



Ein echtes Allround-Talent:
der S.CS Universal

Universelles Konzept

Einfache Ladevorgänge, schnelle Ladungssicherung, ein stabiler Aufbau mit solidem Stirnwand-Rammschutz und verstärkten Eckstützen machen den S.CS Universal zum Alleskönner für das General-Cargo-Geschäft. Wir haben die „Allzweckwaffe“ aus Altenberge getestet – in Teil 5 des Top-Trailer-Test 2018.

Hohe Aufbaufestigkeit mit neuen Eckstützen aus verzinktem Stahl, stabile Aluminium-Stirnwand samt Stahlaufgabe als Stapler-Rammschutz, durchgehende Zurrlochung im Außenrahmen – optional mit zeitsparendem, flexiblem Ladungssicherungs-System –, feuerverzinktes gebolztes Chassis, innovatives Rotos-Achsaggregat inklusive 1.000.000 km Gewährleistung: Mit dem S.CS Universal von Schmitz Cargobull trat ein echtes „Schwergewicht“ der General-Cargo-Branche zum Top-Trailer-Test 2018 an – mit einem Leergewicht von rund 6.330 kg allerdings ein ziemlich leichtes „Schwergewicht“.

Bereits bei den beiden letzten Trailer-Tests in den Jahren 2014 und 2016 konnte der 3-achsige Curtainsider aus Altenberge das Test-Team vor allem mit einem intelligenten und durchdachten Fahrzeugkonzept überzeugen. Bei 28

Prüfpunkten lag der Cargobull vor zwei Jahren in der „Mega“-Ausgabe ganze 17 Mal im Plus. Das schaffte kein anderer der Konkurrenz-Auflieger in der damaligen Testserie.

Entsprechend hoch waren die Erwartungen im Vorfeld des diesjährigen Trailers-Tests – und entsprechend kritisch das Test-Team und die Teilnehmer aus der Trailer-Industrie. Doch bereits ein erster prüfender Blick auf den 18-Stunden-Curtainsider aus Altenberge (18 Stunden heißt hier, dass das Fahrzeug innerhalb von 18 Stunden gefertigt wird) ließ es vermuten: Auch mit dem S.CS Universal der Modellgeneration 2018 hat Schmitz Cargobull ein solides Fahrzeug ohne größere Mängel ins Test-Rennen geschickt.

Heckportal

Dieser erste positive Eindruck verfestigte sich schnell – unmittelbar beim ersten

Prüfpunkt unseres Testprotokolls: der Überprüfung des Heckportals. Die Alu-Hohlprofil-Türen des Cargobull sind mit Verschlusstechnik der italienischen Innovationsschmiede Pastore & Lombardi ausgestattet. Heißt: Die Langhebel-Griffe besitzen Spannkrallen, die in gegossene Gegenhalter greifen. Damit können sie die Türflügel waagrecht und senkrecht zentrieren.

Beim rechten Innenverschluss benötigten wir nur knapp 1,6 DaN zum Öffnen der Türe. Das erlaubt fast eine Ein-Hand-Bedienung. Beim Entriegeln des rechten Außenverschlusses klemmte der Mechanismus allerdings ein wenig. Dennoch kamen wir nicht über einen Messwert von 15 DaN hinaus. Trotz der festgestellten Einschränkung immer noch ein akzeptables Ergebnis. Zudem handelt es sich bei den Fahrzeugen um werksfrische Trailer – da hakt es schon einmal

hier und da bei der ersten Benutzung. Die Türflügel drehen vor das Heckportal. Trotz viermal Ein-Gelenk-Scharnier liegen sie schlank mit 12 cm Abstand an der Seite. Die Verarbeitung ist ohne Tadel, das gilt auch für die Türdichtungen, die sauber eingezogen und verschraubt sind. Und die Scharnierböcke sind vorbildlich in den Ecksäulen eingehaust.

Den Heckabschluss des S.CS bilden fünf verstärkte Vollgummi-Puffer. Sie ermöglichen ein sicheres und schadenfreies Andocken an die Rampe.

Ein ebenfalls vorbildliches Element am Heck: eine Schlaufe, die den sicheren Aufstieg auf die Ladefläche ermöglicht.

Seitenplane

Einen weiteren Pluspunkt erhielt der SCB-Trailer für seine Seitenplane. Denn der Aufzug von hinten bis zur dritten Runge ist mit rund 5 DaN extrem leicht. Der waagerechte Planenspanner hinten ist ein Thiriet-Zurrgetriebe.

Eine Besonderheit ist hier das Wickelwellen-Hebe- und Zugverfahren. 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. Die Schlaufe sitzt direkt auf der Welle, die Gurte dienen nur dem waagerechten Verschieb. Von Nachteil ist, dass die hinteren Zurrgetriebe nicht durch die



Sichere Sache: hohe Winkelbeweglichkeit dank intelligenter Zurrpunkte



Groß, größer, U-Bügel: hier passen auch Kettenhaken der RUD-Größe 73 durch

Ecksäulen geschützt sind und die Plane die Getriebe nicht überdeckt.

Der Einbau der Spannweite am Obergurt ist extrem einfach.

Dachplane

Zum Top-Trailer-Test 2018 trat der Curtainsider aus Altenberge mit der neuesten Generation des Safety-Roof an. Der Vorteil: Das verstärkte Planengewebe in der Dachplane sorgt für weniger Auslenkung des Daches und verbessert die Aufbaufestigkeit. Es sind keine zusätzlichen Verstärkungen wie Gurte, Drahtseile und Diagonalstreben im Verdeck notwendig. Die Aufbaufestigkeit der Dach- und Seitenplane ist nach DIN EN 12642 Code XL zertifiziert und erfüllt die Anforderungen der VDI-Richtlinie für den Getränke-transport und die der Daimler-Richtlinie 9.5 für den Transport von Ladegut auf Ladungsträgern.

Der verstärkte UV-beständige Planenrand wird in Schwarz geliefert. Das schützt einerseits vor den Folgeschäden der direkten Sonneneinstrahlung, andererseits bietet es eine optisch verbesserte Ansicht, da die Farbanpassung an die

PALFINGER

IAA 2018
Sep. 20 – 27
Hannover

Besuchen Sie uns:

P Freigelände
K58

PALFINGER
AUF DER IAA
HANNOVER

PALFINGER.DE



Nützlich: der Haltegriff am Trailer-Heck. Er erleichtert den Aufstieg auf die Ladefläche.

Gummidichtung gegeben ist. Hergestellt wird das S.CS-Dachplanensystem von der 100-prozentigen SCB-Tochter Trailer-Systems-Engineering (TSE). Für die hochstabile Planenkonstruktion verwendet TSE einen innovativen Verbundwerkstoff mit einer schräg gewebten Aramidstruktur, der mit dem LKW-Dach verschweißt wird. Der stammt wiederum aus Belgien vom Hersteller Sioen Coating und nennt sich Carapax.

Das SCB-TSE-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 Aufzugkräfte – eigentlich. Denn beim ersten Öffnen des Verdecks ergab sich ein Messwert von rund 30 DaN. Die Ursache war aber schnell gefunden: Das TSE-Cargobull-Dach war voller Regenwasser. Nach Entfernen des Wassers ließ sich das Dach mit etwa 20 DaN etwas leichtgängiger öffnen. Trotzdem immer noch ein vergleichsweise hoher Wert (bei den anderen Herstellern ging das Öffnen leichter von der Hand), sollte aber für den Durchschnittsfahrer kein Problem darstellen.



Effizienter Rammschutz: Gummipuffer am Heck

Einen weiteren Minuspunkt erhielt die Zugstange. Diese ist beim S.CS zwar innen an der Portaltür angebracht (und somit vor Diebstahl geschützt), war allerdings nicht teleskopierbar. Das führte dazu, dass uns nur eine Länge von 246 cm zur Verfügung stand. Gerade für einen kleineren Fahrer könnte das Öffnen des Endlaufbalkens damit durchaus problematisch werden. Hier könnten die Fahrzeugbauer aus Altenberge dem Trailer eine längere Variante spendieren.

Dafür war der Kraftaufwand, den das Test-Team zum Lösen des Endlaufbalkens benötigte, extrem gering. Der lag bei nur 13 DaN. Ein gutes Ergebnis.



Aufbau und Chassis

Der Trailer-Hersteller aus Altenberge setzt bei seinem S.CS Universal traditionell auf ein gebolztes, feuerverzinktes Fahrgestell. Dass man im Münsterland auf diese Technik vertraut, zeigt der Umstand, dass Schmitz Cargobull zehn Jahre Gewährleistung gegen Durchrosten auf alle feuerverzinkten Teile gibt.

Das modulare Chassis aus der neuen Genios-Generation basiert auf einem Langträgerkonzept, welches über ein rolliertes Profil verfügt. Mit der speziellen Umformung durch Walz-Profilierung geht SCB eigene Wege in der Trailer-Branche und verzichtet auf die bisher üblichen Schweißnähte im Langträgerprofil.

Die wichtigsten Vorteile für den Anwender sind laut Hersteller eine erhöhte Streckenlast für mehr Flexibilität bei Sondertransporten, eine höhere Zuverlässigkeit durch den Verzicht von Schweißnähten, außerdem eine höhere Stabilität durch ein gebolztes Verstärkungssegment im Kröpfungssegment. Durch seine modulare Bauweise bietet das neue Chassis eine Vielzahl von Varianten von Aufbauteilen bis hin zu unterschiedlichen Rad- und Achsabständen. Im Reparaturfall ermöglicht es einen einfachen Komponentenwechsel.

Ebenfalls aus der Genios-Generation stammt das neue Rotos-Laufwerk inklusive Weiterentwicklung des MRH3-Luftfedersystems. Ein zusätzlicher Bumper auf der Bridenplatte schützt die Achsanbindung vor Beschädigungen. Die verstärk-



Robust, leicht, sicher: das innovative Fahrzeugheck hinterließ beim Test-Team einen tadellosen Eindruck

ten Federbriden und die zusätzlichen Achsunterschalen erhöhen die Zuverlässigkeit der Achse und verfügen über eine wartungsfreie Achsanbindung auch im Heavy-Duty-Verkehr.



„Gutes Handling“: die Türöffner im Test

Die Aluminium-Stirnwand des Aufbaus verfügt über ein neues Design für die Stahl-Eckrungen. Diese rollierte Ausführung – ein Kennzeichen der neuen Genios-Fahrzeuggeneration – erhöht die

Stabilität, die Festigkeit und Lebensdauer. Das optimierte Stirnwanddesign wurde zuvor durch den Lebensdauer-Test im hauseigenen Testcenter (Cargobull Validation Center) auf „Herz und Nieren“ ge-

TSE TRAILER SYSTEM ENGINEERING

**UNSERE KOMPONENTEN, BAUGRUPPEN UND VERDECKE
ERMÖGLICHEN KUNDENSPEZIFISCHE ANPASSUNGEN.**

MODULARE ZUSAMMENSTELLUNG ZERTIFIZierter BAUSÄTZE – LEICHT, STABIL, VARIABEL.



**TSE TRAILER SYSTEM ENGINEERING GMBH & CO. KG | BEI DER MÜHLE 4 | D-72365 RATSHAUSEN
TELEFON: +49 7427 9233-0 | TELEFAX: +49 7427 9233-75 | INFO@TSE-TRAILERSYSTEMS.DE**

WWW.TSE-TRAILERSYSTEMS.DE



Messen, ziehen, drücken: die Abstände stimmen, das Öffnen und Schließen von Planen und Türen auch

testet. Durch die integrierten Zurrpunkte nach DIN EN 12640 ist dort eine einfache Ladungssicherung möglich.

Erwähnenswert ist an dieser Stelle noch – auch wenn dies kein Teil unserer Ausschreibung war – der umfangreiche S.CS-Produktbaukasten. Daraus können Transportunternehmen zahlreiche Ausstattungsoptionen für einen individuellen

Trailer-Aufbau wählen. Dazu gehören unter anderem eine unterfaltbare Ladebordwand für ein schnelles Entladen auch ohne Rampe und Stapler, Palettenkasten oder eine Halterung für Mitnahmestapler.

Boden

Während der Wechsel auf die neue Genios-Fahrzeuggeneration fast abgeschlos-

sen ist, setzt SCB beim Trailer-Boden in seiner Standard-Serienausführung derzeit noch auf das alte Prinzip der Verschraubung. Wer jetzt einen geklebten Boden haben möchte, muss ihn – Stand heute – als Option bestellen. Nach abgeschlossener Umstellung auf die neue Fahrzeug-Generation soll der geklebte Boden dann auch direkt ab Werk kommen.

Die Versiegelung des Plywood-Boden ist vorbildlich. Sie ist zum Rand hin sowie zwischen den Platten vollständig vorhanden. Die Platzierung der Schrauben ist weitgehend regelmäßig bei den Querfugen, längs orientieren sie sich an den jeweiligen Platzierungen der Querträger.

Im Test entdeckten wir einige Stellen, an denen die Phenolharz-Deckschicht von der Verschraubung geöffnet wurde – allerdings nur geringfügig. Das sollte im Praxisalltag keine Probleme bereiten.

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. Gut gelöst: Der komplette Leitungsstrang geht durch ein Kunststoffrohr Richtung Sattelhals und von dort aus am Längsträger zur Bodenabstützung zum Heck hin. Unterm Trailer halten zahlreich verbaute Kabelbinder alles dort, wo es hingehört. Sprich: Die Verkabelung unter dem Fahrzeug ist tadellos.

Einen zweiten Verteiler fanden wir am Heck nicht, die Lichtanlage aus dem Hause Aspöck kuppelt dort direkt. Die Leuchtenzeile ist vom Typ Voll-Glühbirne. Den Lichttest hat der S.CS bestanden.

Bremsanlage

Die Bremsanlage stammt von Wabco. Als EBS-Modulator verbaut SCB das Tebs-E 2S/2M mit RSS und 24-N-Stopplichtversorgung. Auch an Bord: eine automatische Liftachssteuerung, Drehschalter zur manuellen Bedienung, die Rampenanfahrhilfe Tailguard-Light, ein pneumatisches Luftfederventil und ein Hub-Senkventil mit RTR. Die Stellventile befinden sich links hinter dem Achsaggregat.

Unter dem Trailer befeuern zwei Luftvorrats-Kessel mit jeweils 80 l die Brems-



Prüfung bestanden: der sauber verarbeitete Plywood-Boden des S.CS, die Verschraubung ist ohne Mängel



anlage. Das reicht aus, um das System ordnungsgemäß zu betreiben. Bei den Luftfederbälgen haben wir einen Querschnitt von 300 mm gemessen. Das Park-Rangierventil ist hinter dem Aggregat angeordnet.

Genau wie die Leitungsverlegung der Lichtanlage ist auch die Verlegung der Druckluft vorbildlich. Oder, um Folkher Braun zu zitieren: „ein Traum“. Sie verläuft bis zur Kröpfung komplett geschützt im Plastikrohr. Knickpunkte oder gefährliche Kanten gibt es nicht. Ebenso kein Spiel, alle 15 cm fixieren Kabelbinder die Leitungen an den Rahmen.

Auch die Leistungsverlegung der ABS-Sensorik blieb im Test frei von Beanstandungen.

Ladungssicherung

Ab der ersten Runge besitzt der Außenrahmen Zurrlöcher der Dimension 33,8x23,8 mm im 10-cm-Abstand. Mit Rücksicht auf die eingeschraubten/gebolzten Querträger ist das Raster nicht regelmäßig. Insgesamt zählten wir 126 Zurrpunkte an den Außenseiten unseres S.CS-Trailers. Die Winkelbeweglichkeit lag im Test bei rund 90 Grad je Seite.

Mit der Genios-Generation hat auch ein neuer Zurring Einzug gehalten: ein U-Bügel, der durch die Zurrlöcher von außen durchgesteckt und von innen hinter einem Verbindungssteg geschraubt wird. In Ruheposition fällt der Bügel nach innen. Herausgezogen steht er über der Palettenanschlagleiste und erfüllt alle Zurrwinkel nach EN. Hier passen sowohl einfache Drahhaken als auch gegossene Kettenhaken bis zur RUD-Größe 73 durch.

Hervorzuheben sind auch die Verankerungspunkte oben in den Ecksäulen: An allen vier Ecken gibt es an den Schiebepunkten zur Arretierung der Dachpla-

ne Ösen für Spitzhaken. Damit kann die Stirnwand diagonal längs und das Heckportal über Kreuz quer betriebssicher abgespannt werden.

Einen tadellosen Eindruck hinterließ zudem die SCB-Schieberunge. Wie schon in den Trailer-Tests vor vier und vor zwei Jahren bewundert, funktioniert diese sehr leichtgängig. Bei der Überprüfung der Hebel-Öffnungskraft ergab sich ein Wert von etwa 0,1 DaN (ohne Last). Oder

anders formuliert: Das Öffnen ist „kinderleicht“. Und auch das Handling der sehr leichten und sehr dünnen Einstecklatten könnte wohl kaum einfacher von der Hand gehen. Fazit: Dies minimiert das Verletzungsrisiko durch herabfallende oder fehlerhaft gehandhabte Latten deutlich.

Die Verschlussmechanik der Rungen ist vollständig geschweißt, die Gegenhalter sind mit je zwei Vielzahn-schrauben befestigt. Hier ließen sich keinerlei Mängel erkennen. Die feinsäuberliche Verarbeitung lässt kein Eindringen von Schmutz in die sensible Rungenmechanik zu.

Fazit

Mit dem S.CS Universal hat Schmitz Cargobull ein überaus solides Allzweck-Fahrzeug für unterschiedlichste Transportaufgaben realisiert. Dabei ist der Grad an Innovationskraft sehr hoch. Das zeigen vor allem die vielen nützlichen Upgrades der neuen Genios-Fahrzeuggeneration,

Schnell einen neuen Lkw finanzieren zur Erweiterung Ihrer Flotte?

WIR MACHEN DAS KLAR!



Matthias Henß
Verkaufsleiter
bei UTA Truck Lease GmbH

Wir stellen Ihnen auch auf der Messe Ihren persönlichen Finanzierungs-Experten zur Seite.



UTA Truck Lease
PERSÖNLICH · UNABHÄNGIG · SCHNELL

www.uta-truck-lease.de

IAA
Halle 27 · Stand E28
Terminvereinbarung:
Telefon 06102 - 88 26 422
iaa@uta-truck-lease.de

KFZ16_S018_024.indd 23

23

09.08.18 13:10



Teil 5 · Schmitz Cargobull S.CS Universal

die nun in den Universal-Auflieger Einzugs gehalten haben. Hervorzuheben sind hier besonders der moderne und robuste Rahmen, das weiterentwickelte Rotos-Laufwerk, Safety-Roof oder unterschiedliche Neuerungen im Bereich des Aufbaus.

Wie in den beiden Trailer-Tests der Jahre 2014 und 2016 konnte der Curtain-sider aus Altenberge auch dieses Mal wieder in zahlreichen Bereichen überzeugen. Größere Mängel wurden hingegen nicht festgestellt. Zu den wenigen Kritikpunkten, die während der Überprüfung erkannt wurden, gehörten das Klemmen des rechten Türaußenverschlusses sowie einige Stellen am Boden, an denen die Phenolharz-Deckschicht durch die Verschraubung geringfügig beschädigt wurde. Auch die Zugstange könnte mit ihren kurzen 2,46 m ruhig etwas länger ausfallen.

Dafür konnte der S.CS in allen wesentlichen Prüfbereichen deutlich punkten. Ob das Öffnen von Dach- oder Seitenpläne, der Rungen oder Tür-Verschlüsse: Der Universal lieferte durchweg gute bis hervorragende Ergebnisse. Im Bereich der Leitungsverlegung von Strom und Druckluft ging der Trailer gar als bestes Fahrzeug des Gesamtfeldes hervor. Das



Pluspunkt: Die Wickelwelle des S.CS verfügt über eine Zugschleife. Das erleichtert das Aus- und Einsetzen der Welle erheblich. Das Thiriet-Zurrgetriebe läuft tadellos.

Urteil des Tester: Besser kann man das wohl kaum umsetzen.

Bereits als Serien-Fahrzeug wird dem Transportunternehmer einiges geboten. Doch ein Blick auf die Optionen-Liste

zeigt: den (Transport-)Möglichkeiten sind kaum Grenzen gesetzt. Der S.CS ist eben traditionell eine echtes Allround-Talent. Und wird es auch künftig wohl bleiben.

Philipp Bönders

Technische Daten: Schmitz Cargobull S.CS Universal

Achsen.....3 x 9.000 kg
 Achsabstand1.310/1.310 mm
 Radstand 7.700 mm
 Bereifung385/65 R 22.5“
 Sattellast..... 12.000/15.000 kg
 Aggregatlast.....24.000/27.000 kg
 Gesamtgewicht 36.000/39.000 kg
 Leergewicht..... 6.330 kg
 Nutzlast 32.670 kg
 Gesamtbreite2.550 mm
 Aufbauhöhe i.L.....13.620 mm
 Aufbaubreite i.L.2.480 mm
 Sattelkupplungshöhe1.150 mm
 (Werksangaben)

Aufbau

Zertifikat DIN EN 12642 Code XL. Optional: Daimler-RL 9.5 und VDI 2700, Blatt 12 für den Getränketransport

Chassis

Gebolztes Chassis, verzinktes Fahrgestell. 10 Jahre Gewährleistung gegen Durchrostern auf feuerverzinkte Teile.

Achsaggregat

Rotos-Fahrwerk mit SCB-9-t-Achse, 430 mm Scheibenbremse, MRH Luftfederung mit Auto-Reset Funktion.

Bremse

EBS 2S/2M mit RSP (Roll Stability Program).

Heckwandtüren

Die innenliegenden Drehverschlüsse sind gegen Beschädigung geschützt. Monogelenkscharniere sorgen für präzise Türführung.

Stirnwand

Stirnwand mit Alu-Eckstützen im Laderaum mit einem Rammschutz aus Holz oder Stahl versehen.

Dach

Schmitz Cargobull Safety Roof, Lift- und Schiebedach für Stapler- und Kranbeladung.

Ladungssicherung

Flexibles Ladungssicherungs-system, geprüft nach DIN EN 12642 Code XL.

Ausstattung

2 Reihen Alu-Aufsatzlatten und 2 Reihen Holzlatten, Werkzeugkasten und Ersatzrad möglich. Optional: TIR-Ausstattung für grenzüberschreitende Zollverschluss-verkehr.

PEMA

Besuchen Sie
uns auf der IAA
Halle 27, Stand 01
20. - 27. SEPT.



Your way to mobility
ZEITGEMÄSS UND FLEXIBEL!

ENTDECKEN SIE DIE PEMA MOBILITY WORLD

PEMA Rent

Truck und Trailer
beim Experten
mieten

PEMA Workshop

Unser europaweites
Werkstattnetz hält
Sie mobil

PEMA Used

Topgepflegte
Gebrauchtfahrzeuge
für Sie

PEMA Services

Unterstützung
im täglichen
Transportgeschäft