

Bericht von Tagung "Technologien zur Kraftstoff-Optimierung" vom 16. Mai 2003 in Breisach

Alle waren sich darin einig, dass der Anlass an einem prächtigen Tag in einem schönen Ort - dem stolz oberhalb des Rheins thronenden "Hotel am Münster" - stattfand.

Überall sah man bereits vor Beginn des Anlasses heitere Leute in angeregten Gesprächen, und eine ganze Reihe unbekannter Gesichter, vor allem aus Frankreich, waren zu sehen, auch sie gespannt der Dinge wartend, die da kommen sollten. Sie alle sollten nicht enttäuscht werden.

GEET-Tagung

Ursprünglich war diese Tagung ausschliesslich zur Präsentation der GEET-Technologien von Paul Pantone gedacht. Nachdem aber bekannt geworden war, dass der Erfinder aus gesundheitlichen Gründen nicht kommen würde und einige als Referenten eingeladene GEET-Forscher ihre Arbeit noch nicht öffentlich präsentieren wollten, wurde das Programm für weitere Referate zur Kraftstoff-Optimierung geöffnet.

Die Veranstalter begrüßten die Teilnehmer in den Sprachen Französisch, Deutsch und Englisch - ein Modus, der zum Leidwesen vor allem der Franzosen nicht durchgehalten werden konnte, denn zu gedrängt folgten sich die Referate, und die Zeit zu Übersetzungen in drei Sprachen war zu knapp. Eine Simultananlage stand aus Kostengründen nicht zur Verfügung und daher musste man sich zum Teil mit Ad-hoc-Übersetzern behelfen und auf das Verständnis der Teilnehmer hoffen.

Theorie und Wirkungsweise der GEET-Technologie

Das erste Referat wurde von Adolf Schneider gehalten, der den Vortrag aus der Feder von Dr.sc.nat. Hans Weber und Dipl.-chem. Martin Weber vortrug, die wegen anderweitiger Beschäftigung nicht selber anwesend sein konnten.



In den Reihen der an der Tagung anwesenden Teilnehmer waren viele aus Frankreich, weil sich dort die GEET-Forschung mehr als in anderen Ländern Europas verbreitet hatte.

Die Analyse des GEET-Fuel-Prozesses ergab, dass eine Diesel-/Wasserdampf-Mischung bei Temperaturen von 700-800° C in Wassergas umgewandelt wird, das nahezu schadstofffrei verbrennt. Ob und wie auch Plasmareaktionen ablaufen, so meinten die Forscher, müsse noch genauer untersucht werden.

Umbau eines Stromaggregats mit GEET-Processor

Andreas Manthey, Dipl.-Ing. und Vorstandsmitglied der Binnotec, Berlin, erläuterte die Studienprojekte, die er mit Studenten an der Uni Berlin durchgeführt hatte, zu den Themen Pyramiden-/Orgonenergie, Adams-Motor, Coler-Magnetstromapparat, GEET-Fuel-Processor und Video-konferenz mit Prof. Meyl. Mit GEET wurde ein Generator Generac 2100/1700 W nach Originalpatent von Paul Pantone umgebaut. Messungen ergaben entscheidende Abgasreduktionen, aber sonst keine besonderen Resultate.

Infolge Zeitmangels - für dieses Projekt standen nur 17 Wochen zur

Verfügung - konnten keine weiteren Tests durchgeführt werden. Der Referent informierte aber darüber, dass er vor drei Wochen wieder Tests machte und zusammen mit Binnotec die Experimente und Messungen wieder aufgenommen werden. A. Manthey rief zur Zusammenarbeit auf (Adresse des Referenten am Schluss dieses Beitrages).



Andreas Manthey referierte über seine Arbeiten mit Studenten der Berliner Universität.

Experimente mit GEET-Treibstoffprozessoren

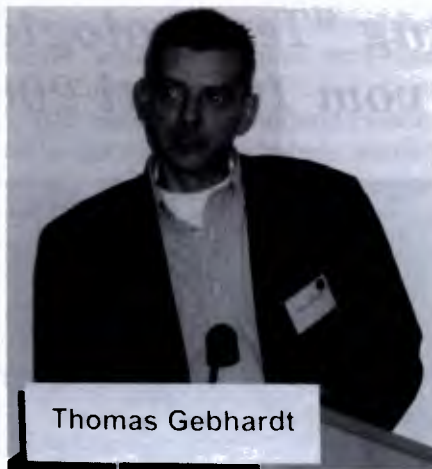
Christophe Martz, Dipl.-Ing. aus Frankreich, über dessen GEET-Forschung bereits im "NET-Journal" berichtet wurde, erläuterte, dass er bereits während seines Studiums ein Projekt betreute, das saubere Energien zum Thema hatte. Er widmete sich dem Umbau eines GEET-Reaktors mit zwei Bublern, einen für Wasser und einen für Kraftstoff, bei dem während 25 Minuten ein "Clo-



sed Loop" gelang. Das Experiment liess sich jedoch nicht wiederholen. Er fand heraus, dass je höher der Wasserstoffgehalt, desto durchsichtiger die Flamme ist. Er berichtete über diverse Resultate des Umbaus von Traktoren mit teils spektakulären Ergebnissen und Kraftstoffreduktionen von 20-25%. Er erläuterte, dass er gerne auf diesem Gebiet weiterarbeiten möchte, doch seine Mittel beschränkt seien. Andererseits brauche es für professionelle Resultate dringend Studien. Seine Hoffnung setze er auf das geplante GEET-Institut, das durch Dr. A. K. Richter und Ron Greene eingerichtet werden soll (s. Abendprogramm). Berufsschullehrer Olivier Salelles aus Nîmes berichtete über den Umbau seines Citroën ZX auf GEET, dessen Verbrauch nach dem Umbau auf GEET von 7,2 auf 5,7 Liter Diesel gesunken war.

Erfahrungen mit der GEET-Technologie

Ebenfalls überraschende Ergebnisse mit GEET konnte Thomas Gebhardt aus Dessau vorweisen. Sein Fuel-Processor verbrauchte zwar nur 5% Wasser, wies aber in



allen Tests Treibstoffeinsparungen von 35-40% und gute Abgaswerte auf. Beim Umbau eines 27-kW-Systems ergaben sich ähnliche Resultate wie bei Christophe Martz (8-14% Reduktion). Er befasse sich mit weiteren Umbauten, deren Resultate er später bekanntgeben könne. Ein Problem stelle die schwierige Kooperation mit Paul Pantone dar, der erst nach mehrmaligem Nachfragen und monatelangem Warten die (vorausbezahlten) Einzellizenzen lieferte.

Über mangelnde Kooperation berichteten auch die Veranstalter, hatten sie doch einen GEET-Reaktor, den sie am 18. November 2002 bestellt (und bezahlt) hatten, noch nicht erhalten! Allgemein hoffte man, im Abendvortrag mehr Aufschluss über diese Zustände zu erhalten.

Optimierungen bei Benzin- und Dieselantrieben

Joachim Wagner, Dipl.-Ing. aus Weisendorf, erläuterte verschiedene Systeme zur Treibstoffreduktion, zum Beispiel den Doppelpleuel von S. Meyer. Er selber war dabei, als bei Bosch auf dem Prüfstand Tests von Lastwagen durchgeführt wurden, die mit diesem Doppelpleuel ausgestattet worden waren (s. "NET-Journal", 3/4 03, S. 46ff). Wie auch in den VDI-Nachrichten berichtet wurde, weisen derart umgerüstete LKWs gegenüber vorher weitaus verbesserte Werte auf. Der im Publikum anwesende Dietrich Basedow von Daimler Benz AG stellte die Frage nach genaueren Werten, die vom Referenten dahingehend beantwortet wurde, dass Verbrauchsreduktionen von 32/35 L/100 km auf 28 L/100km möglich

sind. Ein LKW, der am Berg vorher beispielsweise mit 60 km/h am Anschlag war, konnte nun mit 85 km/h und im wesentlich höheren Gang fahren. Ebenso im Teillastbetrieb mit leerem Fahrzeug und leerem Anhänger zeigen sich Werte von 22 L/100 km, wo vorher unter 30 L/100 km nichts möglich war.

Der Referent wies noch auf die Möglichkeit der Kombination mit dem u.a. von ihm entwickelten High Resonance Processor HRP hin (s. Nr. 3/4, S. 48f). Dieser Mikrochip enthält Miniaturschwingkreise, die es ermöglichen, den Energiefluss sämtli-



Joachim Wagner, vorne Adolf Schneider.

cher Organismen, Technologien und Verfahren zu mobilisieren, um deren Effizienz/Zustand zu verbessern. In Autos dort angebracht, wo man bessere Resultate erzielen wolle (z.B. bei der Zündung), liesse sich eine optimalere Verbrennung und damit 10-20% Treibstoffreduktion erzielen.

Dass der HRP auch bei der Gesundheit von Bedeutung sein kann, bezeugte Eduard Schwindt, Dipl.-Ing. aus Ludwigshafen. Der Hautkrebs eines Freundes sei nach HRP-Anwendung über Nacht verschwunden. Die wenigen HRP-Geräte des Referenten fanden in der folgenden Kaffeepause denn auch reisenden Absatz. (Für weitere Bestellungen siehe Adresse am Schluss).

Effiziente Treibstoffreduktion/Abgasverbesserung

Jean-Marie Lehner, Präsident der Raum-Quanten-Forschung RQF, Neuhaus/CH, stellte ein neues RQF-Projekt vor, ein Benzinsparmodul,

welches nach bisherigen Tests 15-20% Treibstoffreduktion erzielt und innert 2 Wochen Lieferfrist erhältlich ist. Der Vorteil dieses Moduls besteht darin, dass die Benzinleitung nicht aufgeschnitten werden muss, sondern das Modul direkt am Benzin-schlauch angeklemt werden kann.

Ein Teilnehmer meinte, dass Versuche auch mit Pflanzenölmotoren gemacht werden könnten - eine Anregung, die der Referent gerne entgegennahm. Er erwähnte noch, dass auf Grund des verminderten Benzinverbrauchs Probleme mit der Lambda-Sonde auftauchen, die jetzt behoben werden sollen. Bei einem Citroën BX 19 1992 wurden auf die während 2 Monaten gefahrenen 5'000 km eine Benzinreduktion von 19,1% festgestellt. Nachträglich hat man im



Jean-Marie Lehner, Präsident von RQF, Neuhaus.

RQF-Labor festgestellt, dass ähnliche Produkte von der Firma SCS Schneider, Erlangen, angeboten werden - eine Bestätigung für die Wirksamkeit des Produkts. Da mit einem anderen Produkt eine Leistungsverbesserung von Solarmodulen zu erzielen ist, präsentiert sich RQF Ende Juni an der Solarmesse in Freiburg. Über diese Produkte versucht man Geld hereinzuholen, damit die RQM-Energielösung neu in Angriff genommen werden kann.

GEET-Systeme für Benzin-/Dieselmotoren von 2-350 kW

Der in Insiderkreisen bekannte Tüftler und Erfinder Walter Thurner, Dipl.-Ing. aus München, liess in der Kaffeepause vor dem Haus seinen

Generator mit drei Bubbler für Wasser, Treibstoff und Fette laufen, und nach einigen Minuten liess sich erkennen, dass Fette und Treibstoff ungefähr den gleichen Verbrauch aufwiesen, während wenig Wasser verbraucht wurde. Durch Fette (Altöl, Motorenöl, Schweinefett) liessen sich höhere Verbrennungstemperaturen erreichen, womit eine Treibstoffreduktion "von 10-100%" möglich sei. Unter Verwendung von energetisiertem Wasser seien noch bessere Werte möglich, jedoch im Durchschnitt eine Treibstoffreduktion von ca. 30%.

Er richtete mahrende Worte an die Forscher, die Magnete bei Wasser verwenden. Diese würden das Wasser kaputt machen, wie Wasserkristallbilder - zum Beispiel von Prof. Kröplin der TU Stuttgart - zeigten. Man müsse sich bewusst sein, dass es nicht um technische, sondern um energetische Vorgänge - um Schwingungen - gehe. Zum Beweis projizierte er einige Wasserkristallbilder, die zeigten, dass Wasser Schwingungen - zum Beispiel von Worten, Musik usw. - aufnimmt und überträgt. Seine Schlussfolgerung, dass Wasser ein Lebewesen sei, richtete sich vor allem an GEET-Forscher, die Wasser nur als H₂O betrachten würden. Wunderschöne Wasserkristallbilder zeigten die Struktur des Goldenen Schnittes, welcher die Grundlage neuer Verfahren und Techniken sein müsste. Er verwies auf das von ihm konzipierte Gerät SEDONA (s. S. 58), welches die positive Resonanz widerspiegelt und zum Schutz verwendet werden kann.

Dem Goldenen Schnitt entsprach auch der von ihm entwickelte und von Karl Hleb mit Hilfe einer Töpferin gebaute Heizofen in Form eines Eis, der auch Rauch und Abgase komplett verbrennt. Selbst Abgase mit giftigen Substanzen konnten weder im Kamin noch im Ofen festgestellt werden.

Abendprogramm

Infolge vorgerückter Stunde musste der Vortrag von Prof. Horst Gerath auf den Samstag verschoben werden. Das Essen in den gepflegten Räumen des Hotels war zwar schmackhaft, zog sich aber hin, so dass das Abendprogramm statt um



Walter Thurner (mit A. und I. Schneider und einem weiteren Teilnehmer) in der Kaffeepause mit seinem umgebauten Generator, bei dem er jedoch - im Gegensatz zum Patent von Paul Pantone - keinen Reaktorstab verwendet, sondern seine Treibstoffreduktion von etwa 30% hauptsächlich durch Vorwärmung des Treibstoffs erzielt.

20.30 erst um 21.30 Uhr beginnen konnte. Trotzdem versammelten sich alle Teilnehmer vollzählig im Saal und begrüßten die aus USA gekommenen Referenten mit einem Vor-schuss-Applaus.

GEET-Projekte zum stationären und mobilen Einsatz

Dr. Andreas Kurt Richter aus Seattle informierte über seinen Werdegang zum wissenschaftlichen Berater von Paul Pantone. Als Physiker glaubte er anfangs, Paul Pantone beraten und lehren zu können, doch er musste bald feststellen, dass sich die Dinge genau umgekehrt verhielten und Paul ihm einiges beibringen konnte, was ihm als Wissenschaftler unbekannt war. Bezüglich der GEET-Technologie verwies er auf das Video eines Vortrags von Paul Pantone, welches noch gezeigt werden sollte und beschränkte sich auf Erläuterungen über das geplante GEET-Institut. Er selber habe von Paul eine Lizenz

zum Unterrichten ohne Begrenzung erhalten, welche die Einrichtung eines Forschungslabors beinhaltet. Effekte seien vorhanden, die sich nicht rein - wie dies andere Wissenschaftler wie Dr. Hans Weber glauben - durch das Abbrechen der Moleküle erklären lassen. Weitere Forschungen seien jedoch notwendig, die in einem Forschungslabor in Angriff genommen werden sollten.

GEET-Schule für Europa

Eine GEET-Schule für ganz Europa soll eröffnet werden, wonach Paul seine Schule schliessen würde und die an Seminaren interessierten Amerikaner dann nach Europa kommen müssten. Als Sitz sei der zentral gelegene Ort Sargans geplant. Zweigstellen seien in Deutschland und ev. in Frankreich vorgesehen. Die Schulung soll 1-2 Tage Theorie und 3-4 Tage Praxis umfassen. Jeder könne ein Notstromaggregat eigenhändig auf GEET umbauen.

Für den Aufbau der Schule wird ein Anfangskapital gebraucht, welches nötigenfalls durch die Praxisarbeit (Seminare, Workshops) erarbeitet werden könne. Eine andere Schwierigkeit bestehe darin, dass sich Paul Pantone bedeckt halte, was die GEET-Produktionslizenz anbelange. Solange aber niemand GEET produzieren könne, werde auch die GEET-Schule nach zwei Jahren eingehen, weil sich dann die Interessenten erschöpft haben.

Er stellt seinen Mitarbeiter Ron Greene vor, der für die geschäftlichen Belange verantwortlich sein wird. In den USA habe Ron Greene zwei Geschäfte erfolgreich betrieben und bringe deshalb die Voraussetzungen mit, um die GEET-Schule auch dem Erfolg zuzuführen.

Zum Abschluss zeigte Dr. Richter das Video mit einem Vortrag von Paul Pantone über Entwicklung und Funktion der GEET-Technologie.

Auf die Frage eines Teilnehmers, ob und wie man GEET-Reaktoren bestellen könne, antwortete Dr. Richter, dass Paul kein Geschäftsmann sei und Bestellungen nicht richtig erledigen könne. Bestellungen sollten daher am besten über ihn oder Ron Greene abgewickelt werden.



Dr. Andreas K. Richter aus Seattle/USA stellte das Projekt der GEET-Schule mit Forschungsinstitut in Europa vor.



Ron Greene rief die Teilnehmer auf, mitzuhelfen, damit das GEET-Institut Realität werden könne.

Die Frage eines Teilnehmers nach der Art des magnetischen Stabs, welcher die Plasmareaktion ermöglicht, konnte Dr. Richter nicht beantworten. Er möchte diese Vorgänge erforschen, weshalb ein Forschungsinstitut eingerichtet werden sollte. Er meint jedoch, falls man die Prozesse verstehe, müsste in den Physikbüchern ein neues Kapitel geschrieben werden. Die Frage nach dem Ergehen von Paul Pantone beantwortete Dr. Richter dahingehend, dass er sich nach einem leichtem Hirnschlag erholt habe, nun wieder arbeite und mit seiner Frau Molly zusammen sei. Seine Forschungsarbeit gehe viel weiter, als offiziell angenommen. So verfüge er über die Entwicklung von Wassermotoren, die er jedoch wegen Problemen mit Behörden und

der Ölindustrie nicht weiterverfolge. Das sei für ihn eine Art "Lebensversicherung", denn sollte ihm etwas zustossen, würden die Kenntnisse automatisch freigegeben.

Adressen der Referenten:

- Dr. Hans Weber, Bahnhofstr. 95, CH 8957 Spreitenbach
- Andreas Manthey, Binnotec e.V. Bleibtreststr. 4, D 10623 Berlin info@binnotec.org
- Walter Thurner, Dreyerstr. 9 D 80689 München IBA-thurner@t-online.de
- Christophe Martz, 30, rue St-Charles F 67300 Schiltigheim Christophe-martz@hotmail.com
- Thomas Gebhardt Karl-Marx-Str. 79 D 39261 Zerbst Th.Gebhardt@t-online.de
- Joachim Wagner, Dipl.-Ing. Geiwitzenweg 26 D 91085 Weisendorf j.m.wagner@online.de
- Jean-Marie Lehner Hummelwaldstr. 40 CH 8645 Jona/Rapperswil postmaster@rqm.ch
- Dr. Andreas K. Richter 8614, 278th St. NE USA 90210 Beverly Hills, CA
- Ron Greene 22801 58th Avenue West USA 98043 Mountlake Terrace pulsar@pngusa.net