FAYMONVILLE GROUP

GO TO THE MAX

News magazine by the Faymonville Group - N° 33 - 01/2022



Mammoet beginnt Zusammenarbeit mit Cometto

20 Hebetechnik einfach bewegen

30 MAX600 mit gekröpfter Ladefläche

38 Der neue BladeMAX1000

Eine Brücke schließt die Lücke

8





36

Der neue Windflügeladapter

Wenn der Himmel nicht die Grenze ist

14



Alle Themen im Überblick:

4	Edito
5	Neue Webseite für MAX Trailer
6	Ein sicherer Drahtseilakt
18	Eco1500 - Der Stärkste am Markt
20	Der Spezialist zum Transport von Hebetechnik
24	Mammoet beginnt Zusammenarbeit mit Cometto
30	MAX600 Drehschemel-Tieflader mit gekröpfter Ladefläche
32	Neue Wurzeln schlagen
34	Ein selbstfahrender Umzugshelfer

Der Stärkste für die „letzte Meile“

38



Von Bau zu Bau

12



Kurzfristig handeln, weitsichtig denken

Unsere schnelllebige Welt bringt immer neue Herausforderungen zu Tage. Schließt sich die eine, eröffnet sich gleich eine neue. Mittlerweile sind Lieferengpässe bei Rohstoffen zu einem Thema geworden, das bei Industrie und Handwerk tiefgreifende Konsequenzen hervorruft.

Unterbrechungen in den globalen Lieferketten bringen ganze Systeme ins Wanken. Lange Wartezeiten, steigende Einkaufspreise für alle möglichen Komponenten und geringe Verfügbarkeiten sind Faktoren, die auch in unserem Planungsalltag großen Raum einnehmen. Der extreme Anstieg des Stahlpreises, den wir in den letzten Monaten erlebt haben, ist dabei nur ein Beispiel unter vielen. Es ist eine bisher noch nie dagewesene Situation. Wir als Hersteller können uns dieser Entwicklung nicht entziehen. Die Anpassung des Preisniveaus war die Konsequenz.

Die Nachfrage nach Fahrzeugen von Faymonville, MAX Trailer und Cometto steigt konstant. Doch bei deren Produktion gilt es jeden Tag die Dinge im Auge zu behalten. Um alles wie geplant ausliefern zu können, ist kurzfristiges Handeln und weitsichtiges Denken gefragt.

Unsere verschiedenen Abteilungen kümmern sich tagtäglich darum, damit jedes Ventil, jeder Stecker und jedes Stahlblech rechtzeitig in der Produktionskette eintrifft. Zusätzlich hilft ein regelmäßiger Austausch mit unseren Lieferanten sowie unsere Stärke für schnelle Lösungen. Die Materialbeschaffung ist zu einer sehr anspruchsvollen Aufgabe geworden.

Doch neue Herausforderungen erzeugen bekanntlich neue Kräfte. Diese nutzen wir und setzen sie konsequent ein. Denn unser vorrangiges Ziel ist und bleibt es, dass unsere Kunden ihr Fahrzeug wie geplant erhalten.

Wir packen es an .... to the MAX!

Übersichtlich und benutzerfreundlich

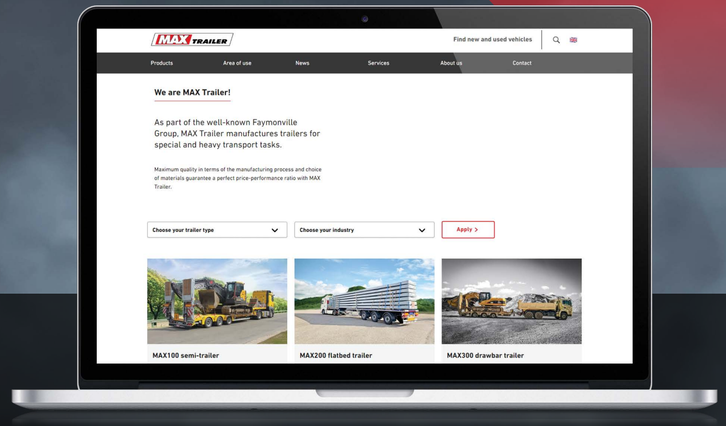
Neue Webseite für MAX Trailer

Unser digitales Schaufenster wurde komplett überarbeitet.
Erfrischend in der Aufmachung und prall gefüllt mit allen Produktdetails präsentiert sich unser neuer Webauftritt.

Dazu finden Sie eine große Auswahl Stockfahrzeuge, Neuigkeiten und Wissenswertes rund um den Spezial- und Schwertransport.

Ein Blick lohnt sich!

www.maxtrailer.eu



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Ein sicherer Drahtseilakt

Trommeltransporte mit Wipfli und dem CombiMAX

Der Schweizer Familienbetrieb Wipfli gehört zu den anerkannten Experten im Transport von schweren Stahlseiltrommeln. Mit ihrem umfangreichen CombiMAX Modulbaukasten verfügen die Spezialisten über die nötige Transportflexibilität.

Der Weg führt die Schwerlastexperten diesmal zur Firma Fatzer. Hier liegen insgesamt fünf Trommeln bereit. Die Seilmanufaktur stellt aus hochfestem Präzisionsstahldraht Seile mit Durchmessern bis zu 135 Millimeter her. Diesmal verantwortet Wipfli den Transport von 5 Bobinen mit einem Stückgewicht von 105 Tonnen. Jedes Element hat einen Durchmesser von 3,90 Metern und eine Breite von 3,20 Metern.

Endziel Tschetschenien

„Unsere Aufgabe beinhaltet den Transport von Romanshorn nach Basel in den Auhafen. Von dort werden die Trommeln dann per Rhein nach Rotterdam verfrachtet", kommentiert Peter Wipfli Jun. die Projektvorgaben. Sein Team baut zu diesem Zweck einen Faymonville CombiMAX als 4+7 Kombination zusammen, zwischen das eine Baggerbrücke integriert ist.

Mit der 10x4 Sattelzugmaschine voraus und einem unterstützenden 6x4 Schubfahrzeug im Heck zog die Kombination durch die Schweiz. Das Gesamtzuggewicht beläuft sich auf 186 Tonnen verteilt auf eine Gesamtlänge von 42 Metern Länge. Peter Wipfli jr. beschreibt das Endziel der Ladung: „Auf den Trommeln sind Stahlseile, die in Tschetschenien im Skigebiet Veduchi in eine neue Seilbahn eingebaut werden."

Leicht und modular

Die nächste Mission wird für die Schweizer nicht lange auf sich warten lassen. Für Betriebsleiter Peter Wipfli Jun. ist die Faymonville-Lösung genau die richtige Wahl für eine erfolgreiche Firmenzukunft. Auch und gerade wegen der Tatsache, dass Wipfli eine übersichtliche Struktur aufweist.

„Als kleineres Unternehmen müssen wir uns immer perfekt an die Ladung anpassen können. Das geht für uns nur mit einem modularen Fahrzeug wie dem CombiMAX. Der CombiMAX überzeugt durch hochwertige Verarbeitung, einfache Bedienung und leichtem Eigengewicht."



Veit Wipfli, die vierte Generation im Unternehmen, hebt die Daumen hoch für den startklaren CombiMAX.

COMETTO VF
PROPELLED TO THE MAX

Eine Brücke schließt die Lücke

Einen Tag unterwegs mit …
Markus Meckelholt,
SPMT-Bediener bei Autokrane Schares GmbH

Erstmal in Ruhe die Lage checken. Umgeben von der nur langsam abziehenden Dunkelheit begutachtet Markus Meckelholt im Scheinwerferlicht die bereitstehende Selbstfahrerkombination. „Bisher mein größter Einsatz", fasst er den kommenden Tag zusammen. Heute wird im rheinland-pfälzischen Plaidt eine 430 Tonnen schwere Brücke bewegt.

Ein Kaffee als Wachmacher, ein Brötchen zur Stärkung. Dazu ein abschließender Plausch mit Kollege Joe Schönfeld. Von Anspannung keine Spur beim eingespielten Schares-Duo. Dabei geht es drumherum ganz schön hektisch zu. Vertreter des Projektinitiators, der Presse, der lokalen Politik und der anliegenden Betriebe wollen bei diesem für die Region bedeutenden Moment dabei sein. Eine neue Bahnüberführung wurde vor Ort innerhalb von sechs Monaten fertiggestellt und soll nun in die noch klaffende Lücke eingefahren werden. Das ist die Aufgabe von Markus Meckelholt.

Scanne den QR-Code und erlebe das Projekt im Video.



Die neue Leidenschaft

In den Tagen zuvor hat das Schares-Team die Side-by-Side-Kombination mit insgesamt 24 Achslinien zusammengebaut. Darauf ragt ein Hubgerüst, das für die Brückenaufnahme installiert wurde. Sechs Jahre arbeitet Meckelholt bereits bei der Firma Schares. Bisher war er im klassischen Schwertransport aktiv. Doch mittlerweile hat ihn die Leidenschaft für die Selbstfahrer-Projekte gepackt. Die Tücken der anstehenden Aufgabe sind ihm bewusst. „Das leichte Gefälle muss ich stets mit dem SPMT ausgleichen. Daher das Motto: ganz einfach schön langsam fahren und alles im Auge behalten."

„...am Montag fahren wieder Züge hier"

Konzentriert und mit der nötigen Coolness steuert er die Kombination Zentimeter für Zentimeter nach vorne. Dabei steht ihm Kollege Joe Schönfeld mit wachsamem Auge und hilfreichen Tipps zur Seite. „Der Schwerpunkt der Ladung ist ziemlich unten und das Ganze ist nicht sehr kopflastig", beschreibt Meckelholt die Begleitumstände, die er jederzeit im Griff hat.

Brems- und Beschleunigungskräfte müssen bei SPMT-Projekten immer besonders im Blick behalten werden. Denn die Fracht verzeiht meist keinen Fehler. Dazu ist auch bei diesem Verschub der Zeitrahmen eng gesteckt. Das weiß auch Markus Meckelholt. „Am Montag fahren wieder Züge hier."

Präzises Einlassen

Mittlerweile ist der rund 100 Meter weite Weg beinahe absolviert. Markus Meckelholt positioniert die Brücke dank Hub und Präzisionslenkung millimetergenau über die Endposition. Hier müssen erst noch die Aussparungen freigestemmt werden, ehe die Brücke über die Eisenköcher auf den Betonfundamenten hinabgelassen wird. Mit einer Traglast von 60 Tonnen wird das Bauwerk auf Jahrzehnte hinaus eine sichere Überfahrt ermöglichen.

Für Markus Meckelholt endet der Tag, doch die nächste Mission steht bereits unmittelbar bevor. „Da warten dann sogar mehrere Brückenelemente bei einem Projekt nahe Köln. Und das Zeitfenster ist noch kleiner" Er legt die Fernsteuerung des SPMT zur Seite und zündet sich eine Zigarette an. Nur nicht aus der Ruhe bringen lassen.



Markus Meckelholt steuert den Cometto SPMT sicher über die Baustelle

Die Kombination dieser 24 Cometto MSPE-Achslinien bringt es auf eine Nutzlastkapazität von 960 Tonnen.

Da gibt es was zu tun!

In Deutschland wird geschätzt, dass mehrere trausend Brücken sanierungsbedürftig sind. Selbstfahrer wie die von Schares bringen den Vorteil mit sich, dass aufwendige Kranarbeiten entfallen und die neuen Brückenelemente zügig eingefahren werden. Das spart Zeit und Geld!

Von Bau zu Bau



Ein auffälliges Gelb gehört zu den Markenzeichen der belgischen Firma Gebroeders Lambrecks NV aus Hasselt. Im aktuellen Fuhrpark sticht seit Kurzem der neue MAX110 Satteltieflader heraus. Das Fahrzeug nimmt im Alltag des Familienbetriebs eine Schlüsselrolle ein. Denn es ist teleskopierbar.

Das Rattern des Kettenfahrzeugs kündigt das Kommen des Baggers schon an. Joris Verstappen steuert die 27-Tonnen-Maschine in Richtung des wartenden Semi-Tiefladers. Die Rampen sind seitlich ausgefahren und schon herabgelassen. In den Verbreiterungselementen eingelegte Holzbohlen bilden eine breitere Ladefläche. Der Bagger fährt die Doppelrampen hinauf und Kletterleisten sorgen dabei für Hilfestellung. Fahrer Joris Verstappen zeigt den Daumen nach oben – alles läuft nach Plan. Jetzt wird verzurrt und das Gespann ist startklar.

Neue Flexibilität

Für Firmenleiter Gregory Lambrecks ist die Anschaffung des neuen MAX110 ein weiterer Meilenstein für sein Unternehmen. „Es ist nicht unser erster MAX Trailer", spricht der Jungunternehmer über die vertrauensvolle Partnerschaft der letzten Jahre.

„Wir nutzen schon einen Semi-Tieflader aus dem MAX110-Programm. Doch der neue ist um zusätzliche 5.800 Millimeter teleskopierbar, was wir in unserem vielseitigen Alltag sehr gut gebrauchen können."

Firmenleiter Gregory Lambrecks

Mit dem Bagger auf der Ladefläche ging es für Joris Verstappen weiter in Richtung Balen. Für einen Schnappschuss wird kurz Halt gemacht entlang des Albertkanals. Ein Wohngebiet ist das Endziel, dort ist der Bagger für Ausschachtarbeiten vorgesehen. Joris Verstappen begutachtet kurz die Lage zwischen den Einfamilienhäusern. Dann ist die Abladeposition gefunden. Der hydraulisch zwangsgelenkte MAX110 bleibt auch im Rückfahrmodus bestens manövrierbar. So steuert Joris Verstappen das Gespann sicher über die Baustelle, um den Kettenbagger abzuladen und für seine kommenden Aufgaben bereitzustellen.

Straßenbauprojekte und mehr

Die Bewohner werfen einen Blick auf das Schauspiel. In ihrem Wohnblock wird gerade die komplette Straßeninfrastruktur neu angelegt. Für den MAX110 ist es nur ein Kurzbesuch. Denn schon morgen geht es für Lambrecks zu einem anderen Projekt. Die gelben Maschinen ziehen schnell weiter zu neuen Einsätzen.

Flexible Rampen

Die Doppelrampen lassen sich hydraulisch komplett zusammenschieben oder verbreitern bis auf 3.000 Millimeter. Egal welche Maschine zu laden ist, es entsteht eine sichere und angepasste Auffahrfläche.

Scanne den QR-Code und erlebe das Projekt im Video.



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Wenn der Himmel nicht die Grenze ist

Raketenmission in Südkorea

Die Erforschung des Weltraums ist eine der größten Herausforderungen der Menschheit. Viele Länder führen prestigeträchtige Projekte durch, um neue Erkenntnisse über das Universum zu gewinnen. Neben wissenschaftlichen Zwecken gibt es auch einen praktischen Grund, die höchste Atmosphäre zu erreichen. Um das Kommunikationswesen weiter zu verbessern, müssen neue und leistungsfähigere Satelliten hoch in den Weltraum geschossen werden.



In Südkorea wird nach monatelangen Vorbereitungen die lang erwartete Mission für den Start einer dreistufigen Weltraumrakete namens Nuri in Angriff genommen. Dieses Projekt wurde mit eigenen, im Land entwickelten Technologien entwickelt. Hersteller der 22 Tonnen schweren Rakete ist das Korean Aerospace Research Institute KARI. Das Naro Space Center in Goheung in der Provinz Süd-Jeolla ist Schauplatz dieses Ereignisses von nationaler Tragweite.

Ein Meilenstein für die koreanische Luft- und Raumfahrtindustrie

Das Ganze ist ein Schlüsselprojekt für die koreanische Luft- und Raumfahrtindustrie, die dabei auf die zuverlässige Transporttechnologie von Faymonville vertraut. Die Rakete wird auf zwei 5-Achs-Selbstfahrern vom Typ ModulMAX im offenen Verbund mit Drehschemeln über rund zwei Kilometer vom Montagegebäude zur Startrampe transportiert. „Wir sind sehr stolz", erklärt das Team des Vertriebspartners Bokook, das den Kunden vor Ort mit seinem technischen Fachwissen unterstützt.
Die Fahrzeugkombination weist eine Gesamtlänge von 47,5 Metern und ein Gesamtbruttogewicht von 200 Tonnen auf, einschließlich der Tragstruktur der Rakete. Als alles wie vorgesehen seine Position eingenommen hat, beginnt der Countdown: ... 3, 2, 1 .....Go! Die Augen richten sich zum Himmel, alle Teilnehmer sind gespannt auf den Start der Rakete.

Sicherheit geht vor

Angetrieben wird die Nuri-Rakete mit einem

Flüssigtreibstoff, der aus Kerosin und flüssigem Sauerstoff besteht. Die weiße Säule bewegt sich mehr und mehr aus dem Blickfeld. Die Faymonville-Module sind eines der entscheidenden Puzzlestücke bei diesem Projekt. Das modulare Fahrzeug punktet mit seiner einfachen und sicheren Handhabung, selbst mit einer so empfindlichen Ladung an Bord.

Der nächste Start ist für Mai 2022 geplant und die Rakete wird dann erneut von Faymonville ModulMAX-Fahrzeugen transportiert. Südkorea wird seine Rakete bis zum Jahr 2027 noch fünf weitere Male starten.



COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Eco1500 - Der Stärkste am Markt



Genau wie der Cometto Eco1000 gehört auch der Eco1500 zu den selbst angetriebenen und elektronisch gelenkten Modulfahrzeugen mit integriertem Power-Pack. Diese neue Selbstfahrer-Serie kommt für innerbetriebliche Transportaufgaben bis zu einer Nutzlast von 1.500 Tonnen in Frage – die Nummer eins am Markt.

Die kompakten Eco1500-Fahrzeuge sind mit 4 und 6 Achslinien in einer Breite von 2.990 Millimeter erhältlich! Bis zu vier Einheiten können mit einer breitgefächerten Auswahl an Zubehör kombiniert werden.

Stark und wendig

Das Gesamtkonzept basiert auf einem zukunftsweisenden modularen Prinzip und bietet eine einfache Connect&Drive-Konfiguration. Das robuste und verwindungssteife Fahrgestell ist für schwerste Lasten ausgelegt.
Mehr Traktion entsteht durch die Verwendung von Flugzeugreifen.



Das patentierte Dual-Link-System:

Dieses System mit Hebesystem bietet beim Eco1500 eine maximale Bodenfreiheit. Die Konstruktion ermöglicht eine höhere Nutzlast (+40%) im Vergleich zur Kompasslösung und minimiert die horizontale Verschiebung der Last, wobei immer noch der gleiche Arbeitsdruck im Hebesystem gewährleistet ist (320 bar/4630 psi bei Volllast). Das patentierte Hydraulic Advanced System synchronisiert Hebedruck und Bodenlast, wenn verschiedene Familien im selben Konvoi gemischt werden, und ermöglicht das hydraulische Anheben jeder einzelnen Aufhängung.

Wussten Sie, dass ...

... die Cometto Produktserien Eco1500 und MSPE EVO3 mit Achslinien ausgerüstet sind, die 70 Tonnen Achslast ermöglichen? Das ist mit Abstand der stärkste Wert am Markt!

Hier geht's zum Eco1000 Video.

Hier geht's zum Eco1500 Video.



MultiMAX Plus - Der Spezialist zum Transport von Hebetechnik

Leicht! Große Ladefläche! Niedrig!

Mobile Hebe- und Höhenzugangstechnik ist schnell und flexibel einsetzbar zur Bewegung von Material oder Menschen. Die Satteltieflader-Serie MultiMAX Plus von Faymonville stellt die optimale Transportlösung für diese Projekte dar.

Der MultiMAX Plus punktet durch seine gewichtsoptimierte Konstruktion mit gleichbleibend hoher Punktbelastbarkeit. Mit seiner Außenträgerkonstruktion bietet das Fahrzeug dem Nutzer eine maximal lange Ladefläche mit hydraulischem Hebebett zum Befahren des Schwanenhalses. Eine Seilwinde kann vor oder auf dem Schwanenhals angebracht werden. Verschiedene Stirnwandvarianten verschaffen reichlich Stauraum für Verzurrmaterial.

Der 3-Achs MultiMAX Plus ist in zwangsgelenkter und nachlaufgelenkter Ausführung verfügbar. Das Fahrzeug weist trotz vollflächigem Gitterrostbelag eine niedrige Ladehöhe auf, was bei hohen Maschinen ein echter Vorteil ist.





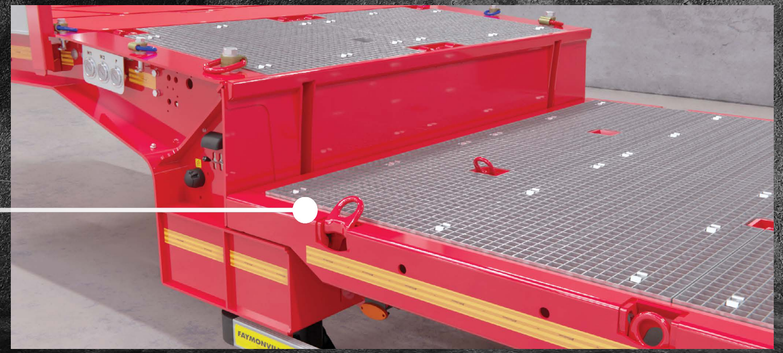


Flache Auffahrwinkel, etliche Verzurrpunkte

Extrem flache Auffahrwinkel im Bereich der Rampen und des Schwanenhalses sowie eine optimierte Heckanschrägung sorgen für einen reibungslosen Ladevorgang von Maschinen mit wenig Bodenfreiheit. Zur Optimierung der Lastverteilung ist die Ladefläche mit 3.000 Millimeter Auszug erhältlich.

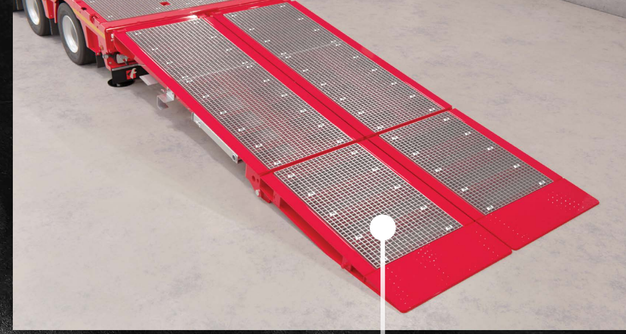
44 Verzurringe und 28 Verzurrpunkte in der Ladefläche und bis zu 30 Verzurrpunkte auf dem Schwanenhals dienen einer bestmöglichen Ladungssicherheit.





Entdecke weitere Details zum Nachlesen





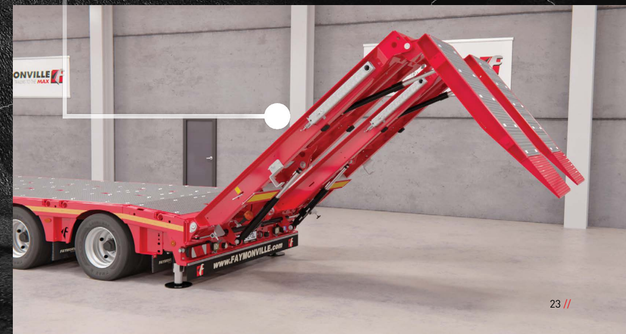
Leistungsstarke Rampen

Die 900 Millimeter breiten Doppelrampen - ebenfalls mit Gitterrostboden - beinhalten Kaistützen mit einer Tragkraft von 18 Tonnen. Hydraulisch betätigte Rampenspitze ermöglichen einen materialschonenden Öffnungsprozess der Rampen. Dank der hydraulischen Rampenverschiebung lassen sich je Maschine optimale Ladebedingungen erzeugen.

Optional

Feste Doppelrampen in 1.250 Millimeter Grundbreite.







Mammoet beginnt Zusammenarbeit mit Cometto





Der Weltmarktführer Mammoet setzt nun auch Cometto SPMT als neuen Typ und Marke in seiner selbstangetriebenen Modulfahrzeugflotte ein. Ein erster Einsatz erfolgt im Vereinigten Königreich mit 84 Achslinien zum Transport von Plattformen mit einem Gewicht zwischen 1.850 und 2.300 Tonnen. Die neue Zusammenarbeit zwischen Cometto und Mammoet führt zu einer fruchtbaren Kombination von zwei Partnern, die führende Kompetenz im Spezial- und Schwertransportgeschäft vereinen.

84 Achslinien im Einsatz

Nach einer ausführlichen Schulung auf ihrem neuen SPMT führen die Mammoet-Mitarbeiter den ersten Einsatz im Vereinigten Königreich durch beim Transport eines Tripod-Fundaments. Das großvolumige Element ist 90 Meter hoch und wiegt 2.035 Tonnen.

Die Mammoet-Crew transportiert die Ladung auf 84 Achslinien des Cometto MSPE mit einer Nutzlast von 48 Tonnen pro Achslinie und drei Power-Packs mit einer Leistung von je 368 kW. Die selbstfahrende Kombination wird in einem offenen Verbund bestehend aus drei MSPE-Zügen zusammengesetzt. Eine Side-by-Side Konfiguration mit 28 Achslinien ist unter jedem Fuß des Tripods angeordnet. Um diese anspruchsvolle Aufgabe sicher und effizient zu meistern, setzt Mammoet auf die Spezialfahrzeuge von Cometto.

Stromversorgung der Zukunft

Das Tripod-Fundament ist Teil eines Offshore-Windprojekts mit dem Namen Seagreen OWF, einem Gemeinschaftsunternehmen von TotalEnergies und SSE Renewables. Der Windpark wird aus 140 Turbinen bestehen und liegt 27 Kilometer vor der Küste von Angus in der Nordsee.

In Zukunft wird das Projekt Schottland mit Strom aus diesem beeindruckenden Windpark versorgen. Die Dauer des Projekts für den Schwerlastspezialisten Mammoet beträgt mindestens zwölf Monate.

„Wir sind sehr stolz darauf, mit unseren selbstangetriebenen Fahrzeugen ein Unternehmen wie Mammoet zu beliefern."

Joachim Kolb - Cometto Sales Manager

Experten vertrauen Experten

Scannen und spektakuläre Bilder einsehen



MAX600 Drehschemel-Tieflader mit gekröpfter Ladefläche

Neu!

Die tiefe Verankerung im Transportmarkt ermöglicht es MAX Trailer, seine Produktneuheiten genau dorthin zu orientieren, wo die Nachfrage ist. Das Angebot der MAX600-Serie erweitert sich nun um die Variante mit gekröpfter Ladefläche.

Der MAX600 darf auf keiner Baustelle fehlen! Der Anhänger sorgt für ein einfaches Transportieren von Baggern und Radladern. „Die jetzt verfügbare Version mit gekröpfter Ladefläche optimiert die Gesamthöhe und verschafft in diesem Bereich neue Möglichkeiten", beschreibt der Produktverantwortliche Mario Faymonville einen der Vorteile. Zusätzlich ist optional im MAX600 eine breite und tiefe Baggermulde integriert. Dadurch werden weitere wichtige Zentimeter bei der Durchfahrt von Unterführungen gewonnen.



Der Profi auf jeder Baustelle

„Die gekröpfte Ladefläche kann bei der 3-Achs und 4-Achs-Version ausgewählt werden. 12 Tonnen Achslast sorgen außerdem in vielen Ländern für mehr Spielraum", listet Mario Faymonville weitere Merkmale des Fahrzeugs auf. Leistungsstarke und verschiebbare Einzel- oder Doppelrampen erlauben ein schnelles und einfaches Laden. Zum Erreichen einer optimalen Verladeposition kann der Bediener den Heckbereich mittels Luftfederung anheben und senken.

Genügend Stauraum bieten sich in der großen Werkzeugkiste vorne am Fahrzeug sowie unterhalb der Ladefläche. Dazu kommen Verbreiterungen, Steckrungentaschen im Außenrahmen, zahlreiche Verzurrpunkte, eine einlackierte Antirutsch-Oberfläche und weitere Optionen, die den MAX600 mit gekröpfter Ladefläche in voller Stärke daherkommen lassen.

Premiumqualität für ein sicheres Gefühl

Wie es für MAX Trailer üblich ist, sorgt die konsequente Verwendung von Gleichteilen für die bekannte Premiumqualität. Vorteile für den Kunden sind die niedrigen Betriebskosten und das sichere Gefühl, auf ein verlässliches und hochwertiges Fahrzeug vertrauen zu dürfen.

- Für eine optimierte Ladehöhe
- Verfügbar für die 3- und 4-Achs Version
- Optional mit breiter und tiefer Löffelstielmulde





Neue Wurzeln schlagen

Um Platz für sechzig neue Wohneinheiten zu schaffen muss im niederländischen Alphen aan den Rijn ein über 70 Jahre alter Kastanienbaum weichen. Doch nicht durch den Einsatz einer Kettensäge, sondern per Umsiedlung an einen neuen Standplatz.

Da staunen die Anwohner nicht schlecht, als sich der riesige Baum am frühen Morgen aus seinem Erdloch erhebt. Viel Feingefühl ist vom Kranfahrer beim Herausheben gefordert. Die Wurzeln sind in einen Leinensack gehüllt, um ihn vor dem Austrocknen zu schützen. Rund 40 Tonnen wiegt die weiße Rosskastanie, als sie auf das bereitstehende Modulfahrzeug der Firma Kraanbedrijf Nederhoff b.v hinabgelassen wird. Sjoerd Nederhoff beschreibt die Herausforderungen bei solch einem Projekt: „Das Überqueren von Bordsteinen, das Ausweichen vor Straßenlaternen und das gleichzeitige Halten des Gleichgewichts erfordern eine stabile und kompakte Transportlösung, die intuitiv zu bedienen ist. Das 6-achsige Modul von Faymonville ist ideal für so eine Aufgabe."

Dritter Standort für Kastanienbaum

Die sonst so belebte Prins Bernardlaan wirkt wie erstarrt. Zahlreiche Schaulustige machen Halt und zücken ihre Mobiltelefone. So ein Schnappschuss lässt sich selten festhalten. Die Nederhoff-Experten sichern derweil die ungewöhnliche Fracht.

Der Bauträger Bogor legt großen Wert auf das Thema Nachhaltigkeit. Daher war das Fällen des Kastanienbaumes mit einem Kronendurchmesser von vierzehn Metern auch keine Option gewesen. Bei vorangegangenen Untersuchungen wurde festgestellt, dass der Baum in der Vergangenheit bereits einmal umgepflanzt worden war.

Pendelachsen sichern Fahrstabilität

Nach rund anderthalb Stunden ist die Kastanie 115 Meter Luftlinie weiter an ihrem neuen Standort in der Anna van Burenlaan angekommen. Sicher manövriert die Nederhoff-Crew das Modulfahrzeug vom Typ Faymonville ModulMAX an die vorgesehene Stelle. Dank der Pendelachsen blieb die Kombination immer in einer sicheren Fahrposition. Der Kran steht schon zum Abladen bereit. An dieser Stelle soll die Kastanie ihre Wurzeln neu schlagen. Ein drittes und diesmal dann hoffentlich letztes Mal.

16 Achslinien beim Unternehmen Nederhoff

Für Schwerlast- und Spezialaufgaben vertraut Kraanbedrijf Nederhoff b.v auf insgesamt 16 neue Achslinien aus der Baureihe ModulMAX von Faymonville. Die mechanisch gelenkten Fahrzeuge mit Zugeinrichtung sind ausgerüstet mit 17,5" Pendelachsen in Zwillingsbereifung und haben eine Basisbreite von 3.000 Millimeter.

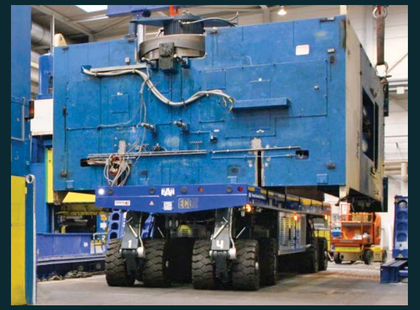


COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Ein selbstfahrender Umzugshelfer

Das Manövrieren von schweren und kompakten Ladungen durch enge Hallenbereiche gehört zu den Stärken von Selbstfahrern. Ein 4-Achs Eco1000 mit unter der Ladefläche integriertem Power-Pack erledigt den Transport einer 120-Tonnen-Presse mit Bravour.

Wie ein imposanter Klotz kommt die Fracht daher, die das Unternehmen EAH in der Werkshalle eines Zulieferers für Fahrzeughersteller transportieren soll. „Besonders die verwinkelte Hallenlandschaft stellt sich als herausfordernd dar. Und die Gänge sind schmal, weshalb ein gutes Auge und eine ruhige Hand beim Steuern des Eco1000 gefragt sind", kennt Produktmanager Alessandro Giordano bei dieser Aufgabe das Anforderungsprofil an die EAH-Crew.



700 Millimeter - Hub zur Ladungsaufnahme

Die Vorarbeit wurde geleistet, die Presse hängt an einer Hubvorrichtung bereit. Der Eco1000 nimmt schrittweise Position unterhalb der Ladung ein. Dann fährt das Fahrwerk mit einem Maximalhub von 700 Millimeter nach oben und nimmt die Presse auf. Die maximale Nutzlast der 4-Achs Version mit seinen 4 Antriebsachsen beträgt 174 Tonnen.

Da das Power-Pack unterhalb der 8.800 Millimeter langen Ladefläche integriert ist, verschafft dieser Selbstfahrer-Typ EAH mehr Fläche für die Frachtaufnahme. „Und gleichzeitig bleibt der Eco1000 kompakt und daher wendig", beschreibt Alessandro Giordano die Eigenschaft die bei diesem Einsatz besonders wichtig ist. „Dabei hilft auch der Lenkeinschlag von +135°/-135° und die elektronische Lenkung, die es erlaubt, auch kniffligen Passagen zu meistern. Gleich zu Beginn des Transports ging es per Diagonalfahrt los."

Mit Präzision aus dem Werk

Bis zum Hallenausgang schlängelt sich der nur 2.430 Millimeter breite Eco1000 Stück für Stück mit den 120 Tonnen auf dem Rücken ins Freie. Dort angekommen geht es für die Presse weiter zur endgültigen Verschrottung, da sie an das Ende ihres Arbeitszyklus angekommen ist. Das Unternehmen Europe Automotive Holding a.s. ist führend auf dem Gebiet der industriellen Montage, des Umzugs und des Transfers von Maschinen, sowie der Installation von Strom- und Technologieverteilung.

Hier geht's zum Einsatzvideo!

Wussten Sie, dass ...

... der Eco1000 Selbstfahrer mit drei verschiedenen Power-Pack-Technologien erhältlich ist? Diesel, Hybrid und Elektro! Cometto ist der einzige Hersteller, der diese Möglichkeiten anbietet.

FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Der Windflügeladapter

Neu!

Die Windindustrie nimmt beim Ausbau erneuerbarer Energien eine Schlüsselrolle ein. Windkraftanlagen werden leistungsstärker und nutzen immer größere Windflügel. Deren Transport steckt voller Herausforderungen.

Mit der neuen Nachläuferkombination von Faymonville können Rotorblätter mit einer Länge von 80 bis 120 Metern und mehr mit maximaler Wendigkeit befördert werden.

Mehr Wendigkeit

Windflügeltransporte mit einer Nachläuferkombination erhöhen die Wendigkeit im Vergleich zu teleskopierbaren Fahrzeugen deutlich. Der Windflügeladapter von Faymonville mit einer unerreicht starken Hublast von 30 Tonnen ist dabei schon heute auf Rotorblattgewichte von morgen ausgelegt. Ein starker Hub hilft, um Hindernisse während des Transportes zu überfahren.

Universell konzipierte Schnittstelle

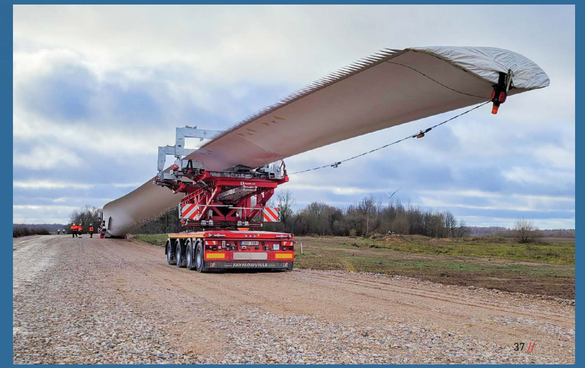
Jeder Flügelhersteller nutzt seine eigenen Transportgestelle. Deren Abmessungen und Anschlussstellen unterscheiden sich zum Teil deutlich. Faymonville bietet hier eine flexible Lösung mit einer universell konzipierten Schnittstelle an.

Die Transportvorrichtung von Faymonville kann mittels 4 Bolzen schnell und einfach an die Sattelzugmaschine gekoppelt werden. Die neue Nachläuferkombination mit Transportvorrichtung für Rotorblätter ist verfügbar für die Faymonville Produktserien FlexMAX, ModulMAX und CombiMAX.

Hier geht's zur vollständigen Galerie.

Einzigartige Merkmale des Windflügeladapters

- 30 Tonnen Hublast - der beste Wert am Markt!
- Starker Hub
- 1 universelle Grundkonstruktion
- Mechanisch erweiterbar für die Nutzung im Dolly



Der neue BladeMAX1000!

Der Stärkste für die „letzte Meile“

Im Rahmen der viel diskutierten Energiewende nimmt die Windenergie eine Schlüsselrolle ein. Um die Stellflächen der Windkraftanlagen effizienter zu nutzen, geht der Trend bei Rotorblättern hin zu immer größeren Flügeln. Der neue Rotorblattadapter BladeMAX1000 ist mit Abstand der stärkste seiner Art am Markt.

Die „letzte Meile“ zu den Windkraftbaustellen beinhaltet oft ein überaus anspruchsvolles Streckenprofil. Engste Kurvenradien machen es unmöglich, dass die Windflügel mit herkömmlichem Transportequipment bis zum Montageort gelangen.

Auf Selbstfahrer wie Modulen

„Mit 1000 mT Tragkraft stößt der BladeMAX1000 in eine neue Dimension vor. Dieses Bauteil zielt auf den Transport von Windflügeln mit einer Länge von mehr als 75 Metern ab“, benennt der Produktverantwortliche Alessandro Giordano das Einsatzgebiet. Montiert werden kann der Adapter auf einem SPMT Selbstfahrer und auf modularen Achslinien.

Absolute Stabilität im Handling gewährleistet das patentierte Stabilitätskontrollsystem. Bei der Schwerpunktverlagerung der Flügel wirken Elektronik, Hydraulik und Visualisierung optimal zusammen, was die Sicherheit im Umgang mit dieser sensiblen Fracht weiter erhöht. Abhängig vom Flügel kann dieser bis zu 20° geschwenkt werden.

Mit dem BladeMAX1000 können Mega-Windflügel auch in bewaldeten oder bebauten Gebieten, in engen Kehren oder im Gebirge sicher und effizient transportiert werden.

Komplettanbieter für die Windindustrie

Neben dem Bladelifter bietet die Faymonville Gruppe für alle Herausforderungen der Windindustrie eine Lösung. Flügeladapter mit Nachläufer für sehr lange Rotorblätter gehören genauso dazu wie Telesattel für den Langstreckentransport von XXL-Flügeln. Um Naben, Maschinenhäuser und Turmsegmente zum Standort der Windkraftanlage zu befördern, kommen in der Regel bewährte Tiefbett-Fahrzeuge zum Einsatz. Ein Turmadapter wird eingesetzt zum höhenoptimierten Transport von Turmsegmenten. Und die Semi-Tieflader erweisen sich bei der Errichtung von Windkraftanlagen als wahre Nutzlastriesen.

www.faymonville.group

8, Duarrefstrooss
L-9990 WEISWAMPACH
LUXEMBOURG

Tel. +352 26 90 04 155

info@faymonville.group

652126 - 01/2022

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