



Fuso Canter

## Die inneren Werte zählen

**Daimler überarbeitete den Fuso Canter und bringt mit der aktuellen Generation als erster einen Lkw mit Direktschaltgetriebe auf den Markt. Neu im Programm steht auch ein 6-Tonner.**

**D**aimler startet mit einer neuen Fuso-Canter-Generation in das Jahr 2012. Die Fahrzeugserie, die letzten Herbst in Deutschland erstmals in einem größeren Rahmen vorgestellt wurde, umfasst fünf Typen in der 3-t-Klasse (Radstand 2500 bis 3850 mm), erstmals einen 6-Tonner (2500–3400 mm) sowie zwei 7,5-t-Lkw (2800–4750 mm). Die alten 5,5-Tonner wurden dagegen aus dem Programm gestrichen. Dieser Tage wird Daimler zudem eine Allradvariante für die europäischen Märkte präsentieren. Gefertigt werden die Canter für den europäischen Markt im Werk Tramagal in Portugal. In Japan, der Heimat von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, rollen die Neuen übrigens bereits

**Neu im Programm ist auch eine schmale, 1 695 mm breite Kabine**

seit November 2010 von den Bändern. Neben dem Canter verkauft Fuso noch die Typen Fighter und Great, die in Deutschland aber nicht angeboten werden. In der Bundesrepublik spielt der Canter mit rund 1100 verkauften Stück pro Jahr nur eine sehr untergeordnete Rolle. Seine kleine Fangemeinde stammt vor allem aus dem Garten- und Landschaftsbau sowie auch aus der Bauwirtschaft und aus den Kommunalbetrieben. Sie schätzen an ihm seine Tragkraft und seinen verhältnismäßig niedrigen Preis und sind eher weniger an Komfort und Wiederverkaufswert interessiert. 65% der in Deutschland abgesetzten Canter sind übrigens 7,5-Tonner, die etwa

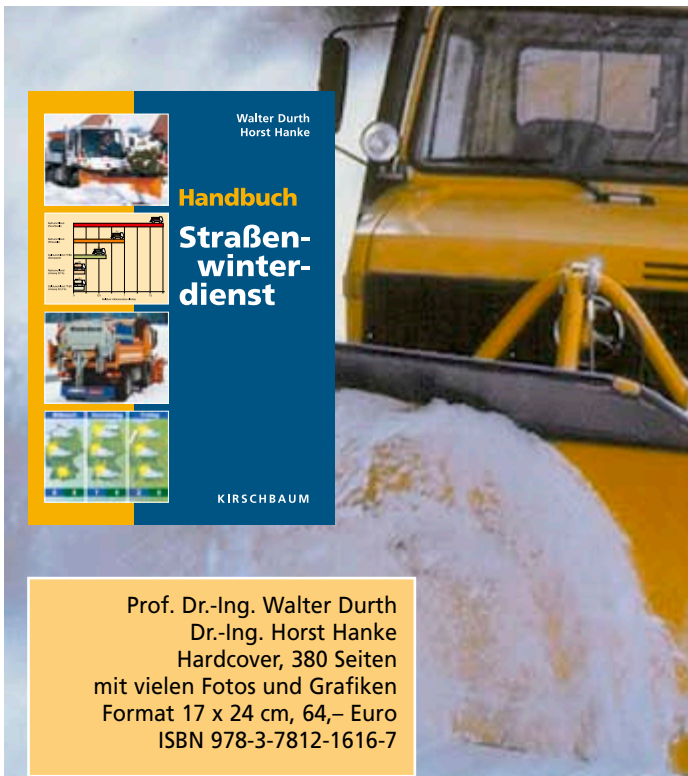
30000 €/Stück kosten. Trotzdem: Man sollte die Marke Fuso (bzw. die Modellreihe Canter), die seit 2006 zu Daimler gehört und an der der Konzern weit über 80% der Aktien hält, nicht unterschätzen. 2010 fertigte man weltweit 135200 Stück des Leicht-Lkw. Insgesamt produziert Fuso ca. 40%

**Fuso will mit Schwung ins Jahr 2012 starten. Europa-weit will die Daimler-Tochter rund 73 000 Fahrzeuge (alle Baureihen) verkaufen. Das entspräche gegenüber 2011 einem Plus von 1%**

von allen im Daimler-Konzern gefertigten Trucks! Optisch wurde für die aktuelle Fahrzeuggeneration relativ wenig getan. Ein bisschen verschönerten die Konstrukteure die Front und passten diese etwas besser an das Design der anderen beiden Fuso-Lkw-Baureihen an.



**Schnittmodelle des Doppelkupplungsgetriebes Duonic. Es besteht aus zwei Teilgetriebe mit versetzt arbeitenden Kupplungen**



Prof. Dr.-Ing. Walter Durth  
 Dr.-Ing. Horst Hanke  
 Hardcover, 380 Seiten  
 mit vielen Fotos und Grafiken  
 Format 17 x 24 cm, 64,- Euro  
 ISBN 978-3-7812-1616-7

Das **Handbuch Straßenwinterdienst** behandelt aus Sicht der Wissenschaft und der Praxis die Organisation und Durchführung des Winterdienstes auf Verkehrsflächen außerorts wie innerorts. Das in 15 Kapitel gegliederte Werk, inklusive Rechtsgrundlagen ist mit vielen farbigen Abbildungen ausgestattet.

### Inhalt

- **Grundlagen und Forschung**  
 Physik und Chemie, Meteorologie, Ökologie, Messtechnik, Informationstechnik
- **Planung und Vorbereitung**  
 Schnee und Eisglätte in Straßenplanung und -entwurf, Linienführung und Topografie, Lawinenschutz, Schneezaunplanung, eishemmende Straßenbeläge
- **Praxis und Material**  
 Geräte und Maschinen, Geräteträger und Zubehör, Ausstattung, rechnergestützte Wettervorhersagen, Optimierung von Touren- und Routenplanung, Daten-Management, Datenerhebung vor Ort



Kirschbaum Verlag Bonn  
 Telefax (02 28) 9 54 53 - 27  
 Internet www.kirschbaum.de

## Fuso Canter Leistung und Drehmoment

96 kW/130 PS bei 3 000–3 500 min<sup>-1</sup>, 300 Nm bei 1 300-3050 min<sup>-1</sup>  
 110 kW/150 PS bei 3 500 min<sup>-1</sup>, 370 Nm bei 1 320–2 840 min<sup>-1</sup>  
 129 kW/175 PS bei 3 500 min<sup>-1</sup>, 430 Nm bei 1 600–2 860 min<sup>-1</sup>

Intensiver griff man an anderen Stellen ein. So wurde z. B. der Leiterraum komplett neu erdacht. Eine Folge: Er ist nun 20 kg leichter, optimaler gegen Korrosion geschützt und bietet den Aufbauern verbesserte Ansatzpunkte für ihre Produkte. Insgesamt verfügen die kleinen Canter durch verschiedene Maßnahmen in der Konstruktion über bis zu 85 kg mehr an Nutzlast. Bei den 7,5-t-Lkw sind es sogar bis zu 95 kg. Sechs unterschiedliche Radstände stehen jetzt je nach Typ zur Auswahl: 2 500, 2 800, 3 400, 3 850, 4 300 und 4 750 mm. Letzterer erlaubt Aufbauten von bis zu 7 m Länge. Auch bei anderen technischen Veränderungen sammeln die Neuen gegenüber ihren Vorgängern Pluspunkte. So besitzen die 3,5-t-Fahrzeuge nunmehr ein Fahrwerk mit Einzelradaufhängung, was den Fahrkomfort verbessert. Zum Standard zählt mit dieser Fahrzeuggeneration auch Nebel- und Tagfahrlicht. Das Armaturenbrett durchlief ebenfalls einen

Überarbeitungsprozess. Laut Daimler ist es nun ergonomischer, funktionaler und verfügt über eine bessere Haptik. Insgesamt bleibt das Cockpit aber gewohnt spartanisch, kleinräumig und in der Verarbeitung recht schlicht – zumindest im Vergleich zum Angebot des europäischen Wettbewerbs. Zu den Neuheiten zählen hier das multifunktionale elektronische Display und die zweiteilige Klimaanlage (Option) bei den Doppelkabinern. Diese Doppelkabine bieten bis zu sieben Passagieren Platz. Hierfür wurde an die Single-Kabine (max. 3 Sitzplätze) einfach eine „zweite Reihe“ angeschweißt. Die

### Duonic arbeitet sehr verschleißarm

Lösung ist in der Konstruktion recht einfach gehalten. Rahmenverstärkung zwischen den Abteilen schränken den Fußraum für die hinten sitzenden Personen ein. Eine lieblos eingefügte Mittelstange stützt die ganze Konstruktion auf halber Kabinenhöhe zusätzlich ab. Aber immerhin sitzt an dieser Stange auch ein Aschenbecher für



**Größenvergleich: Links die Comfort-, rechts die neue kleine Standard-Kabine (Breite:1995/1695 mm)**



## Auf Qualität abfahren!

- Fahrzeuge aus modernster Produktion
- Für alle Transportanforderungen
- Ausstattung nach Ihren Wünschen



*Red Power*

Weitere Informationen: Telefon 03 64 82/830-0 [www.fliegl.com](http://www.fliegl.com)

die hintere Sitzreihe. Und das zählt heutzutage, wo „Raucher-Packages“ bei fast allen Herstellern schon unter Extras fallen, zu den gehobenen Ausstattungsmerkmalen. Frisch im Programm ist auch die schmale, gerade einmal 1695 mm breite Standard-Kabine (S Kabine), die jetzt bei den 3-Tonnern angeboten wird. Die größere, sogenannte Comfort-Kabine (C Kabine) kommt dagegen auf 1995 mm Breite. Bei der Motorisierung hat sich einiges bewegt. Alle Canter verfügen über Vierturbodiesel mit 3 l Hubraum. Für die kleinen 3-Tonner (3S) steht jetzt neben dem 96-kW-Triebwerk auch eines mit 110 kW zur Auswahl. Für die Modelle mit der Comfort-Kabine darf es dann auch ein 129-kW-Motor sein. Die neue 6-t-Klasse wird zurzeit ausschließlich mit dem 110-kW-Aggregat bestückt. Serienmäßig verfügen alle Fahrzeuge über Scheibenbremsen, Motorbremse (max. 50 kW) und EBS. ESP fällt unter Sonderausstattung und ist für die 6- und 7,5-t-Canter gegen einen Aufpreis in Höhe von ca. 500 € plus MwSt. zu haben. Alle Motoren erfüllen den Euro-5-Standard. Die meisten

### Der 7C18 ist grundsätzlich auch Euro-6-fähig

arbeiten hier mit Abgasrückführung und Dieselpartikelfilter. Allein der 129 kW starke 7,5-Tonner (7C18) benötigt zusätzlich AdBlue. Damit ist zumindest der 7C18 grundsätzlich auch Euro-6-fähig. Neu ist zudem das Doppelkupplungsgetriebe Duonic.

Laut Daimler ist der Fuso Canter der erste Lkw mit dieser Technik. Im Pkw-Segment ist das auch Direkt-schaltgetriebe genannte System schon einige Jahre im Einsatz. Porsche setzte es bereits in den achtziger Jahren in seinem Motorsportwagen 956/962 und VW seit 2003 als Sechsgangschaltung DSG in der Serienfertigung ein. Erste Patente für diese Schalttechnik stammen – das sei nebenbei erwähnt – allerdings schon aus Zeitraum 1939/40. Nun also kommen die ersten Lkw mit einem Doppelkupplungssystem auf den Markt. Gut Ding will Weile haben ... Technisch stecken hinter diesem automatisierten Schaltgetriebe zwei Teilgetriebe und Kupplungen, die einen Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung erlauben, weil eine Kupplung sich öffnet, während die andere sich parallel schließt. Duonic basiert dabei auf

einem mechanischen Sechsgangschaltgetriebe mit zwei hydraulischen Kupplungen, die elektronisch gesteuert werden. Das erste Teilgetriebe betreibt die Gänge eins, drei und fünf, das zweite die Gänge zwei, vier und sechs. Der Vorteil ist, dass bereits während des Fahrens der nächste Gang eingelegt und dadurch entsprechend zügig, verschleißarm und ruckfrei geschaltet werden kann. „Schaltlöcher“ wie sie von Wandler-Automaten oder von rein mechanischen Getrieben bekannt sind, gibt es damit nicht mehr. Vom Automatikgetriebe übernimmt Duonic jedoch die Kriechfunktion. Sie ermöglicht Rangieren mit geringer Geschwindigkeit allein über die Steuerung per Bremspedal. Ebenso verfügt das Getriebe über eine Parkstellung. Die automatisierte Schaltung lässt sich manuell jederzeit durch Druck nach oben bzw. unten auf den Joystick im

Armaturenbrett übersteuern. Mit Übersetzungen von 5,397 (erster Gang) bis 0,701 (sechster Gang) ist das zugrunde liegende Sechsganggetriebe weit gespreizt. Dies erlaubt sowohl zugstarkes Anfahren als auch kraftstoffsparendes Dahinrollen mit niedrigen Drehzahlen im höchsten Gang. Zudem gibt es serienmäßig einen Eco-Modus mit verbrauchsoptimierten Schaltpunkten. Er wird per Tastendruck zugeschaltet. Laut Daimler kann in dem Eco-Modus der Verbrauch um bis zu 8 % reduziert werden. Alternativ gibt es noch eine manuelle 5-Gang-Handschaltung. Optional ist der Canter sowohl mit Duonic als auch bei manueller Schaltung mit Start-Stopp-Funktion lieferbar. Das Mehrgewicht des Doppelkupplungsgetriebes (inkl. Start-Stopp-Automatik) liegt gegenüber dem Handschalter bei 30 kg; der Mehrpreis beträgt ca. 5 %.



Auf der Rücksitzbank einer DoKa. Die Mittelstange und der große Bodenträger dienen der Stabilisierung der Kabine

Fotos: Daimler, Sann

DS ■