

Liebe Mahi-Fans!

Anbei findet Ihr den Testbericht des Mahindra CJ 340 Classic 1,9D 51kW aus dem Modelljahr 1996.

Dieses Modell kam nie offiziell nach Österreich, da wir zu diesem Zeitpunkt leider keinen Importeur mehr hatten.

☺ Wir bedanken uns bei Forest JOe für das Scannen des Artikels!

Um Missverständnissen vorzubeugen:

Produktionsstätten sind Indien und Griechenland.

Endmontagen gab und gibt es (teilweise noch) in:

- Deutschland
- Slowakei
- Ungarn

Die 75%-ige Differentialsperre an der Hinterachse war der deutschen Version aus gesetzlichen Gründen vorgeschrieben.

Hinweis:

(Die Darstellung ist rein informativ – das Copyright liegt bei den Autoren der Berichte).

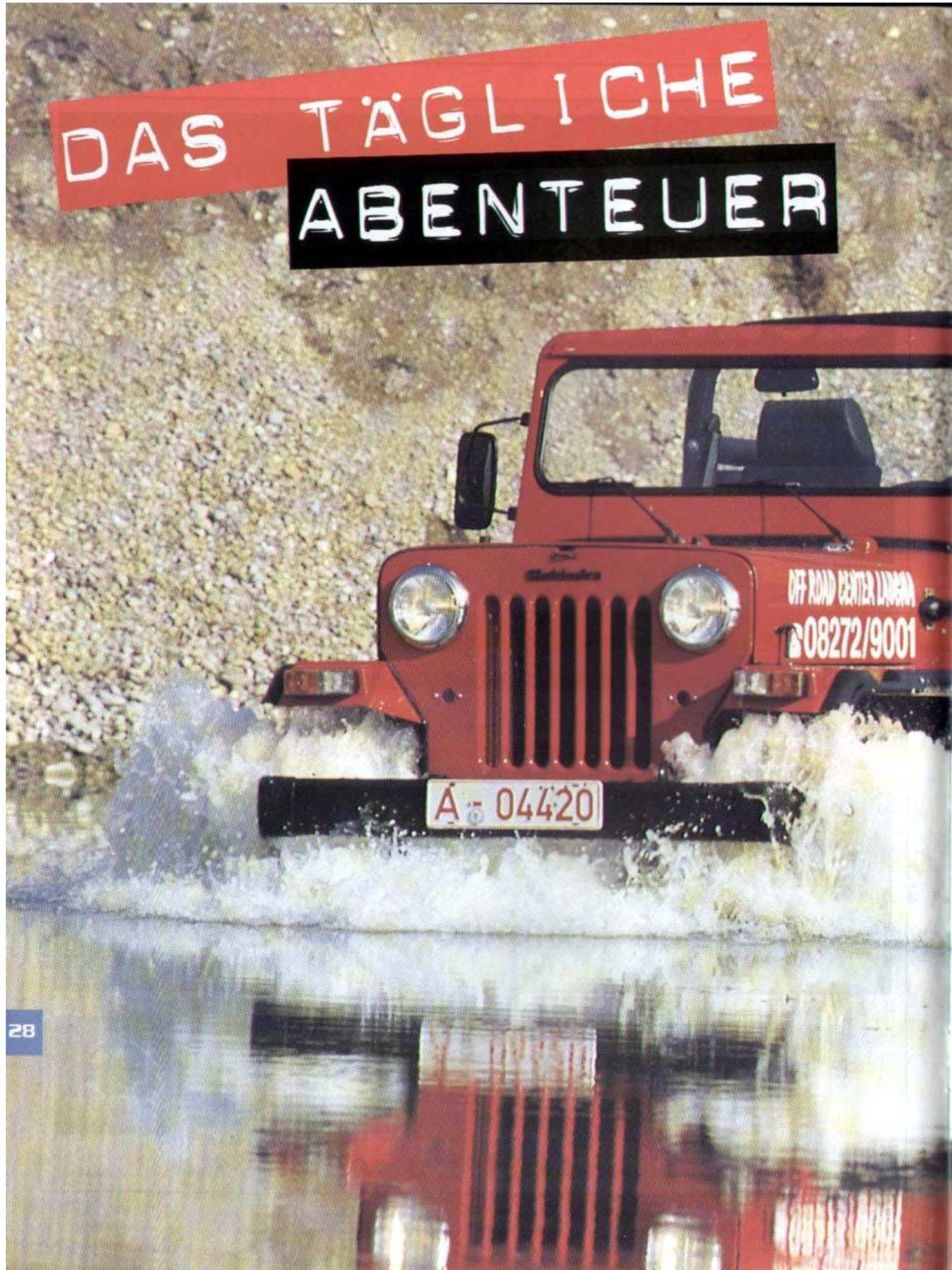
Viel Spass beim Lesen des Testberichts.

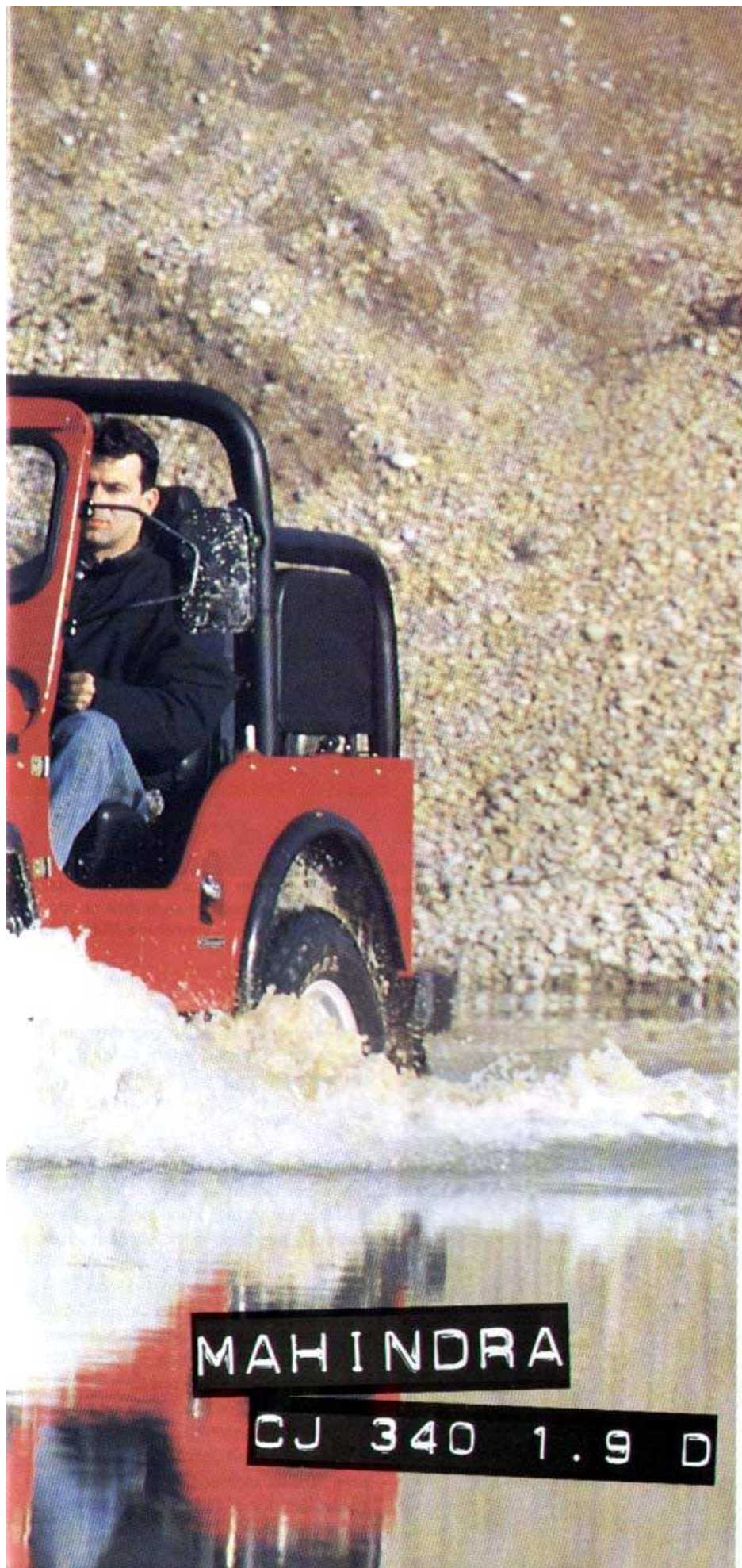
Und VOLLGAS,

```
((((((((
 / ^   ^ \
 ( o   ~ )
 \   ^   /
```

-----o000o-----o000o----- K@rl

DAS TÄGLICHE
ABENTEUER





Und wieder bricht einer von jenen ungezählten Tagen an, den Sie spätestens übermorgen völlig vergessen haben: Sie werden sich nach dem Frühstück in Ihren Wagen setzen, starten, gelassen ausparken und in die Arbeit fahren. Wie immer schaffen Sie es dank Motorpower, sich auf der Einfädelspur zur Ringstraße locker zwischen zwei herandonnernden Lastwagen einzuordnen. Wie immer schweben Sie bei der ewigen Baustelle unbehelligt über Buckel und Fugen, während der leidlich rasierte Kerl im Kompakt-Pkw neben Ihnen aus Sorge um seinen tiefergelegten Auspuff Marke Debil heftig bremst. Wie immer lassen Sie sich - an der Arbeitsstelle angekommen - entspannt aus dem Autositz gleiten und haben schon auf dem kurzen Fußmarsch zum Platz Ihres Wirkens vergessen, daß Sie überhaupt gefahren sind. Und genauso wird es Ihnen nach soundsovielen Stunden auf dem Weg nach Hause ergehen. Und am Samstag auch auf der Fahrt zum Einkauf. Und dann auf der Tour ins Wochenende.

Wie anders sehen doch diese Fahrten aus, wenn Sie dabei den Mahindra CJ 340 benutzen. Wie anders sieht Ihr ganzes Leben aus! Zur kühlen Morgendämmerung hat Ihnen die fürsorgliche Partnerin bereits diskret besonders wärmende Unterwäsche zurechtgelegt. Der Morgenkaffee ist wohlmeinend glühend heiß. Draußen öffnen Sie unter aufmerksamer Teilnahme der komplett angetretenen Familie das windige Stofftürchen des eiskalten Mahindra, grätschen beherzt in den engen Fußraum und ziehen Ihren Körper energisch am Lenkrad auf den beinharten Sitz. Für das Abschiedsritual zerrn Sie den Reißverschluß der Seitenscheibenfolie auf und erhalten von der Liebsten statt des sonst üblichen „also dann bis heute abend“ einen saftigen Odol-Kuß, als wäre es das letzte Mal. Man sorgt sich

Null Airbag, null ABS, null Seitenaufprallschutz, null Turbo-Intercooler-Vierventiler, null Klimaanlage, null Zentralverriegelung, null Servolenkung, null Bordcomputer, null beleuchtete Schminkspiegel mit Dimmgleitschalter, aber 100 Prozent Fahrerlebnis - das hatte der indische Mahindra schon immer. Aber jetzt hat er einen neuen, modernen Peugeot-Diesel mit 70 PS unter der Haube.

Text: Martin Braun
Fotos: Karel Sefrna



um Sie, schließlich haben Sie nicht einen einzigen Airbag an Bord. Ihr Sprössling, sonst um diese Zeit zu nicht mehr als einem mauligen „Moin“ fähig, prüft höchstpersönlich die Lichter am Mahindra. Sie lassen den Saugdiesel ein paar Sekunden vorglühen und starten. Die Familie atmet

erleichtert auf. Nicht nur, weil der moderne Peugeot-Diesel mit Abgasrückführung die Luft nicht mit einer Rauchwolke schwängert, sondern weil nun Ihre Ankunft bei der Arbeitsstelle als wahrscheinlicher gelten darf. Für Ihre Familie hört sich der Mahindra tatsächlich genau wie Nachbars kleiner



■ Entweder 58 cm Laderaum oder zwei karge Sitze für zwei sehr strapazierfähige Mitfahrer

■ Der hohe Türschweller und das winzige Stofftürchen erfordern Gelenkigkeit beim Einsteigen



■ Herrliche Aussichten beim Fahren im Gelände

auch statt des superkurzen CJ 340 den 36 Zentimeter längeren CJ 540 nehmen können. Der hat richtig Platz für den Fahrer und auch für das Gepäck. Aber uriger ist halt der 340er, denn nur er zeigt die Originalabmessungen des von 1953 bis 1964 produzierten Jeep CJ 3B, der Original-Vorlage für den Mahindra, für den das Mahindra-Werk im indischen Bombay seinerzeit die Herstellungslizenz erworben hat.

Mit einem soliden Krachen rastet der unsynchronisierte erste Gang ein, und zackig setzen Sie sich mit dem Mahindra in Bewegung. Kracks, zweiter Gang, hau ruck und kracks, der dritte, und dann ist der vierte

und damit letzte Gang drin. Während Sie noch die Stabilität des langen Schaltstocks bewundern, zeigt sich die vorausschauende Weisheit Ihrer Entscheidung, auf ein Bordradio zu verzichten, denn die infernalische Geräuschkulisse vereitelt ab 70 km/h die Unterhaltung. Das Verdeck peitscht, die Türchen flattern, der Antriebsstrang dröhnt, der Schalthebel rasselt und der Diesel brummt. Und nur wer den Mahindra noch mit dem alten, wegen seiner Abgaswerte nun nicht mehr zulassungsfähigen 2,1-Liter-Diesel erlebt hat, darf glaubhaft versichern, daß der neue 1,9-Liter tatsächlich leiser ist.

Sie nähern sich der Einfädelspur der Ringstraße und jagen, die störrische Lenkung mit beiden Armen bezwingend, um die langgezogene Kurve. Der schmale Mahindra neigt sich bedrohlich zur Seite. Den-

noch meistern Sie die Kehre, ohne allzuviel Schwung zu verlieren. Schumachers Glücksgefühl nach einem Grand Prix-Sieg kann nicht größer sein.

In die ewige Baustelle hüpfert der Mahindra mit einem trockenen Satz und will Ihnen durch das anschließende Gehoppel nahelegen, daß Ihre Wirbelsäule gegen die Stabilität indischer Stahlrahmen, Starrachsen und Blattfedern nur verlieren kann. Nach diesem Erlebnis umzirkeln Sie jeden Kanaldeckel respektvoll.

Auf dann wieder freier Strecke dürfen Sie intensiv miterleben, wie jedes der 70 PS verzweifelt gegen die miserable Aerodynamik der zitternden Karosserie kämpft, um dann doch noch nach reichlich Anlauf die immerhin 117,4 km/h Höchstgeschwindigkeit zu ermöglichen; der alte 2,1-Liter mit

64 PS schaffte nur 108 km/h. Da wie dort entsteht der Eindruck, der Motor verwendet mindestens die Hälfte seiner Leistung zum Erzeugen von Lärm. Doch Sie haben dafür schon auf dem Arbeitsweg etwas erlebt.

Das ahnen wohl auch Ihre Arbeitskollegen, die Sie bei Ihrer Ankunft bestaunen. So mancher, der sonst höchstens flüchtig grüßend an Ihnen vorbeieilt, erkundigt sich nun ausgiebig nach Ihrem Befinden. Sie werden nach Einzelheiten ausgefragt, tragen geduldig dreimal vor, daß die Exportversionen des Mahindra nun, wie schon zuvor die Version für das indische Militär, im Stammwerk in Bombay gebaut werden, nicht mehr wie früher im griechischen Zweigwerk oder im sächsischen Werdau; daß sich die Inder bei der Exportversion



■ Das ist er, der neue Mahindra-Motor. Der 1,9-Liter-Peugeot-Diesel kommt aus Frankreich nach Indien



■ Viele nette Rundinstrumente, aber der Fahrer findet kaum Platz für seine Beine im superkurzen CJ 340

Der Vergleich

	Mahindra CJ 340 1.9 D	Asia Rocsta 2.2 D	Suzuki SJ Samurai Cabrio
Zylinder / Hubraum	4 / 1.905 cm ³	4 / 2.184 cm ³	4 / 1.298 cm ³
Leistung bei	51 kW/ 70 PS 4.600 U/min	45 kW/ 61 PS 4.050 U/min	51 kW/ 70 PS 6.000 U/min
Max. Drehmoment bei	123 Nm 2.000 U/min	126 Nm 2.500 U/min	103 Nm 3.500 U/min
Testwagengewicht	1.280 kg	1.380 kg	980 kg
Zuladung Testwagen	520 kg	380 kg	610 kg
Anhängelast gebremst	1.800 kg	1.500 kg	1.300 kg
Beschleunigung			
0-80 km/h	18,6 s	16,1 s	12,3 s
0-100 km/h	40,0 s	29,0 s	19,5 s
0-120 km/h	-	92,4 s	37,6 s
Elastizität			
60-100 km/h im IV. Gang	29,4 s	23,0 s	18,1 s
80-120 km/h im V. Gang	-	85,4 s	56,8 s
Höchstgeschwindigkeit	117,4 km/h	121,6 km/h	130,4 km/h
bei (Gang)	4.675 U/min (IV.)	4.000 U/min (IV.)	5.700 U/min (IV.)
Testverbrauch	Diesel	Diesel	Normal bf.
minimal	8,9 l/100 km	7,5 l/100 km	6,6 l/100 km
maximal	12,5 l/100 km	13,7 l/100 km	13,3 l/100 km
Testdurchschnitt	10,8 l/100 km	11,8 l/100 km	10,6 l/100 km
Tankinhalt / Reichweite	40 l / 370 km	65 l / 550 km	40 l / 377 km
Grundpreis	ca. 25.000,-	25.990,-	22.500,-

viermal soviel Zeit nehmen wie für das Heimmodell; daß der aktuelle Mahindra nun vorne Scheibenbremsen hat, die das Schiefziehen der alten Trommeln beseitigen; daß der neue 1,9-Liter-Diesel 1,5 Liter/100 km weniger verbraucht als der alte Motor, wodurch man jetzt im Alltag mit 10 bis 11 Liter Diesel auskommt; daß man sich dank des lebendigen Motors und der kurzen Gesamtübersetzung nie untermotorisiert fühlt; daß man im Gelände dank nicht allzu hohem Gewicht, der sehr guten Verschränkung von 255 mm, der kurzen Unter- und den vorbildlichen Böschungswinkeln vielen modernen Geländewagen überlegen ist und letztlich nur dort passen muß, wo schiere Kraft gefragt ist.

Ihre Kollegen fragen und fragen. Die Kolleginnen werfen Ihnen den ganzen Tag über lächelnd wohlwollende Blicke zu. Man kennt Sie. Man schätzt Sie. Immer haben Sie etwas zu erzählen. Und Sie wissen nun, wie einfach es ist, alltägliche Dinge zu einem bleibenden Erlebnis zu machen. ■

Mahindra CJ 340 1.9 D

aus dem Peugeot 205, 305, 405...

Motor	
4-Zylinder-Diesel-Reihenmotor, vorne längs, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), 2 Ventile pro Zylinder, Verteilereinspritzpumpe, Abgasrückführung, Diesel-Katalysator	
Sommersmog-Fahrerlaubnis	steht noch nicht fest
Hubraum	1.905 cm ³
Bohrung x Hub	83 x 88 mm
Verdichtung	23 : 1
Leistung	51 kW / 70 PS bei 4.600 U/min
Max. Drehmoment	123 Nm bei 2.000 U/min
Ölinhalt	5,0 l
Lichtmaschine	12 V / 750 W
Batterie	12 V / 90 Ah

Kraftübertragung	
Heckantrieb, Frontantrieb während der Fahrt zuschaltbar (keine Freilaufnaben)	
4-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion (im Stand zuschaltbar);	
Übersetzungen: I: 3,986; II: 2,368; III: 1,473; IV: 1,000; R: 5,351; Achsantrieb: 5,380;	
Verteilergetriebe High: 1.000; Low: 2,465	

Fahrwerk	
vorn: Starrachse an Blattfedern	
hinten: Starrachse an Blattfedern	
Hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, vakuumunterstützt	
vorn Scheibenbremsen;	
hinten Trommelbremsen;	
Handfeststellbremse auf Hinterradbremsen	
Schneckenrollenlenkung;	
Lenkrad 400 mm, 4 Umdrehungen	
Stahlfelgen 7,0 x 15"	
Reifen 235/75 R 15 (General Grabber AT)	

Karosserie/Aufbau	
Leiterrahmen, mit dem Rahmen verschraubte, offene Karosserie; 2 Stoff-Türen, links angeschlagene Hecktüre; 4 Sitzplätze	
Länge/Breite/Höhe	3.390 / 1.600 / 1.830 mm
Radstand	2.032 mm
Spurweite v/h	1.300 / 1.300 mm
Wendekreis	11 m
Laderaum L/B/H min.	580 / 910 / 1.065 mm
max.	580 / 1.200 / 1.120 mm
Kistenmaß	570 x 870 x 1.080 mm
Ladeöffnung Breite	910-1.230 mm
Ladekante Höhe	675 mm
Innenhöhe über Sitz v/h	980 / 770 mm
Sitzhöhe v/h	315 / 335 mm
Ellenbogenraum v/h	345 / 450 mm
Sitzraum h	600 mm
Testwagengewicht (Werksangabe)	1.280 (1.260) kg
Gewichtsverteilung (mit Fahrer) v : h	52 : 48 %
Zulässiges Gesamtgewicht	1.800 kg
Zuladung Testwagen	520 kg
Anhängelast, gebremst/ungebremst	1.800 / 400 kg
Stützlast	75kg
Dachlast	-

Fahrleistungen (Auto-Off-Meßwerte: km 14.389)

Höchstgeschwindigkeit	117,4 km/h
bei 4.675 U/min im IV. Gang	
Beschleunigung 0-80 km/h	18,6 s
0-100 km/h	40,0 s
1 km mit stehen. Start	42,8 s
Elastizität 60-100 km/h im IV. Gang	29,4 s
Innengeräusch	Leerlauf 64 dB(A)
60 km/h	77 dB(A)
80 km/h	78 dB(A)
100 km/h	84 dB(A)
Höchstgeschw.	89 dB(A)
Abweichungen	Anzeige effektiv
Tacho	60 km/h 57,0 km/h
80 km/h	74,5 km/h
100 km/h	94,8 km/h
120 km/h	113,1 km/h
km-Zähler	100 km 98,9 km

Kraftstoffverbrauch

ECE-Normverbrauch	
vom Hersteller noch nicht ermittelt	
Testverbrauch	
minimal	8,9 l/100 km
maximal	12,5 l/100 km
Testdurchschnitt	10,8 l/100 km
Tankinhalt	40 l
Reichweite	370 km

Geländewerte

Bodenfreiheit	210 mm
Achsverschränkung	255 mm
Verschränkungsindex	125 %
Rampenwinkel	28°
Böschungswinkel v/h	57° / 43°
Wattiefe	500 mm
max. Gesamtuntersetzung	52,86 : 1
max. Drehmom. pro Rad	1.625 Nm bei ca. 5 km/h

Ausstattung/Preise/Kosten

Grundpreis:	ca. 25.000,-
Serienausstattung: Intervall-Scheibenwischer, Innenbeleuchtung, Motorraumbelichtung, Sportsitze mit Kunstlederbezug, 2stufiges Gebläse, Zigarettenanzünder, 2 Rückfahrcheinwerfer, rechter Außenspiegel, abschließbarer Tankverschluss, Bremskraftverstärker	
Extras gegen Aufpreis: Anhängerkupplung	750,-
Steuer	Schadstoffeinstufung steht noch nicht fest
Haftpflicht-Einstufung	Pkw, bis 75 PS
Teilkasko/Vollkasko-Typklasse	TK 24 / TK 24
Wartung	
Inspektion und Ölwechsel	alle 5.000 km
Garantie	
1 Jahr oder 20.000 km	

schaltet hart, aber knackig

mull Komfort!

bisher nur Trommeln

erstmals schwergängig

das ist kurz!

sehr hoch sehr eng

drei Sekunden schneller als früher

das ist Radan!

gut 1,5 l weniger als mit dem alten 2,1-Liter-Motor

sehr gut!

leider begrenzt durch die Achsen-Luftkumpen

steht noch nicht genau fest

wichtig ist das Abschwieren!