



# URBANES WINDSPIEL

**Aerodynamik-Studie:** Nach schwerem Lkw und Trailer verleiht Mercedes auch dem neuen Atego-Leicht-Lkw ein aerodynamisches Experimentalkleid. Bis zu drei Prozent Kraftstoff sollen damit möglich sein.

TEXT: OLIVER WILLMS | FOTOS: OLIVER WILLMS

Das Spiel mit dem Fahrtwind funktioniert auch in städtischen Häuserschluchten. Davon sind die Fahrzeug-Aerodynamiker von Mercedes überzeugt. Ebenso wie die Aero-Studie der Actros-Sattelzugkombinationen auf der IAA 2012 haben die Lenker der Lüfte dem neuen Leicht-Lkw-Atego in ein komplett aerodynamisch optimiertes Outfit gehüllt.

Im Verteiler- und Stadtverkehr zählt nicht allein der Widerstand des frontal auf das Fahrzeug einwirkenden Fahrtwindes zu den wesentlichen Fahrwiderständen. Durch den üblichen Verkehr auf urbanen Wegen oder auf Landstraßen spielt auch die Seitenwindanströmung eine viel wesentlichere Rolle für die Kräfte, gegen die sich ein leichter Lkw wie der Atego stemmen muss. Durch das geringere Fahrzeuggewicht ist deutlich weniger kinetische Energie im Spiel, mit der sich ein rollender Zwölftonner gegen den Wind durchsetzen kann.

Basis für den Aero-Atego ist ein Zwölftonner-Chassis mit 2,3 Meter breitem S-Fahrerhaus des

Atego Classic Space und ein Spier-Kofferaufbau. Die konsequente Luftführung mit 80-Millimeter-Kantenradien um alle Fahrzeugecken, den vorderen Radlauf und die Abdeckung von klassischen Windfallen, wie den Spalt zwischen Fahrerhaus und Kofferaufbau oder im Bereich des seitlichen Unterfahrerschutzes, waren die wichtigsten Maßnahmen, um aus dem Atego-Kofferverkehr eine echte Windsbraut zu machen.

**Das aerodynamisch Beste folgt** ganz zum Schluss: Mit seitlichen Flaps und einer Dachkantenklappe wird die kraftstoffzehrende Luftverwirbelung hinter dem Kofferabschluss wirksam unterbunden. Nachdem ein Zwölftonner in den seltensten Fälle die maximale Fahrzeuglänge von zwölf Metern voll ausschöpft, schränken die Luftführungsklappen auch nicht das Maß des Koffers und damit die Laderaumlänge ein.

Beim Öffnen der Ladebordwand an einer Rampe oder einem Ladetor klappen die federbetätigten Kunststoffluftleitkörper zur Seite. Als krönender Abschluss der Luftleitarbeit haben die Daimler-Designer der Verkleidung unter dem hinteren Überhang einen bootscheck-

**1 Windgesicht:** Der Atego Aero setzt auf optimalen Luftfluss.

**2 Runde Sache:** große 80-Millimeter-Radien an den Kofferkanten.

**3 Klappen-Kunst:** Verteilerheck mit Endklappen und Bootsheckeinzug.

ähnlichen Einzug auf beiden Seiten verpasst. Zusammen mit den seitlichen Rahmenverkleidungen, die sich am Design der schweren Actros-Aero-Sattelzüge orientieren, wird der Luftstrom in Richtung des Fahrzeughecks so weiter beruhigt. Die Lohn der Mühen sind der bis zu zwölf Prozent reduzierte Gesamtluftwiderstand und das optimierte Strömungsverhalten bei Seitenwindeinfluss. Daimler prognostiziert für den Aero-Atego rund drei Prozent niedrigeren Verbrauch, also rund 0,71/100 km. Das wären jährlich rund 400 Euro weniger pro Fahrzeug – eine schöne Mitgift für die Beziehung mit einer gefällig gestalteten Windsbraut. ■