

# Zwischen den Welten

Neue Optik, neue Kabine, teils neue Technik: Daimler-Chrysler und Mitsubishi Fuso haben mit dem Canter Einiges vor.



Die Kabinen: Typ S (links) misst in der Breite...



Das neue Gesicht ist gefällig, doch trotzdem schaut keiner hin – Schicksal von Malochern.

**W**ir befinden uns mitten im Niemandsland. Drunter gibt es leichtfüßige Transporter, vorzugsweise schneidig bewegt. Darüber leben schwerblütige LKW, behäbig und belastbar. Dazwischen an der Nahtstelle von Transportern und LKW tummelt sich der Canter, der von beiden etwas hat: schlank wie ein Transporter, stabil gebaut wie ein Truck. Ein Auto aus der Proletarierklasse, nichts für den Heißsporn auf der Autobahn und ebenso weit entfernt vom

Fernverkehrs-Trucker mit feiner himmelhoher Kommandobrücke. Ein Arbeitstier, Mittel zum Zweck. Gedacht für den Nahverkehr, für Handwerker, Dienstleister, Verteiler. Für Leute also, die sich nicht durch ihr Fahrzeug von der Arbeit abbringen lassen wollen.

Der erste Eindruck: modern-unauffällig. Die Kabine ist neu, doch keiner merkt dies, niemand guckt dem neuen Canter hinterher. Arbeiterschicksal, Blaumann zieht weniger als Nadelstreifen. Dabei hat

man sich doch Mühe gegeben, mit einem angedeutet V-förmigen Grill, wie er vom PKW bis zum Schwerlastler gerade in Mode ist, mit riesigen staunenden Scheinwerfern, deren scharf geschnittene Oberkante seitlich in die Türsicke übergeht. Und unten im Stoßfänger deuten Spoilerchen einen Hauch von Dynamik an. Die Seitenscheiben sind tief heruntergezogen, vorn streckt eine dunkle Blende die Frontscheibe.

Der Einstieg ist nichts für Transporterfahrer, man klettert über die Achse in den Canter, schwingt sich am Haltegriff hinaus – Frontlenker-LKW eben, Hineinlaufen in Kurzhauber ist bequemer. Drinnen folgt der Aha-Effekt: Nur zwei Meter misst die Kabine in der Breite, trotzdem gibt's allemal genug Platz für drei auf dem Weg zur Arbeitsstelle. Die Längsverstellung des Fahrersitzes ist so üppig, dass selbst Langbeiner nicht in die hinterste Raste fahren und die Lehne höchstens in der Schnarchstellung während der Mittagspause die Rückwand berührt. Die Scheiben stehen steil, das gibt einen luftigen Raumeindruck, unterstützt vom Platz sparend im Armaturenbrett angeordneten Schalthebel-Joystick.

Rechts vom Sitz findet sich übrigens der Handbremshebel, kein gefährlicher Spieß wie in manchen Wettbewerbern. Dass der Canter kein richtig Großer ist, das erkennt man an einer Hydraulikbremse selbst fürs größte Modell, den 7,5-Tonner.



... nur 1,7 m, Typ C kommt auf 2 m. Variante drei ist die Doka, sowohl schmal als auch breit lieferbar.

Das kleine, zweifach verstellbare Lenkrad passt sich dem Fahrer an, Instrumente komplett und gut ablesbar, Verteilung von Tasten und Schaltern passabel – so weit, so gut. Viele kleine Ablagen verteilen sich im Fahrerhaus, einschließlich einer Schreibplatte mit Klemme im klappbaren Rücken des mittleren Sitzes. Empfehlenswert ist die Dachgalerie, dort passen DIN A4-Formate hinein. Die Kanten – aussch – sind jedoch etwas scharfgratig, Vorserie, so heißt es entschuldigend von Mitsubishi Fuso.

Der Motor versteckt sich gekonnt unter dem mittleren Sitz, macht sich klein und von sich auch nach dem Anlassen kein Aufhebens. Kerniger Dieselsound, dröhnende Verbrennungsgerausche, nerviges Geschüttel? Fehlanzeige, dieser Diesel schnurrt fast so sanft wie ein Kätzchen, ob nun der kompakte Dreiliter-Vierzylinder mit 92 kW (125 PS) für den Canter von 3,5 bis 5,5 Tonnen Gesamtgewicht oder der größere 3,9-Liter mit 105 kW (143 PS) für die gewichtigeren Ausgaben mit 6,5 bis 7,5 Tonnen. Erstaunlich, welche Laufkultur ein großvolumiger Vierzylinder-Direkteinspritzer zeigen kann. Trotz oder wegen der nicht ganz zeitgemäßen Technik mit herkömmlicher Einspritzpumpe?

Die Kehrseite der Medaille: Beide Canter-Motoren wirken bei den ersten Fahrten schlapp und ohne Mumm. Ob nun der kleine Diesel mit seinen 294 Nm Drehmoment oder die größere Maschine mit 412

Nm – Turboschub gibt's nicht. Und egal, ob die Drehzahlen nun niedrig sind oder hoch: Der Canter zieht nicht gerade die Wurst vom Teller. Besser also, man nutzt die üppige Anhängelast von 3,5 Tonnen nicht aus. Wer dann noch die falsche, weil zu lang geratene Übersetzung wählt, der tuckert unzufrieden mit Niedrigst-Drehzahlen herum, kann die Hand gleich am Schalthebel lassen und die höchste Gangstufe auf der Landstraße vergessen.

Wäre der so hübsch Platz sparende Joystick besser zu bedienen, gäb's weniger Anlass zu Beschwerden, doch sowohl das Fünfganggetriebe in Verbindung mit dem kleinen Motor als auch die Sechsgang-Schaltbox in Kombination mit dem großen Triebwerk sperren sich gegen Gangwechsel. Auch liegen die Schalthebeln des Sixpacks verwechslungsanfällig dicht nebeneinander. Prompt folgt wieder der Hinweis auf die Vorserie – Schaltzüge mit diversen Umlenkungen einzustellen, einschließlich Erschwernis durch die Kippkabine, das ist eine diffizile Angelegenheit.

Wenig erfreulich ist nach dem ersten Eindruck auch das Fahrverhalten. Der blattgefederte Starrachser schnürt etwas orientierungslos und suchend über die Landstraße, die wenig feinfühliges Lenkung gibt kaum Hilfe. Zugunsten des Komforts hat man die Parabelfeder der Vorderachse deutlich verlängert, doch darüber wohl die Dämpfung vernachlässigt. Jedenfalls schwingt die Kabine so

## 2006: Hausputz im Maschinenraum

Zusammen mit Euro 4 gibt's im kommenden Herbst beim Canter einen umfangreichen Hausputz im Maschinenraum. Zwar zeigt sich der deutsche Importeur unentschlossen, mit welcher Technik man die Abgas-Hürde Euro 4 bewältigt, doch vielleicht ist's auch Verlegenheit, weil man eine andere Variante wählt als die Kollegen von Mercedes: Statt SCR wird's hier die Kombination aus Abgasrückführung und Partikelfilter richten. Der kleinere Diesel mit drei Liter Hubraum verfügt schon heute über AGR, ist mit vier Ventilen pro Zylinder und zwei Nockenwellen zukunftstauglich, erhält eine Common-Rail-Einspritzung. Der größere Motor jedoch, mit altväterlicher seitlicher Nockenwelle, der fliegt aus dem Programm, wird ersetzt durch ein Triebwerk mit 4,9 Litern Hubvolumen, weiterhin verteilt auf vier Zylinder. Common Rail, vier Ventile pro Topf, gesteuert von zwei Nockenwellen, dazu Abgasrückführung und Partikelfilter, so die Rahmendaten. Drei Leistungsstufen stehen dann zur Wahl:

**103 kW (140 PS) mit 412 Nm,  
118 kW (160 PS) und 470 Nm,  
132 kW (180 PS) und 529 Nm.**

Auch damit verwandelt sich der Canter noch längst nicht in einen Kraftprotz, vergleichbare Mercedes-Vierzylinder im Vario stemmen jeweils mindestens 100 Nm mehr auf die Kurbelwelle. Jedoch, das sei zugegeben, ohne jeden Anflug von Laufkultur.



(v. l. n. r.) Luftansaugung und Kippmechanismus rechterhand, das ist leise und sicher; da will einer hoch hinaus, der Canter als 7,5-Tonner; überschaubare Armaturen und erstaunlich viel Platz in der Kabine des Canter.

heftig auf und ab, dass auch der korrekt eingestellte Sitz nicht selten nach unten bis zum Anschlag durchfedert.

Dabei gibt sich Mitsubishi Fuso doch spendabel: Ein guter Isringhausen-Schwingsitz mit integrierter Kopfstütze zählt zur umfangreichen Serienausstattung. Wer nicht gerade die Magervariante wählt, erhält obendrein elektrische Fensterheber, die Ablagen im Dach, eine Klimaanlage, Nebelscheinwerfer, beheizte Außenspiegel und sogar ein Sperrdifferential, da zieht man den imaginären Hut.

Ist es angesichts dieser Fülle vermessen, sich elektrisch verstellbare Spiegel zu wünschen? Und voll allem Zutaten wie einen Rampen- oder Weitwinkelspiegel? Denn die Sicht nach hinten lässt doch arg zu wünschen übrig. Das gilt vor allem, bürdet man dem Canter mit 7,5 Tonnen Gesamtgewicht eine 2,5 Meter breite Pritsche auf: da betrachtet man in den Außenspiegeln vor allem interessiert den Auf-

bau. Auch ist der Tankeinfüllstutzen kaum mehr zu erreichen. Vorserie, klar.

Die Stunde des Mitsubishi Canter schlägt, wenn man ihn weniger aus scharfem automobilen Blickwinkel als aus der Perspektive des Arbeitstiers betrachtet.

**Draußen folgt der Aha-Effekt: genug Platz für drei Leute auf dem Weg zur Arbeitsstelle**

Seine Rahmenbauweise kostet unter 3,5-Tonnern zwar gehörig Nutzlast, ebenso die Zwillingsbereifung, doch der Unterbau scheint andererseits für die Ewigkeit gerüstet. An der Hinterachse des kleinsten Canter-Modells liegen gleich vier Federblätter übereinander, beim 7,5-Tonner stapeln sich gar neun Blätter in zwei Paketen. Das erklärt, wie sich das Laster-

chen den Ruf der Unverwüstlichkeit erworben hat.

Beim Routinerundgang um die Kabine bemerkt der Fahrer diverse Einfüllöffnungen, den Ölstand kontrolliert er per Tastendruck am Armaturenbrett. Zum Service ist die Kabine schnell gekippt, innerhalb von Sekunden liegen die Eingeweide der Technik entblößt und bestens zugänglich. Der Kippmechanismus ist ebenso wie die Luftansaugung der Maschine auf der rechten Seite angebracht, so gehört es sich, doch hat's noch nicht jeder verstanden. Weniger freundlich sind die Wartungsintervalle: Alle 22 500 Kilometer rollt der Canter zum Ölwechsel. Andererseits streckt Mitsubishi Fuso die Garantie auf volle drei Jahre, und geht auf Wunsch in eine zweijährige Verlängerung, das beruhigt.

Mitunter macht sich der Canter noch kleiner, als er ist: Gelassen kann sich der Fahrer mit dem Leichtlastler auch durch enge Winkel winden, von Wendekreis

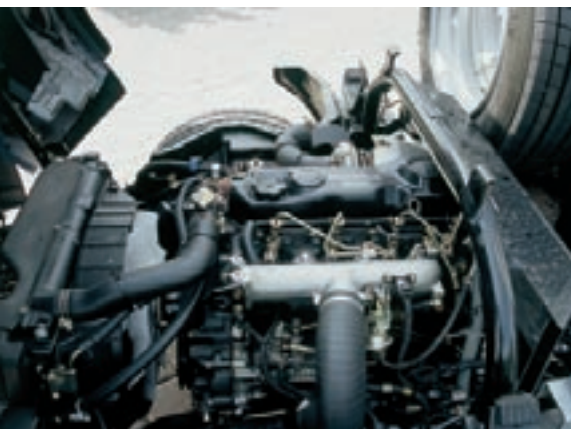
## Wo bitte geht's zum Canter?

Mitsubishi auf dem Land, Mercedes in der Stadt – so lautet die Kurzformel, die den Canter in Deutschland zum Erfolg führen soll. Mitsubishi als Importeur verfügt traditionell außerhalb der Ballungsgebiete über ein ordentliches Netz, rund 50 Händler soll den Canter betreuen. Noch einmal so viele Partner sucht sich Mitsubishi aus dem Mercedes-Netz

zusammen, dort vorwiegend in den Ballungsgebieten. Wobei man schnell auf den Trichter gekommen ist, dass so manche Niederlassung mit dem Canter neben den Mercedes-Produkten wenig anfangen kann, jetzt setzt man verstärkt auf die mitunter offensichtlich motivierteren freien Mercedes-Partner.

Die Ziele mit dem Canter in Deutschland sind durchaus ambitioniert: Nach nur gut 500 Einheiten des alten Exemplars mit einem verunsicherten Händlernetz im Vorjahr will man jetzt an der Schallmauer von 1.000 Exemplaren

kratzen, mittelfristig sollen es gar 2.000 Canter pro Jahr werden. Zu diesem Zweck will man neue Kundenkreise ansprechen, zu denen auch Mercedes als Türöffner dienen soll. Mit dem 7,5-Tonner als Nutzlastriesen (rund 600 Kilo mehr als ein Atego) will man unter anderem an Expeditionen ran, an Kühltransporteure. Der Canter guckt mit seinen großen Augen jetzt auf die Transportprofis. Dafür muss aber auch der Canter noch professioneller werden, zum Beispiel mit anderen Maschinen als den jetzt lieferbaren.



**(v. l. n. r.) Schnell freigelegt, doch keinen Mumm gefunden: Der große Motor ist schwach auf der Brust; der kleine Motor für die leichten Canter stammt aus dem Pajero – ein Diesel ohne große Höhenflüge; Zwillingsbereifung schon als 3,5-Tonner, dazu erstaunliche Federpakete.**

mag man bei seiner Handlichkeit kaum sprechen. Und fast ebenso bedenkenlos darf man ihm ordentlich Last aufbürden, die Stabilitätsbauweise macht's möglich.

Auch findet sich im weit ausgedehnten Programm schnell eine passende Variante. Zur Wahl stehen neben vier Gewichtsklassen diverse Radstände, Einzel- und Doppel-

kabine, dazu eine schmale Ausgabe, die optisch wie ein Taschenbuch neben einer dickleibigen Enzyklopädie wirkt, sich mit schlanken einssiebzig gekonnt durch jede Engstelle mogelt, ein Fall zum Beispiel für Kommunalbetriebe. Ebenso können Käufer aus einer ganzen Palette von Standard-Aufbauten wählen: Ob Pritsche, Kipper oder

Koffer – so etwas gibt's ab Werk als Komplettfahrzeug mit nur einer Rechnung für den ganzen Laster, fein.

Man strengt sich nicht von ungefähr an bei Mitsubishi Fuso, die Wege des Erfolgs sind eng auf der Fahrt durchs Niemandsland zwischen den Welten von Transportern und LKW.

**RANDOLF UNRUH**