

Unser Steppenwolf

Mercedes-Benz 300 GD Station



Technische Daten:

Typ/Modell	MB 300 GD Station Baumuster 460.333, wem das was sagt.
Baujahr	1984
Motor	5 Zylinder Reihen-Diesel-Motor mit 3 Liter Hubraum. Leistung, 88PS/65Kw besonders geeignet im Sand, denn bei niedriger Drehzahl (2400U/min) entwickelt er ein hohes Drehmoment (172Nm)
Fahrwerk	Das Fahrgestell mit Leiterrahmen, vorne und hinten Starrachsen aber mit Schraubenfedern, ist der 300 GD noch ein richtiger Geländewagen.
Kraftübertragung	Über ein 4-Gang-Getriebe und ein Verteilergetriebe wird die Hinterachse permanent und Allrad auch während der Fahrt zugeschaltet. Vorder- und Hinterachse können vom Fahrerplatz mechanisch gesperrt werden. Ebenfalls ist eine Gelände-Untersetzung zuschaltbar. So konnten wir steilste Sand-Dünen erklimmen.
Dimensionen	Länge 4,4m, Breite 1,7m, Höhe 1,95m ohne Dachträger, das zulässige Gesamtgewicht ist 2,8t

Lebenslauf:

1984 - 1996 war er ein Firmenfahrzeug einer Fahrrad-Werkstatt
1996 - 2008 war er ein treuer Begleiter unserer Abenteuer in Tunesien, Jemen und Mali
Ab 2008 ging er in den Besitz eines malischen Offizier aus Bamako, über.

Wir haben mit unserem Steppenwolf und der ganzen Familie, solche schwer zugängliche und interessante Orte bereisen, wie:

In Tunesien

Tunis, Cathago, Bizerte, Tabarka, Kap Bon, Bordj Cedria, Kairouan, Sfax, El Djem, Insel Kerkenna, Insel Djerba, Chott el Djerid, Oase Gafsa, Touzeur, Oase Nefta, der Film-Schauplatz für StarWars, Oase Kzar Guilane, Oase Douz, Tataouine, das Sperrgebiet (Südzipfel).

Auf Sizilien

Marsala, Capo San Marco, Catania, Etna, Messina, San Stefano, Palermo, Santo Stefano di Camastra

In Libyen

Sabratha, Tripolis, Sabah, Waw al Namus, Al Hufrah ash Sharqiyah, Jabal Akkakus, Hamadat Tinghert, Oase Ghadames, Misrata, Surt, Bengasi, Tobruk, Adschdabiya.

Im Jemen

Sanaa, Hadda, Kaukaban, Tail, Aden, Bab el Mandab, Mokka, al-Hudaida, Insel Kamaran, Marib, Schibam (Manhattan der Wüste), Wadi Matendous, Al Mukalla, Insel Sokotra.

In Mali

Bamako, Koulioro, Segou, Bapho, Markala, Camp Sénankou, Djenne, Sévaré, Mopti, Bandiagara, Dogon-Land, Bankass, Sélengue, Goldgräberdorf bei Séléfougou, Kathi.

Markante Ereignisse mit unserem Steppenwolf

Die Reise zur Südspitze von Tunesien, wo es keine Wege mehr gibt. Wir hatten uns mit Kraftstoff, Wasser und Lebensmitteln eingedeckt, uns eine Genehmigung zum Befahren des militärischen Sperrgebietes besorgt. Nun muss man sich auf die Technik der Geländewagen verlassen. Es gibt weit und breit keine Werkstatt und erstreckt keine Ersatzteile. Man wird belohnt mit einer atemberaubenden Landschaft. Einsamkeit, Stille und ein Sternenhimmel ohne Lichtverschmutzung und das Gefühl es geschafft zu haben.

Die Libyen-Reise, zum Vulkan Waw al Namus und anschließend ins Akkakus Gebirge. Extrem unwegsames Gelände, Einsamkeit, 100te Km durch vegetationslose Landschaft mit Sand-, Schotter-, Schiefer- und Lavasteinwüsten, hatten wir durchfahren. Wir sind steil bergauf, bis zum Krater auf den Waw al Namus gefahren. Während der Wüsten-Fahrt, bei 54°C Außentemperatur, war im Handfach, die zur Sicherheit mitgebrachte Tränengaskatuse geplatzt. Das Gas verteilte sich explosionsartig im Innenraum des Steppenwolf. STOP, ALLES RAUS, Augen auswaschen. Handschuhfachklappe kaputt und unsere Augen tränten tagelang. Eine Überhitzung des Motors drohte, so mussten wir in der Mittagshitze mit voller Stufe Heizung fahren.

Materialstrapazierende Geländeabschnitte, auch bis zu den, 9000 Jahre alten Felsenmalereien im Akkakus, haben wir durchgestanden. Nur ein Reifen, der zwei mitgeführten Reserveräder, haben wir kaputtgefahren. Glück gehabt!

Im Jemen suchten wir den direkten Weg vom „Leeren Viertel“, (die fast menschenleere Wüste) Rub al-Khali, nordöstlich im Jemen, bis zum indischen Ozean, führt durch ein fast ausgetrocknetes Flußbett (Wadi Matendous). Aber nur fast ausgetrocknet. Viele Passagen mussten mit Wasserdurchfahrten bewältigt werden. Eine Passage überstieg die Wattiefe ein Vielfaches. Wir süppelten mitten im See ab. Das Wasser stieg bis über die Sitzfläche, in den Innenraum. Der Motor saugt Wasser und ging aus. Felix mit seinem Sandbär (Mitsubishi mit Schnorchel am Luftfilter), zog uns aus dem See. Glücklicherweise hatten wir keinen Wasserschlag

am Motor. Philipp und ich haben das Wasser aus den Zylindern gepumpt, Elke und Marc haben die Ausrüstung getrocknet. Am nächsten Tag konnten wir die Reise fortsetzen. Der Innenraum muffelte noch wochenlang. Dann erreichen wir tatsächlich den indischen Ozean.

In Mali waren wir auf dem Weg ins Dogonland, als wir immer wenn wir langsam durch kleine Dörfer fahren, den Geruch von faulen Eiern wahrnahmen. Wir dachten zuerst an die offenen Abwassersysteme der malischen Dorfbevölkerung. Tatsächlich hatte unsere Batterie gekocht. Als auch das letzte Batteriewasser verdunstet war, hatte die Lichtmaschine, mit dem defekten Regler, über 20V in die elektrische Anlage gejagt. Wir mussten alle elektrischen Geräte abschalten (Sicherungen entfernen). Aber ein alter Dieselmotor läuft auch ohne Elektrik. So konnten wir bis Sévare fahren. Dort hat ein Ausbilder eines Berufsausbildungszentrum, unsere Lichtmaschine repariert und wir konnten unsere Reise fortsetzen. In Mopti, die Hafenstadt am Niger, kommen die Salzplatten aus Tombouktou an. Außerdem konnten wir die besondere Kultur des Dogonstammes kennenlernen. Die Reparatur hat auch die Rückreise nach Bamako durchgehalten.

Das Fahrzeug war nicht modifiziert oder umgebaut. Die Ausstattung war noch im Original. Keine Klimaanlage, Kurbelfensterheber und komplett ohne Elektronik. Zu unserer Abenteuerausstattung gehörte unter anderen der Dachträger, ein Dachzelt, ein GPS-Gerät ein CB-Funkgerät und ein selbstgebautes Gestell im Kofferraum, wo viele Utensilien sinnvoll verstaut werden konnten. Wir nannten dieses Gestell „Stapelpaul“ nach dem Erfinder dieser Konstruktion, Paul.

2008 haben wir uns entschlossen unseren Steppenwolf gegen einen VW-Bus T5 Multivan 4Motion zu tauschen. Schweren Herzen haben wir unseren Steppenwolf verkauft.