Faymonville wird mit dem COMBIMAX die Schwertransportlogistik revolutionieren

Modulare Kombinierbarkeit bietet unbegrenzte Möglichkeiten

Mittels eines Baukastensystems mit modularer Plattformstruktur setzt Faymonville mit der neuen Reihe CombiMAX zukunftsorientierte Akzente auf dem Markt. Die Strategie bei der Entwicklung des neuen Fahrzeugtyps baut auf die Vielfalt in der Kombinierbarkeit standardisierter Bauteile. Umgesetzt wird das Prinzip für reine Straßenfahrzeuge. Auf diese Weise kann das Unternehmen seinen Kunden nunmehr auftragsneutrale Lösungen anbieten, die sich individuell konfigurieren lassen.

Individualtität wird künftig klar kostengünstiger

Mit dieser strategischen Entscheidung erfährt das Portfolio eine innovative, quasi revolutionäre Ausweitung. Bisher wurden bei Faymonville größtenteils Fahrzeuge „design to order“ gefertigt, heißt: maßgeschneiderte Lösungen, passgenau nach den Wünschen des Kunden. Mit der unvermeidbaren Folge, dass die aktuelle Produktpalette mit ihren vierzehn Grundmodellen stets komplexer geworden ist - bei immerhin mehr als dreitausend verschiedenen Fahrzeug-Rahmen zwischen acht und sechzig Metern und einem Eigengewicht zwischen sechs und vierundvierzig Tonnen.

„Bisher zweifellos die richtige Philosophie, da wir schnell und flexibel produzieren, was der Kunde zeitnah benötigt“, so Geschäftsführer Alain Faymonville rückblickend. „Diese Individualität sichert unserem Unternehmen eine starke und stabile Marktpräsenz.“ Aber in der Zwischenzeit stößt die Komplexität an Grenzen. Weshalb Faymonville nicht den kundenspezifischen Lösungen abschwört, sondern ein komplementäres Fahrzeugkonzept lanciert, „mit dem wir Kunden eine kostengünstige Option schaffen, eigene Fahrzeuge individuell konfigurieren zu können“. So skizziert Guy Fickers, der technische Direktor das neue Produktkonzept. Unter dieser Sichtweise versteht sich der neue CombiMAX als Ergänzung der bestehenden Produktgruppen MegaMAX, MultiMAX, GigaMAX, VarioMAX und ModulMAX.

Nutzlasten zwischen 60 und 250 Tonnen bei Straßenfahrzeugen im Visier

Modularität ist ein Prinzip, das bereits bei Schwerlastfahrzeugen Anwendung findet, aber bisher bei reinen Straßenfahrzeugen nicht konsequent umgesetzt wurde. Nun werden Modularität und damit Flexibilität auf das Faymonville-Kernprodukt übertragen, das heißt: auf die Anhänger und Semi-Tieflader für mittlere bis schwere Nutzlasten zwischen sechzig und zweihundertfünfzig Tonnen.

Ein wichtiger Grund für die Entwicklung des CombiMAX ist nicht zuletzt die EU-weite Harmonisierung der Zulassungsvorschriften mit künftiger Begrenzung der Achslasten auf maximal 12 bis 14 Tonnen. „Die weltweite Tendenz zur Beschränkung der Achslasten zwingt unweigerlich zu neuen Überlegungen und Entwicklungen“, weiß Arnold Luxen, kaufmännischer Direktor.

Um den CombiMAX zu realisieren hat ein ausgesuchtes Entwicklungsteam neue Komponenten und Verfahren entwickelt, die auf dem Markt als absolut neu gelten. So u.a. eine Leichtbauweise für modulare Fahrzeugrahmen, dezentrale „Add-On“ Lenkungen, univer-

selle Einheits-Schwanenhälse, leichtere Pendelachsen und Einzelradaufhängungen, symmetrische Kupplungsköpfe und Baukastenelemente aus überlangen Kantteilen zur automatischen Verschweißung.

Eine Basislenkung durch universellen Schwanenhals

Die technischen Vorteile des CombiMAX sind weitreichend, so allein schon durch die einheitliche Basislenkung. „Hier gibt es nur noch einen einzigen Lenkgeber für alle bisher in den verschiedenen Aggregaten verwendeten Lenknehmer“, nennt Alain Faymonville einen konzeptionellen Eckpunkt. Konkret: Alle Lenksysteme können von einem neu entwickelten, universal einsetzbaren Schwanenhals angesteuert werden. Ganz gleich ob es sich um Fahrzeuge mit 4- oder 8-fach bereiften Pendelachsen, Fahrzeuge mit Achsschenkellenkung (hydraulisch- oder luftgefedert), oder Fahrzeuge mit
Einzelradaufhängung der Baureihe Twin Axle II handelt.“

Ebenfalls neu ist die Zusammenfassung von drei Kupplungssystemen, die als Einzel-Lösungen bereits seit langem bekannt sind. Ganz gleich ob Bolzen-Laschen-Kupplung, Schnellkupplungs-Hakensystem oder einbaubare Teleskop-Mittelträger an der neuen CombiMAX-Systemschnittstelle greifen die drei Komponenten standardmäßig problemlos ineinander.

Dies ermöglicht den Kunden, auch nach dem Kauf flexibel auf die verschiedensten Transportanforderungen reagieren zu können.

Zusätzlich ermöglicht die neue Systemschnittstelle auch die direkte Kombination von Fahrzeugen mit verschiedenen Höhen und Breiten - und das bei gleicher Achslast in der Gesamtkombination.

Und dann ist da noch die spürbar erleichterte Bedienung. Diese ist bisher gerade bei den schweren Modellen durchaus schon mal eine komplexe Herausforderung für den Bediener. Die gezielte Verschlankung der Bedienelemente und damit ein einfacher Betrieb sind ein wichtiger und oft vernachlässigter Faktor in der heutigen, internationalen und stark vernetzten Transportwelt.

Flexible und passgenaue Möglichkeiten bei schnell wechselnder Auftragslage

Das entscheidende Plus für den Spediteur liegt vor allem im flexiblen Auf- und Ausbau seines Fuhrparks. „Wir geben unseren Kunden ein Instrument an die Hand, ihren eigenen Fahrzeugpark universeller zu konzipieren“, verweist Arnold Luxen auf die hohe Kundenwertigkeit des CombiMAX. Mit seinem Kapitaleinsatz erreicht der Spediteur deutlich mehr Transportalternativen, erhöht den Einsatzgrad und die Laufleistung seiner Fahrzeuge und kann eine flexible und zeitnahe Anpassung an die oft schnell wechselnde Auftragslage durchführen. „Im Grunde reduziert er seinen Leerstand an Fahrzeugen auf dem Hof, da er sich aus dem Combi-MAX-Baukasten die gerade benötigte Transportkombination zusammenstellen kann - ideal, da passgenau“, ergänzt Guy Fickers.

Wichtig ist es auch, den Kunden eine höhere Freiheit in seiner Entscheidung, und in seiner Auswahl zu ermöglichen nach dem Grundsatz: „Definiere Deine Transportaufgabe konfiguriere Deine Fahrzeuglösung!“ Wenn der Käufer seinen Bedarf möglichst genau hinterfragt, ermöglicht ihm der CombiMAX-Baukasten die optimale, da individuelle Lösung.

Fazit: Die neue Baureihe CombiMAX vereint alle Vorzüge eines modularen Systems mit der Bedienungsfreundlichkeit eines konventionellen Schwerlastfahrzeugs wie dem MultiMAX, MegaMAX oder VarioMAX und bietet dem Kunden dank der vielfältigen Kombinierbarkeit eine kostengünstige und variable Lösung für unterschiedlichste Anforderungen.

Arbeitsabläufe auf ein vetretbares Maß zurückschrauben

Die betriebswirtschaftlichen Hintergründe für die Entwicklung des innovativen CombiMAX wurden vom Markt vorgegeben, der nach kontinuierlicher Optimierung der Produktvielfalt und der Produktionsflexibilität verlangt - verbunden mit gleichzeitiger Kostenreduzierung.

Vor diesem Hintergrund wäre der Ertrag am Markt in absehbarer Zeit nicht mehr gegeben gewesen, da er in einem problematischen Verhältnis zum technologischen Entwicklungsaufwand steht. Mit dem CombiMAX schafft Faymonville aber auch betriebsintern neue wirtschaftliche Perspektiven. „Wir können den internen Arbeitsaufwand reduzieren,
indem wir eine konsequente Standardisierung durchführen“, so Arnold Luxen.

Und Alain Faymonville ergänzt: „Mit dem CombiMAX werden wir auch kundenspezifische Wünsche schneller, flexibler

und kostengünstiger in individuelle Fahrzeuglösungen umsetzen können.“ Zugleich unterstreicht der Geschäftsführer nochmals mit Nachdruck, dass „wir im Grunde nichts neu erfinden“. Alle Einzellösungen gibt es bereits. „Wir schaffen jedoch mit dem CombiMAX eine gemeinsame Plattform, mit der wir die Vorzüge der bisherigen Baureihen (MegaMAX, MultiMAX, GigaMAX, VarioMAX und ModulMAX) vielfältig kombinieren können.“

Preisdruck zwingt den Markt zu einer Reaktion

Aus dem variablen Basisprinzip des CombiMAX lässt sich jede denkbare Kombination darstellen - sogar noch effizienter als in der Automobilbranche, in der das Plattformdenken seit Jahren geschätzter und bewährter Standard ist. „Mit dem CombiMAX schlagen wir praktisch den Bogen vom Polo bis zum Bentley.“

Mit einer überschaubaren Anzahl Bauteilen kann Faymonville nunmehr Modelle „ad infinitum“ fertigen. Kurzum: Mit seiner nahezu beliebigen Kombinierbarkeit stößt der CombiMAX die Tür zum Markt der unbegrenzten Möglichkeiten auf.

Der Faymonville-interne Stellenwert dieses Projektes lässt sich nicht zuletzt am geplanten Investitionsvolumen ablesen, das die Geschäftsführung mit 30 Millionen € bis Ende nächsten Jahres beziffert. „Aber wir wollen den Tiefladermarkt definitiv revolutionieren und einen weiteren Meilenstein in der Branche setzen.“

Weiterer Ausbau zweier Produktionsstandorte

Die Entwicklung des CombiMAX macht auch eine Ausweitung der Produktionsstandorte erforderlich. So wurde die Hallenfläche für den in Goleniow/Polen angesiedelten Stahlbau durch eine Erweiterung um weitere 6300 Quadratmeter erhöht, und das Personal aufgestockt.

In Lentzweiler/Luxemburg entsteht derzeit ein neues Montagewerk für den CombiMAX. Auf einem Areal von siebeneinhalb Hektar baut Faymonville eine Fertigungshalle mit 10.000 Quadratmetern für Montage und Oberflächenbehandlung.

Eine mögliche, spätere Verdoppelung der Kapazität ist in der Planung berücksichtigt.

Die Konzeption von Gebäuden und Produktionsmitteln wird von einer optimalen Prozesstechnik geleitet, Faymonville-intern entwickelt auf Basis der positiven Erfahrungswerte beim MAX Trailer. Bezüglich der Produktivität soll jedoch ein noch höheres Level erreicht werden.

Auch in Lentzweiler startet die Produktion in einer ersten Phase mit zusätzlichen Fachkräften. Hinzu kommt in Luxemburg ein neues Schulungs- und Auslieferungszentrum - nicht nur für den CombiMAX, sondern für alle Faymonville-Produkte, die in Lentzweiler gefertigt werden.

Wichtige Erkenntnisse aus Philosophie des MAX Trailers

Gleichzeitig mit der Erarbeitung der CombiMAX-Baukastenmodule wurden und werden neue Entwicklungsprozesse, neue Fertigungsverfahren und neue Informationstechnologien eingeführt. In diesem Kontext taten sich in den vergangenen Jahren wertvolle, zukunftsorientierte Erkenntnisse mit der Fertigung des MAX Trailers auf, die nun in die Entwicklung des CombiMAX einfließen.

Immerhin handelt es sich beim MAX Trailer gleichfalls um ein standardisiertes Produkt in bewährt hoher Faymonville-Qualität, das vom Markt in sehr kurzer Zeit bestens angenommen wurde. Ein Erfolg, der nicht zuletzt auf dem Konzept des konfigurierbaren, modularen Baukastens mit kostenoptimierten Baugruppen, standardisierten Schnittstellen und einem Maximum an Gleichteilen basiert.

„Das war zweifellos eine willkommene Erfahrung“, blickt Yves Faymonville nach Goleniow, wo der MAX Trailer in einer eigens errichteten Montagehalle gefertigt wird. Ähnlich sieht es Arnold Luxen. „Die CombiMAX-Konzeption basiert in puncto Standardisierung, Konfiguration und Logistik auf der MAX Trailer-Philosophie - nur angepasst auf höhere Nutzlasten.“

Vom „Design to order“ hin zu „Configurate to order“

Die ersten Prototypen des CombiMAX laufen momentan im Test - teils bei innerbetrieblichen Tests, teils schon im Kundenauftrag. Somit kann der selbst gesteckte Zeitplan einer kontinuierlichen Fertigung ab Frühherbst eingehalten werden. Zuerst noch in Büllingen, ab dem nächsten Jahr dann in Luxemburg.

Guy Fickers ist fest überzeugt, dass „wir mit dem CombiMAX einen Nerv der Zeit treffen“, zumal die Erwartungshaltung am Markt nach den ersten Rückmeldungen aus dem Kreis einer ausgewählten Kernkundschaft ebenso hoch wie positiv ist.

Von daher ist die langfristige interne Zielvorgabe ab 2016 überaus ehrgeizig. Faymonville plant künftig die Produktion von bis zu vierhundert CombiMAX jährlich. Einhergehen wird dieser Prozess mit der Schaffung weiterer Arbeitsplätze in Polen und in Luxemburg.

Mit dem CombiMAX gilt für das Unternehmen wie für die Kunden nunmehr vor allem ein Grundsatz: In Engineering und Produktion führt der Erfolg künftig weg von Formel „design to order“ hin zum Leitgedanken „configurate to order“.

Neu bei ES-GE in der Vermietung und im Mietkauf

Helmut Sucko (Gründer der ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH, jetzt beratender Gesellschafter) und Markus Hurdelhey (seit September 2012 neuer techn. Geschäftsführer) vor dem Universal-CombiMAX-Schwanenhals, einheitlich konzipiert und anwendbar für alle Variationen dieser Fahrzeugbaureihe

Von den klar auf der Hand liegenden Vorteilen dieser neu entwickelten Faymonville-Fahrzeugbaureihe hat sich die ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH aus Essen als Faymonville-Partner schon während der Produktions- und auch in der Erprobungsphase detailliert überzeugen können. Der Entschluss ist daher fundiert gereift, ab sofort den „CombiMAX“ in das ES-GE-Lieferprogramm aufzunehmen. Das Essener Unternehmen bietet sämtliche Variationen dieser Baureihe ab sofort zur Miete und auch im Mietkauf an, wobei die Verfügbarkeit selbstverständlich abhängig ist von der einzukalkulierenden Produktionszeit dieser neu entwickelten Spezialgeräte.

Die detaillierten Vorzüge des variablen Combimax-Programms sind bereits ausführlich auf Seite 10-12 direkt vom Hersteller herausgestellt und nach Meinung der ES-GE für jeden Betreiber überzeugend dargelegt worden. Bei aufmerksamer Durchsicht wird sicherlich jeder Spediteur, der sich im Bereich von bis zu ca. 120 t Nutzlast bewegt, den Nutzen der hervorragenden Flexibilität für den eigenen Fuhrpark erkennen.

Der Mietpool der ES-GE Nutzfahrzeuge und/oder die Mietkaufschiene versetzt deutsche Unternehmen in die Lage, sich selbst ein Bild zu machen, wie und vor allem in welcher Variante sich der CombiMAX am besten für den eignen Fuhrpark eignet.