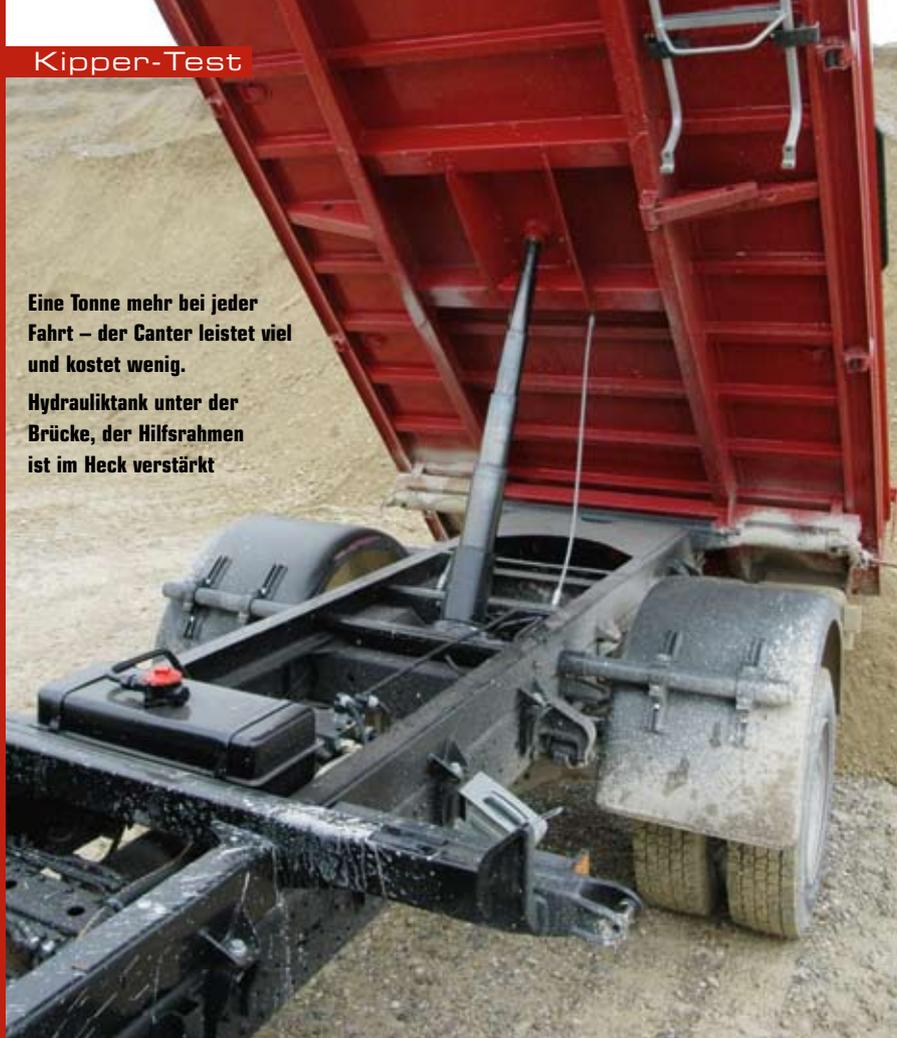


Eine Tonne mehr bei jeder Fahrt – der Canter leistet viel und kostet wenig.

Hydrauliktank unter der Brücke, der Hilfsrahmen ist im Heck verstärkt



Mitsubishi Fuso Canter 7C 18

## Das schlanke Konzept

In der Klasse der 7,5-Tonner vertreiben Mercedes-Niederlassungen jetzt auch den Canter von Mitsubishi. Der zeigt seinen Klassenkollegen im Konzern, dass es auch anders geht – mit günstiger Investition für robuste Technik, die obendrein mehr Nutzlast bietet.

Jeder gesparte Cent zählt – erst recht, wenn die Fahrzeugbeschaffung einige Tausender in der Kasse belässt. Gerade am Bau und bei den Handwerkern wird mit spitzer Feder gerechnet. Man fährt nicht viel und selten weit, doch bei den geschulterten Lasten werden keine Abstriche geduldet. Ohne Rücksicht auf Marken oder Ansehen muss es weder ein Mercedes, ein MAN oder ein Iveco sein. Die kosten viel und sind im Grunde ihres Wesens schon richtige Vollwert-Trucks. Mit stämmigen Motoren, gewichtigen Getrieben und vor allem

Luftdruckbremsanlagen entsprechen sie abgemagerten 10-Tonnern, die auch einen gestandenen Hänger (bis zu 10 t) mit sich führen können. Ihre Bauart beschränkt sie allerdings auf ein knappes Ladevermögen, legal darf kaum einer dieser 7,5-Tonner mehr als 2,5 t stemmen. Ganz anders der Canter von Mitsubishi: Er kann mit leichter Statur glänzen, die er mit 3.960 kg gleich auf der Waage bestätigt – macht stolze 3.530 kg Nutzlast, eine Tonne mehr als der Wettbewerb.

„Aber was mache ich mit einem Exoten?“, stöhnt abweisend ein Baupraktiker

beim Händler, der ihm umgehend Bescheid gibt. Von wegen Exot, kein Grund für Zweifel – denn heute gehört der japanische Hersteller Mitsubishi Fuso als Geschäftsbereich zum Daimler-Imperium. Ausgewählte Mercedes-Händler vertreiben den Canter und sorgen für Wartung und reibungslose Ersatzteilversorgung. Jährlich rollen weltweit mehr als 100.000 Canter von den Montagebändern – die Fahrzeuge für Süd- und Westeuropa werden im portugiesischen Werk Tramagal (bei Lissabon) gefertigt. Rund 80 europäische Zulieferer steuern



Gute Raumökonomie für 3 Personen, störend aber die mäßige Sitzqualität

(Bild links)

Cockpit mit einfacher Bedienung, Sechsgang-Schaltung mit Joystick

mehr als die Hälfte der Teile zur Produktion bei. Rund 60 Prozent, und damit alle Bleche im korrosionsgefährdeten Bereich, sind verzinkt.

**Stabiles Rückgrat.** Sein robustes Wesen und einfache Technik machen den Reiz aus. Die solide Basis ist ein gerader belast-

barer Leiterraum, in dem einige Überlastreserven stecken. Der Hersteller gesteht dem 7,5-Tonner, wie die Summe der Achslasten zeigt, bis zu 8,3 t zu. Geht es in enge Einfahrten, kommt ihm seine kompakte Bauweise zupass. Auf gerade mal 13,4 m Wendekreis dreht der kleine Kipper, bei 6.200 mm Gesamtlänge misst die schlanke Meiller-Kippbrücke des Frontlenkers immerhin 4 m. Mit etwa 2.250 mm Höhe überragt der Canter einen VW-Bus kaum und hat mit der Belieferung von Hinterhöfen wenig Mühe. Mit der Zugfähigkeit ist es aber nicht weit her:

Der Canter darf nur einen 3,5-t-Zentralachsanhänger mitführen - macht immerhin 6,5 t Nutzlast bei einer Fuhre.

Flink über nur eine Stufe geht es ins Fahrerhaus, das mit ordentlichen Platzverhältnissen und schlichtem Ambiente empfängt. Ansehnlich mit sauberen Passungen die Hartplastiklandschaft, der plane Armaturenräger birgt mit einfacher Bedienung keine Geheimnisse. Der Fahrer sitzt auf knapp geschnittenem Gestühl, das für den Nahverkehr reicht, die Doppelbank daneben für zwei Mitfahrer ohne Berührungsprobleme. So gut wie

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor**

Vierzylinder-Diesel mit 4 Ventilen pro Zylinder, VTG-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, Abgasrückführung, Direkteinspritzung mit elektronisch geregelter Common-Rail-System, abgasarm nach Euro 4 mit Partikelfilter

Hubraum..... 4.899 cm<sup>3</sup>  
 Leistung .....132 kW/180 PS bei 2.700/min  
 Max. Drehmoment ..... 530 Nm bei 1.600/min

**Antriebsstrang**

Einscheiben-Trockenkupplung, manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe, Übersetzungen i = 5,52-0,698, Achsübersetzung i = 5,28, Tempo 80 bei 2.050/min

**Fahrwerk**

Vorderachse als gekröpfte Faustachse mit Zweiblattfedern, zul. Achslast 3.100 kg, Stoßdämpfer und Stabilisator, hinten starre Hypoidachse mit Dreiblattfedern plus Stützfeder, zul. Achslast 5.200 kg, Stoßdämpfer, Stabilisator; Reifen: 205/75 R 17,5

**Lenkung**

Hydrolenkung, Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar

**Bremsanlage**

Zweikreis-Hydraulikbremse mit innenbelüfteten Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und Motorbremse serienmäßig

**Maße und Gewichte**

Länge x Breite x Innenhöhe 6.200x2.150x2.250 mm  
 Radstand ..... 3.350 mm  
 Aufbauhöhe ..... 4.000 mm  
 Aufbaubreite ..... 2.300 mm  
 Zulässiges Gesamtgewicht ..... 7.490 kg  
 Volumen Kraftstofftank ..... 100 l

**TESTERGEBNIS**

Leergewicht ..... 3.960 kg  
 Testgewicht ..... 8.010 kg

**Fahrgeräusch**

bei 85 km/h ..... 65,6 dB(A)

**Gesamt**

Teststrecke ..... 181 km  
 Landstraßenanteil ..... 78 %  
 Verbrauch ..... 15,8 l/100 km  
 Geschwindigkeit ..... 72,3 km/h

jeder Fahrer findet jetzt eine passable Sitzhaltung, das kleine graue Universalenkrad lässt sich in Höhe und Neigung ausreichend verstellen. Rechts daneben ragt der Schaltknopf aus dem Armaturenbrett, günstig zu greifen, steht aber dem Seitenwechsel im Wege.

Eine Dachklappe zur Belüftung gibt es nicht, dafür aber gegen Aufpreis eine Klimaanlage. Unter der Kabine, so wie es sich für einen LKW gehört, sitzt der hubraumstarke Vierzylinder, der von einer Common-Rail-Einspritzanlage befeuert wird. Die Abgasgrenzwerte nach Euro 4 werden mit Abgasrückführung und Partikelfilter erreicht.

Der Nippon-Diesel ist einer von der milden Sorte. Immerhin verspricht die Datenlage 180 PS, beinahe üppig für den Nahbereich. Um das Drehmoment ist es spärlicher gestellt - mit 530 Nm Maximum bei 1.600 Umdrehungen ist der Vierzylinder ein Leichtgewicht. So beschleunigt der stärkste Canter zwar ohne Anfahrtschwäche aus dem Stand, nötigt den Fahrer aber zu hohen Drehzahlen, die dem Canter-Diesel nicht locker von der Hand gehen. Sein Umgang mit dem teuren Kraftstoff ist durchwegs maßvoll - mehr als 16 l (auf 100 km) zieht er sich nicht durch die Düsen. Wer den Canter nicht hetzt, sondern mit Augenmaß betreibt, kommt in den Genuss seiner guten Manieren. Die Elastizität des Diesels ist beachtlich, wenn er ohne Murren im großen Gang um die Ecken zieht.

**Rustikal, gut abgestimmt.** Bei Tempo 90 wird abgeregelt - nicht so exakt und

gerne mit leichten Überschwingern. Fürs Anfahren reicht der zweite Gang, die knorpelige Joystick-Schaltung verlangt nach einer kräftigen und kundigen Hand. Gelenkt wird ohne Kraftaufwand, aber mit Gefühl - keine schlechte Lösung. Der Canter folgt direkt und rollt sauber geradeaus. Leer schlägt der Canter und poltert über die Marterpisten der Baustellen, beladen wird das Rustikalfahrwerk komfortabel - die Achsen werden an kurzen Blattfeder-Bündeln geführt und gefedert.

Für Fahrten auf Deponien oder in die Landschaft sollte die Hinterachse sperrbar sein - sonst kommt der an der Hinterhand leichte Canter leer nicht mehr vom Acker. Auch eine Motorbremse hat der Canter zu bieten, von der man sich freilich nicht allzu viel Wirkung erwarten darf. Weniger LKW-like ist die hydraulische Bremsanlage, die zwar leer gut verzögert, aber mit voller Auslastung deutlich träger reagiert.

**Kosten-Nutzen.** Der Canter passt in die Zeit der knappen Kassen. Sein Preis ist heiß - für 50.000 Euro rollt der Japaner aus Portugal einsatzfertig zum Kunden, mit Vollausstattung und Kippmulde. Die etablierten Wettbewerber können da nicht mehr mithalten, kontern aber mit technischer Finesse und Langlaufkondition. Mit ihren hochprofessionellen Serviceintervallen stecken sie den Canter in die Tasche. Der markiert mit knapp bemessenen 30.000 Kilometern sein Nahverkehrsrevier. Für die meisten Handwerker kein Problem - jedes Jahr geht der Canter ohnehin einmal zum Check und zur Wartung.

Bei der Gewährleistung zeigt sich der Hersteller deutlich großzügiger. Garantiert wird für drei Jahre oder 100.000 Kilometer, ein klarer Vertrauensbeweis. Wer den Canter nicht kaufen will, kann ihn mieten. Die Daimler-Tochter Charterway Deutschland führt komplette Dreiseitenkipper mit Tages- oder Doppelkabine, Absetzkipper und Krankkipper im Programm.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

**Rustikales Fahrwerk mit befriedigender Abstimmung**



Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)