

TEIL 5
Schmitz
Cargobull
S.CS

Der Fast-Genios

Zur IAA 2014 hatte Schmitz Cargobull den neuen Sattelcurtainsider angekündigt. Zum Testtermin kam ein „Fast-Genios“, denn es fehlten noch das neue Heckportal und – vermutlich – eine neue Beleuchtungsanlage.



Vergleichstest Curtainsider

Teil 1: Fliegl

Teil 2: Kässbohrer

Teil 3: Kögel

Teil 4: Krone

Teil 5: Schmitz Cargobull

Teil 6: Schwarzmüller



Schmitz Cargobull hatte sich überlegt, einen Vorserien-Komplett-Genios zum Test Ende Oktober 2014 zu schicken oder einen S.CS wie jene, die Mitte des Monats in Altenberge aus den Montagelinien gerollt waren. Es wurde ein Mitte-Oktober-2014-Genios, was insbesondere beim Heckportal Punkte gekostet hat. Dafür war der S.CS eben die ehrliche Stand-der-Dinge-Ausführung und nicht eine Ankündigungs-Ausführung.

Als zweite Besonderheit ist zu erwähnen, dass SCB das Testkriterium „der Standard vom Standard“ nicht befolgt hat. Vielmehr handelte es sich bei der Chassisnummer 3210813 um ein Kundenfahrzeug mit Daimler-9,5-Ladungssicherungs-Ausstattung und Liftachse. Das ist nicht weiter schlimm. Denn Fahrzeuge von SCB-Kunden werden automatisch im Cargobull-Serviceportal gelistet. Weil ich seit ewigen Zeiten im SCB-Serviceportal registriert bin, habe ich Zugriff auf diese Fahrzeugdaten, weil und sofern es sich um verkaufte Trailer handelt. Mit anderen Worten: Ich weiß alles. Andersherum: Wäre der S.CS ein Marketing-Fahrzeug, wäre er im Serviceportal nicht gelistet, und ich wüsste nichts.

Deswegen gibt es über diesen S.CS zwei Berichte. Der erste hier folgt der TTI-Prüfliste, der zweite verwendet das SCB-Epos (electronic parts ordering system) zur Darstellung der Fahrzeugkomponenten.

Hecktüren

Vor acht Jahren tauschte Schmitz Cargobull das frühere Doppelgelenkscharnier der Portal-türen am Curtainsider gegen ein Ein-Achsen-Scharnier. Der U-Bügel-Gegenhalter wurde seinerzeit noch an die Ecksäule geschweißt,



Alles da: Kupplungsträger an der Stirnwand

heute werden die vier Bügel je Seite genietet. Die Bügel sind nicht geschützt und dürften in Altenberge bei der Entwicklung des Genios zu dem Entschluss geführt haben, die Scharnier-technik in die Ecksäulen zu integrieren. Diese „Alt-S.CS“-Technik ist also ein Auslaufmodell, Inbusschraube und SW13-Mutter sichern das Ganze. Mit 13 cm Auslenkung der Tür zur Seite liegt SCB gut im Mittelfeld. Die Verschlüsse stammen offenbar von Pastore & Lombardi (chiusura sottoporta SL2) und besitzen – wie heute üblich – eine Einfach-Verschlusskralle und Gegenhalter ohne vertikale Zentrierung. Die Anordnung ist gegenläufig, das heißt, die äu-



Druckprüfung an der
Mittelrunge

TEIL 5
Schmitz
Cargobull
S.CS



Im Unterbau: gerollte Längsträger mit Verstärkung in der Halskröpfung

Technische Daten: Schmitz Cargobull S.CS Universal

Abmessungen

| | |
|--------------|----------------|
| Gesamtlänge | 13.620 mm |
| Innenbreite | 2.480 mm |
| Innenhöhe | 2.680–2.780 mm |
| Gesamtbreite | 2.550 mm |
| Halshöhe | 125 mm |

Gewichte

| | |
|---|-----------|
| Zulässiges Gesamtgewicht | 39.000 kg |
| Leergewicht (je nach Ausführung) | 6.489 kg |
| (bis hierher Werksangaben Nr. 13042287/3210813/4) | |

Fahrgestell

Ganzstahl-Fahrgestell, Z-Längsträger gerollt mit geschraubten Verstärkungen. Querträger separat zwischen Längsträgern und Ausleger zu den Außenrahmen. Alle Verbindungen geschraubt (Rändel-/Kanneluren-Schaftschrauben). Komponenten feuerverzinkt bis auf Aufgleitplatte (KTL)

Aufbau

Ecksäulen aus Aluminium, Stirnwandfläche aus Alu-Hohlprofilen, Innenseite mit 2 mm Stahlblech verstärkt. Hecktüren aus Aluprofilen, Einfachscharniere vierfach. Obergurte und Schiebedach von TSE, Rungen SCB-Eigenkonstruktion

Achsen

SCB Rotos ET 120, Bremsscheibe 430 mm, Achsaufhängung und Federschwinge SCB-MRH

Bremsanlage

Knorr-Bremse TEBS G 2.2. Stopplichtversorgung 24N ist Standard (Nachweis aus Cargobull-Serviceportal mit Fahrgestellnummer)

Lichtanlage

Aspöck mit Kombiverteiler an der Stirnwand. Heckleuchenträger und Unterfahrerschutz separat. Rückleuchten mit Glühbirnenausstattung

Boden

Plywood, 28 mm Stärke

Ladungssicherung

13 Paare Zurringe, einzeln in den Außenrahmen eingelassen, Langloch-Zurrpunkte im Außenrahmen. Alle vier Adapter zwischen Ecksäulen und Schiebedach ausgestattet mit Zurrösen zur Längs- und Querabspannung

Sonstiges

Lichttest und Türverschluss bei längs verzwängtem Chassis bestanden

Beren Drehstangen-Zapfen ziehen das Türblatt heran und die inneren müssen dann nur noch den Anstell-Winkel des Türblatts bewältigen. Dieses Verfahren ist in Fahrerkreisen nicht unbedingt beliebt, aber wirkungsvoll, wenn die Ladung bis hinten auf dem Querträger steht.

Seitenplane

Den ersten Genios-Effekt verrät die Seitenplane. Denn der Aufzug von hinten bis zur dritten Runge geht extrem leicht mit um die 4 daN. Die 24 senkrechten Verschlüsse sind vom Typ Sperrriegel. Das ist eine Forderung der Daimler DL 9.5 und bleibt hier außer Betracht. Die Zurrgurte werden mit Flachhaken am Außenrahmen arretiert. Das Zurrgetriebe von Thiriet an der Ecksäule ist unter die Säule geschraubt. Die ist gegen Überfahren von Rampen nicht geschützt, und die Planenkonfektion bietet auch keinen Schutz vor Verschmutzung. Der Standard-vom-Standard-S.CS besitzt ein eigenes Zurrgetriebe an der Stirnwand. Dafür ist das Wickelwellen-Hebe- und Zugverfahren interessant: Der Cargobull-Curtainsider besitzt an jeder Wickelwelle eine Zugschlaufe, mit der man die Welle senkrecht aus- und einsetzt. Für das Verschieben der Plane sind vorn und hinten zwei Gurtschlaufen vorgesehen. Das heißt, die übliche Messung im Trailer-Test, nämlich der Abstand des Gurtes von der Wickelwelle – wo oft Fehler gemacht werden –, entfällt hier, denn die Schlaufe sitzt direkt auf der Welle, und die Gurte dienen nur dem waagerechten Verschieben. Dass diese Aufteilung von zwei Wettbewerbern auch genutzt wird, bestätigt nur den Eindruck, dass Schmitz Cargobull hier einen Handhabungsvorteil einfährt. Von Nachteil ist, dass die hinteren Zurrgetriebe nicht durch die Ecksäulen geschützt sind und die Plane die Getriebe nicht überdeckt.

Dachplane

Den zweiten Genios-Effekt lernt man am Cargobull-Schiebedach, das ja im Prinzip das TSE-Schiebedach ist (Trailer-Systems-Engineering ist ursprünglich eine Tochtergesellschaft von Schmitz-Gotha). Deren Schiebedach zeichnet sich dadurch aus, dass die Drahtspangen-Aufsteller mit Schubstücken ausgestattet sind, die sich beim Auffalten jeweils in einer Seite versenken. Dadurch verringern sich einmal die Pakethöhe und zum anderen die Aufschubkräfte. Mit 15,5 daN bis zur vorderen Paketverriegelung unterbietet das TSE-Cargobull-Dach die Wettbewerber deutlich. Und das bei einer Planen-Außentemperatur von gerade 10°C, wo die zwei ersten Kandidaten noch mit

15 Grad bedient waren. Die zwei beim Test anwesenden Cargobull-Mitarbeiter meinten denn beiläufig, wenn man Inhaber der Technologie für solche Dinge wie Laufwagen von Seitenplanen oder Endlaufwagen von Schiebendächern ist, kann man die auch in Eigenregie optimieren. Dabei war der S.CS im Test noch nicht einmal mit der neuen Carapax-Plane des Genios ausgestattet, sondern nur mit der bisherigen Aramid-Gewebe-Version.

Rungen

Bisher, also zumindest in den vergangenen 15 Jahren, war die Cargobull-eigene Schieberung nie in einem Belastungstest geprüft worden. Dieser hier war also bei Trailer-Test der erste, obwohl diese Runge bei SCB bestimmt schon seit mehr als 20 Jahren eingebaut wird. Dass der Verriegelungshebel nicht gerade der ergonomischste ist, kann man dem Gerät nachsehen. Denn unbelastet zieht man den Hebel mit rund 4 daN auf. Bei 20 bar Druck sind es 17, bei 40 bar etwa 40 daN. Das ist für eine Verschlussmechanik mit recht kurzem Betätigungshebel gar nicht

so schlecht. Da ich nicht wenige gebrauchte S.CS kenne, wo die Rungenhebel herausgebo-gen sind, stellten wir uns die Frage, ob noch mit höheren Drücken auf die Runge bei quer durchgeschobenen Paletten zu rechnen ist. Bei 100 bar (entsprechend etwa 1.000 daN auf die Rungenmechanik) konnten wir die Runge immer noch öffnen. Und zwar ohne Verformung des Handhebels. Da stellt sich die Frage, was die Herren Chauffeure in der Praxis anstellen, um das Teil herauszubiegen. Anhand unserer Testanordnung kann die Cargobull-Schieberung bleiben wie sie ist, nur ein besserer seitlicher Zugriff zum Hebel wäre sinnvoll.

Boden

Den Plywood-Boden versiegelt SCB außen herum, zwischen den Stößen quer hingegen nicht. Das ist inzwischen – fast – allgemeine Praxis. SCB-spezifisch ist die Verwendung zweier verschiedener Schraubensorten. Die Platzierung der Schrauben ist weitgehend regelmäßig bei den Querfugen, längs orientieren die sich an den jeweiligen Platzierungen der Querträger. Quer ist der Abstand der Schrauben zu den

Den ersten Genios-Effekt verrät die Seitenplane. Denn der Aufzug von hinten bis zur dritten Runge geht extrem leicht mit um die 4 daN.



Zurring-Anordnung



EINER FÜR ALLES

Herstellung Service Reparatur



4 x in Deutschland



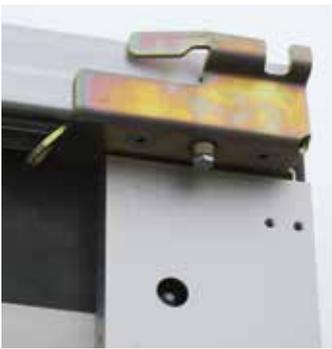
IHRE SPEZIALISTEN FÜR SILO- UND TANKFAHRZEUG-REPARATUREN

Reparaturen aller Fabrikate | CSC-Abnahmen | Instandsetzung von Spezialcontainern | Schadensgutachten bei Unfallschäden
Druckbehälterprüfung und Abnahme | Ersatzteilservice/Versand | Fahrzeugabnahmen (HU|SP|B3) | Behälterreparaturen

TEIL 5
Schmitz
Cargobull
S.CS



Scharniere aufgesetzt: wird bald wohl geändert



Vier Ecken, vier Ösen: Ankerpunkte für die Verzurrung oben



Alles geschraubt: zweiteiliger Achsbock



Sehr leichtgängig: das SCB-Schiebedach

Stößen manchmal etwas knapp und nicht gleichmäßig. Wie die meisten anderen Kollegen geht SCB hier mit „mittelprechtig“ durch.

Lichtanlage

An der Stirnwand besitzt der S.CS einen Kombiverteiler für die ISO(s) 1185, 3731, 12098. Die Druckluft-Kupplungen stehen knapp darüber, der siebenpolige für ABS/EBS unter der Vorratsleitung Bremse. Je nach verwendeter

Zugmaschine sollte man darauf achten, dass sich Vorratsleitung und EBS-Leitung nicht in die Quere kommen. Der komplette Leitungsstrang geht dann links durch ein Kunststoffrohr Richtung Sattelhals und von dort aus am linken Längsträger zur Bodenabstützung zum Heck hin. Dort gibt es keinen zweiten Verteiler, die Aspöck-Anlage kuppelt dort direkt. Die Leuchtenzeile ist vom Typ Voll-Glühbirne. Letzteres wird, wette ich hier mal, beim Voll-

Kunde bei Knorr-Bremse

Seit 2009 bin ich Lizenzinhaber für Knorr-Bremse TEBS4 und TEBS G, habe beim Knorr-Bremse-Händler die Gebühren bezahlt, 260 Euro pro Stück, und konnte mit der Hard- und Software aus München munter Einsicht in ihre Bremssysteme nehmen. Durch die automatische Software-Update-Benachrichtigung bekam ich später immer wieder den Hinweis, ich müsse mein System

auffrischen. Das tat ich auch. Nur bekam ich beim Öffnen der Dateien regelmäßig die Nachricht, mein System sei neuer als das, was ich installieren wollte. Also habe ich das gelassen. Dann, im Oktober 2014, mit S.CS mit Knorr-Bremse-Modulator am Haken, bekam ich die Nachricht, meine Software sei veraltet, ich solle mir die neue Version aufspielen. Also Stick rein, downgeloaded, anschließend bleibt der Rechner komplett stehen. Ich habe für diese Veranstaltung zwei Cargobull-Mitarbeiter als Zeugen.

Auf meinem Fortbildungslehrgang bei Knorr-Bremse im Dezember habe ich erfahren, dass nicht nur ich diese Probleme hatte. Denn, wir Bremsenleute sind es gewohnt, dass eine neue Software sich mit einem neuen Icon im Rechner ablegt. Denn wir lieben die alten Versionen, solange die neue ihre „bugs“ (Fehler) hat. Das ist nun mal nicht selten. Die Service-Hotline in München empfahl mir, die alten Versionen alle zu löschen. Ich habe die vorsichtshalber außerhalb des Werkstattrechners geparkt.

Jedenfalls bin ich jetzt nach TEBS G2.2 plus iLvl (spricht sich „level“) geschult, und in diesem Jahr, das habe ich mir vorgenommen, ist kein Knorr-Bremse G2.2 vor mir sicher. Die gute Nachricht: Mein Smartphone, das ich ja nur wegen Itap angeschafft habe, erkennt seit dem Lehrgang Knorr-Bremse-Itap-Installationen. Ich musste nur lediglich automatische Erkennung von WLAN-Verbindungen abschalten. Das wird die nächste Trailertechnik-Baustelle des KFZ-Anzeiger in diesem Jahr.

Genios anders sein. Den Lichttest hat der S.CS bestanden.

Bremssystem

Mit Knorr-Bremse TEBS G 2.2 ist der Curtainsider von Schmitz Cargobull technisch mit seinen Kühler-Kollegen aus Vreden jetzt auf einer Linie. Das dürfte produktionstechnische Gründe haben, denn die beiden großen Bremsgeräteanbieter verlangen nun einmal die Druckluftanschlüsse quer, Knorr-Bremse bevorzugt längs. Das Thema wird hier nicht weiter verfolgt. Mit 80 plus 80 Liter Kesselvorrat ist der S.CS im grünen Bereich. Die Bremsanlage ließ sich mit unserer Ausrüstung nicht auslesen. Die Gründe sind im Info-Kasten erläutert. Einen Mangel gibt es zu berichten: Der Tristopzylinder an der mittleren Achse links hatte die Winkel-Kupplungen so zur Achse gedreht (statt in 90 Grad zur Mitte), dass die Bremsleitungen zu nah zum Achsrohr montiert sind.

Ladungssicherung

Der S.CS besitzt die klassische EN 12640-Zurring-Anordnung und zusätzlich Langloch-

Ausstattungen im Außenrahmen mit rund 80 Ankerpunkten, die übrigens auch die alten Krallenhaken (kombiniert in zwei Punkten) vertragen. Hervorzuheben sind die Verankerungspunkte oben in den Ecksäulen: An allen vier Ecken gibt es an den Schiebestücken zur Arretierung der Dachplane Ösen für Spitzhaken. Damit kann die Stirnwand diagonal längs und das Heckportal über Kreuz quer betriebsicher abgespannt werden. Diese Einrichtungen, die nun wirklich fast nichts kosten, aber ungemein praktisch sind, werden hiermit den Wettbewerbern zur Nachahmung ausdrücklich empfohlen.

Keil und Chassis

Früher waren Cargobull-Pritschenchassis dafür bekannt, dann sie sehr elastisch waren. So elastisch, dass die Portaltüren sich auf Dauer gegen die Drehstangenverschlüsse zur Wehr setzten, indem sie sich ihr Spiel zurechthämerten. Auf dem Keil stelle sich das neue Z-Längsträgerchassis von einer ganz anderen Seite: es ist ein – salopp gesagt – ganz harter Knochen. Der Tür-Zentriertest wurde bestanden.

Folkher Braun

Beschluss

Die Branche darf gespannt sein, wie der S.CS-Genios tutto completo ausgerüstet sein wird. In der zum Test präsentierten Version verliert er Punkte bei Lichtenanlage und Heckportal, und auch beim Stirnwand-Innenschutz dürfte Schmitz Cargobull nachbessern. Aber sonst? – Der Marktanteil derer aus Altenberge ist bestimmt kein Zufall.



ASPÖCK
SYSTEMS

**DON'T WAIT...
INNOVATE!**

www.aspoeck.com