FAYMONVILLE GROUP

GO TO THE MAX

News magazine by the Faymonville Group - N° 34 - 10/2022

Die bauma elektrisiert!



Mit Sonderteil
WINDENERGIE-PROJEKTE

Zeit der Superlative

Es ist wieder soweit: die bauma steht vor der Türe. Das Messe-Highlight schlechthin, das Besucher und Aussteller in ihren Bann zieht. Mehr geht nicht. Keine Veranstaltung der Branche ist größer, keine mehr besucht. Ein Event der Superlative.

Auch wir legen den Fokus auf diese sieben Tage. Unser Stand ist mit 1.450 m² so groß wie noch nie. Insgesamt 15 Produkte unserer Marken MAX Trailer, Faymonville und Cometto stellen wir dort zur Schau – auch das toppt alles Bisherige. Als Komplettanbieter im Spezialtransportbereich zeigen wir, was wir können.

Doch aktuell müssen Superlative auch im negativen Sinne herhalten. Weltweite Krisen erreichen immer größere Dimensionen. Scheint eine überwunden, ist die nächste gleich zur Stelle. So stellen derzeit die Probleme rund um die Energieversorgung jeden einzelnen und auch Betriebe wie den unseren vor große Herausforderungen. Dabei sind die Engpässe in den globalen Lieferketten immer noch nicht überwunden und laufen parallel weiter.

Dennoch geht unser Blick auch unter diesen Umständen mit Enthusiasmus und Optimismus nach vorne. Denn der tagtägliche Kontakt mit unserer treuen Kundschaft macht deutlich, dass die Dinge trotz widriger Umstände immer noch pulsieren. Wirtschaft und Handwerk halten all den Krisen ihre Stärken entgegen. Das bauma-Motto umreißt es ganz treffend: es ist der „Herzschlag der Industrie", der in München zusammenkommt.

Digitalisierung und Nachhaltigkeit stehen als Leitthemen der Ausgabe 2022 im Fokus. Zwei Aspekte, denen wir schon seit Jahren absolute Priorität beimessen. Die Zukunft hat schon lange begonnen und da sind Faktoren entscheidend, die bei uns quasi in der Firmen-DNA integriert sind: Flexibilität, Schnelligkeit, Qualität und Innovation. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen in München.

Alain Faymonville

10 // Unter Zeitdruck am belgischen Knotenpunkt





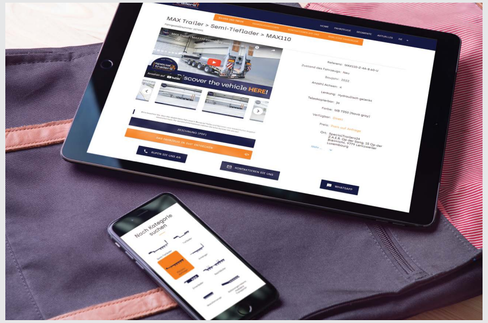
16 // Interview mit Lisa Faymonville

20 // Von vorneweg die Impulse setzen



28 // Vorfahrt für den Stahlkoloss





34 // Die neue Online-Plattform SpecialTrailers24

Alle Themen im Überblick

6 // 10 Jahre MAX Trailer

8 // MAX Trailer Produktpalette

10 // Unter Zeitdruck am belgischen Knotenpunkt

14 // Der neue Allrounder für Nordamerika

16 // Interview mit Lisa Faymonville

18 // Ab in die Tiefe

20 // Von vorneweg die Impulse setzen

22 // Im Alltag für die Windkraft

26 // Flügel auf den Weg bringen

28 // Vorfahrt für den Stahlkoloss

32 // Der stärkste Bladelifter am Markt!

34 // Die neue Online-Plattform SpecailTrailers24

36 // Stark im Verbund

38 // Ein Hauch von Urlaub



10 Jahre MAX Trailer

Eine einzigartige Erfolgsgeschichte

Mit der Einführung der Marke MAX Trailer legte die Faymonville Gruppe 2012 den Grundstein zum modularen Aufbau von Spezialfahrzeugen für den Straßentransport. Nun feiert das Konzept sein 10-jähriges Jubiläum und hat den Sektor in dieser Zeit grundlegend verändert.

www.maxtrailer.eu

Viele Fragezeichen umgaben das Prinzip des modularen Baukastens. Die Einführung von standardisierten Fahrzeugen für den Spezial- und Schwertransport wurde zum Teil mit Skepsis betrachtet. Doch die Weitsicht sollte sich als wegweisend herausstellen. MAX Trailer fasste Fuß, etablierte sich im Kreise der Hersteller und gibt seitdem die Richtung vor.

Vorreiterrolle eingenommen und ausgebaut

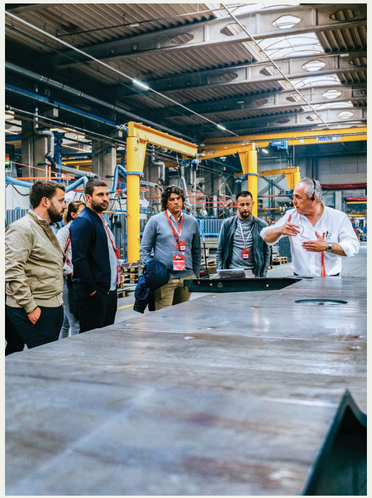
„Bis heute sind über 8.000 Fahrzeuge ausgeliefert worden. Insgesamt wurden darin rund 22.500 Achsen und 45.000 Tonnen Stahl verbaut", berichtet Mario Faymonville, der als Produktverantwortlicher seit den Anfängen dabei ist. Es begann mit der Semi-Tieflader-Reihe MAX100 und vervollständigte sich im Laufe der Zeit mit Plateau-Aufliegern, gezogenen Anhängern und Tiefbett-Fahrzeugen.

Ein breites Angebot, das Mario Faymonville europaweit im Einsatz sieht: „Unser Kundenkreis wird seit jeher immer größer, was auch auf unser Vertriebsnetz zutrifft. Standardisierte Fahrzeuge mit optimierter Ausrüstung und in Premiumqualität haben sich durchgesetzt. Da nehmen wir die Vorreiterrolle ein - und das zu einem top Preis-Leistungs-Verhältnis."

Hohe Ambitionen für die Zukunft

Beim offiziellen Festakt blickte das ganze Team auf die rasante Entwicklung zurück. Diese ist alleine beim Blick auf die Werkshallen im polnischen Goleniow ersichtlich. Auf 40.000 m² erstreckt sich die Produktionsfläche mittlerweile. In den Hallen sind die Abläufe optimal strukturiert und folgen den modernsten Grundsätzen des Lean-Managements. Weitere geplante Investitionen mit einem Volumen von 23 Millionen Euro stärken den hochmodernen Maschinenpark und die Halleninfrastruktur um weitere 10.000 m² in der nahen Zukunft.

Im Rahmen der Veranstaltung wurden zudem einige Vertriebspartner ausgezeichnet. Der deutsche Partner ES-GE landete bei der Gesamtanzahl verkaufter MAX Trailer-Fahrzeuge auf dem ersten Platz, gefolgt von Berroyer aus Frankreich und Traffco aus Großbritannien. Hohe Ambitionen treiben schon immer die Dinge bei MAX Trailer voran. Mittlerweile umfassen sechs Produktfamilien das Angebot, weitere Fahrzeuge folgen. Auch das Händlernetzwerk entwickelt sich kontinuierlich. Die Marke MAX Trailer hat innerhalb von 10 Jahren einiges bewegt und wird sicherlich auch das kommende Jahrzehnt den Spezial- und Schwertransport prägen.



MAX Trailer Produktpalette

Sechs Fahrzeugtypen formen ein vollständiges Angebot



MAX100/110



MAX200/210

Der Semi-Tieflader für jeden Zweck

Sie sind auf der Suche nach einem polyvalenten Semi-Tieflader? Dann sind unsere Allrounder aus der MAX100-Reihe mit 2 bis 6 Achsen genau das Richtige! Die Fahrzeuge sind reibungs- oder zwangsgelenkt und auch als teleskopierbare Variante verfügbar. Optionen wie Radmulden, Löffelstielmulde sowie Einzel- und Doppelrampen verschaffen viele Möglichkeiten.

Der Telesattel für lange Lasten

Lange Stahlträger, Fertigteilelemente aus Beton oder Industriegüter sind die perfekte Ladung für einen MAX200 Plateau-Auflieger mit 3 bis 4-Achsen. Die Ladefläche kann in der zweifach teleskopierbaren Ausführung von der Grundlänge von 13.600 mm auf maximal 29.800 mm teleskopiert werden. Die luftgefederten Fahrzeuge sind verfügbar mit 17,5", 19.5" und 22.5" Bereifung.



MAX300

Der Zentralachsanhänger für den Alltag am Bau

Durch seine kompakte Bauweise ist der MAX300 bestens aufgestellt für den Transport kleinerer bis mittelgroßer Maschinen. Als Tandem- und Tridem-Variante mit 17,5"-Bereifung verschafft solch ein Anhänger bestmögliche Manövrierbarkeit auf kurvigen und engen Baustellen. Dieser Anhängertyp mit Luftfederung lässt sich im Einsatz leicht wenden.



MAX410

Der Ballast-Auflieger für Krangewichte und Kranteile

Sie transportieren Kranelemente? Für diese Aufgaben steht der robuste und kompakt aufgebaute MAX410 mit 22.5"-Bereifung zur Verfügung. Für eine optimale Manövrierfähigkeit ist das Fahrzeug mit einem hydraulischen Lenksystem ausgestattet. Den MAX410 gibt es mit 3 bis 5 Achsen.



MAX510

Das Tiefbett, wenn es auf die Höhe ankommt

Es geht hoch hinaus ? Der MAX510 als Pendelachsvariante oder achsschenkelgelenkt ist das passende Transportmittel, wenn jeder Millimeter zählt. Der Tieflader mit abfahrbarem Schwanenhals verfügt über eine niedrige Ladehöhe, ein Fahrwerk mit 2 bis 3 Achsen sowie der Wahl zwischen Luftfederung und hydraulischer Federung. Der Ladeboden kann teleskopiert werden.



MAX600

Der Drehschemel-Anhänger für ein optimales Fahrverhalten

Der MAX600 darf auf keiner Baustelle fehlen. Der Anhänger mit 3 oder 4 Achsen nimmt Bagger, Baumaschinen und andere Bauausrüstung auf. Einzel- und Doppelrampen erlauben ein schnelles und einfaches Laden. Die Luftfederung bietet ein deutlich verbessertes Fahrverhalten im Vergleich zur Blattfederung. Die Ladefläche ist flach oder gekröpft verfügbar.

COMETTO VF
PROPELLED TO THE MAX

Unter Zeitdruck am belgischen Knotenpunkt



© www.architecturreportage.be

Der Autobahn-Ring um Brüssel ist ein Herzstück der belgischen Infrastruktur. Durch Berufspendler, Transitverkehr und der Nähe zum Antwerpener Hafen wird er tagtäglich zum Verkehrshotspot. Ein Abschnitt dort wird derzeit neu gestaltet und soll 2024 abgeschlossen sein. Die Installation einer 1000-Tonnen-Brücke ist in diesem Rahmen ein Schüsselmoment.

Die Hector-Henneaulaan-Brücke überquert die R0 unmittelbar auf Höhe des Flughafens Zaventem. Doch das Bauwerk ist in die Jahre gekommen und ein Neubau muss her. Dank doppelter Breite soll er die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stärken. Gleichzeitig wird die Verbindung an den Autobahn-Ring optimiert. Beim Brückenverschub sind die Abläufe eng getaktet. Denn die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in diesem Nadelöhr muss möglichst gering gehalten werden. „Der zeitliche Rahmen ist die große Herausforderung", beschreibt Carl Sarens, Director Technical Solutions, Projects & Engineering beim belgischen Kran- und Spezialtransportunternehmen Sarens.

Acht Stunden für Mega-Projekt

Als weltweite Referenz für solche Aufgaben verantwortet Sarens die Durchführung des Brückentransportes. „Während acht Stunden wird der Bereich der R0 Brüssel am nationalen Flughafen komplett gesperrt. Da bleibt also kein Raum für Verspätungen aufgrund von Pannen", legt Carl Sarens den Fokus auf absolute Verlässlichkeit. Seine Mitarbeiter widmen sich konzentriert der Aufgabe. Doch Sarens weiß eben, was zu tun ist – und vor allen Dingen wie.

Sarens vertraut auf Cometto-Flotte

105 Meter lang und 17 Meter breit ist der Koloss, den es zu transportieren gilt. Die Vorbereitung verlief minutiös, damit beim Nachttransport alles glatt läuft. Präzise Berechnungen zur Lastverteilung definierten dabei den Aufbau der eingesetzten Selbstfahrer. „Sarens baute eine Parallelkombination mit zwei Fahrwerken und je 24 Achslinien des selbst angetriebenen Cometto MSPE zusammen. Auf ihnen ist ein Hubsystem montiert, das der Brücke als Auflage dient", präzisiert Cometto-Teamleiter Service Matteo Silvestro die Transportlösung am Brüsseler Autobahnring.

Schritt für Schritt rollt die neue Brücke näher an ihre Endposition. Die selbstangetriebenen Module bewegen das 1000-Tonnen-Konstrukt dank der elektronischen Lenkung präzise genau. Und auch die Pendelachsen gleichen jede Unebenheit der Baustelle aus. Bestens ausgeleuchtet durch das Night-Light-Kit behalten die Bediener alles rund um den Konvoi im Blick. Die Brücke findet sicher ihren Weg. Bei Sonnenaufgang heißt es dann „Verkehr frei" und auch diese prestigeträchtige Mission endet mit einem zufriedenen Abklatschen der Sarens-Spezialisten.

Das ganze Projekt in Bildern

FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

www.faymonville.us

Das beste Verhältnis zwischen Eigengewicht und Nutzlast am Markt!

3+6
Tiefbett-Auflieger

Legale Nutzlast bis zu 150.000 lbs bei 20.000 lbs Achslast

9-Achs
Semi-Tieflader

Legale Nutzlast bis zu 160.000 lbs bei 20.000 lbs Achslast

12-Achs
Semi-Tieflader inkl.
Nitro-Booster

Legale Nutzlast bis zu 207.000 lbs bei 20.000 lbs Achslast

Der neue Allrounder für Nordamerika

Durch innovative Produktserien und spezifisch zugeschnittene Technologien bereichert Faymonville den nordamerikanischen Transportsektor. Nun wird mit der Einführung des HighwayMAX All-In-One ein neuer Meilenstein gesetzt. Das weltweit erfolgreiche modulare CombiMAX-Konzept dient dabei als Grundlage.







In Zeiten wirtschaftlicher Herausforderungen ist der Grundgedanke bei Investitionen in neue Ausrüstung meist der gleiche: welches Mittel wähle ich aus, um flexibel, gewinnbringend und nachhaltig zu arbeiten? „Solch eine variable und moderne Allround-Lösung ist der HighwayMAX All-In-One", nennt der Faymonville-Produktverantwortliche Rainer Noe die Antwort und präzisiert die Vielfalt des Straßenfahrzeugs. „Das modulare Konzept lässt sich als 3+6 Tiefbett-Kombination, als teleskopierbarer Semi-Tieflader mit neun Achsen oder - mit zusätzlichem Nitro-Booster - als 12-Achser einsetzen."

Doch damit nicht genug. Auch für die immer präsentere Windkraftindustrie hat das Konzept ein Ass im Ärmel. Rainer Noe: „Denn auch eine Konfiguration als Turmadapter-Fahrzeug ist möglich. Und in der Tiefbett-Variante kann die gesamte Palette wie Kesselbrücken, Flachbetten, Baggerbrücken etc. integriert werden."

Äußerste Flexibilität für verschiedenste Aufgaben

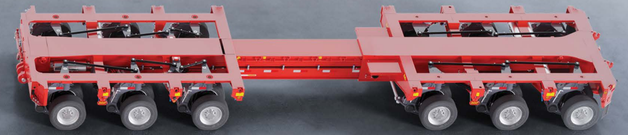
Der Umbau zu egal welcher dieser Varianten verläuft schnell und einfach. Schnittstellen am vorderen sowie am hinteren Fahrwerk ermöglichen einen schnellen Austausch der Komponenten. „Das Motto des CombiMAX-Baukastens trifft auch auf den HighwayMAX All-In-One zu: definiere deine Transportaufgabe, kombiniere dein Fahrzeug", beschreibt Rainer Noe die Parallelen zur bekannten Faymonville-Produktfamilie. Industrieteile, Baumaschinen, Windturmsegmente, Kranelemente und sonstige Schwerlastgüter können auf dieser Neuheit quer durch Nordamerika bewegt werden.

Der modulare Aufbau sorgt dafür, dass Transportunternehmen in den USA und Kanada mehr Einsatzmöglichkeiten erreichen und das mit nur einem einzigen Fahrzeugkonzept. Eine höhere Auslastung bedeutet zudem keine anfallenden Kosten für Material im „Stillstand".

Maximale Auslastung, weniger Funktionskosten

Für optimale Manövrierbarkeit bei herausforderndem Streckenprofil sorgen hydraulisch gelenkte Achsen im Front- und Heckbereich sowie Pendelachs-Technologie mit 24 inches Hub und bis zu 60° Lenkeinschlag. Dank Zusatzlenkung stellen selbst allerengste Passagen keine Hürde mehr dar. Auch komplexe Ladungen liegen dank einstellbarem Verhältnis zwischen Sattellast und Achslast sowie passender Lastverteilung auf allen Achsen optimal auf.

Ist der Job erledigt, lässt sich der HighwayMAX All-In-One mühelos und innerhalb weniger Minuten auf eine minimale Gesamtzuglänge reduzieren, was den Kostenpunkt bei der Leerfahrt deutlich reduziert.



Ein Fahrzeug, **ETLICHE MÖGLCHKEITEN!**





„Das ist so spannend, da will ich dabei sein“

Auf den Punkt gebracht!
Im Gespräch mit Lisa Faymonville.

In einem Familienunternehmen ist es meistens so, dass Privat- und Betriebsleben ineinander fließen. Lisa Faymonville wuchs mit dem Thema Fahrzeugbau auf. Achsen, Chassis, Nutzlast - all das sind für sie seit jeher keine Fremdwörter. Neben dem fachlichen Wissen zeichnet die 27-Jährige der „gute Draht“ aus, den sie zu Mitarbeitern wie Kunden pflegt. Als Personalverantwortliche kümmert sie sich derzeit um die Mitarbeiter in Belgien und Luxemburg.

Beschreib uns deine ersten Erinnerungen, die du im Zusammenhang mit dem Unternehmen hast!

Da fallen mir Erlebnisse im Büro ein, wohin ich meine Eltern öfters begleitete. Manche Kollegen habe ich bestimmt ab und zu von der Arbeit abgelenkt, wenn ich Bilder malte, sie versteckte und sie sie suchen mussten (lacht). Spannend war die Zeit, als ich in den Sommermonaten das Schweißen in der Produktion lernte. Und ich denke sehr gerne zurück, als ich samstags an der Rezeption im Werk Büllingen erste Aufgaben erledigte. Hier entstanden sehr viele wertvolle zwischenmenschliche Kontakte.

Und dann ging der Weg weiter.

Genau. Es folgte nach dem Abitur mein abgeschlossenes Wirtschaftsstudium in Brüssel, dem ich noch ein Masterjahr folgen ließ. In dem Rahmen durfte ich viel reisen und Kulturen kennenlernen. Das wollte ich immer schon und es war eine tolle Erfahrung. Danach begann in unseren Werken eine betriebsinterne dreijährige Ausbildung, wo ich vom Verkauf, über Produktion, Marketing bis hin zu Prozessaudits überall eintauchen konnte. Das war ein wichtiger, aber auch sehr bereichernder Schritt. Heute bin ich in der Personalleitung aktiv, was mir richtig viel Spaß macht.

Wann war dir klar, dass du im Familienbetrieb dein berufliches Glück findest?

Der Wunsch dazu war immer da. Mir war nur lange nicht klar, wann ich den Schritt machen sollte. Im Rahmen der Cometto-Übernahme 2017 habe ich den Weg ins Unternehmen eingeschlagen. Das ist so spannend, da will ich dabei sein.

Worin liegen heutzutage die Stärken familiengeführter Unternehmen?

Ich denke das ist vor allem das langfristige Denken und die Beständigkeit. Man wägt Risiko und Sicherheit dementsprechend ab, dass auf lange Sicht der Erfolg da ist. In unserer Struktur ist es möglich, Entscheidungen schnell und zielführend zu treffen. Zudem sind wir in der Lage, uns flexibel an sich verändernden Gegebenheiten anzupassen. Der Kunde ist im Rahmen eines Familienunternehmens immer im Zentrum. Wir pflegen eine starke Nähe zu ihm und kennen die Bedürfnisse, die konkret im Alltag vorkommen. Dieser enge Kontakt baut Vertrauen auf. Neben den Fachgesprächen kommt natürlich auch die Geselligkeit nicht zu kurz.

Dreh die Zeit zehn Jahre voraus, wie stellst du dir dann die Faymonville Gruppe vor?

Schon heute haben wir die größte Produktpallette am Markt. Mir schwebt vor, unsere führende Position zu vertiefen und konsequent auszubauen. Die Digitalisierung von Prozessen und Abläufen steckt voller Herausforderungen, wo ich uns durch unseren Ideenreichtum auf einem idealen Weg sehe. Wir sind ein Unternehmen, das sich für eine neue Generation an Kunden und Mitarbeitern gut aufstellt und deren Bedürfnisse nah verfolgt. Um dies zu schaffen, investieren wir jetzt und auch zukünftig in Technologie, Infrastruktur, Produktentwicklung und Rahmenbedingungen. Alles funktioniert im Sinne des großen Ganzen, das den Einzelnen immer mitnimmt.

Was war der beste Ratschlag, den Du je bekommen hast?

„Weg vom großen Haufen“, so hat es mein Vater Alain mir immer gesagt. Und das stimmt vollkommen. Nicht das, was jeder macht oder gerade Trend ist, sollte das Ziel sein. Ein gewisser Opportunismus ist da durchaus dabei. Das Wichtige ist, die Augen offen zu haben und empfänglich für Neues zu sein, während man sich selber treu bleibt.

Die Türe zum Büro schließt sich. Wie schaltest Du ab, um Kraft zu tanken?

Kochen entspannt mich, da kann ich meine Kreativität ausleben. Dazu hilft Sport, ein Gang in die Natur oder Zeit mit Freunden. Ich versuche außerdem viel zu Lesen.

Lisa Faymonville in drei Worten, das ist:

loyal, zielstrebig und menschenorientiert



Ab in die Tiefe

Die Basis muss gelegt werden, damit ein Projekt funktioniert. Diese generelle Herangehensweise trifft bei Bauaufträgen ganz konkret zu, wenn Bohrgeräte anrücken. Nach deren Vorarbeit entstehen sichere Fundamente für die Errichtung von Gebäuden und anderen Bauwerken.

Um tief in den Boden eindringen zu können, ist ordentlich Kraft nötig. Gesteinsschichten und kompakter Grund müssen durchstoßen werden, den Bohrgeräten wird einiges abverlangt. In der Schweiz gehört die Orllati-Gruppe zu den Spezialisten für großangelegte Bohrungen. Die Aufgaben werden dabei immer umfangreicher, die eingesetzten Geräte entsprechend immer größer. „Wir haben uns darauf eingestellt, diese Maschinen selbstständig transportieren zu können", berichtet Jean-Luc Vasseur als Transportverantwortlicher über einen Schritt, der die Orllati-Gruppe zur Anschaffung einer VarioMAX Plus-Kombination von Faymonville führte.

Schnell einsatzbereit

Die Basiskombination als 3+5 Tiefbett erlaubt Ladungen bis 85 Tonnen innerhalb der 12 Tonnen Achslast zu transportieren. Auf Grund von streckenbezogenen Achslastreduzierungen und/oder ungünstiger Schwerpunktlage der Ladung kann die Kombination innerhalb kürzester Zeit in eine 4+5 – 3+6 oder 4+6 Kombination umgerüstet werden. Die 4+6 Kombination ermöglicht es, Ladungen über 100 Tonnen sicher und schnell von A nach B zu befördern.

Um ein 85 Tonnen schweres Bohrgerät die rund 50 Kilometer von Bioley nach Chavannes zu transportieren, wurde eine Joker Achse vorne hinzugebaut. „Der neue VarioMAX Plus ermöglicht es uns, diese Transporte ohne Subunternehmer durchzuführen. Dadurch sind wir in kürzester Zeit auf den Baustellen einsatzbereit", schätzt Jean-Luc Vasseur die jetzt mögliche Vorgehensweise, die der Orllati-Gruppe deutliche Vorteile verschafft.

Modularität ist Gegenwart und Zukunft

„Neben dem Gewicht der zu ladenden Maschinen ist auch die Länge ein Faktor, der berücksichtigt werden muss", erläutert Jean-Luc Vasseur einen weiteren Aspekt, der für den neuen VarioMAX Plus spricht. „Auch hier hilft uns dieser Fahrzeugtyp durch seine Modularität, die anfallenden Herausforderungen zu stemmen."

Flankiert durch die Begleitfahrzeuge zieht das türkisfarbene Gespann an Lausanne vorbei in Richtung Ziel. Jean-Luc Vasseur sieht am Ende der Wegstrecke auch die Zufahrt zur Baustelle entspannt. „Dank der hydraulisch gelenkten Achsen des VarioMAX Plus können unsere Maschinen auch auf engstem Raum transportiert werden."

„Wir haben uns darauf eingestellt, diese Maschinen selbstständig transportieren zu können"

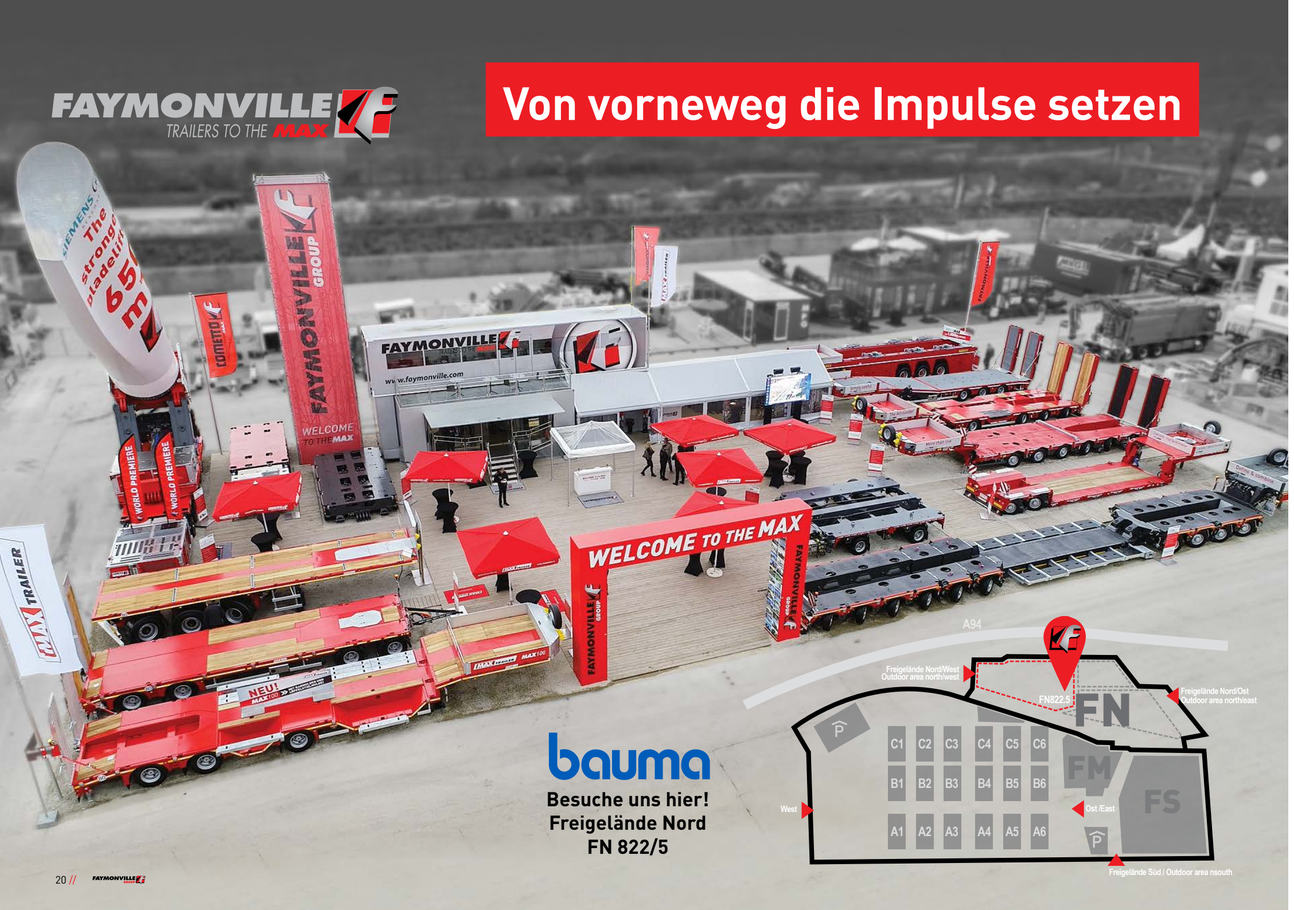
***JEAN-LUC VASSEUR** - Transportverantwortlicher bei Orllati*

Der Joker für alle Fälle!

Die Joker-Achse ist ein 1-Achs-Fahrwerk, das sowohl zwischen Schwanenhals und Frontfahrwerk, als auch zwischen Tiefbett und Heckfahrwerk eingebaut werden kann. Es ermöglicht eine flexible Anpassung der Kombination an Ladung, legale Nutzlast und Streckenführung.

Hier scannen und alles zum VarioMAX Plus erfahren

Von vorneweg die Impulse setzen



So groß wie noch nie! So vielseitig wie noch nie! Auf der bauma 2022 in München präsentieren wir dem internationalen Fachpublikum einen Querschnitt unseres Könnens! Verglichen mit der vorherigen bauma-Ausgabe geht die Faymonville Gruppe mit einem noch größeren Stand an den Start. Auf 1.450 Quadratmetern stellen unsere drei Produktmarken MAX Trailer, Faymonville und Cometto ihre einzigartige Vielfalt zur Schau.

Cometto mit dem stärksten Windflügeltransporter

Seine Weltpremiere feiert in München der neue BladeMAX1000 von Cometto. Dieser Bladelifter ist mit einer Tragkraft von 1000 Metertonnen der mit Abstand stärkste seiner Art am Markt. So ein Spezialfahrzeug wird genutzt, um die neuesten Mega-Windflügel auf dem letzten Streckenabschnitt sicher zum Montageort zu befördern. Cometto, das Kompetenzzentrum für Selbstfahrer innerhalb der Faymonville Gruppe, präsentiert außerdem einen 4-Achs Eco1000 mit Hybridtechnologie, was in diesem Segment absolut wegweisend ist. Zudem wird das Angebot vervollständigt durch einen 6-achsigen elektronisch gesteuerten MSPE-Selbstfahrer.

Faymonville mit dem breitesten Angebot

Immer flexibler gestaltet sich der Arbeitsalltag und die anfallenden Transportaufgaben. Allrounder sind die gefragte Lösung, deren von Faymonville gleich mehrere ausgestellt werden. Aus der MultiMAX-Familie steht ein Semi-Tieflader mit hydraulischer Ladeflächenverbreiterung sowie ein 6-Achs Fahrzeug mit niedriger Pendelachse PA-X bereit. Tiefbett-Auflieger wie der 1+3 GigaMAX und die 3+5 VarioMAX Plus-Kombination mit eingebauten Joker-Achsen sind für den höhenoptimierten Transport ausgelegt. Als teleskopierbare Variante kommt ein PrefaMAX Innenlader für die Aufnahme von Fertigteilen in das bauma-Aufgebot hinzu. Ein gewichtsoptimierter 3-Achs MultiMAX Plus mit Gitterrostboden und anhebbarer Ladefläche nimmt Arbeitsbühnen und Hebefahrzeuge auf.

Der Produkttyp ModulMAX AP-M bezeichnet ein mechanisch gelenktes Schwerlastmodul, das den unterstützenden Assist-Modus mit dem unabhängigen Selbstfahrer-Modus kombiniert. Die angetriebenen Achsen können ein- und ausgeschaltet werden, bis maximal 40 km/h. Der Operator muss den Konvoi für dieses Manöver nicht stoppen, wie es bei anderen Anbietern der Fall ist. In Kombination mit der hohen Traktion ist dies ein absolut einzigartiges Merkmal. Dieser Typ Modulfahrzeug feiert in München ebenfalls seine Weltpremiere. Für den Bereich der Windenergie ist ein Windflügeladapter samt Nachläuferkombination zur Begutachtung vor Ort. Diesem wendigen Konzept gehört die Zukunft beim Wegetransport der bis zu 100 Meter langen Windflügel.

MAX Trailer mit vier Fahrzeugen dabei

Die Marke MAX Trailer hat dank seiner modularen Aufbauweise den Spezialtransportsektor revolutioniert. In München unterstreichen vier Exponate die mittlerweile erreichte Angebotsvielfalt. Ein 5-Achs MAX410 Ballastauflieger eignet sich zum Transport von kompakten Krangewichten. Der teleskopierbare MAX100 bringt dank zwei Paar Radmulden und einer Löffelstielmulde maximale Vielseitigkeit mit. Bei den gezogenen Anhängern gehört der 2+2 Achs MAX600 mit gekröpfter Ladefläche, Auffahrrampen und Baggermulde zu den Newcomern. Und aus der Tiefbett-Serie MAX510 wartet eine Version mit drei Pendelachsen auf die Besucher.



Im Alltag für die Windkraft



„Way ahead" – zu Deutsch „weit voraus" - heißt der Slogan des finnischen Unternehmens Ahola Special Oy. Diesem Motto folgend ging es in den letzten Jahren beim Team um Jonas Ahola in der Tat konstant nach vorne. Dabei liegt der Fokus neben klassischen Spezialtransporten mittlerweile besonders auf dem Bereich Windenergie.

„Wir arbeiten tagtäglich in ganz Skandinavien und den baltischen Ländern", umschreibt Jonas Ahola das Tätigkeitsfeld, in dem seine Mannschaft rund um die Uhr im Einsatz ist. „In diesem Rahmen sind wir für Projekte überall dort bereit, wo ein erstklassiger und qualitativ hochwertiger Service benötigt wird." Ein anspruchsvoller Maßstab, der dank des entsprechenden Transportmaterials erfüllt werden kann. Seit 2009 besteht die Verbindung zu Faymonville und in all der Zeit gingen über 40 Fahrzeuge in roter Lackierung nach Finnland.

Komplettanbieter für Windkraftprojekte

„Wir haben unsere Flotte so aufgebaut, dass wir versuchen, so viel wie möglich zu vereinheitlichen, so dass alle verschiedenen Varianten auf all unsere Sattelzugmaschinen passen", erklärt Firmenleiter Jonas Ahola die Herangehensweise. „Auch Flexibilität und die Möglichkeit, sich an jede Art von Transportbedarf anzupassen, sind uns sehr wichtig. Denn all unsere Projekte sind in der Regel einzigartig. Aus diesem Grund haben wir seinerzeit damit begonnen, unsere Schwerlastfahrzeuge auf Basis des CombiMAX aufzubauen". Dieser modulare Baukasten dient Ahola dazu, in verschiedensten Konfigurationen und bei Bedarf unter Mithilfe des Add-On-Beam Verlängerungsträgers unter anderem Turmsegmente jeder Größenordnung zu bewegen.



Wir bewegen die Windindustrie! Entdecken Sie hier alle Details!

Weiterentwicklung durch Turmadapter

„Und da die Komponenten von Jahr zu Jahr größer werden, haben wir jetzt auch Turmadapter-Sets bestellt. Die eignen sich für Lasten bis zu 140 Tonnen", rüstet sich Jonas Ahola bereits für die Zukunft, wo diese Adapter dank ihrer Wendigkeit für zusätzliche Möglichkeiten sorgen. Generell geht er mit Weitblick an die Aufgaben, auch bei den verschiedenen Planungsschritten. „Wir stecken viel Energie in die Entwicklung und den Einsatz digitaler Hilfsmittel für die Vorplanung, das Engineering und die Simulation der Projekte. Das macht unsere Arbeit noch zuverlässiger, sicherer und effektiver."

Auch in Skandinavien wird die Zahl der Windkraftanlagen immer größer. Ahola Special Oy entwickelte sich zum Komplettanbieter, der alle Elemente einer solchen Konstruktion transportieren kann. Um Windflügel im XXL-Format bis über 70 Meter Länge aufzunehmen, vertrauen die Spezialisten auf insgesamt sechs vierfach teleskopierbare WingMAX-Telesattel mit Pendelachs-Technologie. Die verschiebbare Lastauflage für das Flügel-Tippgestell ermöglicht ein Verkürzen des Telesattels sogar unter Last. Diese Feinheit stellt eine echte Hilfe dar, um verwinkelte Streckenabschnitte einfacher zu passieren.



Erweiterte Möglichkeiten für Windflügel

„Und im nächsten Jahr folgen gleich drei Nachläufer-Systeme mit Rotorblattadapter", hat sich Jonas Ahola auch die neueste Entwicklung aus dem Faymonville-Angebot gesichert. Kein Wunder, denn die reibungslosen Abläufe im Arbeitsalltag geben ihm Recht. „Wir sind sehr zufrieden mit der Funktionalität und Qualität unserer Fahrzeugflotte." Semi-Tieflader, Modulfahrzeuge, Telesattel und Tiefbetten formen ein starkes und vor allem verlässliches Rückgrat. „Und auch aus sicherheitsrelevanten Gründen ist es naheliegend, auf Ausrüstung zu vertrauen, die auf die gleiche Weise funktioniert. Denn dies sorgt in der Handhabung für Vertrauen bei den Fahrern."

Flügel auf den Weg bringen



Die Windindustrie nimmt beim Ausbau erneuerbarer Energien eine zentrale Rolle ein. Immer leistungsstärker sollen die Anlagen werden, um die Stellflächen maximal auszunutzen. Schließlich liegt in deren Erschließung oftmals der aufreibendste Teil des Projekts. Damit verbunden ist die Tatsache, dass die verbauten Rotorblätter immer größere Dimensionen einnehmen. Die Schallmauer von 100 Metern Länge wurde bereits durchbrochen.

Nachläufer sorgt für Wendigkeit

Ter Linden Transport b.v. aus den Niederlanden ist europaweit eine Referenz für den Transport von Windflügeln. In die Routenplanung hin zu den Montageorten stecken die Verantwortlichen viel Zeit. Denn mit solchen Abmessungen ist es kein Leichtes, jede Kurve und jedes Hindernis zu meistern. Drei Nachläuferkombination mit Rotorblattadapter von Faymonville bilden hierfür nun das Rückgrat. „Großer Vorteil dieser Transportlösung ist die Tatsache, dass man ganz einfach besser manövrierbar ist", beschreibt Firmenchef Roland Ter Linden seine positiven Erfahrungen. „Außerdem kann man den Windflügel dank des starken Hubs anheben und somit über Leitplanken hinweg führen." Die Freidreheinrichtung ist auf einem 2-Achs-Dolly angebracht, während ein 4-Achs-Nachläufer das rückwärtige Teil des Flügels mit Hilfe einer Klammer aufnimmt.

Universelle Schnittstelle für alle Gestelle

Vorteil des Faymonville-Adapters ist es, dass die universell konzipierte Schnittstelle für Transportgestelle aller Hersteller ausgelegt ist. Bei Ter Linden führten die ersten Projekte nach Rotterdam. 82 Meter lange Windflügel brachte das Nachläufer-Trio hierhin. Der dortige Industriepark Maasvlakte 2 ist ein neuer Teil des Rotterdamer Hafens. An dessen äußeren Rand entsteht ein Windpark mit insgesamt 22 Windturbinen, der ab 2023 Ökostrom erzeugen wird.

„Man kann den Windflügel dank des starken Hubs anheben und somit über Leitplanken hinweg führen."

***ROLAND TER LINDEN** - Firmenleiter der Ter Linden Transport b.v.*

Adapter auch für Windturmsegmente

Beim Aufbau von Windkraftanlagen ist auch der Transport von Turmsegmenten nicht immer mit klassischen Aufliegern möglich. Spezielle Turmadapter mit einer Hublast von 100 Tonnen nehmen solche Elemente unterschiedlichster Längen und Durchmesser auf. Diese Spezialvorrichtungen werden entweder mit einer Freidreheinrichtung oder direkt zwischen Schwerlastmodule gekoppelt.

Die Freidreheinrichtung ermöglicht es, selbst engste Kurven zu meistern und Hindernisse zu überwinden. Der Be- und Entladeprozess erfolgt ohne Kran. Der Turmadapter passt sich hydraulisch an den Flanschdurchmesser an, was für eine sichere Verbindung während des Transports sorgt.



Vorfahrt für den Stahlkoloss

Mega-Monopiles bei Steelwind



Hier geht's zum spektakulären Einsatzvideo

Bei der Herstellung von Monopiles für Windparkanalagen ist die Firma Steelwind eine weltweite Referenz. Denn am Standort Nordenham werden mit die größten Elemente dieser Art produziert, die am globalen Markt verfügbar sind.

Die Ausmaße haben es in sich, sprechen wir hier von einem Bauteil mit einem Durchmesser von 9,60 Metern, einer Länge von 110 Metern und einem Gewicht von 2.100 Tonnen – einem absoluten Mega-Monopile. Und diese Kolosse werden bei dem Unternehmen Steelwind in Serie produziert.

Krebs betreibt Transportlogistik bei Steelwind

Die Firma Krebs hat bei der Firma Steelwind einen Großauftrag mit einer mehrjährigen Laufzeit abschließen können. Hier kommt die eigentliche Kernkompetenz der Firma Krebs Korrosionsschutz zum Tragen: das qualitativ hochwertige Beschichten der Rohre. Zusätzlich haben die Spezialisten nun gleich auch die komplette Transportlogistik im Werk übernommen. „Dabei ist es egal, ob es sich um die Einlagerung der Stahlplatten, das Verfahren einzelner Rohrschüsse oder gar um den Transport der kompletten Monopiles handelt", beschreibt es Christian Petschke, einer der Geschäftsführer der Firma Krebs, der das Projekt von Hamburg aus betreut.

„Gestartet sind wir direkt mit der Auslagerung eines fertigen Monopiles im Außenlager hinter dem Deich. Dies galt es aufzunehmen und dann in einer vom Ordnungsamt der Stadt Nordenham vorgegebenen Zeit über den Deich bis zum Verladepier im Werksgelände zu verfahren."

Mit Blick auf Steigung und Zeitfenster

Die Herausforderung auf dieser Strecke ist es, am Deich eine Steigung von drei Grad zu überwinden. Und das mit einem Fahrzeuggesamtgewicht von beachtlichen 2.450 Tonnen bei einer Fahrzeuglänge von 37 Metern. „Das Zeitfenster ist deshalb so kritisch", erklärt SPMT-Fahrer Steffen Klückmann, „weil wir hier zwei öffentliche Straßen queren, die die LKW-Versorgung der benachbarten Industrie sicherstellen."

72 Achslinien im Verbund

Die Firma Krebs hat dazu eine Parallelkombination mit drei Fahrwerken zusammengekuppelt unter der Verwendung von zwei 368 Kilowatt Powerpacks sowie einem 202 Kilowatt Powerpacks. Auf der insgesamt 72 Achslinien umfassenden Kombination wurden zwei massive Querträger eingebaut. Dies mit dem Ziel, die eingeleiteten Lasten gleichmäßig auf die drei SPMT-Einheiten zu verteilen.

Zusätzlich ist noch eine 12-Achs Kombination im Werk unterwegs, um die Sleeper für die Rohrablage als auch die kleinen Rohrschüsse zu fahren. Und diese Fahrzeugflotte gilt es nun im Schichtbetrieb laufen zu lassen. Getreu dem Firmenmotto von Krebs: Modern, flexibel und innovativ – mit Cometto ... propelled to the MAX!

„Gestartet sind wir direkt mit der Auslagerung eines fertigen Monopiles im Außenlager hinter dem Deich. Dies galt es aufzunehmen und dann in einer vom Ordnungsamt der Stadt Nordenham vorgegebenen Zeit über den Deich bis zum Verladepier im Werksgelände zu verfahren."

***CHRISTIAN PETSCHKE** - Geschäftsführer der Firma Krebs*



Der stärkste Bladelifter am Markt

Mit der Entwicklung seiner Bladelifter-Serie stößt die Faymonville Gruppe in eine neue Dimension des Windflügeltransportes vor. Der BladeMAX1000 ist mit 1000 Metertonnen Nutzlastmoment der mit Abstand stärkste am Markt !

Hier geht's zu allen BladeMAX Bildern.



„Die Daten verschiedenster Sensoren werden gesammelt, an die zentrale Steuereinheit gesendet und dort verarbeitet. Alle sicherheitsrelevanten Informationen werden permanent überwacht."

***ADRIAN ZINGAN** - Produktverantwortlicher der Firma Cometto*

Unter dem Produktnamen BladeMAX sind Varianten mit drei verschiedenen Tragkraftstufen erhältlich: 650, 800 und 1000 Metertonnen. All diese Produkte transportieren die neuesten Mega-Windflügel „auf der letzten Meile" sicher und effizient durch bewaldetes oder bebautes Gebiet, enge Straßen oder in bergigen Regionen.

Windflügel bleiben beweglich

„Montiert auf einem Selbstfahrer oder zwischen modularen Achslinien können mit dem BladeMAX650 und dem BladeMAX800 Rotorblätter aufgenommen, bis zu einem Winkel von nahezu 90° aufgestellt, geschwenkt und 360° um die eigene Achse gedreht werden", beschreibt der Produktverantwortliche Adrian Zingan die Charakteristiken dieser beiden Modelle. „Optional kann sogar eine dritte vertikale Drehachse integriert werden, die zusätzlich einen seitlichen Schwenkwinkel von 20° ermöglicht. Eine gerne gewählte Option für den Einsatz in dicht bebauten Gebieten."

Der BladeMAX1000 ist derweil mit seinen 1000 Metertonnen Tragfähigkeit der stärkste am Markt erhältliche Bladelifter! Adrian Zingan: „Dieses Gerät verfügt über zwei Bewegungsachsen, dank derer die Rotorblätter um bis zu 60° angehoben und zusätzlich um 360° gedreht werden."

Stabiler Aufbau und sicheres Handling

Mehr Standstabilität im Handling gewährleistet beim BladeMAX650, BladeMAX800 und dem BladeMAX1000 das ebenfalls patentierte Stabilitätskontrollsystem SCS. „Die Daten verschiedenster Sensoren werden gesammelt, an die zentrale Steuereinheit gesendet und dort verarbeitet. Alle sicherheitsrelevanten Informationen werden permanent überwacht. Der Bediener erhält ein Signal, sobald er sich kritischen Werten nähert", erklärt Adrian Zingan dieses Verfahren. Der Spielraum ist jedoch bedeutend größer als bei bisher bekannten Systemen. Das Zusammenwirken von Elektronik, Hydraulik und Visualisierung erhöht die Sicherheit bei der Schwerpunktverlagerung, wenn die Flügel bewegt werden. Dadurch verzichtet der BladeMAX auf den Zusatz tonnenschwerer Gegengewichte.

Die neue Online-Plattform

www.specialtrailers24.com

Find it!

Eine große Auswahl an verschiedenen Neufahrzeugen

Choose it!

Plattform 24/7 zu Ihrer Verfügung

Get it!

Neufahrzeuge zur sofortigen Lieferung

Auch beim Thema Spezial- und Schwertransport geht der Weg immer mehr in die digitale Welt. Die neue Verkaufsplattform SpecialTrailers24 ist in diesem Bereich eine absolute Neuheit: Als All-in-One-Anbieter findet jeder Interessierte online direkt verfügbare Fahrzeuge. Vom Tieflader, zum Innenlader bis hin zu SPMT's.

Auch wenn SpecialTrailers24 als Newcomer am Markt gilt, so verfügen wir über jahrzehntelange Erfahrung auf dem Gebiet der Spezialfahrzeuge. Durch dieses Know-How kennen wir den Bedarf der Branche genau und können entsprechend zuverlässig und schnell die bestehende Nachfrage bedienen. Eine große und vielseitige Auswahl an Fahrzeugen steht unseren Kunden jederzeit zur Verfügung – Ein Klick und los geht's! Auf unserer Verkaufsplattform finden Besucher in unserem umfangreichen Portfolio schnell und einfach, genau das Fahrzeug, das sie benötigen!

www.specialtrailers24.com



Schnell, einfach und übersichtlich

Auf der Webseite sind Fahrzeuge der etablierten Marken MAX Trailer, Faymonville und Cometto zu finden! Je Fahrzeug werden alle technischen Angaben sowie zahlreiche Bilder und Videos angezeigt. Realitätsnah wirken zusätzliche 360°-Ansichten. Anhand dieser kann sich der Interessent alle Details virtuell wie aus nächster Nähe ansehen.

Dabei besteht die Wahl aus jeglichem Fahrzeugtyp, der im Spezialtransport zum Einsatz kommt: Semi-Tieflader, Tieflader, Telesattel, Deichsel-Anhänger, Nachläufer, Innenlader, Modulfahrzeuge und selbstangetriebene modulare Transporter.

Neufahrzeuge mit Rundum-Service

Und auch nach dem Verkauf bleibt SpecialTrailers24 kompetent und nahbar zur Stelle. Denn für alle Kundendienst-, Wartungs- und Reparaturaufgaben kann bei Bedarf jederzeit auf das weltweite Service- und Partnernetzwerk der drei Marken aus dem Verbund der Faymonville Gruppe zurückgegriffen werden.

Stark im Verbund

US-Kunde Allegiance mit Tanktransport

Reichlich Ladelänge ist gefragt, als das US-amerikanische Unternehmen Allegiance Crane & Equipment einen Tank transportieren muss. Doch damit nicht genug. Denn das Streckenprofil hält weitere Tücken bereit. Unterschiedliche Herausforderungen, auf die ein Eco1000-Duo von Cometto die Lösung bereit hält.

Als „end-to-end" Kombination kuppeln die Allegiance-Spezialisten für diese Mission einen 4-Achs und einen 6-Achs Eco1000 zusammen. So entsteht genügend Ladelänge, um das fragile Bauteil an den richtigen Stellen zu unterstützen. Doch gleichzeitig muss die Kombination extrem kompakt sein. Und das wird erst durch die Integration der Antriebsaggregate zwischen Achsen und Module möglich. Dadurch wird zusätzliche Ladefläche geschaffen. Der Tank mit einer Länge von rund 20 Metern (67 ft) findet so seinen Platz.

Kompakt und viel Ladelänge - das ermöglicht der Eco1000

Ursprünglich wollte der Kunde diesen Transport mit einer per Sattelzugmaschine gezogenen Kombination fahren. „Aber nach dem Ausmessen der Kurven war schnell klar, dass der Job nur mit dem Eco1000-Alleskönner von Cometto durchgeführt werden kann", erklärt BJ Buchanan, Director of Operational Support bei Allegiance Crane & Equipment. Die beiden Fahrzeuge werden dabei mit einer Datenleitung verbunden und von einem Fahrer über eine Funkfernsteuerung bedient.

Night-Light-Kit für beste Sicht

Bei diesem als Nachttransport durchgeführten Projekt über zwei Meilen auf öffentlicher Straße können die selbstangetriebenen Eco1000-Module eine weitere Trumpfkarte ausspielen. Joachim Kolb, Sales Manager bei Cometto, merkt an: „Durch unsere serienmäßige Ausstattung der Fahrzeuge mit dem Night-Light-Kit hat der Fahrer jederzeit das Umfeld des Fahrzeuges gut ausgeleuchtet im Blick."

Ein Hauch von Urlaub



Über 1000 Kilometer liegen zwischen Rotterdam und der schottischen Hafenstadt Aberdeen. Um diese lange Distanz mit einer 4,38 Meter hohen Ladung zu erledigen, nutzt Jan Kees Boer Transport alle Möglichkeiten über Wasser und Land. Einige landschaftliche Höhepunkte bereichern dabei die Fahrt.

Gleich zu Beginn gibt es jedoch erste Hürden zu überwinden, wie Jasper de Wit vom beauftragten Transportunternehmen Jan Kees Boer berichtet. „Die Fracht befindet sich im Osten der Niederlande. Ein Transport Richtung Hafen über die Straße war aufgrund der Höhe nicht möglich. Deshalb wurde die Stahlkonstruktion per Binnenschiff nach Rotterdam transportiert." Die erste Etappe verläuft störungsfrei. Ein Kran steht bereit, um das 5,51 Meter lange Element auf den teleskopierbaren 2-Achs Tieflader MAX510 von MAX Trailer zu verladen.

Für den Offshore-Einsatz

Im Anschluss macht sich das Gespann per Fähre auf in Richtung Immingham im Osten Englands. „Von dort ging es weiter über die Straße entlang der Küste mit dem Ziel Schottland", benennt Jasper de Wit den nächsten Schritt, der von einem besonderem Flair umgeben war. Steilhänge und das Panorama des weiten Meeres sorgen für einen Hauch von Urlaubsambiente. Da wurde dem Auge etwas geboten auf der Weiterfahrt Richtung Abladeort. Der Stahlrahmen nimmt zukünftig eine Spule auf, die an Bord eines Schiffes bei Offshore-Projekten genutzt wird.

www.faymonville.group

8, Duarrefstrooss
L-9990 WEISWAMPACH
LUXEMBOURG

Tel. +352 26 90 04 155

info@faymonville.group

679051 - 10/2022

EDITOR: Alain Faymonville/ PHOTOS: Benoît Mahaux, Ann-Sophie Lindström, Achim Nelles, Faymonville customer photos