



Faymonville

Drei Jahre jung und bereits zu klein: Werk Lentzweiler

Volle Häuser

Vor drei Jahren nahm Faymonville das Zweigwerk in Luxemburg in Betrieb. Zur Zeit wird es ausgebaut und eine dritte Fertigungsstelle entsteht gerade in Polen.



Volles Haus: nicht mehr viel Platz in der Endmontage



SNT-Technik abfahrbar

Im Stammwerk Büllingen wird auch gerade gebaut. Die Ursache ist hier wie in Lentzweiler unter anderem auch der Einbau einer Anlage zur Oberflächenbehandlung. In beiden Werken werden die Bauteile demnächst nach dem Sandstrahlen mit einem Korrosionsschutzverfahren behandelt, das sich Lichtbogenspritzen oder auch Spritzverzinken nennt. Anders als beim Feuerverzinken wird hier nicht das Bauteil getaucht, sondern unterschiedliche Treibmittel und unterschiedliche Düsen sorgen dafür, dass das aufzutragende Beschichtungsmittel unter Erhöhung von Druck und Temperatur auf das Bauteil aufgetragen wird. Zehn verschiedene Verfahren gibt es für diese Technik, bei Faymonville wird der Lichtbogen verwendet, bei dem Zink und Aluminium im Verhältnis 85 zu 15 geschmolzen und von Druckluft zerstäubt wird. Praktisch ist bei diesem Verfahren auch, dass man die Schichtstärken nach Bedarf variieren kann. Dass Faymonville keine Feuerverzinkung verwendet, liegt nicht nur an der Größe der Bauteile oder der zu kleinen Abmessungen der Zinkwannen, sondern auch an der Tatsache, dass das Tauchen konstruktive Spielregeln verlangt und mitunter sehr raue Oberflächen bewirkt, welche die Trailerhersteller in der Abtei-

lung schwer und-oder tief wegen ihrer zahlreichen Teleskope nicht gebrauchen können. Ziel der Investitionen ist, den Kunden für alle acht Fahrzeugbaureihen einen Korrosionsschutz nach 'state of the art' zu bieten, den es bisher im Schwerfahrzeugbau so nicht gibt.

Weil das Unternehmen, gerade was den Umsatz angeht, zweistellig wächst, musste noch eine weitere Fertigung her. Die findet man in Goleniow in der Nähe von Stettin, weil es in Polen noch gut aus-

gebildete Schweißer zu finden gibt, während in Westeuropa die Nachfrage nach solchen Arbeitsplätzen gering geworden ist. Goleniow soll Komponenten für Büllingen und Lentzweiler vorfertigen, ab dem Strahlen geht es dann hier weiter.

Lentzweiler baut die „einfacheren“ Baureihen im Faymonville-Programm. Beton- und Glasinnenlader haben ihre eigene Montagelinie, Tieflader zwei separate. Von den Produktionsabläufen her sind sich beide Werke sehr ähnlich, wobei dieser Standort derzeit mehr Chassisdrehvorrichtungen besitzt. Die sparen beim Durchschweißen der Fahrgestelle etwa 20 Prozent der Arbeitszeit, weil die Monteure nicht mehr mit zwei Kranen hantieren müssen, um das Stahlgestell in die passende Arbeitsposition zu stellen. Büllingen kann derzeit nach dieser Methode nur Schwanenhälse drehen, aber auch das soll bald anders werden.

Schon früh hatte Faymonville darauf geachtet, dass sich die Fahrzeugkonstruktion auch rationell produzieren lassen muss. Ein Beispiel hierfür ist die zur Bauma 2000 vorgestellte Screw Neck Technology (SNT), mit welcher der Sattelhals mit zwei außenliegenden Längsträgern versehen wird, zwischen die je nach Auftragsart Querträger und Aufgleitplatten eingeschraubt werden. Zugleich werden so alle Anforderungen wie



Zweiachs-Dolly, Starrachsversion



abgeschrägte Ecken, diverse Bord- und Stirnwallarten nur noch als vormontiertes Bauteil geschraubt. So nebenbei liefert diese Außenrahmentechnik auch noch günstigere Durchschwenkradien für die Zugmaschinen, was man dazu nutzt, Schwanhälse mit extrem kurzen Hochbett zu bauen. Spezialfahrzeugbau ist zwar nach wie vor eine Aneinanderfolge von Einzelstücken und höchstens mal kleinen Serien.

Selber entwickelt sind dagegen – gerechnet seit dem letzten Besuch des KFZ-Anzeigers (Nr.22/2001) – zum Beispiel die Variante der hydraulischen Ladungssicherung (Meca-Push) zur bisherigen pneumatischen (Air-Push) beim Glaslader Floatmax. Für den Prefamax, seinen Kollegen Innenlader für die Bauindustrie, gibt es neben der Hecktür mit Scharnieren, die man auf 90 Grad aufmachen muss, was in Baustellen nicht immer praktisch ist, die Hecktür mit Parallelogrammtechnik, die nach oben öffnet. Aus der SNT-Konstruktion für feste Schwanhälse am Multimax wurde die abfahrbare SNT-Technik für den Megamax entwickelt. Zusammen mit einem verkürzten Zweiachs-Fahrwerk konnte so die Ladelänge auf fast sieben Meter verlängert werden bei 16,5 Metern Zuglänge.

Bis vor ein paar Jahren waren in Büllingen Pendelachsfahrwerke noch die Ausnahme, denn in vielen Fällen konnte man sich mit der hauseigenen und patentierten Einzelradaufhängung Twin Axle helfen, die in vielen Ländern als 12 Tonnen-Achse zugelassen wird. Pendelachsfahrwerke gab es auch, aber die Schwinge war ein Zukaufteil, was bei Faymonville im Grunde „systemfremd“ ist, denn aus Überzeugung baut man am Fahrzeug möglichst alles selber, was sich selber bauen lässt. Inzwischen sind die hauseigenen Pendelachs-Linien mit Kugeldrehkranz serienreif und es werden Fahrwerke mit Auslegermulden und 60

(v. o. n. u.)

Lässt schneller arbeiten: Chassis-Drehvorrichtung

Bald mit Zinkschicht: grundiertes Innenlader-Chassis

In Büllingen: neues Pendelachschassis

Glaslader-Ladungssicherung Meca-Push

Grad Lenkeinschlag gebaut. Damit ist auch der Weg frei, in höheren Tonnageklassen als bisher bauen zu können.

Sieht man sich dann noch an, wohin das Unternehmen seine Trailer verkauft, kann man sich vorstellen, dass die Herstellung der Aufkleber für die verschiedensten Ventilbedienungen eine richtig aufwändige Angelegenheit ist und ordentlich Fremdsprachenkenntnisse verlangt. Von Irland bis Russland und von Norwegen bis Rumänien ist Faymonville praktisch überall vertreten, irgendwoher muss die Exportquote von über 90 Prozent ja kommen, was bekanntlich einen Trailerhersteller ziemlich immun macht gegen regionale Wirtschaftslauten. Und je mehr einer in Länder exportiert, die mit moderner Tiefladertechnik gerade erst anfangen, braucht es eine eigene Ausbildungsabteilung, die sich um die Neulinge kümmert. Die gibt es seit einem Jahr in Büllingen, weshalb dort der Bürotrakt erweitert wurde.

Bestimmte Konstruktionen von Faymonville findet man auch in Kanada. Bereits seit 20 Jahren besteht eine Kooperation mit Temisko aus Notre-Dame du Nord und seitdem bauen die Kanadier Glas- und Innenlader nach Zeichnungen aus Büllingen, aber auch Semitiefelader, etwa für den Transport von Windkraftanlagen. Entwickelt hat sich auch WTS (Worldwide Trailer Supply). Ursprünglich als Verkaufsorganisation für Trailer von Kögel und für den Gebrauchtfahrzeugmarkt eingerichtet, fungiert das Unternehmen in Lummen jetzt auch als Komplettanbieter für Mietfahrzeuge, das heißt Zugmaschinen von Benz, Iveco und MAN, das Kögel-Programm sowie Tieflader von Faymonville. Deswegen wurde der Firmenname etwas verdeutlicht und lautet Renting Car WTS. Dieses Unternehmen bietet alle verschiedenen Mietverfahren an: Renting – Finanzierung – Mietkauf, Kurz- und Langzeitmiete und dies überall in Europa.

Faymonville ist, lässt man die vergangenen fünf Jahre Revue passieren, immer in Bewegung. Produkttechnik, Produktionstechnik, Marketing, Service – nichts ist auf der Stelle stehen geblieben. Das ist wohl das Verfahren, nachdem man erfolgreich Trailer baut.

FOLKHER BRAUN