



Volles Programm: Die Spanne des Mitsubishi Fuso Canter reicht von 3,5 bis 7,5 t Gesamtgewicht.

Mitsubishi Canter

Im Licht des Sterns

Mitsubishi Canter: Mit Unterstützung der Mercedes-Organisation wächst der Leichtlaster zu einem ernsthaften Wettbewerber heran.

Wo Transporter aufhören und LKW anfangen, zwischen Baum und Borke, zwischen Fisch und Fleisch, da ist sie, die Lücke für eine besondere Art von Fahrzeugen, die beide Welten miteinander verbinden. Dort, wo Transporter vor lauter Last weiche Knie bekommen und stabil gebaute LKW unterfordert sind. Ein Fall für Nischenfüller mit Genen beider Fahrzeuggattungen. Etwa den unsterblichen Mercedes Vario und allerhand leichte Laster südeuropäischer Herkunft mit japanischer Abstammung. Die Stückzahlen halten sich in Grenzen, trotzdem ist im Segment eine Menge los. Da müssen Altmeister des Fachs Flagge zeigen – das ist neben dem Vario der Mitsubishi Fuso Canter.

Seit mehr als 20 Jahren gibt es ihn in Deutschland, doch werkelte der Japaner aus portugiesischer Fabrik bisher eher im Verborgenen. Funktionelle Kleinlaster für Handwerker, Bau und Kommunen sind von Natur aus eben unspektakulär. Sie stehen mehr als sie fahren, sind Arbeitsgeräte, keine aufsehenerregende Imageträger.

Aber inzwischen strahlt das Licht des Mercedes-Sterns in Deutschland über dem Canter, die LKW-Fraktion der Marke hat das Regiment übernommen. Die früheren Mitsubishi-Händler sind mitgezogen, Niederlassungen und Vertragspartner von Mercedes hinzugekommen. 69 Betriebe kümmern sich um den Canter, ein noch löchriges Netz, aber geknüpft aus immer stärkeren Fäden. Er-

gebnis: Aus 500 Canter im Jahr 2005 in Deutschland sind 1.000 geworden, die Zahl wird heuer auf 1.500 steigen, so Europa-Statthalter Alexander Müller.

Die große Spanne des Canter beginnt bereits mit einem 3,5-Tonner, hier gefahren als Modell 3C13 mit einem 92 kW (125 PS) starken Turbodiesel. Wegen der Frontlenker-Konstruktion mit Kippkabine scheidet als Aufbau ein Kastenwagen à la Transporter aus. Die stabile Chassisbauweise einschließlich Zwillingsbereifung und ein entsprechend tragfähiges, aber gewichtiges Fahrgestellgewicht lassen andererseits bei einem Kofferaufbau Bedenken aufkommen.

Also her mit einer Pritsche, in diesem Fall 4,5 m lang. Macht mit einer freund-

lichen Ausstattung einschließlich Klimaanlage, Zentralverriegelung und ein paar Kleinigkeiten nahezu exakt eine Tonne Nutzlast. Nicht eben üppig, aber nicht jeder potenzielle Anwender schleppt immer schwerstes Gut. Beruhigend: Die Addition der Achslasten ergibt 4,65 t, das bedeutet anständige Reserven. Vor allem die Hinterachse ist mit 2,7 t sehr tragfähig. Wer vor der Abfahrt noch schnell eine Kontrollrunde absolviert, darf keine Wege scheuen: Links hinter der Kabine steckt der durchscheinende Kühlwasser-Ausgleichsbehälter, vorne rechts gluckert das Scheibenwaschwasser. Den Behälter für die Bremsflüssigkeit haben die Entwickler oben links ins Armaturenbrett gesetzt. Die Ölkontrolle wird per Tastendruck im Cockpit vorgenommen. Dabei geht das Kippen der Kabine recht einfach vor sich – doch wer will schon immer aufräumen. So freut sich nur die Werkstatt, wenn der Canter alle 30.000 km oder einmal im Jahr zum Service rollt und der Motor sowie seine Nebenaggregate fix freigelegt sind.

Der Einstieg liegt für einen Frontlenker niedrig, das Platzangebot in der Kabine ist größer als gedacht. Selbst Langbeiner müssen den hydraulisch gefederten Isri-Sitz nicht in die hinterste Raste schieben. Das zweifach verstellbare Lenkrad passt sich dem Fahrer an. Die Plastik-Landschaft in der Kabine ist eher funktionell als hübsch, aber das spielt bei einem Arbeitstier keine Rolle. Links und rechts erlauben riesige Außenspiegel einen Blick zurück. Trotzdem sind Transporterfahrer nicht zufrieden, sie vermissen unterstützende Weitwinkelgläser.

Wenn auch die Verteilung der Tasten und Regler etwas willkürlich erscheint, so bereitet die Bedienung doch wenig Mühe, am Canter ist schließlich wenig dran. Und es gibt hübsch gezeichnete, blau unterlegte Instrumente. Drumherum eine Vielzahl von Ablagen, aufgrund der schlanken, nur 2 m breiten Kabine indes recht knapp bemessen. Und Dachablagen sowie das Fach an der Rückwand kosten Aufpreis. Ob Tür- oder Handschuhfach: Für größere Dinge ist alles wenig geeignet. Es sei denn, man stopft Gegenstände hinter die Rücken-

lehnen – die in der Mitte dient vorgeklappt als Ess- und Schreibtisch mit integriertem Klemmbrett.

Der Schalthebel ragt in Form eines Joysticks aus dem Armaturenbrett – ungewohnt für einen Frontlenker. Die fünf Gänge liegen auf kurzen Wegen beieinander, allerdings verlangt die Schaltung eine feste Hand. Mit 92 kW (125 PS) läuft der Canter gut 125 Sachen, das genügt. Zumal das Fahrwerk von eher indifferenter Natur ist. Die Lenkung arbeitet indirekt und unpräzise, Geradeauslauf ist die Sache des Canter nicht. Verantwortlich dafür zeichnet die blattgefederte starre Vorderachse – die rechte Fahrfreude will an Bord nicht aufkommen. Allerdings hat der Canter auch seine Vorzüge, beispielsweise einen sehr geringen Wendekreis. Viel mehr als der Durchmesser einer Palette ist

nicht notwendig, um mit ihm eine Pirouette zu drehen.

Der Motor tuckert derweil friedlich im Untergrund. Der Dreiliter-Vierzylinder aus dem Hause Mitsubishi ist von gleichmütigem Wesen. Weder gibt's ein ausgeprägtes Turboloch, noch an irgendeiner Stelle großes Temperament – er gehorcht geduldig den Kommandos des Fahrers. Und die Leistungsfähigkeit des Diesels passt zum 3,5-Tonner. Der Motor ist mit gekühlter Abgasrückführung, Turbolader mit variabler Geometrie und Partikelkatalysator auf Euro 4 getrimmt. Mehr wird er nicht schaffen, im Laufe des kommenden Jahres gibt's Nachfolger aus italienischer Quelle.

An seine Grenzen gerät der aktuelle Diesel, pflanzt Mitsubishi Fuso ihn in einen 7,5-Tonner. Das lässt sich zum Beispiel in

einem 7C15 mit Plane und Spriegel erleben. Er will mit 107 kW (145 PS) und halber Auslastung nicht mehr so recht voran, Geduld ist gefragt. Kein Wunder, denn 362 Nm Drehmoment sind für einen 7,5-Tonner kein Ruhmesblatt.

Da hilft auch das Sechsganggetriebe nur wenig, zumal es über eine unpraktische Schaltung bedient wird: Anfahrang ist Stufe eins, doch sie liegt hinter einer Sperre gegenüber dem Rückwärtsgang. Und wer beim Hinaufschalten den Hebel nicht aufmerksam führt, landet nicht in Gang zwei sondern gleich in vier – schon bleibt die Fuhre stecken. Also starten viele Canter-Fahrer gleich in Stufe zwei – doch dies freut höchstens die Ersatzteilabteilung der Werkstatt: Die Kupplung mag solch eine Behandlung nicht.

Für diesen Canter spricht nur seine enorme Wendigkeit und die Nutzlast: Das

Her mit der Sicherheit

Vielleicht spielt es eine geringe Rolle, wenn der Mini-Truck mehr steht als fährt. Trotzdem gilt es zu bemerken: In punkto Sicherheit fährt der Canter hinterher. ABS gibt es für den 3,5-Tonner nur gegen Aufpreis, drüber ist es vorgeschrieben, also an Bord. ESP ist unbekannt, genau wie EBS, eine elektronisch gesteuerte Bremsanlage. Mit elektronischen Heinzelmännchen hat man es ohnehin nicht in vielen Gegenden, in denen der Canter im Einsatz fährt. Und selbst als 7,5-Tonner muss eine hydraulische Bremse ausreichen. Der Sicherheitsgurt ist nur auf der Fahrerseite höhenverstellbar, vorn in der Mitte und auf den Innenplätzen hinten in der Doka schnallt man sich mit Zweipunktgurten an. Ein Makel, auch wenn es direkte Wettbewerber nicht besser können.



Sieht schmal aus, schleppt aber reichlich Last weg: Canter als 7,5-Tonner mit Kippaufbau.

Neue Motoren mit Euro 5

Der aktuelle Canter steckt in einer Übergangsphase: 2006 hat er Motoren nach Euro 4 bekommen, prompt geht es im kommenden Jahr mit Euro 5 weiter. Dann wird unter der Kippkabine aufgeräumt, die komfortablen Mitsubishi-Diesels kommen raus, gute Bekannte aus dem Fiat-Konzern halten Einzug: Der Dreiliter-Turbodiesel aus Iveco Daily und Fiat Ducato tritt an, sogar bis hinauf zum 7,5-Tonner. Potenzial hat die Maschine, die zurzeit bis 130 kW (176 PS) und 400 Nm reicht. Jetzt allerdings bietet der Canter maximal 132 kW (180 PS) und 530 Nm aus 4,9 l Hubraum im 7,5-Tonner. Die Ingenieure von Mitsubishi Fuso nehmen Einfluss, so soll der Motor dem Vernehmen nach eine eigene Einspritzung erhalten. Zusammen mit der neuen Maschine halten Getriebe von ZF Einzug, auch sie kennt man bereits vom Daily. Einschließlich einer

automatisierten Variante. Das Paket ist für alle Beteiligten interessant: In Europa geht es zurzeit um rund 10.000 Canter im Jahr, mit wachsender Tendenz. Weltweit laufen im Jahr rund 120.000 Canter vom Stapel, damit zählt er zu den Stars der Nutzfahrzeugszene.



Den gleichmütigen Dreiliter-Diesel mit Common-Rail-Einspritzung gibt's in drei Leistungsstufen von 81 kW (110 PS) bis 107 kW (145 PS).

Fahrgestell wiegt je nach Radstand circa 2,6 t, macht weit mehr als 3 t Zuladung beim Pritschenwagen mit Plane und Spriegel. Selbst bei einem Koffer mit Ladebordwand sind's noch 3 t - Vermieter aufgepasst. Trotzdem raus aus diesem Canter der betulichen Sorte, er ist kein Fahrer-Laster, hinein ins Flaggschiff.

Das ist ebenfalls ein 7,5-Tonner, doch unter der Kabine steckt eine anständig gewachsene Maschine mit 4,9 l Hubraum. 132 kW (180 PS) und 530 Nm sind nicht von schlechten Eltern, auch wenn die

Durchzugskraft nach den Papierwerten allenfalls durchschnittlich klingt. Doch das Triebwerk geht temperamentvoll zur Sache: Zwar fährt der Diesel eher verhalten hoch, doch ab mittlerer Drehzahl zieht er spurtstark ab. Dreht fix hinauf, bis bei gut 3.000 Touren unvermittelt Feierabend ist. Fast schade, der Vierzylinder macht den Eindruck, als würde er gern in weitere Drehzahlhöhen hinaufjubeln.

Frappierend, wie leise und kultiviert der Motor arbeitet. Ob drinnen in der Kabine oder draußen, ob mit niedrigen

oder hohen Touren - dieser Diesel flüstert wohlherzogen. Setzt sich mit diesen Eigenschaften wohltuend vom ähnlich großen, aber rappeligen Vierzylinder mit Stern in Vario und Atego ab. Einziger Makel: Auch dieser Canter muss alle 30.000 km zum Service, das ist in seiner Liga nicht zeitgemäß.

Der spurtstarken Canter-Variante verzeiht man schon eher die ebensowenig glückliche Sechsgangschaltung. Und gut 100 kg Mehrgewicht wegen des größeren



Die schlanke Kabine bietet überraschend viel Platz. Schalthebel in Form eines Joysticks, zahlreiche aber schmale Ablagen.

Hinein in die Nische

„Es gibt Segmente, da ist der Canter genau richtig“, erklärt Andreas Burkhardt, Vertriebsleiter LKW von Mercedes-Benz in Deutschland. Wie wär's mit einem nur 1,7 m schmalen Fahrerhaus und entsprechend schlanken Aufbauten? Der Canter in S-Variante schlängelt sich mit Vergnügen durch Engstellen, Parks, ja selbst durch Friedhöfe, auch dank des Mini-Wendekreises. Eine Doppelkabine ist ebenfalls im Angebot – pardon, zwei Dokas: Auch sie gibt es in schmäler Ausführung (S wie Standard) und 2 m Breite (C wie Comfort). Zwillingsbereifung an der Hinterachse ist beim Canter Standard, dazu gibt es optional eine Differenzialsperre. Eine Menge Radstände, unterschiedliche Achsübersetzungen – da ist der Canter LKW-Profi. Und so hat man das Handwerk und das Baugewerbe ins Visier genommen, ebenso Kommunen. Auch wer hohe Nutzlast sucht, ist beim Canter richtig – interessant für den temperaturgeführten Transport. Günstige Preise und das schlanke, wenig furcht-einflößende Fahrerhaus mögen Autovermieter mit Blick auf PKW-gewohnte Kundschaft.



Mit 3,5 t geht's los, auch wenn das kräftige Fahrgestell mit Zwillingsbereifung die Nutzlast einschränkt.

Motors wird er verkraften – die Nutzlast liegt trotzdem hoch. Hier als Kipper bewegt, lässt er sich 3,7 t aufbürden. Allerdings läuft der große Canter mit knappem Kipper-Radstand von 3.350 mm noch etwas unsteuer geradeaus, und die Lenkung lässt noch mehr Präzision vermissen. Mag sein, dass es am anderen Fahrwerk liegt: Räder im Format 17,5 statt 16 Zoll, andere Federn – Canter ist nicht gleich Canter.

So sucht sich der Canter seine biologische Nische zwischen Transporter und

LKW. Einsilbig und ausweichend reagieren die Verantwortlichen, fragt man, wo sich der kleine Laster denn mit seinem Preis eingruppiert im Dreieck aus Atego, Vario und Sprinter.

Konkrete Zahlen gibt man ungern preis. Nun, an den Kosten wird die Kaufabsicht beim Canter kaum scheitern. Man wird sich nicht lumpen lassen, denn mit dem Canter kann sich Mercedes all die anderen kleinen Laster vom Leib halten, die sich inzwischen in dieser Liga tummeln.

RANDOLF UNRUH