



**Schmitz Cargobull Mega-Varios**

## Der Internationale

Lang ist's her, dass ein Curtainsider von Schmitz Cargobull im Trailer-Test vorgestellt wurde. Seither hat sich viel getan im Reich des Elefanten.

In der Zwischenzeit gab es in Altenberge die Umstellung auf die gebolzten Fahrgestelle samt Feuerverzinkung der – meisten – Bauteile am Fahrgestell, die hauseigene Trailerachse, und auch beim Aufbau trifft man nur wenige alte Bekannte wieder, dafür sind es die großflächigen. Das alles ist unter dem Gesichtspunkt zu sehen, dass bei Cargo-

bulls vor drei Jahren die Gesinnung verbreitet wurde, der Megatrailer werde Standard. Fragt sich nur: wo? Im Grunde ist das Konzept der 3 m Innenhöhe fast 30 Jahre alt und wurde zunächst dort entwickelt, wo man es im Grunde nicht erwartet hatte: bei den Wechselpritschen. Ein niederländischer Elektrogerätehersteller verlangte von seinen Transporteuren

zwei 8-m-Wechselaufbauten mit 3 m Ladehöhe, was Anfang der 80er Jahre zu jenen grauenhaften Kurz-LKW-Kabinen wie der des MAN 22.321 UNL 930 mit den noch schlimmeren Kurzkuppelsystemen führte. Wiederum niederländische Transporteure, und zwar die, die sich erst an den Betriebs- und Reparaturkosten ebensolcher Kombinationen kräftig verkalkuliert hatten, erfanden dann den 3-m-Innenhöhe-Sattelanhängen. Dies in der Hoffnung, die Hersteller der Zugmaschinen würden ihnen zügig Aufsattelhöhen von 900 mm liefern, was diese bis heute nicht tun, wofür sie gute Gründe haben, unter anderem den ISO 1726.

Damit das Leben für Megatrailer-Hersteller nicht zu einfach wird, kommt erschwerend hinzu, dass es in der Europäischen Union eine Reihe Länder gibt, die es mit Punkt 1.3 der Anlage I der Richtli-



Mega-Varios Prototyp 2006

nie 96/53 EG nicht so eng sehen: mit der „größten Höhe“ von 4,00 m. Dazu gehören beispielsweise Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland und Schweden. In diesen Ländern ist man auch nur in engen Grenzen begeisterungsfähig für Sattelzugmaschinen mit kleiner 60er Bereifung. Auf der anderen Seite hat sich der 100-m<sup>3</sup>-Volumen-Sattelanhänger in vielen Bereichen der Transportlogistik zum bevorzugten Ladungsbehälter entwickelt. Und weil dort gerade viel international gefahren wird, ist die Idee, den Trailer mit einem flexiblen Aufbau- und Fahrhöhen-niveau auszurüsten, nun mal eine Marktlücke. Wobei man zur Geschichte der Aufbauhöhen-Variabilität sagen muss, dass sie ursprünglich in Frankreich ausgeknobelt wurde.

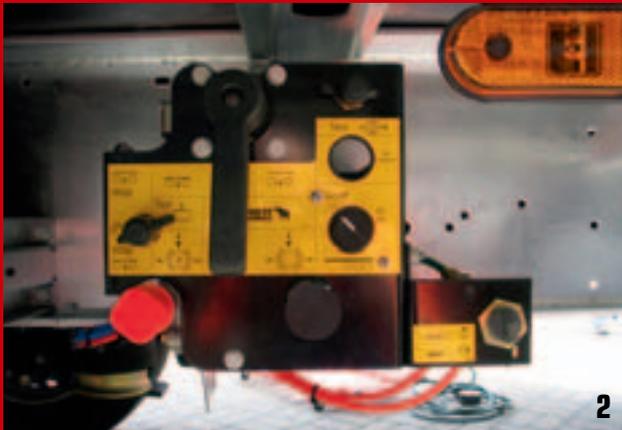
**Aufbau.** Von Haus aus ist der Varios ein Megatrailer mit anderer Reifengröße (385/55 statt 455/40) und elektropneumatisch einstellbarer Fahrhöhe. Das Hubdach gibt es beim Standard-Mega natürlich auch. Ursprünglich hat man diese Anlagen entwickelt, um den hochbauenden Obergurt der Megatrailer wegzuschwenken, um die Innenhöhe von der Seite auch tatsächlich laden zu können – was man am Heck durch Aufklappen des Endlaufbalkens macht. Smitz Cargo Bull hat sich trotz anderslautender Meinungen im Wettbewerb für die pneumatisch

beaufschlagte Zentralpumpe mit hydraulischer Verteilung entschieden. Eine von Hand zu betreibende Pumpmechanik gibt es dazu, um bei Be- und Entladungen ohne Luftversorgung durch eine Zugmaschine handlungsfähig zu bleiben. Für das einseitige Aufstellen benötigt die Anlage 0,4 bar aus dem Nebenverbraucher-Kessel. Die Schiebflinge des Hubdachs werden gegenüber früheren Versionen einfach mittels Steckbolzen in Ecksäulen und Rungen abgestützt. Um die Verstellung einrichten zu können, muss man natürlich beide Seitenplanen aufmachen. Hier verwendet Smitz Cargo Bull die üblichen huck-gebolzten Übertotpunktspanner.

Neu ist die Tatsache, dass auch die Planspanner an der Stirnwand vom Typ Ratsche sind statt der üblichen Umlenkebel. Damit man weder vorne noch hinten zuviel Plane auf die Wickelwelle dreht – während das andere Ende noch auf ist –, gibt es auf der Plane Hinweiszeichen für die richtige Wickellänge. Das Verschieben der Seitenplane ist mit 3,5 daN beim Aufziehen vom Heck her keine Affäre, obwohl Mega-Obergurte da nicht als die reibungsärmsten Versionen bekannt sind. Im vergangenen Jahr wurden die S.CS-Türen von Doppel- auf Einfach-scharnier umgestellt. Die Bauart ist nicht nur kostengünstiger, sondern auch bequemer zu tauschen, Gabel-Schlüssel-



1



2



3

1) Die Ratsche vorn: vier an vier Ecken  
2) Fahrhöhe am Schalter rechts  
3) Nicht verzinkt: die Sattelplatte

4) Paketlänge: Endlaufbalken der massiven Art  
5) Zentral-Pumpe für das Dach

weite 13 und Inbus 6 für oben genügen. Wegen des neuen Scharniers stehen die geöffneten Flügel jetzt 9 cm nach draußen, das ist das, was der KFZ-Anzeiger im Emsland unter gleichen Voraussetzungen auch immer herausfindet. Es ist dort zwar eine andere Tür, aber die gleiche Geometrie.

Für die Fahrpraxis dürfte der Unterschied, ob Doppel- oder Einzelscharnier, bei einer „Verbreiterung“ der Aufbauten an der Rampe um rund 5 cm ziemlich unerheblich sein. Was man bei dieser Anlenkung umsonst bekommt, ist die Tatsache, dass die Türflügel immer vor den Ecksäulen anliegen, so dass ein Verbeulen an Rampenpuffern sehr unwahrscheinlich ist.

Nichts Neues gibt es von den Portalüren zu berichten: Alu-Hohlprofile, oben und unten vernietet, und Verschlüsse von Pastore-Lombardi samt T-förmig ausgebildetem Türgriff (patentiert von Cargobull), den man im Gegenhalter verriegelt, damit die Türen bei Arbeiten mit dem Hubdach nicht beweglich sind. Auch von Altenberge patentiert ist der Endspriegel als Stahlprofil mit vier Sicken und den

Gegenhalter-Stäben für die obere Türverriegelung, schließlich braucht man oben vier Verschlusspositionen, wenn das Dach vierfach in der Höhe verstellbar ist. Das Teil hat einen Nachteil: 40 daN braucht man, um es hochzustemmen, vielleicht spendiert Schmitz Cargobull hier mal stärkere Gasdruckheber.

### Die Idee der Aufbauhöhen-Variabilität stammt aus Frankreich.

Gleich geblieben ist die Fahrbarkeit des TSE-Schiebedachs. Man fängt mit 12 daN an, und vorn zum Paket sind es dann um die 20. Eine vordere Paketverriegelung gibt es nicht, die baut man sich mit dem Zughaken an der Schlaufe eines Planengurts vorne. Völlig verschwunden sind übrigens die Gurtaussteifungen im Dach. Alles, was wegen der 12 642 XL-Prüfung verstärkend wirken muss, ist jetzt als Seil in Planenkanälen eingeschweißt, so dass es keine Turnübungen mit für die Kranbeladung abzubauenen Gurtaussteifungen mehr gibt. Auch die

Seitenplanen haben jetzt vorn und hinten diese eingeschweißten Diagonalen, wohl auch wegen der Festigkeitsprüfung. Wo aktuell ein Anbieter für Ladungssicherungs-Verstärkungen für Curtainsider gerade beginnt, nähere Untersuchungen über mehr oder minder feste Einsteckplanken an den Seiten zu untersuchen: S.CS sind an Stirn- und Heck-Ecksäulen mit den Ident.-Nummern 231935 und 231936 ausgerüstet, die mit 810311 und 810510 befestigt werden. Im Cargobull-Serviceportal erfährt man nämlich, dass es sich um sogenannte Aufsatzlattentischen handelt, die mit den Eckprofilen vernietet werden. Die Strategie der Vermeidung von Schweißarbeiten am Trailer nimmt den Aufbau nun mal nicht aus.

**Chassis.** Das Modulos-Fahrgestell ist ein gutes Beispiel dafür, dass es heute im industriellen Trailerbau durchaus Jahre dauern kann, bis ein neues Fahrzeugkonzept wirklich rund läuft. Schließlich ging es beim vor vier Jahren eingeführten Cargobull-Fahrgestell nicht nur bloß um die Einführung der Bolztechnik. Die ist im Grunde nur ein Mittel zum Zweck,



nämlich den, mit relativ geringem transportlogistischen Aufwand überall dort, wo der Hersteller es für zweckmäßig hält, mit immer derselben Präzision Fahrgestelle bauen zu können. Insofern war die Entscheidung, die Chassisteile zu verzinken – die ersten Demoversionen waren noch kathodisch tauchlackiert – wohl mehr eine Netzwerküberlegung: Verzinkereien gibt es drastisch mehr in Europa als KTL-Anlagen und baut man sich selber eine Tauchlackieranlage, ist man wiederum gezwungen, alles Material durch dieselbe laufen zu lassen.

Für das Konzept der Montagesatelliten rings um in Europa ist so eine Zentral-Tauchstation nicht unbedingt der Transportkostenminimierer, ganz abgesehen davon, dass man die möglichst dreischichtig auslasten muss, um von ihr nicht finanziell aufgefressen zu werden, wofür es Beispiele aus dem Allgäu und den Abruzzen gab. Trotzdem besitzen Modulos-Fahrgestelle auch KTL-behandelte Teile: die Sattelplatte zum Beispiel, weil sich da die unebene Zinkschicht zum Schmiermangel entwickeln könnte, und verschiedene Anbauteile.

Was hat der Kunde von der Bolztechnik? – Erst mal gar nichts. Denn die Vorteile des Verfahrens machen sich erst später bemerkbar, wenn aus der bloßen Fügetechnik ein Stabilbaukasten mit verschiedensten Variationen wird. Betrachtet man sich den S.C.S. von der Unterseite her, könnte man boshaft sagen, es handle sich um eine Sammlung interessanter Längsträgersteg-Bohrbilder, mit der man auch 27 Tonnen Nutzlast verfahren kann, weil der Cargobull-Mega heute auch nur noch mit 6,4 Tonnen auf der Waage steht.

Bei der näheren Begutachtung wurden auch Merkmale festgestellt: Der Luftleitungs-Strang hinter dem Sattelhals wird zweimal unter einem Querträger geklammert, ist dort aber nicht richtig fest. Da es sich um eine Reibpaarung Polyamid gegen raue Zinkschicht handelt, ist der Berichterstatter nicht amüsiert. Und weil der Strang gerade weiter vorne in einem Kunststoffrohr geführt wird, könnte er, wenn 1. die Querträger die geeignete Bohrung hätte und 2. das Rohr deswegen länger sein dürfte, das Thema aus der Welt sein.

Was mir auch nicht gefällt, ist das EBS-Modul knapp über C-Träger Höhe. Mag sein, dass man das Gerät ohnehin heute nur noch komplett tauscht, weshalb es da unten günstiger von der Grube aus zu erreichen ist. Bleibt die Frage der Fahrhöhen-Regulierung. Bei der Vorstellung des Varios vor einem Jahr fehlte noch das Umschaltventil für niedriges und erhöhtes Fahrniveau. Jetzt ist es hinter dem Ventilpaneel angeschraubt und fungiert

### Die Vorteile der Bolztechnik machen sich erst mittelfristig bemerkbar.

als starkes Argument in Sachen Schnelligkeit beim Umbau von 950 auf 1.150 mm Fahrhöhe.

**Beschluss.** Sieht man sich den Trailerbau Europas im Standardsegment, also Curtainsider, Koffer, Kühler an, so sind zwei dabei, sich in Sachen Stückzahlen vom übrigen Feld deutlich abzusetzen. Der eine in Westfalen setzt einerseits auf Modularisierung der Baugruppen, fertigt sie aber, sobald es sich rentiert – am liebsten selbst. Der andere im Emsland hat auch seine Bauteilstrategie, die aber die be-

triebswirtschaftliche Standardfrage „Machen oder kaufen“ ist für das Kaufen entschieden worden. Nun werde ich häufiger gefragt, was ich für besser halte. Die Antwort ist ganz klar: beides. Nirgendwo sonst auf der Welt hat der Kunde in der Trailertechnik so verschiedene und zugleich so erfolgreiche Konzepte wie diese beiden, und er kann auswählen, was er für sich für richtig hält. Das ist schließlich Sinn und Zweck von Wettbewerb: der Nutzen des Kunden. Mit dem Varios hat Schmitz-Cargobull in Sachen Flexibilisierung von Behälter- und Fahrhöhen derzeit ein Argument mehr im internationalen Geschäft. Ich vermute mal, so wie sich der Mega-Varios für den verehrten Wettbewerb als Gegenargument herausstellt, gibt es das Zwei-Höhen-Luftfederventil auch unter anderer Hersteller Auflieger zu sehen. Wir werden sehen.

FOLKHER BRAUN

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)