



Doppeltest: Spier Aerobox/Athlet plus

Schneller sparen

Die Aerodynamik-Flunder namens Aerobox läuft schnell und sparsam. Rechnet sich der Mehraufwand für den Koffer aus dem Windkanal?

Jürgen Spier ist ein Freund plakativer Sätze. Erkenntnisse stanzt er aus, man könnte sie sich über den Schreibtisch, ins Foyer oder neben die Werkbank hängen. Der Geschäftsführende Gesellschafter von Spier ist Unternehmer genug, um zu formulieren: „Wir wissen, die Kunden geben keinen Cent unnötig aus.“ Spier und seine Mitstreiter wie Vertriebs-Geschäftsführer Hans-Nickel Damminger haben mit der windschnittigen Aerobox keinen Showcar auf die Räder gestellt, dafür einen wirtschaftlichen Kofferaufbau ins Programm genommen. Entworfen vom Hymer IDC in Pforzheim, getestet im Daimler-Windka-

nal und geprüft auf der Straße spart die Aerobox auf Autobahn und im Überlandverkehr viel Sprit.

Spier hat nach erfolgreichen Aerodynamikversuchen den Spieß umgedreht. Denn die Frage heißt nicht: Wie gut kann Aerodynamik sein? Sondern: Was darf Aerodynamik kosten? Windschnittigkeit darf erstens keine praktischen Nachteile haben, muss sich zweitens für Betreiber in Euro und Cent rechnen. Maximal 3.000 Euro Mehrpreis wurde intern als Ziel ausgegeben – immerhin ein Plus von 50 Prozent – Spier hat's erreicht.

Da stehen sie nun friedlich nebeneinander, der klassische Spier Athlet plus

und die Flunder namens Aerobox. Beide aufgebaut auf Mercedes Sprinter mit 3,5 t Gesamtgewicht. Das heißt freie Fahrt auf der Autobahn, das heißt Tempo, hoher Verbrauch. Dabei ist der Athlet plus beileibe keine eckige Kiste: Mit abgerundeten Kanten setzt er dem Wind vergleichsweise wenig Widerstand entgegen. Der Luftwiderstandsbeiwert beträgt mitsamt dreidimensionalem Frontspoiler nur $c_w=0,36$, ein herkömmlich-kantiger Koffer ohne aerodynamische Hilfen erreicht 0,58.

Neben dem stämmigen Athlet plus duckt sich die flache Aerobox, von Kopf bis Fuß auf Aerodynamik getrimmt. Kopf



Flottes Doppel: Spier Aerobox gegen Spier Athlet plus – zwei nahezu identische Koffer und doch zwei Welten

TECHNISCHE DATEN	
Spier Aerobox	Spier Athlet plus
Gewicht	
Leergewicht serienmäßig 2.295 kg Leergewicht Testwagen 2.400 kg Nutzlast Testwagen inkl. Fahrer/zul. Gesamtgewicht. 1.100/3.500 kg Testgewicht 2.990 kg (590 kg)	Leergewicht serienmäßig 2.400 kg Leergewicht Testwagen 2.470 kg Nutzlast Testwagen inkl. Fahrer/zul. Gesamtgewicht. 1.030/3.500 kg Testgewicht 3.050 kg (580) kg
Messungen	
Abmessungen gesamt L/B/H 7.283/2.240/2.789 mm Laderaum L/B/H 4.350/2.135/2.100 mm Radkästen L/B/H 880/383/200 mm Volumen 19,3 m ³ HeckEinstieg, 1./2. Stufe unbeladen 430/300 mm Ladekante unbeladen/beladen. 730/610 mm	Abmessungen gesamt L/B/H. 6.960/2.200/3.000 mm Laderaum, L/B/H 4.350/2.135/2.100 mm Volumen 19,4 m ³ HeckEinstieg, 1./2. Stufe unbeladen 550/400 mm Ladekante unbeladen/beladen. 950/830 mm
Preis	
Aufbau 9.180 Euro	Aufbau 5.999 Euro
Aufbau-Sonderausstattung Testwagen (Auswahl)	
Heckspoiler 480 Euro Heckschürze 490 Euro Schürzen 550 Euro Trennwand mit Durchgang 650 Euro Klappsitz Beifahrer 290 Euro Aufbaulackierung weiß 1.190 Euro Schmale Doppelflügel-Hecktür. 820 Euro	Dachspoiler 885 Euro Aufbaulackierung weiß 615 Euro
Fahrgestell	
Mercedes Sprinter 315 CDI Radstand. 4.325 mm Leistung 110 kW (150 PS) bei 3.800/min Max. Drehzahl 330 Nm bei 1.200/min Kupplung Sechsgang-Schaltgetriebe	
Verbrauch Teststrecke, 588 km Autobahn (86 %) und Bundes-/Landstraßen	
12,2 l/100 km	14,6 l/100 km

heißt: Es handelt sich um einen Integralaufbau mit einer schneidigen Haube über dem Fahrerhaus. Fuß bedeutet: Die Aerobox sitzt ohne Hilfsrahmen direkt auf dem Fahrgestell. Das spart rund 20 cm Höhe, Verstärkungen im Aufbau schützen vor Instabilität. Heckspoiler und Seitenschürzen mit teilabgedeckten Hinterrädern sind als Extra montiert. Beide Sprinter schleppen mit knapp 600 kg Ballast im Koffer etwa halbe Nutzlast. Beide rollen auf identischen Reifen, vor Beginn der Fahrt wird der Luftdruck präzise eingestellt, dann penibel getankt.

Und jetzt rollen die beiden Testprobanden auf der gut ausgebauten B 252 im Ostwestfälischen in Richtung Autobahn dahin. Auf den Bundesstraßen Norddeutschlands kann man Tempo machen, sofern nicht gerade ein Sattelzug den Vorwärtsdrang behindert. Oder Radarkontrollen, die gibt's in dieser Gegend häufig.

Die beiden Transporter rollen im Gleichschritt mit maximal 100 Sachen auf Sichtweite, Windschattenrennen sind verboten. Der Athlet plus gibt die Geschwindigkeit vor, er ist schließlich trotz identischer Motorisierung der Langsamere, wie sich schnell herausstellt – der höhere Luftwiderstand bremst spürbar. Bis zur Autobahnauffahrt Warburg an der A 44 beläuft sich das Tempo auf durchschnittlich 64 km/h, das ist zügig. Die Verbrauchsanzeige zeigt einen ersten Trend: 10,9 l/100 km für den Athleten, nur 9,4 l für die Aerobox. Gute Aerodynamik zahlt sich bereits auf flotten Bundesstraßen aus.

Die Autobahn Richtung Kassel hat es in sich: viele Steigungen, lange Baustellen – nichts für Eilige. Oder doch? Hoch gewachsen, stemmt sich der Spier Athlet plus mit den Muskeln des Mercedes Sprinter gegen den Fahrtwind, spielt den Schrittmacher. Die Aerobox folgt lässig in

Sichtweite. Windschatten hat sie nicht nötig: Auf der vergleichsweise langsamen Strecke steigt der Durchschnittsverbrauch, hier wie dort fortlaufend seit dem Start aufsummiert, auf bescheidene 10,3 l. Der Athlet gönnt sich bereits 12,0 l.

Die A 7 Richtung Hannover bringt Entlastung: Die Steigungen verlaufen sich, das Tempo steigt. Allerdings stören kräftige Windböen, schütteln speziell den Athleten durch, bremsen den Elan. Die Aerobox stört's nicht, sie schaut sich die Schaukelei gelassen von hinten an. Gegenwind und freie Strecke lassen den Verbrauch hinaufschnellen, auch wenn Baustelle und ein Stau hinter Göttingen das Temperament zeitweilig dämpfen.

Die A 2 Richtung Dortmund beschleunigt die Angelegenheit wieder. Auf 120 km/h ist das Tempo entlang Hannover begrenzt, dann heißt's volle Fahrt voraus: Die Autobahn ist überwiegend flach und frei, da nähert sich der Athlet prompt der

Die Aerobox in der Praxis

Sprit sparen ist gut, aber was kann die Aerobox in der Praxis? Dank des hohen Fahrerhauses eignet sie sich prima als Integralaufbau mit Tür zwischen Fahrerhaus und Laderaum. Dazu ein Klappsitz rechts, eingebneter Boden, hinten Regale – fertig ist der KEP-Transporter. Man kann die Aerobox aber auch mit geschlossener Vorderwand als klassischen Trockenfrachtkoffer bekommen. Unter dem Hochdach der Aerobox können Fahrer aufrecht stehen, offene Ablagen nutzen den Raum. Die Dachschale ist unverkleidet, wirkt optisch etwas herb. Wie wär's mit einer wohnlichen Verschalung, und wenn's gegen Mehrpreis wäre? Im Fahrerhaus der Flunder empfindet man bei

schneller Fahrt Windgeräusche als dezentes Rauschen, im Athlet mit Spoiler dröhnt es dagegen. Dabei ist dieser Aufbau aerodynamisch bereits gelungen. Unterschiedlich ist auch das Fahrverhalten: Dank des niedrigen Schwerpunkts liegt die Aerobox satt und sicher auf der Straße. Der Flachmann kennt auch bei schneidiger Kurvenfahrt kaum Seitenneigung. Die Aerobox hat nicht nur Reserven beim Sparen, sie zeigt Reserven beim Fahren. Allerdings knackte es beim frühen Testwagen mitunter ein wenig im Gebälk des GfK-Dachs.

Wichtig beim Be- und Entladen: Die Ladekante liegt leer mit 730 statt 950 mm deutlich niedriger. Mit dem bekannten Spier-Federtritt läuft man fast hinein.

Die Nutzlast der Aerobox liegt rund 100 kg höher, das liegt unter anderem am fehlenden Hilfsrahmen, der auch für die niedrigere Höhe verantwortlich zeichnet. Jedoch ragen die

Radkästen 200 mm in den Aufbau. Der Federweg der Räder bleibt unverändert. Die Anhängelast beträgt zurzeit auf 2,0 t, das Maß von 2,8 t ist im Abnahmeverfahren.

Wer eine breite Hecktür wählt, muss auf den Heckspoiler mit integrierten Leuchten verzichten. Ein wenig Geld zurücklegen sollten Käufer für eventuelle Beschädigungen der optionalen Schürzen. Sie sind zwar geklippt und deshalb schnell getauscht, doch auch im Verkehrsgewühl gefährdet. Beim Erwerb über Van-Solution gilt: Mercedes verkauft das Komplettfahrzeug mit allen Garantien aus einer Hand.

Viele Elemente der Aerobox hat sich Spier schützen lassen. Nachbauten sieht man nicht gern, auch wenn Spier eine Vorbildrolle nicht ablehnt. Senior Willi Spier hatte schließlich in den 70ern bereits Dachspoiler und seitliche Luftleitbleche für LKW eingeführt und durchgesetzt.

15-l-Marke. Die Aerobox huscht durch den Wind, bei gut 12 l bleibt der Verbrauch stehen. Kein Wunder, sie wird kaum gefordert: Kämpft sich der Athlet mit bestenfalls 145 km/h unter Vollgas vorwärts, so läuft sie 160 Sachen, rollt also mit Teillast entspannt hinterher.

Auch die A 2 setzt Grenzen: Schleichfahrt an der Baustelle in Höhe Rasthof Rhynern, dann kurzes Aufatmen am zufällig staufreien Kamener Kreuz. Danach kommt's dick: Rund um Dortmund ist die Autobahn voll. Randvoll, nichts geht mehr. Die Durchschnittsgeschwindigkeit sackt in den Keller, der Verbrauch bleibt unbeeindruckt: Fast 15 l/100 km schluckt der Athlet, gut 12 l/100 km die Aerobox. Im Stand sind alle gleich, spielt Aerodynamik keine Rolle.

Aufatmen: Die freien Autobahnen A 44 und A 33 Richtung Paderborn erhöhen die Schlagzahl wieder. Doch wegen der Staus ist die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht mehr zu retten, daran ändert schnelle Fahrt auf den letzten Autobahnkilometern nichts mehr. Auch der Verbrauch steht wie gemeißelt. Er sinkt noch ein wenig auf den Bundes- und Landstraßen zwischen Paderborn und der Spier-Heimat Steinheim. Die Tendenz aber ist unumstößlich: Die Aerobox fährt dem Athlet plus davon, Fahrleistungen und Verbrauch sind eine Klasse günstiger.

Am Ende stehen nach exakt 588 km 12,2 l/100 km für die Aerobox gegen 14,6 l/100 km beim Athlet plus. Die Aerobox spart also 16,4 Prozent Diesel – das sind Welten. Bei freier Fahrt mit höherem Tempo sind die Differenzen noch größer.

Nun beginnt das Rechnen. Trotz günstigem Vertrieb im Paket mit dem Mercedes Sprinter über Van-Solution: 3.000 Euro Mehrpreis sind kein Pappentier. Nun aber: Kostet der Liter Diesel netto einen Euro, hat sich die Aerobox nach spätestens 150.000 km bezahlt gemacht. Liegt der Liter bei 1,25 Euro netto, ist man schon nach rund 100.000 km im Plus. Das sind überschaubare Strecken – Kilometerfresser haben den Mehrpreis nach einem Jahr heraus, auch bei mittlerer Kilometerleistung sind die Mehrkosten nach etwa zwei, spätestens drei Jahren drin.

Die Aerobox rechnet sich. Und sieht sehr appetitlich aus: Vertriebsgeschäftsführer Hans-Nickel Damming: „Warum sollen Nutzfahrzeuge nicht anders aussehen?“ Die Aerobox ist mit schickem Lack und Beschriftung auch ein Imageträger.

Jürgen Spier stanzt dann noch einen Satz aus: „Unser Vorteil ist die grundlegende Kompetenz im Kofferaufbau.“ Und hält fest: „Das ist ein ganz normaler Spier-Koffer.“ Aber was für einer.

RANDOLF UNRUH



Präzises Tanken zur Kontrolle des Bordcomputers am Ende der Vergleichsfahrt