

Liebe Mahi-Fans!

Anbei findet Ihr den Testbericht des Mahindra CJ 540 Classic 2,1l 47kW, wie er ohne Differentialsperre auch in Österreich bis 1996 zu haben war.

☺ Wir bedanken uns bei Mike Böger für das Übermitteln/Scannen des Artikels aus dem Jahre 1993!

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   ~ )
 \   ^   /
```

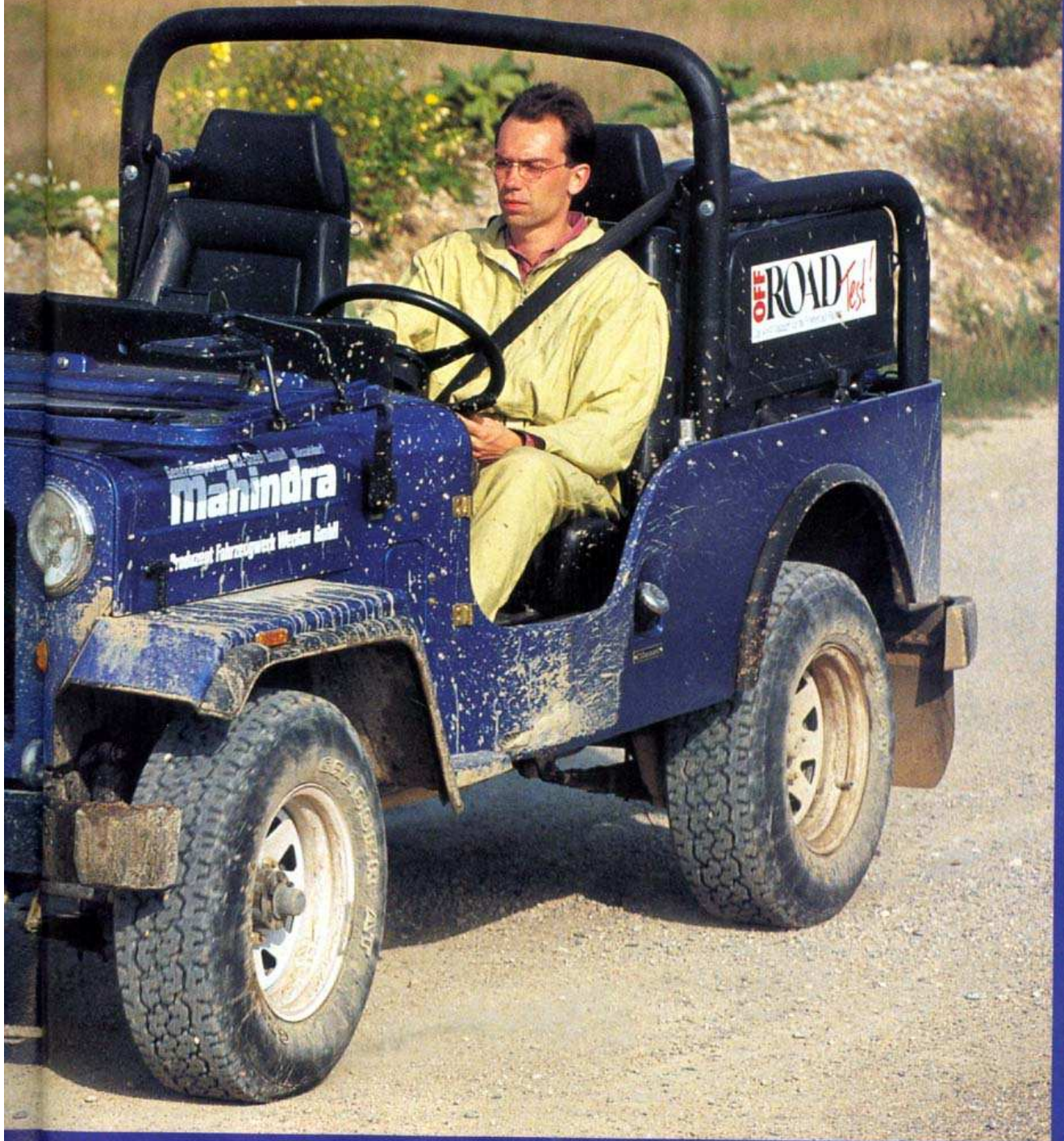
-----o000o-----o000o----- K@rl

Mahindra CJ 540 Classic

Im hinduistisch geprägten Indien gilt die Wiedergeburt als fester Bestandteil des Lebenszyklus. Selbst Automobile scheinen davon nicht ausgenommen. Seit Jahrzehnten entstehen bei Mahindra & Mahindra Ltd. in Bombay Lizenz-Nachbauten früherer Jeep-Modelle aus den USA in immer neuen Varianten. Zwei Mahindra-Modellen, dem CJ 340 und dem verlängerten CJ 540, wurde sogar ein weiteres Leben in deutschen Landen zuteil. Seit Anfang des Jahres erfolgt deren Endmontage im sächsischen Werdau. Ein CJ 540 durchlief die OFF ROAD-Testprozedur und mußte sich die Frage gefallen lassen, was das einst für Militärs konzipierte Geländegerät im Zeitalter der Freizeitfahrzeuge zu bieten hat



Die Legende lebt





Der Berg ruft: Mit kurzer Untersetzung und kräftigem Diesel lädt der CJ 540 zur Kletterpartie



Keine Spur von Kleinwagen: Bis auf einen Drehzahlmesser ist das Instrumentenbrett komplett



Löblicher Rückschritt: Die vorderen Blinker wanderten beim aktuellen Modell wieder in die Originalposition

Von Ulrich Kohstall

So ein Mythos ist eine feine Sache. Da baut man einen Wagen einfach ohne bedeutende Änderungen über ein paar Jahrzehnte hinweg, und schon scheint er, mit den Attributen klassisch oder nostalgisch umrankt, jeder Kritik zu entweichen. So bin ich eben, signalisiert der aus Indien stammende Mahindra CJ 540 mit einer Mischung aus Trotz und Charme. Eine Gnade der frühen Geburt des in seiner Grundform 40 Jahre alten Jeep CJ 3B-Abkömmlings. Mag die Aura des Echten und Unvergänglichen auch der Grund für die Sympathie sein, die der blaue CJ 540 spontan hervorruft, so sind weihevollere Worte für den Mahindra noch zu früh. Das für weniger als 30000 DM käufliche Stück Vergangenheit steht mit seinen vier wenig originalgetreuen Breitreifen fest auf dem Boden der Realität. Den Anforderungen des neuzeitlichen Alltags machte er längst Zugeständnisse. Mit geänderter Inneneinrichtung, Dieselmotor, großformatigen Heckleuchten und dem verlängerten Radstand zeigt der CJ 540 den Traditionalisten, daß er kein Fall fürs Museum ist. Aber vielleicht für die tägliche Fahrt zur Arbeit?

Der Einstieg durch die Stofftüre gelingt ohne Verrenkungen. Ein klarer Vorzug des 540er gegenüber dem 35 Zentimeter kürzeren CJ 340. Ein weiterer Vorteil läßt sich auf dem kunstlederbezogenen Sportsessel erleben. Der Längsverstellbereich gewährt auch Großgewachsenen genügend Abstand vom flach stehenden Lenkrad und damit eine geradezu herrschaftliche Sitzposition. Dem entsprechen auch die Raumverhältnisse, die dank steilstehender Begrenzungen niemals kleinwagenhaft wirken. Und wenn der Blick dann über die karge Einrichtung wandert, stellt sich auf dem Gesicht des Mahindra-Fahrers der gleiche zufriedene Ausdruck ein, der schon beim ersten Rundgang um den Wagen zu beobachten war. Das Wort Verarbeitung hat für die in dieser Hinsicht früher nicht verwöhnten Mahindra-Betreiber wieder einen neuen Klang. Nirgendwo die Spur von Schlampereien. Hier wuchs nur zusammen, was augenscheinlich auch zusammen gehört. Das Wissen um die Hintergründe dieser Verfeinerungen entlockt dem Fahrer sogar den Anflug eines Lächelns: Während man sonst gerne High-Tech-Produkte in Billig-Lohn-Ländern zusammenschrauben läßt, kommt das Dritte-Welt-Auto Mahindra in Teilen zur Endmontage in eine der reichsten Industrienationen. Eine Ironie der Automobilgeschichte. Seit Beginn dieses Jahres werden alle Mahindra für den deutschen Markt statt in Indien oder Griechenland nun in Deutschland, genauer gesagt im bei Zwickau gelegenen Werdau montiert.

Zu DDR-Zeiten fertigten hier 2300 Werk­tätige zunächst Landwirtschaftsanhänger und Spezialaufbauten, später Achsen und Karosserieteile für den Trabant. Heute sind in den noch unter Treuhandverwaltung stehenden Fahrzeugwerken Werdau 24 Mitarbeiter damit beschäftigt, groß-

formatige Kisten auspacken, um aus dem Inhalt in Handarbeit Mahindras entstehen zu lassen. 60 Prozent der Teile kommen direkt aus dem Mahindra-Mutterland Indien, 40 Prozent aus der Produktionsstätte in Griechenland, der Rest, vorwiegend Elektrik, wird in deutschen Ländern zugekauft. An eine automatisierte Montage ist gar nicht zu denken. Die Fertigungstoleranzen der weitgereisten Bauteile, die jedem mitteleuropäischen Qualitätsprüfer die Tränen in die Augen treiben, erfordern aufwendige Nacharbeiten. Bei dieser Gelegenheit verzinken die Werksleute die Karosseriebleche. Vor Ort erfolgt anschließend die Lackierung in RAL-Farben nach Wahl. Bis der Mahindra jene Qualität erreicht, mit der auch die verwöhnte deutsche Klientel im Alltag leben kann. Zum Beispiel eben auf dem Weg zur Arbeit.

Inzwischen ist die Vorglühkontrolllampe erloschen. Ein kurzer Dreh am Zündschlüssel und der Vierzylinder-Saugdiesel geht spontan ans Werk. Ein weiterer Dreh am Leerlaufeinstellknopf reduziert auch im Kaltlauf die Vibrationen von Eruptionstärke auf ein beständiges Beben, das dem Mahindra-Besitzer bald ebenso vertraut sein wird, wie der kernige Motorklang. Der fehlenden Servounterstützung bewußt, greift der Fahrer beim Ausparken zunächst kraftvoll ans Lenkrad, um sogleich verblüfft festzustellen, wie butterweich die Richtungsänderung von der Hand geht. Auch während der Fahrt, muß man leider hinzufügen, Die extrem indirekte Auslegung der Lenkung führt zusammen mit dem mäßigen Geradeauslauf dazu, daß man, ganz wie im Lkw, das Lenkrad stets etwas in Bewegung hält, um einem einmal eingeschlagenen Geradcauskurs zu folgen. Die damit verbundene Unhandlichkeit läßt in der Stadt niemals den Eindruck aufkommen, in einem Wagen zu sitzen, der in Wahrheit etwa so lang ist wie ein Opel Corsa. Die Vorwärtsgänge, vier an der Zahl, sind hingegen präzise definiert und lassen sich ebenfalls ohne Anstrengung einlegen. Ihre kurze Auslegung gönnt dem Benutzer, wenn es die Situation erfordert, das kindliche Vergnügen eines beeindruckend flotten Ampelstarts. Das urwüchsige Temperament des von Peugeot übernommenen, dort aber mit dem Ende des 504 ausgemusterten Saugdiesel tut das seinige hinzu und beweist, daß ausreichende Leistung ein relativer Begriff ist. 64 PS aus 2,1 Litern Hubraum sind dem Mahindra genug, damit den Fahrer auch an Steigungen nie ein Gefühl der Kraftlosigkeit überkommt. Liegt ein Stück Autobahn auf seinem Weg, peinigen ihn andere Probleme. Versucht er etwa zum Überholen von Lkw die Höchstgeschwindigkeit von 113 km/h auszukosten, liegen der nahe der Nenn-drehzahl brüllende Motor und das knatternde Verdeck im ständigen Wettstreit um die Vorherrschaft im Konzert der Fahrgeräusche. Der Mahindra-Chauffeur läßt es bald beim Unentschieden bewenden, entflieht dem Radau in Geschwindigkeitsbereiche unterhalb 90 km/h und sieht der Ankündigung der ersehnten Ausfahrt mit

Mahindra CJ 540 Classic

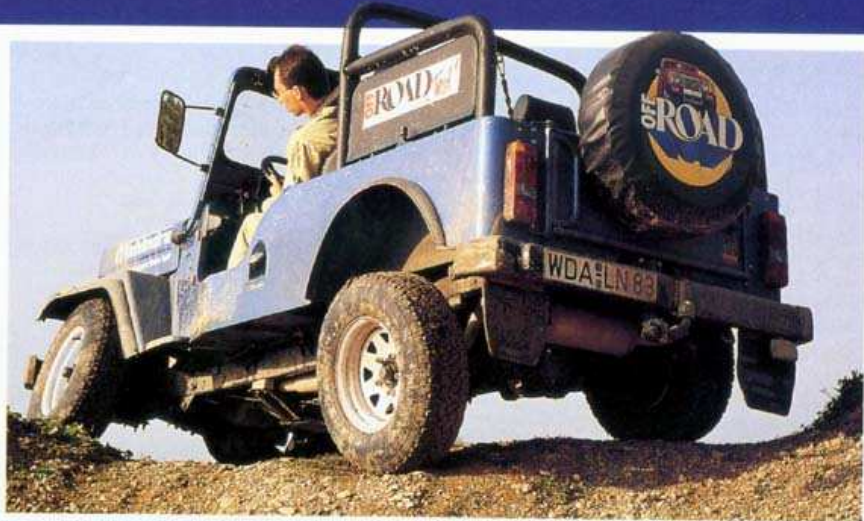
Motor	Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Diesel-Reihenmotor (Wirbelkammer), vorne längs eingebaut, 5fach gelagerte Kurbelwelle, seitlich liegende Nockenwelle (Zahnradantrieb), Verteilereinspritzpumpe; Ölwechsellmenge 5 l	
Hubraum	2112 cm ³	
Bohrung × Hub	90 × 83 mm	
Verdichtung	22,4 : 1	
Leistung	47 kW (64 PS) bei 4500 U/min	
Max. Drehmom.	122 Nm bei 2000 U/min	
Leistungsgew.	27,2–38,3 kg/kW (20,0–28,1 kg/PS)	
Literleistung	22,3 kW/l (30,3 PS/l)	
Kraftübertragung	Heckantrieb, Frontantrieb zuschaltbar; Differentialbremse (75%) hinten; 4-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion	
Übersetzungen	I: 3,986; II: 2,368; III: 1,473; IV: 1,000; R: 5,351; Straße: 1,000; Gelände: 2,465; Achs-antrieb: 5,380	
Gesamtübersetzung in I/G: 52,86; maximales Drehmoment an jedem Rad dabei 1612 Nm bei etwa 5 km/h (Reifen 235/75 R 15)		
Fahrwerk	vorne Starrachse an Blattfedern; hinten Starrachse an Blattfedern	
Bremsanlage	Zweikreis; saugluftunterstützt; vorne Trommeln; hinten Trommeln; Handfeststellbremse auf die Getriebeausgangswelle wirkend	
Lenkung	Schnecken-Rollen; 5/4 Umdrehungen; Lenkrad-Ø 385 mm	
Felgen	7 × 15 Stahl	
Reifen	235/75 R 15	
Elektrische Anlage	Batterie 12 V/90 Ah Lichtmaschine 12 V/420 W (35 A)	
Meßwerte	bei km-Stand 1378	
Höchstgeschwindigkeit	113,3 km/h bei 4525 U/min im IV. Gang	
Beschleunigung	0–80 km/h 20,6 s 0–100 km/h 41,8 s 1 km stehender Start 45,3 s	
Elastizität	60–100 km/h im IV. Gang 30,0 s	
Abweichungen	Anzeige km/h real km/h Geschwindigkeit 60 59,6 80 77,1 100 98,1	
Strecke	Anzeige km real km 100 98,9	
Innengeräusch	bei km/h dB (A) im IV. Gang 60 76 80 78 100 84 V _{max} 113,3 91 Leerlauf 67	
Verbrauch	Diesel l/100 km im Test Minimal 7,9 Maximal 14,3 Testdurchschnitt 11,3	
nach ECE-Norm keine Angaben erhältlich		
Tankinhalt	40 l	
Reichweite	max. 506/min. 280 km	



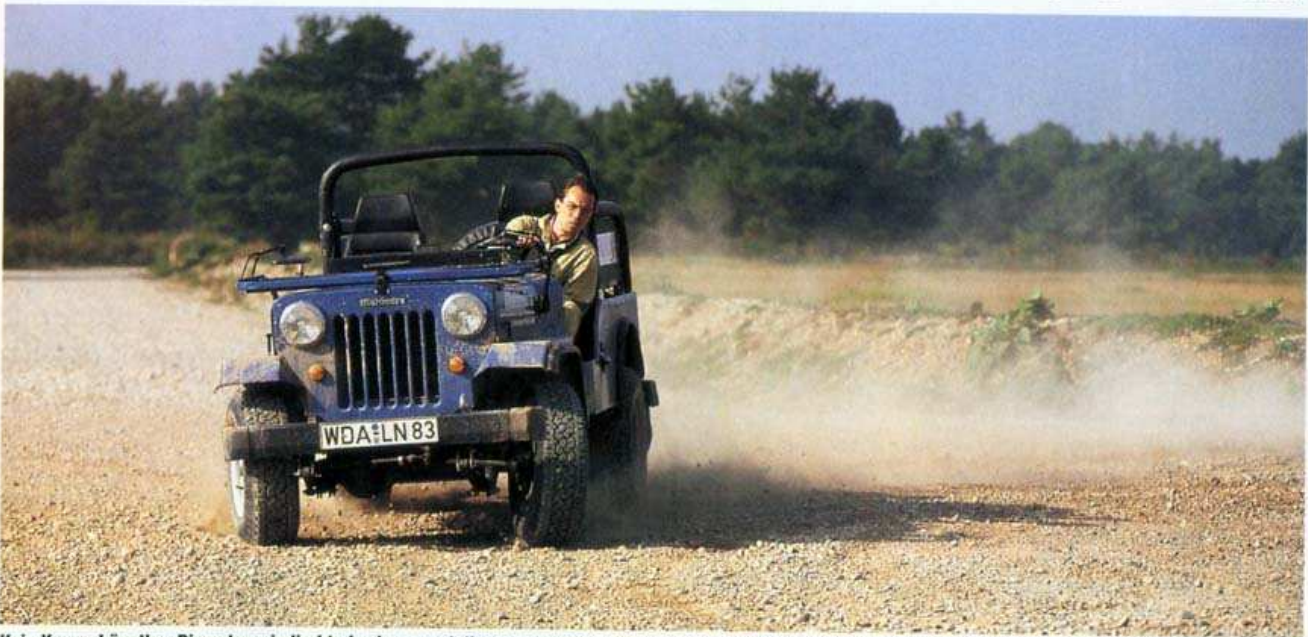
Karosserie	Leiterrahmen; aufgeschraubte offene Kombikarosserie; 2 Stofftüren; einteilige, links angeschlagene Hecktüre; 6 Sitzplätze	
Gewichte	(Angaben in kg)	
Zulässiges Gesamtgewicht	1800	
Leergewicht, Werksangabe	1260	
Testwagen, vollgetankt	1280	
Zuladung, Testwagen	520	
Anhängelast, gebremst	1800	
ungebremst	400	
Dachlast	–	
Abmessungen	(Angaben in mm)	
L × B × H	3745 × 1600 × 1830	
Radstand	2311	
Spur v/h	1300/1300	
Wendekreis	12,6 m	
Bodenfreiheit min.	215	
Böschungswinkel v/h	54° / 33°	
Rampenwinkel	27°	
Innenhöhe über Sitzen v/h	995/810	
Sitzfläche Länge v/h	435/300	
Knieraum h	295	
Laderaum	Länge 1080–1180 Breite 910–1230 Höhe 1150	
Hecköffnung	Breite 885–1230 Höhe 1140	
Ladehöhe	690	

Freuden entgegen. Zumal auch die mäßige Wirkung der Bremsen bei hohem Tempo permanent eine ebenso hohe Aufmerksamkeit des Fahrers verlangt.

Besser wählt man eine gemütliche Landstraßenetappe, die nicht einmal zwingend gut ausgebaut sein muß. Die Blattfedern des CJ 540 sind keineswegs von so gnadenloser Härte, wie es der knorrige Fahrzeugcharakter vermuten ließe. Zwar nicht überaus feinfühlig, so aber doch nachgiebig reagieren sie auf Schlaglöcher oder Kanaldeckel. In Kurven warnt die frühzeitig auftretende Karosserieneigung vor unnötig hektischen Fahrmanövern. Der Fahrer lehnt sich also besser entspannt in den etwas kurzflächigen, äußerst straff gepolsterten Sitz zurück, wirft einen Blick durch die winzige Frontscheibe auf die beeindruckende Motorhaube oder läßt ihn über das Instrumentenbrett schweifen, das zwar



Bodenständig: Auch bei groben Hindernissen hebt sich dank verschränkungswilligen Blattfedern kein Rad



Kein Kurvenkünstler: Die extrem indirekte Lenkung und die ausgeprägte Seitenneigung des CJ 540 vermitteln stets den Eindruck von Trägheit

längst nicht mehr dem Original-Jeep entspricht, wohl aber originell geblieben ist. Fünf chromumrandete Instrumente und eine Fülle von Kontrolleuchten geben Klarheit über praktisch jeden Betriebszustand und legen nahe, daß das Wort Ergonomie auch in der indischen Sprache nicht gänzlich unbekannt sein kann. Hätte der Fahrer noch drei Wünsche frei, wären es wohl Drehzahlmesser, automatische Blinkerrückstellung und eine günstiger platzierte Handbremse statt des T-förmigen Zuggriffs links der Lenksäule. Zu den Bedienungsbesonderheiten zählt die Inbetriebnahme der ventilatorunterstützten Umluftheizung durch einen simplen Drehregler unterhalb des Armaturenbretts, der, ganz haushaltsüblich, den Warmwasserdurchfluß direkt steuert. Noch einfacher, aber ebenso effektiv, funktioniert die stielchte Frischluftzufuhr über seitliche Außenklappen im Fußraum. Warum eigentlich nicht, fragt der Mahindra-Sympathisant ange-



Hereinspaziert: Leute und Lasten teilen sich den simpel zu öffnenden Zugang zum geräumigen Heckabteil

sichts solcher Lösungen und hat bei der Ankunft im Büro das gute Gefühl im Bauch, bereits am Morgen etwas erlebt zu haben.

Gut gelaunt geht man mit dem CJ 540 erst recht ein sonniges Wochenende an. Wenn auch zunächst der Supermarkteinkauf auf dem Programm steht. Hilfreich gibt sich beim Einladen das vier Jahrzehnte alte Mahindra-Konzept: Zwei Druckknöpfe und Reißverschlüsse lösen, Plane hochschlagen und Schwenktür öffnen, schon gelingt der Zugang zu Lade- und Fahrgrauraum. Auf eine geteilte Rückbank kann der Mahindra gut verzichten, die beiden Längssitzbänke klappen naturgemäß separ-

rat nach oben und geben auf gut einem Meter Länge Raum frei für Kisten und Kästen. Natürlich transportiert der Mahindra auf seiner unempfindlichen Staufläche auch die Zementsäcke aus dem Baumarkt, doch gemahnt sein schwammiges Fahrverhalten dann daran, die maximal erlaubte Zuladung von 520 Kilogramm nur auf Kurzstrecken auszunutzen. Dem nachmittäglichen Ausflug mit Großfamilie oder Freundeskreis steht von dieser Seite nichts entgegen, ein normales Durchschnittsgewicht der bis zu sechs Teilnehmer vorausgesetzt. Nach wenigen Kilometern stellt sich jedoch die Gewißheit ein, daß es sich bei dem Mahindra-Sextett um eine Zwei-

Klassen-Gesellschaft handelt. Während man in der ersten Reihe das großzügige Raumgefühl genießt, gibt es aus dem Heckbereich Beschwerden über schmale, kurze, nahezu ungepolsterte Sitzflächen und -lehnen und die militärische Mannschaftstransportsitzordnung längs zur Fahrtrichtung.

Will man seine Bekannten beeindruckten, chauffiert man sie besser auf dem kürzesten Weg ins Gelände. Und beweist Stil, indem man zuvor das ohnehin ungeliebte Dach komplett entfernt. Als eine Art Regenschirmersatz nimmt das das Flatterverdeck werktags gern in Kauf. Daß es jedoch auch diese Funktion nicht mit Perfektion erfüllt, zeigen nach starken Wol-



Der gestreckte Radstand des sechssitzigen CJ 540 erhöht die Alltags-tauglichkeit entscheidend. Auf dem Fahrersitz finden Zwei-Meter-Menschen Platz

Der Mahindra CJ 540 im Vergleich

	Mahindra CJ 540	Aro 10.4	Suzuki SJ Samurai Cabrio
Hubraum cm ³	2112	1870	1298
Leistung kW/PS bei U/min	47 (64) 4500	47 (65) 4500	51 (70) 6000
Max. Drehmoment Nm bei U/min	122 2000	118 2250	103 3500
Testwagengewicht kg	1280	1410	980
Höchstgeschwindigkeit km/h bei U/min	113,3 4525	126,5 3800	130,4 5700
Beschleunigung in s			
0-80 km/h	20,6	17,0	12,3
0-100 km/h	41,8	32,7	19,5
0-120 km/h	-	55,7	37,6
Elastizität in s			
60-100 km/h im IV.	30,0	23,2	18,1
80-120 km/h im V.	-	64,8	56,8
Testverbrauch l/100 km	Diesel	Diesel	Normal bf.
minimal	7,9	6,5	6,6
maximal	14,3	11,0	13,3
Testdurchschnitt	11,3	9,6	10,6
Preis DM inklusive MwSt.	27490,-	24371,-*	24085,-

* Preis gilt für die Cabrioversion 10.1



kenbrüchen Wasserlachen im Fußraum. Also dann: seitliche Druckknöpfe öffnen, Klettverschlüsse um das Gestänge lösen, Seitenteile hochschlagen, die komplette Plane nach vorne rollen und das ganze Paket zur Seite aus der Führungsschiene an der Frontscheibe ziehen. Die beiden Spriegel lassen sich, genauso wie übrigens die Stofftüren, einfach nach oben abziehen. Bleibt nur noch die Frontscheibe, die man nach Demontage der Scheibenwischer und dem Öffnen zweier Spannverschlüsse nach vorne umlegt. Damit ist der CJ 540 so offen, daß er sich zwar nicht mehr auf öffentlichen Straßen sehen lassen darf, dafür aber seiner Mitwelt eine Lektion in Sachen Rundumsicht erteilt. Der erfahrene Mahindra-Besitzer begibt sich nie ohne Begleitung in solcherart Situationen. Nicht nur um stolz ein Geländegerät in seiner schönsten Form zu präsentieren, sondern vor allem, um beim späteren Wiederaufbau des Dachs tatkräftige Hilfe vor Ort zu haben. Was zu zweit mühelos in sieben Minuten gelingt, geht solo selten ohne längere Zwangspause, Verrenkungen und Flüche vonstatten.

Zeit für den Mahindra, zu zeigen, wofür sein Urahn einst konstruiert wurde. Ein Steilhang? Ganz wie im Original liegen die hilfreichen Hebel rechts des Schaltstocks zur Hand. Der Allradantrieb läßt sich während der Fahrt zuschalten, das Einlegen der Untersetzung erfordert kurzzeitigen Stillstand; dann aber klettert der CJ 540 scheinbar ohne Anstrengung über wandartig anmutende Erhebungen. Die ultrakurze Gesamtuntersetzung erübrigt Leistungsdiskussionen. Der Diesel macht seine Sache auch im Gelände gut. Kraftvoll bei niedrigen Drehzahlen und spontan auf Gaspedalbewegungen reagierend, schafft er eine beruhigende Harmonie zwischen Mensch und Maschine. Die geringen Überhänge und auch der Radstand, der trotz Verlängerung noch als kurz gelten darf, minimieren Beschädigungsrisiken. Überdurchschnittlich fällt für ein offenes Auto dieser Größe allerdings das Leergewicht mit 1280 Kilogramm aus. Daran ändert auch die neuerdings verwendete Motorhaube aus GfK wenig. Dennoch: Schlammfelder beeindruckten die nun ungeschützt den Elementen



Möglich, wenn nötig: Mahindra-Fahrt auf befestigter Straße mit geschlossenem Verdeck

Lob und Tadel

Mahindra CJ 540 Classic

+ Die Geländeeigenschaften, der kernige Dieselmotor, gelungene Getriebeabstufung, robuste Konstruktion, originelles Aussehen

- Das Geräuschniveau, die unexakte Lenkung, die wenig wirksamen Bremsen, die unbequemen Sitze hinten

ausgelieferten Insassen stärker als den Mahindra, der sich nicht zuletzt wegen seiner 75prozentigen hinteren Differentialbremse beharrlich seinen Weg wühlt. Der Hochwasserstand ist ihm ohnehin egal. Seine Luft bezieht der Diesel in Höhe der Scheinwerfer an spritzwassergeschützter Stelle. Eine echte Überraschung hält er für seinen Fahrer in Verschränkungspassagen parat.

Das Blattfederfahrwerk zeigt sich unerwartet flexibel, so daß die Räder auch zerklüfteten Bodenformationen folgen können, ohne den Kontakt zur Erdoberfläche zu verlieren. Im harten Off-Road-Einsatz verweist der gerade einmal 27.490 DM teure CJ 540 viele modernere Geländewagen-Konstruktionen auf ihre Plätze. Aus rein ökonomischer Sicht jedoch sind ihm seine direkten Mitbewerber unter den Billig-Allradlern überlegen. Im Kreise von Suzuki SJ, Aro 10 und Lada Niva markiert der Kaufpreis des CJ 540 den Höchstwert. Auch mit seinem Verbrauch von 11,3 Litern auf 100 Kilometer und den übrigen Unterhaltskosten liegt er über dem Durchschnitt. Der Mahindra setzt vor allem seine Ausstrahlung dagegen. Einem vorwiegend rational denkenden Menschen, der dem starken Charakter des Mahindra verfallen ist, bleibt außerdem die Gewißheit, daß diese aktuelle Ausgabe des CJ 540 als bislang alltagstauglichste Evolutionsstufe des Urtyps angesehen werden kann.



Größter Vorzug der spartanischen Doppelsitzbänke im Heck ist der Hochklappmechanismus, der sie platzsparend an der Außenwand verschwinden läßt



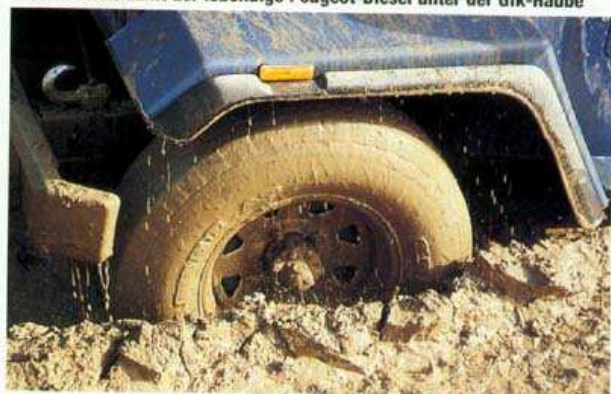
1963 trat das Gesicht der Classic-Version in die Automobilgeschichte



Erst 21 Lenze zählt der lebendige Peugeot-Diesel unter der GfK-Haube



Sieht kompliziert aus, ist aber in fünf Minuten erledigt: Dachdemontage



Wackere Wähler: Die Serien-Breitreifen erfreuen durch gute Selbstreinigung



Mit einem Griff lassen sich die Stofftüren entfernen

Mahindra CJ 540 Classic

Preise und Kosten

Ausstattung und Preise

Basispreis DM 27 490,-

Serienausstattung: kunstlederbezogene Sportsitze, 2stufiges Gebläse, Zigarettenanzünder, abschließbares Handschuhfach, abschließbares Werkzeugfach, Intervall-Scheibenwischer, Innen- und Motorraumbelichtung, Überrollbügel, Öldruckmesser, Ampèremeter, rechter Außenspiegel, abschließbarer Tankverschluß, Bremskraftverstärker, Differentialbremse hinten.

Testwagenpreis DM 27 904,-

Zusatzausstattung: Anhängerkupplung (DM 414,-)

Kosten

Unterhalt*

Teilkasko TK 24	DM 360,-
Vollkasko TK 24	DM 2733,-
Haftpflicht	DM 1273,-
Steuer	DM 836,-

Wartung**

Ölservice	alle 5000 km ca. DM 120,-
Inspektion	alle 10 000 km ca. DM 350,-

Garantie

1 Jahr oder 20 000 km

Ersatzteile

Kupplung	DM 519,-
Anlasser (neu)	DM 1069,-
Lichtmaschine (neu)	DM 544,-
Kotflügel vorne	DM 259,-
Satz Stoßdämpfer	DM 322,-
Satz Bremsbeläge	DM 84,-
Ölfilter	DM 22,-

Adressen

Deutschland: HCL Steel GmbH
Kaiserstraße 50
40479 Düsseldorf

Österreich: Höpa Handels Ges.mbh
Firmiangasse 43
A-1130 Wien

* Jahreskosten, bezogen auf den Standort München (Teilkasko R 1, ohne Selbstbeteiligung, Vollkasko R 4, Beitragssatz 100% mit 650 DM Selbstbeteiligung für Vollkasko- und 300 DM Selbstbeteiligung für Teilkaskoschäden, Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Beitragssatz 100%, R5), Tarife der HUK-Coburg Allgemeine

** Bezogen auf den Standort München; Preise geben nur einen ungefähren Anhalt. Alle Beträge inkl. MwSt.