



Neue Modultechnik

Vorn 2 plus 3, hinten
5 plus 4 Achs-
linien. Bild unten:
Aufgeräumt –
Ventilanordnung am
Sattelhals links

Faymonville hat die Tieflader-Technik einen entscheidenden Schritt weitergebracht: mit der Erfindung eines Baukastens. Der muss näher erklärt werden.

Im Prinzip gibt es diese Technik schon längst. Nämlich bei den Schwerlast-Modulen. deren Basis sind Pendelachs-Fahrwerke, die mit einigen abfahrbaren Sattelhälsen und mit sehr vielen Tiefbett-Varianten und Tiefteleskopen längs und quer zusammengestellt werden. Allerdings sind die einzelnen Achslinien für die meisten Schwer- und Großraumtransporte, das sind jene bis etwa 250 Tonnen Nutzlast, meist zu breit und zu schwer. Im Bereich bis 250 Tonnen herrschte bisher weitgehend das Prinzip der einzeln konzipierten Fahrzeuge, entweder mit Achsschenkelachsen, Einzelradaufhängungen, Pendel- oder Starrachsen. Dann konnte man sich entscheiden, ob starrer oder abfahrbarer Sattelhals, Art des Tiefbetts und Art des Achsaggregates.

Die Combimax-Idee

Die Idee von Faymonville ist, das Konzept des Einzelfahrzeugs mit wenigen austauschbaren Komponenten zu verlassen und dem Kunden verschiedene, jederzeit erweiterbare und veränderbare Fahrzeugelemente zu bieten, deswegen wurde die Baureihe „Combimax“ getauft. Der Ausgangspunkt ist ein neuer abfahrbarer Schwanhals, in den die gängigen Kupplungsvarianten mit Scheiben-Bolzen-, Haken- und Zentralverschluss integriert wurden, also mehrfach kombinierbar sind. Von Faymonville bevorzugt wird eine eigene asym-

metrische Scheiben-Bolzenkupplung, weil sie, zusammen mit zwei Zentrierbolzen und zwei Gewindebolzen mit Muttern kürzeste Wechselzeiten ermöglicht. Die erste Überlegung dahinter ist, nur noch einen Sattelhals mit einer Lenkhydraulik-Geberseite zu verwenden. Zugleich wurde das Steuerpaneel im Sattelhals deutlich vereinfacht, so dass auch die übliche Einweisung der Fahrer schneller geht.

Die zweite Überlegung ist: Wenn der Kunde sich zwar den Baukasten zusammenstellt, aber zu lange für das Auswechseln der Komponenten braucht, würde er bei seinen alten Systemen bleiben. Das Argument ist daher: Der Combimax ist ein – für Tieflader-Verhältnisse – Schnellwechsler. Das wurde der Presse in Büllingen Anfang April so gezeigt, dass innerhalb einer Stunde (!) ein Zweiachs-Dolly mit daran gekuppeltem Tiefbett und Vierachs-Modul am Heck gegen ein Zwei- mit einem Dreiachs-Modul als Vorläufer gekuppelt wurde und zum Heck hin ein Fünf- plus einem Vierachs-Modul und dazwischen ein Zentralkastenträger. Den gibt es auch als Einfach- bis Dreifach-Teleskop.

Die nächste Überlegung, die zu diesem Baukasten führte, ist der Umstand, dass Pendelachs-Module bisher weitgehend für Achslinien-Gewichte von 20 Tonnen aufwärts konstruiert wurden. Faymonville besitzt jetzt einzelne 245/17.5“ oder 285/19.5“ und zwil-





lingsbereifte Pendelsysteme mit 215/17.5“ Radgröße, 245 und 285 jeweils mit 17.5 und 19.5 Zoll sowie bei der Doppelquerlenker-Variante (Twin Axle II) die mit „245/70 R 17.5“. Mit dem Effekt, dass man zwar mehr Achslinien benötigt, aber im Endeffekt wegen der gewichtsoptimierten Bauweise der Achslinien-Gehäuse eine höhere Nutzlast bekommt.

Wenn man jetzt die nicht sinnvollen Kombinationsmöglichkeiten ausschließt, zum Beispiel Achsschenkelenkung hinter dem Sattelhals mit Pendelachs-Linien hinter dem Teleskop, bleiben nach den Baukasten-Berechnungen von Faymonville immer noch gut 250 Versionen, in denen der Combimax zusammengestellt werden kann. Damit die Kundschaft sich die benötigten Komponenten zweckmäßig zusammenstellen kann, wurde in Büllingen eine eigene Lastverteilungs-Software entwickelt, wie man bis zu fünf Modul-fahrwerke mit unterschiedlichsten Zentralträgern, Plattformen, Kesselbrücken und was in der Branche sonst noch gefragt ist, zu zweckmäßigen Kombinationen zusammenstellt. Das ist nicht immer einfach. Die Grenze ist derzeit lediglich die Tatsache, dass Faymonville darauf besteht, dass jedes Achsmodul einen eigenen Trailer-EBS-Modulator besitzt. Mit allen Möglichkeiten der Bremsenregelung wie RSS. Allerdings erlaubt Wabco bisher nur fünf über die Repeater gekuppelten EBS-Systeme, die gemeinsam mit dem Zugmaschinen-EBS die Bremsabstimmung verhandeln. Der Vorführ-Combimax war also von den Segmenten her vor der Grenze der zulässigen Modul-Kombinationen, und zwar hinter dem Sattelhals eine Zwei- und eine Dreiachs-Kombination und hinter dem Teleskopträger eine Fünf- mit einer Vierachs-Einheit. Man hätte also noch ein Modul kuppeln können ... die gibt es ein- bis sechssachsig im Faymonville-Baukasten.

Die Combimax-Technik wildert natürlich im hauseigenen Tieflader-Programm der

KÖGEL

Ich setz auf *Tradition*

... mit dem Kögel Cool – PurFerro quality:

- ✓ Stabilität und Langlebigkeit
- ✓ Geringe Betriebskosten
- ✓ Hoher Investitionsschutz und Reparaturfreundlichkeit

Nutzfahrzeugerfahrung seit 1934

10.05.2014
Tag der offenen Tür

www.koegel.de



Tiefelader-Plateau-Anschluss;
oben: Modulmax, klassische Version

Mega-, Vario-, Multi- und Modulmax-Fahrzeuge. Das wird bei Faymonville als Vorteil gesehen. Denn in Zukunft kann sich der Kunde für ein Basismodell mit ein bis zwei Tiefbettkonstruktionen entscheiden und Achslinien nach aktueller Auftragslage. Er ist aber sicher, dass er jederzeit mehr Komponenten des Systems hinzukaufen kann. Und die sind alle kombinierbar. Dahinter steht ein Konzept, das näher erläutert werden muss.

Faymonville

Entstanden ist die heutige Faymonville-Gruppe aus dem Schmiedebetrieb von Berthold Faymonville in Rocherath. Der baute zunächst

Herstellung solcher Fahrzeuge, vom Bereich Tiefelader ganz abgesehen. Es gibt beim Innenelader nur noch zwei Wettbewerber in Europa.

Parallel dazu wurden in Rocherath die Tiefelader-Modelle um solche mit Teleskopen und hydraulischen Lenkanlagen erweitert. Weil die kleine Schmiede die Fahrzeuge schnell nicht mehr rationell herstellen kann, erfolgt 1988 der Umzug in das Nachbardorf Büllingen in drastisch größere Produktionshallen. In demselben Jahr erfolgt der Generationswechsel, denn Alain Faymonville wird Geschäftsführer. Anschließend beginnt ein Expansionsprogramm, das im Tiefeladerbau in Europa bisher einmalig ist. In Büllingen wird mit Laser- und Plasma-Schneidanlagen die Tiefelader-Technik von der Herstellung her in ihre Einzelteile zerlegt. Noch in den 90er Jahren versuchte Faymonville, die angebotenen Tiefbett-Varianten auf praktische „Meterstücke“ zu beschränken, um dann anschließend festzustellen, wie mit der Optimierung der eigenen Blechbearbeitung und dem zunehmenden Einsatz von Schweißrobotern das Thema sich von selbst erledigte. Die Produktionstechnik verantwortet übrigens Yves Faymonville.

Im Jahre 2002 erfolgte die Ausgliederung der „einfacheren“ Baureihen wie Innenelader und Standard-Tiefeladern nach Lenzweiler in Luxemburg. Das war keine produktionstechnisch gebotene Ausgliederung. Vielmehr wollten nicht wenige Mitarbeiter aus dem Werk in Büllingen lieber in einem Werk in Luxemburg arbeiten, um den hohen belgischen Sozialabgaben zu entgehen. Also wanderte die Produktion der „Standard“-Tiefelader dorthin – und alles, was Einzelradaufhängung- und Hubtisch-Innenelader ist. Auch dieses Ausweichquartier wurde trotz Expansion in Hallenfläche und Maschinenteknik schnell zu klein.

ANZEIGE



PacLease
TRUCK & TRAILER RENTAL

DAE
A DAE COMPANY

PLATINUM CLASS

DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR
CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!

SMARTER
EFFIZIENTER
MODERNER

PacLease.biz

Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

Die Combimax-Idee bietet Flexibilität par excellence: Die Fahrzeugelemente lassen sich jederzeit beliebig erweitern oder verändern, und das in kürzester Zeit.

Anhänger für die Landtechnik, später kamen Anhänger für die Forstwirtschaft hinzu, vor allem Nachläufer für Langholz. Ende der 60er Jahre werden erste Sattelanhänger gefertigt, Anfang der 70er die ersten Tiefelader für den Transport von Glasgestellen. Die wurden seinerzeit noch per Kran auf- und abgesetzt. Etwas später ist ein Transportunternehmer aus Würselen bei Aachen zu Besuch gekommen und fragte nach Glas-Innenladern, jene mit Einzelradaufhängung und hydraulischem Hubtisch. Dieser Besuch begründete bei Faymonville eine Baureihe, die das Unternehmen heute am Fließband fertigt: Beton- und Glasinnenelader. Inzwischen ist das Unternehmen der Platzhirsch bei der

Drei Jahre nach der Gründung des Werks in Lenzweiler erfolgt die der Niederlassung in Goleniow in Polen. Die als Komponenten-Werk geplante Investition erweist sich kaum drei Jahre später als zu klein konzipiert. Deswegen bekommt es eine eigene Tieflader-Produktionsstraße, die im vergangenen Jahr noch mal erweitert wurde. Aus Goleniow wurde so das Herstellungswerk für „Maxtrailer“, die nicht ganz so komplexen Modelle des Unternehmens und entlastet so Lenzweiler.

Das Stammwerk in Büllingen hat selbst mehrere Erweiterungen hinter sich gebracht mit neuer Reparaturhalle, neuer Auslieferungshalle und einem Schulungszentrum. Parallel dazu wurde das Verkaufs- und Service-Netzwerk entwickelt. Das ist in Europa heute komplett, hat Niederlassungen in Nord- und Südamerika, Asien und mit Lombardi in Australien auch dort eine Vertretung. Das nächste Projekt dürfte ein Produktionsstandort in Südamerika sein. Denn dort werden derzeit Transporter für Windkraftanlagen nachgefragt und die heimischen Trailerhersteller sind nicht unbedingt ausgewiesene Teleskop-Tieflader-Spezialisten.

Wer sich heute das Produktionswerk in Büllingen ansieht und vergleicht mit der Enge der Montageinseln vor zum Beispiel acht Jahren (KFZ-Anzeiger 8/2006), wird bestätigen, wie Produktions- und Produkttechnik bei Faymonville heute hochrationell Trailer herstellt, obwohl es im Grunde keine Serienproduktion gibt. Das muss man erst mal können. Und wenn man das kann, wird das früher aus Kostengründen auf Standardmodelle reduzierte Programm wieder ein weit verzweigtes, weil Faymonville immer die Produktionstechnik vor der Produkttechnik so optimiert hat, dass neue Baureihen wie der Combimax ohne Schwierigkeiten integriert werden können.



Die sind nur eine Version von vielen, zukünftig wohl die variabelste.

Wie schnell sich das Unternehmen entwickelt hat, zeigte sich an den Umsatzzahlen, die Alain Faymonville auf dem Pressetag präsentierte. Mit 1988 beginnend und 3,15 Millionen Euro Umsatz steht das Unternehmen zehn Jahre später bei knapp 23 Millionen und wiederum zehn Jahre später bei 185 Millionen Euro. Der Markteinbruch 2010 bewirkt einen Umsatzrückgang auf 120 Millionen, die Perspektive für 2014 ist der die Rückkehr zum Niveau 2007. Die Effekte neuer Auslandsaktivitäten noch nicht eingerechnet. Insofern gehört Faymonville zu den Trailerherstellern in Europa, die nicht zum Umsatzniveau von 2004 zurückgekehrt sind nach der Krise 2008/2009, sondern wieder an den alten Umsatzzahlen anknüpfen. Auch die Zahl der Mitarbeiter wird – bedingt durch die Automatisierung in den vergangenen fünf Jahren – zwar nicht mehr so hoch sein wie 2008, aber fast.

Folkher Braun



Sattelhalbs-Kupplungstechnik des Combimax; oben: Tieflbett ausgebaut

www.trailer-journal.com

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD15
15,04m Breite, 21,00m Länge

- Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 4,00m x 4,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Aktionspreis € 27.900,-
ab Werk Buldern; excl. MwSt.

Schneidestrom 2
Windzone 2, je auf Anfrage

Abbildung ähnlich

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

WEB TRAILER

Ihr Spezialist für Deichsel-, Zentralachsanhänger und Sattelaufleger.

Im Programm

- Chassis für Sattelaufleger, 1-3-achsig
- Zwangsgelenkte Ausführungen
- City Sattelaufleger
- Chassis für Zentralachs- und Drehschemelanhänger
- Vorbereitung für Mitnahmestapler, mit LBW, bzw. deren Vorbereitung
- Moderne Oberflächenvergiftung, z.B. KTL + Pulver oder verzinkt
- Komplettanhänger mit Schiebelepane
- Trockenfrachtkoffer
- Möbelkoffer und Baustoffanhänger
- sowie verschiedene Arten von Containerchassis

Ihre Ansprechpartner:

Herr Renner, renner@web-trailers.de, Mobil 0 179 / 797 62 82
Herr Böhme, boehme@web-trailers.de, Mobil 0 171 / 185 24 57

Tel. 0 59 36 / 9 34 09 72 www.web-trailers.de