

Abschied vom Sandbär

Alles hat ein Ende - nur die Wurst hat zwei

01.12.2005

Noch 25 Tage bis zum Abflug nach Deutschland. Dann geht eine Zeit von fast 10 Jahren vorbei. 10 Jahre voller Abenteuer, dem Kennenlernen neuer Welten, dem Überleben in einem ganz anderen Umfeld, fern der Instant-Heiß-Wasser-drauf-und-fertig-Kultur des Deutschen Wirtschaftswunders. Fern des Dosenpfands und der Mülltrennung, fern der Singlesociety und Immer-Lustig-und-Vergnügt-Gesellschaft.

Und nun wieder zurück nach Deutschland. Die Wohnung ist besorgt. erste Kontakte am neuen Wohnort geknüpft. Den neuen Job inspiziert. Etwas anderes als das Kara-Ben-Nemsi Dasein der letzten Jahre. Auch der Umzug ist organisiert, ein 40 Fuß Container organisiert und alles aufgeführt und annonciert, was nicht mehr mit nach Deutschland soll. So auch der "Sandbär"... Abschied von einem treuen Freund.



Der Sandbär- 2000 in Tunesien und 2005 im Jemen

Der **Mitsubishi 2500 Turbo** diente mir seit Juni 1996, nachdem er zuvor in Diensten eines Tierarztes und eines Tischlereibesitzers stand.

Im Mai 1996 erworben und mit Zollkennzeichen am 15.06.1996 nach Tunesien ausgeführt ließ er mich nach fast 30.000 km eigentlich nie im Stich.

1997 wurde er etwas wüst aufgewopert und auf dicke Walzen gestellt. Das sah zwar gut aus, vermittelte aber im Nachhinein eher das Outfit einer Ballerina in Gummistiefeln. Ein Mitsubishi ist auf Grund der Fahrwerksymetrie und des Schwerpunktes eben kein Hummer und wird es auch nie werden. Durch die großen Räder ging der Schwerpunkt gefährlich nach oben und die Verschränkung der Achsen wurde verringert. Auch die ungefederten Massen nahmen erheblich zu.

Irgendwie wurde er dann 1998 auf den Namen Sandbär getauft. Immer wieder grub er sich mit einem kräftigen Brummen, wie Bären das nun mal so machen in den Sand ein

und streckte dann die Nase ganz hoch in den Wind. Typisch Bär, typisch Sandbär. Sollte er dann dennoch mal ein gutes Werk tun, zog er mit seinen kräftigen Pranken auch ab und an einen steckengebliebenen Kollegen aus dem Sand.

Die für Europa konzipierte Fenster-Rauf-und-Runter Elektrik wurde bald gegen was Konventionelles, per Kurbel betreibbares, ausgetauscht.

Nur das Einfache hat Erfolg.

Schnell wurde ein Dachtransportsystem entwickelt, zunächst aus Stahl, dann aus Aluminium. Zuvor etwas delittetantisch am "Kuhfänger" montierte Fernscheinwerfer wechselten auf diesen obersten Rahmen.

Ein Spielzeughorn, lustig anzusehen, jedoch recht leise, wurde gegen zwei Richtstrahl-Bosch-Aufschlaghörner, die ansonsten ihren Dienst beim Roten Kreuz oder der Feuerwehr versehen, ausgetauscht. Unentbehrlich für Afrika.

Die gut instandsetzbare Motor- und Fahrwerktechnik war mit einfachen Mitteln in Stand zu halten. Sogar ich als Abiturient und gläubiger Nichttechniker konnte vieles selbst erledigen, was mir bei meinem Audi A4 jetzt schwerfällt. Trotzdem an dieser Stelle herzlichen Dank an Stefan, dessen Rat und Hilfe waren trotzdem immer unentbehrlich und stets weiterführend.

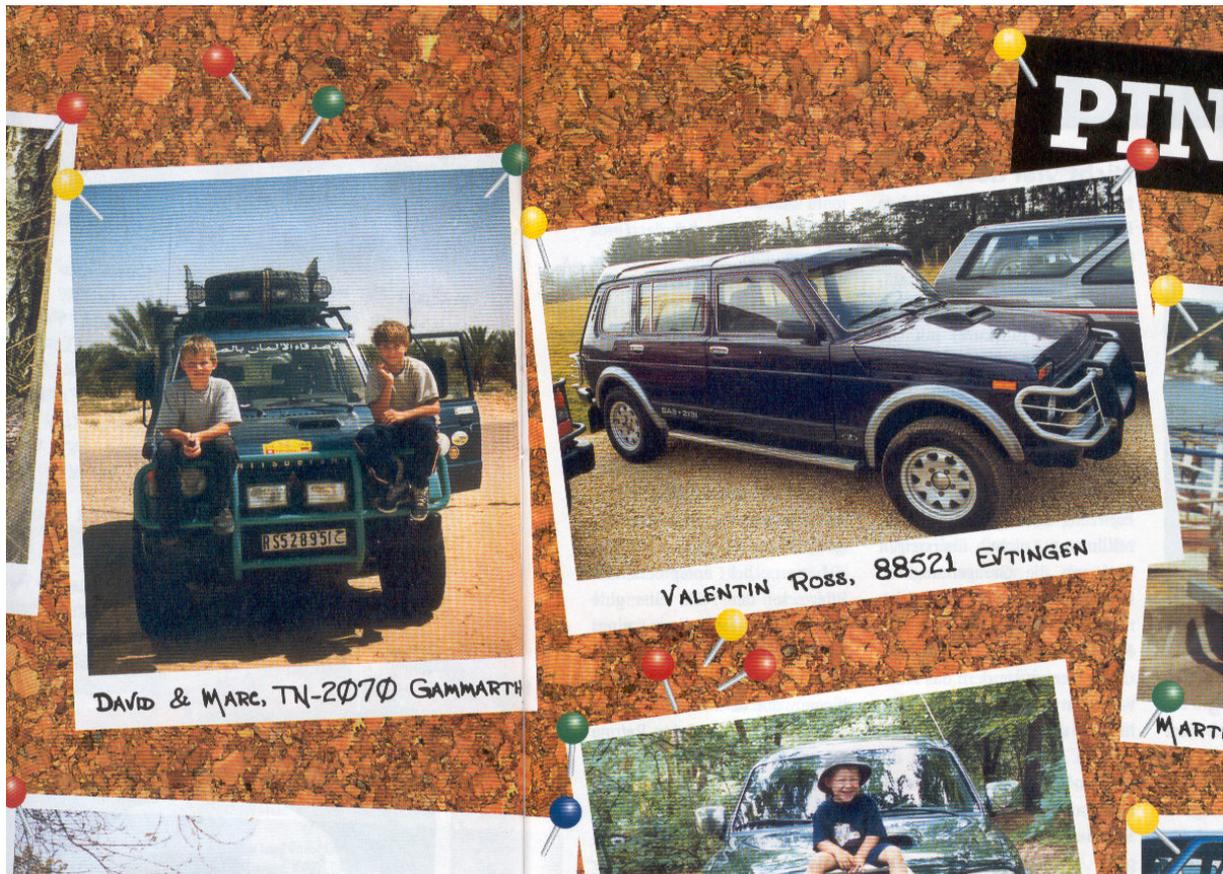
In diesem robusten Grundausbau ging es im Sommer 1999 auf den Libyentrip, fast 3.000 km zum Wau-En-Namus.

Die lange Erfahrung zahlreicher Wüstentrips optimierten das Fahrzeug immer mehr. Paul erfand Ende 1999 den legendären Stapelpaul und fertigte diesen für den Sandbär in einer sensationell tollen Ausführung aus altem Palettenholz an. Heftig und immer wieder mit Bootslack überstrichen, leistet er heute noch seinen Dienst mit integriertem Campingtisch und geordneten Regalen für vier Stapelboxen.



Der Multifunktionsstapelpaul mit Campingtisch und Regalkonstruktion - Aluminiumdachkonstruktion mit Kanistern, zweitem Ersatzreifen und Patentsandblechhalterung

Furore machte der Sandbär bei den Skorpionen, als er 1999 in der Zeitung "4 WHEEL FUN" auf deren Pinwand erschien. Redakteur und Freund Peter nahm ein Foto bei einem Tunesienbesuch mit und steckte es seiner Redaktion zu:



Pinwand der Zeitung "4 Wheel Fun"





30.000 km durch Tunesien, Libyen und den Jemen in Blau und Rot, zu Lande, zu Wasser und in der Luft

Stefan konzipierte Anfang 2000 für das Damenteam der Scorpions, bestimmt für die Tunesienralley, ein Schnellverschlusssystem für Sandbleche. Die Damen gingen nicht an den Start und der Sandbär erbt das gute Stück.

Das metallicblaue Kleid war nun etwas angekratzt, die heizungs-pumpen-grünen Absätze des "Kuhfängers" und der Kotflügelverbreiterung wirkten zunehmend unansehnlich. Im Herbst 2000 erhielt er daher in Nabeul eine komplette Ganzlackierung im typischen Jutta-Kleinschmidt-Pajero-Rot mit dem dicken Schriftzug.

WWW.SCORPIONTROPHY.DE



auf der Seite sowie dem etwas dezenteren **Sandbär** auf Motorhaube und Heckklappe von einem Spezialunternehmen aus Grombalia. Der "Kuhfänger" wanderte in den Keller, Kühe gabs nicht mehr zu fangen.



Die Frontscheibe zierte in Arabisch: "Al'Asdika Almani Sahara" "Deutsche Freunde der Wüste"- Auch im Jemen ein Sympatieaufkleber

Schließlich wurden alle Fensterholme durch Schweißstabilisierungen verstärkt, um die schwere Dachlast aufnehmen zu können.

So wanderte der Sandbär im Juni 2001 dann in einen Container Richtung Jemen und sorgte dann im August für heftiges Aufsehen unter den Jemeniten, die so etwas nicht kannten. Ich hätte ihn jeden Tag für Spitzenpreise veräußern können.



Der Sandbär , im August 2001 frisch aus dem Container in Hadda/Sanaa entladen, heute überragt der "kleine Marc" den Felix

Von den 30.000 km waren über 30 Touren durch Sand, Fels, Wüsten und Steppen Nordafrikas und Arabiens mit dabei. In allen Ritzen sitzt der feine rote Sand und kurz vor der 200.000 km Grenze wurde dem Sandbären im Sommer 2005 noch einmal eine richtig feine Motorüberholung gestiftet, die die Kompression wieder auf volle Power brachte.

Der Sandbär war das erste Auto das meine Kinder Tanja, Lars, Mareike und auch David (Er ist erst 16, erfüllte im Jemen aber schon alle Voraussetzungen :-)) fuhren. Gutmütig, wie ein Elefantenkalb, ließ er sich durch sie durch alle Unbilden führen.... Mareike im September 2001 bei einer Tour durch den Jemen/ Lars fuhr: **"Wir werden alle sterben!"** Sind wir zunächst jedoch nicht. Mareike erwarb später im Jemen ihren Führerschein und fuhr den Sandbären dann des Öfteren.

Unter dem Spiegel zeigte die GPS immer die Richtung, "klemmte" die einmal, dann gab es den Schiffskompass links auf dem Armaturenbrett und dahinter Platz für eine warme Tasse Kaffee. Stefans Sonnenkompass war natürlich eine ganz besondere Sache, auch wenn der die Motorhaube zerkratzte... (Der Kompass, nicht der Stefan!) Den Service bietet mir mein A4 leider nicht mehr....

Das Ende des Jobs im Jemen kam immer näher. Klar wurde, das Land von Dosenpfand und Mülltrennung würde nie mehr die Heimat des Sandbären werden. Seine "kosmetischen" Veränderungen, die ihn fast 10 Jahre in der Wüste standhalten liessen, wären in Deutschland ein Problem. Was bisher recht preiswert war, der Liter Diesel für etwa 20 Cent, kostet in Deutschland mehr als ein Liter Milch oder ein Liter Bier (Irgendwie muß ja Herrn Trittins Pension bezahlt werden!) Also war schnell entschieden, der Sandbär bleibt.

In diversen Blättern und Rundmails annonciert, fanden sich schnell diverse Interessenten, schließlich fand jedoch ein neuer Kollege eines großen deutschen Entwicklungsdienstes Gefallen an dem Brumbär und schnell war man sich handelseinig und **Sandbär** einschließlich Zubehör wechselten den Eigentümer. Übler Beigeschmack: Einige Zollprobleme, die hoffentlich gelöst wurden....

Was bleibt: Schöne Erinnerungen an ein Auto, das fast personifiziert wurde. Schöne Erinnerungen an viele tolle Erlebnisse.

Und dem Sandbären und seinen neuen Eigentümern immer: *"Bonne*

Route und...



....Good-bye Sandbär!"