



# Der Komplette

Vor zwei Jahren beim TTI war der Cargobull-Curtainsider noch nicht komplett mit allen Komponenten der Genios-Baureihe ausgestattet. Der Megatrailer im Test ist es. Das macht sich bemerkbar.

**B**emerkbar“ ist noch harmlos ausgedrückt. Die Fachkollegen aus Belgien und den Niederlanden, onze westerboeren, machen ja immer eine Gut-mittel-weniger-gut-Liste. Bei 28 Prüfpunkten liegt der Cargobull 17 Mal im Plus. Das schaffte bisher keiner der bisher geprüften 13 Auflieger in dieser Testserie. Das lässt sich aber begründen: Es gibt am Mega-Genios gerade mal zwei Dinge, die vom Testteam als weniger gut eingeschätzt wurden. Ansonsten funktioniert einfach alles und häufig besser als bei den Wettbewerbern.

## Hecktüren

Die Alu-Hohlprofil-Türen des Cargobull sind mit Verschlusstechnik von Pastore&Lombardi ausgestattet. Das heißt: Die Langhebel-Griffe besitzen Spannkralen, die in gegossene Gegenhalter greifen. Damit können sie die Türflügel waagrecht und senkrecht zentrieren. Das ist sinnvoll, weil SCB beim Megatrailer vor zehn

Jahren die Vierfach-Bolzenleiste im Endlaufwagen erfunden hat, um verschiedene Dachhöhen zu verschließen. Für Nachbau-Interessierte: DE 202006008675 U1. Aktuell hat der SCB-Mega fünf Reihen oben entsprechend der erweiterten Verstellmöglichkeiten.

Da der Gebrauchsmusterschutz im vergangenen Jahr abgelaufen ist, gibt es jetzt diese Technik auch von anderen Herstellern. Jedenfalls öffnet man die Tür rechts mit unter 8 DaN und auf der Entsperrtaste mit einem, und beim Schließen von links her kommt man höchstens auf 14. Anders gesagt: fast eine Ein-Hand-Bedienung. Die Türflügel drehen vor das Heckportal. Trotz viermal Ein-Gelenk-Scharnier liegen sie schlank mit 11 cm Abstand (14 mit Bügel) an der Seite. Die Verarbeitung ist ohne Tadel, das gilt auch für die Türdichtungen. Und die Scharnierböcke sind endlich in den Ecksäulen eingehaust.

## Seitenplane

Entsprechend der Daimler-DL-9.5-Vorgabe besitzt der Mega flächige Planenhaken und Hebelspanner mit Sperre. Die Gurtspanner sind geschraubt. Hersteller, die selbst Full-Service-





Kandidat Nummer fünf:  
Schmitz Cargobull

Leasing anbieten, kennen die unterschiedlichen Austauschzeiten von Schrauben und Huck-Bolts. Die Wickelwellen vorne und hinten lassen sich problemlos aus- und einbauen. Zwei kleine Kritikpunkte gibt es am hinteren waagerechten Planengetriebe: Es wird von der Ecksäule nicht geschützt, und die Plane schützt das Getriebe nicht gegen Verschmutzung. SCB ist ja der Erfinder der Hebeschlaufen an den Wickelwellen. Deswegen gibt es keine Abstände der Schlaufen von den Wickelwellen, wie das früher der Fall war und zur Verzwängung der Plane gegen die Wellen führte.

Das „Aha“-Erlebnis an der SCB-Seitenplane sind die Aufzugkräfte. Die liegen im hinteren Viertel von Heckportal bis zur dritten Runge gerade mal bei 4 DaN. Und weiter nach vorne, was wir neben dem Prüfprotokoll gemessen haben, wird es auch nicht viel schwerer. Des Rätsels Lösung ist die Tochtergesellschaft von Schmitz Gotha, Trailer-Systems-Engineering, welche das Schiebedach samt Obergurte für SCB liefert. Die hat sich die Kontur der Gurte und die Laufwagen offenbar mal genauer angesehen und beide dann optimiert. Derzeit kann nur eine Seitenplanen-Rollenwagenkonstrukti-



Aufgemacht



Einstecklatten-Bergevorrichtung an der Schiebedach-Stange



SCB-Spezial: Zusatz-Zurringe im Außenrahmen



Das „Aha“-Erlebnis an der SCB-Seitenplane sind die Aufzugkräfte. Die liegen im hinteren Viertel von Heckportal bis zur dritten Runge gerade mal bei 4 DaN.

on annähernd mithalten. Das ist die, welche im nächsten Test vorgestellt wird.

## Dachplane

Das TSE-System für Curtainsider ist seit über zehn Jahren eines mit Drahtspangen-Aufstellern und einem Schiebestück, das sich beim Aufziehen auf eine Seite zurückstellt. Deswegen ist die Aufstellhöhe mit 28 cm recht gering. Weil es deswegen mechanisch einige Reibungen gibt, ist die Aufstellkraft mit 25 daN nur mittelprächtig, aber nicht schlechter als die Voll-Kunststoffscharnier-Fraktion.

Beim Aufstellen des Endlaufwagens hatte das Testteam nach vier nur bedingt funktionsfähigen Kandidaten schon die Werkzeugkiste vorsorglich ausgepackt. Mit 35 DaN geht der Endlaufwagen der Cargobulls nicht gerade leicht auf. Aber: er geht auch ohne Verkanten und Verzwingen wieder zu. Es mag damit zu begründen sein, dass SCB vor zehn Jahren diese Endlaufwagen-Konzeption erfunden hat und, weil das ja alles im Haus unter Aufsicht steht, auch alles zuhause optimiert wird. Das ist ein Vorteil. Und der macht sich halt bemerkbar. Zudem wird der Endlaufwagen ganz hinten am Obergurt verbolzt. Das dürfte die Ursache dafür sein, dass er sich nicht verkantet.

Nicht akzeptiert ist die fehlende Paketverriegelung vorne. Der SCB-Mega punktet hingegen mit der Integration der Dachplanenverstärkung für DIN/EN 12642 XL im Planengewebe. Da hängt kein Drahtseil oder eine Gurtschlaufe in den Innenraum. Wer am SCB-Mega eine Anstell-Leiter mitführt, kann die Dachplane nach Öffnen der Drehkrampen auch von vorn nach hinten aufmachen. Zusätzliche Fangseile losschrauben muss man nicht, es sind keine da. Nicht so toll ist die Montage der Dach-Zugstange links am Chassis. Da die aber kein Teleskop besitzt, ist nur die Klaubbarkeit zu kritisieren, nicht die Verschmutzung.

Dafür hat die Zugstange etwas zu bieten: Der Haken ist mit einer Aussparung ausgestattet, mit der man von unten Einsteckklatten klammern und hebeln kann. Das ist ein Sicherheitsdetail, weil das „Kloppen“ der Einsteckklatten nicht selten zu Schäden und Verletzungen führt. Das Extralob für so eine einfache Optimierung müsste eigentlich von der BG Verkehr ausgesprochen werden. Das macht das Test-Team hier stellvertretend, ohne sich irgendein Amt anmaßen zu wollen.

## Runge

Wie schon vor zwei Jahren bewundert, funktioniert die SCB-Schieberunge sehr leichtgängig. Die Konstruktion gibt es schon gut 25 Jahre,

und sie ist nach wie vor wettbewerbsfähig, denn die Hebel-Öffnungskraft beträgt ohne Last 0,4 DaN, bei 20 bar auf der Karosseriepresse 14 und bei 40 gerade 35.

Jetzt stellt sich die Frage, warum man in der Praxis nicht selten herausgebogene Hebel an SCB-Runge sieht. Da wir in dieser TTI-Runde mehr Zeit zum Prüfen hatten, ist mir eine Einzelheit aufgefallen, die mir in 24 Jahren Trailer-Test nie aufgefallen ist: Der Bedienhebel der SCB-Runge ist nur von oben mit

ANZEIGE



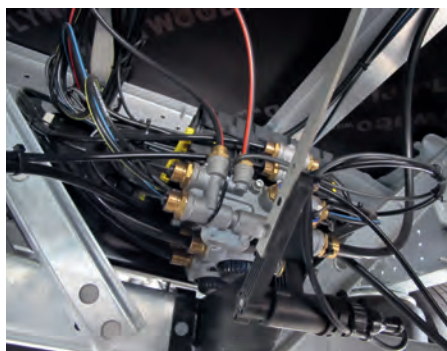
zwei bis drei Fingern zu ziehen. Das ist nicht besonders ergonomisch, wenn man die Zugkräfte, wie oben erwähnt, berücksichtigt. Also nehmen die Fahrer Werkzeug und biegen den Hebel heraus. Anders gesagt: die Griff-Fläche könnte größer sein.

## Boden

Beim Genios werden die Plywood-Platten auf die Rahmenteile des Unterbaus geklebt. Die noch vorhandenen Torx-Schrauben haben keine Funktion bei der Festlegung des Bodens. Sie dienen allein dazu, das Aushärten der Klebung zu gewährleisten. Denn die dauert länger als die Montage des Fahrzeugs. Für die Installation so einer Technik brauchen die Cargobulls in Altenberge keine Zulieferer. Die Kollegen in Vreden, die ständig dichten und kleben, hatten praktisch die technischen Voraussetzungen schon im Programm. Die nötigen Materialien bezieht SCB von Sika.

Von der Einbau-Technik her muss man sich beim Cargobull etwas umgewöhnen. Die Klebetechnik macht die Bodenplatten nach unten hin absolut dicht. Nach oben hin genügen jetzt Dichtleisten in der Umrundung. Und was die sechs Torx-Schrauben zur Fixierung betrifft: Die stehen absolut gerade und mit den Schraubenköpfen auf Höhe der Phenolharzbeschichtung.

In Sachen Austausch von geklebten Bodensegmenten gibt es logischerweise bisher keine größeren Erfahrungswerte. Der Kunde hat, wenn es an den Ersatz der Platten geht,



Modulator mit Wegsensor



Bedienpult mit Wabco E-Tasc



Verstärkung in der Halskröpfung

zumindest einen Vorteil: es müssen weniger Schrauben ausgedreht werden. Vielleicht ist der geklebte Plywood-Boden nur ein Zwischenschritt in der Auslegung des Genios-Chassis. Denn die Cargobulls haben vor drei Jahren ein Patent angemeldet über einen Boden, der ganz ohne Plywood-Platten auskommt: EP 2981449 B1.

### Lichtanlage

Bei der Durchsicht der Lichtanlage hat das Testteam übersehen, dass die Rückleuchten nicht den Modellen entsprechen, die man bei den üblichen „verdächtigen“ Herstellern kaufen kann. Nun ist Trailer-Test seit gut zwölf Jahren Teilnehmer im Cargobull-Serviceportal. Also: Bei Epos (electronic parts ordering system) die Fahrgestellnummer eingegeben, und was sehen wir da? – Die Lichtanlage wurde noch nicht eingepflegt. Rückversicherung in der SCB-Pressabteilung: das Teil ist unter 1302341/2 für links und rechts im System vorhanden. „Foto nicht verfügbar“, sagt Epos, aber kaufen kann man die Teile bei SCB. Die stammen übrigens von Vignal in Frankreich,

sind aber in deren ET-Katalog noch nicht dokumentiert.

In Sachen Leistungsverlegung ist der Mega ohne Beanstandung. Eher im Vorteil. Die in der Praxis häufig sensiblen Zuleitungen zu den Seitenmarkierungsleuchten sind durchweg mit Wellrohr-Stücken ausgestattet. Das macht sonst keiner. Der Lichttest geht in Ordnung.

### Bremssystem

Bei diesem Chassis ist Wabco TEBS-E montiert. Die Cargobulls verbauen Knorr-Bremse und Wabco aus Gründen der Einkaufspolitik im Wechsel. Beim Mega im Test sind ein paar Einzelheiten mehr vorhanden, als es die Standardausführung hat. Dazu gehören eine SCB-Telematikanlage und die Rampenanfahrhilfe Tailguard-Light von Wabco.

Das TEBS-E ist erst mal ganz gewöhnlich auf 2S/2M ausgelegt. In Sachen Luftfederung geht Schmitz Cargobull hingegen in die Volen. Mit Wegsensor – Wabco Optilevel – als Luftfedersteuerung und Wabco E-Tasc als Hub-Senkventil. Es handelt sich also um eine elektronisch geregelte Luftfederung, üblicher-



Der Zwei-Finger-Rungenhebel

**TSE** TRAILER  
SYSTEM  
ENGINEERING

THE GERMAN ART OF ENGINEERING

**MIT UNSEREM SCHIEBEVERDECK  
GEWINNT MAN JEDEN VERGLEICH.**



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**

## Technische Daten: SCS 24/L – 13.62 MEGA

### Abmessungen

Gesamtlänge i.L.	13.620 mm
Innenbreite	2.480 mm
Innen mit Kante	2.460 mm
Innenhöhe	2.750 – 3.050 mm
Gesamtbreite	2.550 mm

### Gewichte

Zulässiges Gesamtgewicht	36.000 kg
Leergewicht	6.609 kg

(bis hierher Werksangaben)

### Fahrgestell

Langträger in Walz-Z-Technik, Querträger geschraubt, bis auf die Aufgleitplatte über der Sattelplatte alle Stahlteile feuerverzinkt.

### Aufbau

Feuerverzinkte Stahl-Ecksäulen. Stirnwand und Portaltüren in Alu-Hohlprofil-Ausführung. Stirnwand mit Stahlblech innen geschützt. Stirnwand und Heckportal mittels Adapterringen längs und quer durch Gurte abzuspannen.

### Achsen

Cargobull 9 t, Federabstand 1.300 mm, Spur 2.040 mm, Bremsscheibe 370 mm. Luftfederung Cargobull MRH KX 30 ME. Bereifung 445/45R 19.5 Hankook/SCB.

### Bremsanlage

Wabco TEBS-E 2S/2M, 24V-Stromversorgung bei Ausfall von ISO 7638, Luftfederung Wabco Optilevel mit Drehschieberventil E-Tasc.

### Lichtanlage

SCB mit Vignal-Rückleuchten, Ausstattung Voll-LED.

### Boden

SCB 27-mm-Plywood mit Sikaflex-Verklebung

### Ladungssicherung

7 x 2.000 daN-Ringe über dem Sattelhals, anschließend SCB-Außenrahmen-Lochbild

Nachlauf von zwei Stunden eingetragen. Das ist sehr hoch.

Die Begründung ist, sagt Bernd Thiede vom Produktmanagement in Altenberge, dass nach dem Andocken an die Rampe die Luftfederung das eben über diese Zeit über Hub-Senk vorgeählte Niveau hält. Vielleicht wäre auch eine Lösung wie in den Zugmaschinen sinnvoll: per Schalter die Bestromung einrichten. Dann bekommen wir aber wieder das Problem mit der Batterie für den abgestellten Trailer. Ohne Stromversorgung wirkt das E-Tasc-Ventil pneumatisch wie die nicht-elektrische Version. Diesen Nachlauf, sagt das Produktmanagement, kann man sich auch anders einstellen lassen.

Für dieses Luftfeder-Konzept bekommt SCB einen Extra-Pluspunkt. Das ist aber in diesem Bericht – als Standpunkt des Testteams – mehr eine erzieherische Maßnahme. Nämlich, um die Wettbewerber zu provozieren. Die sind in Sachen Luftfederung nach wie vor pneumatisch-konventionell unterwegs.

## Ladungssicherung

Weil im Sattelhals in der Höhe kein Platz für die Zurrlöcher-Leiste unter der geschraubten Paletten-Anschlagkante ist, gibt es im vorderen Viertel die bekannten EN-Zurrringe in der Sicke vom Außenrahmen. Ab der ersten Runge besitzt der Außenrahmen Zurrlöcher der Dimension 34x24 mm im 10-cm-Abstand. Mit Rücksicht auf die eingeschraubten/gebolzten Querträger ist das Raster nicht regelmäßig. Es ist aber ziemlich egal, ob man 70 oder 100 Zurrpunkte an den Außenseiten hat. Standard war bekanntlich mal DIN 75410 Teil 1 (alt) mit Ringen alle 1,2 m. Und die Zahl der mitgeführten Zurrgurte ist üblicherweise deutlich kleiner.

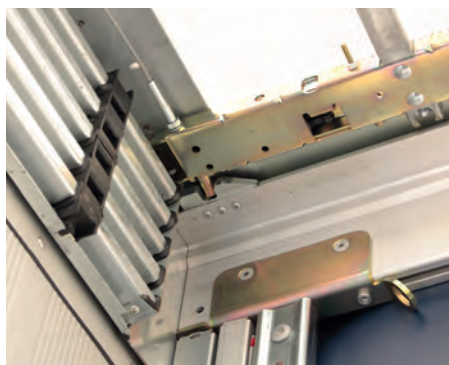
Zudem hat sich Schmitz Cargobull einen neuen Zurring einfallen lassen: einen U-Bügel, der durch die Zurrlöcher von außen durchgesteckt und von innen hinter einem Verbindungssteg geschraubt wird. In Ruheposition fällt der Bügel nach innen. Herausgezogen steht er über der Palettenanschlagleiste und erfüllt alle Zurrwinkel nach EN. Aber nur mit Drahthaken am Textilgurt. Für gegossene Haken müsste der Bügel noch 1 cm Steghöhe mehr bekommen.

## Chassis

Als Schmitz Cargobull vor gut zehn Jahren die geschweißten Langträger quer mit diversen Trägern verschraubten, war die Branche skeptisch. Nämlich, ob die speziellen „Kanneluren“-Schrauben das so montierte Traggestell für Pritschentrailer überhaupt zusammenhalten könnten.



Heckabschluss



Endlaufbalken und Verriegelung: funktioniert prächtig

weise als Ecas bekannt. Wenn jetzt altgediente Werkstatt-Experten die Hände über den Kopf zusammenschlagen wegen der Hürden im alten Ecas mit Wegsensorkalibrierung, Timerticks-Abzählung und so weiter ... das ist alles vorbei. Die Ecas-Steuerung ist in der Elektronik des Modulators integriert. Die Einstellung der Luftfederung erfolgt über die gewöhnliche Diagnose-Software für das Trailer-EBS. Und die zwei Einstell-Verfahren sind so etwas von einfach, dass Alt-Ecas-geschulte Mitarbeiter (wie der Berichterstatter) sich fragen, wieso es das alles nicht schon viele Jahre früher gab. Egal.

Der Vorteil der Wegsensor-Technik ist, dass man das Ein- und Aussteuern der Luftfederung sehr viel präziser regeln kann. Das heißt: der Luftverbrauch im Anhängerfahrzeug wird reduziert. Zugleich kann man mit dem E-Tasc-Ventil die Hub- und Senkvorgänge intelligent steuern. Intelligen heißt: während das pneumatische Luftfederventil mit pneumatischem Hub-Senk-Drehschieber nur oben/unten/Fahrtstellung kennt, kann das E-Tasc jede Höhe nachregulieren. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Modulator bestromt wird. Deswegen haben die Cargobulls im EBS einen



Als dann vor drei Jahren die Cargobulls die Langträger-Schweißanlage demontierten und stattdessen die Träger walzten, war die Branche wieder skeptisch. Zugegeben: der SCB-Mega ist mit 6.600 kg der zweitschwerste im Test. Wie bei jeder Neukonstruktion baut man erst mal gewisse Reserven ein, um herauszufinden, wie und wo man später gefahrlos einsparen kann. Denn: das Konzept der Z-Profil-Langträger hat bisher noch niemand in Großserie eingeführt. Die LKW-Hersteller walzen ihre U-Profile schließlich auch und anschließend wird geschraubt, gebolzt und genietet.

Von der Verarbeitung her gibt es nichts zu beanstanden, außer, dass die Außenbleche zur Reifenschonung nur hinter dem Königszapfen eingebaut sind. Aber, diese Sparsamkeit zeigen die Wettbewerber auch.

### Hubdach

Die Cargobulls gehören heute mit zur Einzel-Ecksäulen-Hubzylinder-Fraktion, die pneumatisch-hydraulische Version gibt es wie bei allen anderen als Option auch. Bedienung und Steckbolzen-Verstellung sind ohne Beanstandung. Ob man beim Mega wirklich acht Verstellpositionen für das Dach vorne braucht und fünf hinten, ist zumindest ungewöhnlich, denn die verehrten Kollegen betreiben diesen Aufwand nicht. Des Rätsels Lösung ist: der Schmitz-Cargobull-Megatrailer ist gar nicht nur Megatrailer, er ist ein variabel auf diverse Aufbau- und Fahrhöhen ohne großen Aufwand einstellbarer „Allgemein-Trailer“, von 2,7 m Aufbauhöhe bis 3,05. Deswegen nennt SCB den Mega im Test Mega-Varios. Das kann man erklären.

### Beschluss

Vor zehn Jahren, auf dem SCB-Pressesymposium in Gotha erklärte Christoph Bleker, der mit seinem Kollegen Bernd Thiede zu den Vordenkern in der Curtainsider-Trailertechnik gehört, der „Mega wird Standard“. Seinerzeit war das in der Höhe variable Chassis noch ein Problem (der Bremsgerätehersteller), mit dem Varios-Aufbau hatten die Cargobulls aber schon mal ihren Teil der Aufbautechnik geliefert. Heute gibt es ILVL (Knorr-Bremse) und Optilevel (Wabco), also ist auch das Fahrgestell einstellbar. Der Standard ist der Mega zwar bis heute nicht, aber bei den Stückzahlriesen im Geschäft liegt er inzwischen bei 30 Prozent.

Das Problem ist, dass der Mega in den Absatzmärkten für Gebraucht-Curtainsider nicht besonders gefragt ist, nicht wegen des Megatrailers, sondern wegen der Bobbycar-Bereifung der Low-Deck-Zugmaschinen auf den

Antriebsachsen. Hätte Christoph Bleker 2006 gesagt, der Varios wird Standard, hätten wir – Fachpresse – ihn vermutlich nicht verstanden. Es ist der aufbau- und fahrhöhenvariable Sattelcurtainsider, mit dem die unterschiedlichen Marktanforderungen in Europa bedient werden.

Dass der Mega-Varios auch in der Handhabung die Wettbewerber oft auf die Plätze verweist, ist ein Zeichen dafür, dass man in Altenberge sich um die Dinge kümmert und nicht schlicht Komponenten zusammendengelt. Deswegen hat dieses Trailerkonzept, die Details und das im Hintergrund wirkende Servicesystem derzeit hier ein – wie ein Master of Business-Administration es ausdrücken würde – Alleinstellungsmerkmal. Oder, in der Ausdrucksweise dieser Leute: ist der Benchmark.

Nehmen wir mal an, wir machen in zwei Jahren wieder einen TTI mit Standard-Curtainsidern, dann könnte man sehen, wie und ob überhaupt sich die Verhältnisse ändern. Gegenwärtig ist gegen den Schmitz-Cargobull-Mega argumentativ kein Kraut gewachsen.

Folkher Braun

**Dass der Mega-Varios die Wettbewerber oft auf die Plätze verweist, ist ein Zeichen dafür, dass man sich in Altenberge um die Dinge kümmert.**



Bolzenverriegelung für Rungen-Teleskop

RoadRunner/MegaRunner

# Twin



**Fliegl**  
TRAILER  
INNOVATING FOR YOU



**Green Road!**



**WENIGER DIESEL**



**25 Jahre Fliegl Trailer**



**Weniger Achsen, weniger Maut, mehr Vorteile:**

- Weniger Verschleiß
- Weniger Verbrauch
- Weniger Umweltbelastung
- Weniger Kosten  
1,8 Cent weniger Maut pro Kilometer – 2.700,- Euro Ersparnis pro Jahr bei 150.000 km auf mautpflichtigen Straßen
- Riesige Nutzlast



**25 t**  
Bis zu 25 t Nutzlast



Mehr dazu:  
[www.fliegl.com](http://www.fliegl.com)



Europäischer Transport Award für Nachhaltigkeit

Der Mega jetzt mit  
2 x 10 t Achslast