



# Mehr Nutzlast für Rechner

Noch gilt der Ibero-Japaner als Geheimtipp, auch wenn er beim Autoverleih um die Ecke zu haben ist. Seine Botschaft ist einfach und klar: hoher Nutzwert zu günstigen Konditionen. Das Sparargument zieht immer. Wer schon bei der Anschaffung weniger ausgibt, ist von Anfang an im Vorteil.

In der 7,5-t-Klasse muss es kein Mercedes Atego oder MAN TGL sein, wenn der LKW nur den Nahbereich rund um den Kirchturm sieht. Bei Mercedes oder MAN bekommt man hier einen abgelasteten 10-Tonner, der sogar einen gestandenen Anhänger ziehen darf. Aber schultern dürfen sie gerade mal 2,5 t, die hinten und vorn nicht reichen. Da kann der Canter-Fahrer nur lächeln: Sein Frontlenker-Truck schleppt kaum unnötige Pfunde mit, auf die Waage bringt der Kofferträger (samt Ladebordwand) ungeschönt 4.080 kg. Für die Ladung bleiben immerhin 3.410 kg, fast eine Tonne mehr.

Zur jüngsten Modellpflege spendierten Daimlers Fuso-Strategen ihrem Bestseller eine Radstandsvariante mehr – der längste Canter rollt jetzt mit 4,75 m Radstand und darf so einen riesigen 7,75-Aufbau tragen. Vielleicht noch ein Blick auf die zulässigen Achslasten: Die Vorderachse stemmt bis zu 3,1 t, die Hinterachse glatte sechs – mehr als reichliche Traglastreserven für einen 7,5-Tonner. Was auch nicht wundert: Auf anderen Kontinen-

ten, wo sich der Canter wie geschnitten Brot verkauft, nimmt auf den Lastesel niemand Rücksicht – was draufgeht, wird draufgepackt. Nur bei der zulässigen Anhängelast muss der in Portugal gefertigte Canter passen. Weil die Hydraulikbremsanlage keinen druckluftgebremsten Anhänger speist, bleibt es bei auf- aufgebremsten 3,5 t.

## Ersatz für den Vario

Was in vielen Ländern funktioniert, soll auch in Deutschland klappen. Deshalb wird der in Portugal montierte Fuso Canter jetzt auch über das Mercedes-Vertriebsnetz verkauft. Inklusive der Ersatzteile, das schafft beim Kunden Vertrauen – der Canter wird auch in Mercedes-Werkstätten gewartet und repariert. Aus gutem Grund: Der Canter soll die Lücke schließen, die der altbewährte Hauben-LKW Vario hinterlässt – der geht mit der Einführung der Euro-6-Abgasgrenzwerte endgültig in Rente. Der schlank geschnittene Frontlenker hat das Zeug dazu, er bedient viele Transportbranchen mit einem kompletten Modulbaukas-

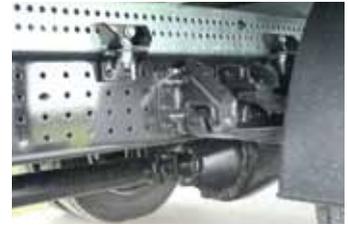
ten. Daimlers Bestseller bietet drei Gewichtsklassen von 3,5 bis 7,5 t, zwei Kabinenbreiten, zwei Doppelkabinen und ein enges Raster an Radstandsvarianten, der Favorit für die Transportwirtschaft ist ein langer Koffer- oder Pritschenwagen.

Unser Test-Canter ist ein typisches Fahrzeug von der Stange – ein Typ 7C15 mit breitem Comfort-Fahrerhaus, mittellangem Radstand und einem 6,10 m langem Trockenfrachtkoffer, wie ihn Charterway im Miet-Programm führt. Für unseren Härtestest trägt er 3,3 t, wir wollen doch sehen, was in ihm steckt. Statt der stärksten 175-PS-Maschine sollen ihm 150 PS genügen. In beiden Fällen ist es ein Dreiliter-Vierzylinder, den Fiat Powertrain dazu beisteuert, er ist mit 130, 150 und 175 PS zu haben. 150 PS sollten genügen, zumal dieser Motor dann noch ohne das Additiv Adblue für die Abgasnachbehandlung auskommt.

### Hoher Aufbau, schmale Spur

Beim Beschleunigen kämpft er mit erhöhten Drehzahlen wacker gegen die Fahrwiderstände an, die das Duonic-Doppelkupplungsgetriebe rasch in ordentliche Fahrleistungen umsetzt. Das Durchzugsvermögen ist freilich begrenzt, hier macht sich das übersichtliche Drehmomentangebot des kleinen Doppelnockenwellen-Aggregats (maximal 370 Nm) bemerkbar. Mit 1.500 Touren im großen Gang werden 60 km/h realisiert, bis Tempo 80 ohne Schaltung vergeht eine halbe Ewigkeit. Was in der Praxis wahrscheinlich so nicht passiert – denn Vollast bei niedrigen Gängen wird im Normalfall Automodus mit einer Abwärtschaltung quittiert. Das Duonic-Getriebe mit sechs

Gangstufen wird vom Hersteller als Highlight angepriesen. Als erstes Doppelkupplungsgetriebe im Truckbusiness arbeitet es mit zwei Nasskupplungen und schaltet für gewöhnlich auch verlässlich. Schwierige Topografien sind vielleicht nicht sein Fall, extreme Schaltdrehzahlen verraten hier Stress. Mal wird der Gang bis zum „geht nicht mehr“ gehalten, die nächste Schaltung zwingt den Motor bis zur Nenn-drehzahl.



Eng gelochtes Raster für Fahrgestell- und Aufbauhilfsrahmen – hier muss der Aufbauhersteller nicht mehr bohren.



**PEMA**  
TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

Qualität  
Mobilität  
Flexibilität

## Kompletter Service. Volle Mobilität.

In den PEMA Werkstätten in neun Ländern erwarten Sie nur erstklassige Mechaniker. 24 Stunden am Tag. Sieben Tage die Woche. Hier werden für Sie mehrere zehntausend Ersatzteile bereitgehalten – damit Sie sich lästige Verzögerungen ersparen. Selbstverständlich sind die PEMA Werkstätten auch für Notfälle gerüstet und über eine zentrale Service Hotline immer zu erreichen. **Mehr erfahren Sie unter [www.pema.eu](http://www.pema.eu)**



**SOCIETE GENERALE**  
Equipment Finance

Ihr Kontakt zu PEMA 0049 (0) 5521 8600 | [www.pema.eu](http://www.pema.eu)

# Fakten kompakt Fuso Canter 7C15

## Technische Daten

### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe  
(mit Kofferaufbau Junge  
und Bär LBW):  
8.885 x 2.540 x 3.550 mm  
Radstand:  
4.300 mm  
Wendekreis:  
15.600 mm  
Rahmenhöhe Chassis:  
815 mm  
Tankinhalt:  
100 l  
Leergewicht:  
4.080 kg  
Nutzlast  
3.410 kg  
zul. Gesamtgewicht:  
7.500 kg  
zul. Anhängelast:  
3.500 kg  
zul. Gesamtzuggewicht:  
11.000 kg

### Kraftübertragung

Doppelkupplungsgetriebe Duonic  
mit 6 Gängen, InterHHH Gang-  
spreizung von 5,397 bis 0,701,  
Hinterachsübersetzung  $i = 5,29$ .

### Motor

Reihenvierzylinder, vier Ventile  
pro Zylinder, Common-Rail-  
Einspritzung, VTG-Turbo, LLK, Euro  
5 EEV serienmäßig mit AGR und  
Partikelfilter  
Hubraum:  
3,0 Liter  
Leistung:  
150 PS/110 kW bei 3.500/min  
max. Drehmoment:  
370 Nm bei 1.320/min

### Preise (netto in Euro)

Grundpreis Fuso Canter 7C15 EEV  
Chassis 4300 mm Radstand:  
41.300 Euro  
Aufbau Junge Koffer 6.100 x 2.540  
x 2.550 mm:



**Einsteigen und losfahren: der Fuso Canter lässt sich einfach bedienen.**

9.180 Euro  
Ladebordwand Sörensen X1 A  
1000:  
2.920 Euro  
3-D-Dachspoiler  
930 Euro

Blattfederung, Stoßdämpfer,  
Stabilisator, hydraulisch betätigte  
Scheibenbremsen an allen  
Achsen, Bereifung: 205/75 R 17.5

### Messwerte

Fahrgeräusch  
bei 80 km/h  
65,6 dB(A)  
Kraftstoffverbrauch  
15,6 l/100 bei 67,66 km/h  
Beschleunigung 0–50/60/80  
14,2/19,8/32,8 s

### Fahrwerk

Vorn: starre, gekröpfte Faustachse  
3,1 t Traglast, Blattfederung,  
Stoßdämpfer, Stabilisator  
Hinten: Antriebsachse als starre  
Steckachse, 6,0 t Traglast,



**Den Automatic-Wählhebel in Stellung D, den Rest erledigt der Getrieberechner.**

Allen Achslastreserven zum Trotz sinkt der Canter bei Vollaussladung an der blattgefederten Hinterhand ein. Was sich natürlich unvorteilhaft auf das Fahrverhalten auswirkt. Trotz ebenerdiger Beladung kämpft der schmalspurige Canter gegen den hohen Aufbau und seinen langen Überhang an, gerade bei starkem Seitenwind oder auf kurvenreichen Strecken. Auf guten Fahrbahnoberflächen und geradeaus hat der Fahrer noch wenig Mühe, den stoßig steifbeinigen Canter auf Kurs zu halten. Auf kurvenreichen Überlandstrecken schnell gefahren, verneigt sich der 7,5-Tonner beträchtlich, dreht sich allzu willig in Kurven ein, lässt sich allzu leicht von Spurrillen irritieren. Also besser runter vom Gas, der Canter ist hier nicht zu Hause.

In der Stadt kann er alles besser: Hier profitiert der Fahrer von der Übersichtlichkeit der niedrigen Kabine und ihrem niedrigen Einstieg. Die leichtgängige Lenkung muss sich hier nicht als zu indifferent tadeln lassen, die Duonic im Eco-Modus reduziert Schaltungen und die Drehzahlen auf das Notwendigste. Ein etwas träges Start-Stopp-System spart, wenn

der Canter auf Temperatur ist, noch wenige Zehntel an der Ampel. Und die Abrechnung an der Zapfsäule weist einen günstigen Kraftstoffverbrauch nach, der nicht durch Schleichfahrten erkaufte wird. Auf Verteilerfahrt im Münchner Umland werden 15,6 l/100km konsumiert – wer das Tempo hochhält, zahlt nur einen moderaten Expresszuschlag.

### Unser Fazit

Die extrem einfache Bedienung des Canter ist der eigentliche Clou. Einfach einsteigen und losfahren, die Hände bleiben am Steuer. Denn der Canter schaltet automatisch, lenkt wendig wie keiner leichtfüßig um Ecken, ist auch für LKW-Novizen übersichtlich genug. Aber nicht mit 2,55 m Aufbaubreite, in den Spiegeln sieht man nur noch die vorderen Ecken. Ein Schritt in die richtige Richtung sind die verlängerten Service-Intervalle, wobei 40.000 km nicht das letzte Wort sein dürfen. Der Canter ist kein Fall für Kilometerfresser, sein Revier ist der Nahverkehr, sparsam und nutzlaststark – wer viel lädt und wenig fährt, wird ihn schätzen.

**Wolfgang Tschakert**