

Fuso Canter jest jednym z liderów w segmencie lekkich aut ciężarowych. Perspektywy na dalszą poprawę tej pozycji jawią się w jasnych barwach: wraz z wprowadzeniem bardziej rygorystycznych norm Euro 6 i Euro 5b+ model staje się jeszcze bardziej wydajny i ekologiczny – a to dzięki pakietowi Ecoefficiency.



Nowy Fuso Canter z pakietem „mniej palącym”

Ecoefficiency – czystiej i taniej

I chociaż wydaje się to pierwotnie sprzeczne, inżynierowie opracowali rozwiązanie, które zapewnia że nowa generacja Cantera Euro 5b+ i Euro 6 jest nie tylko czystsza, ale i o wiele bardziej ekonomiczna od poprzedników. „Ecoefficiency” oznacza, że Canter łączy wzorową zgodność środowiskową ze znakomitą wydajnością.

Ecoefficiency obejmuje cały szereg środków, standardowo wprowadzonych we wszystkich wariantach Cantera. Zastosowano zatem wyższe ciśnienie wtrysku w celu jeszcze bardziej efektywnego spalania paliwa, niskotarciowy olej silnikowy, elektromagnetyczne sprzęgło wentylatora, zoptymalizowany układ chłodzenia, system start-stop, nowe konfiguracje przełożeń osi, opony o obniżonych oporach toczenia dla modeli Euro 6

oraz ograniczające tarcie zabiegi w konstrukcji manualnej skrzyni biegów.

W rezultacie Canter, w zależności od wersji, jest do 9 proc. oszczędniejszy od poprzednika i emituje o tyle samo mniej dwutlenku węgla.

2000 barów wydajności

Dwa wałki rozrządu w głowicy z wytrzymałym napędem za pośrednictwem łańcucha, cztery zawory na cylinder, system wtrysku Common-Rail, turbosprężarka o zmiennej geometrii, tak w skrócie prezentuje się silnik Fuso Cantera który już wcześniej grał w technologicznej czołówce.

Dostosowanie do nowych norm emisji spalin Euro 5b+ oraz Euro 6 oznacza, że 4-cylindrowa jednostka o pojemności 3 litrów po raz kolejny podnosi poprzeczkę. Nowe

wtryskiwacze zwiększają maksymalne ciśnienie wtrysku o 25 proc, nawet do 2000 barów. Dzięki rozbudowanej izolacji akustycznej nie wiąże się to z wyższym poziomem hałasu – ani wewnątrz, ani na zewnątrz.

Nie zmieniły się dane dotyczące mocy i momentu obrotowego Cantera. Do wyboru są trzy wersje jednostki, wewnętrznie oznaczonej jako 4P10: 130 KM przy 3000-3500 obr./min, 300 Nm przy 1300-3050 obr./min, 150 KM przy 3500 obr./min, 370 Nm przy 1320-2840 obr./min i 175 KM przy 3500 obr./min, 430 Nm przy 1600-2860 obr./min.

Warto podkreślić wyjątkowo wysoki jak na ten rozmiar i klasę wagową moment obrotowy – maksymalna siła napędowa generowana jest już przy niskich obrotach i dostępna w szerokim ich zakresie. Wcześniej opcjonalny, system start-stop należy obecnie



Oferta Fuso Cantera pokrywa wszystkie kluczowe segmenty w klasie lekkich ciężarówek i obejmuje warianty o DMC od 3,5 do 8,55 tony

do standardowego wyposażenia wszystkich modeli. Podczas jazdy na krótkich dystansach może on przyczynić się do obniżenia zużycia paliwa do 3 proc.

Przełożenia obniżają zużycie

Stosunkowo duża elastyczność kompaktowego silnika pozwoliła inżynierom na przekonfigurowanie przełożeń osi. Większość wersji

dysponuje teraz szybszym przełożeniem, a w efekcie odznacza się niższym poziomem hałasu oraz mniejszym zapotrzebowaniem na paliwo, i to bez utraty osiągnięć. Gdy potrzebne są maksymalne osiągi – na przykład podczas częstych podróży z pełnym obciążeniem, holowania przyczepy lub w terenie o wymagającej topografii, do wyboru jest też oś z przełożeniem wolniejszym o 10 proc.

Czyściej

Podobnie jak dotychczas, Canter jest nadal dostępny z dwoma systemami kontroli spalin. W związku z wprowadzeniem nowych norm Euro 5b+ oraz Euro 6, zostały one jednak zmodyfikowane i dostosowane do nowych wymogów.

Modele o dopuszczalnej masie całkowitej do 6 ton są zgodne z normą Euro 5b+. W tym

przypadku za oczyszczanie spalin odpowiada kombinacja układu recyrkulacji (EGR), katalizatora i filtra cząstek stałych.

Nieco bardziej skomplikowaną architekturę ma system w wersjach o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 6,5 tony oraz 4x4 i Eco Hybrid: wyposażone są one w silniki BlueTec 6, technologię SCR z wtryskiem AdBlue i katalizator. Aby sprostać bardziej rygorystycznym wymogom Euro 6, pojemność filtra cząstek stałych oraz katalizatora SCR została zwiększona.

Usytuowanie 12-litrowego zbiornika AdBlue po prawej stronie pojazdu, obok zbiornika paliwa, pozwala na uproszczenie czynności obsługowych. Elementy niezbędne do spełnienia normy Euro 6 zwiększają masę własną Cantera o około 30 kg – to wartość pomijalna przy jego wysokiej ładowności.

Filtr na całe życie

We wszystkich modelach filtr cząstek stałych został zaprojektowany na całą żywotność pojazdu. Jest on bezobsługowy, co oznacza, że nie ma potrzeby jego czyszczenia lub wymiany w trakcie użytkowania. W przypadku eksploatacji na ekstremalnie krótkich odcinkach, z powodu niskiej temperatury spalin, filtr może wymagać ręcznej regeneracji. Kierowcę powiadomi o tym ikona na wyświetlaczu wielofunkcyjnym; ręczna regeneracja aktywowana jest naciśnięciem przycisku.

W nowych generacjach, zgodnych z Euro 5b+ lub Euro 6, bez zmian pozostały długie odstępy między wymianami oleju – co 40 tys. km lub co roku.

ESP standardowo

Canter rocznik 2014 robi ogromny krok naprzód również w kwestii wyposażenia z zakre-

su bezpieczeństwa. Nowa generacja modelu jest standardowo zaopatrzona w elektronicznie sterowany układ hamulcowy. Zapewnia on podstawę dla działania innego systemu zwiększającego bezpieczeństwo – ESP, który także należy do wyposażenia seryjnego wszystkich wariantów z wyjątkiem Cantera 4x4. W przypadku Cantera 9C15 oraz 9C18 o dopuszczalnej masie całkowitej 8,55 tony system ESP będzie seryjny od połowy br. Zintegrowane funkcje ESP obejmują ABS, układ kontroli trakcji oraz Brake Assist.

Dodatkowe, szerokokątne lusterka pomagają w dalszej poprawie bezpieczeństwa. Teraz są one dostępne dla całej gamy modelowej i montowane w standardzie w wariantach 4x4 oraz o dopuszczalnej masie całkowitej 8,55 tony.

Canter 4x4

Gama Cantera obejmuje wariant z napędem na obie osie, wprowadzony do sprzedaży wiosną 2012 roku. W Europie jest on oznaczony jako 6C18, o dopuszczalnej masie całkowitej 6,5 tony, z 2-metrową, komfortową kabiną oraz silnikiem o mocy 129 kW (175 KM). Napęd na obie osie można włączyć w dowolnym momencie. Pozwala to na błyskawiczną reakcję podczas jazdy po zmiennym terenie, a jednocześnie zapewnia maksymalną wydajność na drodze, w trybie 4x2. Wyposażenie seryjne obejmuje także samoblokujący się dyferencjał tylnej osi z blokadą do 70 proc. Lista nowości w przypadku Cantera 4x4 zawiera seryjny, dołączany reduktor, który redukuje maksymalną prędkość na poszczególnych biegach o współczynnik 1,987 i o tyle samo zwiększa trakcję. Jego aktywacja następuje na postoju, po zwolnieniu pedału sprzęgła, a o włączeniu informuje lampka na panelu wskaźników.

Pomimo zastosowania tylnej osi o szybszym przełożeniu, Canter 4x4 może się teraz pochwalić imponującą zdolnością do pokonywania wzniesień o nachyleniu do 60 proc.

Model oferowany jest z kabiną pojedynczą lub podwójną, z dwoma rozstawami osi do wyboru. Ładowność podwozia wynosi około 3,5 tony. Dzięki wysokim rezerwom obciążenia osi (dopuszczalne obciążenie osi z przodu/z tyłu: 2800/6000 kg) istnieje możliwość zwiększenia DMC Cantera 4x4 do 7,0 lub 7,5 tony, zależnie od obszaru zastosowań.

W celu zwiększenia własności terenowych kabina i nadwozie są zawieszane znacznie wyżej, a dodatkowy stopień ułatwia dostanie się do wnętrza. Kąt natarcia wzrasta w porównaniu z Canterem 4x2 z 18 do 35 stopni, kąt zejścia z 11 do 24 stopni, a prześwit z 219 do 320 mm.

Eco Hybrid – miejski tragarz

Gamę modelową Cantera kompletuje wariant Eco Hybrid – pierwsza w klasie seryjna ciężarówka z napędem hybrydowym, wyposażona w zaawansowaną technologię, która pomaga chronić środowisko i naprawdę się opłaca. Model zużywa nawet do 23 proc. mniej paliwa, więc umiarkowana dopłata w wysokości 8500 euro (plus VAT) zwraca się w ciągu zaledwie kilku lat.

4-cylindrowy turbodiesel o pojemności 3 litrów, mocy 110 kW (150 KM) i maksymalnym momencie obrotowym 370 Nm pochodzi z Cantera z napędem spalinowym. Jednostka BlueTec 6 jest zgodna z normą Euro 6, a jej system kontroli spalin wykorzystuje układ recyrkulacji (EGR) oraz technologię SCR z wtryskiem AdBlue i filtrem cząstek stałych.

Silnik elektryczny generuje moc 40 kW i wysoki moment obrotowy o wartości 200 Nm, dostępny niemal natychmiast. Energia





Fuso Canter jest jednym z liderów w segmencie lekkich aut ciężarowych

Paszporty Cantera

Canter 3S13, DMC 3,5 t, Euro

5b+, standardowa kabina

Moc 96 kW (130 KM), 5-biegowa skrzynia manualna lub dwusprzęgłowa przekładnia Duonic, rozstaw osi 2500/2800/3400 mm

Canter 3S15, DMC 3,5 t, Euro

5b+, standardowa kabina

Moc 110 kW (150 KM), 5-biegowa skrzynia manualna lub dwusprzęgłowa przekładnia Duonic, rozstaw osi 2500/2800/3400 mm

Canter 3C13/3C13D, DMC 3,5 t, Euro

5b+, kabina komfortowa lub podwójna

Moc 96 kW (130 KM), 5-biegowa skrzynia manualna lub dwusprzęgłowa przekładnia Duonic, rozstaw osi 2500/2800/3400/3850 mm

Canter 3C15/3C15D, DMC 3,5 t, Euro

5b+, kabina komfortowa lub podwójna

Moc 110 kW (150 KM), 5-biegowa skrzynia manualna lub dwusprzęgłowa przekładnia Duonic, rozstaw osi 2500/2800/3400/3850 mm

Canter 3C18, DMC 3,5 t, Euro 5b+,

kabina komfortowa lub podwójna

Moc 129 kW (175 KM), 5-biegowa skrzynia manualna, rozstaw osi 2500/2800/3400/3850 mm

Canter 6S15, DMC 6,0 t, Euro

5b+, standardowa kabina

Moc 110 kW (150 KM), 5-biegowa skrzynia manualna, rozstaw osi 2500/2800/3400 mm

Canter 6C18/6C18D 4x4, DMC 6,5 t, Euro

6, kabina komfortowa lub podwójna

Moc 129 kW (175 KM), 5-biegowa skrzynia manualna, rozstaw osi 3415/3865 mm

Canter 7C15/7C15D, DMC 7,5 t, Euro

6, kabina komfortowa lub podwójna

Moc 110 kW (150 KM), 5-biegowa skrzynia manualna lub dwusprzęgłowa przekładnia Duonic, rozstaw osi 2800/3400/3850/4300/4750 mm

Canter 7C18/7C18D, DMC 7,5 t, Euro

6, kabina komfortowa lub podwójna

Moc 129 kW (175 KM), 5-biegowa skrzynia manualna lub dwusprzęgłowa przekładnia Duonic, rozstaw osi 3400/3850/4300/4750 mm

Canter 9C15, DMC 8,55 t, Euro

6, kabina komfortowa

Moc 110 kW (150 KM), dwusprzęgłowa przekładnia Duonic, rozstaw osi 3400/3850/4300 mm

Canter 9C18, DMC 8,55 t, Euro

6, kabina komfortowa

Moc 129 kW (175 KM), dwusprzęgłowa przekładnia Duonic, rozstaw osi 3400/3850/4300/4750 mm

AM

do jego zasilania pochodzi z akumulatorów litowo-jonowych o pojemności 2 Ah i masie zaledwie 63,5 kg. Na główne elementy baterii Fuso udziela 5-letniej gwarancji (opcjonalnie 10-letniej).

Canter Eco Hybrid może również przewozić ciężkie ładunki. Dodatkowa masa komponentów wynosi jedynie około 150 kg, co oznacza, że 7,5-tonowe podwozie z kabiną ma ładowność do 4,8 tony.

Nowy Canter 8,55 tony

Gama Cantera na rocznik 2014 jest jeszcze szersza niż dotychczas. Podczas gdy wcześniej kończyła się na wersjach o DMC 7,5 tony, obecnie na szczycie oferty plasują się wersje 9C15 i 9C18 o DMC 8,55 tony. Jako podwozie nowy model ma ładowność wynoszącą niemal 6 ton, co czyni go nowym liderem w tej kategorii wagowej.

Największego Cantera standardowo wyposażono w zautomatyzowaną przekładnię dwusprzęgłową Duonic oraz szeroką kabinę C (Comfort). Napędza go wydajny i ekologiczny silnik o pojemności 3 litrów i mocy 110 kW (150 KM) lub 129 kW (175 KM), współpracujący z technologią SCR oraz filtrem cząstek stałych. Pakiet Ecoefficiency montowany jest seryjnie.

Cantery 9C15 oraz 9C18 dostępne są z trzema rozstawami osi do wyboru (3400, 4300 oraz 4750 mm; ten ostatni zarezerwowano dla modelu 9C18). Maksymalna długość nadwozia wynosi 7210 mm, a maksymalne obciążenie dokładnie 5995 kg. Dzięki specjalnym sprężynom z przodu i z tyłu, wzmocnionej przekładni oraz większemu skokowi pedału hamulca, Canter jest odpowiednio

przygotowany do nowej kategorii wagowej. Dopuszczalne obciążenia osi – 3100 kg z przodu i 6000 kg z tyłu – zapewniają rezerwę dla nierównomiernie rozłożonego obciążenia. Standardowe lustra szerokokątne poprawiają widoczność do tyłu przy szerokim nadwoziu. Średnica zawracania równa 12,2 m to nowy rekord w tej kategorii wagowej.

Szkielet najcięższego Cantera stanowi wytrzymała 850-milimetrowa rama z odpowiednio poszerzonym rozstawem kół. Gwarantuje to stabilność nawet w połączeniu z wysokim nadwoziem. Ze względu na spodziewane obciążenia przełożenie osi napędowej skrócono o około 20 proc. względem wariantu 7,5-tonowego (i=5,714 zamiast i=4,875) w celu poprawy dynamiki jazdy. Masa przyczepy jest taka sama jak w przypadku odmiany 3,5-tonowej.

Szeroka gama Cantera

Oferta Fuso Cantera pokrywa wszystkie kluczowe segmenty w klasie lekkich ciężarówek i obejmuje warianty o DMC od 3,5 do 8,55 tony (nowość) oraz bogactwo różnych wersji. Należą do niej m.in. standardowe kabiny (S) o szerokości zaledwie 1695 mm, dostosowane do użytkowania w ograniczonych przestrzeniach oraz komfortowe kabiny o szerokości 1995 mm. Obie są standardowo wyposażone w dwuosobową ławkę po stronie pasażera. Warto wspomnieć o odmianie z ekstradługim rozstawem osi (4750 mm) dla 7,5-tonowego Cantera z podwójną kabiną, wprowadzonego na końcu generacji Euro 5. To znakomita baza na przykład dla pomocy drogowej. Portfolio uzupełnia Canter Eco Hybrid, który nie ma sobie równych w klasie Cantera.