



Bonsai-Laster

Der Canter hält was aus: überdurchschnittlich hohe Nutzlast in den oberen Gewichtsklassen, belastbare Technik schon in den leichten Varianten.

Der Leicht-LKW Canter geht in die nächste Runde: Eine neue und erstaunlich geräumige Kabine hat auf der robusten Technik Platz genommen.

Aus großformatigen Scheinwerfern blickt er wie mit hochgezogenen Augenbrauen aufmerksam und ein wenig nachdenklich-angestrengt in die Welt der Lastwagen. Ein wenig Kindchenschema ist unverkennbar: große Augen, großer Kopf (Fahrerhaus), neuer Kühlergrill mit angedeutetem Lächeln – der kräftig aufgefrischte Mitsubishi Fuso

Canter ist ganz offensichtlich ein freundlicher Bursche. Ein sanfter Kleinlaster, optisch im Vergleich zu den großen Kollegen noch in den Kinderschuhen steckend.

Der Canter zählt im Grunde eher zu den automobilen Grobmotorikern – für ein Nutzfahrzeug je nach Einsatz ein Kompliment. Schließlich arbeiten seine

potenziellen Käufer in handfesten Gewerben, in denen man weiß, was Schwierigkeiten sind: Steinmetze, Landschaftsgärtner, Bau, Baunebengewerbe – da geht es handfest zu. Robuste Arbeitsmaschinen sind gefragt, keine automobilen Feinkost. Da muss ein leichter Laster schwere Jobs ertragen, Überladung, unsanfte Behandlung. So einer hat tagein, tagaus klaglos



Übersichtliche Instrumentierung und Bedienung, verstellbares Lenkrad, Schaltung per Joystick – das Armaturenbrett des Canter.

zu funktionieren, darf nicht viel kosten, keine Ansprüche stellen. Der Canter von der Daimler-Chrysler-Tochter Mitsubishi Fuso wird diesem Anspruch gerecht. Der Japaner – für Europa in Portugal montiert – ist ursprünglich gemacht für Länder mit Pisten statt Straßen, mit derben Schraubenschlüsseln und Hämmern in der Werkstatt anstelle feingliedriger Elektronik für die Diagnose von Fehlern, die bei einem Schlichtlaster gar nicht auftreten können.

Indes: Selbst ein rustikaler Haudrauf muss automobiler Mindestansprüche erfüllen, und der neue Canter kann sogar weit mehr. Kam im Fahrerhaus bisher das Gefühl von ungewollter Intimität auf, vom Hering in der Dose, so überrascht der Canter jetzt mit Geräumigkeit, trotz weitgehend unveränderter Maße. Doch eine steilere Frontscheibe hier, deutlich mehr Schulterbreite da, eine erweiterte Sitzverstellung und wichtige Zentimeter mehr Kopffreiheit – schon nimmt man in einer fast schon üppig gewachsenen Kabine Platz.

Sogar für Drei reicht der Raum, wenn's drauf ankommt, sogar in der schmalen Variante. Sie windet sich mit drahtigen einssiebzig mühelos durch Engstellen, vor denen weit leichtere Transporter kapitulieren. Auch sonst hat sich viel getan: Mitsubishi Fuso hat die Klaviatur der Schalter aufgeräumt, stellt gern den Namen Isringhausen als Lieferant der neu-

en Sitze heraus. Der Handbremshebel zielt nicht mehr in zerstörerischer Absicht auf die rechte Kniescheibe, liegt nun seitlich vom Fahrersitz, dort, wo er hingehört. Clou des Lasterchens ist die neue Joystick-Schaltung mit Schaltknäuel im Armaturenbrett, die erste ihrer Art in einem Frontlenker. Ein Durchstieg in der Kabine ist nun möglich, auch wenn er wegen des Motorbuckels nicht wirklich komfortabel ausfällt.

Die Ablagen hat Mitsubishi Fuso erweitert, auf Wunsch ergänzt durch Fächer im Format DIN A 4 unter dem Dach. In der breiten Kabine wartet zwischen Fahrerplatz und dem durchweg serienmäßigen Beifahrer-Doppelsitz eine Schale für allerhand Krimskrams. Einmalig ist die Vielfalt der Kabinen. Zum schmalen Fahrerhaus mit der nüchternen Bezeichnung „Standard-Kabine“ gesellt sich ein 30 cm breiteres Haus, genannt Comfort-Kabine,



Typisch für den Canter ist die große Zahl an Fahrerhausvarianten: Einzel- und Doppelkabine, beide in zwei Breiten zu bekommen.

Die Canter-Story

Hier zu Lande Außenseiter, woanders Bestseller. Der Canter gehört zu jenen, die mehr sind, als es scheint: 1963 geboren und noch etwas schüchtern rundäugig stauend, gibt es inzwischen mehr als ein halbes Dutzend Generationen des Asiaten. Gefertigt wird er in Japan, in Indonesien, montiert in Portugal, bei Temsa in der Türkei, in Ägypten,

Marokko, Kenia und Südafrika, auf den Philippinen und Taiwan, in Vietnam sowie Venezuela. Im vergangenen Jahr hat Mitsubishi 139.000 Canter gebaut und gut zwei Drittel davon außerhalb Japans verteilt. Respekt, gibt's jemanden, der mehr leichte Laster baut? „Er ist unser Bestseller“, erklärt Wilfried Porth, deutscher Chef von Mitsubishi Fuso und zurzeit im Unternehmen noch mit viel Aufräumarbeit beschäftigt.

Für Europa fertigt man den Canter in Trama-gal/ Portugal seit mittlerweile 25 Jahren. Macht gut 110.000 Exemplare, überschaubar. Doch vielleicht wird's erfolgreicher, wenn der aktuelle Mix aus Mitsubishi-Händlern und Mercedes-Niederlassungen besser funktioniert. In Deutschland gehört der Canter trotz kleinen Zulassungszahlen längst zu den guten Bekannten, gibt es ihn hier doch seit 20 Jahren. Sein Nischendasein soll er verlassen, nach 600 neu zugelassenen Contern im vergangenen Jahr will Mitsubishi Fuso die Zahl im laufenden Jahr verdoppeln. Vielleicht liegt der zurückhaltende Erfolg auch ein gut Teil am Canter selbst: Er gilt als unzerstörbar, wohl deshalb fährt noch weit mehr als die Hälfte der bisher in Portugal gefertigten Canter. Man hat einiges vor mit dem leichten Laster: Im kommenden Jahr gibt's Euro-4-Motoren mit Common-Rail-Einspritzung, ein automatisiertes Getriebe ist in Vorbereitung. Und, maßgeschneidert für den dichten Verkehr Japans, startet in diesem Jahr der Hybrid-Canter. Darüber hinaus ist nach der bisherigen Abfolge eines sicher: Der nächste Canter kommt bestimmt, und dies schon recht bald. Muss er auch: „Mitsubishi Fuso ist das Kompetenzzentrum für leichte LKW von Daimler-Chrysler“, berichtet Porth – da muss man bei Gelegenheit mehr zeigen als geräumige Kabinen.



Mehr als 20 Jahre alt und noch immer unermüdlich im Einsatz: Canter einer frühen Generation aus portugiesischer Fertigung.

geschrieben mit feinem „C“. Beides gibt's auch als Doppelkabine, im Fond je nach Breite mit drei oder vier Sitzen ausgeführt und dort links wie rechts mit Türen ausgestattet. Hinten in der Doka geht's recht schlicht zu, und ein nacktes Querrohr mit einem mittig drangehängten Aschenbecher muss die Angelegenheit versteifen.

Das alles reicht in vier Gewichtsklassen von 3,5 bis 7,5 t Gesamtgewicht (schmale Kabine bis 5,5 t), multipliziert sich mit einer ganzen Sammlung von Radständen, zu einem verblüffend umfangreichen Angebot. Die ganz persönliche Canter-Variante, sie findet sich allemal, reicht jetzt bis zu einer respektablen Aufbaulänge von 6,5 m.

Wenn nur die neuen Typenbezeichnungen nicht so kompliziert wären, die Gesamtgewicht, Kabinenbreite, Motorlei-

stung und bei Bedarf den Hinweis auf die Doppelkabine in sich vereinen: ein Canter 6C14D steht demnach für einen 6,5-Tonner mit breitem Comfort-Fahrerhaus, 105 kW (143 PS) Motorleistung und Doppelkabine.

Zu kompliziert, andere Zahlen sind wichtiger, zum Beispiel die der Nutzlast. Als 3,5-Tonner tut sich der Canter im Wortsinn ein wenig schwer – Zwillingssbereifung und Rahmen kosten Gewicht. Doch je höher das Gesamtgewicht klettert, umso besser fällt die Bilanz aus. Bis schließlich ein 7,5-Tonner mit einer rekordverdächtigen Fahrgestelltragfähigkeit von 4,9 t dasteht. Großzügig sind auch die Achslasten ausgelegt, ungleichmäßige Beladung und Überlastreserven haben die Ingenieure einkalkuliert. Und wenn's trotzdem nicht reichen sollte: Der Canter darf Anhänger bis 3,5 t ziehen.



In Fernost entwickelt, in Portugal und vielen anderen Ländern montiert: Der Mitsubishi Canter ist ein Weltbürger.

Die japanische Tochter

Die Geschichte der Verbindung von Daimler-Chrysler und Mitsubishi ist von einigen Höhen und Tiefen geprägt. Der neue Mitsubishi Fuso Canter wird von der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation – kurz: Mitsubishi Fuso – hergestellt. Die Nummer eins in Japan beschäftigt über 18.000 Mitarbeiter und zählt zu den führenden Nutzfahrzeugherstellern in Asien, exportiert aber auch nach Nord- und Südamerika, Europa, Afrika, Ozeanien und in den Nahen und Mittleren Osten.

Neben dem Canter, der mit knapp drei Viertel Anteil an der Produktion das mit Abstand erfolgreichste Modell ist, baut Mitsubishi Fuso die mittelschwere Baureihe Fighter, die schwere LKW-Reihe Super Great sowie Mini-, Midi- und Großbusse bis zum Doppeldecker.

Den heutigen Namen führt das Unternehmen seit 2003, als die Mitsubishi Motor Corporation (MMC) ihre Nutzfahrzeugsparte ausgliederte. Im März 2003 übernahm die Daimler-Chrysler AG 43 Prozent der Anteile,

stockte 2004 auf 65 Prozent und im Frühjahr 2005 auf 85 Prozent auf. Die restlichen 15 Prozent hält die Mitsubishi Group.

Seit dem 31. März 2004 bildet Mitsubishi Fuso einen Geschäftsbereich innerhalb der Daimler-Chrysler AG. Das Engagement der Stuttgarter ist mehr als deutlich spürbar: 1,5 Milliarden Euro flossen seitdem an Investitionen an Mitsubishi Fuso, und das Management in Tokio arbeitet unter der Führung des Deutschen Wilfried Porth. In Japan hatte Mitsubishi Fuso eine Erblast mit massiven Qualitätsproblemen, die allerdings nicht die in Europa laufenden Fahrzeuge betreffen. Porth hat sich dieser Schwierigkeiten angenommen, wie er bei der Vorstellung der neuen Canter-Generation berichtete: „Wir haben unser Haus in Japan aufgeräumt und alle Qualitätsprobleme technisch gelöst – bis zurück ins Jahr 1971.“

Mit dem neuen Canter soll in Europa tüchtig gepunktet werden, weitere Modelle sind aber nicht geplant, so Porth: „Wir beschränken uns in der EU auf den Canter.“ Aus den derzeit nur 600 Canter pro Jahr auf dem deutschen Markt sollen in Kürze deutlich

mehr werden, allein für das laufende Jahr ist eine Verdoppelung geplant.

„In Deutschland sind wir mit dem bisherigen Netzwerk nicht zufrieden. Wir haben noch weiße Flächen, auch in größeren Städten,“ begründet Marc Stottelaar, Vizepräsident von Mitsubishi Fuso, die schwache Performance. Deshalb wird das deutsche Vertriebsnetz jetzt stark ausgebaut, wobei auf eine einzigartige Kombination gesetzt wird. Auf dem deutschen Markt ist die Mitsubishi Motors Deutschland GmbH mit 45 Vertriebs- und 160 Servicepartnern für Verkauf und Service des Canter zuständig. Die Zahl dieser Vertriebspartner soll auf 60 ausgebaut werden. Zusätzlich wird das Netz seit Sommer 2004 durch 20 Daimler-Chrysler-Niederlassungen ergänzt, fünf weitere sind geplant. Stottelaar: „Wie sind immer noch dabei, das Netz zu erweitern, besonders im Osten.“ Für den Canter-Käufer in der Region kann das nur von Vorteil sein. Allerdings kann er sich nicht grundsätzlich auf die Autohäuser mit dem Stern verlassen, so Stottelaar, „er kann nicht generell zum Daimler-Händler.“

JM

Auch am Komfort hat sich was getan. Teilte die Canter-Vorderachse dem unmittelbar darüber sitzenden Fahrer bisher sehr präzise den jeweiligen Straßenzustand mit, so versprechen deutlich verlängerte Federn und ihre Aufhängung mit schwimmendem Federauge mehr Sanftheit. Eher zurückhaltend fällt auch die Motorleistung aus, hier wiederum fehlt jegliche Wahl. Bis hinauf zu 5,5 t Ge-

samtwicht gibt's einen Dreiliter-Vierzylinder mit 92 kW (125 PS) und 297 Nm Drehmoment.

Die Kraftübertragung übernimmt ein Fünfgang-Schaltgetriebe, dessen erster Gang nun in einer Ebene mit der zweiten Schaltstufe angeordnet ist. Canter mit 6,5 und 7,5 t Gesamtgewicht fahren mit einem 3,9 l großen Vierzylinder vor. Er bringt es auf 105 kW (143 PS) und ein ma-

ximales Drehmoment von 412 Nm. Das ist in dieser Klasse beileibe nicht üppig – die Sache mit dem Anhänger sollte man sich angesichts der schmalen Leistung noch einmal überlegen, darüber hilft auch das hier serienmäßige Sechsganggetriebe nicht hinweg.

Änderung ist in Sicht. Übernahmen die Entwickler die derzeit eingebauten Triebwerke vom Vorgänger, so kündigt



Auch für lange Lulatsche: die neue Kabine

Mitsubishi Fuso fürs kommende Jahr überarbeitete Maschinen mit Common-Rail-Einspritzung nach Euro 4 an. Es bleibt bei japanischer Technik, Mitsubishi Fuso greift beim Canter einstweilen nicht in die gut gefüllten Aggregateregale von Mercedes-Benz. Die neue Technik dürfte mit einer Leistungsspritze einhergehen. Vielleicht nimmt man sich im gleichen Zug auch der Wartungsintervalle an, die mit 22.500 km unzeitgemäß knapp ausfallen.

Etwas großzügiger gehen die Japaner unter der Regie von Daimler-Chrysler mit der Sicherheitstechnik um. Scheibenbremsen rundum gehören bei allen Modellen zu Standard, auf Wunsch ergänzt durch ein Paket mit Tandem-Bremskraftverstärker und Bremsassistent. ABS bleibt für den 3,5-Tonner aufpreispflichtig, EBS und ESP kennt der Canter nicht, die Motorbremse zählt wie gehabt zu Serienumfang. Falls der Bremsweg nicht langt, soll das neue Sicherheitssystem Fu-

so Rise Fahrer und Passagiere schützen. Dazu zählen Seitenaufprallschutz, ein verstärkender Rahmen für den Kabinenboden, der energieabsorbierende Instrumententräger. Ein Airbag fängt den Fahrer auf, auf Wunsch auch den Beifahrer. Der dritte Mann in der Mitte muss darauf verzichten, obwohl er das Luftkissen aufgrund des altertümlichen Beckengurts besonders nötig hätte.

Doch vielleicht ist dies alles nicht so wichtig bei einer Arbeitsmaschine wie dem Mitsubishi Fuso Canter. Zumal er trotz dezenter Preisanhebung mit Anschaffungskosten ab 20.300 Euro lockt. Ein vergleichbares Sprinter-Fahrgestell kostet fast 50 Prozent mehr, der dickere Vario, er ist von ähnlichem Schlag, kommt auf fast das doppelte Geld. Das ist dann der Zeitpunkt, wo nicht nur der Canter, sondern auch sein potenzieller Käufer die Augenbrauen hochzieht und aufmerksam und nachdenklich dreinblickt.

RANDOLF UNRUH