



Kleines Allradprogramm: eine Tonnage, zwei Radstände, zwei Fahrerhauslängen

Allradalternative für kleines Geld

Das Allradmodell des Fuso Canter, entwickelt in und für Australien, kommt jetzt auch nach Deutschland. Als Wettbewerber zu den 4x4-Varianten des Sprinter oder Daily zielt der hochbeinige 6,5-Tonner auf die Bauwirtschaft, auf kommunale Einsätze und die Energiewirtschaft.

Ein Wettbewerber für den Unimog, für kleines Geld? Die Fuso-Marktstrategen schütteln den Kopf, sie scheuen den Vergleich mit dem Spezialfahrzeug Unimog, der hier natürlich zur Sprache kommt. Aber der Vergleich schmeichelt den Technikern. Sie schränken auch gleich ein und sprechen von „geländefähig“, sie grenzen sich deutlich von „geländegängigen“ Fahrzeugen vom Schlage des Unimog oder Zetros ab. Auf jeden Fall soll der Canter 4x4 in die Bresche springen, die der allradgetriebene Vario mit seinem bevorstehenden Abgang hinterlässt. Der Frontlenker steht hoch aufragend über seinen kleinen und schmalen 17,5-Zoll-Rädern, die Reifen tragen allenfalls M&S-Profil, seine Federbündel sitzen auf massiven Böcken hoch über den

Achsrohren. Eine Entwicklung für den australischen Markt, wo der Canter auch in den unwegsamen Revieren der Outbacks klaglos seinen Job versieht. „Was dort funktioniert, muss ja in Europa nicht falsch sein“, sagten sich die Marketing-Verantwortlichen, seinen Einstand in Europa feierte der Allradler im Frühjahr in den Niederlanden. Wer angesichts des Canter jetzt die Nase rümpft, der sollte wenigstens wissen: 35 Prozent aller weltweit abgesetzten Daimler-Trucks tragen die drei Diamanten am Bug, das Markenzeichen von Fuso. Mehr als 100.000 Canter konnten selbst im Krisenjahr 2011 verkauft werden, trotz Tsunami- und Atomkatastrophe in Japan. Der Leichtlastwagen Canter ist der Bestseller im Nutzfahrzeugkonzern, da kann der erfolgsverwöhnte Actros noch lange nicht mit.

6,5-Tonner mit 175 PS

Jetzt soll es mit dem iberojapanischen Leichtlastwagen auch in Deutschland vorwärts gehen. Die Markteinführung der jüngsten Generation gilt als abgeschlossen, die neue Herausforderung heißt Canter 4x4. Den soll es mit Einzel- oder Doppelkabine geben, für das

LEICHT

Bis zu 250kg Gewichtseinsparung pro Lkw • Bis zu 42% Einsparung des ungefederten Gewichts pro Rad

STARK

Aus einem Stück Aluminium geschmiedet • Viermal stärker als Stahl



WWW.ALCOAWHEELS.COM





Aufbau-
freundlicher
Leiterrahmen
mit durch-
gängigem
Lochraster



Technische Daten Fuso Canter 6C18 4x4

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe:
5.935/6.685 x 2.025 x 2.4700 mm
Radstand:
3.415/3.865 mm
Wendekreis:
14.900 mm
Böschungswinkel vorn/hinten
35/25 Grad
zul. Gesamtgewicht:
6.500 kg
zul. Anhängelast:
3.500 kg
zul. Gesamtzuggewicht:
10.000 kg

Motor

Reihenvierzylinder, 4 Ventile pro Zylinder, Common Rail, VTG-Turbo, LLK, Euro 5 EEV serienmäßig mit AGR und Partikelfilter

Hubraum:
3,0 l
Leistung:
175 PS/129 kW bei 3.500/min
max. Drehmoment:
430 Nm bei 1.320/min

Kraftübertragung

Handschaltgetriebe mit fünf Gängen, Gangspreizung von 5,494 bis 0,723, Verteilergetriebe mit Übersetzung 1,09, Hyoidachsen.

Fahrgestell

Vorn: starre angetriebene Achse, 2,8 t Traglast, Blattfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse, 6,0 t Traglast, Blattfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator, hydraulisch betätigte Scheibenbremsen an allen Achsen

Fahrgestell zwei Radstände. Es bleibt vorerst beim 6,5-Tonner mit zuschaltbarem Allradantrieb für widrige Wegeverhältnisse. Unter den Kabinen gibt es nur eine Motorleistung, die stärkste - der hochmoderne 3-l-Diesel (von Fiat Powertrain) mobilisiert bis zu 129 kW/175 PS bei 3.500 Touren, sein maximales Drehmoment von milden 430 Nm stemmt er schon früh bei 1.320 Umdrehungen auf die Kurbelwelle.

Beim Einstieg werden Trucker-Gefühle geweckt, es geht recht hoch hinauf ins knapp geschnittene Fahrerhaus. Die Umgebung ist vertraut, die Bedienung denkbar einfach. Der Diesel läuft im Leerlauf so leise und vibrationsarm, dass man zuerst den Motor nochmal starten möchte. Beladen auf 5 t Gesamtgewicht tritt der Canter kräftig an, schnell sind wir im dritten und vierten Gang. Es gibt auch nur fünf Gänge, diese sind weit gespreizt. Denn für Geländeeinsätze müssen Gang eins und zwei herhalten und der fünfte für die Autobahn. Ein Gang mehr, das wär's, das feine DSG-Getriebe Duonic aus der Straßenfraktion ist für den Allradler nicht zu haben. Der Allradantrieb soll auch während der Fahrt zuschaltbar sein, laut Instruktor braucht man dazu keine Kupplung. Gesagt, getan - ein sägendes Geräusch aus der Antriebsregion belehrt uns eines Besseren und warnt vor unbedachten Aktionen: Beim nächsten Mal legen wir den Allradantrieb bei Stillstand ein. Ist auch besser so, denn zuerst muss der Fahrer die Freilaufnaben an der Vorderachse



von Hand sperren, bevor er den Allradantrieb aktiviert. Aber wer greift denn schon freiwillig in den Schmutz? Folglich fährt man eben immer mit gesperrten Naben. Der erste Stich ist harmlos, beim zweiten geht es schon mehr zur Sache – der Böschungswinkel reicht für hochalpine Anstiege. 30 cm über Grund, auch die Bodenfreiheit ist nicht ohne. So hängt die aufwändige und teure Auspuffkonstruktion mit Partikelfilter und SCR-Kat ausreichend hoch im Rahmen und kann bei unbedachten Geländeaktionen nicht beschädigt werden. Konsequenterweise wird auch die Luftansaugung des Motors hochgesetzt, so frisst der Luftfilter weniger Staub.

24 Volt inklusive

Bei steilen Bergabfahrten hilft die Motorbremse, ganz ohne Beibremssungen geht es nicht. Denn der erste Gang ist relativ schnell ausgelegt, der Canter kann da verflücht schnell ins Laufen kommen. Die kleinen Räder werden von hydraulischen Trommelbremsen verzögert, für einen geländefähigen LKW nicht unüblich. Nicht schlecht für den Anfang, der Canter muss aber mehr können. Mit Anhänger darf er 10 Tonnen wiegen, reichen Antrieb und Bremsen dafür aus? Wir hegen wenig Zweifel: Die Differenzialsperre der Hinterachse zählt zum Stan-



dardpaket, selbstsperrend bis zu 70 Prozent. Damit kommt man im Winter weit, wenn der nur 2 m breite Canter 4x4 enge Winkel, Wege und Straßen räumt. Und er dreht fast auf der Stelle.

Die technischen Daten weisen eine Fahrgestelltragfähigkeit von 3.700 kg aus, selbst mit einem leichten Aufbau kann der 6,5-Tonner keine schweren Lasten mehr stemmen. Dafür sorgt der Hersteller mit einem durchgängigen Lochraster im Rahmen, dass der Aufbau zügig von staten geht. Damit noch nicht genug, das Fahrgestell kann mit Montagekonsolen geliefert werden. Zwei Nebenabtriebe bis 31 kW sind möglich, die 24-V-Schnittstelle im Rahmen ist für Aufbauhersteller unentbehrlich. Die Kommunalhydraulik für den Winterdienst findet ihren Platz im Maschinenraum unter der Kabine und wird per Riemtrieb animiert. Und das Wichtigste: Der Preis ist heiß, das Allrad-Fahrgestell ist für rund 40.000 Euro (ohne Aufbau) zu haben – dafür bekommt man noch keinen Sprinter 4x4. Wer keinen Allradantrieb braucht, wird mit einem vergleichbaren Canter 4x2 besser fahren – für ihn werden 8.000 Euro weniger fällig.

Wolfgang Tschakert

Links: gute Traktion auch ohne Ladung – die angetriebene Vorderachse macht den Unterschied.

Oben: hochbeiniges Fahrwerk mit robusten Starrachsen

Hochgelegt: komplizierte Auspuffanlage mit AGR, Partikelfilter und SCR-Kat



Einzig verfügbare Motorisierung: Dreiliter-Vierzylinder, 175 PS, 430 Nm maximales Drehmoment