



Canteria on mennyt vuosittain kilpiin noin 25. Muutama on tilattu sähköisenä, mm. kappaletavarajakoon ja kalanajoon.

Vanha tuttu Canter sähköisellä suoravedolla tarjoaa ihan hyvän kantavuuden eikä latauskaan vaadi ihmelaitteita. Fuso eCanter 7C18:sta voi helposti lähteä huruuttamaan kohti uutta.

Kevytkuljetin Canter on legenda, onhan sitä valmistettu jo vuodesta 1963. Nyt ollaan kahdeksassa sukupolvessa. Autovalmistaja Mitsubishi Fuso on nykyisin Daimlerin omistuksessa ja Canterin automerkkinä on Fuso. Canterissa on samaa muotokieltä kuin 60 vuotta sitten, mutta tottakai hytti on paljon kookkaampi. Jo kuva kertoo, ettei Canterissa kuitenkaan tilaohjaamo ole. Kohtalaisen ajoasennon saa kyllä. Tosin ratti on vaakatasossa ja kädet ovat kuin hevosta ohjastettaessa.

Penkki on kiinni takaseinässä, joten siellä suunnalla ei ole säilytysmahdollisuuksia. Sitä on matkustajan penkillä ja jalkatilassa.

Canterissa on huomioitu moni ensi kesänä pakolliseksi tuleva turvavaruste. On aktiivinen jarrutusavustin, sivutörmäysvaroitin ja kaista-avustin. Ajovalojen korkeudensäätö toimii tuulilasikameran ohjaamana.



Perinteinen ohjaamo helposti käytettävien kytkimin. Keskellä on peruutuskameran näyttö.

200 KILOMETRIÄ Canterin vahvuutena on kohtuuhyvä kuljetuskyky kokoonsa nähden, myös sähköisenä mallina. Koeajokin kokonaispaino on 7,49 tonnia, hyötykuormaa jää päällirakennettuun autoon 2,6 tonnia. Koeajokki on siksi alle 7,5-tonninen, että näin kuljettajalle riittää C1-ajokortti ja esittelyauton myyntinäkymät ovat laajemmat. Järein malli on 8,55-tonninen ja siinä olisi kantavuutta tonni enemmän.

Koeajokki oli suurimmalla akustolla (L) eli kolmella kiinalaisella CATL:n

LFP-rautafosfaattiakulla. Nettokapasiteettia on 116 kWh.

LFP-akussa on vähemmän kalliita akkumateriaaleja ja se kestää hyvin täyteen latauksia. Nettokapasiteetti on lähellä bruttoa, mutta toisaalta LFP-akun energiatiheys huonompi kuin NCM-akuissa. LFPakun pakkaskestävyydestä on kahdenlaista tietoa: Autovalmistajan mukaan hyvä, muiden lähteiden mukaan kohtalainen. Oletettu käyttöikä akustolle on 10 vuotta/ 300 000 kilometriä.



Koeajetussa eCanterissa on Piakon 5,5-metrinen lava ja siinä Palfingerin mininosturi PC1500, joka nostaa 1,2-metrin päästä 990 kiloa.

Toimintamatka yhdellä latauksella on noin 200 kilometriä. Se saavutetaan tehtaan arvion mukaan vielä viiden asteen pakkasella, käyttämällä esilämmitystä, hytin lämpötilassa +12, tuulilasin, ratin, ja penkinlämmitys aktivoituna ja puolessa välissä oletettua akun käyttöikää. Oletuksessa on käytetty vaihtelevaa ajoa ja kuormana puolet kantavuudesta. Kovemmista pakkasista ei ole vielä kokemusta. Canterin akustossa on nestekiertoinen lämmitys/jäähdytys. Keraamisella PTC-sähkövastuksella lämmitetään ohjaamo, jalkatilaa tehostetusti. Lämmitys on vakiona myös ratissa, penkissä ja tuulilasissa.



Älä laita tähän tuulilasin pesunestettä, vaan jäähdytysnestettä. Autossa on kaksi nestekiertoa.

ILOISESTI LIIKKUU Sähköteknisesti Canter on etulinjassa. Voima ohjataan sähköisen taka-akselin kautta suoravedolla tiehen. Vaihteistoa ei ole. Canter liikkui kuormaamattomana liukkaasti ja tuskin kantavuuskuormakaan saa sitä nyykähtämään.

Energian talteenottoon voi valita viiksestä jonkin neljästä asennosta, joita kuvataan näin: asento 1 on rullausta, 2 kuin dieselmoottorin moottorijarrutusta, 3 kuin pakokaasujarrutusta ja 4 supertehokasta jarrutusta, joka lienee lähellä hydraulisen hidastimen käyttöä.

eCanterissa on samaa fiilistä kuin yleisemminkin sähköautoissa. Iloisesti kulkee, ratin takana

Helppo askel sähköisyyteen

Kirjoittanut Ajolinja
30.01.2024 00:00

kyllä viihtyy. Erityisenä etuna on hytin mataluus, joten auto mahtuu hyvin vanhan kaupunkirakenteen porttikongeihin.

Lisälaitteita varten eCanterissa on vakiovarusteena sähkömoottori, joka hydraulisia apulaitteita käytettäessä tuottaa 222 Nm/26 kW tehon viisi minuuttia ja pidempään 166 Nm/17 kW. Hihnavetoisia laitteita voi käyttää viisi minuuttia 64 Nm/26 kW teholla ja jatkuvassa käytössä 46 Nm/17 kW.

Sähköinen Canter on siinäkin mielessä helppo askel sähkömaailmaan, ettei esimerkiksi kotilataus vaadi ihmelaitteita. AC-lataus on max. 22 kW ja huonommallakin teholla akku täyttyy yön aikana.

Koeajokki, valmis eCanter-paketti, kustantaa 150 000 euroa (alv 0).

PLUSSAT

- Ajanmukainen voimalinja
- Mahtuu porttikongiin

MIINUKSET

- Ratin asento
- Vähän säilytystilaa sisällä

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA](#) | [LUE DIGILEHTI](#)