

# Der L300 [Transporter] als Reisemobil

ohne Allrad on & off the road



## Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Allrad oder Heckantrieb?

Vorteile des L300

Nachteile des L300

Gewicht ist alles!

Ersatzteilversorgung

    Äquivalente zum L300

Motorisierung – 4D56 Dieselmotor

    Getriebe

Höherlegung

    Achillesferse Vorderachse

    Optionale Umbaumaßnahmen an der Vorderachse

    Hinterachse

    Reifenwahl

    Reifendruck

Die Höhe macht's

    Das einfache „Höhenkit“

    Das komplizierte „Höhenkit“

Ersatzteilliste – was nehme ich mit?

Werkzeugliste – was nehme ich mit?

Wartungsarbeiten

    das kleine böse Mikrosieb in der Einspritzpumpe

Was sollte man VOR der Reise tauschen?

Zusatzausrüstung / Equipmentliste – was sollte man dabei haben?

HINHÖREN! Probleme erkennen

Offroaden mit Heckantrieb

    Sand-Dünenfahrten

    Schlammdurchfahrten

    Wasserdurchfahrten ...

Nachwort

Internetforen L300

Herr Lehmanns Weltreise – auf vier Rädern um die Welt (Der Film)

## Vorwort

Dieses Heft soll den L300 Transporter als langzeittaugliches Reisemobil beschreiben, im Vergleich zu anderen Campingfahrzeugen seiner Größe. Jede positive wie negative Äußerung lässt sich als sehr subjektive und persönliche Erfahrung unserer Reise lesen. Wir würden – und werden - mit dem L300 sofort wieder auf Reise gehen. Jedoch mit einigen Modifikationen, die wir hier vorstellen werden. Wir möchten andere Fahrzeuge weder diskriminieren, noch unsere Herangehensweise als Beste darstellen. Des Weiteren sind in diesem Heft keine spezifischen Reparaturanleitungen zu finden, diese findet man einfacher und aktueller im Netz.

Wir - Kathi und Martin – fuhren den L300 Transporter zwei Jahre um die Welt. Durch die heißesten Wüsten, die nassesten Schlammlöcher und die entlegensten Winkel unseres Planeten. Durch Nord-, Zentral- und Südamerika, sowie Asien und zurück nach Europa – 80.000km ohne große Probleme.

Jeder Reisende beliest sich vor seinem Start in den verschiedensten Internetforen. Genauso wie wir. Oft bleiben Zweifel und Fragen, ob das Reisemobil den Anforderungen der Welt genügt. Wir können bestätigen: ein heckangetriebenes Fahrzeug genügt, um mit viel Spaß um den Globus zu kommen – auch off the road.

Wenn man an „Weltreisen“ denkt, verknüpfen die meisten Leute dieses Wort mit Offroad pur. Schlammpassagen und unasphaltierte Straßen. Doch dem ist nicht so. Wenn man es will, kann man die meisten Winkel der Erde auf einer befestigten Straße erreichen. Die Vorstellung, dass außerhalb Europas keine Straße existiert, können wir widerlegen. Jedem, der seinen leichten Geländewagen jede Woche im Offroadparkour im Schlammloch versenkt sei gesagt: Die Welt sieht anders aus. Und ein Reisefahrzeug muss ganz anderen Grundsätzen folgen, als ein Rallye- Spaßfahrzeug. Wir fuhren unseren L300 auf asphaltierten Straßen, genauso wie offroad – durch Dünen und Matsch.

Wir können den L300 2x4 uneingeschränkt als kostengünstiges Reisemobil empfehlen. Alle vorgeschlagenen Umbauten weiter unten sind nicht verpflichtend und nur Ideen, die wir nach zwei Jahren Reise gesammelt haben, um ihn noch besser zu machen. Einen L300 Transporter für 1000€ kaufen, checken, Matratze rein, losfahren – so würde es auch gehen!

## Allrad oder Heckantrieb?

Dies ist eine sehr persönliche und grundsätzliche Frage. Man kann mit einem Hecktriebler die Welt umrunden und die schönsten Plätze neben der Straße erleben, genauso, wie man ein Allrad Expeditionsmobil auf der nassen Wiese vor der Haustür versenken kann.

Wir bereuen nichts. Wir taten es, brachten den L300 an seine Grenzen und durchquerten die Welt. Jedoch bietet die Allradversion viel mehr Sicherheit und weniger Kopfzerbrechen. Wo wir nachdachten, Luft abließen und uns den Weg zweimal überlegten, kann ein Allradler locker fahren. Sei es durch die bessere Bodenfreiheit, oder seine Untersetzung. Wir dachten nach, suchten uns den einfacheren Weg und benutzten notfalls die Sandbleche, um den selben Weg zu befahren. Nie ist uns ein Allrad Fahrzeug vorausgefahren und wir selbst kamen nicht hinterher.

Nach zwei Jahren Weltreise können wir sagen: ein Heckantrieb L300 kann fast das Selbe, was ein Allrad L300 leisten kann, wenn der richtige Fahrer an Bord ist.

Auf unserer Reise trafen wir zu 99% Allradfahrzeuge. All die Fahrer, die über die Zeit gute Freunde wurden, meinten, dass der Allrad nur ein nützlicher Zusatz sei, der bei Faulheit und übermäßigem Gewicht (LKW) eingeschaltet würde. Keiner meinte, dass der Allrad für ihn absolut notwendig sei.

Der Allrad L300 ist dem L300 Heckantrieb sicher vorzuziehen, wenn genügend Budget vorhanden ist. Jedoch wird er meist teuer verkauft, ist stärker rostbelastet und ist in der Langversion nur in den Niederlanden und der Schweiz zu bekommen.

Die kurze Version des L300 Allrad wäre uns persönlich zu klein, um als Langzeitreisemobil in Frage zu kommen. Sicher kann man noch höhere Gipfel erklimmen und noch mit weniger Kopfschmerzen ein Schlammloch befahren, doch mit einem gut ausgebauten Hecktrieb Fahrzeug – für ein Viertel des Preises – lässt sich FAST das Selbe erreichen.

## **Vorteile des 2x4 L300**

Der L300 ist ein sehr vielseitiges Fahrzeug, welches seit mehr als 30 Jahren gebaut wird. In Deutschland wurde das letzte Exemplar 1998 ausgeliefert, jedoch wird er in Südamerika wie in Asien noch neu produziert. Dies lässt auf seine Zuverlässigkeit und Beliebtheit schließen. Wir vermuten: der L300 wird in Europa nur deshalb nicht mehr produziert, weil er zu gut ist und nicht kaputt geht ... Wo keine Reparatur, da kein Gewinn!

Auf seinen rund 6qm lässt es sich gut leben. Sicher kann ein L300 keine Luxus bieten, wie ein Hymer oder Dethleff Joghurtbecher, dennoch genossen wir die Fahrt um die Welt in seinem kleinen, heimeligen Wohnraum.

Das Grundgewicht des L300 ist sehr gering und damit optimal geeignet, um materialschonend um die Welt zu fahren. Wo wenig Gewicht auf der Achse lastet, da verschleißt es auch weniger.

Der L300 ist klein und wendig und kann wie ein PKW gefahren werden. In die meisten kleinen Parklücken passt er ohne Kopfzerbrechen hinein.

Der Spritverbrauch liegt bei 90km/h auf der Autobahn, bei rund 8l / 100km. Wohlgermerkt vollgeladen und mit grobstolligen Offroadreifen.

Der Motor ist mit seinen 2,5l Hubraum (in der Dieselvariante) super dimensioniert. Man hat immer genug Leistung auf Abruf, wenn es darauf ankommt.

Ersatzteile sind weltweit gut verfügbar!

## **Nachteile des 2x4 L300**

Im Gegensatz zum VW T3 – der von Vielen als Reisemobil genutzt wird – bietet der L300 viel weniger Platz in der Breite. Damit muss man leben können. Gut 20cm weniger werden hier verzeichnet. Das Platzangebot auf der selben Länge schrumpft und die Ausbaumöglichkeiten im selben Maße.

Die Bodenfreiheit des L300 Transporters ist leider nur mäßig. Trotz Höherlegung gibt es Stellen im Gelände, die man gewissenhaft befahren muss, um nicht aufzusetzen.

## **Gewicht ist Alles!**

Das Gewicht eines Reisefahrzeuges ist das A und O, außer man fährt einen LKW, da kommt es auf ein paar hundert Kilo mehr oder weniger auch nicht an.

Der L300 wiegt leer gerade einmal 1400kg. Mit Innenraumbau, 60l Wasser, 110l Sprit, 70kg Kameraausrüstung und 60kg Werkzeug und Ersatzteile kamen wir auf 2440kg Gesamtgewicht, inkl. Fahrer und Beifahrer. Viele unnötige Sachen sortierten wir während unserer Reise aus, jedoch kamen immer wieder neue Souvenirs hinzu. Diese Gewichtsangabe kann man leicht unterbieten und sollte man wahrscheinlich auch.

Der L300 Transporter ist mit 2500kg Maximalgewicht angegeben, kann aber aufgelastet werden. Jedoch empfehlen wir dringend, mit so wenig Gewicht wie möglich zu reisen. Der Spritverbrauch sinkt und das Material wird geschont. Für Dünenfahrten wie Schlammpassagen ist ein geringes Gewicht nicht nur von Vorteil, es ist unerlässlich, wenn man nur mit zwei angetriebenen Rädern fährt. Viele Autos fahren sich – trotz Allrad – wegen eines zu hohen Gewichtes fest.

*TIP: Gewicht ist ALLES ohne Allrad! Lass alles daheim, was du nicht unbedingt brauchst.*

## Ersatzteilversorgung

Überall auf der Welt ist der L300 ein gern gesehenes Fahrzeug. In den USA lassen sich Ersatzteile schwer finden, weiter südlich jedoch gibt es damit keine Probleme. In Asien ist der L300 sowieso sehr verbreitet.

Es kommt auf die Reiseroute an, doch wir empfehlen, so wenig wie möglich Ersatzteile mitzunehmen. In den meisten Ländern sind diese viel günstiger als in Europa und überall erhältlich.

### Äquivalente zum L300

Der L300 ist nicht nur ein L300. Er wird auch in anderen Formen gebaut. Vor allem als Hyundai H100 / Porter / Grace. Wo man den L300 nicht findet, findet man die Hyundais, die baugleich sind. In Asien fahren noch ganz andere Nachbauten herum, die man auf den ersten Blick so gar nicht erkennen kann.

*TIP: Wenn irgendetwas kaputt ist, frag beim Teilehändler immer auch nach diesen Autos!*

## Motorisierung – 4D56 Dieselmotor

Verbaut wurden im L300 verschiedene Motoren in der Benzin und Dieselsonversion. 98% der Reiseautos, denen wir begegneten, liefen mit Dieselmotoren. Kaum ein Langzeitreisender setzt auf einen Benzinmotor. Vielleicht weil der Verschleiß durch das doppelte Drehzahlband höher ist? Wir wissen es nicht, empfehlen aber auch den 2,5l Dieselmotor, er ist wartungsarm und leistungsstark.

Der 4D56 Dieselmotor ist weltweit gängig und wird in vielen Autos verbaut. In den Hyundais, wie im Mitsubishi Pajero, L400, Canter und L200. Sogar in Gabelstaplern, Baggern und Booten kommt er zum Einsatz. Kaum ein Dorfmechaniker am Ende der Welt hat diesen Motor noch nicht in der Hand gehabt.

In der Saugdiesel Version ist er sehr robust und hat uns nie Probleme bereitet. Nach 75.000km Reise und 280.000km total sind wir voll und ganz begeistert von der Leistungsfähigkeit dieses Aggregats. Es braucht keinen Tropfen Öl und keinen Tropfen Wasser auf's Intervall. Die Zylinderkopfdichtung ist noch die Erste. Kein Pleuellager war ausgeschlagen, kein Kolbenring brüchig – der Motor läuft und läuft und läuft wie ein Uhrwerk.

Selbst ein Zahnriemenriss ist in den meisten Fällen nicht sonderlich dramatisch. Sollte der Kolben gegen das

gerade eingesetzte Ventil schlagen, bricht nur der Alu Kipphebel und der ist leicht zu ersetzen.

*TIP: Bei uns riss zweimal der Ausgleichsriemen, wickelte sich um den Zahnriemen und brachte diesen zum Überspringen. Wir empfehlen den Ausgleichsriemen einfach wegzulassen. Wir können keinen Unterschied zu vorher feststellen und fahren nun viel entspannter.*

Die Turbodiesel Variante des 4D56 ist mit 90PS sehr stark dimensioniert. Manchmal hätten wir uns diesen Leistungsschub gewünscht. Doch auf mehr Leistung folgt mehr Verschleiß. Auch das unterdimensionierte Kühlsystem des L300 kommt da nicht mit. Viele Turbo L300 Fahrer klagen über kochendes Kühlwasser auf langen Bergpassagen. Wir hatten nie derartige Probleme.

## **Getriebe**

Über das 5 Gang Getriebe des L300 können wir nur Gutes berichten. Es läuft geschmeidig, macht keine Geräusche und schaltet sich auch nach 280tkm noch wie am ersten Tag. Jedoch werden uns hier die Turbo L300 Fahrer widersprechen. Ursprünglich war das F5M21 ein Viergang – Getriebe, welches auf engem Raum um einen Gang erweitert wurde. Mitte der 80er Jahre kamen dann durch die Turbovariante noch 30 PS hinzu. Dafür ist das Getriebe nicht ausgelegt und kann Probleme machen.

*TIP: Wenn das Auto / Getriebe kalt ist - mit gut Zwischengas schalten, das schont das Getriebe. Wenn ein Berg sportlich angefahren wird und man vom dritten Gang in den zweiten schalten muss - Zwischengas! Es schaltet sich leichter und ist getriebeschonend.*

## **Höherlegung**

Der L300 kann „relativ leicht“ nach oben gebracht werden. Im Werkszustand liegt er praktisch auf der Straße, aber wir konnten ohne viel Arbeit eine Stoßstangenhöhe von 40cm erreichen – ein Plus von über zehn Zentimetern.

Die Drehstäbe an der Vorderachse können nachgespannt werden um den L300 vorn höher zu bringen. Hinten sollte man sich vom Metallbauer seines Vertrauens neue Schächel anfertigen lassen. Unsere sind doppelt so lang wie die Originalen.

Größere Reifen bringen noch einmal knapp 5cm in der Höhe.

## Achillesferse Vorderachse

Die Vorderachse des L300 ist in den Querlenkern stark konzipiert und hält Vieles aus, jedoch spielen Traggelenke und Stabis auf Dauer nicht mit. Sollte der L300 vorne höher gedreht sein, sind die Traggelenke am Anschlag und schlagen schneller aus. Auch die Stabis sollten gegen Längere ausgetauscht werden (trotz dessen tauschten wir die Stabis auf unserer Reise dreimal).

(Nr. 1 auf Bild ) Die Längsstreben, die den Querlenker unten in Position halten, brachen bei uns nach 25.000km. Beide innerhalb weniger Wochen. Das Alter und die Belastung spielt den Torsionsstäben übel mit. Man kann diese provisorisch schweißen lassen, jedoch kosten Neue nur um die 30€ pro Stück.

*TIP: Vor der Reise austauschen, sie brechen sicher.*



Die originalen Stoßdämpfer fühlen sich recht weich an. Die recht teuren KONI Heavy Track Stoßdämpfer sind da um Welten besser.

*TIP: Wir fahren mit der „einfach“ hochgedrehten Vorderachse 75.000km über Stock und Stein, jedoch empfehlen wir die Achse vorne leicht umzubauen, sonst schlagen die Gelenke schneller aus.*

Optionale Umbaumaßnahmen an der Vorderachse



auf diesem Bild ist die Vorderachse original

**1** Das obere Traggelenk ist bei starker Höherlegung an seiner Grenze angelangt – der Gummi ist zu sehr gestrafft und reißt schnell. Hier sollte man eine Distanzscheibe verbauen, damit der obere Querlenker bei selber Höherlegung nach oben kommt und der Gummi des Gelenkes nicht zu sehr strapaziert wird.

Die Distanzscheiben können auf unserer Website bestellt werden.

*Vorsicht:* wenn man mehr als 1cm Distanzscheiben fährt, sollte man genau auf seine Felge achten, es könnte sein, dass diese dann am oberen Querlenker schleift. Dann muss man eine Spurverbreiterung (5mm) verbauen!

**2** die originalen Stabilisatoren sind sehr kurz. Bei Höherlegung benötigt man universal Stabis die 2-4cm länger als die Originalen sind.

**3** Wenn größere Reifen gefahren werden schlagen diese gerne mal im Radkasten ein, wenn man schnell in den Dünen unterwegs ist. Der untere Anschlag muss 2cm nach oben gesetzt werden, oder gegen einen höheren getauscht werden (ebay: Anschlaggummi Dodge)

**4** Am unteren Traggelenk müssen keine Änderungen vorgenommen werden, dieses hat sehr viel mehr Spiel als das Obere und kann extreme Höherlegungen gut ab.

**5** Bei starker Höherlegung kann man probieren, den Spurstangenkopf von oben einzusetzen, damit er weniger geneigt da steht.

**6** {auf dem Bild nicht zu sehen} beim oberen Anschlaggummi muss genau geprüft werden, ob dieser nicht höher gelegt werden muss (Unterlegscheiben). Wenn der obere Querlenker bei starker Höherlegung durch die Distanzscheiben immer noch recht gerade steht, kann es sein, dass beim Ausfedern die Stoßdämpfer durchschlagen. Hier muss der Anschlaggummi die Federwegsbegrenzung sein, nicht der Stoßdämpfer!

## Hinterachse

Durch die Höherlegung mit längere Schächel sollten auf alle Fälle die Stoßdämpfer getauscht werden. Die originalen Öldruckdämpfer sind von der Länge her schnell an ihren Grenzen und schlagen beim Ausfedern durch. Sie hielten bei uns keine 20.000km.

Wir fahren nun L200 Gasdruckstoßdämpfer der Marke Monroe und sind zufrieden. Sie sind 15cm länger als original und um einiges stärker.

Bei voller Zuladung hängen die drei kleinen Blattfedern recht schnell in der Waagerechten. Von Mitsubishi gab es original Zusatzfedern, die zwischen Rahmen und den Federn geklemmt wurden. Leider wissen wir nicht, ob es diese noch zu kaufen gibt. Bei uns hielt diese Konstruktion sehr gut über 65.000km, dann brachen die alten Federn. Wir experimentierten mit gebrauchten Federn und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Wenn man alles schick schwarz lackiert, könnte es sogar TÜV-fähig sein.



Umbaumaßnahmen an der Hinterachse in der Mongolei

## Reifenwahl

Wir hatten sehr viel Glück bei der Reifenwahl und fuhren uns nur vier Platten auf der Reise ein. Wir empfehlen die Dimension 215 / 70 / R15 oder 215 / 75 / R15 und hinten maximal 235 / 75 / R15. Diese passen gut in den Radkasten und schleifen nicht, wenn man man die Anschläge an der Vorderachse versetzt. An der Hinterachse gab es gar keine Probleme. Die Reifengrößen sind weltweit verfügbar. Die meisten kleineren Offroader und SUVs fahren diese Reifen. Ob und wie die Reifen TÜV-fähig

sind, entscheidet der nette Prüfer nach einem Tachogutachten.

Die ersten 50.000km fuhren wir BfGoodrich All Terrain Reifen, mit denen wir sehr zufrieden waren – für die Vorderachse würden wir uns immer wieder für diese entscheiden. Wir gingen nicht zimperlich mit den Reifen um und fuhren schnelle Schotterpassagen, wie auch über spitze Steinfelder ohne Probleme. Viele Stollen brachen heraus und die Flanke war aufgeschlitzt, aber die PneuS hielten, was der Hersteller versprach.



Wir wechselten an der Hinterachse zu größerem Profil – den Hankook Dynapro MT. Diese Reifen fahren sich noch weniger ab und versprechen besseren Grip in unwegsamem Gelände. Sie sind recht leise und wir können keinen höheren Spritverbrauch feststellen.

*TIP: wer 2x4 im Gelände unterwegs ist, sollte hinten auf Mud Terrain Reifen umsteigen.*

An der Vorderachse wechselten wir in Malaysia zu Michelin Latitude Cross, können den Reifen aber nur bedingt empfehlen, da er sich zu schnell abfährt. Es ist eher ein Asphaltreifen, obwohl er auch bei geringem Reifendruck im Gelände gut mithalten kann.

Man muss bedenken, dass diese Radreifenkombination im Durchmesser gut 10cm größer ist, als die originalen 14 Zoll. Auf der Autobahn geht die Drehzahl und der Spritverbrauch nach unten, im Gelände jedoch verliert man an Drehmoment. Bis auf wenige, sehr steile Anstiege auf 4000m Höhe kamen wir aber überall im ersten Gang durch (s. Nächstes Kapitel).

### **Reifendruck**

<i>Asphalt</i>	- 3 Bar
<i>schlechte Asphaltstraße mit Schlaglöchern</i>	- 2,6 Bar
<i>loser Schotter</i>	- 2,2 - 2,4 Bar
<i>sehr loser Schotter mit großen Steinen</i>	- 1,8 - 2,0 Bar
<i>sandige Straße mit leichten Verwehungen</i>	- 1,5 – 1,7 Bar
<i>loser Sand- Strand- und Dünenfahrten</i>	- 0,7 – 1,2 Bar
<i>Schnee</i>	- 2 Bar

*TIP: Wenn man sich festfährt im Sand & Schlamm, immer erst die Luft auf MINIMAL ablassen! Das wirkt Wunder und man spart sich eventuell die Sandbleche, oder Schneeketten.*

## Die Höhe macht's

Über 3000m Höhe begann bei uns immer das Zittern. Durch die größeren Reifen, das lange Getriebe und den höhenbedingten Sauerstoffmangel, fehlte es uns immer an Power. Ungefähr 10 Prozent Leistung verliert man pro 1000 Höhenmeter. Auf über 4000m fuhren wir dann also mit knapp 40PS die Berge hoch und hofften, dass der nächste Anstieg nicht zu steil werde.

Vor allem in den südamerikanischen Anden bewegt man sich wochenlang auf 3500m – 5000m Höhe. So lange die Strecke geradeaus geht, merkt man kaum einen Unterschied, außer der stetigen schwarzen Rauchfahne, die hinter dem Auto hängt. Sobald ein Anstieg in Sicht kommt sollte man Schwung holen, damit man im zweiten Gang bei 30km/h die Hälfte des Berges schafft, um dann mit viel Zwischengas in den Ersten zu schalten, um das Auto dann mit Höchstdrehzahl den Hügel hoch zu prügeln.

Der Turbodiesel L300 kennt diese Probleme nicht. Die Ladedruckregelung schafft immer genügend Sauerstoff in den Ansaugtrakt.

*TIP: Ab 2000m Höhe den Luftfilterkasten öffnen! Klingt komisch, ist aber so. Der Ansaugweg ist weniger restriktiv und man bekommt ein paar Prozent Sauerstoff hinzu, die auf der Höhe fehlen.*

### Das einfache „Höhenkit“

Von Haus aus hat unser Transporter ein sehr langes Differential. Gemacht für deutsche Autobahnen – um schnell zu fahren. Die Übersetzung beträgt 1 : 3,66 (12 zu 44 Zähne) – ein Unding, um im Gelände genug Kraftreserven zur Verfügung zu haben. Mit einem kürzeren Differential sollten keine Probleme mehr entstehen. Wir suchten lange nach einem anderen Differential (wenn möglich auch mit Sperre), fanden aber unterwegs keines.

*TIP: Wir empfehlen das Differential zu Hause herauszunehmen und die Übersetzung zu überprüfen. Man kann auf andere L300 Differentiale zurückgreifen, die eine viel kürzere Übersetzung bieten. Zum Beispiel aus dem 1,6l, oder 2,0l Benziner. Die Übersetzung ist somit um bis zu 25% kürzer – es sollten keine Probleme mehr mit der Höhe auftreten.*

### **Das kompliziertere „Höhenkit“**

Noch weniger Probleme bereiten einem die Berge, sobald man ein Untersetzungsgetriebe zur Verfügung hat. Mit ein wenig handwerklichem Geschick und Zeit, kann man das normale Transportergetriebe gegen ein L300 4x4 Getriebe inkl. Verteilergetriebe tauschen. Die Kardanwelle muss gekürzt und unter der Mittelkonsole eine weitere Schaltkulisse installiert werden. Dieses Gadget wird unser nächster L300 sicher haben, jedoch wurde es noch nie so durchgeführt. Nach einigen Rücksprachen glauben wir aber, dass es ohne Probleme möglich ist.

### **Ersatzteilliste – was nehme ich mit?**

Wir empfehlen, immer einen Satz Keilriemen, Servoriemen und einen Zahnriemen dabei zu haben. Zwei Ölfilter, Reserveöl, 0,5l Bremsflüssigkeit, einen Luftfilter, einen Dieselfilter, Spurstangenköpfe und Traggelenke können auch nicht schaden – sie nehmen nicht viel Platz weg. Optional raten wir zur Mitnahme von zwei Kipphebeln, falls doch ein Zahnriemenriss auf der Strecke den Motor stoppt – dann ist man schnell wieder auf der Strecke.

Eine Box mit einer großzügigen Auswahl an Schrauben und Muttern ist unerlässlich! Gaffa und Kabelbinder halten die Welt zusammen, also immer dabei haben! Auch Sekundenkleber / ein wenig Silkaflex, Rohrschellen und Motordichtmasse können nicht schaden.

*TIP: Alle Ersatzteile findet man leicht und günstig in der ganzen Welt. Nicht zu viel mitnehmen, lieber vor Ort den Vorrat aufstocken!*

### **Werkzeugliste – was nehme ich mit?**

Was man auf eine Reise an Werkzeug mitnimmt ist stark umstritten. Natürlich sollte man seinen L300 schnell reparieren können, falls ein Teil abfällt oder kaputt geht, jedoch gibt es selbst in der Wüste Gobi aller 50km einen Mechaniker und alle zwei Stunden kommt jemand vorbei, der einem helfen kann.

Ein gut sortierter Ratschenkasten ist Pflicht, ebenso ein vollständiger Satz Ring/Maulschlüssel.

Weiterhin braucht man einen Hammer, wenn man mal etwas richten muss.

Optional empfiehlt sich eine Feststellzange (groß) um Bremsleitungen zu öffnen und ein Franzose.

Desweiteren hatten wir einen Akkuschauber, sowie einen LötKolben dabei. Beides war uns gut zu Diensten und wir brauchten es sicher an die 30x auf der Reise. Dieses Equipment ist aber Luxus und auch vor Ort zu bekommen, wenn man mal ein USB Kabel neu verlöten will.

Viele Reisende haben ein 12V Schweißgerät zur Hand (Elektroden + Starthilfekabel), wir jedoch hätten es nur einmal gebraucht, als ein Halter vom Kuhfänger brach. Dies wurde aber beim nächsten Mechaniker schnell „zusammengeklebt“.

Wünschen würde ich mir manchmal eine Akkuflex, aber das ist wohl eher eine Spielerei.

*TIP: nicht zu viel mitnehmen, überall wird dir geholfen. Auch am Ar... der Welt!*

## Wartungsarbeiten

Ölwechsel, Wasser kontrollieren, Dieselfilter wechseln. Mehr ist es im Grunde nicht. Mit neuartigem 10W40 oder 15W40 kann man den L300 sicher über 15.000km – 20.000km mit dem selben Öl fahren. Das ist eine Ansichtssache. Wir gehen lieber auf Nummer sicher und wechseln alle 7500km – 10.000km. Auch welches Öl man verwendet kommt auf die Einstellung an. Darüber könnte man stundenlang diskutieren. Wir fahren billiges Noname Öl, wie teures Shell, ohne einen Unterschied zu merken. Nach dem Ölwechsel hört sich der Motor immer ein wenig geschmeidiger an. Nach wenigen hundert Kilometern ist das Öl immer tiefschwarz.

*TIP: Der Ölfilter sollte immer mit getauscht werden! Er kann notfalls mit einem kleinen*

*Spann/Ratschgurt geöffnet werden.*

Der Luftfilter ist oft ein oft vergessenes Teil. Auch wir beachteteten ihn wenig, zu Beginn unserer Reise. Vor allem in der Höhe merkt man aber, wenn er zugesetzt ist und zu wenig Luft durchlässt.

*TIP: ein durchlässiger Luftfilter ist das A und O. Er gibt dem Motor genügend Sauerstoff und ist unverzichtbar für eine gute Leistungsentfaltung. Regelmäßig ausklopfen / auspusten und alle 15.000km erneuern! Eventuell empfiehlt sich ein auswaschbarer Filter, den wir aber nirgendwo fanden.*

Unser L300 hat keine Gelenke mit Schmiernippel mehr. Früher sollte jedes Gelenk in regelmäßigen Intervallen abgeschmiert werden um Verschleiß zu vermeiden, heute jedoch kommen die meisten Gelenke verschlossen und wartungsfrei. Das kann gut, oder auch schlecht sein. Wir mussten nicht mehr viel Warten, jedoch waren die Gelenke schneller kaputt, als die nachschmierbaren. Wenn man nachschmierbare Gelenke

hat, dann alle 5000km checken und fetten.

*TIP: Fettpresse nicht vergessen, wenn man Schmiernippel hat!*

Unsere vorderen Bremsbeläge hielten zwischen 20.000km und 30.000km. Danach mussten wir wechseln. Dies lag aber sicher zum Teil daran, dass unsere hinteren Bremsbeläge sehr verschlissen waren und kaum mehr mitbremsten. Bei einer höher gelegten Hinterachse und dem einstellbaren Bremskraftregler hinten ist es leider sehr schwer, eine gute Bremswirkung hinten zu erzielen, ohne dass die Bremsen bei Bergfahrten überhitzen. Hier sollte man vor der Reise einen Fachmann zu Rate ziehen.

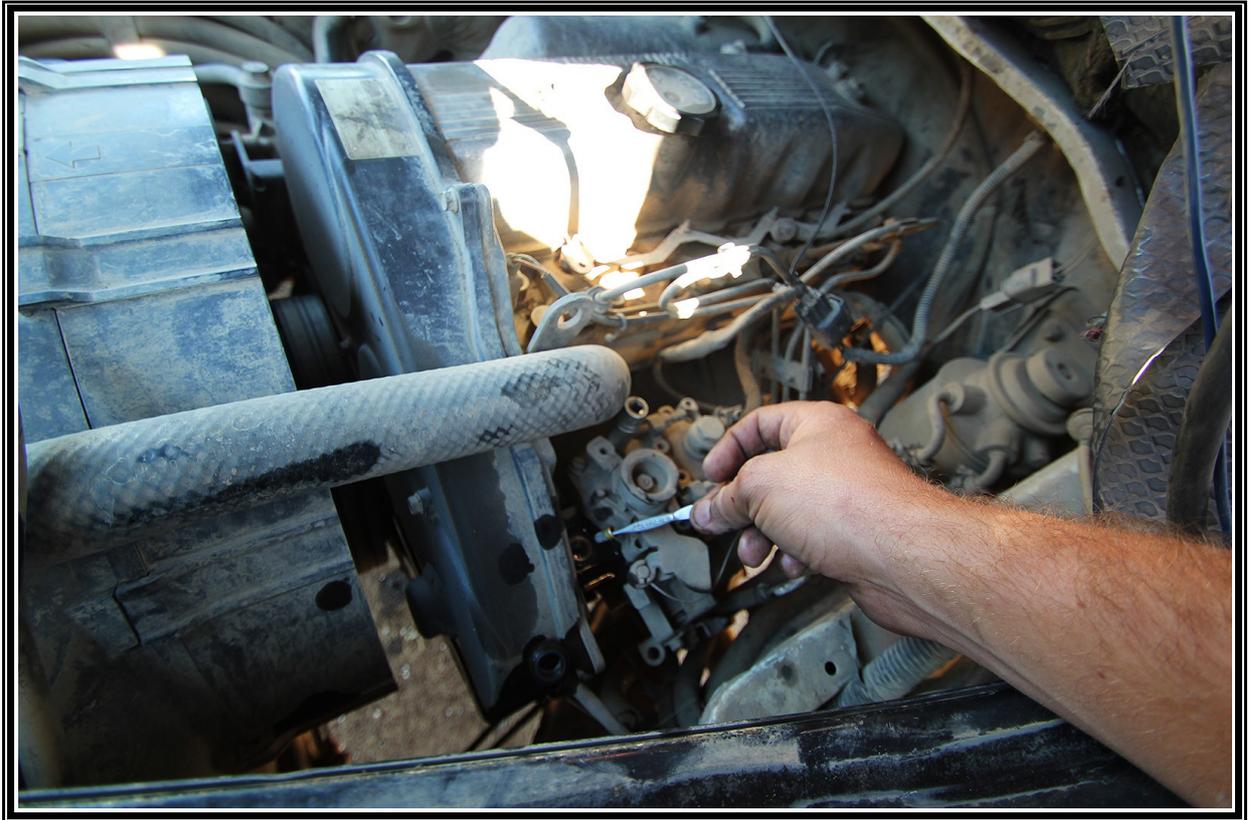
Unverzichtbar für eine gute Leistungsentfaltung ist das Ventilspiel. Wir verpassten diese Wartungsarbeit und fuhren von Nordamerika bis Peru mit einem sehr leisen, aber leistungsarmen Motor. Bei warmem Motor sollte es bei 0,25mm liegen. Wir hatten nach 30.000km ein Spiel von über einem Millimeter. Der Motor lief gut, aber nach dem Einstellen lief er fantastisch.

Den Dieselfilter wechselten wir auf der Reise viermal. Aber eher aus Versehen ... Über die Spritqualität der verschiedenen Länder kann man sich streiten und mehr als einmal lasen wir von Spezialdieselfiltern mit Wasserabscheidern. Für einen modernen, geregelten Turbodiesel Einspritzer hat die Dieselqualität sicher eine Bedeutung, für einen alten 2,5l Motor nicht. Der schluckt alles – von dreckigem Diesel bis Salatöl.

Warum wir den Dieselfilter aus Versehen wechselten? Ganz einfach. Immer wenn wir Leistungsverlust verspürten tippten wir erst einmal auf den Dieselfilter. Jedoch war es in allen Fällen dieses kleine böse Mikrosieb in der Einspritzpumpe.

### **Das kleine böse Mikrosieb in der Einspritzpumpe**

Eigentlich ist es nicht böse, sondern sehr sinnvoll. Nach dem Dieselfilter sitzt ein kleines Sieb in der Einspritzpumpe, was die restlichen Mikropartikel herausfiltert. Nach 15.000km – 20.000km war es bei uns immer komplett zugesetzt, so dass im Vollastbetrieb nicht genügend Diesel eingespritzt wurde. Der Motor nimmt kein Gas mehr an und nebelt in unterschiedlichen Farben aus dem Auspuff. Hier sieht man erst einmal, wie viele Fussel so ein Papier – Dieselfilter verliert.



*TIP: Wir haben uns angewöhnt, das kleine Sieb aller 10.000km zu reinigen, um auf Nummer sicher zu gehen. Jedes mal war es ansatzweise verstopft.*

## Was sollte man VOR der Reise tauschen

Wir sind Freunde des beliebten Spruchs: never change a running system. Damit fahren wir sehr gut, jedoch mussten wir auf der Reise einige Kleinteile austauschen. Viele Reisende sind der Meinung, dass ein Auto vor der Abreise komplett renoviert und überholt werden muss. Jedes fragliche Teil sollte ausgetauscht werden. Wir sehen das anders und warten lieber, bis ein Teil kaputt geht, um es dann unterwegs auszutauschen. Diese Herangehensweise ist für den Geldbeutel schonender und die Teile können ihre komplette Lebensdauer im Auto verbleiben.

Natürlich müssen aber einige wenige Verschleißteile vor der Reise gewechselt werden, um zum Beispiel einen Motorschaden auf der Reise auszuschließen.

Wenn beim Kauf eines L300s das Zahlriemenintervall unbekannt ist, dann unbedingt den Zahnriemen, Spannrolle und Wasserpumpe tauschen! Das sind die wichtigsten Teile des Motors und garantieren ein langes Leben. Im selben Zug sollte man den kleinen Zahnriemen weglassen, da er viele Probleme bereiten kann, wenn er reißt.

Für Sicherheit sorgt die Bremse. Hier sollte man einige Testbremsungen durchführen um deren Wirkung zu überprüfen. Auch in Verbindung mit größeren Reifen! Natürlich müssen Scheibe und Bremsbeläge vor der Abfahrt kontrolliert und eventuell ausgetauscht werden. Wenn man keine Ahnung hat: Einen Fachmann ranlassen! Ein Wechsel der Bremsflüssigkeit ist ebenfalls vorzunehmen.

Wir empfehlen, den L300 vorher auf Schotter-, oder Baustellenstraßen zu testen. Wenn irgendetwas klappert, schlägt oder klopft, dann Vorderachsaufhängungen / Gummis / Traggelenke kontrollieren.

Wenn alles ruhig ist, kann man die Gelenke noch tausende Kilometer weiter fahren. Die Längsstreben, die den unteren Querlenker halten sollten aber ausgetauscht werden, da diese altersbedingt sicher brechen.

Stoßdämpfer lassen vor Allem bei höherem Reisegewicht oft in der Wirkung nach. Wir würden diese immer wieder vor der Reise tauschen. Vorne Koni HEAVY Track und hinten L200 Monroe Gasdruckstoßdämpfer.

## Zusatzausrüstung / Equipmentliste – was sollte man dabei haben?

Um in wechselhaften Terrain schnell den Reifendruck zu verringern; aber ihn danach schnell wieder aufpumpen zu können, empfiehlt sich ein Kompressor, nebst einem elektronischen Reifendruckprüfgerät. Nicht den Kleinsten, sondern einen Zweikolben-Kompressor, um wenig Zeit zu verschwenden. Wenn man nur einen Kleinen zur Hand hat wird man faul, lässt weniger Luft ab und pumpt weniger wieder auf. Das

schadet den Reifen!

Wer gerne im Winter, wie auch Offroad fährt, sollte Schneeketten dabei haben. Diese helfen nicht nur im weißen Gelände, sondern auch bei langen Schlammfahrten. Sie wirken Wunder!

*TIP: Schneeketten im Schnee fest um den Reifen spannen, bei Schlammfahrten dürfen sie ruhig ein wenig schlackern, damit der Matsch herausfliegen kann.*

Starthilfekabel sind unerlässlich, sollte man abends mal ein wenig zu viel am Laptop gesessen haben. Wir haben sie sicher dreimal gebraucht.

Auf einen Highjack würden wir nie wieder verzichten wollen. Mit seiner Hilfe kann man den Reifen schnell aus dem Sand heben, wenn man sich festgefahren hat. Klar geht auch der kleine Wagenheber, aber bequemer ist der Lange, den man auch direkt in die Felge einhängen kann.

*TIP: Eine Seilwinde ist schön und gut, aber auch sehr schwer und teuer. Wenn ein Baum in der Nähe ist, kann man den Highjack mit Spanngurten dort befestigen und den L300 Meter für Meter aus der Gefahrenzone herausziehen. Den Nachbau gibt es für 50€ in der Bucht – er funktioniert bestens.*

Wenn man diesen Tip anwenden will, sollte man immer einen Satz großer 4t Spanngurte dabei haben. Teure Berggurte sind nicht unbedingt notwendig, für dieses kleine Auto reichen die normalen Spanngurte. Hiermit kann der L300 gesichert, wie auch abgeschleppt werden. Wir hatten 40m dabei, haben aber nur wenige davon gebraucht. Kleine Spanngurte sollten auch im Sortiment nicht fehlen, falls man schnell etwas fixieren muss (zum Beispiel den Highjack am Dachgepäckträger, oder einen Ersatzreifen auf dem Dach).

Wer allein in der Welt unterwegs ist, der kommt um den Kauf von Sandblechen nicht herum. Diese nützlichen Helfer – in Verbindung mit einer Schaufel – befreien uns aus jedem Sand-, oder Schlammloch! Ein Satz Sandbleche ist schön, ein zweiter ist noch besser, wenn man sich mal eine längere „Straße“ im Schlamm legen muss.

*TIP: originale Sandbleche sind sehr teuer in der Anschaffung. Wir kauften bei ebay Alu - Auffahrrampen (zwei Stück 50€) und sind sehr zufrieden.*

Es empfiehlt sich in den meisten Reiseländern nie bei Nacht zu fahren. Somit lohnte sich für uns der Einbau von Zusatzscheinwerfern nicht. Meist wackeln diese fröhlich vor sich hin und bleiben 99,8% der Fahrzeit ungenutzt. Für uns: rausgeschmissenes Geld.

Einen Schnorchel hielten wir vor der Reise nicht für notwendig. Heute würden wir sofort einen verbauen.

Nicht zum Zwecke einer Wasserdurchfahrt, sondern um den Staub vom Luftfilter fernzuhalten. Unser Luftfilter war immer heftig verstaubt – saugt man die Luft auf Dachhöhe an, fängt man weniger Straßendreck ein und der Luftfilter hält länger.

Viele Gedanken machten wir uns vor der Reise über das Fassungsvermögen unseres Tanks. 55L sind nicht sonderlich viel, bei sparsamen Gasfuß schafft der L300 600km damit, bei Fahrten in der Wüste nur die Hälfte. Wir konstruierten einen Zusatztank im Heck mit weiteren 55l. Jedoch nutzten wir diesen sehr selten, meist nur, um günstigen Sprit von Land A nach Land B zu fahren. Unsere Erfahrungen zeigen, dass auf den meisten Strecken aller 50km eine Tankstelle kommt. Wir werden keinen aufwändigen Zusatztank mehr einbauen, sondern zwei 20l Kanister mitnehmen, die bei Bedarf gefüllt werden. Dies ist ausreichend für so ziemlich alle längeren Offroad Strecken der Welt.

Zu Allerletzt empfehlen wir noch eine kleine Auswahl an Holzklötzern, um zum Beispiel das Auto am Schlafplatz auszurichten, wie auch den Highjack im Sand aufzusetzen.

## **HINHÖREN! Probleme erkennen . . .**

Tendenziell produziert ein vollgepacktes Reiseauto mindestens eintausend Geräusche mehr, als ein werksneuer Passat. Jedoch gibt es Einige, auf die man achten sollte. Die meisten Geräusche kann man einige Zeit beobachten. Wenn sie lauter werden ist Handlungsbedarf angesagt, doch bei spontan auftretenden Geräuschen ist meist etwas im Argen.

Generell sollten bei jedem Geräusch ersteinmal alle Fenster geschlossen werden. Dann ist Hinhören angesagt. Ist das Geräusch Drehzahlabhängig, Geschwindigkeitabhängig, oder straßenabhängig? Der Beifahrer ist angehalten sich nach Hinten zu begeben um auch die Hinterachse in die Wahrnehmung mit einzubeziehen.

Auf einer Asphaltstraße hörst du ein ab 40km/h ein mittelfrequentes Summen (geschätzte 400Hz), wenn der L300 ohne Motor den Berg herunter rollt ::: Entweder sind die Radlager zu fest angezogen (kaum merkbares Spiel), oder kaputt. Sie sollten – vorallem bei großen Reifen – ein Spiel von 3-5mm haben. Man wackelt bei angehobenem Auto am Vorderrad – hier muss das Spiel erkennbar sein. Wenn das Spiel zu groß ist, dann

nachstellen! Wenn das Spiel korrekt eingestellt ist und die Radlager trotzdem summen, dann sind sie wahrscheinlich am Ende ihrer Lebensdauer angekommen und sollten getauscht werden. Vorher neu fetten, vielleicht hilft auch das erste mal weiter.

*TIP: unsere Radlager sind 270.000km alt und machen keine Probleme. Sie mussten auf der Reise dreimal leicht nachgestellt werden und laufen unauffällig ruhig.*

Die Vorderachse klappert sehr gern, in den verschiedensten Lautstärken und Tönen. Wenn ein Geräusch definitiv von Vorne kommt und bei Bodenwellen / Schlaglöchern / unebenem Schotter auftritt, dann solltest du unter das Auto schauen und die Vorderachse kontrollieren.

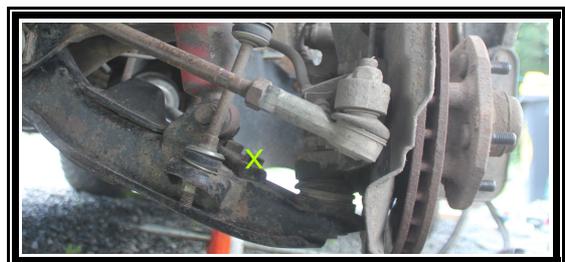


Ein Klappern / Quietschen / Poltern unter dem Sitz tritt bei unebener Straße auf, wenn ein Traggelenk ausgeschlagen ist :: Auto anheben und am Rad wackeln. Notfalls mit dem Hebel des Wagenhebers. Bewegt sich der Achsschenkel im Bezug auf den unteren, oder oberen Querlenker, dann muss das Gelenk / die Gelenke getauscht werden.

*TIP: Wenn ein Gelenk ausgeschlagen ist, dann folgen meist die Nächsten. Wenn man einmal dabei ist, gleich alle Traggelenke tauschen, inkl. Spurstangenköpfe.*

Ein stetiges Poltern, selbst bei kleineren Unebenheiten tritt auf, wenn die Stabilisatoren locker oder ausgeschlagen sind, oder die Gummipuffer der Stabstange ausgeschlagen sind.

Ein dauerhaftes mittellautes Knacken (auch beim Bremsen) tritt auf, wenn die Längsstreben nicht richtig festgezogen sind, oder sich gelöst haben. Dann schiebt sich der untere Querlenker leicht hin und her.



Sollte sehr spontan an der Vorderachse ein lautes Knacken / Knallen auftreten, welches in ein lautes Poltern übergeht, dann ist es wahrscheinlich, dass eine Längsstrebe gebrochen ist und der Querlenker hält nicht mehr an seiner Position ::: Hier ist sofort Handlungsbedarf angesagt. Unter Zuhilfenahme von Spanngurten kann der untere Querlenker in Position gezogen werden, dann sollte man sehr schonend zu nächsten Werkstatt fahren.

*TIP: Das Klacken hört man dann sogar, wenn man im Stand lenkt. Das Rad hält nicht mehr in seiner Position. Die Längsstreben können provisorisch geschweißt werden, wenn keine neuen zur Hand sind.*

Tritt bei Schotterfahrten oder sehr unebener Straße ein stetiges, blechernes Scheppern auf, welches definitiv von der Vorderachse kommt, dann wackeln meist nur die Bremsbeläge im Bremssattel ::: Wenn das Geräusch schlagartig weniger wird, wenn man die Bremse leicht drückt, dann besteht kein Handlungsbedarf.

*TIP: Wenn man mit der Hand oder dem Fuß gegen den Reifen schlägt (im Stand!), dann sollte das Geräusch hörbar sein. Wir fahren knapp 60.000km mit dem Geräusch, ohne Probleme.*

Sollte es an der Vorderachse sehr spontan nur einmal Knallen [1], dann ist eventuell die Stabstange gebrochen, oder auch nur die Mutter der kleinen Stabilisatoren weggefliegen und der Stabi knallte gegen den Rahmen.

Sollte es an der Vorderachse sehr spontan nur einmal Knallen [2], dann kann auch dein Stoßdämpfer, deine Feder, dein Querlenker, deine Motoraufhängung oder irgendwas anderes gebrochen sein, dann hast du wirklich ein Problem ...

Auch der Motor macht ab und an Geräusche, jedoch eher seine Anbauteile.

Lässt du den Motor laufen und hörst im Leerlauf ein mittellautes Schnarren, dann solltest du die Kupplung betätigen ::: ist das Geräusch weg, ist es kein Problem und gehört zum Getriebe.

Du hörst ein fürchterliches Quietschen im Motorraum, vorallem wenn der Motor kalt ist und das Wetter feucht ::: hier solltest du die Keilriemen nachstellen oder austauschen, wenn sie sowieso schon alt und porrös sind. Das selbe gilt auch, wenn ein leichtes Summen im Betrieb zu hören ::: per Ausschlussprinzip die Riemen kontrollieren, die Kanten sind meist aufgeraut.

*TIP: eine halbe Hand voll Babypuder oder Mehl in das Lüfterrad streuen. Wenn es sich auf den Riemen verteilt hat und das Quietschen weg ist, hast du die Ursache gefunden: Riemen.*

Du hörst ein drehzahlabhängiges Schnarren, Schleifen oder Kratzen im Motorraum ::: kontrolliere die Wasserpumpe auf Spiel, indem du die Riemen an der Lichtmaschine lockerst und am Rad wackelst. Im selben Zug solltest du auch am Rad der Lichtmaschine und der Servopumpe wackeln. Diese Geräusche sind schwer zu definieren, entwickeln sich aber nur langsam in den nächsten tausend Kilometern ::: Hier muss man per Ausschlussprinzip arbeiten und sich langsam vortasten. Meist ist ein Lager der Lichtmaschine hin, oder die Wasserpumpe gibt langsam den Geist auf.

*TIP: Wir kontrollierten nach so einem Geräusch so ziemlich alle Anbauteile und revidierten sogar die Lager der Lichtmaschine. Interessanterweise war aber die Unterdruckpumpe ausgeschlagen, welche hinten an die Lichtmaschine angeschlossen ist. Dies hörte ich bis jetzt bei keinem anderen Fahrzeug. Wir spürten keinen Bremsdruckverlust und hätten mit dem Geräusch sicher noch viele tausend Kilometer fahren können.*

Hörst du aus dem Motorraum ein leichtes, drehzahlabhängiges Summen, kommt die Spannrolle des Zahnriemens eventuell langsam ans Ende ihrer Lebensdauer ::: Zahnriemenabdeckung lösen und einen Tropfen Öl ins Spannrollenlager geben. Wenn das Geräusch weg ist, dann ist das Lager als Täter identifiziert und die Spannrolle sollte in den nächsten 2000km ausgetauscht werden. Das Öl hält sich nicht lange dort und reichert sich mit Staub an. Dann geht das Lager garantiert kaputt.

Hörst du bei runterdrehendem Motor ein mittellautes Klackern am Motorblock (im zweiten Gang beschleunigen bis mittlerer Drehzahl und dann vom Gas gehen, oder das Gas langsam zurücknehmen), dann ist ein Pleuellager beschädigt. Das Klackern wird in den nächsten 500km beim Abtounen immer lauter ::: Handlungsbedarf! Ölwanne abschrauben, alle Pleuellager auf Spiel testen.

*TIP: Wer seinen Motor immer ordentlich warm fährt, sollte diese Probleme nicht bekommen. Pleuellager schlagen meist aus, wenn kein guter Ölfilm vorhanden ist. Bei kalter Temperatur den Motor auch fünf Minuten vorlaufen lassen! Keine Kaltstarts und dann sofort Leistung abrufen! Unser Motor mit 270.000km auf der Uhr läuft und läuft ohne jegliches Klackern.*

## Offroaden mit Heckantrieb . . .

. . . ist entgegen der landläufigen Meinung definitiv möglich und macht Spaß, doch man braucht ein wenig Köpfchen und Fingerspitzengefühl. Manchmal auch rohe Gewalt. Allrad ist gut, wenn man ein großes Auto fährt, viel Gewicht transportiert und sehr viel Sicherheit in der Hinterhand haben will. Doch bei einem kleinen Auto reichen auch zwei angetriebene Räder um die selben Strecken zu bewältigen. Man bedenke: man ist auf einer Reise, nicht auf einer Rallystrecke.

Wir fuhren alle gängigen Offroadtracks - in Asien, wie in den Americas - die auch von Allradfahrzeugen befahren wurden. Nie hatten wir das Gefühl, komplett an den Grenzen unseres Fahrzeuges angekommen zu sein. Auch wenn wir schaufelten, Sandbleche legten, oder Passagen mit Schwung durchfuhren, vielleicht, hätten wir noch mehr geschafft . . .

### Sand- Dünenfahrten

In Sandlöchern fuhren wir uns gefühlte hundert mal fest. Jedoch kommt mit der Zeit auch die Erfahrung. Meist waren wir zu faul, die Reifen auf ein Minimum abzulassen. Heute machen uns selbst die Dünen der Wüste Gobi kaum noch Angst. Sicher gibt es Grenzen, was die Steigung in der Düne angeht, doch mit Schwung und abgelassenen Reifen kamen wir überall hoch, oder um die Düne herum.

0,7 Bar Reifendruck Hinten – 1,0 Bar Vorne sind hier die Richtwerte. Anfahren sollte man im weichen Sand sportlich, ohne die Kupplung zu viel schleifen zu lassen. Dreiviertel-Gas im ersten Gang und Kupplung schnipsen lassen - dann gewinnt man sofort an Schwung, auch wenn die Räder ziemlich lange durchdrehen. Wenig bremsen im Sand! Wenn man anhalten muss, ausrollen lassen! Sonst graben sich die Vorderräder ein und man arbeitet gegen einen Widerstand beim nächsten Anfahren.

In einem Gang bleiben, wenn es hügelig wird! Lieber den zweiten Gang ans Maximum treiben, als vom dritten Gang runterschalten zu müssen, um dann Geschwindigkeit zu verlieren. 40Km/h im zweiten Gang reichten immer aus, um Dünen mit Schwung zu erklimmen.

*TIP: Unbedingt auch die Vorderreifen ablassen, sonst arbeitet man gegen einen großen Widerstand, da sich die Vorderreifen in den Sand schieben, statt über ihm zu rollen.*

### Schlammfahrten

Schlamm ist recht unangenehm und kann die verschiedensten Konsistenzen haben. Von oberflächlich weichen Stellen, über zäh und griffig, bis hin zu 50cm tiefen Lehmlöchern mit undurchsichtigen Fahrspuren. Wenn das Gelände schwieriger ist (bergauf und bergab) sollten unbedingt Schneeketten aufgezogen werden. Mit diesen MUSS man langsam fahren, hat aber geschätzte 100% mehr Traktion gegenüber der

Hauruckvariante und kommt Steigungen viel sicherer hoch und runter.

Ohne Schneeketten sind Schlammfahrten riskanter und unberechenbar. Es gilt: Reifendruck ablassen (weniger als 2Bar), Gas und durch. Möglichst ohne Schaltvorgang, um keinen Schwung zu verlieren – hier ist der zweite Gang angesagt. Die Reifen müssen wühlen und sich durch die schnelle Drehzahl gleich wieder vom Schlamm befreien. Wichtig ist, dass man das Gelände vorher einschätzt und begutachtet. Wenn es „nur“ eine geradlinige Strecke mit Schlammpassagen ist, geht diese Rechnung eventuell auf und man bleibt nicht stecken. In tiefen Spurrillen verzieht der L300 gerne und fährt dann mit quertreibendem Heck auf einer gerade Strecke. Hier hilft gut gegenlenken und die Spur wiederfinden, ohne zu viel Schwung zu verlieren.

Sollte man sich doch festfahren, muss das Auto freigeschaufelt werden. Danach werden Sandbleche gelegt und man kommt recht schnell wieder in Fahrt.

Bei starken Steigungen können Sandbleche auch schon vorsorglich gelegt werden!

### **Wasserdurchfahrten ...**

... sind von allen Offroadmanövern die gefährlichsten. Flüsse und Bäche MÜSSEN vorher durchwatet werden, um Strömung und Untergrund einschätzen zu können. Liegt nur ein großer Stein im Weg, den man übersieht, fährt man sich fest und das Auto läuft voll. Kein Offroadmobil ist vollkommen wasserdicht.

Eine Furt durchfährt man langsam, aber konstant. Erster Gang mit 10kmh. Bei tieferen Gewässern gerne auch 15kmh. Grundsätzlich gilt beim L300 die Faustregel: nicht höher als Reifenoberkante. Denn dort befindet sich auch die Luftansaugung. 40-50cm (ungefähr Kniehöhe) sind akzeptabel fahrbar, einmal durchquerten wir 80cm tiefes Wasser – das war alles andere als spaßig. Hier geht dem Saugdiesel die Puste aus, da man sich gegen einen gewaltigen Widerstand vorarbeitet. Der Motor wäre im ersten Gang fast abgestorben. Dann kann er im Wasser auch nicht mehr gestartet werden, da der Auspuff schnell voll Wasser läuft.

*TIP: der Luftfilterkasten hat unten eine kleine Öffnung. Diese sollte man vor Wasserdurchfahrten mit Gaffa verschließen und generell gilt: lieber eine Ausweichroute wählen, als das Risiko eines Totalschadens einzugehen.*

## Nachwort

Ganz einfach: Nachmachen, anders machen, besser machen. Wir hoffen, mit diesem Heft können wir einen kleinen Einblick in den L300 als Reisemobil geben und freuen uns über Zuschriften und Fragen.

[www.HerrLehmanns-Weltreise.de](http://www.HerrLehmanns-Weltreise.de)

[www.facebook.com/HerrLehmanns-Weltreise](http://www.facebook.com/HerrLehmanns-Weltreise)

[mail@HerrLehmanns-Weltreise.de](mailto:mail@HerrLehmanns-Weltreise.de)

## Internetforen L300

[www.4x4travel.org](http://www.4x4travel.org)

[www.offroad-forum.de](http://www.offroad-forum.de)

[www.L300-womo.de](http://www.L300-womo.de)

[www.4g63.de](http://www.4g63.de)

## Herr Lehmanns Weltreise – auf vier Rädern um den Globus (Der Film)

ab November 2014 als Stream, als Blu-ray und im Kino! Ein Film für alle Reisebegeisterten, die wissen wollen, wie sich zwei Jahre Weltreise in so einem kleinen Auto anfühlen.



[www.facebook.com/derfilm.HerrLehmans-Weltreise](http://www.facebook.com/derfilm.HerrLehmans-Weltreise)