

Liebe Mahi-Fans!

Anbei findet Ihr den Testbericht des Mahindra CJ 340 Basic 2,11 47kW.

Der Basic gilt als besonderes Schmankerl unter den Mahis, wurde ihm doch jegliche Sonderausstattung entfernt, damit er möglichst nahe ans Original, dem Willys-Jeep herankommt.

☺ 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 Werdau aus gesetzlichen Gründen vorgeschrieben. Nach Österreich kamen stets die puristischen Versionen aus Griechenland.

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

GELÄNDETTEST
MAHINDRA CJ 340 BASIC

Wider den Zeit

Schon der bisherige Mahindra CJ 340 Classic ist bestimmt kein Geländewagen, der sich an den modernen Zeitgeist anbietet, sondern eine mehr oder weniger genaue Replik des von 1953-1964 produzierten Jeep CJ 3B. Doch dem nicht genug: nun hat Mahindra mit dem CJ 340 Basic getreu dem Motto „Back to the roots“ eine weiter abgespeckte Rustikalversion für Nostalgiker und echte Geländewagen-Puristen nachgeschoben.

Von Andreas Dürkelmeyer

Degeneriert, verweichlicht und kompromißüberladen: Vorwürfe, die sich die breite Masse moderner Off-Roader gelegentlich von Geländewagen-Puristen gefallen lassen muß – auf den Mahindra CJ 340 Basic treffen sie bestimmt nicht zu. Das Geländewagen-Urgestein gilt nicht zu Unrecht als letzter legitimer Vertreter einer aussterbenden Zunft: der des ursprünglichen, kompromißlosen und jeglichen modernen Komfort-Errungenschaften trotztenden Allradgefährtes.

Die Puristen-Version der Mahindra-Baureihe projiziert ohne Schminke Flair und Fahrgefühl aus den Anfängen der 4x4-Historie in die Gegenwart. Zugegebenermaßen war dies bereits beim weiterhin angebotenen Classic der Fall, doch die abgespeckte Basic-Variante geht noch einen Schritt weiter. Der Blechveteran mit ultrakurzem Radstand sprüht geradezu vor urwüchsigem und nostalgischem Charme. Insbesondere durch die altherwürdige 7.00 x 15-Militärbereifung, dank derer auf die neuzeitli-

chen und häßlichen Kunststoff-Kotflügelverbreiterungen verzichtet werden kann, lehnt sich der Basic optisch näher denn je an sein klassisches Vorbild an.

„Zurück zum Ursprung“ lautet auch die Devise im Innenraum. Ob man ihn als spartanisch oder konsequent funktionell tituliert, liegt letztendlich an der Betrachtungsweise. Stil hat er jedenfalls, das steht fest. Das wenig gelungene Plastik-Armaturenbrett mit einer unübersichtlichen Ansammlung kunterbunter Kontrolleuchten ist im Basic einer nostalgischen Variante aus nacktem Blech gewichen. Es beherbergt nur die gesetzlich vorgeschriebenen Anzeigen. Mittig angeordnet ist nunmehr die Tachometereinheit mit Tank-, Öl-druck-, Wassertemperaturanzeige und Voltmeter.

Viel Liebe steckt im Detail. So werden beispielsweise die klassischen Rundinstrumente von einem hübschen Chromring geschmückt. Die Verarbeitungsqualität orientiert sich insgesamt gesehen am rustikalen und ursprünglichen Charakter des Fahrzeu-







Prädikat einzigartig: Bei nach vorn abgeklappter Windschutzscheibe wird der Blick vom Fahrersitz aus zum besonderen Erlebnis

ges: Solide Handwerksarbeit ohne Anspruch auf neuzeitliche Perfektion oder perfektes Finish. Als unnötiger Ballast werden beim Basic Beifahrersonnenblende, Innenrückspiegel und -beleuchtung sowie der Aschenbecher eingestuft. Sie fehlen schlicht und ergreifend. Ansonsten wird nichts wesentliches vermisst. Zigarettenanzünder, ein zweistufiges Gebläse und eine Intervallfunktion für die kleinsten

Ein akrobatischer Akt: der Einstieg

Scheibenwischer sind Ausstattungsfeatures, die man eigentlich gar nicht vermutet.

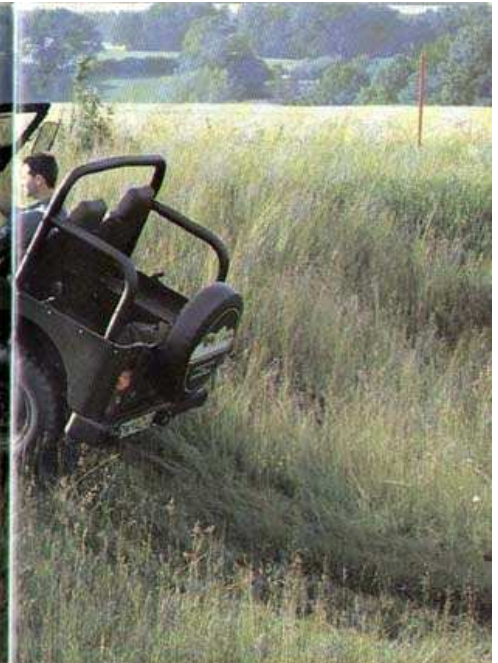
Das Platzangebot ist gerade mal ausreichend, der Einstieg aber mit akrobatischen Verrenkungen verbunden. Schuld daran sind die kleinen

Türanschnitte und eine stattliche Schwellerhöhe von 78 Zentimeter. Dafür dürfen sich die Insassen über ungemein straff gepolsterte Schalensitze freuen. Das mit pflegeleichtem Kunstleder bezogene Gestühl bietet selbst bei den wildesten Geländerritten optimalen Halt. Da der Basic nur als Zweisitzer ausgeliefert wird, bleibt im Heck noch genügend Stauraum für Abenteuer-Utensilien aller Art. Nicht zuletzt ermöglicht dieser Umstand jedoch auch kostengünstige Zulassung als Lkw.

Herzstück des Mahindra ist sein Motor. Der in Lizenz gefertigte Peugeot-Saugdiesel ist ein Selbstzünder von altem Schrot und Korn. Aus 2,1 Liter Hubraum schöpft der gußeisernen und als unverwundlich geltende Veteran eine Leistung von 64 PS bei 4.500 Umdrehungen. Das maximale



Unverwundlich wie eine gußeisnerne Kaminplatte: Der kernige 2,1-Liter-Saugdiesel von Peugeot ist ein Selbstzünder von altem Schrot und Korn



Dank kräftigem Diesel und kurzer Gesamtuntersetzung Klettert der Mahindra wie eine Bergziege (Bild oben). Aus kurzen Karosserieüberhängen resultieren ausgezeichnete Böschungswinkel: 41 Grad hinten und 43 vorn. Das Traktionsvermögen der 7.00 x 15-Military-Diagonallbereifung ist auf Stein und Geröll befriedigend, bei feuchtem und schlammigen Untergrund dagegen bauen die Gummiveteranen wenig Grip auf



Die Schalt- und Kontrollzentrale: Allradantrieb und Geländereduktion werden mit den beiden rechts vom griffigen Schaltstock liegenden Hebeln aktiviert. Neu beim Basic sind die zentral im plastiklosen Armaturenbrett angebrachten Rundinstrumente: Liebevoll mit Chrom eingefädelt, mit dem Tacho im Mittelpunkt. Trotz blattfederter Starrachsen verschränkt der Mahindra gut (Bild ganz rechts)





In der Basic-Version ist der Mahindra eine recht genaue Replik des von 1953 - 1964 produzierten Jeep CJ 3B

Drehmoment von 122 Nm liegt schon bei 2.000 Touren an. Bereits das Anlassen gerät zum Erlebnis. Im Vergleich zu modernen Konstruktionen vergeht eine kleine Ewigkeit, bis die Glühkerzen vorgewärmt sind und das motorische Urgestein nach Betätigung des Anlassers seine ersten Lebenszeit-

chen zum Besten gibt. Zumindest in der Warmlaufphase erinnert die Geräuschkulisse mehr an ein mittleres Erdbeben und wildes Durcheinander als an eine gesittete und geordnete Verbrennung. Somit herrscht auch in diesem Punkt Einklang zwischen Funktion und Fahrzeugcharakter.




Im Fahrbetrieb entpuppt sich der Ölbrenner jedoch als putzmunterer und agiler Zeitgenosse. Seine spontane, verzögerungsfreie Gasannahme und die Drehfreudigkeit verblüffen. Unterstützt wird das muntere Treiben von einem perfekt abgestuften Vierganggetriebe. Kurze, knackige

Schaltwege lassen einen gern zum ellenlangen Schaltknauf greifen, allzu oft ist dies freilich nicht nötig.




Die kurze Gesamtübersetzung und das gute Durchzugsvermögen des Selbstzünders ermöglichen eine schaltfaule Fahrweise. Selbst im Stadtverkehr kann beim gemütlichen

MAHINDRA CJ 340 BASIC

PRO

-  gute Geländeeigenschaften
-  günstiger Preis
-  uriger Flair

CONTRA

-  hohe Geräuschkulisse
-  teilweise nachlässige Verarbeitung
-  geringer Fahrkomfort



Stilblüte: Kein anderer Geländewagen vermittelt ursprünglicheres Fahrvergnügen und versprüht mehr Charme



Der Fahrer thront direkt über dem kleinen 40-Liter-Tank. Praxistauglich zeigt sich der großdimensionierte Einfüllstutzen mit abschließbarem Deckel

Dahinrollen der vierte Gang eingelegt bleiben. Das Ausdrehen der Gänge bringt wenig und verursacht nur Lärm.

Komfort bietet der Mahindra kaum. Gewöhnungsbedürftig sind in erster Linie die relativ hohen Pedalkräfte und die leidliche Verzögerungsarbeit der vier Trommelbremsen. Somit ist vorausschauende Fahrweise angesagt, um ungewollten Kontakt zum Vordermann zu vermeiden.

Ein As ist der Mahindra dagegen abseits befestigter Straßen, zeigt er doch Gelände-Qualitäten, von denen manch andere nur träumen können. Zum echten Erlebnis



Silhouette wie ein Wolkenkratzer: Trotz ragen die senkrecht stehende Frontpartie und die winzige Windschutzscheibe in den Fahrtwind. Durch die Stofftüren streicht stets ein erfrischendes Lüftchen

wird das Ganze, wenn man Verdeck und Stofftüren entfernt und die Windschutzscheibe nach vorn abklappt. Alles in allem eine Prozedur, die gut zweieinhalb Minuten in Anspruch nimmt.

Durch die kompakten Abmessungen und die hohe Sitzposition ist der Mahindra konkurrenzlos wendig und übersichtlich. Ein Blick zur Seite und man glaubt, fast auf der Hinterachse zu sitzen. Millimetergenaues Rangieren in

heiklen Situationen bereitet keine Probleme.

Überhaupt gibt es kaum ernstzunehmende Hindernisse, die den Basic in seinem Vorwärtsdrang stoppen können. Die beiden robusten, vorn an neun-, hinten gar an zehnlagigen Blattfedern geführten Starrachsen sind hart im Nehmen und garantieren eine konstante Bodenfreiheit von 22 Zentimetern. Durch kurze Karosserieüberhänge und die daraus resultierenden, guten Bö-

schungswinkel verlieren selbst steile Auffahrten ihren Schrecken.

Nur in Extremfällen setzt der Mahindra auf; ein Grund zur Sorge ist dies jedoch nicht. Scheinwerfer und Rücklichter laufen niemals Gefahr, mit dem Boden in Berührung zu kommen.

Das Verteilergetriebe ist durch eine massive Aluplatte geschützt, der Tank liegt unter dem Fahrersitz – einzig und allein der Auspuff kann einmal

einen Treffer abbekommen. Bestens ist die Rostvorsorge; Teile der Karosserie sind verzinkt, Unterboden und Radhäuser sind dick dinolbeschichtet.

Erstaunlich gut für ein Fahrzeug mit blattgefederten Starrachsen ist das Verschränkungsvermögen von 24 cm. Dadurch und dank seines kurzen Radstandes meistert der kleine Haudegen somit selbst spitze Kuppen und Gräben, ohne daß die Räder die Traktion verlieren. Für Extrembedingungen steht eine 75prozentige Differentialbremse hinten Gewehr bei Fuß.

Allradantrieb und Untersetzung lassen sich unter nicht unerheblichem Kraftaufwand jeweils über einen separaten Schalthebel aktivieren. Nicht zuletzt wegen der vorbildlich kurzen Geländeübersetzung zieht der Motor den Basic durch dick und dünn.

Die Geländeübersetzung ist erfreulich kurz

Egal ob zäher Schlamm oder schwindelerregende Steigungen. Bereits ab Leerlaufdrehzahl steht genügend Power zur Verfügung. Im Bereich des maximalen Drehmoments schleicht das Unikum kaum schneller als eine Schnecke mit 5 km/h durchs Gelände. Wasserdurchfahrten können den Basic ebenfalls nicht schrecken. Lichtmaschine und Ansaugstutzen liegen gut schwallwassergeschützt 70 bzw. 99 cm weit über Grund.

Mit der Serienbereifung hat sich Mahindra allerdings ein Kuckucksei ins eigene Nest gelegt. Sie bietet auf Stein und Geröll befriedigende, auf feuchtem Untergrund aber nur wenig Traktion. So dürften echte Freaks an einer Umrüstung nicht vorbeikommen.

Letztendlich ist der Mahindra CJ 340 Basic ein preisgünstiger Geländewagen ohne Wenn und Aber. Sein nostalgischer Charme, die guten Geländeeigenschaften und der ungeheure Fahrspaß trösten über den fehlenden Komfort hinweg.

Daten & Fakten

Mahindra CJ 340 Basic

Motor

Bauart	Wassergekühlter 4-Dieselmotoren, vorn längs eingebaut, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, seitlich liegende Nockenwelle (Zahnradantrieb), Verteilereinspritzpumpe, Ölinhalt 5 Liter
Hubraum	2.112 ccm
Bohrung x Hub	90 mm x 83 mm
Verdichtung	22,4 : 1
Leistung	47 kW (64PS) bei 4.500 U/min
Max. Drehmoment	122 Nm bei 2.000 U/min
Batterie	12 Volt / 90 Ah
Lichtmaschine	12 Volt / 35A
Testverbrauch	12,3 l / 100 km (Diesel)

Kraftübertragung

Antrieb	Heckantrieb, Frontantrieb zuschaltbar, 75 % Differentialsperre hinten
Getriebe	4-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion; erster Gang unsynchronisiert 1. Gang 3,986; 2. Gang 2,368; 3. Gang 1,473; 4. Gang 1,000; Rückwärtsgang 5,351
Verteilergetriebe	Unsynchronisiertes Zwischengetriebe; High 1,000; Low 2,465
Achsübersetzung	5,380
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung

Fahrwerk

Radaufhängung	vorn und hinten blattgefederte Starrachse;
Bremsanlage	Trommelbremsen vorne Trommelbremsen hinten Handfeststellbremse auf die Getriebeausgangswelle wirkend
Lenkung	Schneckenrollenlenkung
Reifen/Felgen	Ceat Extra Grip 7.00 x 15 auf Stahlfelgen (4,5 x 15)
Radstand	2.023 mm
Spurweite v/h	1.280 mm/1.280 mm

Karosserie

Aufbau	Leiterrahmen; aufgeschraubte offene Stahlblech-Kombikarosserie, GFK-Motorhaube, zwei Türen, einteilige, links angeschlagene Hecktüre, zwei Sitzplätze;
Abmessungen L x B x H	3.390 mm x 1.600 x 1.830 mm

Geländewerte

Bodenfreiheit	22,0 cm
Schwellerhöhe	53,5 cm
Achsverschränkung	24 cm
Rampenwinkel	27 °
Böschungswinkel	43° vorn; 41° hinten
Überhänge	65 cm vorn; 57 cm hinten

Wattiefe	Keine Herstellerangabe; Lichtmaschine in 69 cm Höhe; Ansaughöhe Luftfilter 99 cm
----------	--

Leergewicht	1.320 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.800 kg
Leistungsgewicht	20,6 kg / PS bis 28,1 kg / PS

Gesamtübersetzung im ersten Geländegang	52,86
---	-------

Max. Drehmoment pro Rad im ersten Geländegang	1612 Nm bei 5,0 km/h
---	----------------------

Geschwindigkeit bei Leerlaufdrehzahl (850 U/min) im ersten Geländegang	2,1 km/h
--	----------

Wendekreis	11,0 m
------------	--------

Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag	4 Umdrehungen
Lenkraddurchmesser	40,5 cm

Wartung und Unterhalt

Inspektion	alle 10.000 km
Ölwechsel	alle 5.000 km
Garantie	1 Jahr bis max. 20.000 km

Ersatzteile*	Anlasser	632.-DM
	Wasserpumpe	255.-DM
	Frontscheibe	194.-DM
	Kupplung (Set)	483.-DM
	Lichtmaschine	543.-DM
	Satz Stoßdämpfer	349.-DM
	Satz Bremsbeläge	84.-DM

Unterhaltskosten	Steuer **	198.-DM
HUK-Tarif:	Hauptpflicht (unbegr.)**	1.372.-DM
Nürnberg	Teilkasko (SB 300)**	68.-DM
	Vollkasko (SB 650)**	936.-DM

* Reine Materialkosten
Die aufgeführten Preise verstehen sich als unverb. Richtwerte
** Bei Zulassung als LKW

Preis

23.490 Mark (inkl. Differentialsperre hinten, abschließbares Handschuhfach, 2stufiges Gebläse, Scheibenwischerintervallschaltung, abschließbarer Tankdeckel, Schalensitze, Soft Top)

Testwagen von: Allrad Degner
Hintere Gasse 21
78736 Epfendorf-Trichtingen
Tel. (0 74 04) 84 85