

Ein Fahrzeug – viele Gesichter

Der Innovationswille gehört bei Faymonville offenbar zum Alltag, wie die vielfältigen Entwicklungen beim Megamax anschaulich belegen. Antriebsfeder für derartige Neu- und Weiterentwicklungen ist oftmals die Notwendigkeit, maßgeschneiderte Lösungen zu liefern – eine Kunst, die die belgische Unternehmensgruppe bestens beherrscht.



Der Schwanenhals des 5-achsigen Megamax wurde an die 5-Achs-Zugmaschinen von Holtrop angepasst.

Als Beispiel sei der Megamax Z1+5 genannt, der eine flache Ladefläche mit Schwanenhals besitzt und der – hier nun die Neuheit – hydraulisch von 2,75 m auf 3,85 m erweitert werden kann. Bei der klassischen Version müssen hier manuell Verbreiterungen eingesetzt werden, um auf jeder Seite eine Erweiterung von 255 mm zu erreichen.

Dieses Tiefbett, Hydro-shift genannt, bietet laut Hersteller eine ganze Reihe von Vorteilen. So ermöglicht die Ladefläche ein sicheres Verladen, da die Vorderrampen zusammen mit der Ladefläche verbreitert werden, einen deutlichen Zeitgewinn, da die Verbreiterungen nun nicht mehr manuell angebracht werden müssen, sowie eine höhere Stabilität und Flexibilität dank einer gleichmäßigen Breite. Wie der Hersteller betont, kann die gesamte Breite genutzt werden, da auch die Verlängerung verbreitert wird.

Mit dieser Lösung spricht Faymonville Unternehmen an, die größere Maschinen transportieren, deren Bauart keine Überstände bei der Verladung erlauben und die beim Transport sehr stabil gelagert werden müssen.

Hauptsächlich für Firmen, die Kurzstreckentransporte durchführen und die oft auf- und abladen müssen, profitieren von der Innovation, da das System Zeitverluste beim Auf- und Abbau der Verbreiterungen verhindert.

Diese Lösung für den Transport von Hoch- und Tiefbaumaschinen wird durch die Kombination einer 8x4-Zugmaschine mit Free-Swing Dolly mit einem 5-Achs-Megamax vervollständigt. Entwickelt wurde dieser Auflieger für das Unternehmen Jan Coesens Transport aus Geeraardsbergen, Belgien.

Auch der niederländische Schwerlastspezialist Holtrop V.D. Vlist erhielt von Faymonville eine maßgeschneiderte Lösung, die auf einem 5-achsigen Megamax basiert. Wunsch des Kunden war es, über eine hohe Nutzlast verfügen zu können, ohne dafür in ein Modulsystem investieren zu müssen. Hierfür hat Faymonville den Schwanenhals des Megamax an die 5-Achs-Zugmaschinen des niederländischen Unternehmens angepasst. Das Leergewicht des Aufliegers von 25 t erlaubt es ihm in Deutschland 65 t zu laden (diese Lö-

sung ist für den Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden zugelassen). Der Vorteil liegt darin, dass dank der Twin-Axle-Technologie von Faymonville 12 statt 10 t pro Achse geladen werden. Damit spart man sich laut Faymonville Anschaffung und Unterhalt herkömmlicher Pendelachsen. Holtrop scheint von der Lösung überzeugt zu sein, denn das holländische Unternehmen hat weitere 3-Achs-Auflieger mit Twin-Axle Technologie bestellt.

Kompakt & light

Der Megamax 2-Achser, Bestseller aus dem Faymonville-Programm, wird ab sofort auch in einer „light“-Version angeboten. Ziel war es, über ein kompaktes, superflaches Produkt mit einer optimierten Ladefläche zu verfügen und gleichzeitig die gesetzlichen Län-

gengrenzwerte (16,5 m) einzuhalten. Die verschiedenen Entwicklungen haben den Gewinn wertvoller Zentimeter auf verschiedenen Ebenen ermöglicht. So ist laut Faymonville die Dicke des Schwanenhalses von 680 auf 400 mm verringert worden, der Durchlenkradius von 2.350 auf 2.100 mm und die Länge der beiden Hinterachsen von 3.200 auf 2.800 mm. Auf diese Weise wird die Ladefläche von 5.700 auf 6.850 mm verlängert. Diese gewonnenen Zentimeter werden bei Aufliegern mit einfacher oder doppelter Verlängerung vervielfacht, wie der Hersteller betont. Der Gewinn macht sich auch in der Ladehöhe bemerkbar, die von 450 auf 300 mm verringert wird (für Ladeflächen mit einfacher Verlängerung).

Ins Auge fällt auch der neue Schwanenhals, der auf dem SNT-System (Screw Neck Technology) mit außenliegenden Trägern und Haken basiert, was ein einfacheres Verladen ermöglicht. Darüber hinaus erlaubt dieses System eine bequemere Anpassung an die vom Kunden geforderte Länge. Diese neue Gestaltung gestattet den Transport von 40“-Containern auf der ausgezogenen Ladefläche, wobei das Limit von 16,5 m im nicht verlängerten Zustand nicht überschritten wird – dies war mit der klassischen Version noch nicht möglich. Dieses Modell ist auch mit doppelter Verlängerung und entfernbarem Boden erhältlich – zum Beispiel für den Transport von Kesseln oder Jachten. **STM**



Der Megamax 2-Achser ist ab sofort in abgespeckter Version mit optimierter Ladefläche erhältlich.

SCHWERTRANSPORTE von/nach OSTEUROPA mit eigenem Fuhrpark

- Semtieflader bis 28,5 m im Bett, NL bis 82 t, auffahrbar
- Telesattel bis 30 m Länge, NL bis 50 t
- „Niedrig“-Semi bis 21 m Bettlänge, NL bis 34 t, 0,75 m Ladehöhe
- Tiefbettfahrzeuge bis 14,40 m Bettlänge, NL bis 45 t, auffahrbar
- Kesselbrücken bis 23 m, bis 3,50 m Innenbreite, NL 39/70/90 t
- Rollerkombinationen, NL bis 200 t
- Schwergutlager / Umschlagsmöglichkeiten bis 70 t Stückgewicht



ERNSTUDO MÜLLER
Internationale Spedition GmbH
Runte Straße 10 · 59457 Werl
Tel. 0 29 22 / 8 77 70 · Fax 87 77 25
www.mueller-spedition.de