Keine Wünsche bleiben offen

Eine der Stärken von Faymonville liegt darin, auf die Bedürfnisse der Kunden zu antworten, so das Selbstverständnis des Unternehmens. Ob es darum geht, die Lastenverteilung zu optimieren, den Durchlenkradius zu verringern oder die Vielseitigkeit der Fahrzeuge zu erhöhen, nichts kann den belgischen Hersteller dabei nach eigenem Bekunden schrecken.

Wurde auf den Transport von Windkraftanlagen, insbesondere der Turmstücke, zugschnitten: der MultiZ8LWAA für den Kunden Norager.

Ausgestattet ist der MultiZ8LWAA mit einer 9 m langen Prismenmulde.

So wurde zum Beispiel ein 8-achsiger Multimax, den der dänische Faymonville-Kunde Norager für den Transport von Windkraftanlagen einsetzen will, auf seine zukünftige Aufgabe hin optimiert. Ziel bei der Entwicklung dieses Multimax war es, die kegelförmigen Türme von Windkraftanlagen so zu transportieren, dass der schwerste Teil auf den hinteren Bereich des Aufliegers über den Achsen geladen wird. Zu diesem Zweck wurde der Multimax mit einer 9 m langen Prismenmulde zwischen den Achsen versehen. Die Ladehöhe in der Mulde beträgt 725 mm und kann auf 655 mm abgesenkt werden. So ergibt beispielsweise ein Durchmesser von 3610 mm eine Ladehöhe von 4200 mm mit 3 m Überhang.

Traditionsgemäß werden diese Teile mit Tiefbettaufliegern mit Kesselbrücke in einer 2 (Achsen vorne) + 4 (Achsen hinten) Version oder sogar 2 + 5-Version – je nach Gewicht – geladen. In diesem Fall liegt das dickere und schwerere Ende des Turms auf dem Tiefbett mit dem Risiko einer Überbelastung des Schwanenhalses, wie man bei Faymonville betont.

Demgegenüber bietet das neue Multimax-Fahrzeug laut Hersteller eine bessere Lastenverteilung und bessere Manövrierbarkeit, weil hier das schwerere Ende des Turms auf die hinteren Achsen geladen wird. Dabei verringert sich auch die Gesamtlänge des Fahrzeugs, die vom Hersteller für ein 30 m-Turmteil mit +/- 38 m angegeben wird.

Diesen TeleZ4LAAAX lieferte Faymonville nach Spanien.

Der jetzt gelieferte Multimax besitzt eine Länge von 15.500 mm hinter dem Schwanenhals und ist doppelteleskopierbar auf 42.200 mm Gesamtlänge. Seine Nutzlast mit einer 8x4-Sattelzugmaschine beträgt 76 t. Zum Transport von Flügeln oder leichteren Turmteilen ist dieser Multimax mit Liftachsen ausgerüstet.

Alles unter Plane

Natürlich bietet sich der Multimax nicht nur für den Transport von Windkraftanlagen an. Dieses Fahrzeug eignet sich auch für die Beförderung von Baumaschinen. Möglich ist sogar ein schonender Transport unter einem Planenaufbau, was zunehmend vom Markt gefordert wird. Wie der Hersteller anmerkt, kann dieser Aufbau auch auf Sattelauflieger aufgebaut werden, die für Sattelzugmaschinen mit einer Aufsattelhöhe von 950 mm vorgesehen sind.

Der jetzt entwickelte Semi-Tieflader verfügt aber nicht nur über einen Planenaufbau, sondern auch über verbreiterbare Holme hinten, die auf Anfrage bis zu 4 m verbreiterbar sind. Diese Struktur ermöglicht es, auch sperrige Baumaschinen zu laden.

Einer für alle – alle auf einen

Mit einem Anliegen der besonderen Art wandte sich das deutsche Unternehmen Strack an Faymonville: statt für ihren Bedarf mehrere Semi-Tieflader zu erwerben, erteilte die Firma den Auftrag, ein einziges, aber vielseitiges Fahrzeug zu entwickeln. Auf diese Weise entstand ein 4-achsiger Multimax mit Free-Swing-Dolly (MultiZ1L+4LWAU), der sich für vielfältige Aufgaben eignet, vor allem für den Transport verschiedener Baumaschinen. Daher wurde zahlreiches Zubehör vorgesehen, so dass der Semi für jede Mission gerüstet ist. Unter anderem wurde hier ein Free-Swing-Dolly, das normalerweise bei einem Tiefbettauflieger genutzt wird, angebracht, um die Lastenverteilung zu optimieren. Wie der Hersteller betont, macht diese Lösung auch die Anschaffung einer 8x4-Sattelzugmaschine überflüssig.

Für die ganz langen Teile

Für einen Kunden in Spanien hat Faymonville kürzlich zwei 4-achsige, dreifach-ausziehbare Telemax-Sattelauflieger (TeleZ4LAAAX) geliefert. Dieses Fahrzeug ist eine Kombination aus Multimax und Telemax: der Schwanenhals wurde vom Multimax übernommen. Die Lenkung hingegen stammt vom Telemax, das heißt die Achsen sind auf Drehkränze montiert, die einen weitaus größeren Lenkeinschlag ermöglichen. Da dieser Multi/Telemax vor allem zum Transport von Windmühlenflügeln eingesetzt wird, die Längen von 65 m erreichen, ist der große Lenkeinschlag besonders wichtig.

SM