



La G-Module UT en action : une charge de 106 tonnes, 6 mètres de diamètre et une longueur de 26 mètres à travers de petits villages



P. 03 **PRODUCT TO THE MAX**
Multimax
à essieux pendulaires

P. 06 **PRODUCT TO THE MAX**
Cargomax à plateau
inclinable

P. 09 **NETWORK TO THE MAX**
Un nouveau partenaire
en Turquie



Sommaire

LA POWERMAX MISE À ÉPREUVE	P. 02
UNE MULTIMAX À 8 ESSIEUX PENDULAIRES	P. 03
LA TOWERMAX POUR LES GROS CALIBRES	P. 04
VARIOMAX SPLIT BOGIE : PLUSIEURS SEMI-REMORQUES EN UNE	P. 04
SERT, INTEROPÉRABILITÉ CERTIFIÉE	P. 04
G-MODULE, LA GAMME SE COMPLÈTE	P. 05
FLOATMAX INTERMODAL, UNE SOLUTION PASSE-PARTOUT	P. 06
CARGOMAX À PLATEAU INCLINABLE	P. 06
MEGAMAX À HAUTEUR RÉDUITE	P. 06
BRAZILMAX - SURBAISSÉE ET MODULAIRE	P. 07
PLEINS FEUX SUR L'EXPORTATION	P. 08-09
LA TURQUIE EN MARCHÉ	P. 09
DES SOLUTIONS DE FINANCEMENT POUR NOS CLIENTS	P. 09
LE NOUVEAU CENTRE DE STOCKAGE ET DE LOGISTIQUE	P. 10
FEEDBACK MÉTALLISATION : DES CLIENTS SÉDUITS	P. 10
NEWS TO THE MAX	P. 11
EVENTS TO THE MAX	P. 12

Plus fort en Europe et dans le monde

L'époque est clairement à l'optimisme. Les marchés d'Europe de l'Ouest se sont repris au cours du 1^{er} semestre 2011. Les marchés allemand et français restent importants puisqu'ils représentent, ensemble, plus d'un tiers de notre chiffre d'affaires. Aussi les activités en Russie affichent leur plein potentiel et de nouveaux marchés en plein boom, comme la Turquie, s'ouvrent à nous. En outre, notre activité hors Europe devient, elle aussi, de plus en plus importante: principalement en Amérique du Sud - notamment au Brésil -, en Inde et même en Australie.

Du coup, les perspectives sont très positives, avec une augmentation prévue du chiffre d'affaires de 50% par rapport à celui de 2010 et 90% de notre production est toujours dédiée à l'exportation. Cette augmentation des ventes mobilise l'ensemble de nos équipes. Des équipes qui, en période de crise, ont pu bénéficier d'un programme de formations et de qualifications qui porte aujourd'hui ses fruits. Avec une certaine prudence vis-à-vis de cette période d'optimisme, nous poursuivons notre politique d'investissements dans de nouveaux outils de production (le centre de stockage et de logistique par exemple) pour être toujours à la pointe de la technologie et offrir, malgré l'augmentation du prix des matériaux, des produits de haute qualité à un prix intéressant.

Alain Faymonville

POWERMAX

Mise à l'épreuve

Vedette de Bauma 2010, la gamme modulaire Powermax dotée d'essieux automoteurs vit aujourd'hui sa vie en entreprises et leur rend de précieux services. Mais quels services précisément ?

Pour rappel, la semi Powermax est un véhicule modulaire classique équipé – et toute la différence est là – d'essieux motorisés et freinés. Rainer Noe, responsable Modular Heavy Duty Systems, précise : « Trois modes sont disponibles. Tout d'abord le mode 'Trailer'. Dans ce cas, le moteur peut être désactivé et le module peut rouler en roue libre à 80 km/h, ce qui n'est pas possible avec les automoteurs classiques. Les essieux motorisés étant également équipés de freins à tambours, il est possible d'utiliser le module sur la voie publique. Le 2^e mode est le mode 'Assist'.

Une ligne d'essieux motorisés peut remplacer l'essieu moteur d'un tracteur, comprenez avec la même force de traction. Enfin, dans le mode 'SPMT', la semi peut rouler en l'absence d'un tracteur, par exemple dans des endroits où il y a peu de place ou lors du passage d'un pont afin de réduire le poids total. »



Plus vite rentabilisé

Pour le client, cette gamme modulaire présente évidemment un certain nombre d'avantages, comme l'indique Rainer Noe : « Comme on vient de le voir, un seul module est capable d'assurer trois types de fonctionnement. Un véhicule automoteur classique n'est exploitable qu'en mode 'SPMT'. Il ne peut ni être tiré à haute vitesse, ni être homologué pour rouler sur la voie publique car il n'est pas pourvu de freins sur les essieux motorisés.

Début de cette année, STDR-TEDL a effectué un transport pour la société d'électricité EDF en France. Il s'agissait d'un remplacement de deux échangeurs de chaleur dans une centrale nucléaire à St.Alban dans le sud de la France. Les pièces faisaient 18.400 mm de long avec un diamètre de 3.700 mm. Le poids total était de 185 tonnes. Pour la Powermax, qui était accouplée à un module 6 essieux, cette action représentait un véritable défi, notamment à cause de la pente de 6,5% à surmonter. Les techniciens du département logistique de la société EDF avaient observé les manœuvres et furent réellement enthousiastes vis-à-vis des capacités de la Powermax. Aussi les gens de STDR-TEDL ont exprimé leur grande satisfaction par rapport à la réalisation du transport.



Ce qui l'empêche aussi d'être utilisé en mode 'Assist'. Enfin, et il s'agit d'un avantage considérable, l'investissement dans une Faymonville Powermax du type 'APMC' est beaucoup plus vite rentabilisé que dans le cas d'un véhicule automoteur classique. »

Ces avantages et notamment la possibilité d'exploiter trois modes avec un seul module bénéficient aujourd'hui aux sociétés Courcelle et STDR-TEDL, spécialistes français de l'exceptionnel.

COURCELLE

Fin 2010, Courcelle a effectué un transport pour lequel les S-modules et la Powermax sont entrés en action. Il s'agissait de transporter un transformateur de 130 tonnes du port de Sète (département 34) vers Narbonne (département 11), et plus précisément vers le site d'EDF (Electricité de France) à Livière. Le transformateur avait une longueur de 8,2 mètres, une largeur de 3,2 mètres et était 3,9 mètres de haut.

En raison de la hauteur et de la limite de charge sur essieu d'environ 13 tonnes par ligne, il a fallu parcourir la distance de 130 km entre Sète et Narbonne avec une combinaison de modules et plateau extra-surbaissé. La Powermax 3 essieux fut ensuite mise en action en combinaison avec un module à 4 essieux pour amener le transformateur jusqu'au poste électrique.



MULTIMAX À 8 ESSIEUX PENDULAIRES

Max Goll choisit à nouveau Faymonville

Faymonville vient de livrer, via la société allemande ES-GE à Essen, une nouvelle semi surbaissée Multimax à essieux pendulaires à la société allemande Max Goll de Düsseldorf. Elle complète un parc déjà bien fourni en véhicules Faymonville.

La nouvelle Multimax à essieux pendulaires de la société Max Goll, spécialisée dans le transport exceptionnel depuis 50 ans, est dotée d'essieux pendulaires 17,5'' et chaussés de pneus 245/70 R17,5 pour une charge sur essieu de 12 tonnes. Elle se distingue par une extension de la surface de chargement de plus de 7 mètres qui se fait directement derrière les 2 essieux avant, permettant d'obtenir une répartition optimale de la charge. Parmi ses principales caractéristiques, citons aussi le contre-braquage des 2 essieux avant. Pour cela, le col de cygne hydraulique a été totalement repensé et doté d'un double circuit de direction. De cette manière, les 2 essieux avant sont indépendants des 6 autres. Un différentiel hydraulique situé dans le col de cygne permet, en outre, d'obtenir deux charges sur sellette différentes.

Grâce aux essieux pendulaires à pivot, le véhicule affiche un angle de braquage de 60°. La course de suspension hydraulique de 600 mm (-200/+400 mm) et l'empattement de 1.510 mm font de cette semi-remorque un véhicule très maniable et polyvalent. Les 2 lignes d'essieux avant peuvent être reliées hydrauliquement aux cylindres du col de cygne pour pouvoir disposer de la puissance de traction nécessaire en toutes circonstances.

Parmi les grands avantages de ce véhicule, il faut citer la charge utile comparable - voire plus élevée - à celle d'une surbaissée classique à 9 ou 10 essieux. Ce qui, en Allemagne, facilite grandement l'obtention de dérogations de transport.

La Multimax à 8 essieux pendulaires, le nouveau fleuron de la société Max Goll.



TOWERMAX

Pour les gros calibres

Les tours d'éoliennes sont de plus en plus larges. Pour les transporter, plusieurs solutions sont possibles dont la bien nommée Towermax qui s'accommode parfaitement de tours jusqu'à 4,5 mètres de diamètre.

Pour déplacer les tours d'éoliennes affichant jusqu'à 4,5 mètres de diamètre, le transporteur spécialisé dans l'exceptionnel a, chez Faymonville, plusieurs solutions à sa disposition. Le recours à des adaptateurs en est une. Les tours sont alors fixées à l'avant et à l'arrière à ces adaptateurs. Le transport au moyen d'un plateau extra-surbaissé du type Variomax en est une autre. Ces deux premières solutions donnent toutefois naissance à des ensembles assez longs puisqu'il faut additionner les longueurs du col de cygne, de la tour et des essieux arrière. La 3^e possibilité - qui résout notamment cet écueil - c'est le recours à la nouvelle Towermax. Arnold Luxen, Sales Manager : « La spécificité de cette solution, c'est qu'elle offre à la tour un point d'appui à 715 mm de hauteur tout en reposant sur les essieux arrière. La longueur est ainsi réduite de 10 à 15 mètres par rapport aux autres solutions et ceci pour le même type de tour. En outre, on profite de la charge sur les essieux arrière pour réduire le nombre d'essieux à l'avant. Le poids total est ainsi plus faible - jusqu'à 6 tonnes de tare en moins - et le véhicule est aussi moins coûteux que les deux autres solutions. »

Alors pourquoi ne pas y avoir pensé avant, direz-vous ? Arnold Luxen : « Parce que ce véhicule requiert des essieux courbés, une technologie mise au point assez récemment. » Tout s'explique.

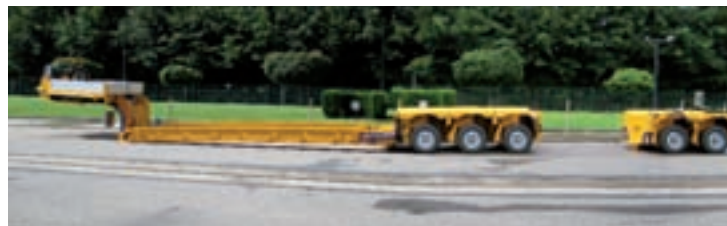


VARIOMAX SPLIT BOGIE

Plusieurs semis en une

La Variomax Split Bogie est née de l'idée, susurrée par un client qui cherchait à accroître sa capacité, d'augmenter les possibilités de la Variomax. Faymonville a donc associé la Variomax à un module déboîtable.

La Variomax se présente souvent dans une configuration associant un dolly intermédiaire à 2 ou 3 essieux pendulaires associé à 4, 5 ou 6 lignes d'essieux à l'arrière. Mais une Vario avec 6 lignes d'essieux à l'arrière ne pourra pas s'utiliser en version 0+6 vu la distribution de la charge. La solution : une Vario exploitant un Split Bogie 4+2 à l'arrière. Arnold Luxen, Sales Manager, explique : « Le Split Bogie permet différentes combinaisons de transport moyennant une manipulation minimale. Dans une configuration Variomax 2+5(3+2) par exemple, il est possible d'ôter le dolly intermédiaire à 2 essieux à l'avant et le module de 2 essieux à l'arrière pour un trajet à vide. On gagne ainsi environ 6 mètres. Dans le cas d'une configuration arrière composée 2+2 et dolly à 2 essieux à l'avant, on pourra réduire la longueur totale du train pour les retours à vide ou des chargements légers. Toutes ces possibilités accroissent le champ d'application de la semi. On peut dire d'une certaine manière qu'avec une Variomax Split Bogie, le transporteur possède plusieurs semi-remorques en une. Il faut dire aussi que l'accrochage et le découplage du module arrière est très simple et ne prend que quelques minutes. » Une solution simple et qui peut rapporter gros.



SERT

Interopérabilité certifiée

Fin juin, le premier document SERT (Special European Registration Trailer) pour combinaisons modulaires mixtes a été octroyé à Faymonville par le RDW (Rijksdienst voor Wegverkeer) aux Pays-Bas.

Afin de définir clairement le processus d'octroi du SERT avec des combinaisons modulaires mixtes, le RDW a même significativement adapté la réglementation en vigueur.

Cette information a officiellement été communiquée à l'occasion de la dernière réunion annuelle de l'ESTA (European Association of abnormal road transport and mobile cranes). L'interopérabilité des modules Faymonville avec ceux d'autres fabricants est donc certifiée aux Pays-Bas.

Alain Faymonville (4^e sur la photo en partant de la gauche) tient le premier document SERT pour combinaisons modulaires mixtes octroyé par le RDW en main.



G-MODULE

Deux nouvelles variantes

La gamme G-Module s'enrichit de deux nouvelles variantes. Après les UT et SL, présentées dans nos précédentes éditions du Go to the Max, elle propose désormais une version ST lourde et sa petite sœur, la version MT.

Pour rappel, la G-Module SL propose, par rapport à la version UT, une charge sur essieux plus importante. « La G-Module SL sera surtout vendue vers les marchés hors Europe, à la grande exportation », indique Rainer Noe, responsable Modular Heavy Duty Systems. « La G-Module UT s'adresse plutôt à une clientèle européenne qui cherche un système modulaire léger - 2,8 tonnes de poids par ligne d'essieux - pour une hauteur de chargement très basse, entre 770 et 1.370 mm. »

ST et MT en plus

Deux nouvelles versions sont désormais disponibles. R. Noe : « La G-ST est le type 'modulaire lourd' pour le marché européen. Elle s'utilise sur la voie publique, mais surtout en transport inter-usine. Elle est comparable au modèle G-SL mais aussi à la S-ST. »

Afin d'offrir aux utilisateurs un modèle plus léger mais totalement compatible avec la G-ST, Faymonville a développé la G-MT. R. Noe : « La G-MT est plus légère d'environ 700 kg par ligne par rapport à la G-ST, tandis que la charge par ligne d'essieux est réduite à 25 tonnes pour la MT contre 36 tonnes pour la ST. La MT s'adresse à une clientèle qui possède déjà du modulaire lourd du type G-ST mais qui cherche un module

plus léger tout en gardant la même robustesse du châssis. »

Comme pour la série S-Module, des accessoires tels que cols de cygne, systèmes à timon, plateaux extra-surbaisés, tables tournantes, etc, sont disponibles. La G-Module s'accommode aussi parfaitement d'une exploitation en 3 ou 4 files.

Sur le plan technique, notons que Faymonville propose sa gamme G-Module avec des essieux pendulaires montés sur pivot, contrairement à certains modèles déjà existants sur le marché, dont les essieux sont montés sur cercle à billes.

La raison de maintenir le même type d'essieux pour toutes les séries de modules se trouve principalement dans une optimisation du produit et du processus de production. D'ailleurs, les essieux sur pivot offrent un plus grand angle de braquage et une plus faible hauteur de chargement que les essieux montés sur cercle à billes.

Et les demandes sont là : 36 lignes G-UT avec col de cygne et plateau porte-cuve pour le marché allemand, 12 lignes G-MT avec col de cygne pour un client belge et 20 lignes G-ST pour le marché français.

La G-Module ST pour Transports Millon en France

PRODUCT TO THE **MAX**



La gamme G-Module s'enrichit avec deux nouvelles variantes, les ST et MT. La G-ST a été présentée en juin dernier aux Journées du Levage à Paris.

LES UT, SL, ST ET MT EN BREF

	G-UT	G-ST	G-MT	G-SL
	Modèle européen	Modèle européen du type modulaire lourd	Modèle européen léger compatible au G-ST	Modèle destiné à l'exportation
Charge par ligne d'essieux	25 tonnes par ligne	36 tonnes par ligne	25 tonnes par ligne	36 tonnes par ligne
Pneumatiques	8 roues 205/65 R17,5" par ligne	8 roues 215/75 R17,5" par ligne	8 roues 215/75 R17,5" par ligne	8 roues 215/75 R17,5" par ligne
Châssis	Châssis à moment de flexion élevé	Châssis à moment de flexion élevé	Dimensions de châssis identique au G-ST mais plus léger	Châssis à moment de flexion élevé
Poids par ligne d'essieux	2,8 tonnes	3,5 tonnes	2,8 tonnes	3,5 tonnes
Hauteur de chargement minimale	770 mm (1.020 mm -250/+350 mm)	820 mm (1.120 mm -300/+300mm)	820 mm (1.120 mm -300/+300 mm)	875 mm (1.175 mm -300/+300 mm)
	Le G-Module UT se dirige vers une clientèle européenne qui d'un côté cherche un système modulaire léger (2,8 tonnes par ligne) et à hauteur de chargement très basse 770 mm - 1.370 mm.	La G-ST est le type 'modulaire lourd' pour le marché européen. Elle s'utilise sur la voie publique, mais surtout en transport inter-usine. Elle est comparable aux modèles G-SL et S-ST.	Le MT s'adresse à une clientèle qui possède déjà du modulaire lourd du type G-ST mais qui cherche un module plus léger tout en gardant la même robustesse du châssis.	Le G-Module SL sera surtout vendu en dehors de l'Europe. Il est particulièrement adapté aux conditions routières difficiles.

FLOATMAX INTERMODAL

Elle passe partout

Faymonville propose depuis fin 2010, dans le domaine du transport de verre, la Floatmax Intermodal. Une semi destinée au transport combiné rail – route.



Le grand atout de la Floatmax Intermodal réside dans le fait qu'elle peut être soulevée verticalement par pince pour être chargée sur tous les wagons de dernière génération (T5, T3000 et Twin). Frédéric Küpper, Project Engineer : « Le profil de la Floatmax Intermodal a été adapté au gabarit des tunnels ferroviaires le plus défavorable, à savoir le P341 (correspondant également au P22).

La Floatmax Intermodal est pourvue de griffes de saisie par pinces pour être chargée verticalement sur wagon poche à l'aide de portique ou d'engin élévateur.

La semi est compatible avec la hauteur de sellette de 1.130 mm des wagons poches ainsi qu'avec une seconde hauteur de sellette maximum de tracteur de 1.250 mm à charge. Le design de la Floatmax Intermodal a été quelque peu modifié par rapport à la version routière pour compenser l'apport de matière supplémentaire au niveau des griffes de saisie et ainsi ne pas dépasser une tare de 8 tonnes dans sa version de base. La construction du châssis a fait par ailleurs l'objet d'une étude par éléments finis qui a permis l'optimisation du poids de sa structure. » Autre avantage de la version intermodale : en transport combiné, le poids total du train routier peut atteindre 44 tonnes sur route entre les lieux de chargement ou de déchargement et la gare de transbordement. Cette nouvelle Floatmax a déjà séduit plusieurs clients. « De grands noms dans le secteur du verre ont placé d'importantes commandes. Dans le secteur du verre, le transport rail-route est assez neuf et Faymonville a décidé d'occuper le terrain », conclut Frédéric Küpper.

MEGAMAX

Hauteur réduite

Faymonville propose une nouvelle variante de la Megamax à 2 essieux, notamment pour le transport de tracteurs ou de machines agricoles.

La Megamax à 2 essieux sert donc de base à cette semi extra-surbaissée destinée à transporter des engins sur roue très hauts. Les explications d'Arnold Luxen, Sales Manager : « Cette variante possède un plateau dont les côtés ont été rabaisés par rapport au caisson central afin d'atteindre une hauteur de chargement de 120 mm. » Le véhicule peut par ailleurs servir à ramener des tracteurs en panne. Sachant que la réglementation en matière de dépannage ne permet pas forcément de faire appel à une dépanneuse classique, la solution Faymonville peut s'avérer fort utile à ce niveau. Arnold Luxen : « En fait, cette semi-remorque est intéressante et pratique pour tout engin jusqu'à 30 tonnes de tare. Elle présente en outre une tare réduite, est extensible et affiche une grande polyvalence. Cela reste une Megamax... D'un point de vue économique, sachez enfin que son coût d'exploitation est particulièrement favorable non seulement pour les transporteurs spécialistes de l'exceptionnel, mais aussi pour les dépanneurs, grandes flottes et les entreprises forestières. »

CARGOMAX À PLATEAU INCLINABLE

Inclinez la charge !

Il existe une solution simple pour réduire la largeur de certaines charges à transporter : il suffit de les incliner. Cette solution est notamment destinée au transport de couronnes et basée sur la Cargomax à 3 essieux.

La Cargomax se décline désormais en une version dotée d'un plateau hydraulique inclinable. Ce plateau permet de réduire la largeur du convoi dans le cas de charges encombrantes telles que par exemple des couronnes d'éoliennes. Bruno Schür, dessinateur technique de Faymonville : « Ces couronnes atteignent des diamètres de 3 à 6 mètres. Si on les transporte à plat, on ne passe quasiment nulle part. Cette solution convient égale-

ment à d'autre type de charge de géométrie différente. En outre, cette Cargomax est une semi-remorque très basse. Elle s'accouple à un tracteur surbaissé, équipé de pneus taille basse, avec une hauteur d'attelage de 950 mm. La hauteur de chargement est de par ce fait également optimisée. »

Pour faciliter l'arrimage de la charge, Faymonville a prévu des pochettes sur toute la longueur de la



Pour réduire la largeur des charges encombrantes, Faymonville propose de les incliner.

semi. La charge repose dès lors sur des ranchers logés à des positions adéquates en fonction de son diamètre. Différentes positions verrouillables de plateau sont prévues entre 0° et 45°. Deux clients allemands ont d'ores et déjà adopté la nouvelle solution de Faymonville. Un client français en a reçu deux, mais cette fois avec une hauteur d'attelage normale.



BRAZILMAX

Entre surbaissé et modulaire

Spécifiquement développée pour le marché brésilien, la semi Brazilmax - la bien nommée - combine les caractéristiques d'une semi-remorque surbaissée Multimax à celles d'une modulaire. Et les Brésiliens en redemandent.

« La Brazilmax est un mix », entame Paul Hönen, Sales America & Asia. « Elle associe la configuration d'une Multimax, avec col de cygne et plateau de chargement extensible, au système de direction d'une modulaire. Plus précisément, la Brazilmax repose sur 6 lignes d'essieux dotées chacune de 8 pneus et bénéficie d'un système avec barres de direction et suspension hydraulique affichant la même course qu'une modulaire. » Le véhicule est conçu pour supporter une charge maximale sans autorisation spéciale, comme l'explique P. Hönen: « Au Brésil, il ne faut pas d'autorisation spéciale pour effectuer des transports avec une 6 essieux ne dépassant pas

25 mètres de long et 3,20 mètres de large. Les essieux sont placés - avec un empattement de 2,46 mètres - de telle manière qu'ils permettent chacun de supporter 16 tonnes. Cela dit, la semi est extensible pour le transport de charges plus longues et le col de cygne peut accepter un dolly. »

Conçue pour optimiser la charge utile sans nécessiter d'autorisation spéciale, la Brazilmax séduit en tout cas le pays des Cariocas qui en a déjà commandé plusieurs exemplaires. « Faymonville montre ici son intérêt pour ce marché en pleine croissance et sa capacité d'innovation en un laps de temps réduit », conclut P. Hönen.

La Brazilmax, un mix entre semi-remorque surbaissée et modulaire, optimise la charge utile à 16 tonnes par essieu.



La gamme

Faymonville est spécialisée dans les semi-remorques affichant des charges utiles de 20 à plus de 1.000 tonnes.



MULTIMAX

Semi-remorque surbaissée, de 2 à 10 essieux, extensible jusqu'à 48 mètres



EUROMAX

Semi-remorque surbaissée de 2 à 4 essieux, extensible, en construction extra-légère



MEGAMAX

Semi-remorque extra-surbaissée, de 1 à 5 essieux, col de cygne déboîtable, plateau en différentes variantes, avec free-swing-dolly de 1 à 3 essieux



GIGAMAX

Semi-remorque extra-surbaissée à 3 ou 4 essieux avec dolly à un essieu pendulaire intégré au col de cygne



VARIOMAX

Semi-remorque extra-surbaissée, avec dolly intermédiaire à essieux pendulaires



PENDELMAX

Système d'essieux pendulaires avec fosse combinée à forme prismatique/rectangulaire



MODULMAX

Le concept de la Modulmax donne la possibilité d'assembler des modules de 2 à 6 lignes d'essieu, permettant des charges de plus de 1.000 tonnes. Séries S-Module et G-Module, tous les accessoires disponibles. Particularité unique : l'interopérabilité avec d'autres marques



TELEMAX

Semi-remorque plateau de 2 à 6 essieux, jusqu'à 3 fois extensible jusqu'à 52 mètres



CARGOMAX

Semi-remorque plateau de 3 à 8 essieux, pour contreponds de grue



PREFAMAX

Semi-remorque "tiroir" pour le transport de pièces préfabriquées



FLOATMAX

Semi-remorque "tiroir" destinée au transport de verre



TIMBERMAX

Semi-remorque pour le transport de grumes et de bois découpés



FLEXMAX

Remorque auto-suiveur de 2 à 5 essieux

26 semi-remorques pour Superpesa (BR)



La société Superpesa située à Rio de Janeiro au Brésil a commandé 26 véhicules chez Faymonville. Il s'agit plus particulièrement du modèle Telemax à 3 et 4 essieux pour le transport d'éoliennes, une activité qui se développe fortement dans ce pays. Les semi-remorques achetées par cette entreprise, qui est une des plus importantes du pays dans le secteur du transport exceptionnel, sont extensibles jusqu'à 50 mètres.

Deux nouvelles Telemax extensibles au Brésil

Transportes Pesados Itajaí Ltda au Brésil a fait l'acquisition en novembre dernier de deux Telemax à 4 essieux et triple extensibles. Paul Hönen, Sales America & Asia chez Faymonville s'est rendu au Brésil afin de former l'équipe en place.



La photo montre Paul Hönen, Sales America & Asia chez Faymonville, avec l'équipe du client lors de la formation.

TELEMAX ET MULTIMAX Première commande mexicaine

La société de transport mexicaine Tradelossa a commandé 5 Telemax à 5 essieux et plateau triple extensible et 2 Multimax à 6 essieux. La première pour transporter les pales d'éoliennes, la seconde pour les segments de tours. Un exemple supplémentaire d'un savoir-faire qui s'exporte bien.

Tradelossa, un des principaux transporteurs mexicains, recherchait une solution pour le transport d'éléments d'éoliennes. Mais il devait s'agir d'un véhicule polyvalent doté d'essieux démontables capable de transporter aussi des poutres en béton.

La réponse de Faymonville : la Telemax à 5 essieux qui peut transporter jusqu'à 70 tonnes. Arnold Luxen, Sales Manager, apporte quelques précisions : « Pour le transport de pales, les 5 essieux ne sont pas nécessaires. On enlève alors les 2^e et 3^e essieux. La semi est ainsi plus légère et permet d'effectuer des transports aux Etats-Unis, un pays qui est assez strict en matière de charge sur essieu. »

La Multimax à 6 essieux courbés est, quant à elle, destinée au transport de segments de tours pouvant atteindre 30 mètres. Arnold Luxen : « La semi affiche une hauteur très basse à 800 mm et est extensible jusqu'à 26 mètres derrière le col de cygne. Elle peut évidemment servir à transporter beaucoup d'autres choses. C'est un véhicule très polyvalent. » Si Tradelossa est le premier client mexicain de Faymonville, le constructeur est déjà bien présent en Amérique du Sud, plus particulièrement au Brésil, un marché très prometteur.

Les clients en Inde choisissent Telemax

Globe et Nabros, deux sociétés établies à Ahmedabad dans le nord-ouest de l'Inde, ont pris possession d'une semi-remorque Telemax. Paul Hönen, responsable des ventes pour l'Amérique et l'Asie, nous en dit plus sur cette transaction : « Le type de semi acquise par ces clients indiens est une Telemax à 3 essieux et triple extensible. Il s'agit de semi-remorques extensibles jusqu'à 44 mètres. Elles seront affectées au transport de pièces très longues comme des poutres, des structures métalliques, et autres ». Une solution qui présente deux avantages essentiels. « La longueur et le fait que les essieux soient directionnels constituent les deux grands atouts de ce type de semi. Les essieux directionnels confèrent notamment une grande maniabilité au véhicule », précise Paul Hönen.

L'Inde est un nouveau marché pour Faymonville mais compte tenu de sa taille et de son potentiel pour les remorques extensibles et modulaires, le constructeur belge compte en faire un marché prioritaire dans ses efforts de prospection outre-mer. D'ailleurs, début de cette année, Faymonville était présent au salon BC India à Mumbai.

G&A Lombardi, importateur Faymonville pour l'Australie



Faymonville sera désormais représenté en Australie par la société G&A Lombardi Pty Ltd spécialisée dans la vente, le service et la maintenance de matériel de transport lourd. La société australienne proposera l'ensemble de la gamme Faymonville, notamment aussi la gamme extensible Telemax pour laquelle il existe un gros potentiel. Une Telemax à 4 essieux livrée début de l'été de cette année a d'ailleurs été présentée lors d'un salon de transport en Australie. Faymonville fera, à n'en pas douter, des débuts remarquables dans ce pays.

Trois modèles différents pour Transport CG (MA)

La société marocaine Transport CG de Casablanca a acquis 3 types de semi-remorques Faymonville. Les applications ? Le transport d'éoliennes, de machines et off-road.



La société casablancaise a tout d'abord choisi la TeleZ4LAAAX. Il s'agit d'un véhicule adapté au transport d'éoliennes. Il faut savoir que certains pays du Maghreb, dont le Maroc et l'Algérie, investissent assez bien dans l'éolien. Compte tenu de la réalité géographique du Maroc, la société de Casablanca avait aussi besoin d'un véhicule tout-terrain. La solution proposée par Faymonville s'appelle dans ce cas Multimax Off-Road, un véhicule adapté au transport dans le désert. Le dernier type de véhicule acquis est une MultiZ5HAU. Ce membre de la gamme Multimax est une semi-remorque 5 essieux extensible avec rampes pour le transport de machines. Au total 8 unités pour 3 modèles différents.

Faymonville en Nouvelle-Calédonie avec Cipac

Faymonville poursuit son tour du monde, en Nouvelle-Calédonie cette fois. La société Cipac, spécialiste des équipements pour les secteurs de la mine, du BTP, du transport, de la métallurgie, de la manutention et de l'agriculture notamment, a acheté une Multimax à 8 essieux Faymonville pour un de ses clients. Cipac devient ainsi un partenaire privilégié pour cette région qui présente des opportunités intéressantes dans l'industrie minière et, donc, pour les semi-remorques porte-engins.

Collaboration avec Dorkan Dis Ticaret

Faymonville a décidé de s'appuyer sur un partenaire en Turquie, marché dynamique avec un potentiel important. Ce partenaire s'appelle Dorkan Dis Ticaret.



Serkan Askin, patron de la société Dorkan Dis Ticaret, le partenaire de Faymonville en Turquie.

La Turquie a connu, en 2010, une croissance aux alentours de 8% ! La Turquie est, entre autres, une plaque tournante pour les travaux de reconstruction de l'Irak et les grands ports du sud du pays tournent à plein régime. La Turquie compte aussi beaucoup de parcs éoliens. Faymonville a donc décidé, il y a un an, de conclure un partenariat avec la société Dorkan Dis Ticaret dirigée par Serkan Askin, une société expérimentée dans la maintenance de semi-remorques spéciales et modulaires. Elle entretient de bons contacts avec les transporteurs spécialisés dans l'exceptionnel. En un an, quelque 50 semis Faymonville y ont été vendues. Le marché turc est particulièrement friand de la Multimax à 8 essieux avec une charge utile de 100 tonnes. Plus largement, le marché turc privilégie les modèles modulaires, multi-essieux et télescopiques pour les éoliennes.

Encore plus de support à la clientèle

La crise financière et économique a laissé des traces. Après Bâle II, voici Bâle III. Aujourd'hui, l'investisseur éprouve de plus en plus de complications pour se financer sur le marché bancaire classique.

Ce constat est d'autant plus vrai pour le secteur du transport qui a particulièrement souffert de la crise économique et qui est régulièrement confronté à de nouveaux défis.

De plus, le transporteur se trouve régulièrement face à des situations de marché qui nécessitent une grande réactivité dans la prise de décision. Or, celle-ci n'est pas souvent le point fort de son banquier qui se concentre davantage sur des chiffres du passé plutôt que sur des opportunités présentes ou des perspectives futures. D'autre part, son analyse du risque est surtout basée sur un rapport risques/garantie global plutôt que sur le matériel à financer. Face à cette situation, le groupe Faymonville a pris la décision d'apporter à sa clientèle un support international au travers de son réseau, en lui proposant des formules de location ou de financement, adaptées à la gamme de ses produits. Cette activité n'est pas une nouveauté au sein du groupe Faymonville. Sa filiale Renting Car - WTS, active dans la location de tracteurs et de semi-remorques pour le transport standard, compte aujourd'hui une flotte d'environ 1.400 véhicules. La nouveauté vient du fait que cette expérience dans la location va maintenant être étendue au transport exceptionnel et donc à une clientèle internationale. Le groupe Faymonville espère ainsi apporter encore plus de soutien à ses clients en leur offrant un package de services complet autour de ses produits, et en facilitant ainsi la prise de décision.

CENTRE DE STOCKAGE ET DE LOGISTIQUE

Encore plus performant

11 janvier 2011: un incendie ravage une grande partie du magasin chez Faymonville Service. Fin de l'été 2011: un nouveau magasin est déjà opérationnel, encore plus performant.



Loin de se lamenter sur son sort, Faymonville a saisi la balle au bond pour optimiser la logistique interne et pour créer un centre de stockage et de logistique commun aux usines belge et luxembourgeoise.

Le système de stockage retenu s'appelle « Shuttle XP ». Ce système permet de rationaliser l'espace de stockage, d'accroître la productivité et de réduire le temps de réapprovisionnement. Pour les petites pièces, le système est totalement automatisé. Pour les pièces de plus grande taille, il existe un stockage sur palette qui est semi-automatisé.

Concrètement, le shuttle (il y en a 6 au total) fonctionne comme un élévateur qui présente les produits directement à l'opérateur. Celui-ci n'a donc plus besoin de se déplacer. Le logiciel indiquera à l'opérateur le nombre d'articles à prélever. Le Shuttle organisera également les séquences d'enlèvement en réduisant au minimum les déplacements de la navette. Les avantages: diminution des temps de prélèvement, gain de place, gain de temps, plus grande protection et sécurité.

En plus de ce nouveau centre de stockage et de logistique, de nouvelles cabines de sablage et de peinture seront installées chez Faymonville Service.



Le nouveau système de stockage « Shuttle XP » fonctionne comme un élévateur qui présente les produits directement à l'opérateur.

LE NOUVEAU CENTRE EN BREF

- Fournisseur du hall : MSD Construction Luxembourg
- Fournisseur du système de stockage : Kardex
- Investissement total : environ 1.6 mio EUR (+ 450.000 EUR pour les cabines de sablage et de peinture)

MÉTALLISATION

Pleine satisfaction

La métallisation par projection à l'arc électrique offre de solides avantages dans la pratique quotidienne. Avis unanime : Quand on a essayé une fois, on ne revient plus en arrière.



Chez Meier & Sohn GmbH à Biederitz près de Magdeburg, l'imposant parc automobile est fin prêt : on y dénombre une cinquantaine de semi-remorques Faymonville en activité, notamment des semi-remorques télescopiques, des semi-remorques surbaissées, des plateaux extra-surbaissés ou encore des plateaux à citerne. La « dernière » moitié des véhicules présente une surface métallisée. « Depuis que Faymonville propose ce procédé, nous avons commandé quasi tous nos semi-remorques dans cette variante », explique le gérant et propriétaire Bernd Meier. « Le problème de corrosion a nettement régressé et la peinture ne s'écaille quasi plus jamais en cas d'impacts. Nous disposons donc de véhicules plus durables et plus résistants aux chocs. Nous continuerons à acheter de nouveaux véhicules équipés de cette surface renforcée. »

Friedrich Buchendorfer, directeur du parc automobile de la Franz Oberndorfer GmbH & Co. KG, confirme lui aussi la forte baisse des dégâts de peinture grâce à cette surface métallisée. L'entreprise située à Gunskirchen en Haute-Autriche fabrique des éléments de construction préfabriqués en béton, qui sont livrés avec leurs propres véhicules. Le parc comporte 70 tracteurs et 100 semi-remorques, notamment des semi-remorques « tiroir » et des semi-remorques télescopiques Faymonville. L'entreprise qui pour la livraison sur chantier attribue beaucoup d'importance à l'aspect physique de ses semi-remorques, a acheté à Faymonville une vingtaine de semi-remorques métallisées, principalement des semi-remorques « tiroir » pour éléments préfabriqués Prefamax. Les taches de rouille ne sont plus qu'un mauvais souvenir. Monsieur Buchendorfer en est pleinement convaincu, « le prix supérieur se justifie ». « L'aspect extérieur du parc de véhicule est finalement aussi une vitrine de notre entreprise. Nous y accordons beaucoup d'importance. »

TRANSPORTS COUDREAU (FR)

Avec un parc doté de 9 semi-remorques Faymonville, l'entreprise française de transport Coudreau compte parmi les fidèles clients de Faymonville. L'entreprise se charge de convois exceptionnels et de transports spéciaux. Sa spécialité est le transport de moissonneuses-batteuses. Sa Megamax est l'un des véhicules totalement métallisés, à propos duquel Monsieur Coudreau déclare : « Nous sommes tous convaincus par les qualités des semi-remorques Faymonville et la métallisation offre encore des avantages supplémentaires en termes de durée de vie et d'entretien. De plus, l'image reflétée par nos véhicules est capitale et cette technique ne pourra que contribuer à maintenir les véhicules dans un état extérieur impeccable. »

SARENS (BE)

La société Sarens est un acteur mondial dans le secteur des prestations spéciales, du grutage et des transports spéciaux. Ce parc extrêmement riche compte à son actif 20 semi-remorques Faymonville. Monsieur Marc Sarens évoque l'utilité et les avantages de la métallisation : « Nous sommes extrêmement satisfaits de nos véhicules Faymonville. Nous disposons des nouveaux véhicules entièrement métallisés depuis trop peu de temps pour pouvoir comparer la durée de vie et l'entretien aux anciens modèles. Nous sommes toutefois convaincus que cet investissement sera porteur et nous adapterons également nos futurs achats à l'aspect visuel. La durée de vie et l'image de marque extérieure représentent, selon nous, les plus gros avantages. »

Hareket (TR) - 1.500 km au Turkménistan



Hareket Proje Tasimaciligi ve, établi à Sancaktepe près d'Istanbul, est une des plus grandes entreprises turques dans le secteur du transport exceptionnel. Au mois d'août de l'année passée, en 6 semaines seulement, Faymonville a livré à Hareket 6 S-modules split avec 4 lignes d'essieux chacune et quelques attelages et autres accessoires. La grande épreuve consistait en un transport de 1.500 km de long à travers le Turkménistan. Pendant quelques semaines, une équipe de techniciens de Faymonville est partie au Turkménistan, pour assister le montage des combinaisons « 3-files ». La cargaison, un cylindre de 570 tonnes pour un site pétrochimique, devait être transportée 1.500 km à travers le Turkménistan. Félicitations à toutes les

personnes impliquées dans la réussite de ce transport qui s'est déroulé sans difficultés.

Le module scindé peut aussi être recomposé en un seul module classique. On peut effectivement refaire un module complet avec les deux moitiés et l'utiliser comme tel. Il faut encore préciser que cette solution respecte le grand principe de toute la gamme Modulmax, c'est-à-dire l'interopérabilité avec les modules d'autres marques. « Les principaux avantages de ce produit sont sa modularité et sa fiabilité. Nous avons également été très impressionnés par le personnel de Faymonville qui s'est déplacé en Turquie et en Turkménistan pour nous assister », Samet Gürsu, chef d'exploitation.

www.hareket.com.tr

Megamax à deux essieux pendulaires pour les îles Féroé (DK)

La société Trailerpartner A/S, qui commercialise la marque Faymonville au Danemark, a livré une Megamax assez spectaculaire à la société Strandfaraship Landsins aux îles Féroé. Le client était notamment confronté à un transport de containers du port vers une usine de filetage. La difficulté consistait à traverser un tunnel d'une hauteur de 3,20 mètres. Il fallait donc trouver un moyen pour y faire passer les containers maritimes classiques d'une hauteur de 2,70 mètres. Avec cette semi-remorque à deux essieux pendulaires, il a même été possible de transporter à travers le tunnel des containers High cube d'une hauteur de 2,90 mètres. Par ailleurs, la semi a été équipée de deux grues Sideloader pour le chargement latéral afin que le chauffeur puisse charger et décharger seul, sans intervention d'une grue ou autre moyen de levage. Trailerpartner et Faymonville ont donc fourni une solution idéale et sur mesure qui a même pu contribuer à conserver une centaine de places de travail.

www.trailerpartner.com - www.ssl.fo



Flexmax fait ses épreuves chez Universal Transport (DE)

La première remorque de type auto-suiveur à 5 essieux de la série Flexmax, construite par Faymonville, est utilisée par la société

allemande Universal Transport depuis juillet 2010. « Nous employons cette combinaison entre un tracteur à 3 essieux, un



dolly à 3 essieux et une remorque de type auto-suiveur, pour transporter principalement des éléments de ponts et des structures en acier », explique Jörg Müller, gérant du site de Taucha près de Leipzig. « Nous atteignons ainsi une charge utile d'environ 84 tonnes. D'un point de vue technique, nous pourrions largement dépasser cette spécificité mais, malheureusement, nous ne sommes pas autorisés à acheminer une charge de plus de 10 tonnes par essieu en Allemagne. » De l'avis de Monsieur Müller, ce Flexmax, articulé sur le premier, le deuxième et le cinquième essieux, présente une maniabilité et une fiabilité exceptionnelles : « Le véhicule est fréquemment utilisé et roule parfaitement. »

www.universal-transport.com

Largus (RU) transporte un bateau de 24 mètres au Kazakhstan



En juin de l'année dernière, avec l'accord du Gouvernement du Kazakhstan, le transport d'un bateau d'une longueur de 24 mètres, 5,20 mètres de large et 4,20 mètres de haut avec un poids de 48 tonnes fut opéré par la société Largus. Il s'agissait de bien répartir le poids sur la longueur de la semi-remorque, une Variomax 2+4. La hauteur totale du convoi atteignait 5,25 mètres. Bien que le système hydraulique de la

semi-remorque permettait de rabaisser la hauteur, cela ne suffisait pas pour passer en-dessous des lignes électriques de trame à St.Petersbourg. Le convoi démarra la nuit accompagné d'une part d'une escorte du fournisseur du réseau électrique pour mesurer la hauteur disponible et le cas échéant surélever les lignes, et d'autre part de la police pour assurer la sécurité routière. L'étape la plus compliquée fut notamment la route

approchant le lac artificiel d'Astana avec beaucoup de coins serrés.

Le dernier kilomètre devait en plus se faire en marche arrière, ce qui prit environ 4 heures de temps. Une manœuvre qui fut réalisable grâce au bon guidage des roues par télécommande et grâce aux qualifications du chauffeur.

www.ewa-forwarding.com

Euromax pour Rabotech (LU)



La société luxembourgeoise Rabotech dont l'activité est l'exécution de travaux de rabotage et de recyclage, a élargi son parc de véhicule au début de l'année dernière par une Euromax à 3 essieux directionnels, spécialement conçue pour le transport de fraiseuses routières. Les rampes d'accès hydrauliques extra-longues offrent un angle d'accès particulièrement faible. Les dispositifs d'arrimage conçus sur mesure pour les fraiseuses garantissent une sécurisation optimale du chargement.

AGENDA FAYMONVILLE

MATEXPO	BE - KORTRIJK	07. - 11.09.2011
COMTRANS	RU - MOSCOW	13. - 17.09.2011
FENATRAN	BR - SAO PAOLO	24. - 28.10.2011
WORLD CRANE & TRANSPORT SUMMIT	NL - AMSTERDAM	10. - 11.11.2011
TRANSPORT	CH - BERN	10. - 13.11.2011
SOLUTRANS	FR - LYON	29.11. - 03.12.2011
MAWEV	AT - WINDPASSING / ENNSDORF	21. - 24.03.2012
INTERMAT	FR - PARIS	16. - 21.04.2012
AUTOSTRADA	PL - KIELCE	08. - 11.05.2012

EVENT TO THE **MAX**

Conférence annuelle de VESF



Début novembre 2010, Faymonville a accueilli les membres de l'association VESF - Verband Europäischer Strassenfräsunternehmungen - pour la réunion annuelle. Le VESF compte aujourd'hui près de 40 membres, qui sont des sociétés de fraisage routier et des fabricants et fournisseurs de machines de fraisage routier, basés au Luxembourg, en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Suisse, en Italie et en France. Le séjour s'est achevé par une visite de l'usine Faymonville en Belgique et par des activités de réseautage. Le groupe fut ravi par le programme.

www.vesf-ev.com

FAYMONVILLE

Reception		+32/80/640 155	general@faymonville.com
Faymonville Alain	General Manager	+32/80/640 155	faymonville.alain@faymonville.com
Faymonville Yves	Production Process Manager	+32/80/640 155	yves.faymonville@faymonville.com
Fickers Guy	Technical Director	+32/80/640 155	guy.fickers@faymonville.com
Laurent Marie-Paule		+352/26 90 04 173	accounts@faymonville.com
Sales		+352/26 90 04 155	sales@faymonville.com
Luxen Arnold	Sales Manager	+32/498/862 545	arnold.luxen@faymonville.com
Bader Frank	Sales Germany South-East	+49/162 25 37 082	frank.bader@faymonville.com
Bandel Alexander	Sales Germany North-East	+49/162 25 37 081	alexander.bandel@faymonville.com
Bartosik Krzysztof	Sales Poland	+48/516 028736	krzysztof.bartosik@faymonville.com
Gillet Gérard	Sales France	+32/498/870 002	gerard.gillet@faymonville.com
Hönen Paul	Sales America & Asia	+32/498/168 159	paul.hoenen@faymonville.com
Noe Rainer	Modular Heavy Duty Systems	+32 498 86 25 42	rainer.noel@faymonville.com
Pavin Pavel	Sales Russia & CIS	+7/495 50 82 124	pavel.pavin@faymonville.com
Prümmer Christoph	Sales RO, HU, Second Hand	+32/498/862 543	christoph.pruemmer@faymonville.com
Rauw Manuela	Sales Distributors, UK, IE, SE	+32/498/875 281	manuela.rauw@faymonville.com
Schmitz Thomas	Sales DE Centre, CH	+49/162 253 70 83	thomas.schmitz@faymonville.com
Thönnies Georg	Sales BE, LU, FR + Timbermax	+32/498/875 270	georg.thoennes@faymonville.com
Tomatis Giovanni	Sales Italy	+39/338/1123454	info.italia@faymonville.com
Verhoeven Filip	Sales NL, FR, BE	+32/495/520 455	filip.verhoeven@faymonville.com
Reynartz Nadine	Marketing & Communication	+352/26 90 04 421	marketing@faymonville.com

Purchase

Frères Marc	Purchase Manager	+32/80/640 155	purchase@faymonville.com
-------------	------------------	----------------	--------------------------

FAYMONVILLE SERVICE

Tangeten Remy	Manager	+32 495 24 25 71	remy.tangeten@faymonville.com
Droesch Daniel	Repair service	+32/80/640 212	daniel.droesch@faymonville.com
Jost Roger	Repair service	+32/80/640 199	repair.service@faymonville.com
Schröder Arno	Spare parts	+32/80/640 325	arno.schroeder@faymonville.com
Bartholemy Patrick	Spare parts	+32/80/640 161	patrick.bartholemy@faymonville.com

24H/24H Service

Timbermax & Cranes		+32/80/640 189	
-------------------------------	--	-----------------------	--

24H/24H Service

		+32/80/640 188	
Palm Viktor	After Sales Manager	+32/80/640 188	after.sales@faymonville.com
Dhur Paul	After Sales Department	+32/80/640 188	paul.dhur@faymonville.com
Lux Freddy	After Sales Department	+32/80/640 188	freddy.lux@faymonville.com
Pfeiffer Mario	After Sales Department	+32/80/640 188	mario.pfeiffer@faymonville.com
Heinen Marie-Louise	After Sales Department	+32/80/640 322	marie-louise.heinen@faymonville.com
Josten Tanja	After Sales Department	+32/80/640 254	tanja.josten@faymonville.com
Cias Katarzyna	After Sales Department	+32/80/640 171	katarzyna.cias@faymonville.com

FAYMONVILLE LEASE

Dethier Francis	Manager	+352/26 90 04 350	info@faymonville-lease.com
-----------------	---------	-------------------	----------------------------

RENTING CAR-WTS

Timmermans Kristof	Sales Manager Trucks	+32/498/862 548	kristof.timmermans@rentingcar-wts.com
Marquet Olivier	Sales Renting Car-WTS (FR)	+32/496/551 250	olivier.marquet@rentingcar-wts.com
Balter Mario	Sales Meiller & Renting Car-WTS (NL + DE)	+32/493/248 757	mario.balter@faymonville.com

SECOND HAND COMMERCE

Prümmer Christoph	Sales Second Hand	+32/498/862 543	christoph.pruemmer@faymonville.com
-------------------	-------------------	-----------------	------------------------------------

FAYMONVILLE - DEALERS

ALS (FR)	info-lag@als-remarques.com	CTE Trailers SRL (RO)	codrut.negrei@ctetrailers.ro
Sud Remarques (FR)	sudremarques@wanadoo.fr	Isos Trade Brno (CZ)	info@isos.cz
ES-GE (DE)	info@es-ge.de	Euromarket Construction JSC (BG)	emigroup@embrd.net
Traffco (GB)	sales@traffco.co.uk	Scanbalt Trailer (EE)	martink@scanbaltrailer.ee
Ashbourne Truck Centre (IE)	ise@eircom.net	Scanbalt Trailer (LT)	rimas@trailer.lt
Faymonville Ibérica (ES)	info.iberica@faymonville.com	Scanbalt Trailer (LV)	agris.dumins@trailer.lv
Trailerpartner A/S (DK)	mail@trailerpartner.com	Mlinac d.o.o. (HR)	nenad@mlinac.hr
Car Office Reijo Roponen (FIN)	car.office.roponen@saunalahi.fi	Dorkan Dis Ticaret (TR)	info@dorkan.com
Veres KFT (HU)	faymonville@vereskft.online.hu		