Sand) bogen wir wieder in die schon frühere beschriebene stark befahrene AH1 ein und gelangten später via eine Gebirgsstrecke gegen 14:30 Uhr in unser nächstes Hotel am Inle Lake, welcher sich auf einem riesigen Hochplateau auf rund 900 M.ü.M. befindet.

Um 15:30 Uhr starteten wir zu einer Bootsfahrt über den 20 km langen See. Mit Weidling ähnlichen 10 Meter langen Booten, welche maximal 5 Personen transportieren durften und mit einem überdimensionierten 'Stabmixer' als Antrieb ging's in flottem Tempo über den See und wir besuchten ein Fischerdorf, wo alle Häuser auf Stelzen im Wasser standen. Natürlich durften auch das Vorführen von diversem Handwerk und der obligate Schlussbesuch im Laden nicht fehlen. In dieser Hinsicht können die Burmesen mit der Moderne problemlos mithalten, sogar Kreditkartenzahlung (Mastercard und Visa) war möglich, was sonst in Burma so gut wie gar nicht verbreitet ist. Alles in allem war dieser zweieinhalbstündige Ausflug ein eindrückliches Erlebnis, zumal auch das Wetter und die Temperaturen optimal mitgespielt haben. Einmal mehr ein Tag, von dessen Erinnerungen wir noch lange zehren werden.

Ergänzung: Begonnen hat es ‚bescheiden‘ mit 4 Spuren pro Fahrtrichtung. Ausser den Landschaftsgärtnern



und den anderen Rallye-Teilnehmern waren keine anderen Personen anzutreffen.

Uns wurde geraten, jeweils auf der dritten Spur zu fahren (in Burma ist Rechtsverkehr). Warum, wissen wir bis heute noch nicht.

Bald waren es dann zwanzig Spuren ...



Vorbei am im Dunst liegenden offiziellen Regierungssitz



Dann wurde es plötzlich steiler und schmaler ... (aber auch sonniger)



... noch schmaler ...





bis es dann fast ansatzlos in eine Naturstrasse überging

Mit etwas gutem Willen (oder entsprechend eingestellten Dokumenten-Zoom) kann man in der Ferne den Start der nächsten Sonderprüfung sehen (weisser Punkt).

Auf dieser Strasse hat's bei der Son-

derprüfung wieder mal so richtig ‚gfüget‘ (sofern man die ganz wenigen aber tiefen Wasserquerungen nicht zwischen den Rädern hatte) und Irene hatte ihre helle Freude daran. Zum Glück hat sie nicht alles gesehen!



Inle Lake: Immer 5 Personen passten in so ein Boot und da die Wasseroberfläche vom Wind etwas aufgewühlt war, blieb man nicht sehr lange trocken.



Ein Fischer bei seiner täglichen Arbeit



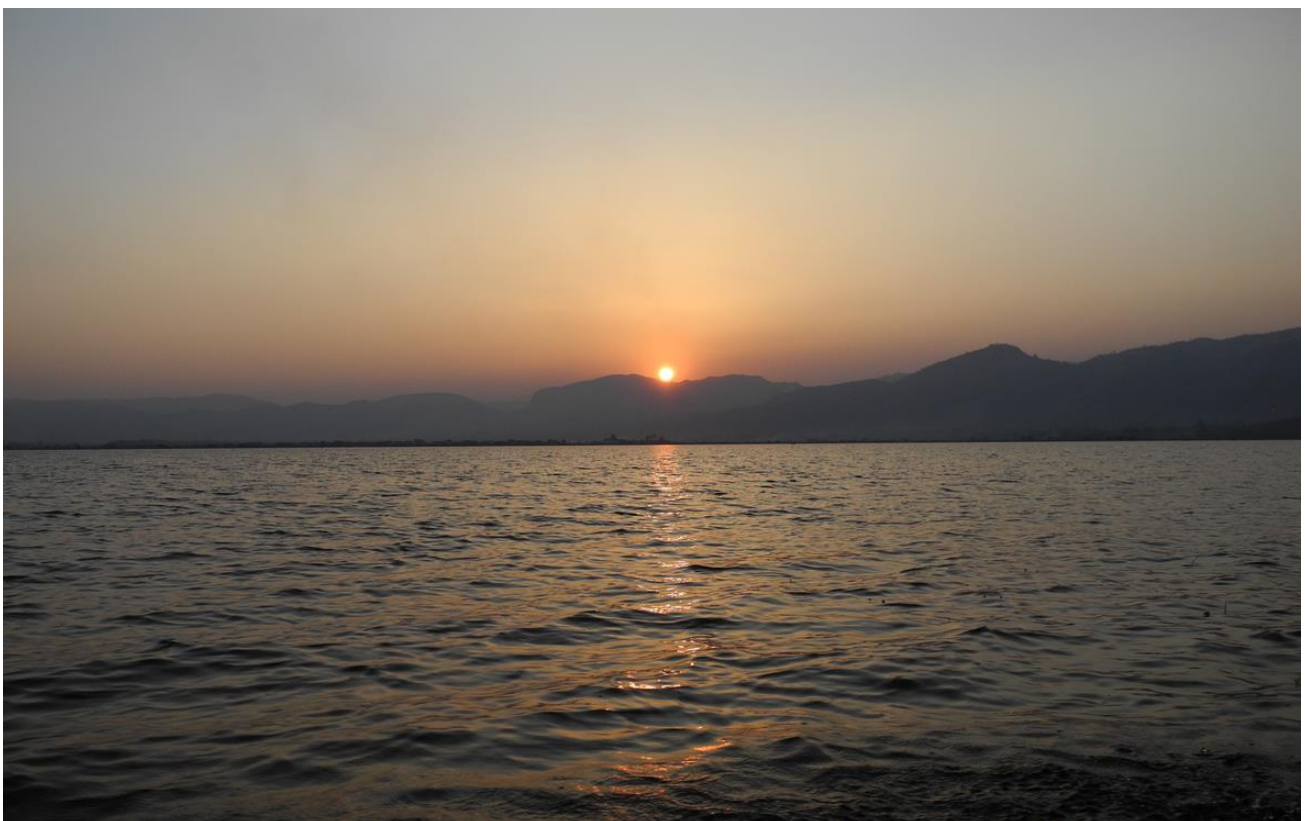
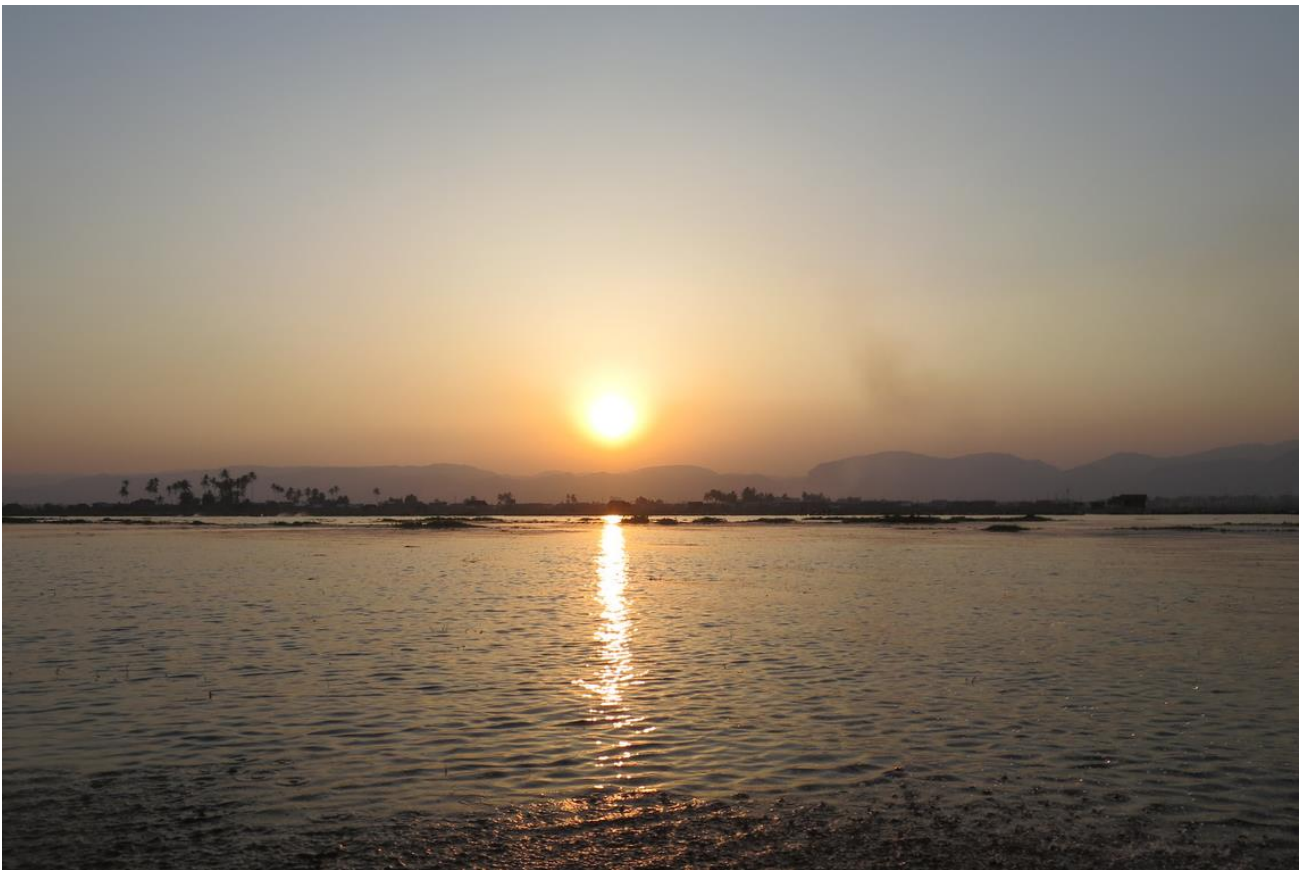
Alle Häuser waren auf Pfählen gebaut und waren komplett von Wasser und schwimmenden Gärten umgeben. Der Zugang war nur mit Booten möglich.



Der obligate Besuch im Kunsthandwerk-Museum (so machte es uns zumindest den Eindruck)



Einige Impressionen von der Rückfahrt:



23.02.2015 - Von Inle Lake nach Mandalay - 251 km

Heute Morgen war als erstes ein Radwechsel angesagt, denn der Reifen vorne rechts hatte auf der äusseren Hälfte kein Profil mehr und ich wollte dieses Vorderrad mit dem Hinterrad tauschen, weil dort die Abnutzung in den Kurven deutlich kleiner ist. Kaum hatte ich mein Werkzeug ausgepackt, waren schon drei Burmesen zur Stelle, welche mir unbedingt helfen wollten. Ich liess sie gewähren und 15 Minuten später waren die Räder getauscht. Sicherheitshalber und zum Glück habe ich dann nochmals die Radmuttern kontrolliert, pro Rad war eine Mutter gar nicht und die anderen zu wenig angezogen. Die drei Burmesen brachten zusammen nur wenig mehr Kilos auf die Waage als ich, weshalb ihnen beim Anziehen der Radmuttern mit dem verhältnismässig kleinen Schlüssel schnell der Schnauf ausging. Sichtlich beeindruckt applaudierten sie meinen Mutteranziehungskünsten und vergassen dabei fast, das dargebotene Trinkgeld anzunehmen.

Die Etappe nach Mandalay war landschaftlich einmalig, wenn auch recht gebirgig und kurvig. Mehrheitlich bewegten wir uns zwischen 1'100 und 1'500 M.ü.M. und erst am Schluss ging's dann wieder auf rund 150 Meter runter. Ansonsten verlief die Fahrt problemlos und auf eigener Achse, während jetzt bereits mindestens vier Teams mit je einem Taxi der Rallye folgen.

Unterwegs wurden wir immer wieder vom burmesischen Staatsfernsehen gefilmt und fotografiert und auch bei der Ankunft am Hotel waren wir ein begehrtes Film- und Fotoobjekt. Vermutlich lag das aber daran, weil 'Isabella' auf dem einen vorderen Kotflügel die Schweizer Fahne und auf dem anderen die Fahne von Myanmar gehisst hat.

Beim Aussteigen machte uns ein Zuschauer auf eine im Reifen 'montierte' Schraube aufmerksam. Und tatsächlich: Kaum hatte ich die Schraube herausgedreht, entwich auch schon zischend die Luft. Also war ein weiterer Reifenwechsel angesagt, zum Glück habe ich zwei komplette Ersatzräder dabei. Mindestens zehn Burmeser wollten mir zur Hand gehen, doch diesmal blieb ich standhaft und wechselte das Rad selber. Sollte jemand, der diese Zeilen liest, das burmesische Staatsfernsehen empfangen, kann er die Aktion wahrscheinlich dort mit lokalem Kommentar nachverfolgen. Es würde mich dann interessieren, wie der Spruch: *Die Bewegungen waren schon richtig, nur etwas langsam*, auf burmesisch tönt. Sonst läuft 'Isabella' nach wie vor einwandfrei, lediglich eine der beiden Hupen ist defekt, was bei diesem regen Gebrauch auch kein Wunder ist.

Morgen starten wir zur letzten für die Wertung zählende Etappe von Mandalay nach Bagan, wo wir ab 15:00 Uhr im Rahmen eines Volksfestes empfangen werden und am Abend das Schlusssessen mit der Preisverteilung stattfinden wird.



Ergänzung: Zur Erinnerung: Ich wollte nur das rechte Vorderrad mit dem rechten Hinterrad tauschen.

Man könnte meinen, 'Isabella' hätte ein gröberes Problem.

24.02.2015 - Von Mandalay nach Bagan - 237 km (Ende der Wertung)

Wir sind gesund und pannenfrei am Ziel angekommen! Jetzt wird gefeiert, Details folgen (vielleicht) später oder dann morgen.



Ergänzung: Hier mussten wir durch, was wir auch problemlos im ersten Anlauf geschafft haben.

Weiter ging es dann zum Hotel, wo ein grosses Empfangskomitee und der erste Champagner wartete



Preisverteilung zum Ersten: Die drei ersten Plätze der ältesten Kategorie (die Fahrzeuge sind gemeint).



Preisverteilung zum Zweiten: Die drei ersten Plätze der Kategorie *Nachkriegsfahrzeuge*. Das Paar in der Mitte hat die Wertung mit einer (1) Sekunde Vorsprung vor dem Team links gewonnen (nach ca. 25 Sonderprüfungen).

Der Herr ganz links ist jetzt 83 Jahre alt, hat schon 5 Mal Peking-Paris gefahren und mindestens 3 Mal gewonnen.

2016 will er Peking-Paris nochmals fahren und – wie er selber sagt – vermutlich zum letzten Mal.



25.02.2015 - Von Bagan nach Yangon - 628 km (Transit ohne Wertung)

Gestern Nacht hat es nach der Preisverteilung nicht mehr für eine Vervollständigung des Berichts gereicht. Aber der Grund lag nicht dort, wo jetzt einige denken, hätte er gelegen, sondern wir hatten schon im Vorfeld der Rallye eine Heissluftballonfahrt über die Tempel und Pagoden von Bagan gebucht. Das bedeutete, dass wir bereits um 04:30 Uhr aufstehen mussten! Diese Ballonfahrt war ein unvergessliches Erlebnis, welches ich dann im ausführlichen Bericht näher beschreiben werde.

Der letzte Rallyetag war von der Sonderprüfung her unser Bester. Auf 7.5 km sandig-erdig-steiniger und vor allem flacher Piste konnten wir nochmals aus dem Vollen schöpfen. Wir mussten einen Schnitt von 55 km/h halten und das wurde sowohl als Zwischenzeit wie als Schlusszeit gemessen. Und obwohl wir wegen einer Kuhherde kurz anhalten mussten, reichte es auf der Tagesrangliste zum 7. Schlussrang und das nur mit 4 Sekunden Abweichung von der Normzeit. Wir haben dabei fast alle Cracks 'abgetrocknet'. Eigentlich könnte die Rallye jetzt beginnen!

An der Preisverteilung wurden diverse Preise (beschriftete Salatschüsseln) verteilt, wir haben aber unsere anerzogene Höflichkeit und Zurückhaltung nicht vergessen und anderen den Vortritt gelassen. In der Gesamtwertung lagen die Plätze 1 und 2 genau 1 Sekunde auseinander und das bei mehr als 25 Sonderprüfungen!

Die heutige Etappe war eine reine Überführungsetappe von 628 km. Kurz nach der Rückkehr von der Ballonfahrt fuhren wir nach 09:30 Uhr ab und spulten diese Kilometer bei grosser Hitze ab. Am Schluss mussten wir noch Yangon im Feierabendverkehr durchqueren. Glücklicherweise wurden wir in diversen Konvois mit Hilfe der Polizei und Blaulicht durchgeschleust, ansonsten wir wohl noch um Mitternacht im Verkehrsgewühl stecken würden.

Morgen geben wir unsere 'Isabella' ab und am Nachmittag geht es zurück Richtung Heimat (via Singapur). Schade, ist die Rallye schon fertig, aber wir freuen uns beide auf die Rückkehr!

Ergänzung: Noch im Dunkeln wurden 20 Ballone vorbereitet und mit den ersten Sonnenstrahlen ging es los!



Es war einfach ein einmaliges Erlebnis und ist mit Worten und Bildern kaum beschreibbar.





Die Rangliste von der letzten Sonderprüfung wollen wir euch natürlich keinesfalls vorenthalten. Die *Burmese Savanna* wird uns in bester Erinnerung bleiben, zumal der erreichte Schlussrang auf dieser Sonderprüfung genau unserer Fahrzeugnummer entsprach. Es gab dafür zwar keinen Extrapreis, aber das soll uns zuerst einmal ein nachmachen!

Reg. RS24.1 - Burmese Savanna		R124.1A		
Ideal Time(s) for All Cars >>		2:22	5:58	
Num		(time) Error	(time) Error	
31	Illien / Illien - Citroen 11B	2:22 +0:00	5:56 -0:02	
50	Sommer / Sommer - VW Karmann Ghia	2:24 +0:02	5:58 +0:00	
62	Tromans / Russell - Datsun 240Z	2:22 +0:00	6:00 +0:02	
64	Lovett / Lovett - Porsche 911	2:23 +0:01	5:57 -0:01	
18	Day / Doyle - Chevrolet Coupe	2:22 +0:00	5:55 -0:03	
65	Gold / Parsons - Porsche 911	2:21 -0:01	5:56 -0:02	
7	Dubs / Dubs - Rockne Six 75	2:25 +0:03	5:59 +0:01	
15	Butler / Machell - Chevrolet Coupe	2:25 +0:03	5:57 -0:01	
17	Garratt / Brown - Chevrolet Fangio Coupe	2:22 +0:00	5:54 -0:04	
34	Tomlin / Tomlin - Ford Coupe	2:21 -0:01	5:55 -0:03	
36	Lansing / Lansing - Mercedes 219 Ponton	2:26 +0:04	5:58 +0:00	
41	Ley / Manders - Mercedes 220S Ponton	2:19 -0:03	5:59 +0:01	
46	Pohl / Pohl - Daimler Benz 300SE	2:23 +0:01	5:55 -0:03	
56	Bois / Colman - Volvo Amazon	2:21 -0:01	5:55 -0:03	
66	Crown / Bryson - Leyland P76	2:24 +0:02	5:56 -0:02	
70	Van Cauwenberge / De Landtsheer - Toyota Landcruiser	2:23 +0:01	5:55 -0:03	
10	Kirkham / Kirkham - Ford Model A	2:21 -0:01	5:54 -0:04	
52	Merryweather / Merryweather - Mercedes 300SE	2:22 +0:00	5:53 -0:05	
61	Todd / Todd - Volvo 122S	2:19 -0:03	5:56 -0:02	
67	Staples / Layzell - Volkswagen Beetle	2:23 +0:01	5:54 -0:04	
68	Garnsworthy / Teasdale - Ford Mustang	2:25 +0:03	5:56 -0:02	
69	de Groen / de Lespinasse - Mercedes Benz 219	2:25 +0:03	6:00 +0:02	
4	Egli / Aimes - Lagonda M45 Tourer	2:25 +0:03	5:55 -0:03	
6	Pollet / De Groot - Bentley Special Speed 8	2:19 -0:03	5:54 -0:04	
8	Friedrichs / Friedrichs - Alvis Speed 20	2:22 +0:00	5:51 -0:07	
24	Rolner / Rolner - Bentley 4½ Le Mans	2:28 +0:06	5:57 -0:01	
33	Rich / Rich III - Chevrolet Bel Air	2:20 -0:02	5:53 -0:05	
38	Pryor / Stockwell - Volvo PV544	2:20 -0:02	5:53 -0:05	
16	Shields / Herbstman - Chevrolet Coupe	2:27 +0:05	5:55 -0:03	
20	Van Loon / Torfs - Bentley Derby 3½	2:23 +0:01	5:51 -0:07	
30	Roberts / Roberts - Sunbeam Alpine	2:23 +0:01	6:06 +0:08	
43	Pohl / Pohl - Mercedes 220SEb	2:28 +0:06	6:01 +0:03	
58	Saxena / Saxena - Datsun 240Z	2:19 -0:03	5:52 -0:06	
9	Anderson / Dobrzensky - Ford Model A Cab.	2:28 +0:06	5:51 -0:07	
23	Rollinger / Hengesch - Bentley 4½	2:34 +0:12	5:59 +0:01	
40	Spadini / Spadini - Jaguar Mk1	2:34 +0:12	5:57 -0:01	
26	Wilkinson / Wilkinson - Alvis SA	2:13 -0:09	5:53 -0:05	
39	Clarke / Clarke - Ford Coupe V8	2:15 -0:07	5:51 -0:07	
37	Wilson / Wilson - Volvo PV544	2:13 -0:09	5:51 -0:07	
12	Greenhalgh / Cartledge - Alvis 4.3 Tourer	2:21 -0:01	6:15 +0:17	
49	Buchanan / Schneiders - Ford Mustang	2:18 -0:04	5:44 -0:14	
19	Meier / Meier - Packard Convertible	2:28 +0:06	6:13 +0:15	
29	Wade / Evans - Ford Crestline	2:29 +0:07	6:17 +0:19	
47	Peil / Peil - Mercedes 230 SL	2:37 +0:15	6:15 +0:17	
28	Weston / Boadle - Bentley MKVI Special	2:45 +0:23	6:08 +0:10	
1	Ayre / Ayre - Itala 40	2:19 -0:03	6:36 +0:38	
42	Anfindsen / Treeter - Chevrolet Impala	2:47 +0:25	6:27 +0:29	
5	Anderson / Anderson - Ford Model A	2:47 +0:25	6:31 +0:33	
2	Beerens / Mertens - Rolls Royce Silver Ghost	2:50 +0:28	6:53 +0:55	
54	Worth / Worth - Volvo Amazon			
22	Wilkinson / Wilkinson - Volvo Amazon			

26.02.2015 - Fahrzeug verschiffen und Heimreise via Singapur

Wir sind schon früh aufgewacht, offenbar haben wir noch nicht ganz in den 'Normalmodus' zurückgefunden. Um 09:00 Uhr ging es bereits wieder im Konvoi Richtung Lagerhaus der Firma CARS am Meer los. Die ganze Fahrzeugabgabe ging sehr speditiv und ohne administrative Handstände vor sich, so dass wir um 10:00 Uhr bereits wieder im Hotel zurück waren.

Ein gutes Gefühl zu wissen, dass 'Isabella', abgesehen vom Radnabenbruch (dessen Ursache wohl noch von der Rallye Peking-Paris her stammt) langstreckentauglich, zuverlässig und vor allem auch komfortabel gefahren werden kann. Ausser dem Defekt der Hupe kamen keine weiteren Unstimmigkeiten dazu, der Benzinverbrauch lag im Durchschnitt bei knapp über 20 Liter pro 100 km und auch der Ölverbrauch hält sich mit ca. 0.4 Liter pro 100 km sehr in Grenzen (ist stark abhängig vom Streckenprofil). Die Motorenleistung ist nicht überragend, harmonisiert aber bestens mit der Getriebe- und Achsenübersetzung. Bei jedem Gefälle und jeder Steigung steht ein Gang in der optimalen Tourenzahl zur Verfügung. Dass es in Steigungen manchmal knapp wurde, war zwar Tatsache, kam aber auf 8'500 km nur an drei Stellen vor. Notfalls hätte ich rückwärts hochfahren müssen, da der Rückwärtsgang nochmals stärker untersetzt ist

Zu Hause werde ich 'Isabella' nochmals ausgiebig zerlegen und versuchen, die wichtigsten Antriebs- und Aufhängungsteile röntgen zu lassen. Anders lassen sich drohende Ermüdungsbrüche nicht feststellen. Dazu habe ich nur noch 1 Jahr Zeit, denn das Verschiffen für die nächste Rallye Peking-Paris ist schon Anfang März 2016!

Jetzt ruhen wir uns noch etwas aus, bevor wir dann um 16:00 Uhr Ortszeit Richtung Singapur abheben.

Ergänzung: Ist schon wieder etwas ein anderes Gefühl, von jemandem gefahren zu werden und nicht mehr selber am Steuer zu sitzen. Natürlich haben wir uns auf die Rückkehr nach Hause gefreut, aber ein wenig Wehmut war beim Abschied schon auch dabei, insbesondere weil wir viele lebenswürdige und grossartige Menschen kennen gelernt haben. Schön zu wissen, dass wir mit einigen in Kontakt bleiben und andere an einer nächsten Rallye treffen werden!



27.02.2015 - Ankunft um 07:50 in Zürich Kloten

Pünktlich sind wir nach einem angenehmen Flug angekommen und wurden mit Glockengebimmel und Schweizer Fahnen empfangen. Herzlichen Dank allen, die uns abgeholt haben!

Ergänzung: Das war vielleicht ein Empfang: Mit Kuhglocken, Fahnen und Prosecco wurden wir von Margrit und Jacques, Cristina und Fabrizio sowie Michela empfangen. Das hat uns wirklich sehr gefreut!



Danke, liebe Eveline und Gérard!



Nachwort

So schön die Rallye auch war und so unvergesslich unsere Erlebnisse sind, bleibt doch ein etwas bitterer Nachgeschmack zurück. Leider ist es im Laufe der Rallye zu drei grösseren Unfällen – einer davon mit Todesfolge – gekommen, über die wir während der Rallye nicht berichtet haben und auch nicht wollten. Sie sollen jedoch nicht unerwähnt bleiben, denn Freud und Leid liegen hier dermassen nah beieinander, dass sie zur Abrundung des Berichtes einfach erwähnt werden müssen:

Schon am zweiten Tag ist eines der Fahrzeuge in Malaysia im normalen Verkehr von der Strasse abgekommen und hat sich zweimal überschlagen. Das Ehepaar wurde aus dem Fahrzeug geschleudert und trug glücklicherweise keine lebensbedrohlichen Verletzungen davon. Neben Schürfungen waren es vor allem Knochen- und Rippenbrüche. Beim Fahrer hat sich eine Rippe in die Lunge gebohrt, was ihn zu einem längeren Aufenthalt in Singapur zwang und er wegen den Druckverhältnissen im Flugzeug nicht heimfliegen konnte. Seine Ehefrau hatte nebst den körperlichen Verletzungen auch psychisch mit der Verarbeitung des Unfalles zu kämpfen.

Die Ursache des Unfalls ist uns nicht im Detail bekannt, vielleicht war es Ablenkung durch ein anderes Fahrzeug oder vielleicht hat sich der Fahrer noch nicht ganz an den Linksverkehr gewöhnt. Wie wir aber vor wenigen Tagen vernommen haben, sind beide auf gutem Wege der Besserung.

Der zweite Unfall betraf den Besitzer der Endurance Rally Association (ERA) und Direktor der Rallye, Philip Young. Er hatte drei Jahre dafür gekämpft, dass die Rallye mit 70 ausländischen Fahrzeugen zum ersten Mal nach 60 Jahren die Grenze von Thailand nach Burma überqueren durfte und ausgerechnet an dieser Grenze wurde er von einem dreirädrigen Motorrad angefahren und erlitt schwere Kopfverletzungen. Trotz sofortiger Überführung in ein Spital in Bangkok erlangte er das Bewusstsein nicht wieder und verstarb 12 Tage nach Ende der Rallye am 11. März 2015.

Am 22. Februar verunglückte in Burma die mitfahrende Ehefrau eines Teilnehmers schwer und dies auf besonders tragische Weise. Als die beiden in einem offenen Fahrzeug einen Hügel hinauf fuhren, wurde die Frau aus heiterem Himmel von einem grossen Stein direkt ins Gesicht und an der Schulter getroffen. Dem Fahrer und Ehemann passierte gar nichts und auch das Fahrzeug war vollständig unbeschädigt. Die Verletzungen waren sehr schlimm und es dauerte geschlagene 18 Stunden, bis die Frau per Auto in ein spezialisiertes Spital nach Bangkok gebracht werden konnte. Bereits musste die Ehefrau diverse Operationen über sich ergehen lassen, konnte aber inzwischen zurück in ihr Heimatland gebracht werden. Seit ungefähr Ende März – also rund 5 Wochen nach dem Unfall – kann sie wieder selbständig atmen und sich auch ein wenig verständigen, aber nach wie vor muss sie künstlich ernährt werden. Gemäss den Angaben ihres Mannes, welcher für diese Rallye eine Facebook-Seite eingerichtet hat, wird die Rekonvaleszenz sicher ein Jahr dauern und ob Spätfolgen zurück bleiben, ist bis heute nicht klar.

Wie wir später erfuhren, wurde der Stein vermutlich als Folge einer in der Nähe der Strasse stattgefundenen Sprengung weggeschleudert und hat einfach den schlechtmöglichsten Weg erwischt.

Abgesehen von diesen schweren Unfällen gab es auf den Sonderprüfungen recht viel verknittertes Blech und Aufhängungsbrüche, jedoch glücklicherweise immer ohne Personenschäden.

Die 70 Rallye- und 15 Begleitfahrzeuge haben während der Rallye mehr als 700'000 km zurückgelegt. Ich kenne die statistischen Daten zu wenig, aber vermutlich handelt es sich dabei nicht um eine überproportionale Häufung der Unfälle. Trotzdem ist jeder Einzelfall einfach nur tragisch und zeigt auf, wie schnell etwas passieren kann, sei es zu Hause in der gewohnten Umgebung oder irgendwo in fernen Ländern.

Und trotzdem soll man ob solcher Erlebnisse nicht den Kopf hängen lassen sondern versuchen, nach vorne zu schauen und die Herausforderungen anzunehmen. Bestes Beispiel ist für mich die vom Steinschlag getroffene Ehefrau, welche – kaum konnte sie wieder sprechen – sagte, dass sie den Rest der Rallye nach ihrer Gesundung auch noch fahren wolle!

Irene und ich sind froh und dankbar, dass wir gesund und munter nach Hause zurückkehren durften. Im Nachhinein war das abgebrochene Rad ein Klacks, der zwar etwas für Aufregung sorgte, aber in Anbetracht wirklicher Probleme vernachlässigbar war.

Wir sind auch dankbar dafür, dass wir diese 4 Wochen beide zusammen in Frieden und guter Stimmung verbringen konnten und die Rallye als Team ohne grössere Pulsschwankungen gemeistert haben. Wir mussten mehrfach feststellen, dass das gar nicht selbstverständlich ist und es gab einige ungeplante Besatzungswechsel.

Nun sind gut 5 Wochen seit unserer Rückkehr vergangen, alle Fotos sortiert und die Berichte geschrieben. ‚Isabella‘ ist noch nicht zu Hause und doch startet die nächste Rallye bald. Im Mai gehen Irene und ich mit dem Ford Mustang 12 Tage auf die Korsika-Rallye. So schön diese auch ist (ich gehe schon zum 6. Mal und hoffentlich nicht zum letzten Mal hin), wächst jedoch die Wehmut nach einer nächsten Rallye fernab der üblichen Zivilisation. Im Jahre 2016 fahren Röbi Huber und ich nochmals von Peking nach Paris und - wenn alles klappt - im Jahre 2017 von Peking nach Mumbai über das Himalaya-Gebirge.

Mal schauen, wie lange es geht, bis Irene genügend vom Fernweh geplagt und der Abenteuerlust gepackt wird ...

Irene und Manuel / Ende März 2015