

Presseberichte: Mitsubishi-Fuso Canter führt PREMIUM-SEAL in der Erstausrüstung ein.

DAIMLER

Global Media Site

<http://media.daimler.com/dcmmedia/0-921-854990-49-1218296-1-0-0-0-0-1-11701-614240-0-1-0-0-0-0-0.html?TS=1247472421601>

Sauber, nutzlaststark und sparsam: Weltpremiere für den Fuso Canter Euro 5

Stuttgart, 25.06.2009

- **Neuer Antriebsstrang für noch effizienteren Transport**
- **Vier Kabinenvarianten: Einzel- und Doppelkabine, schmales und breites Fahrerhaus**
- **Saubere Sache: Abgasreinigung mit Partikelfilter, AGR, SCR (SCR nur bei Motorvariante mit 129 kW/175 PS)**
- **Neues Sechsganggetriebe: Maximale Leistung bei minimalem Gewicht**
- **Auf Diät gesetzt: bis zu 5 t Nutzlast bei 7,5 t Gesamtgewicht**
- **Ab Frühjahr 2010 mit EEV-Motoren verfügbar**

Stuttgart – Runter mit Kraftstoffverbrauch, Emissionen und Gewicht, rauf mit Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Nutzlast – die neue Generation des Kompakt-Lkw Fuso Canter überzeugt auf allen Ebenen. Die europäische Variante des Canter fährt technisch an die Spitze: Sie profitiert weltweit zuerst von einer neuen Motor- und Getriebe-Generation.

Effizienter Hochleistungsmotor

Ein Vierzylinder-Dieselmotor mit 3,0 l Hubraum ersetzt die beiden bisherigen Motoren mit 3,0 und 4,9 l Volumen. Die neuen Triebwerke decken das gesamte Spektrum des Canter von 3,5 bis 7,5 t Gesamtgewicht ab. Als erster Lkw seiner Gewichtsklasse setzt der Canter damit konsequent auf eine durchgehend kompakte Motorisierung. Die Motoren sind als schadstoffarm nach Abgasstufe Euro 5 eingestuft. Die wichtigsten Daten:

- 3,0 l Hubraum, Leistung 96 kW (130 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 300 Nm bei 1300-3000/min
- 3,0 l Hubraum, Leistung 107 kW (145 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 370 Nm bei 1600-2600/min
- 3,0 Liter Hubraum, Leistung 129 kW (175 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 430 Nm bei 1600-2800/min

Basis der neuen Triebwerke ist eine moderne Konstruktion mit langhubiger Auslegung (Bohrung x Hub 95,8 x 104 mm), obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen pro Zylinder, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Common-Rail-Einspritzung. Die Ingenieure von Mitsubishi Fuso haben sowohl die Motoren als auch deren Peripherie wie Kupplung, Motorbremse und Kühlung perfekt an die hohen Anforderungen eines Leicht-Lkw angepasst.

Die neuen Motoren überzeugen durch hohe Wirtschaftlichkeit. Durch den neuen Antriebsstrang kann, abhängig von den Fahrbedingungen, eine Kraftstoffersparnis von 5-8 % im Vergleich zum Vorgänger erwartet werden. Dies ergaben praxisnahe Tests. Hintergrund ist die Optimierung des Antriebsstrangs mit verbesserten Getriebeabstufungen. Vorteilhaft auf den Verbrauch wirkt sich das breite Band aus, in dem nun das maximale Drehmoment zur Verfügung steht. Das „Downsizing“ – hier die Verringerung des Hubraums von 4,9 l auf 3,0 l beim großen Motor – bedeutet mehr Effizienz durch verringerte Reibung, geringere Füllung bei der Kraftstoffeinspritzung und Reduzierung des Motorgewichts. Die serienmäßige Motorbremse schont die Bremsen. Weiter senken verringerte Arbeitsumfänge die Wartungskosten um rund 20 %.

Vertrauen in die Technik belegt die Langzeitgarantie von drei Jahren bzw. 100 000 km für alle Modelle. Sollte wider Erwarten ein Problem auftauchen: Fuso ist in 33 Märkten Europas mit zusammen mehr als 900 Servicepartnern vertreten.

Saubere Sache dank Partikelfilter: Abgasreinigung mit AGR/SCR

In den beiden unteren Leistungsstufen reinigt eine Kombination von gekühlter Abgasrückführung (AGR), Oxidationskatalysator und Partikelfilter die Abgase. In der leistungsstärksten Ausführung kommen ein Dieselpartikelfilter und SCR-Technik mit AdBlue hinzu. Der Vorrat von 12 l AdBlue reicht für bis zu 8000 km. Somit ist im durchschnittlichen Einsatzjahr eines typischen Canter-Kunden nur alle drei Monate eine Nachfüllung notwendig. Eine Anzeige in der Instrumententafel informiert den Fahrer über den Füllstand.

Das neue Sechsganggetriebe: Maximale Leistung bei minimalem Gewicht

Erstmals verfügen alle Canter über ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Es überzeugt durch niedriges Gewicht und eine leichtgängige sowie präzise Schaltung. Aufgrund des geänderten Schaltschemas liegen sich erster und zweiter Gang nun gegenüber. Die Platz sparende und griffgünstige Joystick-Schaltung in der Armaturenanlage des Canter ist unverändert ein Alleinstellungsmerkmal für Frontlenker-Lkw.

Aufgrund der neuen Gangabstufung sowie der zugstarken Motoren konnte die Achsübersetzung durchweg länger gewählt werden. Das führt zu einem niedrigeren Drehzahlniveau und damit einer Verbrauchsreduzierung und Umweltentlastung. Käufer können beim Canter bei fast allen Modellen zwischen drei unterschiedlichen Achsübersetzungen wählen.

Neuer Motor, neues Getriebe, neue Achsübersetzung: gemeinsam bilden sie einen optimalen Antriebsstrang.

Auf Diät gesetzt: bis zu 5 t Fahrgestelltragfähigkeit bei 7,5 t Gesamtgewicht

Mit einem ganzen Bündel an Maßnahmen haben die Entwickler trotz Investitionen in moderne Abgastechnologie den Canter erfolgreich auf Diät gesetzt: der neue Euro-5-Motor wiegt weniger als das Vorgängermodell mit Euro-4. Neben Motor und Getriebe zählt auch der Kraftstofftank aus Kunststoff zu den Leichtgewichten. **Bei Modellen mit 3,5 t Gesamtgewicht ersetzt ein „Premium Seal“ System das Reserverad.** Diese und weitere Gewichtsreduktionsmaßnahmen bringen für alle Modellvarianten Nutzlastgewinne. Die neue 3,5t Standardkabine (3S13) verfügt sogar über 180 kg mehr Nutzlast. Im Ergebnis wiegt zum Beispiel der Fuso Canter mit 7,5 t Gesamtgewicht einschließlich Fahrer und 90 % gefülltem Kraftstofftank nur 2480 kg. Damit stehen 5020 kg für Aufbau und Fracht zur Verfügung – Rekord in dieser Gewichtsklasse.

Rekordverdächtig auch die Variantenvielfalt der Fahrerkabine: Einzel- oder Doppelkabine, Standard- (schmales Fahrerhaus) oder Comfortvariante (breites Fahrerhaus) sind lieferbar.

Fuso Canter ab Frühjahr 2010 mit EEV-Motoren verfügbar

Der Fuso Canter wird ab dem Frühjahr 2010 mit EEV-Motoren erhältlich sein. Gegenüber den schon strengen Euro-5-Grenzwerten garantiert der EEV-Standard eine weitere Senkung der Partikelemission um rund ein Drittel. Damit ist der Fuso Canter bestens auch für verschärfte Umweltauflagen gerüstet.

Frische Optik: international einheitlicher Auftritt

Mit behutsamen Änderungen macht das Gesicht des Fuso Canter auf sich aufmerksam. Neu ist die Beschriftung „Fuso Canter“ auf dem markanten trapezförmigen Kühlergitter zwischen den großen Scheinwerfern – der Canter tritt jetzt international einheitlich unter seinem Markennamen Fuso auf. Das Markenzeichen mit den drei Diamanten schimmert jetzt in Silber statt Rot. Ein größerer und höher montierter Frontstoßfänger gibt dem Canter ein maskulineres Erscheinungsbild.

Unübertroffen: perfekte Raumausnutzung, enorme Handlichkeit

Beibehalten wurden die Stärken des Fuso Canter. Dank Frontlenker-Bauweise mit Kippfahrerhaus ist die Raumausnutzung unübertroffen. So baut der Canter im Vergleich zu Fronthaubern mit gleichem Laderaum bis zu einem Meter kürzer und bietet einen entsprechend besseren Wendekreis: In Kombination mit dem neuen Antriebsstrang beste Voraussetzung für effizienten Transport. Alle Aggregate sind für den Service oder im Falle von Reparaturen leicht zugänglich. Traditionellem Lkw-Bau entsprechen der unverwundliche Leiterraum und die angetriebene Hinterachse mit Zwillingbereifung: sie sorgt auch im Baustellenbereich für gute Traktion.

Nach wie vor gibt es den Canter als einzigen Lkw seiner Klasse in zwei unterschiedlichen Fahrerhausbreiten von 1995 mm (C-Serie „Comfort“) und 1695 mm (S-Serie „Standard“). Beide sind auch als Doppelkabine zu bekommen. Die Gewichtsklassen des Fuso Canter reichen in vier Stufen von 3,5 bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht. Darüber hinaus steht der Fuso Canter in sieben Radstandsvarianten von 2500 bis 4470 mm zur Verfügung.

Der neue Fuso Canter Euro 5 wird gestaffelt eingeführt. Ab Sommer steht er mit den beiden unteren Leistungsstufen zur Verfügung. Ab Februar 2010 krönt die leistungsstärkste Ausführung mit 129 kW (175 PS) das Programm.

Fuso Canter: der Rekord-Lkw als Millionending

Der Fuso Canter wird seit 1963 gefertigt und ist heute in der siebten Generation erfolgreich am Markt. Inzwischen sind rund 3,5 Millionen Canter vom Band gelaufen. Im vergangenen Jahr erreichte der Bestseller die imponierende Stückzahl von 144 000 Exemplaren. Damit ist er der meistgebaute Lkw aus dem Daimler-Konzern. Für Europa produziert Fuso den Kompakt-Lkw nach japanischem Konzept mit ca. 70% europäischen Komponenten seit 1980 in Tramagal/Portugal, inzwischen in einer Gesamtauflage von mehr als 150 000 Fahrzeugen.



<http://www.atzonline.de/Aktuell/Nachrichten/1/9978/Kompakt-Lkw-Fuso-Canter-startet-sparsamer-in-neue-Modellgeneration.html>



Kompakt-Lkw Fuso Canter startet sparsamer in neue Modellgeneration

29.06.2009 - Mit einem neuen Antriebsstrang sowie einer leichten Änderung des Erscheinungsbildes schickt die Daimler-Tochter Mitsubishi Fuso den neuen Fuso Canter Euro 5 auf die Straße. So ersetzt ein Vierzylinder-Dieselmotor mit 3,0 Litern Hubraum die beiden bisherigen Motoren mit 3,0 und 4,9 Litern Volumen. Die neuen Triebwerke decken das gesamte Spektrum des Canter von 3,5 bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ab. Die Motoren sind als schadstoffarm nach Abgasstufe Euro 5 eingestuft und leisten 96 kW, 107 kW beziehungsweise 129 kW. Das jeweilige maximale Drehmoment liegt bei 300, 370 beziehungsweise 430 Newtonmeter.

Basierend auf der neuen Motorarchitektur ist eine Konstruktion mit langhubiger Auslegung (Bohrung x Hub 95,8 x 104 Millimeter), obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen pro Zylinder, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Common-Rail-Einspritzung. Die Ingenieure von Mitsubishi Fuso haben sowohl die Motoren als auch deren Peripherie wie Kupplung, Motorbremse und Kühlung an die Anforderungen eines Leicht-Lkw angepasst.

Aufgrund der Optimierung des Antriebsstrangs mit verbesserten Getriebeabstufungen erwarten die Entwickler eine Kraftstoffersparnis, abhängig von den Fahrbedingungen, zwischen fünf und acht Prozent im Vergleich zum Vorgänger. Das "Downsizing" - hier die Verringerung des Hubraums von 4,9 auf 3,0 Liter beim großen Motor - bedeutet mehr Effizienz durch verringerte Reibung, geringere Füllung bei der Kraftstoffeinspritzung und Reduzierung des Motorgewichts. Die serienmäßige Motorbremse schont die Bremsen.

In den beiden unteren Leistungsstufen reinigt eine Kombination von gekühlter Abgasrückführung (AGR), Oxidationskatalysator und Partikelfilter die Abgase. In der leistungsstärksten Ausführung kommen ein Dieselpartikelfilter und SCR-Technik mit AdBlue hinzu. Der Vorrat von zwölf Litern AdBlue reicht für bis zu 8.000 Kilometer. Eine Anzeige in der Instrumententafel informiert den Fahrer über den Füllstand.

Erstmals verfügen alle Canter über ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Aufgrund der neuen Gangabstufung sowie der zugstarken Motoren konnte die Achsübersetzung durchweg länger gewählt werden. Das führt zu einem niedrigeren Drehzahlniveau und damit einer Verbrauchsreduzierung. Käufer können beim Canter bei fast allen Modellen zwischen drei unterschiedlichen Achsübersetzungen wählen.

Mit einem ganzen Bündel an Maßnahmen haben die Entwickler trotz Investitionen in moderne Abgastechnologie den Canter auf Diät gesetzt: der neue Euro-5-Motor wiegt weniger als das Vorgängermodell mit Euro-4. Neben Motor und Getriebe zählt auch der Kraftstofftank aus Kunststoff zu den Leichtbaumaßnahmen. Bei Modellen mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ersetzt ein "Premium-Seal"-System das Reserverad. Diese und weitere Gewichtsreduktionsmaßnahmen bringen für alle Modellvarianten Nutzlastgewinne. Die neue 3,5-Tonnen-Standardkabine (3S13) verfügt demnach über 180 Kilogramm mehr Nutzlast. Im Ergebnis wiegt zum Beispiel der Fuso Canter mit 7,5 Tonnen Gesamtgewicht einschließlich Fahrer und 90 Prozent gefülltem Kraftstofftank 2.480 Kilogramm. Damit stehen 5.020 Kilogramm für Aufbau und Fracht zur Verfügung.

Der Fuso Canter wird ab dem Frühjahr 2010 mit EEV-Motoren erhältlich sein. Gegenüber den Euro-5-Grenzwerten soll der EEV-Standard eine weitere Senkung der Partikelemission um rund ein Drittel garantieren.

Der neue Fuso Canter Euro 5 wird gestaffelt eingeführt. Ab Sommer steht er mit den beiden unteren Leistungsstufen zur Verfügung. Ab Februar 2010 krönt die leistungsstärkste Ausführung mit 129 kW das Programm.

Autor(en): Caterina Schröder



http://www.autosieger.de/article17944.html&ct=ga&cd=TXZhAlyJeLQ&usq=AFQjCNGDP96AzkGT_48gMU9IzyEOWjIC0g%3E

Die neue Generation des Kompakt-Lkw Fuso Canter überzeugt auf allen Ebenen – runter mit Kraftstoffverbrauch, Emissionen und Gewicht, rauf mit Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Nutzlast. Die europäische Variante des Canter fährt technisch an die Spitze: Sie profitiert weltweit zuerst von einer neuen Motor- und Getriebe-Generation.

Effizienter Hochleistungsmotor

Ein 4-Zylinder-Dieselmotor mit 3,0 l Hubraum ersetzt die beiden bisherigen Motoren mit 3,0 und 4,9 l Volumen. Die neuen Triebwerke decken das gesamte Spektrum des Canter von 3,5 bis 7,5 t Gesamtgewicht ab. Als erster Lkw seiner Gewichtsklasse setzt der Canter damit konsequent auf eine durchgehend kompakte **Motorisierung**. Die Motoren sind als schadstoffarm nach Abgasstufe Euro 5 eingestuft.

Die wichtigsten Daten:

- 3,0 l Hubraum, Leistung 96 kW (130 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 300 Nm bei 1.300-3.000/min
- 3,0 l Hubraum, Leistung 107 kW (145 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 370 Nm bei 1.600-2.600/min
- 3,0 Liter Hubraum, Leistung 129 kW (175 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 430 Nm bei 1.600-2.800/min

Basis der neuen Triebwerke ist eine moderne Konstruktion mit langhubiger Auslegung (Bohrung x Hub 95,8 x 104 mm), obenliegenden Nockenwellen, 4 Ventilen pro Zylinder, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Common-Rail-Einspritzung. Die Ingenieure von Mitsubishi Fuso haben sowohl die **Motoren** als auch deren Peripherie wie Kupplung, Motorbremse und Kühlung perfekt an die hohen Anforderungen eines Leicht-Lkw angepasst.

Die neuen Motoren überzeugen durch hohe Wirtschaftlichkeit. Durch den neuen Antriebsstrang kann, abhängig von den Fahrbedingungen, eine Kraftstoffersparnis von 5-8% im Vergleich zum Vorgänger erwartet werden. Dies ergaben praxisnahe Tests. Hintergrund ist die Optimierung des Antriebsstrangs mit verbesserten Getriebeabstufungen. Vorteilhaft auf den Verbrauch wirkt sich das breite Band aus, in dem nun das maximale Drehmoment zur Verfügung steht. Das "Downsizing" – hier die Verringerung des Hubraums von 4,9 l auf 3,0 l beim großen Motor – bedeutet mehr Effizienz durch verringerte Reibung, geringere Füllung bei der Kraftstoffeinspritzung und Reduzierung des Motorgewichts. Die serienmäßige Motorbremse schont die Bremsen. Weiter senken verringerte Arbeitsumfänge die Wartungskosten um rund 20%.

Vertrauen in die Technik belegt die Langzeitgarantie von drei Jahren bzw. 100.000 km für alle Modelle. Sollte wider Erwarten ein Problem auftauchen: Fuso ist in 33 Märkten Europas mit zusammen mehr als 900 Servicepartnern vertreten.

Abgasreinigung mit AGR/SCR

In den beiden unteren Leistungsstufen reinigt eine Kombination von gekühlter Abgasrückführung (AGR), Oxidationskatalysator und Partikelfilter die Abgase. In der leistungsstärksten Ausführung kommen ein Dieselpartikelfilter und SCR-Technik mit AdBlue hinzu. Der Vorrat von 12 l AdBlue reicht für bis zu 8.000 km. Somit ist im durchschnittlichen Einsatzjahr eines typischen Canter-Kunden nur alle 3 Monate eine Nachfüllung notwendig. Eine Anzeige in der Instrumententafel informiert den Fahrer über den Füllstand.

Neues 6-Ganggetriebe

Erstmals verfügen alle Canter über ein 6-Gang-Schaltgetriebe. Es überzeugt durch niedriges Gewicht und eine leichtgängige sowie präzise Schaltung. Aufgrund des geänderten Schaltschemas liegen sich erster und zweiter Gang nun gegenüber. Die platz sparende und griffgünstige Joystick-Schaltung in der Armaturenanlage des Canter ist unverändert ein Alleinstellungsmerkmal für Frontlenker-Lkw.

Aufgrund der neuen Gangabstufung sowie der zugstarken Motoren konnte die Achsübersetzung durchweg länger gewählt werden. Das führt zu einem niedrigeren Drehzahlniveau und damit einer Verbrauchsreduzierung und Umweltentlastung. Käufer können beim Canter bei fast allen Modellen zwischen 3 unterschiedlichen Achsübersetzungen wählen. Neuer Motor, neues Getriebe, neue Achsübersetzung: gemeinsam bilden sie einen optimalen Antriebsstrang.

Bis zu 5 t Fahrgestelltragfähigkeit bei 7,5 t Gesamtgewicht

Mit einem ganzen Bündel an Maßnahmen haben die Entwickler trotz Investitionen in moderne Abgastechnologie den Canter erfolgreich auf Diät gesetzt: der neue Euro-5-Motor wiegt weniger als das Vorgängermodell mit Euro-4. Neben Motor und Getriebe zählt auch der Kraftstofftank aus Kunststoff zu den Leichtgewichten. **Bei Modellen mit 3,5 t Gesamtgewicht ersetzt ein "Premium-Seal" System das Reserverad.** Diese und weitere Gewichtsreduktionsmaßnahmen bringen für alle **Modellvarianten** Nutzlastgewinne. Die neue 3,5t Standardkabine (3S13) verfügt sogar über 180 kg mehr Nutzlast. Im Ergebnis wiegt zum Beispiel der Fuso Canter mit 7,5 t Gesamtgewicht einschließlich Fahrer und 90% gefülltem Kraftstofftank nur 2.480 kg. Damit stehen 5.020 kg für Aufbau und Fracht zur Verfügung – Rekord in dieser Gewichtsklasse. Rekordverdächtig auch die Variantenvielfalt der Fahrerkabine: Einzel- oder Doppelkabine, Standard- (schmales Fahrerhaus) oder Comfortvariante (breites Fahrerhaus) sind lieferbar.

Ab Frühjahr 2010 mit EEV-Motoren verfügbar

Der Fuso Canter wird ab dem Frühjahr 2010 mit EEV-Motoren erhältlich sein. Gegenüber den schon strengen Euro-5-Grenzwerten garantiert der EEV-Standard eine weitere Senkung der Partikelemission um rund ein Drittel. Damit ist der Fuso Canter bestens auch für verschärfte Umweltauflagen gerüstet.

Optik

Mit behutsamen Änderungen macht das Gesicht des Fuso Canter auf sich aufmerksam. Neu ist die Beschriftung "Fuso Canter" auf dem markanten trapezförmigen Kühlergitter zwischen den großen Scheinwerfern – der Canter tritt jetzt international einheitlich unter seinem Markennamen Fuso auf. Das Markenzeichen mit den drei Diamanten schimmert jetzt in Silber statt Rot. Ein größerer und höher montierter Frontstoßfänger gibt dem Canter ein maskulineres Erscheinungsbild.

Raumausnutzung und Handlichkeit

Beibehalten wurden die Stärken des Fuso Canter. Dank Frontlenker-Bauweise mit Kippfahrerhaus ist die Raumausnutzung unübertroffen. So baut der Canter im Vergleich zu Fronthaubern mit gleichem Laderaum bis zu einem Meter kürzer und bietet einen entsprechend besseren Wendekreis: In Kombination mit dem neuen Antriebsstrang beste Voraussetzung für effizienten Transport. Alle Aggregate sind für den Service oder im Falle von Reparaturen leicht zugänglich. Traditionellem Lkw-Bau entsprechen der unverwüsthche Leiterraum und die angetriebene Hinterachse mit Zwillingsbereifung: sie sorgt auch im Baustellenbereich für gute Traktion.

Nach wie vor gibt es den Canter als einzigen Lkw seiner Klasse in 2 unterschiedlichen Fahrerhausbreiten von 1.995 mm (C-Serie "Comfort") und 1.695 mm (S-Serie "Standard"). Beide sind auch als Doppelkabine zu bekommen. Die Gewichtsklassen des Fuso Canter reichen in 4 Stufen von 3,5 bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht. Darüber hinaus steht der Fuso Canter in sieben Radstandsvarianten von 2.500 bis 4.470 mm zur Verfügung.

Der neue Fuso Canter Euro 5 wird gestaffelt eingeführt. Ab Sommer steht er mit den beiden unteren Leistungsstufen zur Verfügung. Ab Februar 2010 krönt die leistungsstärkste Ausführung mit 129 kW (175 PS) das Programm.

Rekord-Lkw als Millionending

Der Fuso Canter wird seit 1963 gefertigt und ist heute in der siebten Generation erfolgreich am Markt. Inzwischen sind rund 3,5 Millionen Canter vom Band gelaufen. Im vergangenen Jahr erreichte der Bestseller die imponierende Stückzahl von 144.000 Exemplaren. Damit ist er der meistgebaute Lkw aus dem Daimler-Konzern. Für Europa produziert Fuso den Kompakt-Lkw nach japanischem Konzept mit ca. 70% europäischen Komponenten seit 1980 in Tramagal/Portugal, inzwischen in einer Gesamtauflage von mehr als 150.000 Fahrzeugen.



Bauhof-online.de
Ihr Infoportal im Internet - täglich Aktuell

- Kommunalverwaltungen
- Strassenbauämter
- Bauhöfe
- Stadtwerte
- Energie- und Wasserversorger

http://www.bauhof-online.de/firmennews.html?&L=2&tx_ttnews%5Btt_news%5D=3731&tx_ttnews%5BbackPid%5D=33&cHash=b78a73aafd

<http://www.soll-galabau.de/aktuelle-news/ansicht-aktuelles/datum/2009/06/26/weltpremiere-fuer-den-fuso-canter-euro-5.html>

Auf Diät gesetzt: bis zu 5 t Fahrgestelltragfähigkeit bei 7,5 t Gesamtgewicht

Mit einem ganzen Bündel an Maßnahmen haben die Entwickler trotz Investitionen in moderne Abgastechnologie den Canter erfolgreich auf Diät gesetzt: der neue Euro-5-Motor wiegt weniger als das Vorgängermodell mit Euro-4. Neben Motor und Getriebe zählt auch der Kraftstofftank aus Kunststoff zu den Leichtgewichten. Bei Modellen mit 3,5 t Gesamtgewicht ersetzt ein „Premium Seal“-System das Reserverad. Diese und weitere Gewichtsreduktionsmaßnahmen bringen für alle Modellvarianten Nutzlastgewinne. Die neue 3,5t Standardkabine (3S13) verfügt sogar über 180 kg mehr Nutzlast.

Im Ergebnis wiegt zum Beispiel der Fuso Canter mit 7,5 t Gesamtgewicht einschließlich Fahrer und 90 % gefülltem Kraftstofftank nur 2480 kg. Damit stehen 5020 kg für Aufbau und Fracht zur Verfügung – Rekord in dieser Gewichtsklasse. Rekordverdächtig auch die Variantenvielfalt der Fahrerkabine: Einzel- oder Doppelkabine, Standard- (schmales Fahrerhaus) oder Comfortvariante (breites Fahrerhaus) sind lieferbar

<http://bigmit.com/2009/06/world-premiere-for-the-fuso-canter-euro-5/>

World premiere for the Fuso Canter euro 5

06.26.09

Efficient HochleistungsmotorEin four-cylinder diesel engine with 3,0 l capacity replaces the two past engines with 3,0 and 4,9 l volume. The new engines cover the entire spectrum of the Canter from 3,5 to 7,5 t total weight. As first trucks of its weight class the Canter thereby sets consistently on a continuous compact motorizing. The engines are low-pollution classified after exhaust stage euro 5 as. The most important data: - 3.0 l capacity, achievement 96 KW (130 HP) with 3500/min, max. torque 300 Nm with 1300-3000/min - 3.0 l capacity, achievement 107 KW (145 HP) with 3500/min, max. torque 370 Nm with 1600-2600/min - of 3.0 litres capacity, achievement 129 KW (175 HP) with 3500/min, max. torque 430 Nm with 1600-2800/min

Basis of the new engines is a modern construction with langhubiger interpretation (drilling x stroke 95.8 x 104 mm), obenliegenden cam shafts, four valves per cylinder, turbocharger with variable turbine geometry and Common Rail injection. Engineers of Mitsubishi Fuso adapted both the engines and their periphery such as clutch, exhaust brake and cooling perfectly to the high requirements of a light truck. The new engines convince by high economy. , Dependently of the driving conditions, a fuel economy can be expected by the new drive strand of 5 8% in the comparison to the predecessor. Tests in line with standard usage resulted in this. Background is the optimization of the drive strand with improved transmission gradations. Favourably on consumption the broad volume affects itself, in which now the maximum torque is available. „, the Downsizing \ " – the decrease of the capacity from 4,9 l to 3,0 l with the large engine – means more efficiency here by reduced friction, smaller filling with the fuel injection and reduction of the engine weight. The standard exhaust brake preserves the brakes. Reduced work extent continue to lower maintenance costs around approximately 20%. Confidence into the technology occupies the long-term guarantee of three years and/or 100,000 km for all models. A problem should emerge against expecting: Fuso is also together more than 900 service partners represented in 33 markets of Europe. Clean thing owing to particle filters: Emission control with AGR/SCR in the two lower performance levels cleans a combination of cooled recycling of exhaust gases (AGR), oxidation catalyst and particle filter the exhaust gases. In the highest performance execution a Diesel particle filter and a SCR technology with AdBlue are added. The supply of 12 l AdBlue is enough for up to 8000 km.

Thus a refilling is necessary in the average employment use of a typical Canter customer only every three months. An announcement in the instrument panel informs the driver over Füllstand. Das new six-course transmissions: All Canter for the first time orders maximum achievement with minimum weight over a six-gearbox. It convinces by low weight and a low-friction as well as precise circuit. Due to the changed gear change face each other first and second course now. The place saving and handy Joystick circuit in the armature plant of the Canter is invariably an however position characteristic for front steering wheel truck. Due to the new course gradation as well as the course-strong engines the oh translation could be selected throughout longer. That leads to a lower number of revolutions level and thus a consumption reduction and an environmental discharge. Buyers can select with the Canter with nearly all models between three different oh translations. New engine, new transmission, new oh translation: they form an optimal together drive strand on diet set: up to 5 t chassis load-carrying capacity with 7,5 t total weight with a whole bundle at measures the developers set despite investments successfully into modern exhaust technology for the Canter on diet: the new Euro-5-Motor weighs less than the predecessor model with Euro-4. Beside engine and transmission also the fuel tank from plastic counts to the Leichtgewichtchen. **With models with 3,5 t total weight replaces „ a „Premium seals.“ System the spare wheel.** These and further weight reduction measures bring pay load gains for all model variants. The new 3,5t standard cab (3S13) orders even over 180 kg more pay load. In the result for example the Fuso Canter with 7,5 t total weight including drivers and 90% filled fuel tank weighs only 2480 kg. Thus stand 5020 kg for structure and freight for order – record in this weight class. Record-suspiciously also the variant variety of the operator's cab: Single or double cab, standard (narrow driving cab) or Comfortvariante (broad driving cab) are available. Fuso Canter starting from spring 2010 with EEV engines available the Fuso Canter will be starting from the Frühjahr 2010 with EEV engines available. Opposite that already strict Euro-5-Grenzwerten guarantees the EEV standard a further lowering of the particle emission around approximately a third. Thus the Fuso Canter is prepared in the best way also for intensified environmental regulations. Blows optics: internationally uniform appearance with careful changes makes the face of the Fuso Canter attentive on itself. The inscription is again " „ Fuso Canter ; on the salient trapezoidal radiator grille between the large headlights – the Canter arises now internationally uniformly under its label name Fuso. The brand name with the three diamonds gleams now in silver instead of red. A larger and more highly installed front bumper gives a maskulineres appearance to the Canter. ' Unsurpassed: perfect space utilization, enormous handiness maintaining became the strengths of the Fuso Canter. Owing to front steering wheel building method with tilting driving cab the space utilization is unsurpassed. Thus the Canter builds more briefly compared with front striking Berne with same loading space up to a meter and offers an accordingly better turning circle: In combination with the new drive strand a best condition for efficient transport.

All aggregates are easily accessible for the service or in case of of repairs. The everlasting leader framework and the propelled rear axle with dual tire correspond to traditional building of trucks: it provides also within the building site range for good traction. Still there are the Canter as only truck of its class in two different driving cab widths of 1995 mm (C-series „ Comfort \ ") and 1695 mm (S-series „ standard \ "). Both are to be gotten also as double cab. The weight classes of the Fuso Canter hand permissible total weight in four stages from 3,5 to 7.5 t. Beyond that the Fuso Canter is available in seven wheel base variants from 2500 to 4470 mm. The new Fuso Canter euro 5 is graduated introduced. Starting from summer it is available with the two lower performance levels. Starting from February 2010 the highest performance execution with 129 KW (175 HP) crowns the program. Fuso Canter: the record truck as million-thing of the Fuso Canter is manufactured since 1963 and is today successful in the seventh generation at the market. In the meantime approximately 3.5 million Canter came off the line. Last year the best-seller achieved the impressive number of items of 144,000 copies. Thus it is the usually-built truck from the Daimler company. For Europe Fuso produces the compact truck after Japanese concept with approx. 70% European components since 1980 in Tramagal/Portugal, in the meantime in a total circulation of more than 150,000 vehicles.