



FrISChe Diamanten

Das Mitsubishi-Logo mit den drei Diamanten gehört in Deutschland noch nicht zu den Merkmalen, die man auf Kühltransportern zwangsläufig erwartet. Mit der neuen Generation des Canter und Kühlaggregaten aus der Konzernfamilie soll das anders werden.

Der Blick auf den asiatischen Markt gehört heutzutage ja quasi zum guten Ton. Während Elektronik und PKW in großen Mengen aus Fernost nach Europa importiert werden, ist die Situation bei den Nutzfahrzeugen anders: In Asien ist der 1963 gestartete Mitsubishi Fuso Canter traditionell Marktführer in der Verbindungsklasse zwischen Transporter und LKW, neben der Heimat Japan erreicht er in Indonesien oder Taiwan Marktanteile von über 50 Prozent. Seit Mai letzten Jahres startet nun die neue Modellreihe des Klassikers schrittweise in den verschiedenen Märkten Europas und zeigt den Canter der 7. Generation als Allrounder mit vielen Neuerungen. Unter den zahlreichen Anwendungen ist auch die als Fahrzeug für Kühl- und Tiefkühltransporte, die in Zusammenarbeit mit den Osnabrücker Kälteexperten Heifo Rüterborries ausgestattet wird. Hier sieht man eine Besonderheit der fernöstlichen Mega-Konzerne: Mit den Kühlaggregaten von Mitsubishi Heavy Industries hat das Unternehmen die nötige Ausrüstung für temperaturgeführte Logistik schon in der Familie, seit 1998 vertreibt Heifo diese Anlagen als Generalimporteur.

Weltweit im Einsatz

2004 belief sich der Absatz des Canter auf 188.000 Fahrzeuge, davon gut 60 Prozent außerhalb von Japan. Hierzulande kann die Bekanntheit mit unter

3.000 Neuzulassungen in Deutschland 2005 mit solchen Werten nicht mithalten, obwohl die Reihe seit 1980 auch für den europäischen Markt produziert wird, im portugiesischen Tramagal rund 150 Kilometer nordöstlich von Lissabon. Bis heute sind dort etwa 110.000 Canter produziert worden, die Fabrik beschäftigt etwa 430 Mitarbeiter, weltweit hat Mitsubishi Fuso rund 16.700 Mitarbeiter. Rund 70 europäische Zulieferer liefern mehr als die Hälfte der Teile zu, unter anderem Vorder- und Hinterachse, Rahmen, Kühlsystem, Heizung, Sitze, Scheiben, Kabelsätze und die Kunststoffteile der Kabine. Dagegen werden Motor, Getriebe, Bremsanlage und Blechpressteile der Kabine aus Japan zugesteuert.

Komplett überarbeitetes Fahrerhaus

Die jetzt abgelöste Canter-Generation wurde ursprünglich 1993 vorgestellt und erlebte vor vier Jahren ein umfassendes Facelift. Wie sein Vorgänger ist das neue Fahrzeug von der DaimlerChrysler-Tochter positioniert als Leicht-Lkw von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Seine Funktionalität zeigt sich insbesondere bei den Aspekten Nutzlast, Ladevolumen und Sitzplätze. Im 7,5 t Segment weist er im Vergleich zu den Wettbewerbern mit maximal 4.890 Kilo (Radstand 2.750 mm) die höchste Nutzlast auf. Durch das Frontlenkerkonzept ist bei vergleichbarer Gesamtfahr-

zeulänge ein größtmögliches Ladevolumen realisierbar. Das außen und innen komplett neu gestaltete, kippbare Fahrerhaus des Canter steht vor allem für das Stichwort Komfort. Es steht in vier Varianten zur Verfügung, die schlanke Standard-Kabine (in den neuen Modelltypbezeichnungen durch den Buchstaben »S« gekennzeichnet) misst in der Breite 1695 mm und eignet sich, wenn in engen Ein- und Durchfahrten große Beweglichkeit gefragt ist. Eine Neuheit im Cockpit ist die Joystick-Schaltung im Armaturenbrett. Als erster Frontlenker-Lkw ist der Wagen damit ausgerüstet, die Anordnung macht den Weg frei für den seitlichen Durchstieg im Fahrerhaus. Zwei DIN-Schächte im Armaturenbrett nehmen Radio, Tachograf oder Navigationsgerät auf. Die Kabine ist deutlich länger, höher und im oberen Bereich spürbar verbreitert. Hinzu kommt eine steiler stehende Frontscheibe, welche im Ergebnis zu einem überdurchschnittlich großen Platzangebot führt. Zum Komfort zählen außerdem neue Isringhausen-Schwingsitze und der serienmäßige Beifahrer-Doppelsitz. Unter dem Begriff Fuso RISS (Realized Impact Safety Evolution) entwickelten die Ingenieure ein neues Sicherheitssystem für das Fahrerhaus. Es umfasst einen seitlichen Aufprallschutz aus zwei diagonal verlaufenden Längsträgern in den Fahrerhaustüren, einen verstärkten Rahmen für den Boden der Kabine, einen energieabsorbierenden Instrumen-

tensträger, die Sicherheitslenksäule sowie im Falle eines Frontalaufpralls längs verformbare Träger des Chassis.

Bekannt für Robustheit

Zu der langlebigen Nutzfahrzeugtechnik gehören auch der belastbare Rahmen und die Zwillingsbereifung der angetriebenen Hinterachse, der Antriebsstrang wurde auf eine Mindert-Laufleistung von 300.000 Kilometern ausgelegt und erprobt. Resultat: Mitsubishi gibt eine Vollgarantie für 100.000 Kilometer oder drei Jahre. Unverändert typisch für den Mitsubishi Fuso Canter ist seine hohe Nutzlast. So verfügt das Fahrgestell des 7,5-Tonnens je nach Kabine und Radstand über eine Tragfähigkeit von bis zu 4,9 Tonnen - der höchste Wert unter allen Fahrzeugen dieser Klasse. Bereits die Version mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht darf Anhänger bis 3,5 Tonnen Gewicht ziehen - ein Spitzenwert für diese Klasse. Der Wagen ist, abhängig von Gesamtgewicht und Kabine, in bis zu fünf Radständen lieferbar, das Angebot reicht eng gestaffelt von 2.500 bis 4.470 mm Länge. Neu im Programm ist die längste Variante von 4.470 mm für den Canter mit 7,5 Tonnen Gesamtgewicht. Sie erlaubt eine Aufbauhöhe von bis zu 6,5 Metern. Das Rückgrat des neuen Mitsubishi Fuso Canter bildet ein stabiler, gerade von hinten bis nach vorn durchlaufender Leiterraum. Der Canter mit dem größtmöglichen Radstand von 4.470 mm verfügt darüber hinaus über eine verbreiterte Rahmenspur. Dies beugt Verwindungen vor und stabilisiert das Fahrverhalten. Mit einer Rahmenhöhe von 226 mm, der Rahmenbreite von 70 mm und einer Materialstärke von sechs mm eignet sich speziell der größte Canter mit 7,5 Tonnen Gesamtgewicht auch für große und schwere Aufbauten.

Zwei Euro3-Turbodiesel-Direkteinspritzer

Zwei Turbodiesel-Direkteinspritzer treiben den Mitsubishi Fuso Canter an. Basismotorisierung für die Typen mit 3,5 und 5,5 Tonnen Gesamtgewicht ist ein Vierzylindermotor mit drei Liter Hubraum und einer Leistung von 92 kW (125 PS). Standard bei den Modellen mit 6,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ist ein Vierzylinder-Dieselmotor mit 105 kW (143 PS) aus 3,9 Liter Hubraum. Er verfügt über einen Oxidations-Katalysator, alle Canter mit diesem Triebwerk erhal-

ten serienmäßig eine Elektrik mit 24 Volt. Beide Motoren erfüllen den Abgasstandard Euro 3. In Entwicklung sind Motoren nach Abgasstandard Euro 4 sowie auch ein automatisiertes Schaltgetriebe. Standard sind Kraftstofftanks mit 80 oder 100 Liter Volumen, je nach Gewichtsklasse. Typisch für den Mitsubishi Fuso Canter ist neben seiner Robustheit auch seine Wendigkeit. Neben der schlanken Bauweise beweist das ein Wendekreis von je nach Radstand 10,6 bis 17,0 Meter.

Die Thermovariante aus einer Hand

Seit mehr als 30 Jahren arbeite Heifo Rüterbories, Osnabrück, in der Transportkühlungs-Branche. Über 2.000 verkaufte Anlagen, unter anderem an Großkunden wie Aldi, Edeka oder Rewe und ein bundesweit flächendeckendes Servicenetz durch kompetente Partner führen die Kältetechniker für ihre Lösung ins Feld. Die Mitsubishi-Aggregate sind in manchen asiatischen Ländern Marktführer. Standardmäßig kommt beim Canter die TDJ-Serie zum Einsatz. Dies sind vom Fahrzeugmotor abhängige Anlagen, die vom Grundprinzip wie eine Klimaanlage angetrieben werden. Bei dem Gerät handelt es sich um das von Mitsubishi wohl meist verkaufte Aggregat. Die Folgekosten für die Wartung und den Service sind niedrig, da kein eigener Antriebsmotor vorhanden ist. Auch das Gewicht ist natürlich im Vergleich zu einer Dieselanlage wesentlich geringer. Außerdem hat man nach Herstellerangaben so gut wie keine Geräuschentwicklung und belästigt beispielsweise bei Frühauslieferungen nicht die Anwohner. Besonderes Kennzeichen dieser Serie ist der außenliegende Verdampfer, es ragt also nichts in den Aufbau hinein. Neben einer optimalen Raumausnutzung beugt das Schäden am Verdampfer durch das Anfahren mit dem Ladegut vor. Optional gibt es die Anlage mit E-Betrieb über

380 V. Diese Einheit befindet sich in einem speziell geräuschgedämmten Außenkasten, der zur besseren Gewichtsverteilung am Chassis untergebracht ist. Auf Wunsch kann für den Canter aber auch eine unabhängige Dieselanlage aus dem Mitsubishi-Programm eingesetzt werden. Selbstverständlich sind auch Aggregate anderer Hersteller auf einem Canter zu betreiben. Während Heifo ausschließlich den Part der Transportkühlung übernimmt, wozu neben dem Vertrieb auch der bundesweite Service mit über 50 Vertragspartnern gehört, erreichbar über eine rund um die Uhr erreichbare zentrale Servicehotline, kümmern sich andere Spezialisten um die Isolieraufbauten. Wenn der Kunde es wünscht, sprechen die Osnabrücker ihm Empfehlungen aus. Sie arbeiten hierzu mit allen Fahrzeugbauern zusammen und erarbeiten gemeinsam für jeden Kunden das Konzept. »So passiert es häufiger, dass im Vorfeld mehrere Spezialisten an einem Tisch sitzen, um eine gemeinsame, für den Kunden optimale Systemlösung zu finden.«, erklärt Jürgen Mentrup, Abteilungsleiter Transportkühlung bei Heifo.

Ergänzt Servicenetz

In mehr als 20 Ländern bietet Mitsubishi Fuso die neue Baureihe Canter an. In Deutschland ist die Mitsubishi Motors Deutschland GmbH mit 45 Vertriebs- und 160 Servicepartnern für den Verkauf und Service des Canter zuständig. Dieses Vertriebs- und Servicenetz ergänzt sich seit Sommer vergangenen Jahres durch 20 DaimlerChrysler-Niederlassungen in Deutschland. Sie vertreiben den Mitsubishi Fuso Canter vorwiegend im urbanen Bereich und übernehmen gleichfalls den kompletten Service für die Baureihe. Insgesamt stehen in Europa 864 Stützpunkte von Mitsubishi und DaimlerChrysler für den Service zur Verfügung. Kurz: Der Canter kann kommen.

Die Kühlaufbauten werden in Zusammenarbeit mit Heifo Rüterbories angeboten, dem Generalimporteur der Mitsubishi Transportkühlgeräte.

