

**SPEZIALANHÄNGER/
AUFLIEGER**
MAX TRAILER



Qualität als Standard

High Quality Standard

ES-GE vermarktet die neue Faymonville-Baureihe MAX Trailer in Deutschland

ES-GE provides new Faymonville „MAX Trailer“ range in Germany

Der Entschluss der belgisch/luxemburgischen Faymonville-Gruppe, sich mit einem neuen Produktionszweig auf den europäischen Markt der „kleinen Spezialauflieger“ zu fokussieren, gab der fast schon zwei Jahrzehnte währenden Zusammenarbeit zwischen Faymonville und ES-GE Nutzfahrzeuge neuen Auftrieb, da das Essener Unternehmen im letzten Jahr die Zusage erhielt, die unter dem Label „MAX Trailer“ rangierenden Fahrzeuge im Alleinvertrieb für Deutschland zu vermarkten. Wie beim übrigen Lieferprogramm stellt ES-GE auch diese Sattelaufleger und -tieflader zum Kauf, im Mietkauf und im reinen Mietpool zur Verfügung.

Ideal für kleine Spezialtransporte

Die Fahrzeugtypen der MAX Trailer sind so konzipiert, dass sie in erster Linie für Bau- und Speditionsunternehmen von Interesse sind. Sie decken den Bereich der kleinen Spezialtransporte ab, sprich die Beförderung von Lasten bis zu 45 Tonnen, für die ein Fahrzeug mit entsprechender Technik benötigt wird. Alle Fahrzeuge dieser Marke verfügen über eine europäische Homologation. Ihre Abmessungen entsprechen in Bezug auf die Gesamtzuglängen von max. 16.500 Millimetern und Breite von max. 2.550 Millimetern den Vorgaben der europäischen Verkehrsnormen.



The decision of the Belgium-Luxembourg Faymonville Group to focus the European market segment of the „small special semi trailers“ with a new product range, almost boosts the 20 years lasting cooperation between Faymonville and ES-GE Nutzfahrzeuge. The Essen located company promised last year to market the „MAX Trailer“ branded vehicles exclusively distributing in Germany. According to the entire product range, all semi trailers and low loaders are available for purchase, lease purchase and rental.

Ideally suited for small special transports

The Max Trailer range is mainly targeted to both construction and carrier companies. It is supposed to meet the requirements of smaller special transports up to 45 tonne which demand for a vehicle providing special technical equipment. All vehicles of the brand provide a European homologation. With max. 16,500 mm overall tractor-trailer length and max. 2,550 mm width they meet the requirements of the European traffic standards.

The main focus of the MAX Trailer range is on the interaction of standard and quality, to get an optimum price-per-

Das Hauptaugenmerk der Produktpalette „MAX Trailer“ liegt auf dem Zusammenwirken von Standard und Qualität, um ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis zu erzielen. Erreicht wird es durch die Standardisierung der Komponenten, wie zum Beispiel Rampen, Rungen etc., die für jeden Fahrzeugtyp optional zur Verfügung stehen und ohne großen Aufwand selbst zu montieren sind.

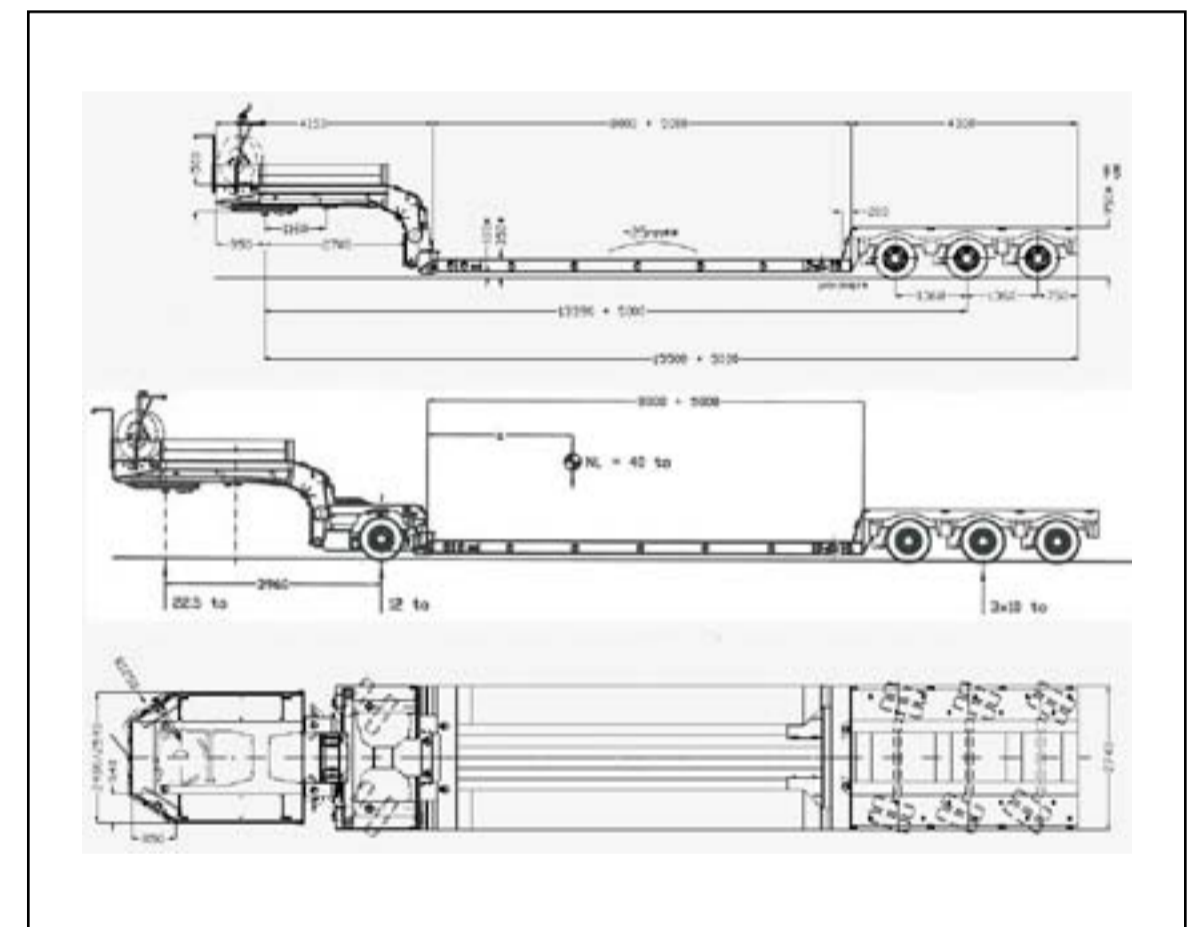
Zurzeit umfasst die Lieferpalette circa ein Dutzend verschiedener Typen, wobei der Hauptanteil bislang aus 3- und 4-Achs-Satteltiefladern sowie 3-Achs-Plateaufliegern besteht. Diese Fahrzeuge sind mit nachlaufgelenkten Achsen ausgestattet. Seit Neuestem stehen MAX Trailer auch mit hydraulisch-zwangsgelenkten Achsen in Standard-Ausführung zur Verfügung. Die Lieferpalette wird in Kürze um die Produkte „Zentralachsanhänger“ und „Tiefladeanhänger“ erweitert. Durch den Ausbau der Baureihe ist zweifellos gewährleistet, dass MAX Trailer auf dem Markt zukünftig an Bedeutung gewinnen werden.

Problemlösung Lastschwerpunkt

Da die Firma Goll mehrere Tieflbetten aus dem Baujahr 2005/2006 durch neue ersetzen wollte, entschied sie sich kürzlich zur Anschaffung von Faymonville-Tieflbetten aus der neu entwickelten Baureihe der 1 + 3-Tieflbett-Versionen. Hierbei wurde das oft auftretende Problem gelöst, den Lastschwerpunkt mittig ins Ladebett zu bekommen. Für diese Tieflbetttypen wurde die erste Achse als Pendelachse mit 12.000 Kilogramm konstruiert, wobei die drei hinteren als 3 x 10 t-Achsen (techn. 3 x 12 t) ausgelegt sind.

Der große Vorteil dieser Tieflbett-Variationen liegt darin, dass die liftbare 12.000-kg-Pendelachse im ein- und auch ausgebauten Zustand eingesetzt werden kann. Hierzu war es erforderlich, das Fahrzeug mit einem Kombi-Schwanenhals auszustatten, damit die Pendelachse einen Lenkeinschlag von über 60° erreicht. Außerdem wurden alle SAF-Achsen mit einem hydraulischen Achsausgleich ausgestattet. Das ca. 250 Millimeter starke, teleskopierbare Flachbett (ca. 8.000 + 5.000 mm) wurde hinten mit einer Bolzen-Laschen-Kupplung ausgerüstet, damit dieses bei Bedarf durch passende Verlängerungsträger entsprechend verlängert werden kann.

Wie schon die Trailer der Baureihe MAX Trailer hat ES-GE auch 1 + 3-Tieflbett-Variationen im Programm, und zwar sowohl für die Anmietung, den Mietkauf als auch für den Sofortkauf. Δ



Technische Daten:

Gesamtgewicht: 66.000 kg
Sattellast: 24.000 kg
Achslast vorn: 12.000 kg
Achslast hinten: 30.000 kg
Eigengewicht: ca. 24.000 kg
Nutzlast: ca. 42.000 kg

Technical Data:

Gross weight: 66.000 kg
Imposed load: 24.000 kg
Axle load front: 12.000 kg
Axle load rear: 30.000 kg
Curb weight: ca. 24.000 kg
Cargo weight: ca. 42.000 kg

formance ratio. It will be achieved by the standardisation of components, such as ramps, stanchions etc. which are provided for every vehicle type on demand, and can be mounted easily by each customer.

Currently the delivery range provides about a dozen different types, with focus on 3 and 4-axles semi low loaders and 3-axle platform trailers. These vehicles come with trailing steered axles. Recently, MAX Trailers have been available with hydraulically forced steered axles in standard versions as well. The range will be enhanced by the products „center axle trailer“ and „low loader trailer“, soon. By enhancing the model range it is ensured that MAX Trailers are likely to gain in importance in the future market.

Solution „load center“

While the Goll Company was going to replace several low loaders from 2005/2006 with new ones, they decided for purchasing Faymonville low loaders from the newly developed model range 1+3- low loaders. With these vehicles, the frequently appearing problem to keep the load center within the central load floor has been solved. For these low loaders the first axle has been constructed as a swinging axle with 12,000 kg, while the three rear axles are designed as 3x 10 t axles (technical 3x 12 t).

The major advantage of this respective low loader model is that the lift able 12,00 kg swinging axle can be mounted in the unit whether installed or removed. Thus the vehicle provides a combi-gooseneck, in order to achieve a steering angle of the swinging axle of more than 60%. Besides this, all SAF-axles were equipped with hydraulic axle levelling. The extendable 250 mm flat bed (ca. 8,000 + 5,000 mm) provides a bolt-and-lashing coupling at the rear to allow for prolongation with the respective extension links. Δ