

Od vody s vnitřní strukturou ke zlepšení spalování

Ing. Ing. Herbert Renner, N-G Nová generace, B-E Bio Energetické systémy Rakousko.
Přednáší: Mgr. Radovan Šejvl – Kontakt: ENERGIS 24, tel. 777 710 232, mail:radsej@iol.cz

Souhrn

Žijeme v době, kdy svět produkuje obrovské množství nových technologií. Dokážeme však přijmout i takové technologie, které překračují naše chápání světa? Představujeme nové zařízení které působí na molekulární strukturu kapalného paliva, kterou mění. Je použitelné do všech typů a výkonů spalovacích motorů. Spolehlivě funguje u naftových motorů bez lamda sondy. Až 20 % natankovaného paliva projde motorem nespotřebované a spálí se až v katalyzátoru nebo filtru Tuhých znečišťujících látek, vyletí výfukem a vy za ně zaplatíte. Úprava paliva spočívá v narušení nízkomolekulární plynných ionizační řetězců na které se na více místech současně naváže reaktivní kyslík a palivo lépe prohoří. Zařízení je provozně ověřené a certifikované. Úspora paliva představuje 6 – 15 % dle typu a výkonu motoru. Snížení emisí představuje 25 – 50% v některých případech až 80%. Jak novou technologii odborná veřejnost přijímá? Čtete dál je to neuvěřitelné vyprávění.

Když se řekne Grander

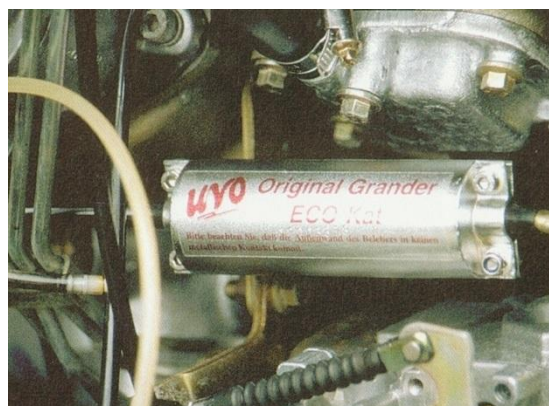
V rakouském Johannesburgu dnes žije a pracuje třetí generace Granderů. Jejich otec vybudoval celosvětově působící podnik. Jejich technologie na změnu vnitřní struktury vody proniká do všech oblastí lidské činnosti na všech kontinentech, i když je současnou vědou nevysvětlená. Grander, inspirovaný dílem průkopníka vírových technologií V. Schaubergera, o sobě říká: „Nic jsem nevymyslel, ale bylo mi umožněno pozorovat zázraky přírody.“ Za své celoživotní dílo byl oceněn Nejvyšším státním vyznamenáním za vědu a výzkum i stříbrnou plakétou Ruské akademie věd. Jeho kniha Na stopě tajemství vody, která k výzkumu vody přivedla velké množství odborníků po celém světě, byla přeložena do devíti jazyků a prodalo se jí 250 000 výtisků. Grander je tedy jako badatel celosvětově spojován s vodou a její vnitřní strukturou, málokdo ale ví, že měl ještě jeden veliký sen – zlepšit kvalitu ovzduší pomocí katalyzátoru spalování.

Racionalita navenek, iracionalita v nás

Přenesme se o několik desítek let zpět do doby, kdy Grander pracoval na katalyzátoru spalování. Jeho cílem bylo zajistit lepší spalování a nižší emise, protože chtěl přispět i ke zlepšení kvality ovzduší. Jeho katalyzátor se používal pro přívod paliva jak u mopedů, osobních a nákladních automobilů, tak i u olejových kotlů. Zemní plyn tady tehdy nikdo neznal. Informace o Granderově novém vynálezu se rychle rozkřikla i do sousedního Německa a motoristé chtěli přesné údaje. Bavorský TÜV otestoval naftový Golf, srovnal nové hodnoty s těmi běžnými bez ECO-katalyzátoru a potvrdil ohromující redukci emisí:

- CO (oxid uhelnatý) - snížení o 80 %,
- NO_x(oxydy dusíku snížení o 83 %,
- úspora nafty o 7,5 %

Podrobně se měřilo asi 20 parametrů emisních hodnot a provedené testy jednoznačně prokázaly snížení všech hodnot včetně karcinogenních látek, jako jsou aldehydy a pyreny - konkrétně šlo o benzopyren. Granderův ECO-Kat Obr.1 se tehdy používal v celém vozovém parku firmy



Spar, i u gigantických těžebních dopravních prostředků o výkonu motoru 2700 koňských sil, které uvezou až 300 tun v těžebním průmyslu v Čile v dolech v Chuquicamata. Čínská státní železnice s dobrým výsledkem otestovala Granderův ECO-katalyzátor už v roce 1993. U lodních motorů o výkonu 15 000 koňských sil v loděnici v Číně skořepinový Granderův ECO-Kat pracoval spolehlivě. V kolébce tradiční čínské medicíny, kde se běžně využívá homeopatie, akupunktura a nikdo se proti tomu nebouří, se ke Granderovu ožívování vody postavili otevřeně a s upřímnou zvědavostí, protože jde vlastně v přeneseném významu taky o informační medicínu - přenos informací do vody či paliva.

Jiný kraj, jiný mrav a trochu jiné myšlení

Na starém kontinentu Granderova technologie narazila na naprosto absurdní problém - legislativa neměla pro tak nízké emise volnou kolonku a auta s jeho katalyzátorem vlastně nesměla na silnice.

„Bohužel pozdější masivní mediální kampaň v německy mluvících zemích vedla k odmítnutí těchto pozitivních výsledků. Mnozí z lidí, profilujících se jako vševědoucí, vědecky myslící skeptikové, v něm viděli prototyp šarlatána, který chtěl přimět slaboduché lidi s nedostatečnými vědomostmi a dovednostmi věřit povídkám o rozpoutávání „tajemných“ sil. Výsledky, které potvrdily jeho práci, vysvětlovali jiným způsobem, pokud se jimi tedy vůbec zabývali a neodsoudili je jako placebo efekt. Jsou to především ti skeptikové, kritikové a „objevitelé“, které děsí rychle se šířící nadšení, jak se ukázalo už v letech, kdy byl Johann Grander aktivní na johannesburské politické scéně. Znovu se musel potýkat s útoky a varováními: Tentokrát byl označen za parazitického šarlatána bez jakýchkoli skrupulí, který staví svoje podnikání na cynickém a krutém obchodování s lidskou touhou po „zdraví“. Systematicky byl podporován u veřejnosti dojem, že se „propaguje“ nesplnitelnými, populistickými sliby, nejen aby svými produkty vydělal trestuhodným způsobem peníze, ale také se dostal na pozice, které mu nepřísluší.“

Více v autobiografické publikaci Johann Grander, str. 116 – 119, kterou pod spisovou značkou ISBN 3 – 901626-29-8 vydalo nakladatelství Uranus. Překlad celé kapitoly na vyžádání zájemcům zašlu.

Po smrti zakladatele rodinného podniku Johanna Grandera rodina neměla sílu čelit těmto kritikům a poradenská firma dědicům doporučila opustit doplňkový výrobní program, do kterého spadl i ECO-Kat. Na rakouském „koncilu“ novodobých technických „inkvizitorů“ tedy Grander odvolal a jeho podnik sice nebyl upálen, ale jeho technologie na zlepšení spalování a redukci emisí na dlouhou dobu v Evropě upadla v zapomnění.



Jak je patrné z aktuálních vědeckých článků, v Číně se dodnes technologiím na změnu vnitřní struktury paliv intenzivně věnují. Budeme tedy pokrokové technologie, které jsme pohřbili díky rakouským skeptikům, dovážet právě odtamtud? – Naštěstí i v Evropě existuje několik jeho následovníků.



Konference PRO-ENERGY CON v Kurdějově

Minulý rok jsem se jako panelista zúčastnil konference PRO-ENERGY CON v Kurdějově. S velkým zájmem jsem poslouchal účastníky panelu, který byl věnovaný kapalným palivům a emisím v dopravě. Unisono zaznívalo, jak velký je všude problém s emisemi NO_x a tuhých znečišťujících látek, které jsou extrémně malé a pronikají hluboko do plic.

Netrpělivě jsem čekal na své vystoupení, protože jsem v podobě malého ocelového válečku nabízel řešení obou problémů. Osobně jsem kontaktoval většinu panelistů, abych jim nabídl řešení, ale jen jsem se dozvěděl, že je to složité. Jakmile jsem se dostal ke slovu, představil jsem technologii na změnu vnitřní struktury plynu a kapalného paliva, která se už více než 10 let vyrábí v sousedním Rakousku. Snižuje emise CO o 50 %, emise NO_x 25 % a výhřevnost zvyšuje o 6 – 20 %. Čekal jsem, že se na mne všichni vrhnou a budou chtít nabízené řešení, ale nestalo se vůbec nic.

Moje návštěva na MŽP

Pár dnů po konferenci jsem se ohlásil na MŽP a přijel představit technologii na snížení emisí a zvýšení účinnosti. V Brazílii se tato technologie prodává pod značkou PiNOX a po roce testování na jejich MŽP získala osvědčení. Chtěl jsem u nás na MŽP něco podobného. Docela mne překvapilo, že nechtějí spořič převzít ani jako dar. V té době jsem se domníval, že pokud to bude zkoušet a používat MŽP, bude to mít vyšší váhu, než když se o testování bude ucházet malá neziskovka. Na MŽP mi sice doporučili odborníka z ČVUT i automotoklubu, ale trochu jsem si připadal jako v pohádce o kohoutkovi a slepičce, která musela pro vodu běhat sem a tam, a kladl jsem si otázku, kdo to zaplatí, protože na jedné z univerzit za testy chtěli asi 250 000 Kč.

Začal jsem tedy ověřený certifikovaný fungující rakouský výrobek nabízet velkým dopravcům a výrobcům motorových vozidel v ČR a opíral se o zahraniční certifikát TUV, který u motoru i objemu 1,6 l prokázal úsporu nafty ve výši cca 14 %. V souladu s tabulkou úspor dosažených u různých vozidel jsem u své Mazdy 5 dosáhl úsporu 12 % nafty. Vyzbrojen notnou dávkou zkušeností z prodeje energeticky úsporných celků jsem se pustil do práce a nevěřicně poslouchal vyprávění rakouského výrobce o tom, jak se šetřiče testují a zase už roky testují v různých automobilkách světa, ale objednávky nepřicházejí.

S vírou v sebe a s vědomím dobrého produktu jsem dál rozesílal svoje obchodní nabídky a kontaktoval jsem Zetor, výrobce autobusů SQR, velké dopravní společnosti a servisní organizace a dokonce i Tatra v Kopřivnici. Věděl jsem, že jako technik s pedagogickým vzděláním umím dobře didakticky vysvětlit funkci všech výrobků. Vysvětlit jsem to dokázal, ale dlouho mi vrtalo v hlavě, proč objednávky nepřicházejí.

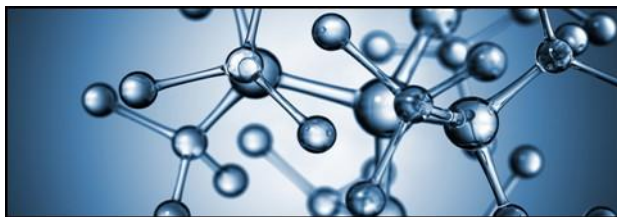
Vědecké potvrzení životnosti

Při obchodních jednáních jsem ukazoval nerezový váleček s tím, že vibrace působící na palivo jsou do něj uloženy jako na magnetofonový pásek - občas se někdo zeptal, jak se ty vibrace dostaly do materiálu, což pochopitelně nevím a výrobce své výrobní tajemství neprozradí. Požádal jsem proto odborníka s nejvyšším možným akademickým vzděláním, jakého je možné v ČR dosáhnout, a prof. Bartušek, který se celý život věnoval zobrazovacím technologiím, mi potvrdil nejen, že tam ty vibrace jsou, ale že jsou na strukturu hmoty tak dobře navázané, že tam vydrží až 50 let, proto považujeme záruku, kterou výrobce dává na energetickou funkci výrobku v délce 30 let, za oprávněnou.

Jak to vlastně funguje?

Nemusíme v tom hledat žádná kouzla ani čáry, ani volné energie, vše je fyzikálně vysvětlitelné. Technologie pracuje s tou částí paliva, kterou natankujeme, ale která jako nevyužitá část běžně v podobě emisí shoří na katalyzátoru nebo ve filtru tuhých

znečišťujících látek, nebo jen vylétne komínem a promění se v saze. Frekvence uložená v šetřiči paliva ve formě vibrací rozruší intermolekulární vazební síly molekulových řetězců paliva a vzdušný kyslík se naváže na více místech molekulových řetězců současně, a tím vznikne vysoce reaktivní palivová směs, která lépe a rychleji prohoří a vydá více energie. Tím také současně dojde ke snížení emisí. Vždyť na tom nic není. Na prokázání účinku stačí jednoduchý úsekový test.



***Nemůžeme přijmout to, co neumíme pochopit rozumem.
Přílišná racionalita tak může vést k jisté formě zaslepenosti.***

Občas jsem také dostával řečnickou otázku, jestli vím, kolik různé automobilky po světě dostávají peněz na zlepšení emisí – nevím, ale asi hodně, ale v tom je právě ten zakopaný pes – dostávají, hledají, bádají a zase dostávají. Údajně, když se jedna nejmenovaná automobilka dozvěděla, jak nízké emise díky změně struktury paliva mohou mít, výrobek odmítla s tím, že tak nízké emise mají v plánu až za 5 let. A co by po tu dobu dělalo jejich vývojové oddělení? Vzpomněl jsem si na profesní vzdělávání energetiků na VUT v Brně, kde nám jejich odborníci říkali, že auta mohou mít už dávno mnohem nižší emise při použití mikroturbín místo motorů, ale přeškolení servisní personál a převybavit dílny a STK jinou technologií by byla tak velká investice, že se do toho nikomu nechce. A tak se dál chrlí miliony zastaralých motorů a přitom ¼ z vyrobených aut se vůbec nikdy neprodá. Chceme tedy opravdu najít účinná řešení, nebo jen simulovat hledání?

Automobilky ani lidé vlastně řešení emisí ani nechtějí.

Proč by jinak fixovaly s jejich měřením, jak to udělal VW, a v tisku se vyjadřovaly, že nechápou, proč pořád lidé hledají emise. Nechal jsem tedy vysoké emise automobilkám a přestal jsem šetřiče vysvětlovat a nabízet jako zboží. Dlouho jsem se domníval, že jen u nás narážím na nepřijetí a nepochopení lidí, je to ale stejné v celé Evropě, proto je certifikát rakouského výrobce až z Dubaje – v Evropě se tím vůbec nikdo nechtěl zabývat. Lidé jsou zformovaní příliš racinálním myšlením a nedovedou přijmout, co je v zemích s jinou kulturou a s více rozvinutou intuicí naprosto běžné.

Nedávno se mi ozval dávný přítel – momentálně sedí na bagru a každý den mu prolíje hrdlem 100 l nafty. Okamžitě jsem mu poslal šetřič paliva na vyzkoušenou. Pokud by byla úspora u tak velkého stroje jen 5 %, tak každý den nalije do nádrže o 5 litrů méně. Za měsíc bude úspora 110 l, za rok to bude 1300 l a investice ve výši 999 eur bez DPH se více než zaplatí. Ač je to jinak celkem inteligentní chlapík, váleček mi vrátil nevyzkoušený a ještě přiložil materiálovou analýzu. Odpověděl jsem s tím, že je to stejné, jako kdyby dal datový nosič na chemický rozbor a flashku reklamoval s tím, že na ní nejsou žádná data.

Financování z úspor - metoda EPC u dopravců

Potvrdil mi tím můj první dílčí závěr, že lidé nedovedou přijmout, co neumějí pochopit rozumem, ale přivedl mne na myšlenku neprodávat šetřiče, ale úspory, protože na úspory slyší každý. Jak? To zavoláte někomu z velkých dopravců s tím, že máte zájem o jeho palivové nádrže do ekonomického pronájmu, bude vám platit za palivo, a vy mu budete prodávat silniční výkony a ekonomicky na tom bude stejně. Nasadíte technologii na úsporu, za rok se Vám investice vrátí, druhý rok svoji investici zhodnotíte o 100 %, s klientem se rozloučíte a technologie mu zůstane. Možná se na to dají získat i nějaké dotace na ekologizaci vozového parku. Klasické EPC – tedy financování z úspor. Pravda, je kolem toho něco běhání a chce to nějakou investici na začátku, proto rád veřejně poskytuji tento nápad a úplně mi postačí, když si firma financující úspory od nás koupí šetřič paliva.

A přece se točí...

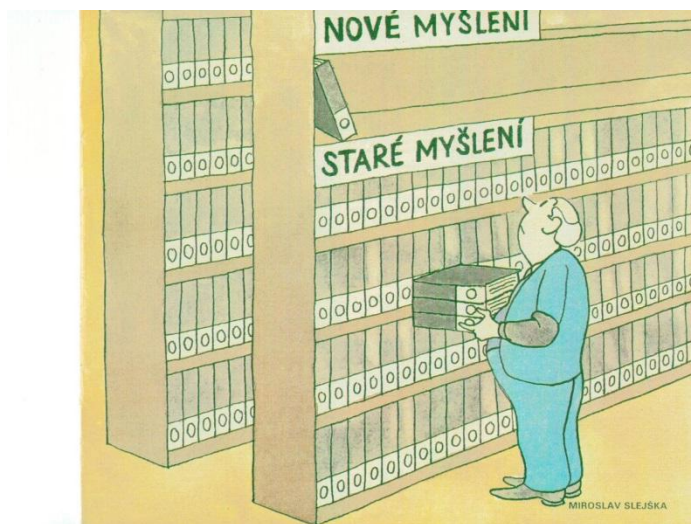
Lidstvo je ke své velké škodě připraveno pouze na pomalou evoluci. Jen málo lidí dokáže překonat „svůj stín“ a prolomit všeobecně uznávaná paradigmatata.

Víra v to, že nějaký váleček na trubce s palivem nemůže nic ovlivnit, protože to odporuje současným zákonům fyziky, je u mnohých silnější než exaktní měření nebo úsekový test, ale většinou se tak vyjadřují jen lidé, kteří to nikdy neviděli a nic o tom nevědí. A v podstatě reagují jen na své přesvědčení, co je a co není možné. Oháníme se tedy racionalitou, ale chováme se iracionálně.

Albert Einstein říká, že představivost je mnohem důležitější než vzdělanost, protože postavit můžeme jen to, co si napřed dokážeme představit. Vesmír je plný čisté, živé a inteligentní energie, jen na nás záleží, jakým způsobem ji budeme využívat. Stačí přitom jenom změnit myšlení.

Z pohledu energetického auditora jde o nejlevnější neinvestiční organizační opatření. Lidé jsou ale mnohdy natolik zapřaženi do každodenních problémů, že se nedovedou zamyslet.

Z historie víme, že někteří učenci byli upalováni na hranicích za svoji pravdu, která byla zásadně odlišná od všeobecně uznávaného chápání světa. Věřím, že tato doba je již za námi a lidstvo pochopí, že v jednoduchosti je krása.



Obrázek č. 2 Miroslava Slejšky pochází z titulní stránky dávno zaniklého satirického a humoristického časopisu Dikobraz z doby Gorbačovovy perestrojky, ale aktuální je i dnes.

Představení Technologie pro úsporu kapalných paliv a snížení emisí

Chcete?

Ušetřit za kapalná paliva o 6–12 % ?

Snížit obsah CO (oxid uhelnatý) ?

Snížit obsah NOx (oxidy dusíku) ?

Snížit obsah tuhých znečišťujících látek ?:



Představujeme a nabízíme:

- 1) Osvědčené certifikované a patentované Bio-energetické šetřiče paliva FUELSAVER**
- 2) Všestranné použití od motorů sekaček, pil přes osobní a nákladní vozy až po raketoplán**
- 3) Dimenzování podle výkonu motoru**
- 4) Bohaté reference na mnoha kontinentech**
- 5) Bezúdržbové zařízení, mnohaletá životnost**
- 6) Rychlá ekonomická návratnost a její příklady a reference**
- 7) Kvalifikované poradenství a dodávka**

RUKU V RUCE ŠETŘÍME PALIVO, PENÍZE I ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Nová dimenze ekologického využití kapalných paliv — Zařízení rozrušuje a polatizuje shluky atomů a molekul uhlovodíkových kapalných paliv, na které se lépe na více místech současně naváže vzdušný kyslík, a tím dojde k dokonalejšímu spálení s vyšší účinností (úspoře paliva) s menším podílem emisí.

Bio-energetický šetřič paliva FUELSAVER je relativně malé zařízení působící na molekulární strukturu paliva, kterou mění. Přístroj je použitelný do všech typů a výkonů spalovacích motorů od travních sekaček a motorových pil, přes motory osobních automobilů, traktorů, bagrů, lodí, letadel, autobusů a kamionů vlaků i těžkotonažních automobilů s motorem až 2.000 HP a nosností až 300 tun. Spolehlivě funguje u naftových motorů bez lamda sondy. U benzinových motorů funguje u 8 z 10 vozidel. Pokud se u zákazníka deklarovaná úspora neprokáže, při vrácení nepoškozeného přístroje vrátíme celou kupní částku. Máme k dispozici tabulku mnoha typů vozidel u kterých uvádíme reálně dosažené úspory.



Výrobci motorů na celém světě se všemožně snaží o další vylepšení mechanické účinnosti a emisí svých produktů. Mnohdy investují nemalé částky do dalšího vývoje a účinnost vylepšují jen o desetiny procent, kterými se v oblasti mechanické účinnosti odlišují. Kdo ale záměrně na molekulární úrovni upravuje motorové palivo?

Proč použít technologii na úpravu paliva strukturováním?

Až 20 % natankovaného paliva projde motorem nespotřebované a spálí se až v katalyzátoru nebo filtru Tuhých znečišťujících látek, vyletí výfukem a vy za ně zbytečně zaplatíte? Právě s touto částí Vašeho paliva pracuje přístroj, který nabízíme. Bio-energetický „Fuelsaver“ vstoupí do interakce s pohonnou hmotou, aby změnil molekulární strukturu uhlovodíku. Strukturováním se palivo na molekulární úrovni předpřipraví tak, aby byly odemknuté nízkomolekulární plynné ionizační řetězce. To zabezpečí optimální spalování a čisté výfukové plyny. Uhlovodíkové řetězce v benzínu a naftě neobsahují jen C-H vazbu, ale i C-C vazbu. Na vazby C-C se nedokáže navázat žádný kyslík, proto je najdeme ve výfukových plynech jako saze. Tím přicházíme o část výhřevné složky paliva. Po úpravě palivo lépe prohoří a vy ušetříte 6 až 20 % paliva ve vazbě na typ motoru a frekvence, které motor vytváří. Pro různé typy automobilů je úspora různá, což výrobce dokládá přehlednou tabulkou s vyčíslením úspory paliva pro jednotlivé typy automobilů. Běžně je však dosahováno úspory 10 – 14 %. S namontováním přídatného šetřiče emisí, který je dodávám jako samostatné zařízení avšak funguje jen v interakci s šetřičem paliva, dochází ke snížení emisí výfukových plynů minimálně o dalších 20 %, což výrobce dokládá certifikovaným měřením. Certifikát TÜV prokazující úsporu paliva ve výši 13 % pochází až Dubaje. Možná, že právě tam si více uvědomují, že je nutné šetřit ropu i životní prostředí.

Systém BE-FUELSAVER zvyšuje výkon motoru i kroutící moment, prodlužuje životnost filtrů pevných částic a katalyzátorů a nikterak nezasahuje do konstrukce automobilu ani motoru. Po technické stránce jde o váleček nebo lanko z nemagnetické oceli, který podobně jako tvarový energetický zářič „informačně“ působí na strukturu paliva, kterou změní.

Slovo o výrobci

Základním východiskem rakouské firmy, jejíž produkty na našem trhu nabízíme, je, že v prostoru existují jemné neviditelné energie a každý materiál má svoji informační strukturu. Se znalostmi o těchto energiích v prostoru a jejich vztahu k informačním strukturám jednotlivých materiálů a paliv je tedy možná změna jejich struktury na molekulární úrovni.



Zvládnutí těchto speciálních postupů firma přivedla do reálně měřitelných a využitelných výsledků, což se již promítá do velice široké škály výrobků. Strukturovat – na molekulární úrovni měnit – se dají všechna paliva, jako je zemní plyn, nafta i benzín. Rakouský výrobce se ale věnuje mnoha dalším oborům lidské činnosti, jako je vnitřní struktura vody, zvýšení účinnosti FV kolektorů, eliminace elektrosmogů, zvýšení kapacity akumulátorů, odstínění radonu, kondenzace vzdušné vlhkosti.



Mnoho jejich výrobků z energetického odvětví najdete v našem e-shopu: umístěném na: <https://technologis24.cz> Všechny výrobky z dílny NG v kompletním katalogu, který Vám na vyžádání rádi zašleme.

Možné způsoby instalace – návod k montáži

1. V případě, že je palivové potrubí vašeho vozidla vyrobené z pryžové hadice, což platí hlavně u starších vozidel, výrobek se instaluje pomocí obtokového pouzdra, což je samostatně prodáváný dílec s vlastním objednací číslem (na snímku dole)

V případě instalace obtokového pouzdra do palivové hadice je nutné dbát na pouzdem.

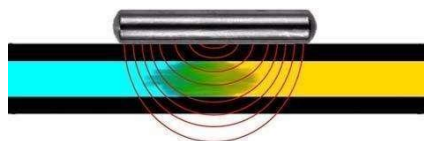


správný směr průtoku paliva

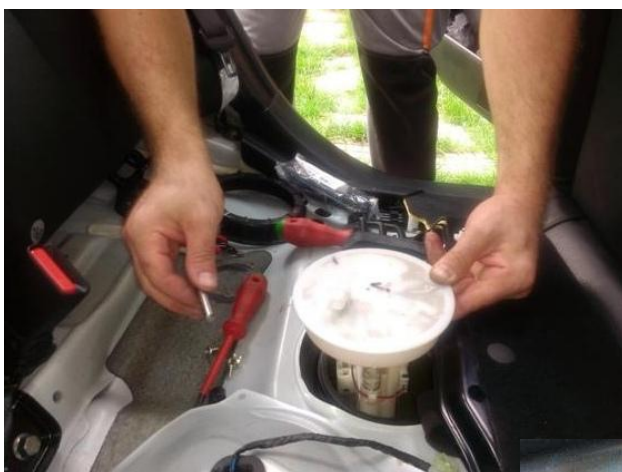
2. V případě, že na Vašem vozidle nechcete nebo nemůžete dělat takovou úpravu z důvodu leasingu nebo záruky, můžete použít výkonnější model, než který výkonově náleží k vašemu vozidlu, který se



pomocí plastové svorky dodávané k výrobku přichytí na přívodní trubku, nikoli na hadici přívodu paliva k motoru. Toto je nejjednodušší montáž, kterou si můžete udělat svépomocí.



3. U vyšších modelů XL a XL Plus pro autobusy a kamiony je nutné použít obtokové pouzdro určené pro tyto modely, aby byl váleček přímo v kontaktu s palivem.
4. Montáž do palivové nádrže - K lepší úpravě paliva však dochází, pokud je váleček ponořený přímo do palivové nádrže nebo přichycený k potrubí či hadici palivového čerpadla. Rovněž je také přípustné zavěšení válečku do palivové nádrže přes servisní otvor. Tuto montáž však doporučujeme svěřit odborníkům. V případě ponoření do nádrže a nebo přichycení na hadici palivového čerpadla „pod čarou ponoru“ na orientaci válečku nezáleží



5. V případě větších nádrží kamionů, lodí a letadel, kdy se palivo přečerpává z různých nádrží v objemu nad 1000 L je nutné použít provedení LKW XL, kde je váleček nahrazen informačním lankem, které se ovíjí kolem palivového potrubí, aby došlo k lepšímu přenosu vibrací.

Přídavný Bio energetický šetřič emisí



Bio-energetický „šetřič“ emisí jako další přídavné zařízení se samostatným katalogovým číslem je 12 mm široký kovový pás s napínacím šroubovacím mechanismem z ušlechtilé oceli, který se zafixuje na čistém místě na výfuku **před zadním tlumičem výfuku**. Je vhodný pro všechna naftová, benzínová a bio-palivem nebo plynem poháněná vozidla. Chrání životní prostředí a redukuje emise vozidel.



Mechanismus působení šetřiče emisí

BE-šetřič emisí redukuje prostřednictvím bio-energetického pole toxické plyny a jemný prášek, jeho použití může trvale zlepšit permanentní překračování hraničních hodnot v silně znečištěných aglomeračních centrech. **Možná Vás překvapí, že emise tuhých znečišťujících látek motorů některých aut poklesnou až o 80%, čímž výrazně prodloužíte životnost filtrů TZL.**



Obr. 3 Ukázka provedení a obalů šetřičů paliva pro sekačky, mopedy, osobní vozidla autobusy a kamiony

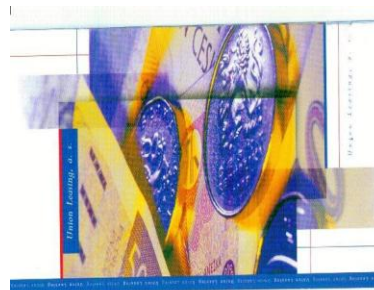
Tabulka č. 1 Přehled vyráběných typů a ceník

Kat. číslo	Název a typové označení	Oblast použití	Cena Euro	Kč/kurz 25,5	Kč s DPH 21%
1010	BE - FUEL Saver Typ XS	Mopedy sekačky....≤ 180 ccm	24	612	741
1001	BE - FUEL Saver Typ S	Malá auta do 90 HP (do 67 kW)	66,58	1698	2054
1025	BE - FUEL Saver M	Osobní vozy od 90 HP (67 kW a víc)	165,83	4229	5117
1027	BE - FUEL Saver M Plus	SUV 200 - 350 HP (149 - 261 kW)	249	6350	7683
1028	BE - FUEL Saver M Premium	SUV 100 - 400 HP instalace na hadici	299	7625	9226
1030	BE - FUEL Saver XL	Lehké nákladní vozidlo	990	25245	30546
1035	BE - FUEL Saver XL Plus	Autobus kamion pro nádrž do 1000L	1500	38250	46283
1040	BE - FUEL Saver LKW XL	Informační lanko do výkonu 2000 HP	1980	50490	61093
1050	Emissions saver Type S	Malá auta....≤ 90 HP	65,83	1679	2031
1055	Emissions saver Type XL	Nad 7,5 t Autobusy a vozy od 400 HP	165,83	4229	5117
1060	Emissions saver Type M	Osobní vozy≤ 90 HP (67 kW a víc)	65	1658	2006
1098	Montážní díl do hadice	Obtokové pouzdro M, M Plus, XL	24,17	616	746
1099	Montážní díl do hadice	Obtokové pouzdro pro typ XLP	99	2525	3055
1250	LPG Gas saver	Osobní vozy na LPG	165,83	4229	5117
1710	ACCU-Power M	Pro zvýšení výdrže startovací baterie	82,5	2104	2546

Zboží nakupujeme v Eurech, proto jsou směrodatné ceny uvedené u Eurech, v případě změny kurzu Kč/Euro budeme fakturovat v korunách dle aktuálního kurzu.

Příklad výpočtu ekonomické návratnosti

Velký bagr v kovošrotu za každý den spotřebuje 100 l nafty. Pokud úspora nafty u tak velkého stroje bude jen 5 %, tak se každý den vejde do nádrže o 5 litrů méně. Za měsíc bude úspora 110 l, za rok to bude 1300 l a investice ve výši 999 eur bez DPH se do roka více než zaplatí.



Osobní zkušenost



V souladu s tabulkou úspor dosažených u různých vozidel jsem u své Mazdy 5 dosáhl úsporu ve výši 12 - 14 % nafty. Původní spotřeba nafty z v technickém průkazu uvedených a reálně dosahovaných 7 L bez šetřiče paliva, po instalaci šetřiče M Plus na potrubí klesla spotřeba na 6 L později na 5,9 L nafty.

Kontakt: Mgr. Radovan Šejvl Email: radsej@iol.cz Tel. 777 710 232

Reference ze zahraničí přebíráme z webu Rakouského výrobce – <https://www.n-g.at/>

Sharan 1,9 TDI - úspora 16,8 %

„Po krátké 60 km testovací jízdě na dálnici rychlostí 100 km/hod. s použitím tempomatu za stejných podmínek nejprve bez „Fuelsaveru“, a potom s „Fuelsaverem typ M“ jsem ihned po instalaci dosáhl úspory 5,8 %. První tankování s „Fuelsaverem“ vystačilo na 1163 km, byl jsem na pochybách, jestli se palivo ukazuje správně. S „Fuelsaverem“ spotřeba klesla ze 7,44 litru na 6,15 litru. To je radost!

Jednoznačně je cítit i lepší výkon, lepší tah a dá se dříve přeradit.“

Benno Pharo, Hermelsteinweg 18, D-55278 Uнденheim, bepha@t-online.de



Renault Twingo - úspora 16 %

„Váleček na drátě jsme zavěsili do nádrže automobilu Renault Twingo 16v, 75 PS. Zpočátku jsme nezaznamenali žádnou významnou úsporu, ale motor běžel klidněji a tišeji. Zhruba po 600 ujetých kilometrech se snížil dojezd na jednu nádrž, protože se vypaloval filtr pevných částic, ale po čtyřech tankováních se dostavila úspora ve výši 16 %. Dodatečně se zvýšil rozsah efektivního kroutícího momentu a zlepšilo se i zrychlení. Auto pravidelně jezdilo po dálnici. Před montáží Fuelsaveru byla na rovné přímé dálnici maximální dosažená rychlost 175 - 176 km/h a plynový pedál byl na podlaze. Po instalaci Fuelsaveru se na rovné přímé dálnici tachometr hravě vyšplhal na 185 km/h, při rychlosti 187 km/h, kdy rychlost ještě mohla stoupat a pedál ještě nebyl na podlaze, jsem ubral plyn. Dosažení této rychlosti bylo při dalších testech opakovaně potvrzené, ale kdo by chtěl o tolik překračovat povolenou rychlost... Kromě instalace válečku nedošlo k žádné změně ani nebyl použitý jiný olej.“



Dirk Abraham, Dannenberg, Tel. 05861-323

Mercedes Citaro - linkový autobus - úsekový test - 12 % úspora!

Vídeňská firma Lokalbahnen Busbetrieb GmbH provedla test s linkovým autobusem - typ Mercedes Citaro na trase 80 km. Bez „Fuelsaveru“ bylo natankováno 20,76 litru, což odpovídá spotřebě 25,73 l / 100 km.

Po instalaci „XL-Fuelsaveru“ do nádrže a další testovací jízdě, bylo natankováno jen 18,3 litru, což odpovídá spotřebě 22,6 l / 100 km, a tím snížení o 12 %.



Test provedl pan: Josef Seemann, Prokurista, Tel. 01/90444-348, Wiener Lokalbahnen Busbetrieb GmbH, Eichenstrasse 1, 1120 Wien



Mercedes Tourismo

Mercedes Tourismo je základem vozového parku cestovní kanceláře PULAN Reisen a za necelého 1/4 roku najezdil téměř 20.000 km. Instalací Fuelsaveru došlo ke snížení spotřeby paliva o 7 %, a to z 25,8 l na 24,0 litru. Během 3 měsíců Fuelsaver XL ušetřil 360 Eur, což při investici 999 Euro vykazuje ekonomickou návratnost do jednoho roku.

Renault Master - spotřeba na 100 km klesla o 11 % z 8,9 na 7,9 l

„Jsme nadšeni z potenciálu úspor a máme v plánu nasadit spoříče paliva do našeho celého vozového parku,“ říká Christina Pulay, Tel. 0664/1620432.

Pan Christian Pulay provozuje autobus Mercedes Benz Tourismo BJ 6/2010 splňující normu Euro 5, na který nasadil BE-Fuelsaver XL a byl ohromen úsporou paliva na dlouhých tratích. Snížení spotřeby u tohoto autobusu bylo o 10,99 %.

1. Zkušební jízda - 81,6 km - A2 dálnice suchá, tempomat 85 km/h při teplotě 29 °C. Jasno. Rychlost větru 19 km/h severozápad 55%. Spotřeba 21,16 litrů nafty bez Fuelsaveru.
2. Zkušební jízda - 81,5 km - A2 dálnice suchá, tempomat 85 km/h při teplotě 29 °C. Jasno. Rychlost větru 19 km/h severozápad 55%. Spotřeba 18,88 litru nafty s Fuelsaverem.
Pan Christian Pulay je připraven poskytnout zkušenosti na telefonu 02256/621 88 nebo 0664 1620432.

Pulay Travel Ges.m.b.H. + CO OHG
2544 Leobersdorf, Südbahnstraße 35

Reference firmy Fischer&Kral GmbH CO KG úspora 16 %

11.358 > 13.237 ujetých mil / galony paliva

Společnost na výrobu vstřikovacích částí z termoplastů pro automobilový průmysl. Výrobky jsou dodávány nákladním autem značky Mercedes Atego z Hainfeldu do Berndorfu. Váha nákladu se liší minimálně. Při jízdách (4 tankování) bez „BE-Fuelsaveru“ byla přesně měřená spotřeba a porovnaná se čtyřmi najetými s „BE-Fuelsaverem“. VÝSLEDEK? Spotřeba nafty klesla o 16,17 %! Elektronická kniha tankování ukazuje přesný vývoj spotřeby, je jasně zřetelné, že spotřeba klesla už po prvním natankování na 17,77 litru.



Nákladní loď MS FUTURA ušetří 6,2 %

Pro první velký test Be-Fuelsaver XXL na nákladní lodi MS FUTURA byla zvolena trasa Maas - Rhein. Vzhledem k tomu, že plavební podmínky a průtok vody nejsou nikdy stejné, kapitán s výrobcem motorů navrhl nastavení stejného výkonu obou lodních motorů a pokusnou instalaci Fuelsaveru pouze na jeden z motorů. Shodné nastavení identických motorů umožnilo sledovat provozní spotřebu v jednotkách promile spotřeby. Takže šlo o ideální testování základnu s použitím BE Fuelsaver® XXL a bez něj. Toto bylo vyznačeno do denní nádrže motoru na pravoboku. Spotřeba ve srovnání s předchozími čtyřmi cestami



Dillingen - Rotterdam a Antverpy - Dillingen byla nižší o 6,2 %, což je u tak velkého motoru velmi uspokojivý výsledek.

Technická specifikace lodi:

Motor: 2 x Cummins QSK 50 1200 kW

Palivo: Nafta

Výtlač: FUTURA: 2,547 tun (na 3.20m)

Celkové rozměry: délka 172 m, šířka: 11,45 m

Domovský přístav: (Rotterdam/Antverpy) Dillingen/Saar

Kapitán: Detlef Wirtz, Löllberg 3, 54296 Trier

Mercedes-Benz Actros ušetří 6 %

Pan Rico Pischel převáží svým autem Mercedes-Benz Actros dodávky, karavany, nákladní a historické automobily. Spotřeba paliva se v posledních měsících pohybovala mezi 29,93 litru a 30,83 l / 100 km (měřeno na 100.000 km). Po instalaci

BE Fuelsaver® XL měl spotřebu za první měsíc méně než 28,5 l / 100 km, což představuje úsporu 6,1 %. Ušetřil tak 207 litrů nafty, což bylo asi 250 € za měsíc. Kontakt: Rico.pischel@googlemail.com



TRAKTOR John Deere 8-10 %

Zbrusu nový model John Deere 6100 BJ 2015. Vedoucí skladu ve Wiesbadenu nalil 10 l nafty do prázdné nádrže a motor běžel na magnetické brzdě na výkon 62 kW přesně 15 minut. Spotřeba se měřila pomocí vypouštění zbytkového množství paliva. Spotřeba bez spořiče paliva byla přesně 5 litrů. Po instalaci spořiče paliva 4,5 l nafty, což představuje úsporu 10 %. Motor, teplota paliva a stojan jsou zcela identické.



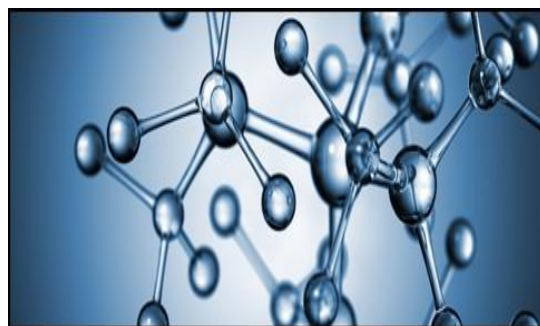
Snížení spotřeby potvrzují všichni svědci měření a svým podpisem stvrzují zkušební protokol: Rudolf Schwarzl. Sklad Wies 8551 Wies, Am Bahnhof 4

Tel.: +43/3457/2208 [www.lagerhaus-](http://www.lagerhaus-gleinstaetten.at)

gleinstaetten.at office@gleinstaetten.rlh.at

Odborné posouzení životnosti

Výrobce uvádí energetickou funkci svých produktů po dobu 30 let. Jeho šetřič paliva působící na strukturu kapalného paliva jsem s žádostí o posouzení předal Prof. Karlu Bartuškovi, který celý život pracuje v oblasti zobrazovacích technologií. Nejen, že detekoval příslušné frekvence v materiálovém nosiči, do kterého jsou uloženy jako záznam, ale také se vyjádřil, že jsou na strukturu materiálového nosiče tak dobře navázány, že v hmotě podle jeho odhadu vydrží ukotvené až 50 let. Třicetiletá životnost uváděná výrobcem je tedy podle jeho vyjádření opodstatněná.



Dodací lhůta a platební podmínky

Do 14 dnů od potvrzení objednávky a zaplacení případné zálohy 50%. **Veškeré výrobky prodáváme za stejné ceny jako rakouský výrobce, ovšem bez nutnosti platby předem do zahraničí.**

Záruky

Na prodej zboží je poskytována záruka v délce 24 měsíců.
Energetickou funkci frekvenčních šetřičů paliva rakouský výrobce uvádí po dobu 30 let.

Záruční a pozáruční servis

Bioenergetický šetřič paliva - FUELSAVER **nevyžaduje žádný servis ani údržbu a pracuje v libovolné poloze a libovolném směru obtoku palivem.** Nepotřebujete žádný přívod elektřiny, nejsou nutné žádné servisní dílce ani údržba.

Získané ocenění

Certifikát brazilského ministerstva životního prostředí o funkčnosti výrobků BE – FUELSAVER, který se v Brazílii prodává pod značkou PINOX.



Shrnutí a závěrečné doporučení

Výrobky na zlepšení spalování kapalných paliv snížení emisí dávají naftě úplně nový ekologický rozměr, proto patří před každý motor ať se již jedná sekačku na trávu, motorovou pilu, osobní či nákladní vozidlo, autobus, vlak letadlo nebo raketoplán. Rychlejší ekonomickou návratnost do jednoho roku vykáží všude tam, kde je vozidlo naježdí 50 – 100.000 Km ročně, což je u kamionů a autobusů zcela běžné. **Vytipujete z Vaší firemní flotily vozidlo s nejvyšším ročním nájezdem km nebo nejhorším podílem tuhých znečišťujících látek v emisích. Vyzkoušejte alespoň jeden šetřič paliva, proveďte jeho účinnost v reálných provozních podmínkách a v případě spokojenosti jich nasadte více.** Každý typ motoru vykáže jinou úsporu, což je dané konstrukcí motoru a zejména jeho vysílanými vibracemi. Pozor – výrobky BE-Fuelsaver spolehlivě fungují v reálných provozních podmínkách, ale při pokusu o laboratorní ověření se může stát, že jejich správnou funkci svou frekvencí dočasně potlačí moderní ultrazvukové průtokoměry paliva. Výrobce správnou energetickou funkci přepokládá nejméně po dobu 30 let. Budeme rádi, když dáte svoji spokojenost najevo formou zápisu do referenčního seznamu nebo budete výrobky BE-Fuelsaver dále montovat do dalších vozidel nebo prodávat dalším zákazníkům.

Je nám ctí, že na našem trhu můžeme propagovat a nabízet takto sofistikované ekologické a ekonomické zařízení. Budeme velice rádi reagovat na Vaše dotazy a objednávky.