FAYMONVILLE GROUP

GO TO THE MAX

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



Mammoet begint een samenwerking met Cometto

20 Hijs- en heftechniek eenvoudig transporteren

30 MAX600 met zwanenhals

38 Der neue BladeMAX1000

Een brug dicht het gat

8





36

De nieuwe wiekadapter

Wanneer de sky niet de limit is

14



Alle onderwerpen op een rij:

4	Edito
5	Nieuwe website voor MAX Trailer
6	Een veilig staaltje acrobatiek
18	Eco1500 – de sterkste op de markt
20	De specialist inzake transport van hijs- en heftechniek
24	Mammoet begint een samenwerking met Cometto
30	Draaischamel-aanhangwagen MAX600 met zwanenhals
32	Opnieuw wortel schieten
34	Een zelfrijdende verhuishulp

De sterkste voor ‚last mile'-transport

38



Van bouwplaats naar bouwplaats

12



Snel handelen, vooruitziend denken

Onze jachtige wereld werpt steeds nieuwe uitdagingen op.Is er voor de ene een oplossing gevonden, is de andere uitdaging alweer daar. Intussen zijn bottlenecks bij de levering van grondstoffen een belangrijk thema geworden, met diepgaande gevolgen voor zowel de industrie als het ambacht.

Onderbrekingen in de wereldwijde toeleveringsketen brengen hele systemen aan

het wankelen. Lange wachttijden, stijgende aankoopprijzen voor alle mogelijke componenten en lage beschikbaarheden zijn factoren die ook in onze eigen dagelijkse planning veel ruimte innemen. De extreme stijging van de staalprijs die we de laatste maanden hebben beleefd, is hierbij slechts een van de vele voorbeelden. Het betreft een nog nooit eerder geziene situatie. Wij kunnen als fabrikant niet aan deze ontwikkeling ontsnappen. De aanpassing van de prijsniveaus is dan ook het gevolg.

De vraag naar voertuigen van Faymonville, MAX Trailer en Cometto stijgt voortdurend. Bij de productie ervan dient echter dagelijks rekening te worden gehouden met allerlei zaken. Om alles zoals gepland te kunnen leveren, is het noodzakelijk om snel te handelen en vooruitziend te denken.

Onze verschillende afdelingen werken dagelijks om ervoor te zorgen dat elk ventiel, elke stekker en elke staalplaat tijdig in de productieketen toekomt. Daarnaast helpen een regelmatig overleg met onze leveranciers en onze sterkte als bedrijf erbij om snel oplossingen te vinden. De aankoop van materialen is een erg veeleisende taak geworden.

Maar nieuwe uitdagingen leveren zoals bekend nieuwe oplossingen op. Die gebruiken we en zetten we ook consequent in. Het is en blijft immers ons voornaamste doel dat onze klanten hun voertuig zoals gepland in ontvangst kunnen nemen.

Wij pakken het aan ... to the MAX!

Overzichtelijk en gebruiksvriendelijk

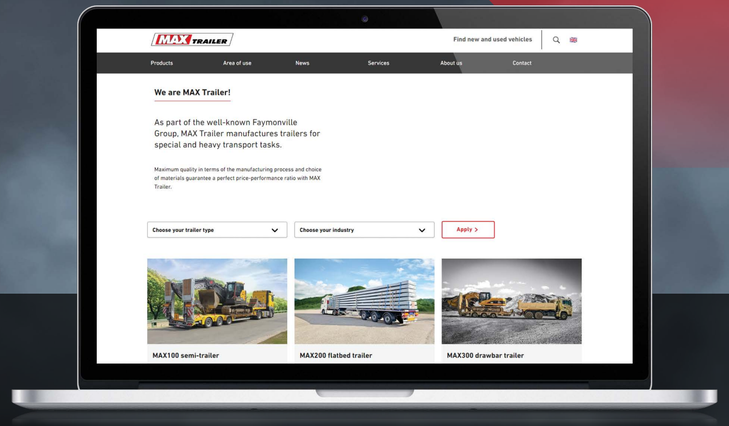
Nieuwe website voor MAX Trailer

Onze digitale etalage werd volledig herwerkt.
Onze nieuwe website ziet er fris uit en zit boordevol met alle productdetails.

Daarnaast vindt u een grote keuze aan stockvoertuigen, nieuwigheden en wetenswaardigheden omtrent uitzonderlijk vervoer en zwaar transport.

Het is een kijkje waard!

www.maxtrailer.eu



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Een veilig staaltje acrobatiek

Staalkabelhaspeltansport met Wipfli en de CombiMAX



Het Zwitserse familiebedrijf Wipfli is een bekende expert inzake het transport van zware staalkabelhaspels. Met hun omvangrijke modulaire CombiMAX-vloot beschikken de specialisten over de nodige transportflexibiliteit.

De zwaarlastspecialisten zijn ditmaal op weg naar de firma Fatzer. Hier liggen in totaal vijf haspels klaar. De kabelfabrikant fabriceert van hoogkwalitatieve precisiestaaldraad kabels met diameters tot wel 135 mm. Ditmaal staat Wipfli in voor het transport van 5 bobijnen met een gewicht van 105 ton elk. Elk element heeft een diameter van 3,90 meter en een breedte van 3,20 meter.

Eindbestemming Tsjetsjenië

‚Onze opdracht behelst het transport van Romanshorn naar de Auhafen in Bazel. Van daaruit gaan de haspels via de Rijn naar Rotterdam', vertelt Peter Wipfli Jr. over het project. Zijn team stelt voor dit doel een Faymonville CombiMAX samen als 4+7-combinatie, waartussen een graafmachinebrug is opgenomen.

Met de 10x4-trekker vooraan en een ondersteunende 6x4-vrachtwagen achteraan trok de combinatie door Zwitserland. Het totaalgewicht van de combinatie bedroeg 186 ton, verdeeld over een totale lengte van 42 meter. Peter Wipfli jr. beschrijft de eindbestemming van de lading: ‚Op de haspels zitten staalkabels die in het skigebied Veduchi in Tsjetsjenië worden ingezet voor een nieuwe kabelbaan.'

Licht en modulair

De volgende missie zal voor de Zwitsers niet lang op zich laten wachten. Voor bedrijfsleider Peter Wipfli Jr. is de oplossing van Faymonville precies de juiste keuze voor een succesvolle bedrijfstoekomst. Ook en precies omwille van het feit dat Wipfli een overzichtelijke structuur heeft.

‚Als kleinere onderneming moeten we ons altijd perfect aan de lading kunnen aanpassen. Dat gaat voor ons alleen met een modulair voertuig zoals de CombiMAX. De CombiMAX overtuigt door de hoogwaardige afwerking, de eenvoudige bediening en het lage eigen gewicht.'



Veit Wipfli, de vierde generatie in het bedrijf, steekt de duimen omhoog voor de startklare CombiMAX.

COMETTO VF
PROPELLED TO THE MAX

Een brug dicht het gat

Een dag onderweg met …
Markus Meckelholt,
SPMT-operator bij telescoopkraanbedrijf Schares GmbH

Eerst in alle rust de situatie controleren. Enkel omgeven door de slechts langzaam optrekkende duisternis keurt Markus Meckelholt in het schijnwerperlicht de klaarstaande zelfrijdende combinatie. ‚Tot nu toe mijn grootste opdracht', vat hij de komende dag samen. Vandaag wordt in Plaidt in Rheinland-Pfalz een 430 ton zware brug verplaatst.

Een kop koffie om wakker te worden en een broodje als ontbijt. Daarna nog een afsluitende babbel met collega Joe Schönfeld. Van stress is geen spoor te bekennen bij het ervaren Schares-team. Ondertussen gaat het er rondom hen druk aan toe. Vertegenwoordigers van de projectrealisator, de pers, de lokale politiek en naburige bedrijven willen allemaal van de partij zijn bij dit voor de regio belangrijke moment. In zes maanden tijd werd een nieuwe spoorwegbrug op locatie gebouwd en deze moet nu nog in de leegte tussen de bruggenhoofden worden gereden. Dat is de taak van Markus Meckelholt.

Scan de QR-code en beleef het project in de video.



De nieuwe passie

In de voorgaande dagen heeft het Schares-team de side-by-side-combinatie met in totaal 24 aslijnen samengesteld. Daarop staat een heftframe dat werd samengesteld voor het opnemen van de brug. Meckelholt werkt al zes jaar bij de firma Schares. Tot nu toe was hij actief in het klassieke zwaar transport. Inmiddels heeft hij echter de passie voor projecten met zelfrijdende modules te pakken. Hij is zich bewust van de verraderlijkheden van de te klaren klus. ‚De lichte helling moet ik steeds met de SPMT compenseren. Vandaar het motto: gewoon rustig en erg langzaam rijden en alles in de gaten houden.'

„... maandag rijden hier weer treinen'

Geconcentreerd en met de nodige kalmte stuurt hij de combinatie centimeter per centimeter naar voren. Collega Joe Schönfeld staat hem daarbij bij met een waakzaam oog en nuttige tips. ‚Het zwaartepunt van de lading ligt redelijk laag en het geheel is niet erg topzwaar', vertelt Meckelholt over de begeleidende omstandigheden, die hij op elk moment onder controle heeft.

Remkrachten en versnellingskrachten moeten bij SPMT-projecten altijd bijzonder in de gaten worden gehouden. De vracht vergeeft namelijk meestal geen enkele fout. Daarbij komt dat voor deze verplaatsing het tijdbestek erg krap is. Dat weet Markus Meckelholt ook. ‚Maandag rijden hier weer treinen.'

Precies positioneren

Ondertussen is de bijna 100 meter brede weg bijna voltooid. Markus Meckelholt positioneert de brug dankzij de veerweg en de precisiesturing met millimeterprecisie over de eindpositie. Hier moeten eerst nog de uitsparingen worden vrijgebeiteld vooraleer de brug op de betonfunderingen wordt neergelaten. Met een draagvermogen van 60 ton zal het bouwwerk de volgende decennia een veilige oversteek mogelijk maken.

Voor Markus Meckelholt is de dag ten einde, maar de volgende missie staat al voor de deur. ‚Daar wachten dan zelfs meerdere brugelementen bij een project nabij Keulen. En het tijdbestek is er nog korter.' Hij legt de afstandsbediening van de SPMT opzij en steekt een sigaret op. Nu even het hoofd koel houden.



Markus Meckelholt bestuurt de Cometto SPMT veilig over de bouwplaats

De combinatie van deze 24 Cometto MSPE-aslijnen zorgt voor een nuttig laadvermogen van 960 ton.

Dat is behoorlijk wat!

In Duitsland vereisen naar schatting circa 4000 bruggen een renovatie. Zelfrijdende modules zoals deze van Schares hebben het voordeel dat moeilijke en kostbare kraanwerkzaamheden wegvallen en dat de brugelementen vlot op hun plek worden gezet. Dat bespaart tijd en geld!

Van bouwplaats naar bouwplaats



De Belgische firma Gebroeders Lambrecks NV uit Hasselt is te herkennen aan de opvallende gele kleur. In hun wagenpark steekt sinds kort de nieuwe MAX110 semi-dieplader eruit. Het voertuig neemt bij de dagelijkse activiteiten van het familiebedrijf een sleutelrol op zich. Het voertuig is namelijk uitschuifbaar.

Het geratel van de rupsaandrijving kondigt de aankomst van de graafmachine al aan. Joris Verstappen stuurt de 27 ton zware machine in de richting van de wachtende semidieplader. De opritten zijn zijwaarts uitgeschoven en reeds neergelaten. De in de verbredingselementen geplaatste planken vormen een bredere laadvloer. De graafmachine rijdt de dubbele oprit op, waarbij klimlijsten hulp bieden. Bestuurder Joris Verstappen steekt de duimen omhoog – alles verloopt volgens plan. Nu wordt de lading vastgesjord, waarna de combinatie klaar is om te vertrekken.

Nieuwe flexibiliteit

Voor bedrijfsleider Gregory Lambrecks is de aankoop van de nieuwe MAX110 een volgende mijlpaal voor zijn onderneming. ‚Het is niet onze eerste MAX Trailer', vertelt de jonge ondernemer over het vertrouwensvolle partnerschap van de laatste jaren.

‚We gebruiken al een semi-dieplader uit het MAX110-programma. De nieuwe is echter 5800 mm extra uitschuifbaar, wat erg goed van pas komt bij ons veelzijdige dagelijkse werk.'

Bedrijfsleider Gregory Lambrecks

Met de graafmachine op de laadvloer ging het voor Joris Verstappen verder richting Balen. Voor een snapshot wordt even halt gehouden langs het Albertkanaal. De eindbestemming is een woonwijk, waar de graafmachine zal worden gebruikt voor uitgraafwerkzaamheden. Joris Verstappen beoordeelt kort de omgeving tussen de eengezinswoningen. Dan is de aflaadpositie bepaald. De hydraulisch gestuurde MAX110 is ook bij achteruitrijden uitstekend manoeuvreerbaar. Zo stuurt Joris Verstappen de combinatie over de bouwplaats om de rupsgraafmachine af te laden zodat deze klaarstaat voor haar volgende opdracht.

Wegenbouwprojecten en meer

De bewoners werpen een blik op het schouwspel. In hun wijk wordt momenteel de volledige weginfrastructuur heraangelegd. Voor de MAX110 is het slechts een kort bezoek. Morgen staat de firma Lambrecks namelijk al in voor een ander project. De gele machines gaan er weer vandoor, op weg naar nieuwe opdrachten.

Flexibele opritten

De dubbele opritten kunnen hydraulisch volledig tegen elkaar worden geschoven of verbreed tot 3000 mm. Ongeacht welke machine moet worden geladen ontstaat zo een veilig en aangepast oprijdoppervlak.

Scan de QR-code en beleef het project in de video.



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Wanneer de sky niet de limit is

Raketmissie in Zuid-Korea

Ruimteonderzoek is een van de grootste uitdagingen voor de mens. Veel landen voeren prestigieuze projecten uit om nieuwe kennis over het universum te verwerven. Naast wetenschappelijke doeleinden is er ook een praktische reden om de hoogste atmosferen te willen bereiken. Om de wereldwijde communicatie verder te verbeteren, moeten er nieuwe en krachtigere satellieten worden gelanceerd.



In Zuid-Korea wordt na een maandenlange voorbereiding de langverwachte missie aangevat voor het lanceren van een drietraps Nuri-draagraket. Dit project werd met eigen, in het land zelf ontwikkelde technologieën tot stand gebracht. De fabrikant van de 22 ton zware raket is het Korean Aerospace Research Institute KARI. Het Naro Space Center in Goheung in de provincie Zuid-Jeolla is het toneel van deze gebeurtenis met grote nationale allure.

Een mijlpaal voor de Koreaanse luchtvaart- en ruimtevaartindustrie

Het geheel is een sleutelproject voor de Koreaanse luchtvaart- en ruimtevaartindustrie, die hierbij vertrouwt op de betrouwbare transporttechnologie van Faymonville. De raket wordt op twee 5-assige, zelfrijdende ModulMAX-modules, in open verband met draaischamels, over ongeveer 2 kilometer van het montagegebouw naar het lanceerplatform getransporteerd. ‚We zijn erg trots', verklaart het team van handelspartner Bokook, dat de klant ter plaatse ondersteunt met zijn technische vakkennis. De voertuigcombinatie heeft een totale lengte van 47,5 meter en een totaal brutogewicht van 200 ton, inclusief de draagstructuur van de raket. Wanneer het geheel zoals voorzien in positie is gebracht, begint de countdown: ... 3, 2, 1 .....Go! De ogen richten zich op de hemel, alle deelnemers zijn erg benieuwd naar de lancering van de raket.

Veiligheid komt op de eerste plaats

De Nuri-raket wordt aangedreven met vloeibare brandstof, bestaande uit kerosine en vloeibare zuurstof. De witte kolom beweegt meer en meer weg uit het gezichtsveld. De Faymonville-modules zijn een van de belangrijke puzzelstukken bij dit project. Het modulaire voertuig overtuigt met zijn eenvoudige en veilige hantering, zelfs met een dergelijk gevoelige lading aan boord.

De volgende lancering is voorzien voor mei 2022. Opnieuw wordt de raket dan door ModulMAX-voertuigen van Faymonville getransporteerd. Zuid-Korea zal haar raket tot 2027 nog vijf keer lanceren.

Eco1500 – de sterkste op de markt



Net als de Cometto Eco1000 behoort ook de Eco1500 tot de zelfrijdende en elektronisch gestuurde modulevoertuigen met een geïntegreerde powerpack. Deze nieuwe serie zelfrijdende modules richt zich op bedrijfsinterne transportopdrachten met nuttige laadvermogens tot 1500 ton – het nummer één op de markt.

De compacte Eco1500-voertuigen zijn verkrijgbaar met 4 en 6 aslijnen, met een breedte van 2990 millimeter! Maximaal vier units kunnen worden gecombineerd, met een uitgebreide selectie aan toebehoren.

Sterk en wendbaar

Het gehele concept is gebaseerd op een toekomstgericht modulair principe en biedt een eenvoudige Connect&Drive-configuratie. Het robuuste en torsiestijve chassis is ontworpen voor de zwaarste lasten. Meer tractie wordt geboden door het gebruik van vliegtuigbanden.



Gepatenteerd Dual-Link-System:

Dit systeem met dubbele reactiearm biedt de Eco1500 een maximale bodemvrijheid. De constructie maakt een groter nuttig laadvermogen (+40 %) mogelijk in vergelijking met het scharniersysteem en beperkt de horizontale verschuiving van de lading tot een minimum, waarbij toch steeds nog dezelfde werkdruk in het hefsysteem verzekerd is (320 bar/4630 psi bij vollast). Het gepatenteerde Hydraulic Advanced System synchroniseert de hefdruk en de bodembelasting wanneer verschillende productlijnen door elkaar worden gebruikt in hetzelfde konvooi en maakt het hydraulisch heffen van elke aparte ophanging mogelijk.

Wist u dat ...

... de Cometto-productseries Eco1500 en MSPE EVO3 zijn uitgerust met aslijnen die een aslast van 70 ton toelaten? Dat is veruit de hoogste waarde op de markt!

Link naar de Eco1000-video.

Link naar de Eco1500-video.



MultiMAX Plus – de specialist inzake transport van hijs- en heftechniek

Licht! Grote laadvloer! Laag!

Mobiele oplossingen inzake hef- en hoogtetoegangstechniek zijn snel en flexibel inzetbaar voor de verplaatsing van materialen en mensen. De semi-dieplader serie MultiMAX Plus van Faymonville vormt de optimale transportoplossing voor deze projecten.

De MultiMAX Plus onderscheidt zich door zijn qua gewicht geoptimaliseerde constructie met desondanks een even hoge puntbelastbaarheid. Met zijn buitenliggerconstructie biedt het voertuig de gebruiker een laadvloer met maximale lengte, met hydraulisch hefplateau om de zwanenhals op te rijden. Voor of op de zwanenhals kan een lier worden aangebracht. Verschillende kopschotvarianten zorgen voor veel opbergruimte voor sjormateriaal.

De 3-assige MultiMAX Plus is verkrijgbaar met gedwongen sturing of met naloopsturing. Het voertuig beschikt ondanks een roosterbekleding over het volledige oppervlak over een lage laadvloerhoogte, wat een echt voordeel is bij hoge machines.





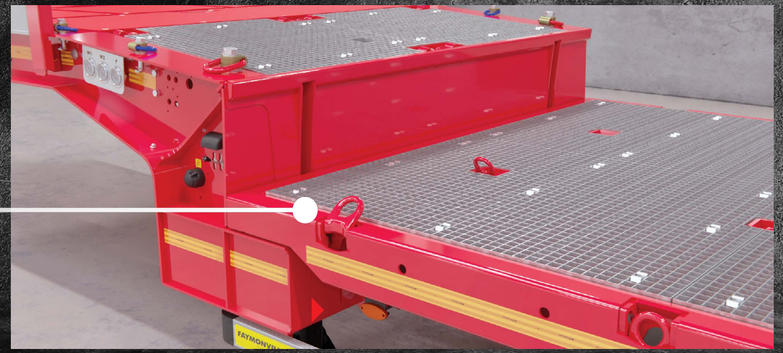


Vlakke oprijhoeken, meerdere sjorpunten

Extreem vlakke oprijhoeken ter hoogte van de opritten en de zwanenhals, en een geoptimaliseerde afschuining van de achterkant van het voertuig zorgen voor het probleemloos laden van machines met weinig bodemvrijheid. Voor de optimalisatie van de lastverdeling is de laadvloer ook verkrijgbaar in een 3000 mm uitschuifbare variant.

44 sjorogen en 28 sjorpunten in de laadvloer en tot 30 sjorpunten op de zwanenhals zorgen voor de best mogelijke ladingzekering.





Ontdek meer details om na te lezen.

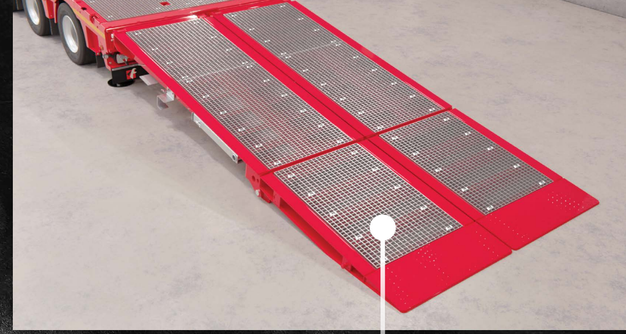


Sterke opritten

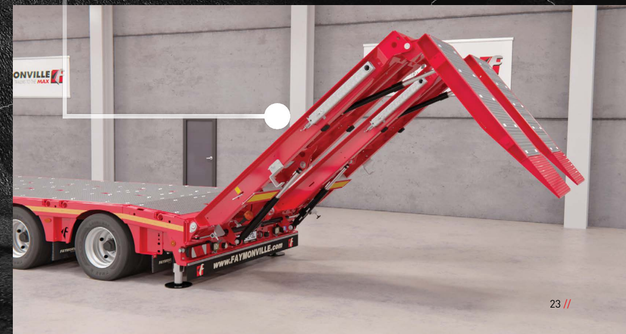
De 900 mm brede dubbele opritten - eveneens met roosterbekleding - beschikken over kadesteunen met een draagvermogen van 18 ton. Hydraulisch bediende opritpunten ontzien het materiaal bij het openingsproces van de opritten. Dankzij de hydraulische opritverschuiving kan een optimale positie worden verzekerd voor het laden van elke machine.

Optioneel:

Vaste dubbele opritten met een basisbreedte van 1250 mm.







Mammoet begint een samenwerking met Cometto





Wereldmarktleider Mammoet zet nu ook de Cometto SPMT in als nieuw type en merk in haar vloot van zelfrijdende modulaire voertuigen. Een eerste inzet gebeurt in het Verenigd Koninkrijk, met 84 aslijnen voor het transport van platforms met een gewicht tussen 1850 en 2300 ton. De nieuwe samenwerking tussen Cometto en Mammoet leidt tot een vruchtbare samenwerking van twee partners, die een toonaangevende competentie inzake uitzonderlijk vervoer en zwaar transport verenigen.

84 aslijnen aan het werk

Na een uitvoerige opleiding op hun nieuwe SPMT verzorgen de medewerkers van Mammoet de eerste inzet in het Verenigd Koninkrijk, bij het transport van een driepootfundering. Het grote element is 90 meter hoog en weegt 2035 ton.

De Mammoet-crew transporteert de lading op 84-aslijnen van de Cometto MSPE, die beschikt over een nuttig laadvermogen van 48 ton per aslijn en 3 powerpacks met elk een vermogen van 368 kW. De zelfrijdende combinatie wordt samengesteld in een open verband, bestaande uit drie MSPE-combinaties. Een side-by-side-configuratie met 28 aslijnen is onder elke poot van de driepoot geplaatst. Om deze veeleisende taak veilig en efficiënt tot een goed einde te brengen, vertrouwt Mammoet op de speciale voertuigen van Cometto.

Stroomvoorziening van de toekomst

De driepootfundering is onderdeel van een offshore windproject met de naam Seagreen OWF, een joint venture van TotalEnergies en SSE Renewables. Het windmolenpark zal uit 140 turbines bestaan en ligt 27 kilometer voor de kust van Angus, in de Noordzee.

In de toekomst zal dit project vanuit dit indrukwekkende windmolenpark stroom leveren aan Schotland. De duur van het project voor zwaarlastspecialist Mammoet bedraagt minstens twaalf maanden.

„Wij zijn er erg trots op onze zelfrijdende voertuigen te kunnen leveren aan een onderneming als Mammoet"

Joachim Kolb - Cometto Sales Manager

Experts vertrouwen experts

Scannen en spectaculaire foto's bekijken



Draaischamel-aanhangwagen
MAX600 met zwanenhals

Nieuw!

De diepe verankering in de transportmarkt maakt het voor MAX Trailer mogelijk om zijn productnieuwigheden precies daarop te richten waar er een vraag bestaat. De MAX600-serie breidt nu uit met een variant met gebogen laadvloer.

De MAX600 mag op geen enkele bouwplaats ontbreken! De aanhangwagen zorgt voor een eenvoudig transport van graafmachines en wielladers. ‚De nu beschikbare versie met zwanenhals optimaliseert de totale hoogte en biedt in dit bereik nieuwe mogelijkheden', beschrijft productverantwoordelijke Mario Faymonville een van de voordelen. Daarnaast is optioneel in de MAX600 een brede en diepe gleksleuf geïntegreerd. Hierdoor worden nog meer belangrijke centimeters gewonnen voor het passeren van onderdoorgangen of tunnels.



De professional op elke bouwplaats

‚Bij de 3-asser en de 4-asser kan worden gekozen voor de laadvloer met zwanenhals. Een aslast van 12 ton zorgt bovendien in veel landen voor meer speelruimte', somt Mario Faymonville nog op als andere kenmerken van het voertuig. Sterke en verschuifbare opritten, in enkele of dubbel uitvoering, maken snel en eenvoudig laden mogelijk. Om een optimale laadpositie te bereiken kan de operator de achterkant van het voertuig met behulp van de luchtvering omhoog bewegen of laten zakken.

De grote materiaalkoffers vooraan het voertuig en onder de laadvloer zorgen voor voldoende opbergruimte. Daarbij komen nog verbredingen, rongkokers in het buitenframe, talrijke sjorpunten, een gelakt antislippoppervlak en nog andere opties die de MAX600 met zwanenhals volledig tot zijn recht laten komen.

Premiumkwaliteit voor gemoedsrust

Zoals u van MAX Trailer gewend bent, zorgt het consequente gebruik van identieke onderdelen voor de bekende premiumkwaliteit. De lage bedrijfskosten en de gemoedsrust van op een betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig voertuig te kunnen vertrouwen zijn voordelen voor de klant.

- Voor een optimale laadvloerhoogte
- Beschikbaar voor de 3-assige en de 4-assige versie
- Optioneel met brede en diepe gleksleuf





Opnieuw wortel schieten

Om plaats te creëren voor zestig nieuwe woonunits moet in het Nederlands Alphen aan den Rijn een meer dan 70 jaar oude kastanjeboom wijken. Echter niet met behulp van een kettingzaag, maar door een verhuizing naar een nieuwe standplaats.

De omwonenden waren niet weinig verbaasd wanneer de reusachtige boom ,s ochtends uit de grond werd getrokken. Een dergelijke hijsbeweging vergt een erg fijn gevoel van de kraanmachinist. De wortels zijn in een linnen zak gewikkeld om deze te beschermen tegen uitdroging. De witte paardenkastanje weegt ongeveer 40 ton wanneer hij op het klaarstaande modulevoertuig van de firma Kraanbedrijf Nederhoff bv wordt neergelaten. Sjoerd Nederhoff beschrijft de uitdagingen bij een dergelijk project: ‚Het overrijden van boordstenen, het ontwijken van straatlantaarns en het tegelijkertijd bewaren van het evenwicht vereisen een stabiele en compacte transportoplossing, die intuïtief te bedienen is. De 6-assige module van Faymonville is ideaal voor een dergelijke opdracht.'

Derde standplaats voor een kastanjeboom

De anders zo levendige Prins Bernardlaan lijkt met verstomming geslagen. Talrijke kijklustigen houden halt en halen hun mobiele telefoon boven. De kans op een dergelijke snapshot krijgt men niet vaak. De experts van Nederhoff sjorren intussen de ongewone vracht vast.

De bouwheer, de firma Bogor, hecht veel belang aan het thema duurzaamheid. Daarom ook was het vellen van de kastanjeboom met zijn kroondiameter van veertien meter geen optie. Bij voorafgaand onderzoek werd vastgesteld dat de boom in het verleden reeds een keer verplant is geweest.

Pendelassen verzekeren de rijstabiliteit

Na ongeveer anderhalf uur is de kastanje in vogelvlucht 115 meter verderop aangekomen op zijn nieuwe standplaats in de Anna van Burenlaan. Veilig manoeuvreert de crew van Nederhoff de ModulMAX-moduletrailer van Faymonville naar de voorziene plek. Dankzij de pendelassen behield de combinatie steeds een veilige rijpositie. De hijskraan staat reeds klaar voor het afladen. Op deze plek moet de kastanje opnieuw wortel schieten. Voor de derde en ditmaal hopelijk ook laatste keer.

16 aslijnen bij de onderneming Nederhoff

Kraanbedrijf Nederhoff bv vertrouwt voor zwaarlastopdrachten en uitzonderlijk vervoer op in totaal 16 nieuwe aslijnen uit de productserie ModulMAX van Faymonville. De mechanisch gestuurde voertuigen met dissel zijn uitgerust met 17.5"-pendelassen met dubbele banden, en hebben een basisbreedte van 3000 mm.



COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Een zelfrijdende verhuishulp

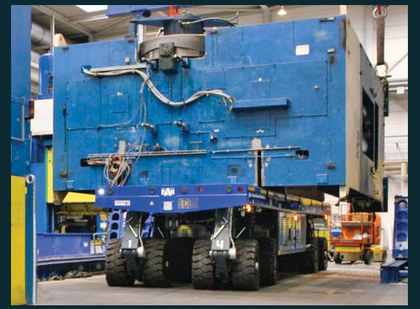
Het manoeuvreren van zware en compacte ladingen tussen dicht op elkaar staande industriehallen behoort tot de sterke punten van zelfrijdende modules. Een 4-assige Eco1000 met onder de laadvloer geïntegreerde powerpack verzorgt het transport van een 120 ton zware pers met veel bravoure.

Als een imposante kolos nadert de vracht die de onderneming EAH in de fabriekshal van een toeleverancier voor voertuigfabrikanten moet transporteren. ‚Met name het grillige industriehallenlandschap vormt een grote uitdaging. De gangen zijn bovendien smal, waardoor een goed oog en een rustige hand vereist zijn bij het besturen van de Eco1000', licht product manager Alessandro Giordano de EAH-crew in over de uitdagingen bij deze missie.

700 millimeter veerweg voor ladingopname

Het voorafgaande werk is afgerond, de pers hangt klaar aan een hijsinrichting. De Eco1000 neemt stapvoets positie in onder de lading. Dan beweegt het onderstel met zijn maximale veerweg van 700 millimeter omhoog en neemt zo de pers als lading op. Het maximale nuttige laadvermogen van de 4-assige versie met zijn 4 aandrijfassen bedraagt 174 ton.

Omdat de powerpack onder de 8800 millimeter lange laadvloer is geïntegreerd, biedt dit type zelfrijder EAH meer ruimte voor het opnemen van vrachten. ‚En tegelijkertijd blijft de Eco1000 compact en daardoor wendbaar', beschrijft Alessandro Giordano de eigenschap die bij deze inzet bijzonder belangrijk is. „Dit helpt ook bij de elektronische besturing met een stuuruitslag van +135°/-135°, waarmee zelfs lastige passages kunnen worden bedwongen. Bij het begin van het transport moest eerst diagonaal worden gereden.'



Met precisie de fabriek uit

Tot aan de uitgang van de hal kronkelt de slechts 2430 millimeter brede Eco1000 beetje bij beetje met de 120 ton op de rug richting openlucht. Eenmaal buiten gaat het voor de pers verder naar de uiteindelijke verschroting, omdat ze het einde van haar levensduur heeft bereikt. De onderneming Europe Automotive Holding a.s. is toonaangevend op het gebied van industriële montage, de verhuizing en de transfer van machines, en de installatie van stroom- en technologiedistributie.

Klik hier voor de actievideo!

Wist u dat ...

... de Eco1000-zelfrijder verkrijgbaar is met drie verschillende Power Pack technologieën? Diesel, hybride en elektrisch! Cometto is de enige fabrikant die deze mogelijkheden aanbiedt.

FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

De wiekadapter

Nieuw!

De windindustrie neemt een sleutelrol in bij de uitbreiding van de hernieuwbare energie. Windturbines worden krachtiger en krijgen almaar grotere wieken. Het transport ervan zit vol uitdagingen.

Met de nieuwe meesturende aanhanger van Faymonville kunnen wieken met een lengte van 80 tot 120 meter en langer worden getransporteerd met een maximale manoeuvreerbaarheid.

Meer manoeuvreerbaarheid

Wiektransporten met een dolly vergroten de manoeuvreerbaarheid aanzienlijk in vergelijking met uitschuifbare voertuigen. De wiekadapter van Faymonville met een ongeëvenaard hefvermogen van 30 ton is nu al voorzien op de wiekengewichten van morgen. De grote veerweg helpt om hindernissen te kunnen passeren tijdens het transport.

Universeel geconcipieerde interface

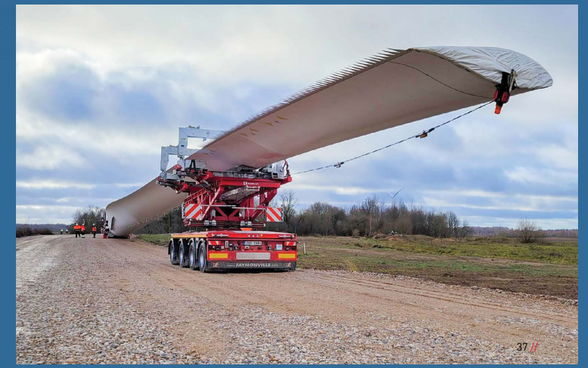
Iedere fabrikant van wieken gebruikt zijn eigen transportframes. De afmetingen en aansluitingen verschillen soms aanzienlijk. Faymonville biedt hier een flexibele oplossing met een universeel ontworpen interface aan.

De transportinrichting van Faymonville kan met 4 bouten snel en eenvoudig aan de trekker worden gekoppeld. De nieuwe dollycombinatie met transportinrichting voor wieken is verkrijgbaar voor de Faymonville-productseries FlexMAX, ModulMAX en CombiMAX.

Link naar de volledige galerij.

Unieke kenmerken van de wiekadapter

- 30 ton hefvermogen – de hoogste waarde op de markt!
- Grote veerweg
- 1 universele basisconstructie
- Mechanisch uitbreidbaar voor gebruik met dolly



De nieuwe BladeMAX1000!

De sterkste voor ‚last mile'-transport

In het kader van de veelbesproken energietransitie neemt windenergie een sleutelrol in. Om de opstellingsplaatsen van windturbines efficiënter te gebruiken, beweegt de trend bij turbinebladen naar almaar grotere wieken. De nieuwe wiekadapter BladeMAX1000 is veruit de krachtigste van zijn soort op de markt.

De ‚last mile' naar de bouwplaats van een windturbine behelst vaak een uitgesproken moeilijk traject. Erg krappe bochten maken het onmogelijk om de wieken met normale transportuitrusting tot bij de montageplek te krijgen.

Op zelfrijders en modules

‚Met een draagvermogen van 1000 mT blinkt de BladeMAX1000 op een nieuw gebied uit. Dit onderdeel is bedoeld voor het transport van wieken met een lengte van meer dan 75 m', vertelt productverantwoordelijke Alessandro Giordano over het inzetgebied. De adapter kan gemonteerd worden op een SPMT-zelfrijder en op modulaire aslijnen.

Het gepatenteerde stabiliteitscontrolesysteem garandeert absolute stabiliteit bij de hantering. Bij de verplaatsing van het zwaartepunt van de wieken werken elektronica, hydraulica en visualisering optimaal samen, wat de veiligheid bij de omgang met dit type gevoelige vracht verder vergroot. Afhankelijk van het type wiek kan deze tot 20° worden gezwenkt.

Met de BladeMAX1000 kunnen megawieken ook in bosrijke of bebouwde gebieden, in scherpe bochten en in bergachtige streken veilig en efficiënt worden getransporteerd.

Compleetaanbieder van transportoplossingen voor de windindustrie

Naast de Bladelifter beschikt de Faymonville Groep voor alle uitdagingen van de windindustrie een oplossing. Wiekadapters met dolly's voor erg lange wieken behoren hier evenzeer toe, net als plateau-opleggers voor het transport over lange afstand van XXL-wieken. Om naven, machinehuizen en torensegmenten te transporteren naar de standplaats van de windturbine worden normaal gezien de beproefde diepbedvoertuigen ingezet. Een torenadapter wordt ingezet voor het qua hoogte geoptimaliseerde transport van torensegmenten. De semi-diepladers bewijzen zich bij de bouw van windturbines als echte reuzen op het vlak van nuttig laadvermogen!

www.faymonville.group

8, Duarrefstrooss
L-9990 WEISWAMPACH
LUXEMBOURG

Tel. +352 26 90 04 155

info@faymonville.group

652130 - 01/2022

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