



Schmitz Cargobull Curtainsider

Schmitz Cargobull S.CS Paper

# Paper und Coil

Von den Curtainsider-Modellen aus Altenberge wurde zuletzt vor drei Jahren eine Varios-Version im KFZ-Anzeiger beschrieben. Dieser Bericht handelt von S.CS Paper und S.CS Coil in der aktuellen Ausführung.

Zum Test-Termin Mitte Juli 2010 kämpfte sich Schmitz Cargobull gerade aus der Kurzarbeit heraus, und den Zulieferern ging es nicht anders. Im Sommer stellte sich daher die Frage, woher man Teile bekommt, wenn keiner da ist, der sie produziert. So fand ich an beiden Test-Trailern einen alten Bekannten wieder, der bei Schmitz Cargobull zugunsten der Zahnrad-Planenspanner schon abgeschafft war: das Schneckengetriebe. Sein Vorteil ist die komfortable Bedienung, jedoch reicht es sehr weit unter die Wickelwelle und ist an Rampen nicht selten stoßgefährdet. Sobald die

Zulieferer wieder auf Drehzahl sind, so die Planung vor einem halben Jahr, werden aber wieder die Hebel-Klinke-Zahnradspanner installiert. Diese Art Spanngetriebe verwendet Schmitz Cargobull seit Jahren beim Mega-Varios – in einer verschlankten Version – auch auf der Stirnwandseite. Das Verfahren hat auch einen bestimmten Vorteil: Die um die Stirnwand herumgezogenen Spannhebel vertragen sich nicht immer mit den seitlichen Luftleitblechen von Sattelzugmaschinen. Die lassen sich häufig entweder nur noch an einer Seite aufklappen, oder auf der gegenüberliegenden Seite sitzt

der Klappmechanismus fest. Dann schafft der Spannhebel statt 270 nur 90 Grad, und das ist zum Lösen der Seitenplane zu wenig. .

**Aufbau.** Trotz der Umstellung von Doppelgelenk- auf Einfach-Scharnier vor vier Jahren sind die Cargobull-Türflügel sehr leicht (1,3 daN außen, 0,8 innen) an den Türgriffen zu bedienen. Allerdings besitzen die Gegenhalter kein senkrecht Heranholvermögen. Wenn das Heckportal statt eines Rechtecks eine Raute bildet, weil der Trailer schief steht, kann man mit dieser Mechanik nichts zurechtspan-

nen. Es sei denn, man zurt sich das Portal zum Rechteck, wozu es von Schmitz Cargobull Hilfen gibt, dazu später. Die Türblätter ergeben im 270 Grad-Winkel (außen angelegt) einen Abstand zur Seitenplane von 10 cm, drei mehr als bei den Doppelscharnieren. Die Türdichtungen sind, wie bei Schmitz Cargobull Standard, in Nuten eingeklopft, es gibt keine Verlegenheits-Überstände, Hilfs-Schrauben oder Nieten, um die Teile in der Tür zu halten. Das erhöht die Chance, herausgezogene Dichtprofile auch wieder einfach hineindrücken zu können.

Zum Thema Plane und Planenverschlüsse muss man bei Schmitz Cargobull abwarten, wie sich die Meinungsbildung nach der IAA 2010 entwickelt, wenn die Tarpos-Gewebetechnik - mit erhöhter Materialfestigkeit - in der Serie eingeführt wird. Das dürfte Auswirkungen haben auf die Seitenwand-Ausstattung für den EN 12642-Test samt erforderlicher Rungen- und Einsteckbretter-Anzahl.



Exzenter-Zuspanneinheiten; Innenabstand Lochschiene

Die Test-Trailer sind in der Hinsicht noch konservativ mit Alu-V-Latten von 1,6 mm Wandstärke ausgestattet, wobei der S.CS Paper der Spedition Schäfer für das hintere vierte Segment auch 3-mm-Stahl-C-Profile besitzt.

Die konventionelle Seitenplane beim S.CS besitzt 18 Übertotpunkt-Spannmittel, die ausreichend leicht - über die obere Umlenkung - nachzuspannen sind,

und das Aufziehen der hinteren 3 m ist mit 4,8 bis 6,3 daN durchaus leichtgängig. Das Einhängen der Wickelwellen hat der Planenkonfektionär wirksam unterstützt, indem die Zugschlaufen mit 30 (vorn) und 50 mm (hinten) das Ausheben und Einsetzen sehr einfach machen und man so die Plane nicht diagonal zur Welle/zum Einhakprofil bewegen muss. Das Einsetzen der Welle hinten und des U-

Jetzt bestellen unter:

[www.autobahn-guide.com](http://www.autobahn-guide.com)

Die neue Ausgabe Links + Rechts der Autobahn.



nur € 9,95

- Über 4.500 ausgesuchte Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Gästehäuser, Ferienwohnungen, Tankstellen und Ausflugsziele in 22 Ländern
- Aktuelle Länder- und Reiseinformationen
- Übersichtliche Spezialkarten
- Orientierung ohne Ortskenntnisse
- Kompakt: Karten und alle Tipps sowie Informationen auf einer Kartenseite
- Praktisches Handschuhfach-Format

Links+Rechts  
der Autobahn  
Print · Online · Mobile

Technische Daten		
	S.CS Paper	S.CS Coil
<b>Gewichte</b>		
<b>Technisches Gesamtgewicht</b>	39.000 kg	39.000 kg
<b>Sattellast</b>	12.000 kg	15.000 kg
<b>Aggregatlast</b>	27.000 kg	27.000 kg
<b>Leergewicht</b>	7.282 kg	7.709 kg
<b>Abmessungen</b>		
<b>Länge i.L.</b>	13.620 mm	13.620 mm
<b>Breite i.L.</b>	2.480 mm	2.480 mm
<b>Durchladebreite (*)</b>	2.650 mm	2.880 mm
<b>Techn. Radstand</b>	7.700 mm	7.700 mm
<b>Aggregat</b>	1.310 + 1.310 mm	1.410 + 1.310 mm
<b>Halshöhe</b>	125 mm	125 mm
<b>Fahrgestell</b>		
	Längsträger Schweißkonstruktion, feuerverzinkt, Querträger feuerverzinkt, Verbindungstechnik Kannelurenschaftschraube, vier Jolda-Keillochschienen	Längsträger Schweißkonstruktion, grundiert und lackiert, Querträger feuerverzinkt, Verbindungstechnik Kannelurenschaftschraube, Coilwanne 7.200 mm
<b>Fahrwerk</b>		
<b>Luftfederaggregat</b>	SCB Rotos MRH	SCB Rotos MRH
<b>Achsen</b>	SCB Rotos ET 120	SCB ET 120
<b>Bremsscheiben</b>	430 mm	430 mm
<b>Besonderheit</b>	SCB-LSP Achsentlastung	Nachlauf-Lenkachse
<b>Aufbauten</b>	SCB-Curtainsider, Festigkeitsprüfung nach EN 12642 Code XL, 18 Übertotpunkt-Spanner je Seitenplane, vorne Einhak-Profile, am Heck Wickelwellen mit Schnecke-Zahnrad-Getriebe. Schiebedach TSE mit Drahtbügel-Aufstellern, Stirnwand- und Türpaneel aus Alu-Hohlprofilen. Türverriegelung je zwei innenliegende Drehstangen. Seitenbeplankung 1,6 mm Alu-Einsteckplatten und 3 mm C-Profile (Kundenorder S.CS paper), SCB-Rungen	
<b>Räder/Bereifung</b>	385/65 R 22.5	385/65 R 22.5
<b>Bremssystem</b>	Wabco TEBS E 1.5 mit PEM 4S/3M, Hub/Senk: Haldex mit RTR	Wabco TEBS E 1.5 mit PEM 4S/2M + 1M, Hub7Senk: Haldex mit RTR
<b>Lichtanlage</b>	24 Volt EG 76/756 Seitenmarkierung und Rücklicht in LED	
<b>Plus- und Minuspunkte</b>	(+) Verarbeitung (-) Gegenhalter Türverschlüsse (-) Schieberunge Handhabung	

(\*) Bezogen auf eine Aufbauhöhe von 4.245 mm, da Frankreich-Ausführung.

Profils vorn unter die Regenschutzgummileiste oben geht ohne Probleme.

Für das Aufstellen des Endlaufwagens des Schiebedachs sind rund 20 daN nötig, der Aufschub nach vorn erfolgt mit 13 bis 16 daN, und dort gibt es bei einer Paketlänge von 2,6 m auch eine vordere Ram-

pe-Keil-Verriegelung. Die einteilige Zugstange für das Verdeck ist 3.140 mm lang und reicht daher für das Aufstellen des Endlauf-Balkens. Der erste Dachquerriegel wird mit je zwei Ketten und Karabinerhaken mit dem vorderen Stirnwandprofil verbunden. Damit ist es im

Prinzip möglich, das Dachpaket auch von vorn nach hinten zu öffnen. Lobenswert ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass auch die Curtainsider mit EN-12642-XL-Prüfung ohne Draht- oder Gewebe-Aussteifungen im Schiebedach auskommen.

**Unterbau.** Sowohl die Papier- als auch die Coilwannen-Version von SCB bekommen klassische „Querträger“-Fahrgestelle. Wo bei klassisch nicht ganz richtig ist. Der Querträger-Abstand beträgt beim Standard-S.CS meistens 1.200 mm. Die Träger selbst werden zwischen den Hauptrahmen durch längs verlegte Profile ergänzt. Bei der Papier-Version bekommt man stattdessen mehr Querträger, weil die Keillochschielen des Joloda-Systems so besser unterstützt werden. Beim Coilwannen-Modell wird nach der gleichen Methode verfahren: Im Bereich der höchsten Belastung (Schwerpunktmittel) der Wanne sind die Querträger je Einbauposition sogar doppelt vorhanden, das heißt gegeneinander gedreht und dann durchgesteckt. Der Grund hierfür ist kundenspezifisch: Der Trailer ist ausgelegt für 45 t Zuggewicht.

Wie üblich bei Einbauten im Chassis ist die anschließende Holzwirtschaft nicht unbeträchtlich, 34 einzelne Platten sind zu verschrauben. Bei der Coilausführung kommen noch die Auf- und Einlegeplatten für die Wanne hinzu. Der Test-Trailer besaß zudem die Besonderheit zusätzlicher Plywood-Tafeln an den Schenkeln der Wanne. Die Coilstützen sind eine Cargobull-Spezialausführung. In die Außenrahmen passen Rungen des Querschnitts 70 x 70 mm. Das Standardmaß 80 x 80 mm, das in der Wanne vorgesehen ist, erfordert somit Steckungen, die einseitig auf 70 mm Außenkante eingezogen sind.

**Fahrwerke.** Schmitz-Cargobull-Trailer besitzen bekanntlich das hauseigene



**S.CS Coil für Frankreich**

Fahrwerk, von Achsbock und Federlenker bis hin zur Achse. Von dem Prinzip wird abgewichen, wenn erstens der Kunde eine andere Achse wünscht oder zweitens die Achsbauweise im Rotos-Baukasten nicht zu haben ist. Im Falle des S.CS Coil erhielt das Fahrwerk SAF-Achsen, weil eine Nachlauf-Lenkachse verlangt wurde. Dazu kommt eine zweifache Ansteuerung der Achssperre einmal manuell, zum anderen wie üblich mit dem Abzweig vom Rückfahrscheinwerfer. Überhaupt ist die Aggregat-Auslegung eine Spezialität. Der Radstand beträgt 1.410 plus 1.310 mm, und man sucht automatisch die Kombiverkehr-Ausrüstung. Der 3 x 9-t-

Auslegung entspricht die erhöhte Sattelast von 15 t. Beim Bremssystem hat der S.CS Paper die aufwändigere Ausstattung. Die EBS-Konfiguration ist 4S/3M mit Cargobull-LSP-Regelung für die Entlastung der Luftfederung der dritten Achse bei Kurvenfahrten unter 30 km/h. Weil diese Achse im Falle der Entlastung nicht die Bremskräfte der vorderen Kollegen übertragen kann, wird sie separat mit einem eigenen EBS-Relaisventil geregelt.

Dass bei Schmitz Cargobull sehr große Rohrbögen verlegt werden, liegt wohl daran, dass sie zwei verschiedene Modulatoren einbauen, Knorr G2 und Wabco

## System Trailers

Wir liefern Fahrgestelle (Anhänger + Sattel) exakt für Ihren Aufbau vorbereitet, z.B. **Systeme für den Wechselverkehr**

### Verkauf nur an Fahrzeugbauer

Daher können wir uns auf Ihre Wünsche besonders gut einstellen und Sie haben durch uns keine Konkurrenz bei Ihrem Kunden! Modernste Fertigung: 65.000 m<sup>2</sup> Areal, 10.500 m<sup>2</sup> Hallenfläche, Schweißroboter, neue Montagelinie uvm.!

System Trailers Fahrzeugbau GmbH · Otto-Hahn-Str. 1 · 49767 Twist  
Telefon 0 59 36/93 40-0, Telefax 93 40-65, E-Mail: info@systemtrailers.de

[www.System-Trailers.com](http://www.System-Trailers.com)



**Wanne verstärkt für kleinere Querschnitte; Frankreich-spezifisch: verlängerte Puffer**

E-aktuell. Letzterer wird mit dem pneumatischen Erweiterungsmodul PEM verbaut, zahlreiche Kupplungen stehen quer im Trailer, ersterer verlangt sie längs.

**Ladungssicherung.** Die Pritschen erhalten nach wie vor die DIN 75410 Teil1/EN 12640-Zurringe in den Außenrahmen, durchgesteckte U-Bügel der 2.000-daN-Klasse. Man kann davon gern auch mehr als 13 je Seite bekommen, empfehlenswert bei häufigen Direktzurrungen. Der Querabstand der Ringe beträgt 2.420 mm. Für die Niederzurrung gibt es als Standardausrüstung den gelochten Außenrahmen. Die Langlöcher bieten eine Öffnung von 34 x 24 mm, und der Längsabstand je Bohrung ist 44 mm. Damit kann man sogar Gurte mit unseren beliebten Klauenhaken einsetzen, denn die haben einen Innenabstand von 50 mm – am Cargobull kann man seine Altbestände noch einsetzen. Die 5-t-Ringe der Coilausführung sind auch durchgesteckt und verschraubt. SCB hat sich vom TÜV Nord einige Kriterien testieren lassen: Die Coilmulde ist auf eine Belastbarkeit von 30.000 daN im resultierenden Lastschwerpunkt ausgelegt, die Steckungen besitzen in Taschenhöhe eine Sicherungskraft von 8.000 daN, die Biegekraft in 1.000 mm freier Rungenhöhe beträgt 1.400 daN, die Einlegeböden vertragen 5.460 daN Staplerachslast nach EN 283,



und die Bodensegmente können als Distanzhalter zwischen den Coilladungen verwendet werden, denn sie widerstehen Schubkräften von 30.000 daN.

Die S.CS werden auf Wunsch mit leichten 500 daN-Gurten mit Klemmschlössern ausgerüstet, drei Paare sind vorgesehen. Mit denen kann man bei Leerfahrten die Schieberungen mit den gegenüberliegenden Zurringen verbinden und so seitliche Aufbaubewegungen minimieren – eine wirksame Klapper- und Schüttelbremse. Nur: Die Öse hätte ich gern auch an den Ecksäulen hinten, wenn man mit offenen Türen fahren muss.

**Befund.** Vor gut zehn Jahren erfand Schmitz Cargobull die Formel „Wachstum durch Verzicht“. Die Baureihen wurden so weit verschlankt, dass sich in der Produktion der wenigen, aber gängigen Mo-

delle eine immer höhere Produktivität einstellte. Durch die Erfahrungen mit dieser Herstellungstechnik entwickeln sich aber auf Dauer immer mehr Möglichkeiten, auch Spezialitäten herzustellen. Heute müsste die Formel vermutlich heißen: „Wachstum durch Varianten.“ In der Fahrzeugtechnik stehen bei SCB seit der IAA 2010 für die Curtainsider die optimierte Plane Tarpos, die Achse mit dem ovalen Achsrohr und dem Gusslenker Rotos+, die 370er Bremsscheibe, die Light-Versionen mit dem Einsatz gebolzter Aluquerträger sowie die Teil- oder Ganz-LED-Rückleuchtenbestückung auf dem Programm. Jedenfalls ist man beim S.CS technisch auf der sicheren Seite, spricht ohne Bastelecken und ähnliche Überraschungen. Die Schuld für den entfeinerten Verschluss-Gegenhalter drücken wir hier irgendeinem Controller in Altenberge aufs betriebswirtschaftliche Auge. Logisch: Beim Transporteur auf dem Hof ist das Teil immer unter der geschlossenen Plane. Die gute Nachricht: Beim Trailer-Test werden jetzt immer Brems- und Luftfederungsdruck abgegriffen. Ergebnis: Die zwei SCB-Trailer sind druckseitig in Ordnung, es fand kein Luftverlust statt.

**Nachtrag.** Der S.CS Coil für Frankreich besitzt eine Einrichtung, die war bis vor 15 Jahren bei den Cargobulls Standard, nämlich die zwei Gummipuffer auf dem Leuchenträger, links und rechts vom „Schmitz“-Namenszug. Dann wurde das Pufferteil zurückgebaut, für Frankreich baut Schmitz Cargobull diese alte Anordnung bis heute. Grund: Die Chauffeure in Frankreich sind Heck-Portaltüren am Trailer und die auf die Längsträger geschraubten Puffer gewohnt. Zum Laden fahren sie nach dem Öffnen der Türen mit den Puffern gegen die Überfahrflipse der Rampe. Von dem Krach wird jeder Staplerfahrer wach und weiß: Da ist einer. Das Teil braucht man aber auch sonst, weil Rampen und Heckabschlüsse von Trailern bis dato nicht aufeinander abgestimmt sind.

FOLKHER BRAUN

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

# CLICK: NEUAUFLAGE 2011

## 2 TRÜMPFE FÜR SIE

**Heft** 45.000 Exemplare  
**Internet** 20.000  
Page Impressions monatlich

**Annahmeschluss:  
14. Januar 2011**

# CLICK

TRUCK · BUS · BAU · WORKSHOP

2011

Die besten  
Internet-Adressen  
rund ums  
Nutzfahrzeug



**KFZ**  
anzuger  
**BUS**  
fahrt  
**MOT**  
B · A · U  
**WZ**  
Werkstatt

[www.click-a-truck.com](http://www.click-a-truck.com)

[www.click-a-bus.com](http://www.click-a-bus.com)

[www.click-bau.com](http://www.click-bau.com)

[www.click-a-workshop.com](http://www.click-a-workshop.com)

[www.click-a-workshop.com](http://www.click-a-workshop.com)

[www.click-bau.com](http://www.click-bau.com)

ÜBER 350 RUBRIKEN VON A BIS Z



[www.click-a-truck.com](http://www.click-a-truck.com)

11. AUFLAGE - NEUERSCHEINUNG FEBRUAR 2011