

Der BladeMAX von Cometto: Jeder Herausforderung gewachsen

06 // 20 Jahre Faymonville
Engineering Luxembourg

24 // 18.000 Tonnen auf
380 Achslinien

36 // Neu! Der Windturmadapter
mit Freidreheinrichtung

Die Säulen der Zukunft



Wer an das Morgen denkt, der braucht Visionen. Ideen und klare Vorstellungen, wie das Schiff möglichst sicher auch durch unruhige Gewässer manövriert werden kann. Die Aktualität rund um den Globus bietet gerade durchaus Grund zur Sorge.

Geopolitische Konflikte, finanzieller Druck durch Inflation und gestiegene Zinsen stellen uns alle vor Herausforderungen, die es zu meistern gilt. Da bekommt Stabilität eine noch höhere Bedeutung. Bei der Faymonville Gruppe greifen seit jeher traditionelle Werte und moderne Denkweisen ineinander. Unsere Bemühungen sind stets darauf ausgerichtet, diesen Weg nachhaltig und mit neuen Akzenten fortzuführen.

In diesem Zusammenhang legen wir den Fokus auf die Bereiche Vertrieb, Service, Qualität und Innovation. Jeder für sich und alle gemeinsam bilden sie das Rückgrat, um als Komplettanbieter Transportlösungen von 15 bis 25.000 Tonnen und darüber hinaus anzubieten. Immer mit Ihnen - unseren jetzigen und zukünftigen Kunden - als Schlüsselfigur. Denn Ihre Zufriedenheit ist zu jedem Zeitpunkt der Gradmesser. Beim Vertrieb wirken der klassische Verkauf, das Marketing und das Produktmanagement aufeinander ein. Ein roter Faden begleitet die „MAX“-Modelle von der Entwicklung über die Vermarktung bis auf die Vertriebsebene. Das Spektrum Service umfasst den Ersatzteilvertrieb, den After Sales und die Werkstätten. Der Anspruch auf höchste Qualität ist derweil der elementare Aspekt, der jeden Schritt in Produktion und Verwaltung begleitet. Eine makellose Verarbeitung, eine detaillierte Schulung und transparente Kommunikation sind ein Teil dieser Vorgabe. Das Streben nach Innovationen hat dabei immer das Ziel, Ihnen für Ihren Alltag einen neuen Mehrwert zu liefern. Frische Impulse und ständige Weiterentwicklung sorgen dafür, dass keine Routine entsteht. Ständiger Eigenantrieb liegt in unseren Werten. Anpacken ist die Devise, Optimierungspotential wird ausgeschöpft. Wir dürfen uns nicht auf Erfolge ausruhen, sondern müssen uns permanent hinterfragen. Denn wer aufhört besser zu werden, hat aufgehört gut zu sein.

Der Mensch steht bei alledem im Mittelpunkt. Als bodenständiges Unternehmen stehen wir für Nahbarkeit, Vertrauen und Verantwortung. Schnelles Handeln und die notwendige Flexibilität haben nachhaltige Entscheidungen zur Folge. Integrität nimmt dabei einen hohen Stellenwert ein: „Wir sagen, was wir tun – wir tun, was wir sagen!“. Gestern, heute und in Zukunft.

Alexander Fickers, CEO der Faymonville Gruppe





Alle Themen im Überblick

- 6 // Im Zeichen ständigen Wachstums:
20 Jahre Faymonville Engineering Luxembourg
- 10 // Der Eco1000 als Kranersatz
- 12 // Mit 15 Straßenbahnen von Nordspanien nach Lissabon
- 14 // Neu bei MAX Trailer
- 16 // Der CombiMAX-Effekt
- 18 // Modulare Leichtigkeit durch Nordamerika
- 20 // Mit 243 Tonnen durch die Lüfte
- 22 // Den Wechsel gewagt vom Tiefbett zum Semi-Tieflader
- 24 // 18.000 Tonnen auf 380 Achslinien -
die Champions League im Schwertransport
- 28 // Ständig auf Bereitschaft mit dem MAX510
- 32 // Der BladeMAX für Berge und Wälder
- 34 // Wie ein leuchtendes Schwert
- 36 // Der Windturmadapter mit Freidreheinrichtung
- 38 // Sarens mit 68 Neufahrzeugen nach Usbekistan



Im Zeichen ständigen Wachstums: 20 Jahre Faymonville Engineering Luxembourg



Den ersten Schritt nach Luxemburg setzte die Faymonville Gruppe 1990 mit der Gründung einer Vertriebsgesellschaft. 2003 folgte dann die Eröffnung eines Produktionsstandortes. Dieses Jubiläum bietet die Gelegenheit zu Rückblick und Ausblick. Und eines wird deutlich: Hier ging und geht es immer in eine Richtung - nach vorne!

Der erste Spatenstich in Luxemburg war für das Familienunternehmen ein historischer Schritt. Das Stammwerk in Büllingen brauchte Unterstützung. Neue Kapazitäten waren nötig geworden und so entstanden auf 9.000 Quadratmetern die Produktionshallen FEL I – das Kürzel steht für **Faymonville Engineering Luxembourg**.

Kontinuierliche Erweiterungen

„Das Werk zählte damals zwei unterschiedliche Produktionslinien, die eine jährliche Herstellung von 150 Innenladern sowie 300 MultiMAX und TeleMAX ermöglichten“, blickt Alain Faymonville auf die Anfänge zurück. Nimmt man die Produktionszahl von rund 1.250 Fahrzeugeinheiten im Jahr 2022 wird deutlich, welche beeindruckende Entwicklung der Standort seitdem genommen hat. Kontinuierlich entstanden im Laufe der Zeit weitere Produktionshallen. Der Komplex FEL II gilt dabei im Bereich der effizienten Ausgestaltung der Wertschöpfungskette sowie der eingesetzten Technologien als Maßstab für die gesamte Branche. Als weiteres Puzzleteil folgte die Vollendung des Verwaltungsgebäudes FEL III. Mittlerweile beläuft sich die Produktionsfläche auf 40.000 Quadratmeter.

Vom Werk in die Welt

In den Anfängen 2003 waren 50 Mitarbeiter im Norden Luxemburgs bei FEL aktiv. Aktuell arbeiten insgesamt 450 Menschen im Werk und der Verwaltung. Sie alle sind das Herzstück und das Rückgrat hinter dem Erfolg. Durch fleißige Hände und clevere Köpfe wurden im Laufe der Jahre in Lentzweiler 18.000 Fahrzeugeinheiten gefertigt. Hierin wurden knapp 165.000 Tonnen Stahl verarbeitet und insgesamt rund 67.000 Achsen in MultiMAX, TeleMAX, FloatMAX und Co. verbaut. Das Motto lautet dabei „Vom Werk in die Welt“, kommen doch Fahrzeuge aus Luxemburg in über 100 Ländern rund um den Globus zum Einsatz.

Das Nonplusultra

Der Begriff „Wachstum“ zieht sich wie ein roter Faden durch die Entwicklung. Jahr für Jahr sorgen zielgerichtete Investitionen für neue Möglichkeiten. Insgesamt wurden in Luxemburg bislang rund 100 Millionen Euro investiert in Infrastruktur, Maschinenpark und Arbeitsumfeld der Mitarbeiter. Alles, was für einen reibungslosen und schnellen Produktionsfluss nötig ist, entspricht den allerhöchsten Ansprüchen. Regelmäßig werden unter anderem Schweißroboter, Fräsen, Spannbänke, Drehvorrichtungen, Pressen oder Plasma- und Brennanlagen neu angeschafft. Auch in Zukunft liegt der Fokus darauf, durch Kapitaleinsatz das Nonplusultra im Produktions-Knowhow zu stärken und weiter auszubauen. So ist für 2024 bereits unter anderem die Ausweitung der Auslieferungshallen geplant.

Loyalität und Verbundenheit

Zwei Jahrzehnte kontinuierliches und vor allen Dingen nachhaltiges Wachstums etablieren den Standort Lentzweiler zu einem festen Bestandteil der luxemburgischen Industrielandschaft. FEL steht auf soliden Beinen und dies in einem finanziell und politisch stabilen

Land, wo der Hauptsitz der Faymonville Gruppe liegt. Der Mitarbeiterschaft gebührt in diesem Zusammenhang ein großer Dank. Viele haben die Entwicklung von Beginn an miterlebt und vorangetrieben. Der gemeinsame Nenner ist seit jeher der feste Wille, durch Tatkraft, Durchsetzungsstärke und Gewissenhaftigkeit die Faymonville Gruppe in der Welt des Schwer- und Spezialtransports zu positionieren.

Flexibilität, Produktivität, Qualität und Innovation sind die vier Säulen, die das gesamte Team der Faymonville Gruppe an allen Standorten Tag für Tag mit Leben füllt. Und diese Aspekte schätzt unsere treue Kundschaft, die uns das Vertrauen schenkt. Rund um den „MAX“ entsteht diese besondere Note, die eine familiäre Atmosphäre mit hochprofessionellem Auftreten vereint. Das erzeugt eine starke Loyalität, die auch beim Jubiläumswochenende spürbar war. Insgesamt mehr als 2.000 Besucher aus der Mitarbeiterschaft mit Freunden und Familien sowie langjährige Weggefährten kamen zusammen und feierten „20 Jahre FEL“... to the MAX!



Die wichtigsten Meilensteine auf einen Blick

- 2003:** Errichtung der ersten Hallen FEL I auf 9.000 Quadratmetern
- 2007:** Vergrößerung der Fertigungsfläche auf 17.000 Quadratmetern
- 2008:** Erweiterung neuer Lagerkapazitäten um ca. 1.500 Quadratmeter
- 2009:** Die Produktionshalle wird um zusätzliche 2.500 Quadratmeter erweitert
- 2016:** Neuer Hallenkomplex FEL II mit Fertigungslinien, dem Logistikzentrum der gesamten Gruppe, dem Auslieferungszentrum und Anlagen zur Oberflächenbehandlung auf 16.000 Quadratmetern
- 2023:** Vollendung des Verwaltungsgebäudes FEL III
- 2024:** Hallenerweiterung für Auslieferungen & Stahlager, neue Schweißroboter

We are „Faymily“!

Die Faymonville Gruppe stärkt ihre Rolle als attraktiver Arbeitgeber. Die Entwicklungsmöglichkeiten, die Vielfalt der Arbeitsbereiche, das hochmoderne Umfeld und auch der gesellige Aspekt sind herausstechende Argumente. In den sozialen Medien wird ab sofort über viele Facetten und Anekdoten des Arbeitsalltags – auch mal mit einem Augenzwinkern – berichtet.

Alle Angebote zu Jobs und Praktika befinden sich auf www.jobs.faymonville.group



Der Eco1000 als Kranersatz

Für den betriebsinternen Transport von Einzelbauteilen seiner Tunnelbohrmaschinen verstärkte der Hersteller Herrenknecht seine Flotte jetzt mit einem Eco1000-Selbstfahrer von Cometto.



Das 6-Achs-Fahrzeug reiht sich nahtlos ein in die Arbeitsabläufe bei Herrenknecht. „Durch den Eco1000“, beschreibt es Stephan Göggel als Technischer Leiter der Komponentenfabrik, „sind wir bestens gerüstet die bis zu 200 Tonnen schweren Einzelkomponenten unserer Tunnelbohrmaschinen innerbetrieblich zu verfahren.“

Ladungen unterfahren, aufnehmen und woanders absetzen

Für die Beförderung schwerster Elemente kann Herrenknecht dank des Eco1000 auf einen neuen Lösungsansatz zurückgreifen. Stephan Göggel: „Die Nutzlast von 260 Tonnen gepaart mit der voll elektronischen Lenkung sprechen für sich. Hiermit kann das Konzept des kranlosen Transportes perfekt umgesetzt werden.“

Der hohe Achsausgleich des Selbstfahrers von 700 Millimetern ermöglicht es, Ladungen zu unterfahren, aufzunehmen und woanders wieder abzusetzen.

Fernwartungssystem zur Unterstützung

Genau wie bei den von Herrenknecht hergestellten Tunnelbohrmaschinen wird der Servicegedanke auch beim Eco1000 großgeschrieben und in der Praxis konkret umgesetzt. „Im Schaltschrank unseres Power Pack wurde ein Fernwartungssystem installiert. Hiermit können wir jederzeit die Betriebsparameter „over the air“ abfragen und den Kunden direkt und online aus der Ferne unterstützen“, erläutert Joachim Kolb, Sales Manager bei Cometto, diese clevere Technologie. „Schneller und effizienter ist nicht möglich.“

Der Premiumanbieter Herrenknecht mit seinen 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern liefert weltweit projektspezifische Tunnelvortriebsmaschinen, die Visionen zur Realität werden lassen. Und ab sofort verläuft das Ganze ... propelled to the MAX!

Hier scannen
um das
Eco1000 3D
Video zu sehen



Mit 15 Straßenbahnen von Nordspanien nach Lissabon



Der Öffentliche Personennahverkehr gehört in vielen Metropolen zu den Hauptadern der Mobilitätsinfrastruktur. Die Inbetriebnahme von 15 neuen Straßenbahnen stellt in der portugiesischen Hauptstadt Lissabon einen Meilenstein dar. Das Team von LASO Transportes SA wickelt die Überfahrt aus Spanien ab und dies mit Hilfe von speziellen Schienenfahrzeugen aus der Faymonville MultiMAX-Baureihe.

Hersteller der Straßenbahnen ist das spanische Unternehmen CAF, das den umfangreichen Auftrag von der Companhia Carris de Ferro de Lisboa erhalten hatte. Das Gesamtprojekt nimmt ein Volumen von über 43 Millionen Euro ein und die Auslieferung erfolgt in 2023 und 2024. Die detaillierte Koordination zwischen diesen beiden Partnern und LASO ist dabei von grundlegender Bedeutung.

Akkordeon-Rampen zur Auffahrt

Als einer der Hauptakteure auf dem europäischen Spezialtransportmarkt ist LASO Transportes SA bei solchen Sonderaufträgen stets ein gefragter Partner. Und demnach ist es unumgänglich, dass ihnen zuverlässige und technologisch hochentwickelte Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Faymonville liefert diese seit Jahren an LASO und seine verschiedenen Niederlassungen in ganz Europa.

„Für den Transport dieser Schienenfahrzeugen kommen zwei MultiMAX-Satteltiefader mit integrierten Schienenführungen in der Ladefläche und sechs lenkbaren gekröpften Achsen zum Einsatz, die durch ihre sehr niedrige Ladehöhe von nur 740 Millimeter überzeugen“, erläutert Rainer Noe als Produktverantwortlicher bei Faymonville die Rahmenbedingungen. Die leistungsstarke hydraulische Winde am Schwanenhals unterstützt die

LASO-Experten bei der Verladung der Straßenbahnen. 16.100 Millimeter lange Akkordeon-Rampen sind eine Grundvoraussetzung, um einen extrem flachen Auffahrwinkel zu erreichen und die Straßenbahnen hoch auf die Ladefläche zu bekommen.

Für die Linie 15

Bei den neuen Straßenbahnen handelt es sich um Einrichtungs-Gelenkbahnen mit je fünf Modulen und einer Gesamtlänge von 28 Metern, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometern pro Stunde ausgelegt sind. Sie werden auf der Linie 15 verkehren, die die wichtigsten touristischen Sehenswürdigkeiten der portugiesischen Hauptstadt wie Praca do Comercio, Belém und das Jerónimos-Kloster ansteuert.

Hier das
Einsatzvideo
entdecken



Neu bei MAX Trailer

MAX100 mit Planenaufbau



Die Produktvielfalt bei MAX Trailer wird seit jeher konstant vorangetrieben. Den MAX100 Semi-Tieflader mit Nachlauf-Lenkachse gibt es nun auch mit Planenaufbau.



Hier das Produktvideo entdecken

Dieses Prinzip bietet den Vorteil, dass die Ladefläche von allen Seiten frei zugänglich ist. Das gestattet ein schnelles und einfaches Be- und Entladen, wobei der Semitiefelader immer abgedeckt bleibt. Die Schiebeplane lässt sich schnell öffnen, um die Fracht entweder über die 1.250 Millimeter breiten Doppelrampen oder bei Bedarf seitlich aufzuladen.

Geschützt unterwegs

Dank des Planenaufbaus bleibt die Ladung trocken und sauber und ist vollständig gegen jegliche Witterungseinflüsse geschützt. Auch gegen Spritzwasser auf der Autobahn oder Steinschlag auf Baustellen bietet die Plane eine optimale Abschottung. Hebefahrzeuge, Maschinen oder Industrieteile bleiben unberührt und erreichen ihr Ziel in makellosem Zustand.

Auch für Güter, die nicht sichtbar transportiert werden sollen, bietet der MAX100 mit Planenaufbau die optimale Voraussetzung.

Breitenverstellbare Eckrungen sorgen für die nötige Flexibilität und vereinfachen die Beladung von der Rückseite des Satteltiefeladers.

Um beispielsweise Arbeitsbühnen oder andere Fahrzeuge bis auf den Schwanenhals zu fahren, kann der MAX100 auf Wunsch mit einer hydraulisch heb- und senkbaren Ladefläche ausgestattet werden.

MAX200 mit Flip-Tail Rampe

Bei der Produktentwicklung legt das Team von MAX Trailer den Fokus auf die Details. Ein Plateau-Auflieger des Typs MAX200 ist das ideale Fahrzeug zum Transport von langen Gütern. Das hydraulisch absenkbares Heck des Telesattels bietet zusätzlich jetzt die Möglichkeit zur Beladung von Rad- oder Kettenfahrzeugen über das Heck. Die weiterentwickelte Rampe ist hydraulisch absenkbar, kann aber auch bis in eine vertikale Position angehoben werden. Die Kombination aus Sattelzugmaschine und Telesattel bleibt viel kompakter und unvergleichbar wendig für Transporte in der Stadt oder in Gebieten mit wenig Rangiererraum. Für größere Maschinen stehen Verbreiterungen für die Ladefläche sowie die Flip-Tail-Rampe zur Verfügung. Der Heckbereich - wie die Ladefläche mit einem Holzboden ausgelegt - bietet maximale Robustheit und Belastbarkeit für verschiedenste Spezialtransporte.



Hier das Produktvideo entdecken





Der CombiMAX-Effekt

Das ist doch ein echter Hingucker! Insgesamt 18 Achslinien auf einer Gesamtlänge von 35 Metern rollen mit 203 Tonnen Zuggewicht über diese Brücke in Kroatien. Für die Durchführung solch spektakulärer Transportaufgaben setzt unser kroatischer Kunde Velebit Promet seit vielen Jahren auf modulare CombiMAX-Technologie von Faymonville. Im Jahr 2016 wurden die ersten Komponenten dieser revolutionären Produktreihe ausgeliefert. Und in den folgenden Jahren wuchs der Baukasten kontinuierlich. Dieses Jahr folgten weitere 4-Achs und 6-Achs-Fahrwerke sowie ein zusätzliches Flachbett. Velebit Promet konfiguriert seinen CombiMAX häufig für den Transport von Transformatoren, wenn es auf höchste Punktlasten und auf eine perfekte Lastverteilung ankommt. 4 Meter breit ist das Gespann, das zwischen Zagreb und dem Hafen von Rijeka rund 160 Kilometer zurücklegt. Bei 5,35 Metern Höhe liegt ein besonderes Augenmerk auf den problematischen Höhenpassagen. Und dank eingeholter Brückenstudien ist solch ein beeindruckender Schnappschuss wie dieser hier möglich.

Hier das
Einsatzvideo
entdecken



Modulare Leichtigkeit durch Nordamerika

Seit einigen Jahren stellt Faymonville der nordamerikanischen Transportbranche regelmäßig neue Fahrzeugtechnologien bereit. Als letzte Ergänzung kam das modulare Konzept HighwayMAX All-In-One hinzu. Eine echte Revolution – so bestätigt es auch das Unternehmen Rossco Crane and Rigging Inc. nach seinen ersten Erfahrungen.

„Wichtigster Aspekt ist die Manövrierfähigkeit“

Der HighwayMAX All-In-One variiert bei Bedarf von einer 3+6 Tiefbett-Variante zu einem 9-Achs Semi-Tieflader, der mit dem zusätzlichen Nitro-Booster Nutzlasten von über 200.000 Pfund bewegen kann. Ross Kovach berichtet aus seinem Alltag: „Die Manövrierfähigkeit dieser Kombination im Vergleich zu allem anderen ist absolut bemerkenswert.“

Oft müssen wir mit langen Ladungen kleine, enge Kurven und manchmal sehr überfüllte Baustellen passieren. Unsere neue HighwayMAX All-In-One Kombination schafft das mit Leichtigkeit.“ Und diese Begeisterung steckt an, „wir hatten schon ganze Teams vor Ort die sich das Fahrzeug in Aktion angesehen haben –so etwas hatten sie noch nie gesehen.“

Nitro-Booster schwebt über Graben

An diesem Tag bauen die Rossco-Experten eine 9-Achs-Kombination mit 3-Achs Booster zusammen. Der Auftrag besteht darin, das 192.000 Pfund schwere Grundgerät eines Liebherr LR 1800-1.0 Raupenkran zu einem Windpark zu transportieren. Hier ist ein Kunde gerade mit dem Kranaufbau beschäftigt. „Und der zeigt sich richtig



zufrieden, dass wir das Element in einem Stück und nicht in zwei Einheiten verladen können. Das ergibt einen massiven Zeitgewinn“, beschreibt Ross Kovach eine weitere positive Rückmeldung.

Hale Trailer Brake & Wheel INC. vertreibt die Faymonville-Produkte in Nordamerika und Vertriebsmitarbeiter Marc Staley teilt die Begeisterung für den HighwayMAX All-In-One. Bei diesem Rossco-Transport-Projekt hebt er einen weiteren Aspekt hervor: „Beeindruckend ist der Moment, wenn der Nitro-Booster angehoben wird und über den Graben schwenkt, während der Fahrer die Linkskurve nimmt. Eine Szene, die sinnbildlich ist für die Leichtigkeit, mit der sich Aufgaben mit dem HighwayMAX All-In-One meistern lassen.“

„Das ist ein echter Wendepunkt für uns“, berichtet Ross Kovach, Vize-Präsident bei Rossco, voller Begeisterung vom neuen Fahrzeug in seiner Flotte. Ein „game changer“ also, was verdeutlicht, dass hier mehr als „nur“ ein weiterer Spezialauflieger hinzugestoßen ist. „Mit dem HighwayMAX All-In-One sind wir erheblich schneller geworden, was es uns ermöglicht, an manchen Tagen mehrere Transporte statt nur einen durchzuführen.“ Und der modulare Aspekt lässt die US-Kunden aufhorchen, wie Ross Kovach bestätigt. „Die Vielseitigkeit ist wirklich erstaunlich, man erhält quasi mehrere Fahrzeuge in einem Paket.“

Testen Sie unseren Online-Konfigurator!

Ein Fahrzeug, mehrere Möglichkeiten! Der HighwayMAX All-In-One ist eine variable und moderne Allround-Lösung, ein cleverer Baukasten für Spezialtransport-Experten in Nordamerika. Unser interaktiver 360°-Konfigurator ermöglicht die Auswahl aus einer Vielzahl von austauschbaren Komponenten.

Konfigurieren Sie sich Ihre individuelle Fahrzeuglösung!

Sie können von einem Semi-Tieflader zu einem Tiefbett-Auflieger wechseln, die verschiedenen Tiefbett-Varianten austauschen oder einen Tower-Adapter hinzufügen.



Hier das
Einsatzvideo
entdecken



Scannen und loslegen!
www.configurator.faymonville.com

Mit 243 Tonnen durch die Lüfte



Die finnische Firma Boliden gewinnt in ihrem Schmelzwerk in Harjavalta neben Kupfer auch Nickel, Gold und Silber. Die Besonderheit dabei ist, dass es sich um die einzige Nickelschmelze in Europa handelt.

Im Vergleich zu anderen Nickelschmelzen weltweit weist Harjavalta die geringsten Schwefeldioxidemissionen pro produzierter Tonne Nickel auf. Und damit das so bleibt, muss der Elektrofilter zur Reinigung der Rauchgase ausgewechselt werden.

Über ein Bürogebäude hinweg

Bei dieser Aufgabe kommt die Firma Vuorsola aus Pori zum Zuge. Der Schwerlastspezialist hat den Auftrag erhalten, mit einem 10-Achs Cometto SPMT in side-by-side Kombination und offenem Verbund den 243 Tonnen schweren Elektrofilter zu transportieren. Die Ladung weist mit einer Länge von 16 Metern, einer Breite von 13,80 Metern und einer Höhe von 16,60 Metern beachtliche Ausmaße auf. Vom Arbeitsort nahe des Schornsteines geht es später zur Entsorgung auf den Schrottplatz.

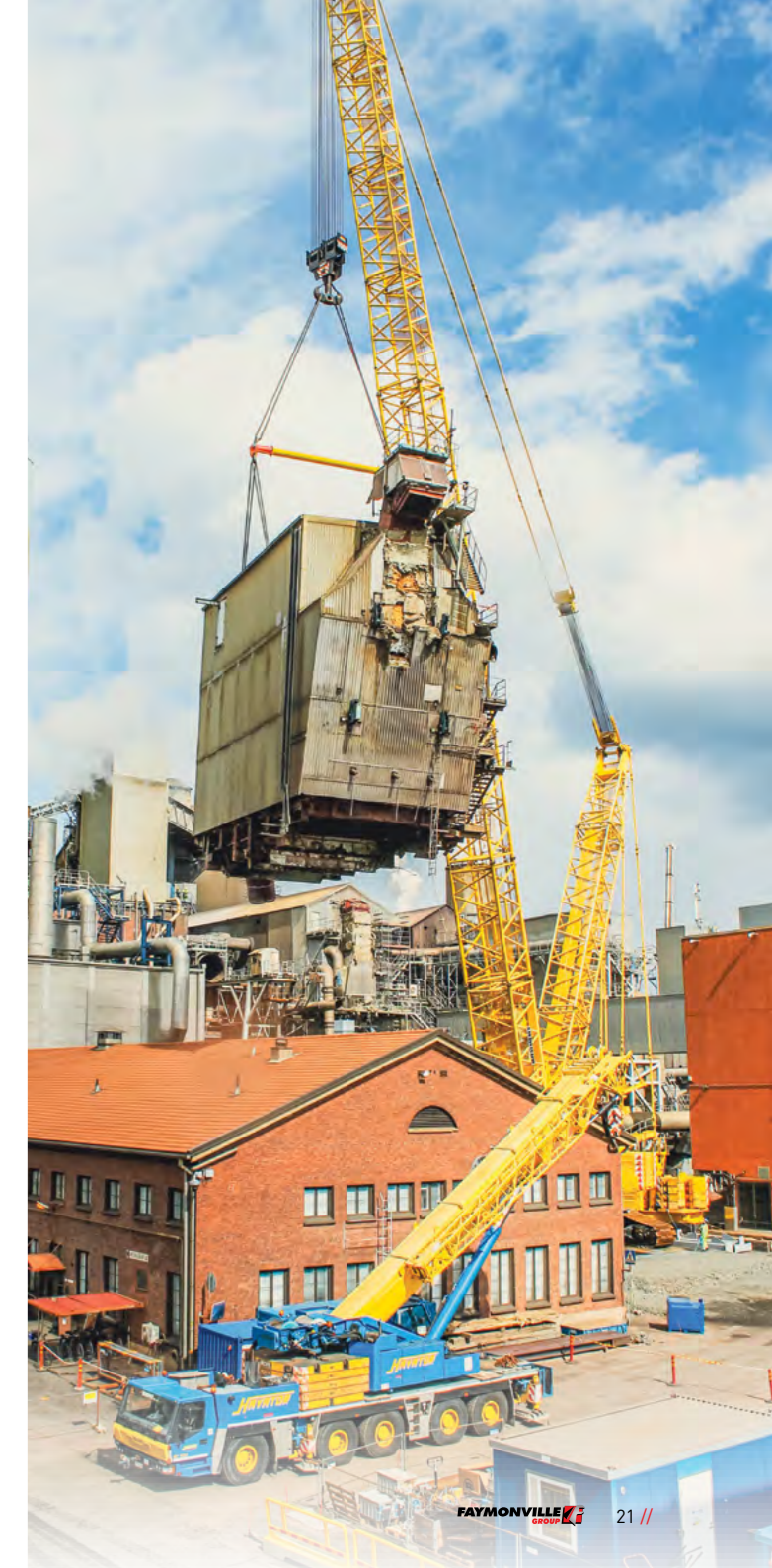
„Zuerst wird der Elektrofilter am Kran angeschlagen und von Fachleuten mit der Sauerstofflanze aus der Stahlkonstruktion herausgeschnitten“ berichtet Petri Toriainen, Projektkoordinator bei Vuorsola, über die ersten Schritte. „Dann gilt es den Klotz - so groß wie ein 4-Familienhaus - um 180 Grad über ein angrenzendes Bürogebäude zu schwenken und abzusenken, damit es an die SPMT-Kombination übergeben werden kann.“

Unter einem Förderband hindurch

Dort steht Vuorsola-Mitarbeiter Arto Tammelin mit seinem Cometto SPMT Selbstfahrer bereit. Er positioniert zusammen mit seinem Kollegen die beiden 10-Achs-Züge exakt unter der Ladung und bewältigt sofort nach dem Start eine enge 90 Grad-Kurve.

Weiter geht es mit der hohen Ladung unter einem Förderband hindurch. „Hier haben wir die Fahrhöhenmittelstellung des SPMT leicht nach unten angepasst“, ergänzt Firmen-CEO Mikko Vuorsola, „um oben die letzten Zentimeter ‚Luft‘ zu gewinnen. Das Ganze hat traumhaft funktioniert und wir sind mit dem Cometto SPMT nun wirklich ... propelled to the MAX.“

Direkt im Anschluss werden die auf Elefantfüßen stehenden Neuteile ebenfalls mit den SPMT vom Montageplatz zum Raupenkran gefahren, damit der sie wieder in luftige Höhen bringen kann. „Time is money“, sagt Joachim Kolb, Sales Manager bei Cometto zu dieser zügigen Abwicklung, „und ganz nebenbei haben wir einen wichtigen Beitrag zur Reinhaltung der Umwelt geleistet. For a better tomorrow.“



Den Wechsel gewagt vom Tiefbett zum Semi-Tieflader



Sicherheit geht vor. Generell und ganz besonders auch im Tiefbau. Zur Abstützung von Baugruben oder Geländesprüngen werden Spundwände angelegt. In Großbritannien rücken die Spezialisten von Ivor King für solche Projekte aus.

Die bei solchen Aufträgen eingesetzten Rammgeräte gehen generell meist auf Tiefbett-Kombinationen auf Reisen. Doch bei Ivor King brauchte es einen anderen Ansatz. „Wir hatten Schwierigkeiten, mit unseren vorhandenen Tiefbetten an bestimmte Orte zu gelangen. Daher suchten wir eine Alternative“, erklärt Geschäftsführer Simon King die Ausgangslage. Entsprechend hielt er die Augen offen und stieß im Internet auf die Lösung. „Auf der Faymonville-Webseite entdeckte ich ein Einsatzvideo, bei dem genau unser Alltagsproblem in engen, städtischen Gebieten mit eingeschränktem Zugang aufgezeigt wurde. Hier gibt es kaum Platz für Fehler, das macht es besonders tückisch.“

Inspiration aus Video

Simon King zögert keine Sekunde und der Kontakt zu Peter Dougan, Geschäftsführer bei Traffco Limited und verantwortlich für den Vertrieb von Faymonville-Fahrzeugen in England, ist schnell geknüpft. Ein Treffen wurde arrangiert und die Details des ausgewählten MultiMAX PA-X vereinbart, wobei das Fahrzeug auf Pendelachsen aufbaut, die eine minimale Ladehöhe von nur 790 mm ermöglichen. „Das was wir hörten, hat uns beeindruckt“, nennt Simon King handfeste Vorteile wie den 600 Millimeter Hub und die 60 Grad Lenkwinkel. „Und auch die Gegenlenkung der beiden vorderen Achsen stellt sich beim Manövrieren als eine enorme Verbesserung gegenüber den von uns bis dato verwendeten Tiefladern dar. Und nicht zu vergessen: die Gesamtzuglänge wird mit dem Semi-Tieflader gegenüber dem Tiefbett um gut drei Meter verkürzt.“

Rammgeräte bis 70 Tonnen

Und so übertrifft das 6-Achs-Fahrzeug von Beginn an die Erwartungen. „Vom ersten Tag an ist das Feedback der Fahrer sehr positiv.“ Anfänglich wurden vorrangig Rammgeräte bis zu 60 Tonnen Eigengewicht transportiert. Nachdem sich dies als der richtige Weg erwiesen hat, verwenden die Experten ihren MultiMAX PA-X von Faymonville jetzt auch für ihre 70-Tonnen-Ausrüstung. „Das Gespann fährt sich reibungslos, immer läuft alles wie gewünscht.“ Wenig später wurde bereits ein zweiter Semi-Tieflader dieses Typs bestellt, so dass nun zwei MultiMAX PA-X bei Ivor King im Einsatz sind.

In ganz Großbritannien rücken sie mit ihrem Gerät zum Rammen und Bohren aus. Bei diesem dargestellten Projekt gilt es ein NCB FD200 CFA Rammgerät in das Toddbrook Reservoir in Whaley Bridge, südöstlich von Manchester, zu transportieren. Eine recht hügelige und kurvenreiche Strecke durch den Peak Distrikt. Auch hier kann sich Simon King auf die Einhaltung des Zeitplans verlassen. Sein Plan geht vollends auf – diesmal, und auch beim vollzogenen Wechsel vom Tiefbett zur Semi-Tieflader-Lösung.

18.000 Tonnen auf 380 Achslinien - die Champions League im Schwertransport

Der Verladeprozess eines Schwimmdocks in Südkorea ist ein absolutes XXL-Erlebnis. Nach detaillierten Vorbereitungsarbeiten tritt der 260-Meter-Riese mit einem Gewicht von 18.000 Tonnen seine Reise mit dem Endziel Ägypten an.

Ort des Geschehens und Ausgangspunkt des außergewöhnlichen Spektakels ist das Unternehmen SangSangIn Ship Machinery im Hafen von Gwangyang. Die Aufgabe besteht darin, das Schwimmdock vom Installationsort aus 300 Meter weit zu bewegen und auf einen Lastkahn zu verladen. Neben der beeindruckenden Länge und dem Gewicht der Fracht hat der Stahlkoloss eine Breite von 62 Metern und eine Höhe von etwa 22,5 Metern.

70 Tonnen Achslast ist der Bestwert am Markt

Als Auftragnehmer bündeln die drei bekannten südkoreanischen Schwerlastspezialisten Anjeon, DaeMyung und Global ihre Kräfte. „Die drei Unternehmen haben einen Teil ihrer SPMT Flotten kombiniert, um diese Herausforderung zu meistern. Insgesamt werden 380 modulare Achslinien des Cometto MSPE montiert, bestehend aus zweiundsechzig 6-Achs Einheiten und zwei 4-Achs Einheiten“, erklärt Alberto Di Stefano, Head of Sales Project Management bei Cometto, die Rahmenbedingungen dieses anspruchsvollen Auftrags.

Angetrieben wird das Gesamtsystem von 12 Power Packs mit je 335 Kilowatt. „Die außergewöhnlichen Nutzlast und das zuverlässige Handling der Cometto-Module sind entscheidende Vorteile für diesen besonderen Auftrag“, so Alberto Di Stefano über das Feedback der ausführenden Partner. „Solche Projekte sind dank der Nutzlastkapazität des Cometto MSPE realisierbar, die bis zu 70 Tonnen pro Achslinie erreicht – der höchste Wert am Markt. Zusätzlich bietet das patentierte Dual-Link-System mit Doppellenkern von Cometto eine optimierte Kraftverteilung in der Aufhängungsstruktur. Die Achsgeometrie ermöglicht eine höchstmögliche Präzision bei der Lastpositionierung.“

Alle 380 SPMT-Achslien werden in zwölf unabhängigen Einheiten angeordnet, die vier Bereiche unter jeder Ecke des Schwimmdocks abstützen und in einem offenen Verbund zusammenarbeiten. Der SPMT-Konvoi wird in Gang gesetzt, sobald die Cometto-Ingenieure in Begleitung von Experten von Bokook – dem Cometto-Partner in Südkorea – auf der Hafenbaustelle eintreffen.

Endziel Ägypten

Die Cometto SPMTs sind schnell einsatzbereit, um mit dem Umladevorgang zu beginnen. Zunächst muss die Position der Stützen ein wenig angepasst werden, dann wird das Verladeprojekt erfolgreich abgeschlossen. Die allgemeine Erleichterung ist groß, als die imposante Fracht sicher auf dem Lastkahn platziert ist.

Das riesige Schwimmdock kann bis zu 35.000 Tonnen heben. SangSangIn Ship Machinery unterzeichnete im November 2021 einen Vertrag mit der ägyptischen Suezkanal-Behörde über den Bau dieses Schwimmdocks im Wert von rund 90 Milliarden südkoreanischen Won, etwa 64 Millionen Euro. Im Mai 2022 begannen die Koreaner mit der Herstellung des Schwimmdocks, und weniger als ein Jahr später ist die fertige Anlage bereit für die ersten Einsätze.



Seit mehr als 45 Jahren entwickelt, fertigt und vertreibt Cometto sein Angebot an elektronisch gelenkten Fahrzeugen weltweit. Mit der neuesten Generation von SPMTs setzt Cometto neue Maßstäbe in der Branche. „Standard“ und „Heavy Duty“ sind die leistungsstärksten Baureihen am Markt, welche mit Vorgängermodellen vollständig kompatibel sind. Es ist möglich, den MSPE 48T als Standard und Heavy Duty oder den MSPE EVO3 70T als Standard und Heavy Duty in den Breiten 2.430 Millimeter oder 3.000 Millimeter und mit 2, 3, 4, 5 oder 6 modularen Achslien zu kombinieren.

Hier das Einsatzvideo entdecken



EINEN TAG UNTERWEGS MIT...

Geert Delveau von Delveau Depannage

Ständig auf Bereitschaft mit dem MAX510

„Wir sind rund um die Uhr, sieben Tage die Woche einsatzbereit“ – klingt wie eine Floskel, doch wenn Geert Delveau dies sagt, spiegelt es genau seinen Alltag wieder. Im Bereich Pannenhilfe sind Handlungsschnelligkeit und Flexibilität das Grundprinzip. Das wollten wir uns mal aus der Nähe ansehen.

Wie an der Schnur gezogen steht die Flotte der rot lackierten Fahrzeuge entlang des Firmengeländes im belgischen Hasselt. Abschleppwagen jeder Größenordnung reihen sich nebeneinander. Alle befinden sich in ausgezeichnetem Zustand. Dazwischen parkt der MAX510 Tieflader, auf den wir natürlich ein besonderes Augenmerk legen. „Mein Name ist Geert“, ertönt es und ein fester Händedruck folgt zum Gruß. Hier merkt man: da ist jemand, der kräftig anpackt - ein Macher.

Die pure Leidenschaft

Und einer, der alles im Griff hat. Per Funk bekommen die Mitarbeiter genaue Anweisungen, als Geert Delveau einen 13,6 Meter langen Planenaufleger auf das Tiefbett manövriert. „Schwanenhals wieder dranhelfen und dann los geht's“, gibt er das Tempo vor. „Der MAX510 passt hervorragend in unsere Flotte. Er ist wendig, flexibel und ganz einfach in der Bedienung. Die ausgewählte Luftfederung ist für uns ein bedeutender Pluspunkt, da wir dadurch gegenüber der hydraulischen Variante um zehn Zentimeter tiefer kommen. Das ist zum Beispiel beim Abtransport von Feuerwehrfahrzeugen entscheidend.“ Da hat sich jemand Gedanken gemacht.



Als Gründer verbindet Geert Delveau totale Leidenschaft mit Unternehmen und Beruf. Und wer im Firmensitz gleichzeitig seinen Wohnsitz hat, bei dem verschmelzen Arbeit und Privatleben natürlich noch schneller. „Ich bin immer erreichbar“, berichtet er von Abend- und Nachteinsätzen, „wo ich mich dann auch mal kurzfristig von einem Familienfest verabschieden musste.“ So ist die Welt im Abschlepp-Gewerbe. Doch die positiven Aspekte überwiegen offensichtlich, denn sein Sohn Jorg gehört ebenfalls bereits zum Team.

Schnell und variabel

Der MAX510 steht indes bereit für die nächste Aufgabe, als eine rund 11 Meter lange Betonpumpe verladen werden muss. „Die lange, variable Ladefläche ist ein echter Vorteil in unserem Alltag. Da bin ich sehr zufrieden mit.“ Bolzen rein, Verspannung angebracht und schon sitzt er auch wieder im Führerhaus der Zugmaschine. Insgesamt acht Mitarbeiter sind Tag für Tag im Einsatz, um Pannenfahrzeuge aus ihrer misslichen Lage zu befreien oder klassische Transporte durchzuführen. Stolz zeigt er weitere Bilder von Einsätzen in ganz Belgien. Der MAX510 ist Teil des Erfolges.

Doch noch ist nicht Feierabend. Ein knapp 30 Tonnen schwerer Kettenbagger steht bereit zum Abtransport. Zentimeter für Zentimeter rattert das Gefährt auf das mit Verbreiterbohlen ausgelegte Tiefbett. Als die letzte Kette verzurrt ist, blickt Geert Delveau kurz rüber über das Gelände. Laute Bässe ertönen in der Ferne. Ein Festival ist startklar. „Da gehe ich gleich hin“, denkt er jedoch auch bei der Freizeitgestaltung an die Zukunft seines Betriebs. „Hier treffe ich hinter den Kulissen viele Menschen, die ich auch im Arbeitsalltag oft begegne. Ein bisschen Networking eben.“



Geert Delveau

Hier das Einsatzvideo entdecken



Der BladeMAX für Berge und Wälder



Hier das
Einsatzvideo
entdecken

Mit der international steigenden Bedeutung der Windkraft geht auch die Weiterentwicklung der Anlagen einher. Immer höher, immer größer, immer effizienter. Das macht den Transport der Windflügel immer herausfordernder. Doch da gibt es Lösungen, Cometto sei Dank.

Die letzte Hürde für die oft über 100 Meter langen XXL-Rotorblätter ist allgemein die schwierigste. Der Weg zu den windreichen Höhen, dort wo die Anlagen platziert werden, steckt voller Tücken. Viele Kurven, wenig Rangierfläche, enge Straßen – genau dort zeigt der Bladelifter vom Typ BladeMAX seine Stärken. Zwei Beispiele verdeutlichen dies.

Sicher durch das Kurven-Labyrinth

Das peruanische Unternehmen OreTrans S.A.C. setzt sein Hightech-Gerät BladeMAX1000 – der Stärkste am Markt – für das nationale Windprojekt in San Juan de Marcona ein. Das Areal wird aus 23 Windkraftanlagen bestehen, die eine prognostizierte Leistung von 5,7 Megawatt haben und eine Energiemenge von 608 Gigawattstunden erzeugen werden.

OreTrans nimmt bei diesem Auftrag eine Schlüsselposition ein, da das Unternehmen unter anderem die 82 Meter langen Rotorblätter zum Aufstellungsort transportiert. „Unser BladeMAX1000 mit einer Tragkraft von 1000 Metern tonnen ermöglicht es, die XXL-Windflügel auf den engen und kurvenreichen Strecken im peruanischen Bergland zu bewegen. Montiert wird er dazu auf einer 12-Achs-Kombination“, fasst Cesar Ore Salazar, Geschäftsführer bei OreTrans, die Aufgabe zusammen.

Als das Team die ersten kniffligen Passagen erreicht, hebt der Bediener den Windflügel bis zu 60 Grad an. Eine perfekte Fahrstabilität wird durch das patentierte Stabilitätskontrollsystem gewährleistet. Alle

sicherheitsrelevanten Informationen werden permanent überwacht, was für diese Art von Spezialaufgaben sehr wichtig ist.

Zwischen Bäumen und unter Stromleitungen hindurch

Auch in Japan wächst die Zahl der Windkraftanlagen stetig. Achiha Co., Ltd. aus Osaka verfügt in diesem Bereich über reichlich Erfahrung. Eines der Projekte liegt in der Präfektur Miyazaki im Süden Japans. Bei Achiha ist die Variante BladeMAX650 im Einsatz. Er transportiert die rund 50 Meter langen Windflügel über eine Strecke von 30 Kilometern.

„Besondere Herausforderungen sind die schmalen Straßen, starke Steigungen und die große Anzahl von Bäumen und Stromleitungen“, beschreiben die Achiha-Verantwortlichen das Einsatzfeld. Auch die Vertreter von Bando Motor Industry Co., Ltd., die den BladeMAX650 als Cometto-Vertriebspartner zum Kunden vermittelten, machen es deutlich: „Ohne so eine Technologie wäre das Projekt wohl nicht durchführbar gewesen.“

So aber eröffnen sich für Achiha neue Möglichkeiten. „Da wir den BladeMAX650 bis zu 84 Grad aufrichten und um die eigene Achse sowie seitlich bis 20 Grad bewegen können, ist das Fällen von Bäumen und die Verlegung von Stromkabeln nicht nötig. Das ist ein echter Mehrwert und spart Zeit, Geld und Ressourcen.“ Und auch in diesem Fall sorgt das Stabilitätskontrollsystem für ruhiges Arbeiten. Das Zusammenwirken von Elektronik, Hydraulik und Visualisierung erhöht die Sicherheit bei der Schwerpunktverlagerung, wenn die Flügel bewegt werden.

Hier das
Einsatzvideo
entdecken





Wie ein leuchtendes Schwert

Unser Kunde Nippon Express Co. Ltd. verfügt über die notwendige Erfahrung, das Know-how und die Transportausrüstung, um beim Bau von Windparks mitzuwirken. Ihr BladeMAX650 ist im Einsatz, um mit den längsten Rotorblättern „die letzten Meile“ zu bewältigen. Wenn es in bergigen Regionen hinauf zum Windpark geht, können nur absolute Profis bestehen. Der Bladelifter von Cometto sorgt für die nötige Flexibilität. Denn die Rotorblätter können bis zu einem Winkel von 84 Grad aufgestellt, geschwenkt und 360 Grad um die eigene Achse gedreht werden. Eine dritte vertikale Drehachse erlaubt es sogar, zusätzlich einen seitlichen Schwenkwinkel von 20 Grad zu erreichen. Die Experten von Nippon Express montieren den Bladelifter dazu auf einen 8-achsigen SPMT von Cometto. Denn genau diese Selbstfahrer verschaffen die nötige Antriebskraft für die anspruchsvollen Aufgaben.

Hier das
Einsatzvideo
entdecken



Der Windturmadapter mit Freidrehrichtung



NEU!

Die Komponenten von Windenergieanlagen verlangen je nach Streckenverlauf unterschiedliche Transportlösungen. Mal reicht ein „klassisches“ Tiefbett oder ein Semi-Tieflader, mal ist die Anforderung weitaus komplizierter. Der Windturmadapter mit Freidrehrichtung, aufgesattelt auf einer 4+7 Nachläuferkombination, füllt im Faymonville-Sortiment eine letzte Lücke.

Solch eine imposante Kombination kommt zum Einsatz, wenn Turmsegmente bis 100 Tonnen Nutzlast auf kurvenreichen Strecken transportiert werden müssen. Das Fahrzeug basiert vorne auf einem luftgefederten 4-Achs Dolly, – wahlweise mit 17.5“ oder 22.5“ Bereifung – das für 6x4 und 8x4 oder 8x4 und 10x4 Sattelzugmaschinen ausgelegt werden kann. „Erstmals sind auch 10x4 Maschinen bei solchen Missionen einsetzbar. Die unterschiedlichen Grundvarianten und auch die Bereifungsoptionen machen das Konzept für den Nutzer äußerst interessant“, erklärt der Produktverantwortliche Rainer Noe die flexible Herangehensweise.

Für Türme mit Innen- oder Außenflansch

Die beiden installierten Turmadapter ermöglichen eine Anbindung an die Turmsegmente in 3-Punkt oder 4-Punkt Aufnahme ohne Zusatzrahmen. Die Bauteile sind in ihrer Grundausstattung konzipiert für Innendurchmesser von 2.650 bis 5.400 Millimetern. „Und falls noch größere Turmsegmente bewegt werden müssen, steht eine Erweiterung auf 6.300 Millimeter Innendurchmesser zur Verfügung“, nennt Rainer Noe die Lösung für etwaige XXL-Versionen. Die beiden Adapter sind maximal flexibel

ausgelegt, denn auch Segmente mit Außenflansch lassen sich aufnehmen. Selbst der Transport diverser Maschinenhäuser ist mit diesem System möglich. Der Vertikalhub von 1.600 Millimetern bringt die Möglichkeit mit sich, im Streckenverlauf hohe Hindernisse wie Kreisverkehre, Leitplanken oder Streckenbegrenzungen zu überfahren.

Maximale Betriebssicherheit ist Priorität

Der 7-Achs Nachläufer setzt derzeit neue Maßstäbe im Bereich Fahrsicherheit. „Wir arbeiten hier exklusiv unter allen Anbietern mit einer hydraulischen Abstützung. Dieses Prinzip ermöglicht ein einseitiges An- oder Absenken des Nachläufers, um in kritischen Passagen die Stabilität des Konvois nochmals deutlich zu verbessern“, beschreibt Rainer Noe die genutzte Technologie. „Das Lenksystem verfügt über jeweils vier Lenkzylinder für die vordere Lenkung und deren vier für die hintere Lenkung. Zur weiteren Optimierung des Sicherheitsaspektes ist die Fahrzeugbreite auf 2.750 Millimeter definiert.“ Hydraulische und mechanische Sicherungssysteme verhindern ein ungewolltes Absenken oder Einfahren des Adapters. Die generelle Bedienung ist intuitiv und einfach ausgelegt. Der Nutzer befindet sich dank der serienmäßigen Fernbedienungen bei der Handhabung des Adapters jederzeit im gesicherten Bereich und hat einen perfekten Überblick beim Be- und Entladen.

» Alles für die Windkraft

Windenergieprojekte beinhalten den Transport von Turmsegmenten, Naben, Maschinenhäusern und Rotorblättern. Mit teleskopierbaren Semi-Tiefladern, vielseitigen Tiefbett-Varianten, XXL-Telesatteln sowie Schwerlastmodulen und Selbstfahrern der Faymonville-Gruppe werden alle Bestandteile eines Windparks zeit- und kosteneffizient bewegt. Ergänzt wird das Angebot durch Spezialausrüstung wie den Bladelifter für den Transport von Windflügeln „auf der letzten Meile“ oder hubstarke Windturmadapter.

Das global agierende Unternehmen Sarens nimmt auch bei Windkraftprojekten eine aktive Rolle ein. So zeichnen sich die Experten beispielsweise für den Transport von Elementen des 1-Gigawatt-Windkraftprojekts von ACWA Power im usbekischen Buchara verantwortlich. Ein Großprojekt, für das im Vorfeld bei Faymonville insgesamt 68 Neufahrzeuge bestellt wurden.

Die anspruchsvolle Aufgabe in Zentralasien besteht darin, bis Ende 2024 die Einzelkomponenten von 158 Anlagen von der chinesischen Grenze über Kasachstan nach Usbekistan zu transportieren. Jede Windkraftanlage setzt sich zusammen aus vier Turmsegmenten mit einem Höchstgewicht von bis zu 96 Tonnen, drei Windflügeln von je 29 Tonnen, einer 44-Tonnen-Nabe und einer Gondel von 129 Tonnen. Insgesamt umfasst der Einsatz 1.422 Fahrten mit einer Gesamtlänge von je 3.800 Kilometern.

Enger Zeitrahmen als Vorgabe

In Anbetracht der Größe des Projekts stellt Sarens für die anfallenden Aufgaben einen neuen Fuhrpark zusammen – und dies in Zusammenarbeit mit Faymonville. Das Gesamtpaket umfasst 25 TeleMAX Telesattel für die Rotorblätter, 32 MultiMAX Semi-Tieflader für die Turmsegmente S2, S3 und S4 sowie 11 MultiMAX Semi-Tieflader mit gekröpften Achsen für die großvolumigen S1-Turmelemente. Alle Spezialauflieger und die

Sarens mit 68 Neufahrzeugen nach Usbekistan

dazu gehörigen 32 Mercedes Benz Arocs 3358LS 6x4 Sattelzugmaschinen werden in einem Rekordzeitfenster von nur 30 Tagen von Europa ins kasachische Almaty ausgeliefert.

Intensive Vorbereitungsphase

Für die detaillierte Streckenstudie vertraut Sarens auf eine Software, die bei der Kostenschätzung für den Straßenumbau, bei der Suche nach der geeignetsten und kürzesten Route und bei der Simulation von Kurvenfahrten hilfreich ist. Projektmanagerin Elvira Kolenko erklärt: „Der Transport der 84 Meter langen Rotorblätter stellt eine besondere Herausforderung dar; der Gesamtzug erreicht eine Länge von 105 Metern.“

Und zu den Rahmenbedingungen ergänzt sie: „Es wurden im Vorfeld auf fast 50 000 Quadratmetern Bodenvorbereitungen durchgeführt. Darunter das Abändern von Kurven, der Bau einer Umgehungsstraße und die Verbreiterung von Straßen. Außerdem haben wir mehr als 60 Lichtmasten, Kabel sowie Straßenschilder entfernt und umverlegt. All diese Arbeiten sind natürlich mit vorheriger Genehmigung und unter Berücksichtigung der örtlichen Behörden und Richtlinien durchgeführt worden.“



www.faymonville.group



Z.A.E.R. Op der Sang
16, Op der Bréimicht
9779 Lentzweiler
LUXEMBOURG

 +352 26 90 04 155

info@faymonville.com

