

PRUEBA DE CAMIÓN EN RUTA

FUSO eCANTER 4C15e PACK S CABINA CONFORT

Electromovilidad a la carta

📍 por **Silvio Pinto**



El Fuso eCanter admite hasta 42 configuraciones diferentes: encontrar una versión que se adapte a las necesidades del cliente es una tarea sencilla

Acelera de 0 a 50 km/h en cuatro segundos, los mismos que necesita para reducir a 20 km/h su velocidad desde 50 km/h con el modo de regeneración B3 activado

El fabricante tiene “homologados” 70, 140 o 200 km de autonomía según monte una, dos o tres baterías. En nuestra prueba, con una única batería logró superar los 100 km

FUSO eCANTER 4C15e PACK S CABINA CONFORT

ELECTROMOVILIDAD A LA CARTA

El Fuso eCanter puede presumir de ser el único camión eléctrico de su segmento que se comercializa en España en su tercera generación. Precisamente por este motivo tiene muchas cosas que enseñar... en un mercado claramente expansivo.

Por **Silvio Pinto** • Fotos: **José Ramón Ladra**

A sí es. Cuando se dispone de un vehículo con una tecnología testada durante casi tres lustros (el primer prototipo de Fuso Canter eléctrico que cayó en nuestras manos respondía a la denominación E-Cell y se dio a conocer en 2010) y una parte de la competencia (no toda...) está aún en “fase de pruebas”, se parte con mucha ventaja.

Además, el nuevo eCanter disfruta de la prebenda de ser en su génesis un vehículo sencillo. Si encontramos en un solo camión (eléctrico) una tecnología “novedosa” (contrastada durante casi 15 años) pero implementada en un modelo acreditado, sin demasiadas sofisticaciones en su construcción, que fuera sobradamente conocido y que además cumpliera con el nuevo Reglamento de Seguridad que entró en vigor el pasado mes de julio, sería difícil no rendirse ante estos argumentos para dar el salto a la electromovilidad. Como ha adivinado el lector, esa opción existe y se llama eCanter; pero nuestro protagonista tiene muchas más cosas que contarnos.

El eCanter ha pertenecido a ese segmento de camiones pequeños con cabina adelantada, entre 3,5 y 8,55 t, destinados a tareas de apoyo al transporte más urbano y tradicionalmente más “toscos” que



El cuadro de instrumentos digital ofrece la información de manera muy visual.

los furgones coetáneos. Estaban menos avanzados en sus acabados y en su equipamiento de seguridad activa y pasiva, y por lo tanto en las ayudas al conductor.

Todos estos detalles son ajenos al nuevo eCanter y nuestro protagonista está aquí para demostrarlo.



LO MEJOR

- El nuevo aspecto.
- Agrado de uso.
- Maniobrabilidad.
- Tecnología embarcada.

PARA MEJORAR

- Retrovisores.
- Suspensión.

EL NUEVO eCANTER, AL DETALLE

“Por proximidad” (del nuevo mando de apertura y arranque) desbloqueamos la puerta presionando el botón que encontramos junto a la propia manija. Es un gesto cómodo que se está extendiendo a los vehículos de reparto y que nos recuerda (en parte) el que repetíamos en la década de los 80 para abrir las portezuelas de los vehículos de la época, si bien ahora no es necesario introducir la llave.

Superamos los 50 cm que se levanta del asfalto el peldaño intermedio que sirve de apoyo para superar los 30 (cm) restantes hasta alcanzar el piso de esta cabina Confort (la más pequeña se denomina Estándar) y posamos nuestra retaguardia en el cojín de 50 cm de lado que se acompaña de un respaldo que se alza hasta los 85 cm.

→



MODELO

FUSO eCANTER 4C15E

POTENCIA MÁXIMA

150 CV (110 kW)

PAR MOTOR MÁXIMO

430 Nm

Las baterías

Las baterías que monta Fuso en su camión eléctrico son las denominadas LFP (litio-ferro-fosfato), que ofrecen una mayor vida útil que las NMC (níquel-manganeso-cobalto). La capacidad de estos módulos es de 41,3 kWh, y el eCANTER puede equiparse con uno (talla S), dos (talla M) o tres (talla L) de estos elementos, según las necesidades del cliente, aunque siempre

teniendo en cuenta el espacio disponible en base a la distancia entre ejes seleccionada. Las dos batallas más pequeñas (2,5 y 2,8 m) solo pueden montar un elemento. Cuando la distancia entre ejes se incrementa a 3,4 y 3,85 m es posible también incorporar una segunda batería. Las variantes de 4,45 y 4,85 m admiten todas las tallas (una, dos o tres baterías). En

CC (corriente continua) las baterías admiten picos de potencia de carga de hasta 104 kW (70 kW de manera continuada) cuando son dos o tres elementos. En el caso de un solo acumulador la velocidad de recarga no supera los 70 kW. En CA (corriente alterna) la talla S admite potencias de carga de 11 kW, mientras que las M y L llegan a los 22 kW.

SI PASAMOS ESTOS DATOS A TIEMPOS DE RECARGA, EL ASUNTO QUEDARÍA DE LA SIGUIENTE MANERA:

- Talla S CA: 4h 12 min.
- Talla S CC: 24 min.
- Talla M CA: 4 h 54 min.
- Talla M CC: 26 min.
- Talla L CA: 6 h.
- Talla L CC: 39 min.

Máxima manejabilidad. Es la naturaleza del eCanter.



La digitalización del cuadro de instrumentos y el nuevo volante crean un entorno mucho más acogedor para el conductor.



Esta versión Comfort aprovecha con acierto el espacio de separación entre asientos.

No es un ejemplo de confort el asiento del conductor si lo comparamos con los que se gastan en vehículos de mayor tonelaje, pero está en el pelotón de cabeza de la oferta existente en su nicho de mercado, afianzándose en “metas volantes” si nos referimos al calefactado del mismo (de serie) o la posibilidad de disfrutarlo con suspensión (opcional).

Los acompañantes se reparten 88 cm de un banco corrido que se eleva un par de centímetros en el tramo próximo al conductor con el fin de compensar los ocho centímetros de túnel de motor que le corresponden a las piernas del tripulante central.

En cualquier caso, ambos “copilotos” disponen de un espacio razonable (excelente si lo comparamos con la cabina estándar) en base a una altura de más de un metro sobre ambas plazas (concretamente 1,03 y 1,02 cm), y 1,36 m sobre la propia alfombrilla. →

► FUSO eCANTER 4C15e PACK S CABINA CONFORT

FICHA TÉCNICA

Tipo de motor:	eléctrico.
Potencia máxima:	150 cv (110 kW).
Potencia continua:	115 cv (85 kW).
Par motor máximo:	430 Nm.

Batería

Capacidad:	41,3 kWh.
Autonomía oficial:	70 km.
Tiempo de carga en CC:	24 min con conexión de 11 kW.
Tiempo de carga en CA:	4h 12 min con conexión de 70 kW.

Frenos

Delanteros:	discos.
Traseros:	discos.
Auxiliar:	el propio motor eléctrico en fase de regeneración.

Neumáticos

Medidas:	205/75R 17,5 (124/122M).
-----------------	--------------------------

Pesos y dimensiones

MOM:	3.626 kg.
MMTA:	4.180 kg.
Longitud:	5,66 m (sin incluir la plataforma elevadora).
Altura:	3,30 m.
Ancho:	2,20 m.
Distancia entre ejes:	2,80 m.



El motor eléctrico se encuentra en el eje trasero.

Equipamiento de serie

Airbag del conductor, climatizador, elevallunas eléctricos, espejos calefactados, cierre centralizado, faros y pilotos traseros con tecnología LED, luces inteligentes con encendido automático, ASA (asistente de giro), LDWS (avisador de cambio de carril), ABS, ESP, AEBS, asistente para arranque en pendiente, llave inteligente, freno de mano eléctrico, cuadro de instrumentos digital y volante multifunción.



La cámara de marcha atrás también puede hacer las funciones de retrovisor interior en ruta



La conexión de carga de nuestra unidad estaba ubicada en el lateral derecho.



Detalle del pulsador que permite abrir la puerta por proximidad del mando.

A DESTACAR

HASTA 42 VARIANTES

Una de las ventajas que ofrece el eCanter sobre el grueso de la competencia es el número de variantes que ofrece. Casi casi podríamos decir que si la configuración de nuestro camión no la encontramos dentro de la familia eCanter, no existe.

EL MODELO ELÉCTRICO DE FUSO SE OFRECE CON:

▶ **Dos anchos de cabina:** 1,70 m (Estándar) y 2,00 m (Confort).

▶ **Dos niveles de potencia:**

Cabina estándar: 150 cv (110 kW).

Cabina Confort: 150 cv (110 kW) y 175 cv (129 kW).

▶ **Cuatro MMA:** 4.250, 6.000, 7.490 y 8.550 kg.

▶ **Seis distancias entre ejes:** 2.500, 2.800, 3.400, 3.850, 4.450 y 4.750 mm.

▶ **Tres tamaños de baterías:**

41,3 kWh, 82,6 kWh y 123,9 kWh con autonomías "homologadas" de 70, 140 y 200 km.

TECNOLOGÍA AVANZADA

El cuadro de instrumentos digital junto al nuevo volante multifunción calefactable, con tacto de cuero y cosidos en rojo, cambia por completo la foto que puede tener el conductor habitual de un eCanter (o un Canter) del puesto de conducción. Ahora el Fuso sí que seduce a la vista.

Y también lo hace en el plano dinámico. Tras la desconexión del freno de estacionamiento (ahora de accionamiento eléctrico), nuestra unidad es

capaz de pasar de 0 a 50 km/h en cuatro segundos, los mismos que necesita para reducir a 20 km/h su velocidad desde 50 km/h si levantamos el pie del acelerador con el modo B3 de regeneración activado.

Comencemos por este último aspecto. Nuestro protagonista cuenta con cuatro niveles de regeneración que podemos identificar en el cuadro de instrumentos por los indicativos B0, B1, B2 y B3. Del B3 ya he dado un dato suficientemente esclarecedor de su potencial como freno auxiliar en el párrafo anterior. El B2 ofrece una capacidad de retención similar a la del freno de escape que incorpora el Canter diésel, en torno a 68 cv (50 kW), mientras que el B1 retiene al vehículo como lo haría el motor de combustión sin inyectarle gasóleo, es decir, cuando levantamos el pie del pedal del acelerador.

La seguridad activa es uno de los aspectos más mejorados en el nuevo eCanter

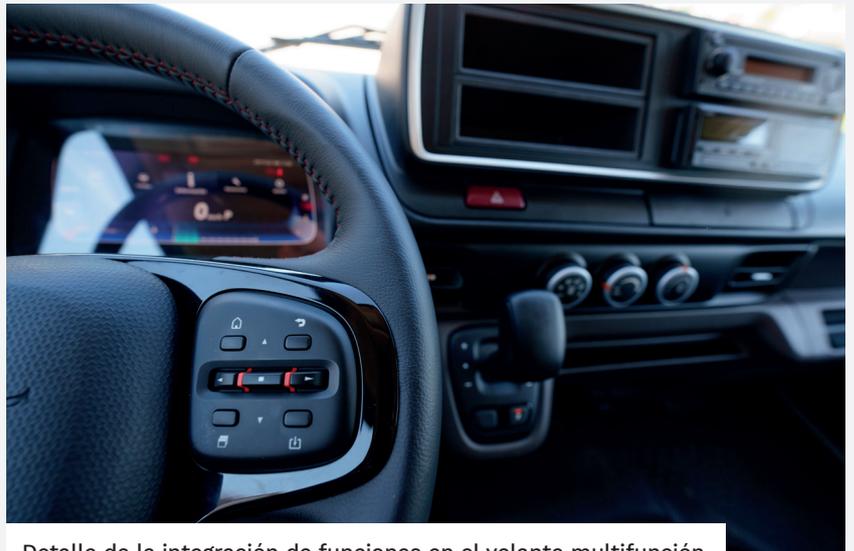
FUSO eCANTER, EL CAMIÓN QUE NO GUARDA SECRETOS

Lo hemos podido comprobar con nuestro protagonista: escucha pero “no calla”, es un detalle singular del eCanter. Me estoy refiriendo al micrófono que incorpora junto a la cámara marcha atrás, y que se “chiva” de todo lo que oye en la zona trasera. Es un elemento más de seguridad que permite percibir las indicaciones que nos pudieran estar haciendo desde la parte posterior del camión, pero también recoge con bastante nitidez las conversaciones que en ese entorno cercano se pudieran estar produciendo.

El micro se activa y desactiva manualmente desde la cabina, independientemente de que está engranada o no la marcha de atrás, de modo que hay que tener también la precaución de desconectarlo cuando estemos en ruta, si no queremos que nos acompañen extraños sonidos de “ultratumba” durante el viaje.



Con las nuevas ADAS incorporadas, el eCanter ha incrementado significativamente su nivel de seguridad activa.



Detalle de la integración de funciones en el volante multifunción.

Nos queda el cuarto modo (el B0), que no opone prácticamente ninguna resistencia a la rodadura, (sería como circular en punto muerto).

Y regresamos al aspecto más dinámico. Hemos visto la “pegada” que tiene nuestro protagonista cuando se le exige el máximo rendimiento, es decir sus 430 Nm, pero si nos ponemos el traje de conductor profesional y racional, el eCanter también puede destacar por su eficiencia energética.

Nuestra unidad, con una sola batería (puede montar dos o tres de estos elementos), nos permitió superar los 100 km en una calurosa jornada veraniega (ver imagen del cuadro de instrumentos). El fabricante tiene “homologados” 70 km para la unidad testada, 140 con dos baterías y 170 km cuando incorpora una tercera. ■

Conclusión

- La “amplia plantilla” (hasta 42 configuraciones de camión diferentes) que ofrece esta nueva generación de eCanter va a permitir a Fuso competir en varias ligas partiendo además en algunas de ellas como el rival a batir, puesto que no es fácil encontrar en el mercado, dentro de los sub-segmentos que cubre este modelo, vehículos tan acreditados como nuestro protagonista, con semejante grado de evolución en electromovilidad, que ofrezcan un agrado de conducción semejante y, además, respaldados por un fabricante como Daimler.