



Kleine Europäer: Fuso Canter aus Tramagal

Für Europa

Beim Thema Euro 6 trumpft Daimler im Modelljahr 2014 mit dem Fuso Canter als saubere Lösung im Leicht-LKW-Segment auf.

Aus Europa für Europa: Diese Devise wurde beim Fuso Canter bereits 1980 unter der Alleinherrschaft von Mitsubishi mit der Produktionsaufnahme am Standort Tramagal in Portugal manifestiert. Daran hat auch Daimler nach der Übernahme der Nutzfahrzeugsparte von Mitsubishi festgehalten und mit insgesamt 27 Millionen Euro kräftig in modernste Fertigung gepowert. Als jüngstes Resultat wurde der neue Fuso Canter mit „Ecofficiency“ aufgelegt. In Portugal konnten jetzt die ersten Modelle auf unterschiedlich abgesteckten Teststrecken gefahren werden.

Der Fuso Canter deckt bei Daimler Trucks das Leicht-LKW-Segment im Bereich von 3,5 bis 8,55 t ab und wird im Werk Tramagal rund 150 Kilometer nordöstlich von Lissabon für rund 30 Länder Europas sowie Israel und neuerdings auch Marokko produziert. Die wichtigsten Absatzmärkte sind Deutschland, Großbritannien und Frankreich. Im vergangenen Jahr konnte der Verkauf auf rund 4.500 Fahrzeuge gesteigert werden. Auch für dieses Jahr ist eine weitere Absatzsteigerung in Sicht.

Übrigens, der Fuso Canter ist der verkaufstärkste LKW im Produktportfolio von Daimler Trucks. Im vergangenen Jahr entschieden sich weltweit knapp 140.000 Kunden für den sparsamen und robusten Leicht-LKW. Seit seiner Erstvorstellung im Jahre 1963 hat er sich in nunmehr achter Generation rund 3,8 Millionen Mal verkauft.

Das Ecofficiency-Projekt

Mit „Ecofficiency“ hat Daimler im Rahmen der verschärften Abgasstufen Euro 5b+ (bis 6,0 t Gesamtgewicht) und Euro 6 (ab 6,0 t Gesamtgewicht) die robusten Leicht-LKW der Marke Fuso Canter deutlich aufgewertet. Passend zum 50-jährigen Bestehen des 1964 gegründeten LKW-Werks Tramagal. Im Jubiläumsjahr soll auch der neue Canter Eco Hybrid Furore machen – als ein Fahrzeug mit Alternativ-Antrieb, das sich schnell bezahlt machen kann.

Unter dem Stichwort „Ecofficiency“ hat Daimler alle Maßnahmen zusammengefasst, die den Fuso Canter leistungsfähiger, sauberer, sparsamer und sicherer machen. Die wich-



tigsten Punkte sind auf bis zu 2.000 bar erhöhte Einspritzdrücke, neue Achsübersetzungen, auf unterschiedliche Gewichtsklassen angepasste Abgasreinigungssysteme, ESP für alle Modelle mit Hinterradantrieb, Untersetzungsgetriebe für alle Canter-Allrader 4x4, neuer Typ Canter „9C“ für 8,5 t Gesamtgewicht mit rund 6,0 t Fahrgestell-Tragfähigkeit und neue Aufbauvarianten für Kipper und Pritsche als Komplettfahrzeuge ab Werk. Weitere Details in der Serienausstattung sind Leichtlauf-Motoröle, elektromagnetische Lüfterkupplung, optimiertes Kühlsystem, Motor-Start-Stopp und rollwiderstandreduzierte Reifen für die Euro-6-Modelle sowie verringerte Reibungsverluste im Getriebe bei manueller Schaltung.

Von Bedeutung ist nach wie vor das Doppelkupplungsgetriebe Duonic in 2-Pedal-Technologie. Duonic basiert auf einem mechanischen 6-Gang-Schaltgetriebe, zwei hydraulischen Nasskupplungen mit elektronischer Steuerung und einer Fahrprogrammregelung. Diese Technologie steht beim Fuso Canter bei den Modellen für 3,5 bis 7,5 t Gesamtgewicht optional zur Wahl und wird im neuen Canter 9C serienmäßig verbaut.

Mit dem Ecoefficiency-Paket soll beim Fuso Canter auch ein Doppelschritt in die Zukunft gelingen: Gemeint sind saubere Abgasemissionen sowie eine deutliche Verbrauchs- und entsprechende CO₂-Reduzierung. Herzstück des Projekts ist der kompakte 4-Zylinder-Reihendieselmotor mit 3,0 l Hubraum. Bei der Entwicklung zu den neuen Abgasstufen hat der kleine Hightech-Dieselmotor mit neuen Einspritzdüsen beim maximalen Einspritzdruck auf 2.000 bar für eine optimierte Verbrennung zugelegt. Dabei sind jedoch die Leistungs- und Drehmomentdaten gleich geblieben. Nach wie vor sind die drei Leistungsstufen 130, 150 und 175 PS (96, 110 und 129 kW) mit maximalen Drehmomentwerten von 300, 370 und 430 Nm für den Fuso Canter im Angebot. Ebenso bleiben auch die langen Ölwechselintervalle von 40.000 km oder einmal im Jahr unverändert.

Sauber und sparsam

In Verbindung mit der Abgasnorm 5b+ erfolgt die Abgasnachbehandlung über eine Kombination aus Abgasrückführung (AGR), Oxi-Kat und Dieselpartikelfilter (DPF). Bei Euro 6 für den Canter ab 6 t Gesamtgewicht ist der Auf-

Werk Tramagal

Traditionsreich

Das Werk Tramagal wurde 1964 in Portugal von dem Familienunternehmen Duarte Ferreira als Joint Venture mit dem damaligen französischen LKW-Hersteller Berliet gegründet. 1980 begann die Fertigung für Mitsubishi Fuso und 1996 übernahm die Mitsubishi Motors Corporation das Werk. Durch die Mehrheitsübernahme an Mitsubishi Fuso gehört das Werk seit 2004 zur Daimler AG. Von 2011 bis einschließlich 2014 wurden rund 27 Millionen Euro in die Modernisierung der Produktion und die Weiterentwicklung des Fuso Canter investiert. **AS**



center of competence



REIFEN

NO.1 IN TIRES AND MORE

27.05.-30.05.2014
Essen · Germany

www.reifen-messe.de



Umweltfreundlich: Der Fuso Canter Eco Hybrid mit flüsterleisem, alternativem Diesel-Elektro-Antrieb ist auch der Star auf der Ifat vom 5. bis 9. Mai in München.



Hart im Nehmen: Der Fuso Canter 4x4 zeigt im Gelände mit Zusatzuntersetzung ein erstaunlich hohes Traktionsvermögen.



Nutzlastriese: Der neue Fuso Canter 9C180 für 8,55 t Gesamtgewicht strotzt mit einer Fahrgestelltragfähigkeit von immerhin 6,0 t.

wand mit zusätzlicher SCR-Technologie und Ad-Blue um einiges höher und schlägt sich auch beim Gewicht mit 30 kg nieder.

Für die Probefahrten in Portugal hatte Daimler aus dem breit gefächerten Canter-Leicht-LKW-Programm eine ganze Riege, bis ans Nutzlastlimit bepackt, antreten lassen. Dabei waren schmale Standard- und Komfortkabinen von nur rund 1,70 m bis knapp 2,0 m Breite sowie Komfort-Doppelkabinen für kleine Bautrupps.

Soweit sich das bei den kurzen Probefahrten auf fremder Strecke feststellen ließ, waren die Fahrzeuge agil, mit großer Fahrharmonie und einfachem Handling unterwegs. Die Fahrwerksabstimmung und Federung zeigten jedoch, nach meinem Empfinden, nur ausreichende Qualitäten, auch weil kurze Fahrbahnstöße sehr steifbeinig genommen werden.

Bei den Fahrten begeisterte vor allem das schon angesprochene Doppelkupplungsgetriebe Duonic. Seit der Erstvorstellung 2011 liegt der Orderanteil inzwischen bei 30 bis 50 Prozent, je nach Canter-Modell. Duonic bietet mit Kriechfunktion beim Rangieren und Parkstellung einen PKW-ähnlichen Komfort wie bei einer Wandler-Automatik. Und auch bei der Gangwahl für wirtschaftliche Transportleistungen kann es kein Fahrer besser machen. Er ist allerdings noch gefragt, wenn es auf voraussehende Fahrweise ankommt.

Gemischte Gefühle

Bemerkenswert waren auch die Fahrten mit dem Fuso Canter 4x4, der als 6,5-Tonner mit 175 PS Motorleistung seit Frühjahr 2012 im Programm ist. Regen in den Tagen zuvor hatte für schwieriges Terrain gesorgt. Doch dank zuschaltbarem Untersetzungsgetriebe kommt der Canter-Allrader mit erhöhter Zugkraft auch bei diesen Verhältnissen gut klar. Bei der Motorpower ging es voll beladen eigentlich ziemlich flott über Stock und Stein, was jedoch aus meiner Sicht das Fahrwerk überfordert. Bei sehr langsamer, angepasster Fahrt kam ich jedoch halbwegs bequem über die Teststrecke.

Mit dem Canter-Allrader möchte ich mich nicht unbedingt stundenlang in schwierigerem Gelände bewegen. Allerdings ist er für kommunale Einsätze – Sommer wie Winter – und Handwerksunternehmen, die ihr Material und Equipment gelegentlich die letzten entscheidenden 100 m und mehr vor Ort ins Gelände bringen müssen, bestens geeignet. Für diese Einsatzverhältnisse ist das Konzept mit selbstsperrendem Hinterachs-Differenzial und zuschaltbarem Allradantrieb einfach ideal.

Adelbert Schwarz

Die Apps der Transportbranche

Hier präsentieren sich die wichtigsten Apps für die Transportbranche.

Scannen Sie einfach den entsprechenden QR-Code rechts neben der App.

(Um den Code mit Ihrem Smartphone lesen zu können, benötigen Sie einen QR-Code-Scanner.)

Ihre App fehlt?
Rufen Sie mich an,
Cornelia Assem
02151 5100-123

oder senden Sie mir
eine E-Mail an:
kfz-anzeiger@stuenings.de

