



## ESTERERNEWSLETTER | 02.2019

Sehr geehrte Kunden,  
liebe Leserinnen und Leser,

die EU hat Ziele zur CO<sub>2</sub>-Regulierung von schweren Lkw festgelegt und befasst sich aktuell mit den Bemessungsgrundlagen für Lkw und Aufbauten. Welche Auswirkungen kommen auf unsere Kunden und uns zu? Die Ergebnisse sind noch völlig offen. Doch anstatt nur abzuwarten, beteiligen wir uns aktiv in einer Arbeitsgruppe und machen uns für eine praxisorientierte Lösung stark. So können wir mitgestalten und schnell auf Neuerungen reagieren – ganz im Sinne unserer Kunden. Mehr darüber lesen Sie in diesem Newsletter.

Außerdem stellen wir Ihnen eine Sonderausstattung vor, die für ein Maximum an Sicherheit und Komfort sorgt. Das Birdview-System „Mobile Vicinity Scout“ hilft in heiklen Verkehrssituationen: Fußgänger oder Radfahrer im toten Winkel sieht der Fahrer nun auf einen Blick. Und auch das Rangieren auf engstem Raum gelingt zügig und sicher.

Haben Sie schon die inter airport Europe in Ihren Kalender eingetragen? Vom 8. bis 11. Oktober 2019 zeigen wir in München technische Innovationen wie „proRefuel“, unser neues System zur Datenvernetzung, das sich in den Bereichen Wartung, Effizienz und Arbeitsschutz auszahlt. Unser Messteam freut sich schon jetzt darauf, Sie an unserem Stand im Außenbereich begrüßen zu dürfen!

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre!

Ihre

Julia Esterer



### **Inhalt:**

EU-Regelung: Tankaufbau als Nische

Alles im Blick

Gigantische Expertise

Die Zukunft ist vernetzt

# EU-Regelung: Tankaufbau als Nische

## Esterer unterstützt Arbeitsgruppe zur CO<sub>2</sub>-Regulierung für schwere Lkw.

Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge hat die EU bereits Vorgaben zur CO<sub>2</sub>-Regulierung erlassen. Jetzt richtet sich das Augenmerk auch auf schwere Lkw. Fakt ist: Die EU hat festgesetzt, dass die CO<sub>2</sub>-Werte bis zum Jahr 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um ganze 30 Prozent gegenüber den Messwerten von 2019 verringert werden. Damit will sie der globalen Klimaerwärmung entgegenwirken. Wer diese Ziele nicht einhält, muss mit Strafzahlungen rechnen: 4.250 Euro für jedes gCO<sub>2</sub>/tkm drohen bei Überschreitung – bei MAN würde dies für die derzeitige Überschreitung der Jahresflotte den kompletten Konzerngewinn bedeuten. „Ein Sparziel von 30 Prozent ist sehr massiv“, betont Geschäftsführerin Julia Esterer. „Wir erwarten, dass die Strafzahlungen auf die Lkw-Käufer abgewälzt und Tankfahrzeuge dadurch teurer werden. Außerdem wird sich die Produktpalette reduzieren.“

Aktuell ist die EU-Kommission bemüht, eine Bemessungsgrundlage für die CO<sub>2</sub>-Regulierung von Lkw mit Aufbau zu schaffen. Esterer beteiligt sich als Mitglied im Verband der Automobilindustrie (VDA) an einer Arbeitsgruppe, die praxiserichte Lösungsvorschläge für die Bemessungsgrundlage entwickelt.

Ansgar Nonhoff, Leiter für Technik und Entwicklung bei Esterer und Experte in der Arbeitsgruppe, erklärt: „Wer sich ein neues Tankfahrzeug anschafft, muss zukünftig dessen CO<sub>2</sub>-Ausstoß kennen. Seit Jahresanfang gibt es für jeden neuen Lkw über 16 Tonnen ein CIF (Customer Information File), in dem der CO<sub>2</sub>-Wert angegeben ist.“ Seit Juli 2019 muss dieses Zertifikat bei jeder Fahrzeugzulassung vorgelegt werden. Im nächsten Schritt, ab Januar 2020, gilt das Verfahren auch für Lkw unter 16 Tonnen sowie für Fahrzeuge mit den Radformeln 6x4 und 8x4. Die derzeitigen Vorgaben erlauben die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte mit Standard-Aufbauten und Anhängern.

### Tatsächlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Fokus

Doch der so ermittelte CO<sub>2</sub>-Wert wird zukünftig nicht ausreichend genau sein. „Es hängt letztendlich von der genauen Ausführung des Aufbaus oder Anhängers ab, wie viel CO<sub>2</sub>-Ausstoß ein Fahrzeug tatsächlich verursacht“, macht Ansgar Nonhoff deutlich. „Einen Standard gibt es nicht – die konkreten Ausführungen müssen berücksichtigt werden.“ Um hierfür Verfahren zu entwickeln, greift die EU auf Expertenwissen zurück: Der europäische Fachverband CLCCR (International Association of the Body and Trailer Building Industry) hat bereits Vorschläge für ein einfaches Berechnungsverfahren des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von konkret ausgeführten Anhängern eingereicht. Ein Signal, ob die Vorschläge Zustimmung finden, gibt es bisher noch nicht.

### Genauere und praxisstarke Lösung

Im zweiten Schritt sollen nun die Daten der realen Fahrzeugaufbauten in die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte einfließen. Dazu hat sich eine neue Arbeitsgruppe gebildet, in der europäische Verbände und knapp 20 Unternehmen – darunter Esterer – Vorschläge entwickeln, die der EU-Kommission vorgelegt werden. „Sowohl für Aufbauten als auch für Anhänger gilt: Die Lösung muss in der Praxis gut umsetzbar sein und trotzdem eine angemessene Genauigkeit bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Werte bieten“, betont Ansgar Nonhoff. „In welchem Verhältnis steht der Aufwand für die Datenermittlung zur Genauigkeit der Emissionswerte? Diese Frage ist bei der Erarbeitung der Vorschläge wichtig. Zum Beispiel bei Fahrzeugen im Verteilerverkehr, die nur mit geringen Geschwindigkeiten eingesetzt werden, macht es Sinn, Standardwerte festzulegen. Denn das spart Aufwand und Kosten.“

**Lesen Sie den vollständigen Artikel online unter:**  
[www.esterer.de/news](http://www.esterer.de/news)



## Alles im Blick

### Kamera auf Kundenwunsch bietet mehr Sicherheit und Komfort.

Ob Manövrieren auf engem Raum oder Abbiegen an unübersichtlichen Kreuzungen: Das Birdview-System „Mobile Vicinity Scout“ sorgt für eine nahtlose und intuitive 360-Grad-Sicht rund ums Tankfahrzeug. Gerade in schwierigen Situationen unterstützt die Kamera den Fahrer und schafft damit ein Höchstmaß an Sicherheit. Eine Sonderausstattung, die sich lohnt, findet Geschäftsführerin Julia Esterer. Sie sagt: „Seit einigen Monaten liefern wir – mit steigender Tendenz – auf Kundenwunsch Fahrzeuge mit montierter Kamera aus. Der zusätzliche Komfort und vor allem der Sicherheitsaspekt spielen eine wichtige Rolle. Wir können die Kamera nur weiterempfehlen: Unsere Kunden sind sehr zufrieden!“

### Robust und langlebig: Qualität „Made in Germany“

Bei der Fertigung von Tankfahrzeugen steht bei Esterer Qualität an erster Stelle – klar, dass auch die Kamera höchste Ansprüche erfüllt. Die robuste Bauweise garantiert eine lange Lebensdauer – auch in rauen Einsatzbereichen. Die hohe Flexibilität der Kamera erlaubt eine Anpassung an die unterschiedlichsten Fahrzeuge und Sichtenanforderungen. Der Hersteller Motec GmbH mit Sitz im mittelhessischen Hadamar setzt auf Qualität aus Deutschland: So werden alle Hardware- und Software-Komponenten aus einer Hand entwickelt, programmiert und produziert – und zwar in Deutschland.

### Ein Kamerasystem – zahlreiche Vorteile

Zügig durch enge Passagen rangieren, ohne dass der Fahrer aussteigen muss: Das 360-Grad-Rundumsichtbild des Motec MVS-Systems unterstützt beim Rangieren auf engstem Raum und erleichtert zudem das Heranfahren an Rampen und Hindernisse. Auch der tote Winkel birgt keine Gefahr mehr. Mit der Split-Screen-Darstellung sieht der Fahrer beim Rückwärtseinparken das Rundumsicht- und das Rückfahr-



Sicher und dezent: Die Kamera integriert sich unauffällig ins Gesamtbild des Fahrzeugs.

bild. Auch beim Abbiegen können Radfahrer oder Fußgänger im toten Winkel sofort erkannt werden – ein Sicherheitsplus, von dem alle profitieren.

Vier Weitwinkelkameras mit 180 Grad Bildwinkel auf jeder Fahrzeugseite ermöglichen eine uneingeschränkte 360-Grad-Rundumsicht auf Seitenbereiche, Front- und Rückraum. Abhängig von der Applikation kann der Sichtbereich um das Fahrzeug bis zu sieben Meter betragen.

Die Schnittstellen – CAN-Bus, Steuerleitungen, Ethernet – machen eine umfassende Integration in die Fahrzeugelektronik und die Vernetzung mit anderen Sensoren möglich. Innerhalb von Minuten lässt sich das System schnell und einfach kalibrieren – durch nur eine Person, ohne Laptop und ohne Servicetechniker-Einsatz. Die Kamera am Tankfahrzeug ist daher nicht nur komfortabel und sicher, sondern punktet auch mit Bedienvorteilen in der Praxis.

## Gigantische Expertise

### Esterer liefert 80-m<sup>3</sup>-Flugfeldtankfahrzeug an neuen Kunden aus.

Nagelneu und glänzend rollt der Tanksattel auf den Hof. Als der Fahrer aussteigt, wirkt er überraschend klein. Kein Wunder, denn das frisch gefertigte Tankfahrzeug ist 21 Meter lang, ragt dreieinhalb Meter in die Höhe und fasst bis zu 80 Kubikmeter Treibstoff. Voll beladen, bringt der Gigant bis zu 95 Tonnen auf die Waage. Das Technik-Team von Esterer führt die letzten Prüfungen durch. Kurze Zeit später kann das Fahrzeug überführt werden: zum Luchthaven Schiphol in Amsterdam, dem drittgrößten Flughafen Europas.

Gefertigt wurde das Großfahrzeug für einen Neukunden aus den Niederlanden, Combined Refuelling Service (CRS). Das Besondere: Sowohl die Betankungseinrichtung als auch die Bühne sind hinten am Fahrzeug angebracht. So können

Frachtflugzeuge gleichzeitig betankt und beladen werden, denn der Tankwagen fährt rückwärts an das Flugzeug heran, während im vorderen Teil die Beladung stattfindet.

### Steigende Nachfrage bei Esterer

Die Giganten von Esterer sind international gefragt. „Esterer ist derzeit das einzige deutsche Unternehmen, das Tankfahrzeuge in dieser Größenordnung baut“, berichtet Nico Hanemann, Vertriebsleiter für Flugfeldtankfahrzeuge bei Esterer. „Unser Unternehmen verfügt über eine einzigartige Expertise im Bereich der Großfahrzeuge. Deshalb steigt die Nachfrage spürbar. Allein in den letzten drei Jahren haben wir 18 Tankfahrzeuge in dieser Größenordnung ausgeliefert – weltweit!“

# Die Zukunft ist vernetzt

## Esterer präsentiert Innovationen auf der inter airport Europe.

Ob Differenzdruckmesser, Zähler oder GPS: Tankfahrzeuge sind mit zahlreichen Sensoren ausgestattet. Doch viele wichtige Daten werden kaum genutzt – bis jetzt. Esterer stellt auf der inter airport Europe 2019 ein zukunftsweisendes System zur Datenvernetzung vor: „proRefuel“.

„Bisher fragen einige unserer Kunden nur zu Planungszwecken die Fahrzeugposition oder die Zähler für eine Rechnungserstellung ab – das ist alles“, weiß Nico Hanemann, Vertriebsleiter im Bereich Flugfeldtankfahrzeuge. „Dabei gibt es weitaus mehr Sensordaten, die für einen effizienten Ablauf am Flughafen interessant sind. Etwa in den Bereichen Wartung, Effizienz und Arbeitsschutz.“ So liefert zum Beispiel der Drucksensor am Filter Informationen darüber, wann die nächste Wartung fällig ist. „Solche wartungsrelevanten Sensoren können wir aktiv nutzen, um die Planung zu erleichtern und für reibungslose Abläufe am Flughafen zu sorgen“, erklärt Nico Hanemann.

Ist ein Tankfahrzeug überhaupt optimal für seinen Einsatz geeignet? Oder wäre es besser, dem Einsatzprofil gemäß ein kleineres oder größeres Fahrzeug zu nutzen? Auch hier schaffen Sensordaten Klarheit. Dank der Auswertung im Bereich Effizienz können Kunden zukünftig die Verwendung ihrer Fahrzeuge einfach und kostensparend planen.

Und auch im Hinblick auf den Arbeitsschutz erweist sich das System zur Datenvernetzung als äußerst hilfreich. Nico Hanemann nennt ein Beispiel: „In Notfallsituationen oder bei einem Defekt schaltet der Fahrer das Interlock-System aus. Durch die Datenübermittlung könnten Vorgesetzte in Zukunft informiert werden, sobald der Interlock überschrieben wurde, und dann per Funk Kontakt zum Fahrer aufnehmen oder direkt eine Reparatur veranlassen.“ So unterstützt „proRefuel“ die Sicherheit am Flughafen.

über ein Portal zur Verfügung. Maximale Sicherheit für die Kunden steht dabei an erster Stelle: So nutzt Esterer den Serverstandort Deutschland und erfüllt strengste deutsche Datenschutzrichtlinien.

### Bestens vernetzt: Esterer zeigt Innovationen auf der inter airport Europe 2019

Eine weitere Innovation am Messestand von Esterer ist die „Esterer Smart Service App“: Sie vernetzt Kunden weltweit auf direktem Weg mit Service-Mitarbeitern von Esterer.

Während im Messepavillon das Thema Vernetzung die Hauptrolle spielt, gibt es auf der Freifläche daneben gleich zwei elektrische Tankfahrzeuge zum Anfassen: Das erste Fahrzeug ist ein Tankwagen für Total mit einer doppelten Betankungsanlage, welches speziell für Flugzeugwerften entwickelt worden ist. Beim zweiten Fahrzeug handelt es sich um ein elektrisches AvGas-Fahrzeug für den Kunden Shell Aviation.

Nico Hanemann freut sich bereits auf den Austausch mit den Fachbesuchern am Messestand von Esterer. Er resümiert: „Wir sind gespannt auf das Feedback zu unserem neuen, digitalen Service. Datenvernetzung wird in der Zukunft eine immer größere Rolle in unserer Branche spielen. Mit ‚proRefuel‘ bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, die Vorteile der Datenvernetzung schon jetzt voll auszuschöpfen.“

### Höchstmaß an Übersichtlichkeit: Daten werden kundenspezifisch aufbereitet

Nico Hanemann erklärt: „Unser neues System ist besonders für größere Unternehmen interessant. Wir bereiten die Daten individuell und hierarchieabhängig auf. So sieht zum Beispiel der Verantwortliche am Flughafen die Daten seiner Fahrzeuge, während die Verantwortlichen in der Region die Daten aller dort eingesetzten Fahrzeuge sehen.“ Diese maßgeschneiderten Daten stellt Esterer



**Save the date:** Vom 8.–11. Okt. 2019 finden Sie den Messestand von Esterer auf dem Außengelände der Messe München, Stand C 40.

**Mehr Informationen unter:**  
[www.interairporteurope.com](http://www.interairporteurope.com)

Der ESTERER Newsletter als regelmäßige E-Mail-Version:  
Einfach anmelden unter [www.esterer.de/newsletter](http://www.esterer.de/newsletter)

#### Impressum



Dr.-Ing. Ulrich Esterer GmbH & Co.  
Fahrzeugaufbauten und Anlagen KG

Bahnhofstraße 18  
D-34298 Helsa  
Tel.: +49 5605 809-0  
Fax: +49 5605 2799  
E-Mail: [info@esterer.de](mailto:info@esterer.de)  
Internet: [www.esterer.de](http://www.esterer.de)

Sitz der Gesellschaft: Helsa, Amtsgericht Kassel, HRA 9247  
Komplementärin: Dr.-Ing. Ulrich Esterer Beteiligungsgesellschaft mbH  
Sitz der Gesellschaft: Helsa, Amtsgericht Kassel, HRB 4133  
Geschäftsführer: Harold Esterer / Julia Esterer

Umsatzsteueridentifikationsnummer DE113022389