

# Unglaublich – aber wahr!

**Der BE-Fuelsaver verspricht Sprit zu sparen und die Leistung zu steigern. Und das ganz ohne Installation aufwändiger und damit teurer technischer Systeme. Seine Anwendung ist vielmehr so einfach, dass man dessen Wirksamkeit gar nicht glauben mag, sie bestenfalls anzweifelt oder aber – wie meistens geschieht – als „Humbug“ abtut. Doch wie so oft, muss man nichts davon verstehen, um als Nutznießer dennoch davon profitieren zu können – ein Praxistest.**

Mir erging es keinen Deut anders, als 99% aller Personen, die Norbert Hammer anspricht: „Dieser kleine Metallstift aus Edelstahl senkt den Spritverbrauch und steigert die Leistung“ verspricht der sehr freundliche Betreiber der Internetplattform [www.ressourcen-nachhaltigkeit.de](http://www.ressourcen-nachhaltigkeit.de) und Vertriebspartner des BE-Fuelsaver, auf dem Hof der ehemaligen Zimmerei in Brockhöfe, im Vorfeld des „fourstroke“-Trial 2013, und fügt hinzu: „alleine durch einwerfen in den Tank!“ Das hört sich erst mal ziemlich esoterisch an! Doch Herr Hammer kennt diese Reaktion nur zu gut, weshalb er eine „Geld zurück Garantie“ für den BE-Fuelsaver gewährt, denn dessen Wirkung ist sein bestes Verkaufsargument. Also habe ich mich, allen Vorurteilen zum Trotz, in das Thema eingelese.

Das Funktionsprinzip des BE-Fuelsaver ist mit üblichem Schulwissen durchaus nachvollziehbar. Die der Funktion zugrundeliegenden physikalischen Gesetzmäßigkeiten hingegen sind – ganz im Gegensatz zur simplen Anwendung – höchst komplex. Wer sie verstehen möchte, sollte auf dem Gebiet der Quantenphysik promoviert haben. Der BE-Fuelsaver ist ein Informationsträger der sogenannte „Freie Energie“ zur Energieproduktion nutzt. Mittels der Nullpunktwellen des Quantenvakuums sollen die molekularen Strukturen des Treibstoffs verändert werden. Der Verbrennungsprozess soll dadurch bei allen fossilen Brennstoffen, ob Benzin-, Diesel-, Gas, etc. optimiert werden können. Dadurch soll er den Spritverbrauch zwischen 6 und 20 % verringern und darüber hinaus den Schadstoffausstoß, sowie die Rußpartikel um 20 bis 90% reduzieren. Ja, es klingt einfach zu unglaublich, als dass man es einfach so für bare Münze nehmen könnte, nicht?

Neugierig machten mich allerdings die unzähligen positiven Referenzen über den BE-Fuelsaver, darunter viele Speditionen und Verkehrsbetriebe, aber auch Ingenieure, Automechaniker, Motorradschrauber, Tuner, etc. So gibt es zahlreiche positive Messprotokolle von Abgasuntersuchungen, Prüfstandläufe zur Leistungsmessung, ja sogar amtliche (TÜV-) Gutachten, welche die Wirksamkeit des BE-Fuelsavers zum unumstößlichen Fakt erheben. All diese Personen können doch nicht übergeschnappt sein – und auch nicht gekauft, dafür sind

es einfach zu viele! Warum auch sollte z.B. der Geschäftsführer der Wiener Lokalbahn Verkehrsdienste GmbH, Dietmar Flaschberger, dem BE-Fuelsaver eine Funktion attestieren, wenn es sie nicht gäbe? Der Mann verkauft die Metallstifte schließlich nicht! Und er hätte sicher nicht knapp 150 Kleinbusse damit ausgestattet, wenn er nicht messbare Einsparungen damit erreicht hätte. Flaschberger spricht von dauerhaften zehn bis zwölf Prozent weniger Kraftstoffverbrauch seiner Flotte.

Die meisten Referenzen liegen um die 10-15 Prozent Treibstoffeinsparung. Doch es gibt auch Extremfälle, wie ein Dodge Ram 1500 mit 5,7 Liter Hubraum und knapp 500 PS. Sein Besitzer hat eine Einsparung von über 20 Prozent ermittelt. Die Referenzen bestätigen durch den BE-Fuelsaver neben der Kraftstoffeinsparung aber auch besseres Startverhalten, leiseren, sowie runderen Motorlauf und mehr Drehmoment. Letzteres steht in direktem Zusammenhang mit der Treibstoffeinsparung, was über den Gasfuß regelbar ist: entweder niedrigerer Verbrauch oder höhere Fahrleistungen. Darüber hinaus gibt es auch Referenzen aus Militär und Rüstung, dass dort das Prinzip des BE-Fuelsavers ebenfalls Anwendung findet – nicht primär zur Treibstoffeinsparung, sondern zur damit einhergehenden Erhöhung der Reichweiten. Doch auch wenn das sicher nicht der Verwendungszweck ist, welchen die – man höre und staune – Entwicklerin des BE-Fuelsavers ihm zugedacht hat, so sagt dies doch etwas über dessen offensichtliche Wirksamkeit aus.

Nach der alten Volksweisheit „Probieren geht über Studieren“ entschieden wir uns dazu, den BE-Fuelsaver selbst auszuprobieren. Wir bekamen für diesen Test je einen BE-Fuelsaver der Größen S und L von Norbert Hammer gestellt. Einen weiteren BE-Fuelsaver in Größe M kauften wir ganz regulär. Dann nahmen wir neugierig die Aufzeichnungen bei den Referenzfahrten über je ca. 5000 km in Angriff.

Danach erfolgte die Montage der BE-Fuelsaver. Empfohlen wird die Tankmontage, da der Kontakt zum Treibstoff am besten ist. Also platzierten wir sie bei beiden Fahrzeugen auf dem Tankboden, einmal via Einbau über die Öffnung des Tankgebers (Renault PKW), einmal über die Tank-



Text und Foto: Hans Greiner

öffnung selbst (MB LKW). Am besten holt man sich vor der Montage Tipps von Norbert Hammer per Telefon, denn durch die jahrelange Erfahrung, kann er zu fast allen Fahrzeugtypen wertvolle Montageempfehlungen geben. Da eine optimale Wirkung nicht sofort eintritt, sondern sich durch den gleichzeitig einsetzenden Reinigungseffekt bis zur ca. 6. Tankfüllung hin langsam aufbaut, fahren wir erst je sechs Tankfüllungen, was wiederum ca. 4200 und 5600 km entspricht, bevor wir die vergleichenden Verbrauchsfahrten mit BE-Fuelsaver durchführten.

Die anschließenden Verbrauchsfahrten nach dem Einbau wurden erneut über ca. je 5000 km durchgeführt, wie die vor dem Einbau durchgeführten Referenzfahrten. Zusätzlich führen wir mit dem LKW vor und nach dem Einbau eine festgelegte, definierte Strecke über 189,5 km mit identischer Beladung. Bei diesen Fahrten auf identischem Streckenverlauf wurde so exakt wie möglich nach Geschwindigkeitsbeschränkung gefahren (Landstraße 80, Autobahn 100), bei je voller Beschleunigung bis Nenngeschwindigkeit. In diesem Zusammenhang müssen wir darauf hinweisen, dass bei unserem Praxistest die Fahrleistungen nicht erfasst wurden. Laut Norbert Hammer wären die Einsparung unter Prüfstandbedingungen deutlich größer, denn der Drehmomentzuwachs würde unweigerlich dazu führen, dass man unbemerkt schneller Beschleunigen würde, auch wenn man das gar nicht beabsichtige. Dieser Einwand ist berechtigt, doch den Aufwand konnten wir in unserem einfachen aber sorgfältigen Praxistest nicht leisten. Hier die Ergebnisse:

**PKW Renault Grand Espace: - 10,96%**  
(Otto-Motor, 3498 cm<sup>3</sup>, 177 kW)  
- Ø vor Einbau: 14,42 l/100 km  
- Ø mit BE-Fuelsaver: 12,84 l/100 km

**LKW Mercedes Benz 1120: - 8,63%**  
(Diesel-Motor, 5917 cm<sup>3</sup>, 150 kW)  
- Ø vor Einbau: 19,11 l/100 km  
- Ø mit BE-Fuelsaver: 17,46 l/100 km

auf definierter 189,5 km-Strecke: **- 7,40%**  
- Ø vor Einbau: 18,93 l/100 km  
- Ø mit BE-Fuelsaver: 17,53 l/100 km

Der BE-Fuelsaver hat sich in unserem Praxistest laut Norbert Hammer ca. 50/50 in höheren Fahrleistungen und geringerem Verbrauch ausgewirkt, weshalb die – seiner Meinung nach – geringen prozentualen Verbrauchseinsparungen nur die halbe Wahrheit seien. Für ein objektives Ergebnis hätten die Fahrleistungen ebenfalls ermittelt werden müssen, bzw. diese garantiert identisch zu den Fahrten ohne BE-Fuelsaver sein müssen. Das Ergebnis schmälert dies jedoch in keiner Weise, ganz im Gegenteil, es untermauert seine Aussagekraft meiner Meinung nach nur noch. Denn was nützen theoretische Einsparungen unter Prüfstandbedingungen, wenn sie in der Praxis nicht relevant sind?

Doch die Wirkung des BE-Fuelsavers ist in der Praxis relevant, denn er ermöglicht meinen Ermittlungen nach Kraftstoffeinsparungen in einer beachtlichen Größenordnung. Zwar kann ich die wissenschaftliche Grundlage dessen Funktionsweise nicht verstehen, aber ich kann sie nutzen: im Trialmotorrad für mehr Drehmoment, Reichweite und seidigeren Motorlauf, im Transportfahrzeug zur Spritersparnis. Dabei spare ich Geld und tue sogar noch etwas Gutes für die Umwelt! Übrigens funktioniert die Technologie des BE-Fuelsavers auch bei Gasautos und sogar Öl- oder Gasheizungen.

Mir ist durchaus bewusst, dass mich viele spätestens an dieser Stelle lauthals auslachen. Nichts desto trotz habe ich den Mut, meine Ergebnisse in diesem Bericht zu veröffentlichen. Denn ungeachtet dessen, dass es sich einfach unglaublich anhört, stehe ich zu meinen gemachten Erfahrungen. Doch all jene, welche – durchaus verständliche – Zweifel daran haben, darf ich hiermit an die eingangs erwähnte, risikolose Testmöglichkeit durch die Geld zurück Garantie erinnern. Denn wie so oft ist es auch hier so: Man glaubt es erst, wenn man es mit eigenen Augen sieht. Ich spreche aus Erfahrung – mir ging es ebenso! Selbst wer nur 5% Einsparung damit erreicht – ach was sag ich, bei 2% steht der Vergleich immer noch locker – hat sämtlichen Motorenbauingenieuren dieser Welt ein Schnippchen geschlagen. Denn die werten schon Entwicklungen im Zehntel-Prozentbereich als großen Erfolg.

## PREISE N-G BE-FUELSAVER

- XS (bis ca. 180cm <sup>3</sup> /11kW):	28,80 Euro	- L (bis ca. 7,5t-LKW):	595,00 Euro
- S (bis ca. 65kW):	79,90 Euro	- XL (bis ca. 20t-LKW):	1188,00 Euro
(Montage-Gehäuse XS/S: 10,00 Euro)		- XL plus (bis ca. 45t-LKW):	1788,00 Euro
- M (bis ca. 150kW):	199,00 Euro	- XL 2000 (bis 1500kW)*:	2378,00 Euro
- M plus (bis ca. 220kW):	299,00 Euro	(*für Schiffe, Flugzeuge, Lokomotiven, etc.)	
(Montage-Gehäuse M/M+:	18,50 Euro)	- LPG-/Heizöl-/Gas-Saver je:	199,00 Euro

## N-G BE-FUELSAVER

Der BE-Fuelsaver basiert auf einem Edelmetallstab in zylindrischer Form mit einem Durchmesser von 6 bis 10 Millimeter und einer Länge von 26 bis 50 Millimeter, je nach Typenausführung. Die niederatomare Struktur wird mittels eines Spezialverfahrens verändert, damit der Stift als Schwingungsträger fungieren kann. Der BE-Fuelsaver ist informiert, also mit einer permanenten Schwingung versehen. Er spaltet mit Hilfe Freier Energie alle Kohlenwasserstoffmolekülketten wie Heizöl, Propan, Benzin, Petroleum, LPG-Autogas, Butan, Kerosin, Diesel etc. in Einzelmoleküle auf. Die dadurch einsetzende Plasmabildung hängt unmittelbar mit der durch die Spaltung verbundenen Oberflächenvergrößerung zusammen.

### Freie Energie:

Laut aktuellem Stand der Wissenschaft sind nur ca. 5 Prozent der gesamten Energie des Universums als Materie sicht- oder messbar. Die Wissenschaftler sind sich jedoch weitgehend einig darüber, dass die restlichen 95 Prozent nicht „leer“ sind, sondern eine bis dato unbekannte Energieform enthalten. Sie sprechen von dunkler Energie oder dunkler Materie, während sie im esoterischen Bereich mit dem Begriff Raumenergie beschrieben wird.

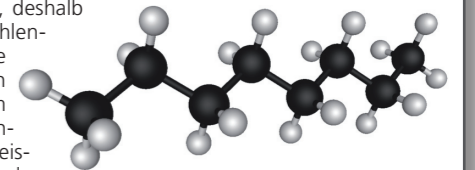
### Anwendung:

Der Metallstift wird im Optimalfall über den Tankgeber auf den Tankboden gelegt. Mit direktem Kontakt mit Treibstoff entfaltet er die maximale Wirkung. Doch was, wenn der Wagen verkauft, das Leasing endet oder man von der Geld-Zurück-Garantie Gebrauch machen und ihn zurückgeben möchte? Oder bei neuesten Autos mit Echolot und Hallgeber-Technik anstatt der herkömmlichen Schwimmer-Technik, wo keine Tankmontage möglich ist. In diesen Fällen kann der BE-Fuelsaver alternativ zur optimalen Tankmontage in einem Montage-Gehäuse in die Kraftstoffleitung integriert werden. Ein eventueller Rückbau ist dann ganz einfach durch ein Stück neuen Treibstoffschlauch möglich.

### Wirkungsweise:

Bei Treibstoffen wie Benzin und Diesel, handelt es sich um Kohlenwasserstoffe, die nicht nur CH-Bindungen sondern auch C-C (schwarz dargestellt) Bindungen enthalten. An den C-C Bindungen kann sich kein Sauerstoff O anlagern, deshalb werden diese Bindungen im Abgas als Ruß (Kohlenstoff) gefunden. Der BE-Fuelsaver spaltet die C-C Bindungen im Treibstoff auf und die beiden C können nun zusätzlich Bindungen mit dem Sauerstoff O eingehen. Die zusätzlichen Bindungen mit Sauerstoff erhöhen die Verbrennungsleistung des Motors im Brennraum bedingt durch den höheren Gasanteil. Führt man mit konstanter Geschwindigkeit unter identen Umgebungsbedingungen oder in einem gleichbleibenden Zyklus, sinkt bei Einsatz des BE-Fuelsaver der Kraftstoffverbrauch. Der CO<sub>2</sub>-Anteil im Abgas verändert sich nicht, da das Gasvolumen im Brennraum wie ohne Einsatz des BE-Fuelsavers gleich hoch sein muss, um die Motorleistung abrufen bzw. entwickeln zu können. Bedingt durch die erhöhte Sauerstoffmenge bei der Verbrennung kann sich der CO-Anteil reduzieren, die Reduktion der Partikelanteile im Abgas ist in jedem Fall messbar. Die Treibstoffersparnis liegt in der Regel zwischen 6 und 20% und die Reduzierung der toxischen Gase sowie Ruß-Partikel zwischen 20 und 90%.

Der BE-Fuelsaver ermöglicht es durch spezielle Schwingungsverfahren, dass die Elektronen in der CC und C-H Verbindung auf ein höheres energetisches Niveau gebracht werden. Dadurch werden Treibstoffe so vorbehandelt, dass sie im Brennraum in niedermolekulare ionisierte Gase aufgeschlüsselt (gecrackt) werden. Es entsteht ein Teilplasma. Unter Plasma versteht man einen besonderen Zustand von Materie, in dem Atome in ionisierter Form vorliegen, so dass diese bei Bewegung elektrische Ströme und elektromagnetische Felder ausbilden. In dieser Phase ändern sich die chemisch-physikalischen Eigenschaften erheblich. Normalerweise treten Ionen-Elektronen-Gasgemische erst bei sehr hohen Temperaturen auf, doch mit der Vorbehandlung durch den BE-Fuelsaver beginnt der Plasma-Prozess schon wesentlich früher einzusetzen. Diese Prozesse basieren auf dem noch nicht endgültig erforschten Quanteneffekt, doch zeigen eindeutig messbare Reduzierungen bei der Konzentration schädlicher Giftstoffe wie CO, HC, NOx, sowie Ruß und Feinstaub eine veränderte Verbrennung durch die Erzeugung des Teilplasmas an. Im praktischen Einsatz des BE-Fuelsaver zeigt sich auch, dass durch eine gleichmäßigere Verbrennung und Druckverteilung in der Brennkammer, Spitzenmomente reduziert werden. Das drückt sich durch einen sanfteren Lauf des Motors aus. Durch die reinigende Wirkung der verbesserten Verbrennung mit dem BE-Fuelsaver reduzieren sich Ablagerungen, welche die häufigste Ursache von Motorschäden sind, denn sie verursachen sehr hohe Temperaturen, was zu Schäden an den Laufflächen führen kann.



## KONTAKT

Versandhandel Susanne & Norbert Hammer  
Auf der Hausstelle 58  
21403 Wendisch Evern  
Tel.: 04131 - 850500 / Fax: - 850550  
E-Mail: [info@ressourcen-nachhaltigkeit.de](mailto:info@ressourcen-nachhaltigkeit.de)  
Internet: [www.ressourcen-nachhaltigkeit.de](http://www.ressourcen-nachhaltigkeit.de)