

Guten Tag – und vielen Dank für Ihren Besuch!

Auf meiner Webseite **iro-sat.de** heiße ich Sie

Herzlich Willkommen

Hier beschreibe ich Ihnen zwei sinn- und nutzlose Bauteile die wir tag-täglich in unseren Autos spazieren fahren müssen; ein Gesetz und die StVZO* gebieten es uns einfach. Das schlimmste dabei:

Die Dinger verbrauchen unnötig

Benzin oder Diesel und

verpesten die Luft

zusätzlich mit

CO₂, dem

weltweit

bekannten und

überall gefürchteten

Klimakiller mit der Nummer 1

Die beiden sinnlosen Bauteile sind: Der Katalysator für Benziner und der Rußfilter für Diesel-Pkw

Es könnte sein, dass Sie mir nicht glauben weil Sie jahrelang das Gegenteil darüber hörten – und noch immer hören.

Trotzdem bin ich mir sicher, Sie von der Richtigkeit meiner Aussagen überzeugen zu können, denn sie sind logisch, stimmig und von jedermann¹ nachvollziehbar.

Deshalb meine Bitte: Geben Sie mir die Chance zu beweisen, was ich gerade behaupte. - Lesen Sie einige Seiten weiter und lassen Sie sich überraschen

Den **Katalysator** beschreibe ich **ab Seite 3** und den **Dieselußfilter ab Seite 6**

Ab Seite 15 beschreibe ich Ihnen **den Spar-O-Mat**, ein kleines Schaltgerät mit großer Wirkung: Mit diesem Gerät lässt sich der Spritverbrauch bis über 20% und der CO₂-Ausstoß zeitweise bis über 50% reduzieren.

Das sind keine Werbesprüche von mir, sondern Ergebnisse, die mit Prüfstand und Fahrversuchen von den Autowerken VOLVO, Peugeot, Fiat, Ford und VW gemacht und testiert wurden. - Erst heute werden solche Geräte in einige Pkw eingebaut und propagiert: Es sind Stopp-Start-Anlagen für Pkw.

Impressum und Kontakt: Seite 14

¹ Die Frauen sind dabei eingeschlossen.

**Manche Verbrennungsmotoren wie „Benziner“ und Gas-
motoren müssen mit einem Katalysator ausgerüstet
sein. - Ein Dieselmotor zusätzlich noch mit
einem Dieselruß-Feinstaubfilter. ²**

**Die Begründung von Staat, Industrie
und Handel: Die Bauteile dienen
zum Schutz von Umwelt
und Gesundheit.**

**Diese Antwort ist nicht nur falsch,
sie ist bewusst gelogen!**

**Richtig müsste sie heißen: Sie dienen allein
dem Zweck Autofahrer abzuzocken.**

Die von Benzin- und Gasmotoren produzierten Auspuffgase bläst der Motor über Rohrleitungen, Schalldämpfer und Katalysator in die Luft. - Die Auspuffgase des Dieselmotors gelangen auf dem gleichen Weg nach draußen, müssen aber zuvor noch den teils gelobt, teils gescholtenen Dieselrußfilter passieren.

Nach früheren Ansichten und Aussagen von Politikern und Industriebossen sind die so „gereinigten“ Auspuffgase völlig unschädlich. - Heute reichen die Aussagen aus den gleichen Quellen von unschädlich bis äußerst schädlich für Umwelt und Gesundheit. Mit anderen Worten: Viele Politiker

² Das Ding hieß früher nur Dieselrußfilter. Weil er aber mit diesem Namen in Verruf kam, nennt man ihn heute nur noch Feinstaubfilter. Bedenke: Nur der Name ist anders; der Unsinn noch der selbe.

bestehen auf schädlich, andere nicht. Die Industriebosse lassen uns freie Wahl: Schädlich oder unschädlich, ganz nach dem eigenen Gusto.

Beim Verlassen eines Verbrennungsmotors, egal ob mit Benzin, Diesel oder Gas betrieben, enthalten die Auspuffgase:

**Kohlendioxid 3,5 bis 12 - Kohlenmonoxid 0,01 bis 0,2
Stickoxide 0,005 bis 0,15 - Wasserdampf 3,0 bis 11,0 Vol.%
Ruß 20 bis 200 mg/m³ - und Stäube sowie andere
Schwebepartikel je nach Anfall und Durchgang**

Nach Aussagen vom Staat, der Stahl- und Autoindustrie haben die Abgase auf dem Weg ins Freie alles Schädliche verloren: Was jetzt aus dem Auspuff quillt ist ein völlig unschädliches Gas! - Behaupten die. Ich dagegen behaupte: Alles falsch und gelogen!

Naja: Unwahre und/oder unerfüllbare öffentliche Versprechungen hat die SPD in der Vergangenheit „hoheitlich“ als zulässig erklärt. - Ob auch die Strafandrohung bei falschen Zeugenaussagen abgeschafft wird, daran wird noch gearbeitet.

Um zum Kern der Sache zu kommen, lassen Sie uns den Zustand und den Weg des Auspuffgases einmal gemeinsam ansehen: Das Abgas eines „Benziners“ oder Gasmotors hat im Leerlauf am Auslassventil (das ist im Motor) eine Temperatur von ~270 (Diesel ~150)°C . Bei „Vollgas“ und niedriger Drehzahl 500 bis 600 (Diesel ~400)°C und bei „Vollgas“ und hoher Drehzahl 750 bis ~1.000 (Diesel 550 – 700)°C

Nun verlangt der Katalysator eine Arbeitstemperatur von 400 bis 750°C. Bei weniger als 400°C arbeitet er nicht und bei über 800°C „altert“ er sehr schnell und verliert seine Wirkung. Stimmt seine Arbeitstemperatur beginnt der „Umbau“ von C, CO, NO und NOx. Dabei verändern sich die genannten Stoffe so, dass am Kat-Ausgang wenig NOx, dafür viel Kohlendioxid (CO₂), die unbrennbaren Stäube und ein bisschen Asche ins Freie geblasen werden.

Merke: Der Katalysator ist ein NOx-Killer!

Dazu wurde er geschaffen, sein Einbau staatlich verordnet und, wenn er arbeitet, macht er seine Sache gut bis sehr gut – vorausgesetzt: Der Motor bekommt ein exakt auf vorbereitetes Benzin-Luftgemisch bei dem 1 kg Benzin mit 14,7 kg Luft vermischt sind. (Technisch: $\lambda = 1$) - Die davon maximal zulässige Abweichung 0,096 bis 1,004 nennt man das „Katalysatorfenster“; es ist so eng, dass ein „billiger“ Vergaser dieses Gemisch nicht mehr herstellen kann; das kann nur noch eine sehr teure Einspritzanlage. – Mit anderen Worten: Der Kat versetzte dem wohlfeilen Auto den Todesstoß. - Cui bono?³

Jetzt kommt das Dilemma: Ein Benzinmotor kann mit $\lambda = 0,6^4$ (bedeutet maximale Leistung) bis $\lambda = 1,8^5$ (und das bedeutet geringster Verbrauch) gefahren werden. Doch merke:

Für die sparsamste Fahrweise sind primär Kopf und rechter Fuß des Fahrers verantwortlich.

Ein sparsamer Fahrstil ist aber bei Autos mit Katalysator nicht möglich, weil die Lambdasonde immer den Wert „ $\lambda = 1$ “ automatisch einreguliert. - Deshalb braucht auch ein Motor mit Katalysator 10 bis 20 Prozent mehr Kraftstoff!⁶ als ein Motor ohne Kat.

Die Aufgabe und Arbeit eines Katalysators ist, die Stickoxide (NOx), die vor Jahren als Waldkiller gebrandmarkt wurden, in „ungiftiges“⁷ CO₂ umzuwandeln. - Allerdings, und das darf dabei nicht vergessen werden, das CO₂ ist weltweit als der Klimakiller Nr. 1 bekannt, der einerseits mit großen Geldaufwand bekämpft und andererseits mit sinnlosem Spritverbrauch zusätzlich produziert wird. - Nein! - Nicht lachen, das ist kein Witz! - Sisso!⁸

Merke: CO₂ ist primär für die Klimaveränderung verantwortlich!

Alle „Klimaverbesserungs-Konferenzen“ und die Maßnahmen die zur Zeit weltweit umgesetzt werden bieten weder der Umwelt noch dem Klima eine Entlastung; ganz im Gegenteil: Das Konfe-

3 Ist lateinisch und heißt übersetzt: Wem nützt? - Frei übersetzt: Wer kann damit wohl die dicke Kohle machen?

4 „fettes“ Gemisch, d. h. mehr Benzin als nötig, daher max. Leistung; mit Kat nicht erreichbar

5 „mageres“ Gemisch, deshalb sparsamster Motorbetrieb, der mit Kat nicht erreichbar ist

6 Dieser Kat-bedingte Mehrverbrauch ist Fachleuten bekannt; nicht in der Politik und nicht in der Öffentlichkeit

7 CO₂ ist an sich nicht giftig; im Wasser gelöst, heißt es Kohlensäure. Das sind die Perlen in Sprudel und Champagner

8 Ich gehe davon aus, Sie haben die Angaben über **Lambda = xx** verstanden.

renz-bla-bla-bla⁹ und die dabei beschlossenen Maßnahmen schaffen zusätzliche Belastungen.

Sie helfen beim Kassenfüllen von Industrie und Staat durch den hoheitlich verordneten Einbau.

Wozu das ganze Gedöns ¹⁰ um diesen sinnlosen Kram? Nur um das Schadgas **NOx das sich innerhalb von ein paar Tagen in der Atmosphäre aufgelöst hätte**, durch CO2 den Klimakiller zu ersetzen, der uns „auf ewig“ erhalten bleibt? Das ist doch ein reiner, dafür staatlich verordneter Unsinn hoch 3 - ungefiltert!

Können Sie das begreifen? - Nein? Keine Bange:
Sie haben alles richtig gelesen!
Sisso!! - Tatsächlich!!!

Nun zum Dieselrußfilter, vorab kurz und treffend

Auf dem Weg zum Filter kühlt sich das Auspuffgas soweit ab, dass es zumeist mit weniger als 500 Grad ankommt. Da der Filter für die „Oxidation“ aber mehr als 500°C braucht, setzen sich Ruß und Festteile im Filter ab und verstopfen ihn nach einer mehr oder weniger kurzen Zeit.

Das wiederum bringt den Motor zum Stottern und Ruckeln, womit er anzeigt er werde, zweng¹¹ der Verstopfung, bald stehen bleiben, wo immer es sei; das kann zum Beispiel auch im Zentrum von Berlin vorkommen!

Wenn der Wagen ruckelt, muss der Filter frei gebrannt werden. Laut Filterhersteller und Spiegel wird eine Fahrt von etwa 30 Minuten mit Vollgas und einer Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h vorgeschlagen. Eine solche Parforcefahrt dürfte, zumindest im Innenstadtbereich, manchmal etwas schwierig zu gestalten sein. Auf einer Autobahn wäre es denkbar, sofern Verkehr und Wetter dies zulassen.

9 Der „Auftrieb“ zur letzten Klimaverbesserungs-Konferenz in Kopenhagen hat die Umwelt mit mehr CO2 belastet als alle Pkw in Deutschland in einem Jahr produzieren können.

10 Anleihe bei Gerhard Schröder

11 Kurzwort - Beispiel: Statt „des treu sorgenden Familienvaters“ einfach „zweng dem Alten“

Ich will einmal großzügig sein und dem Filter eine Temperatur über 500°C spendieren, damit er sich endlich frei brennen kann.

OK! - Etwas mehr als 500°C sind erreicht und jetzt entzündet sich der Ruß, die brennbaren Stäube (zum Beispiel Reifenabrieb und Ölkohle) und noch Brennbares aus anderen Quellen. - Und ZACK: Im gleichen Moment beginnt das große Wunder, die Oxidation.

Der ganze Vorgang der „Oxidation“ in der „brutalsten möglichsten“¹² Kurzfassung:

Von vorne wird Ruß, NOx, CO2 und andere unbrennbare Sachen vom Motor in den Filter gepresst und den Ausgang verlassen nach der Oxidation: Ruß, NOx, CO2 und andere unbrennbare Sachen¹³

**Was bis zum heutigen Tag noch keinem begnadeten Erfinder gelang:
Das Dream-Team Staat, Banken und Industrie¹⁴ schaffte das
erste weltweit existierende, funktionsfähige Perpetuum
mobile¹⁵ - Auf Antrieb eine perfekt arbeitende
Geldscheindruckmaschine konstruiert,
aufgebaut und in Gang gesetzt
als Basis für eine Inflation¹⁶**

12 Eine Anleihe von Roland Koch, z. Zt. noch? MP von Hessen

13 Stäube von Brems- und Kupplungsbelägen, Erden aus Feld, Wald und Flur usw.

14 Sind gleichzeitig unsere tatsächlichen, oft okult bleibenden Lenker und Gesetzes-Vorbereiter.

15 Traum aller Erfinder: Eine Maschine die ewig läuft und arbeitet ohne ihr irgendeine Energie zuführen zu müssen

16 Wer wird dabei die dicke Kohle scheffeln? - Logisch und klar: Die Banken per Gebühren, die Banker per Boni

Sehn'se det is ne janz jeschickte Vorausschau: Die Cleveren machen die Politik und unsere Regierung vermarktet sie als eigene Produktion.

Wenn auch viele der anderen Industriebosse den Fortschritt verschliefen (Fax, Walkman) und deshalb jetzt hinterher hecheln: Die Autobosse haben nicht so lange und tief geschlafen; sie sind zwischen drin immer mal wieder aufgewacht.

Trotz allem: Gedenket des weisen Rates:

Wer schläft sündigt nicht.

Man(n) weiß aber auch:

Wer vorher sündigt schläft viel, viel besser. ¹⁷

Sehe nur ich das weltweit(!) falsch? - Scheint so, denn ich habe bis jetzt noch von keiner Aussage gehört oder in einer Schrift gelesen, dass meinen Thesen ernsthaft widersprochen wurde. Urteilen Sie selbst; Sie können sich dabei auf die Naturgesetze $C + CO \rightarrow CO_2$ und auf das **Erste Gesetz zur Erhaltung der Massen** berufen. Ich darf noch darauf hinweisen, dass diese Naturgesetze weder durch Industrie- noch durch Parteitagsbeschlüsse ihrer naturgegebenen Wirksamkeit beraubt wurden.

¹⁷ Aus „Erprobte und bekömmliche Rezepte für daheim und unterwegs“

Ein Tipp als Nachschlag:

Der soll Ihnen Appetit auf mehr Infos machen, wie unter bert-brendel.de (Portal) dann Klick auf Menü, danach dieselrussfilter-feinstaubfilter.eu

**Sollten Sie einen Benziner fahren, dann empfehle ich noch sparomat.eu
Ich versichere Ihnen, dass alles stimmt was Sie dort lesen: Ich bin kein Politiker oder Boss einer Industrie, deshalb muss ich auch nicht lügen.**

Und da drauf auch noch ein Sahnehäubchen!

Zum Feinstaubfilter, mein Einwurf zur Gesundheit

Ein Dieselruß-Feinstaubfilter muss soweit durchgängig bleiben, dass Auspuffgase, in welcher Zusammensetzung auch immer, noch einigermaßen frei passieren können. Selbst mit einer sehr "engmaschigen" Auslegung, egal in welcher Form die erreicht wird, - Doch mit dem Abgas gelangen feinste (Staub-)Partikel ins Freie, von denen viele so klein sind, dass sie schon im Nano-Bereich liegen und damit als gesundheitsschädigend gelten. - Große Staubpartikel werden bereits in der Nase abgeschieden, sie stellen deshalb kein Gesund schädigendes Problem dar.

Gefährlicher sind die Partikel, deren Durchmesser kleiner als $10\mu\text{m}^{18}$ ist, denn die durchdringen die Lungenbläschen, sind „lungengängig“

Eine in den 70er oder 80er Jahren durchgeführte, in der „Deutsche Ärzte Zeitung?“ beschriebene Untersuchung zeigte, dass die "normalen" Partikel aus dem nm^{19} -Bereich in der Lunge nicht allzu problematisch sind. Viel gefährlicher sind stab- oder pfeilförmige Partikel (wie z. B. von Asbest, Steinwolle o. ä.) die nicht in die Lungenbläschen eindringen sondern nur die Hülle durchbrechen und dort stecken bleiben. Diese Partikel waren bei den genannten Untersuchungen immer der Ausgangspunkt von Krebs. - Die normalen Partikel „füllen nur“ Teile der Lunge und verursachen die so genannte Kohlen- oder Steinstaublunge.

¹⁸ Sprich Mikrometer, das ist der millionste Teil eines Meters, also schon ziemlich klein

¹⁹ Sprich Nanometer, das ist der milliardste Teil eines Meters, also noch etwas kleiner

Daraus folgt: Das Gewicht der Partikel schädigt die Gesundheit viel weniger als befürchtet. Die Größe (kleiner als 10µm) dabei primär die stab- oder pfeilförmigen sind weitaus gefährlicher weil die zumeist den Krebs erzeugen.

Bei uns wird allerdings nur das Gewicht ermittelt. Die Größe zu bestimmen wäre viel zu kompliziert und damit auch viel zu teuer. - Wie dem auch sei: Unsere Behörde gibt sich mit dem Wiegen zufrieden und das ergibt, unter diesem Aspekt betrachtet, nicht allzu viel Sinn.

Deshalb fragen Sie sich immer: „Cui bono?“ (Sie wissen ja schon was das heißt)

Die Antwort kennen Sie auch: Es ist meine eingangs und immer wieder gemachte Aussage: Katalysator und Dieselrußfilter belasten die Umwelt, die Gesundheit und die Kosten der Autofahrer. Nur Industrie und Staat, ziehen daraus ihren Vorteil, weil deren Maxime „Pecunia non olet!²⁰ lautet. - Und sie nehmen den Spruch als Freibrief bei jeder Gelegenheit zur Abzocke.

**Fazit: Die einzige Maßnahme um den gesundheitsschädlichen Feinstaub spürbar zu verringern: Auspuff zu schweißen!
Alles andere ist untaugliches Stückwerk.**

Und um das Maß randvoll zu machen, noch eine Fundsache

Der (teilweise) Originaltext stammt aus: FASZINATION STAHL, Heft 13; (Seiten 12, 13)
Als Impressum: „Eine Initiative von ArcelorMittal – Benteler Stahl/Rohr – Buderus Edelstahl – Deutsche Edelstahlwerke – Dillinger Hütte – Georgsmarienhütte – Saarstahl – Salzgitter – ThyssenKrupp - www.stahl-info.de - Thema: Dieselruß- bzw. Feinstaubfilter

Zitat: ... Die kleinsten Partikel gelangen sogar in die Blutbahn und so in den ganzen Körper. „Deshalb ist es ungeheuer wichtig, diese feinsten Partikel einzufangen, auch wenn sich die Öffentlichkeit mehr durch die sichtbaren Rußwolken gestört fühlt ...“ - (...) Partikelfilter aus Stahl ... erfassen besonders die Feinstäube und haben einen großen Vorteil: 1.) Sie filtern immer (weil) sich die Partikel anlagern, (O Wunder!) wenn sie versuchen, die feinen Stahlvliese zu durchdringen. Doch dabei setzen sich die Vliese nicht zu, (noch'n Wunder!) weil (2.) die Rußpartikel schon ab einer Temperatur von 200 Grad Cel -

²⁰ „Geld stinkt nicht“ - soll ein gewisser Vespasian „erfunden“ haben mit Bezug auf Scheiße

sius (Wunder über Wunder; wer soll sich da nicht wundern dürfen?) mit dem im Abgas enthaltenen Stickstoffdioxid (NO₂) reagieren und so kontinuierlich verbrennen. (3.) „Das bedeutet, dass bis zu 90% (die Wunder hören einfach nicht auf!) der für den Menschen hochgefährlichen Feinstäube in harmloses Gas umgewandelt werden.“ . (Halleluja! - Das größte Wunder, welche Wohltat!, hat sich zum Schluss doch noch geoutet!) - **Zitat Ende.**

Das Eingeklammerte entsprang dem tiefsten Innern meiner Seele.

Als ich in der Broschüre bei „Zitat Ende“ ankam, hat mich fast der Schlag getroffen; ehrlich, als alter Mann dürfte man solche Zeilen nicht mehr lesen dürfen. (ein altersbedingtes Sandwich!) - Warum kein Gefahrenhinweis wie auf den Zigaretten-Packungen? Da müsstest doch die Politik endlich auch einmal tätig werden!

Aber die gibt sich nur mit dem Zeugs ab, das für die Umwelt zwar gefertigt wurde, zu ihrer Verbesserung aber völlig untauglich ist. - So, jetzt habe ich mich wieder etwas erholt; des halb back to the roots.

Zu 1: Ob sich die Partikel am Filtervlies anlagern, weiß ich nicht.

Ich weiß aber **zu 2**, dass die Entzündungstemperatur für Ruß über 500 Grad betragen muss und nicht wie behauptet nur 200 Grad. Und im NO₂ (NO_x) ist auch nicht genügend Sauerstoff enthalten, um eine vollständige Rußverbrennung zu sichern. Dazu noch **zu 3:** die 90% sind zu hoch gegriffen. - Und das Gas das letztendlich aus dem Auspuff kommt, **ist wieder oder noch immer CO₂**, allerdings per Industriebeschluss jetzt in **„Harmloses Gas“** einfach und mal so nebenbei umgetauft.

Ein Etikettenschwindel! - Nur kräht hier „zweng der Pickordnung“ kein Hahn danach; bei einem Brat-Hähnchen zum Beispiel, (Wert um 3 Euro) würde ein adäquater Schwindel hart bestraft, läge das tatsächliche Gewicht 60% unter der Gewichtsangabe.

Es könnte aber auch, per vorausseilendem Gehorsam, eine Gas-Eigenkonvertierung gewesen sein. Oder Interessenten und direkt oder indirekt Beteiligte bzw. Begünstigte haben ein Heer von Gesundheitsbetern vieler Religionen und mit direkter Verbindung zu allen Göttern ein fliegen lassen, mit üppigem Salär angestellt um eine Landung des Wunders im Filter zu erzwingen. Ein Pro-Filter-Hijacking so zu sagen. - Ob oder ob nicht – egal: Die schwarzen Kassen der Industriebosse müssen ja auch mal wieder abgespeckt werden; Platz machen für den Neuzufluss.

Fazit: Sofern früher geltende Naturgesetz durch Beschlüsse von Parteitag und/oder Industrie noch nicht ihrer Gültigkeit beraubt wurden, sagt die Formel $C + O_2 \rightarrow CO_2$ und „Das erste Grundgesetz zur Erhaltung der Massen“ ganz deutlich einem jeden der sich einigermaßen in der Chemie auskennt: Das bis jetzt Unternommene, ob bleifreies Benzin, Katalysator oder Rußfilter war jeweils ein „Schuss in den Ofen“. - Damit wurden der Umwelt und dem Autofahrer die Arschkarte, der „Uhl“ zugeteilt. Industrie und Staat haben sich jeweils die höchste Karte, eine „Nachtigall“ unter den Nagel gerissen.

Wie ersichtlich stimmt noch immer der alte, weise Spruch: **Dem ehn sin Uhl is dem an - nern sin Nachtigall.** - Wobei wir wieder einmal erkennen dürfen: **Die Bosse der Industrie und deren Helfer in Amt und Würden wissen immer genau wer die Karten wie mischte.**

Die Oberen von Industrie, Staat und Politik müssen doch annehmen, dass alle Autofahrer zur Schar der P.I.S.A.-Examinanden gehören.

Und jetzt noch in Abschrift ein Briefchen, damit Sie sehen, wen ich schon alles mit meiner Weisheit beglückte

Ing. Bert Brendel - Technograph - D -66424 Homburg

Bundeskanzlerin Angela Merkel
Willy-Brandt-Straße 1

10557 Berlin

29.12.2007

Sehr verehrte Frau Bundeskanzlerin,
sehr geehrte Frau Dr. Merkel,

wen ich von Ihnen direkt ansprechen soll; ich weiß es nicht - die Auswahl überlasse ich deshalb Ihrem Umfeld. - Es geht um die Zwangseinführung des Dieselruß- oder Feinstaubfilters, wie das Bauteil auch genannt wird.

Mit großem Interesse aber auch mit noch größerer Befürchtung verfolge ich die weltweiten Debatten zu den Vorschlägen bzw. Maßnahmen zur Verbesserung und zum Schutz unserer Umwelt. Gerade dabei finde ich, der Filter bewirkt das Gegenteil indem er die Umwelt zusätzlich belastet. - Ich bin kein Chemie-Sachverständiger, kann mich aber noch gut daran erinnern was ich vor ~65 Jahren über die Grundlagen der Chemie pauken musste.

Die Verbindung mit dem Gedächtnis ist geglückt; das Ergebnis meiner Überlegungen habe ich in den nachfolgenden Anlagen deutlich (manchmal etwas kess, seltener flapsig) beschrieben.

Sollte das Thema so ernst genommen werden wie es immer dargestellt wird, dann sollte/müsste auch meine Darstellungen beurteilt werden. - Wie das Urteil (neutraler, nicht Partei- oder Industrie-gebundener Fachleute) auch ausfallen mag; ich wäre für die Begründung des Ergebnisses, mit Quellenangabe, sehr dankbar.

Mit freundlichen Grüßen aus dem schönen Saarland usw.

(Leider keine Reaktion) ²¹

21 Im ganzen Haus scheint es keinen Volontär, Lehrling oder Parteiflüchtling zu geben, der zu einer lakonischen Beantwortung fähig gewesen wäre. - Und da redet das Volk immer von aufgeblähtem Beamtenapparat

Kontakt / Impressum

Ing. Bert Brendel, Paracelsusstraße 13; D-66424 Homburg/Saar
Telefon in BRD: (+49) 06841/ 4794 - Handy: (06841) 0163 909 3454
E-Mail: <be.be.ha@web.de> - <ul-pilot@web.de>
Fax: 0321 222 1930 – nur mit T-com-Festnetz via Internet

Hinweis:

Zwischen April und Juni 2010 werden wir umziehen.
In den ersten 6 - 8 Wochen werde ich deshalb nur
per Fax oder e-Mail erreichbar sein

Herzlich Willkommen bei Kurzinfo

Spar-O-Mat (System Brendel)

Die Start-Stopp-Automatik ermöglicht sowohl eine deutliche Reduzierung der Umweltbelastung als auch eine spürbare Verringerung von Benzinverbrauch und Fahrkosten.

Schon vor rund 30 Jahren testeten die Autowerke Volvo, Fiat, Peugeot, VW * und Ford meinen Spar-O-Mat. Die Einsparraten betragen **18,5 bis 22 Prozent.**

Laut Werbung von Bosch, Mercedes, AUDI, und auch BMW bringen die heutigen Stopp-Start-Automaten gerade **einmal 8 Prozent**

*mit Fremdfabrikat

Der Spar-O-Mat von Konex Das (Oster-)Ei des Columbus!

Die nachstehenden Infos habe ich vor **Ostern 1982 und 1983**
in verschiedenen Zeitschriften veröffentlicht.

Spar-O-Mat

(System Brendel)

Die Start-Stop-Automatik für den klugen
Autofahrer. - Mögliche Benzineinsparung
bis über 25 % (nach DIN Stadtzyklus)

K o n e x

Patent-Nr.: 2401266

Apparatebau

Teil-Nr.: 101-5

6650 Homburg

KBA: 90088

Gehäuseabmessung: 60 x 40 x 30 mm

**Anschluss Bordnetz: 6 Kabel 200mm, 6fach-Stecker.
Einfacher (Selbst-)Einbau in etwa 2 Stunden in
Benzin-Pkw²² mit Schaltgetriebe oder Automatik.**

VOLVO-Preis (Original-Zubehör): DM 191,19

10 Jahre Garantie d. h. „unkaputtbar“

Made in Germany

Die einfachste Betätigung: Ein Fingertip-Taster in Fingerreichweite vom Schalthebelknäuf

Entlastung der Umwelt

**Die gesamte Abgasmenge, mit allen Schadstoffen, wird um zirka 25% verringert,
somit Energieeinsparung, Umweltschutz und gleichzeitig verringerte Kosten für
Staat und Fahrer.**

²² Bei Diesel, Einbau durch Fachmann empfohlen

Prüfungen, Beurteilungen und Zulassungen

Kraftfahrt-Bundesamt: „Allgemeine Betriebserlaubnis“

ADAC-Motorwelt: „Start-Stop-System sehr gut“

Stiftung Warentest: „gut“

stern: 17,5 – 20 % je nach Fahrstrecke und Tageszeit

AWMM: Erfinderpreis 1983

IENA '82: Silbermedaille

DM-Test: „empfehlenswert“

FIAT-Werke bei Vergleichstest: „Dem Spar-O-Mat ist der Vorzug zu geben“

FORD-Werke Köln: „Benzineinsparung 18,5 Prozent“ - (Wert bei Prüfstandslauf)

VOLVO-Werke: „Benzineinsparung ~20 Prozent“

Peugeot-D: „Benzineinsparung je nach Fahrstrecke und Tageszeit ~20 - 25%t“

VW-Werke: ~20% (mit Fremdfabrikat; Einbau später wg. Mängel eingestellt)

Der Spar-O-Mat war gelistet bei VOLVO (ET-Nr.:11000031) als Original-Zubehör und auch bei Peugeot-Talbot (ET-Nr.: 0024.30)

Fahrer berichteten von 20 bis 30% im Jahr. - Ein Renault-R20-Fahrer aus München: „Wenn ich an der Ampel oder im Stau schon den Motor abstelle nur um einige cm³ Sprit zu sparen, vermeide ich aus dem gleichen Grund Kavalleriestarts und unsinnige Rennen und befolge die Tips wie in Kat + Co empfohlen. - Diese Umstellung brachte mir im letzten Jahr eine Benzineinsparung von 36 Prozent.“

Mein eigener Durchschnitt: nur 20% (mit RO 80) danach, mit Opel-Commodore-Automatik oft über 25% - auch nicht allzu viel. Hatte allerdings relativ wenig Stadtverkehr und ein Stau gehörte noch nicht zum normalen Autofahrer-Alltag.

Merksatz: Bleifreies Benzin und Katalysator sind keine Hilfen für die Umwelt. Mit Spar-O-Mat lassen sich Verbrauch und Abgasvolumen um 25%, die Schadstoffe CO, HC, NOx um 15% und **CO2 zeitweise bis über 60 Prozent reduzieren.**

Bedenke: Wer mit Spar-O-Mat fährt, betreibt aktiven und intelligenten Umweltschutz. - Die Pkw-Betriebskosten verringern sich und, was das wichtigste ist: Er ist bis jetzt die erste, preiswerteste und wirksamste Umweltschutz-Sofortmaßnahme

Einer von vielen – Brief gekürzt und gestaucht

Ford-Werke Aktiengesellschaft Köln
Produkt-Entwicklung

Telefon

Unsere Zeichen

Köln, den 16.2.1981

(0221)719- 7845

MC/PEZ-10

Betreff SPAROMAT

Sehr geehrter Herr Brendel!

Ihre Entwicklung "Sparomat" wurde von uns in Testwagen erprobt. Bei häufigem Ampel halt im Stadtbetrieb konnte eine Kraftstoffersparnis erreicht werden. Im ECE-15 Zyklus **(auf Prüfstand!)** wurden 18.5% Einsparung gemessen. - **(Dazu muss man wissen, dass dieser Zyklus damals schon sehr „verdünnt“ den Stadtverkehr simulierte; vom heutigen Verkehr ganz zu schweigen!)** - Leider müssen wir Ihnen mitteilen, daß sich unser Haus für ein alternatives System entschieden hat. - **(Das scheint nicht zu stimmen, denn meine Anfrage vom Oktober 2007 ergab, dass bis dato noch keine SSA lieferbar ist)**

Mit freundlichen Grüßen - FORD-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

G. Dödlbacher - Advanced Vehicle Engineering

(nn) eigene Anmerkungen

Vorankündigungen für Start/Stop-Systeme:

Auto Strassenverkehr -Heft 9 – 2. April 2008 – Texte

Seite 16: „Der Benziner (MB A 170 Blue Efficiency) hat zusätzlich eine Start-Stop-Automatik.“

Seite 16, unten: „... aber im Herbst kommen B 150 und B 170 mit Start-Stop Automatik. ...“

Bosch, ganze Seite – Vier-Farben-Reklame in versch. Magazinen

„Kraftstoff sparen, CO2 reduzieren?“

JA

Mit dem Start/Stop-System von Bosch

Beitext: „Innovation von Bosch: Das Start/Stop-System reduziert Verbrauch und CO2-Ausstoß um bis zu 8% bei Stop-and-go in der City. Das System schaltet den Fahrzeugmotor bei Stillstand ab und startet ihn automatisch wieder, wenn es weitergehen soll. Das ist komfortabel, rechnet sich und schont zudem die Umwelt. www.bosch.de/ja“

Die Kombination der Wörter „Innovation von Bosch“ machte die Sache für mich etwas heikel - und veranlasste mich nachstehenden Brief an Firma Bosch zu schreiben.

Ing. Bert Brendel - Technograph – 66424 Homburg

**Robert Bosch Stiftung GmbH
06 28
70005 Stuttgart**

Postfach 10

To whom it may concern

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachstehenden Brief hatte ich an Herrn Robert Bosch gerichtet. - Zwischenzeitlich stellte ich fest, dass Herr Bosch schon vor einigen Jahrzehnten verstorben ist.

Da ich Sie als Nachfolger ansehe, trage ich Ihnen meinen Deal vor, den ich als Brief ebenfalls in der Anlage beifüge.

Mit freundlichen Grüßen.

00000

Ing. Bert Brendel - Technograph - 66424 Homburg

Mit Verlaub ...

sehr geehrter Herr Robert Bosch,²³

**... wage ich einmal Ihnen einen
klitzekleinen Deal vorzuschlagen:**

23 1942 leider verstorben

Würden Sie das Wort „Innovation“²⁴ mir zugestehen, würde ich Ihnen und Honold das gleiche Wort als den Erfindern der 1902 gemachten Hochspannungs-Magnetzündung zugestehen. - Gleiches gilt auch für die 25 Jahre später von Ihnen erfundene Einspritzpumpe.

Frage: Deal or no Deal?²⁵

Bedenken Sie bitte: Auf die von Ihnen mit „Innovation von Bosch“ bezeichnete Sache bekam ich schon vor über 30 Jahren ein Patent.

Mit meinem „Spar-O-Mat“ und meinen Tipps betrogen die Einsparraten 20 – 25%, die noch heute als Mindestwerte angesetzt werden können. Das Wieso, Weshalb und Warum steht auf einer anderen Webseite.

Mit freundlichen Grüßen aus dem schönen Saarland

verbleibe ich Ihr

Bert Brendel

(Bis heute noch keine Reaktion)

24 Für seine Bedeutung s. Der große Duden oder Bunting

25 Eine TV-Anleihe

Ein Absacker - zufällig noch gefunden - Einsparrate 24,7%

**Eine Abschrift aus der „Rheinpfalz“ 29.07.1977:
Beachtliche Benzineinsparung im Stadtbereich**

Ein Abstellen des Motors bei verk ehrsbedingten Standzeiten reduziert den Benzinverbrauch und die schädlichen Abgase. Mit Spar-O-Mat läßt sich ein Motor abstellen und wieder starten ohne die Hand vom Lenkrad nehmen zu müssen. - Durch das Antippen eines Tasters wird ein laufender Motor abgestellt. Ein neues Antippen startet ihn wieder. - Laut Aussagen von Bosch und Magneti Marelli an Firma Fiat ²⁶ würde das weder elektrische noch mechanische Teile überlasten.

Herr Heinz Künstler. Musiker
beim Südwestfunk Kaiserslautern,
berichtet über seine Erfahrung: "Ich fahre
mit meinem 85-PS-VW-Passat-TS täglich zwischen
Wohnung und Arbeitsplatz rund 10 km im Stadtbereich. Vor
6 Monaten wurde ein SPAR-O-MAT eingebaut. Seither beträgt mein
Benzinverbrauch 8.8 Liter pro 100 km. Früher brauchte mein Pkw 11,7 Liter
pro 100 km. - Aufgrund meiner Erfahrungen kann ich jedem Pkw-Fahrer empfehlen:
Mach mit - spar-Sprit: - Fahr mit Spar-O-Mat! ²⁷

²⁶ Kopie von Originalbericht liegt vor

²⁷ Diesen Spruch verwende ich heute auch. – So wichtig wie damals das Sparen war; **heute ist die so erzielbare Umwelt-Entlastung viel wichtiger!**

Konklusion

Einwurf: Der Spar-O-Mat verändert nicht allein das physische Fahrverhalten; auch viele angeeignete psychische Verhaltensweisen im Verkehr ändert sich, weil das Erfolgserlebnis weniger Sprit verbraucht zu haben, sich bei jedem Tankvorgang einstellt. Heute werden zumeist nur die „Dickschiffe“ der Autoflotte mit Stopp-Start-Automatik ausgerüstet und damit bis zu 8 % Einsparungen erwartet. (Laut BOSCH Reklame) Dieser Wert ist logisch: Wer €100.000 und mehr für ein Auto ausgibt, kann zumindest die Unterhaltskosten von der Steuer absetzen; wen scheren da schon einige Kubikzentimeter Kraftstoff. Trotz allem: Auch Kleinwagen wagen bereits den Einstieg in Stop + Go, wie der Fahrstil zwischenzeitlich auch genannt wird. Aus dieser Sicht heraus betrachtet, habe ich tatsächlich ein gerüttelt Maß an Gutem für die Umwelt getan: Ich war Initiator vom Start + Stopp-Fahrturnus. Allein vs. Mächtige!

Das alles macht ein kleiner,
elektronischer Automat, in den
70er Jahren von mir entwickelt, ein
Patent beantragt das ich später bekam.
Mit Anwalt gegen Patentanfechter gekämpft,
nach über 2 Jahren den Prozess gewonnen dafür
eine ganze Menge Geld verloren. - Fiasco bei Schiller;
Fiasco bei Ing. Bert Brendel, GV von Konex Apparatebau.

Ich hatte den Geist das alles zu erschaffen,
Doch es zu halten, dazu fehlte mir die Kraft. ²⁸

Ein Werbeslogan von AUDI:

Effizienz ist keine Frage einer einzigen Technologie
Sondern das Ergebnis vieler intelligenter Lösungen.

Stimmt! - Aber:

Eine intelligente Technologie zu finden, setzt
Umfangreiches Denken und Suchen voraus.
Ein Glück, wenn es als echte Innovation mit
einem Patent geschützt wird; ein Pech, wenn
sich niemand dafür interessiert. So bleibt der
einzige Trost: Genugtuung bei Umsetzung
durch Fremdanbieter, und sei das nur per
Leichenfledderei ²⁹ ermöglicht worden.

²⁸ In diesem Fall das notwendige Geld – siehe „Kat + Co; Es stinkt zum Himmel“

²⁹ In Sachen Technik bei uns kein Strafbestand

Ing. Bert Brendel ...

Technograph

Kopenhagen? - Eine sinnlose Belastung der Umwelt!

**Anbei mein Tipp an die Ministerien „Umwelt + Verkehr“
für eine deutlich spürbaren Entlastung der Umwelt.**

22. Dezember 2009

Sehr verehrte Frau Ministerin;
sehr geehrter Herr Minister,

es liegt in Ihrer Hand die durch Kopenhagen verursachte Zu-
satzbelastung der Umwelt durch CO₂³⁰ etwas zu verringern.

Es ist Ihnen sicher entgangen, dass wir Autofahrer schon seit
vielen Jahren sinn- und nutzlose, dafür recht teure Bauteile in
unseren Autos spazieren fahren müssen³¹.

**Es sind die Bauteile Katalysator bei den „Benzinern“
und der Feinstaubfilter bei den Diesel-Pkw.**

Meine Aussagen stehen zwar im Widerspruch zu denen der
Industrie, haben aber den Vorteil, dass sie zutreffend und
stimmig sind. - Sie zweifeln? Verständlich; Sie haben aber die
Möglichkeit meine Aussagen überprüfen zu lassen. Dazu
noch den Tipp: Fragen Sie eine Chemiefachkraft die nicht
oder nicht mehr in Diensten der Industrie, des Staates oder
einer der Länder steht.

³⁰ Der Auftrieb in Kopenhagen hat mehr CO₂ verursacht als alle Pkw der BRD
in einem Jahr. - Ergebnis: negativ

³¹ Lt. StVZO

D-66424 Homburg*)
Paracelsusstraße 13
Tel.: (+49) 06841 / 4794

... schreibt über Umweltbelastung,
über das Tun und Lassen der
Politik(er/innen), über die
Fliegerei, die Technik,
Justiz, Kunst und
noch anderen
Unsinn.

Und das
manchmal
ironisch, oft
satirisch, selten
populistisch und
noch seltener zynisch.
Doch niemals vorsätzlich
auf beleidigende Art und Weise

FAX: 0321 2222 1930 nur T-
com-Festnetz via web.de

Internet

www.dieselruss-feinstaubfilter.eu
www.ultraleicht-fly.de
www.bert-brendel.de (Portal)
www.sparomat.eu
www.iron-sat.de
www.iro-sat.eu
www.iro-sat.de
www.ul-vol.de
www.ul-fly.de

be.be.ha@web.de
ul-pilot@web.de

Und noch'n Tipp: Verlangen Sie als Antwort vorab ein klares JA oder NEIN; bzw. RICHTIG oder FALSCH. - Das erspart Ihnen eine ermüdende Suada.

Verlangen Sie nachträglich einen schriftlichen Kommentar, dann geben Sie dafür max. 2 Seiten DIN A4 vor.

Sofern Sie meinen Tipp befolgen, wäre ich Ihnen für die Überlassung der Expertise mit Quellenangabe sehr dankbar. - Ich würde es als Bakschisch für den Tippgeber sehen.

In der Anlage noch mein Kurzinfo über die beiden Bauteile.

-----0000000000-----

Die Kurzbeschreibung informiert Sie über den Katalysator und den Dieselpartikelfilter.

**Der Katalysator, heute noch vorgeschrieben,
formt die Auspuff-Stickoxide
(NOx) um in CO₂.³²**

**Der Rußfilter sammelt den Ruß, „oxidiert“
(= verbrennt) ihn und macht
daraus reines CO₂.³³**

**Beide Bauteile verrichten ihre Arbeit ganz gut;
und dafür verbrauchen wir rund
20% mehr Kraftstoff.³⁴**

Noch kürzer:

**Höherer Spritverbrauch zur erhöhten
Produktion von CO₂, dem welt-
weit wütenden Klimakiller.³⁵**

32 In Sprudel oder Champagner gebunden, ungefährlich und prickelnd; in den Meeren/Seen tödlich für Fische!

33 Die Initiatoren haben den Chemieunterricht verschlafen; bei der Gewinnberechnung waren sie hellwach!

34 Unsinnige Belastung der Umwelt und sinnlose Kosten für Staat, Städte, Gemeinden und Autofahrer.

35 Im Blickpunkt: Ein Frevel! - Im Blickwinkel: Cui bono? - (Frei übersetzt: Wer macht damit die dicke Kohle?)

Das vergangene Schlechte ist das Gute von heute ³⁶

Liebe Leserin, lieber Leser,

stehst Du bei rot an der Ampel, dann bedenke:
Keiner wollte den Spar-O-Mat auf dem
Markt sehen, weil pecunia non olet. ³⁷

Reflexionen 2008

“At once upon a time ...” so beginnen die Märchen in England. - Ich nehme als Beginn: “Und es begab sich zu einer Zeit ... (eine christl. Anleihe) ... da war es in Deutschland an Sonntagen verboten, mit dem Auto zu fahren: “zweng dem” Mangel an Kraftstoff.

Irgend welche Scheiche (oder muss es Scheichs heißen?) egal! Also irgend welche Typen, auf bequem gepolsterten Sesseln über Erdöl-Vorkommen thronend, hat es gefallen mit den Rohöl-Absperrventilen einige neckische Spielchen zu treiben. Das machte unseren Regierungsapparat sehr nervös und der reagierte mit einem Fahrverbot an Sonntagen. - Zeitgleich stellte ich folgende Überlegung an:

1. Ein stehender Motor verbraucht keinen Kraftstoff.
2. Beim täglichen Fahrbetrieb fallen viele verkehrsbedingten Standzeiten an
3. Bei all diesen Standzeiten läuft der Motor im Leerlauf weiter.

³⁶ Gilt auch beim Austausch von „Machern“ beim Staat und der Industrie – bis zum nächsten Wechsel.

³⁷ „Geld stinkt nicht“, soll ein gewisser Vespasian „erfunden“ haben - mit Bezug auf Scheiße

Umkehrschluss: Wird der Motor abgestellt, wird kein Benzin verbraucht!

Viele Fahrer habe ich befragt, warum sie bei solchen, mehr oder weniger langen Standzeiten den Motor nicht abstellen. Sie empfanden dies als viel zu umständlich und Zeit raubend und würde dadurch den fließenden Verkehr stören.

Erkenntnis: Stopp und Wiederstart vereinfachen, möglichst automatisieren!

Damit begann ein Prozess der dem in “ Chip-Chip-Hurra! - Die schwere Geburt einer Erfindung” beschriebenen, sehr ähnelt (s. Buch Kat & Co. - Es stinkt zum Himmel). - Ich muss deshalb vieles nicht wiederholen.

In Kurzfassung: Die Entwicklung war langwierig und teuer, Die notwendigen Änderungen und die TÜV-Begutachtung um die unbedingt notwendige “Allgemeine Betriebserlaubnis” vom Kraftfahrt-Bundesamt zu bekommen, nicht minder. Am teuersten waren die Werbe-Schaltungen und ein Patentprozess, den ich zur Abwehr der Patentanfechtung durch Hella Lippstadt, einem bekannten Kfz-Zulieferer führen musste; ich wollte meine Entwicklungsarbeiten über viele Jahre, meine Mühen und viele finanzielle Opfer retten.

Die Vorteile des Motor-Abschaltens, dessen bequemes Handling per Spar-O-Mat und die damit erzielbaren Sprit-Einsparungen, wurden nach und nach bekannt und praktiziert. Das hat sich auch bei VW herum gesprochen. Die legten darauf hin eine “Eco”?-Serie auf, die ebenfalls mit einer Start-Stopp-Einrichtung ausgerüstet war.

Allerdings entpuppte sich diese Ausführung als ein Danaergeschenk (vielleicht war das auch als Fünfte Kolonne vorgesehen!): Zu unpraktisch, weil die

zur Betätigung notwendigen zwei! Schalter auf Kupplung und Gaspedal auf -
 gesetzt waren und so die Fahrer störten. Dazu kamen viele Einstell- und Re -
 paraturarbeiten die ebenso zu vielen Werkstatt besuchen führten. Die Leute
 die diesen Typ kauften, ließen die Stopp-Start-Dinger umgehend ausbauen.

Über dieses Dilemma haben, wenn auch nur kurz, etwas versteckt und leicht
 verschämt, die verschiedensten Medien berichtet. Ergebnis: Start-Stopp-Ein -
 richtungen kamen allgemein so in Verruf, dass der Verkauf des Spar-O-Mat
 stark zurück ging.

Zum Vergleich: Für die Betätigung des Spar-O-Mat gab es nur einen einzigen
 Taster, der, in Fingertipp-Ausführung und in Fingerreichweite vom Lenkrad
 angebracht wurde. Eine andere Ausführung konnte am Schalthebel befestigt
 werden.

Dabei genügte jeweils ein Tippen des Tasters, mehr nicht! Ein laufender Mo -
 tor blieb stehen, ein stehender wurde gestartet. - Außerdem hatte der Spar-
 O-Mat, noch einen weiteren Vorteil: Er war "unkaputtbar"!

Kurze Zeit danach war wieder genug Sprit vorhanden, wenn auch etwas teu -
 rer als zuvor. Trotzdem wurden alle Spar- und Umweltschutz-Gedanken auf
 Eis gelegt; das Geld reichte für das Fahren mit dem Auto noch immer und
 Umweltschutz wurde so nebenbei praktiziert, wenn auch zumeist nur von an -
 deren.

Um werbemäßig gegen das miese Image anzugehen fehlte mir das Geld oder
 der Eintrag einer entsprechenden Persönlichkeit in meiner Lohnliste. (s. frü -
 here oder zeitnahe Begebenheiten)

Ich machte mich auf eine Betteltour. Dabei überzeugten meine schriftlichen Referenzen von der Auto-Industrie und den Privatfahrern alle Gremien, Ämter und all die Stellen in verschiedenen Bundesländern und der Bundeshauptstadt, die dort jeweils installiert und - entsprechend honoriert - gut besetzt waren.

Diese Stellen sollten, so wurde mir gesagt, in besonderen Härtefällen geeignete Hilfen suchen und vermitteln. - Alle Verhandlungspartner überprüften die Unterlagen sehr, sehr sorgfältig und lang. Danach versprachen alle geeignete Hilfe zu suchen und verabschiedeten mich mit dem Satz: „Sie hören von uns.“

Ich lauschte, lauschte und lausche noch immer um die ausstehende Antwort ja nicht zu überhören. - Das Ende der Geschichte, ähnlich wie bei den Märchen: „Und wenn sie nicht gestorben sind, so leben sie noch heute, glücklich und zufrieden.“

Wie bereits beschrieben hatte ich eine Produktionsstätte aufgebaut und kleine Serien für Volvo, Peugeot und die Endverbraucher gefertigt. Für größere Stückzahlen standen Maschinen und Geräte parat und viele Frauen hätten jede Menge Arbeit finden können - sogar halbtags.

Gerade Halbtagsarbeit für Frauen forderten damals alle Politiker in all ihren Reden und mit allem Nachdruck. Deshalb sagte mir die damalige Saar-SPD besonders schnelle Hilfe und Unterstützung für den Produktionsanlauf und für Arbeitsplätze zu - „... wenn wir erst einmal die Wahl gewonnen haben“.

Nach der Wahl durfte, welch ein Glück für mich, auch die Saar-SPD auf die in

jeder Hinsicht gut ausgestatteten Regierungssitze Platz nehmen.

„Doch mit den jetzt geschickten Mächt'gen, ist kein ewiger Bund zu flächt' -
gen!“ - (sehr frei nach Schiller und Duden), denn zeitgleich mit der Partei-Ab -
löse lösten sich auch alle Hilfeversprechen von den Gehirnwindungen der
SPD-Granden ab und, ohne irgendwelche Rückstände zu hinterlassen, gleich
vollständig auf. - Die selbe Malaise auch bei der FDP, die mir ebenfalls u. o.
Umständen Hilfe anbot.

Mein Pech: Die kleinen Serien konnten die laufenden Kosten nicht decken;
ich musste die Leute entlassen und den Betrieb schließen.

Mir wurde damals sehr brutal und schmerzhaft klar gemacht, dass ein Hilfe -
versprechen nicht auch Hilfeleistung bedeutet. Und so galt und gilt auch noch
heute die alte Bauernregel:

Der Teufel schießt immer auf den größten Misthaufen!

Diese Regel kann nur verstehen, wer sich mit Landwirtschaft näher befasst
und deshalb auch weiß, dass der größte Bauer im Dorf das meiste Viehzeug
im Stall, Scheuer und Buchten hat und damit, ganz logisch, auch Eigner des
größten Misthaufens ist.

Erinnern Sie sich einmal an frühere staatliche Hilfeleistungen, an den damit
verbundenen Werberummel und das Jubelgehabe, Sie erkennen sofort die
Duplizität der Dinge: Auch da lag ein großer Haufen Mist, allerdings unsicht -
bar, weil ihn der Chef-Strategie politisch geschickt und sprachlich überzeu -
gend gut verdeckte. Ein dubioser Ruch blieb trotzdem.

Noch einmal der ganz deutliche Hinweis, damit später keine(r) mehr behaupten kann, er/sie hätte davon nichts gewusst:

Die bis jetzt wirksamste und preiswerte(ste) Umweltschutz-Maßnahme wäre eine Stopp-Start-Automatik für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Ottomotor per StVZO vorzuschreiben und deren Gebrauch, mit gewissen Ausnahmen, per StVO.

Keine Panik, keinen Neid: Persönlich könnte ich davon keinen Vorteil mehr ziehen, denn das Patent ist abgelaufen, somit ein serienmäßiger Nachbau für jedermann möglich.

Zumindest jetzt müsste zum Wohle unserer siechen Umwelt eine Start-Stopp-Einrichtung generell vorgeschrieben werden. Die von mir seit Jahrzehnten angepeilten Ergebnisse, wie die Verringerung der Umweltbelastung, verbunden mit einer beachtenswerten Benzineinsparung wären erreicht; meine viele Jahre andauernden Arbeiten, Mühen und alle finanziellen Opfer wären nicht ganz umsonst gewesen: Jetzt zwar noch hilfreich für die Umwelt, für mich leider nicht mehr.

Mir bleibt der Trost Protagonist für die Einführung von Start-Stopp-Systemen gewesen zu sein. - Das kann ich jedenfalls mit Fug und Recht behaupten.

Der momentane Zustand der Umwelt beweist, dass diese Änderungen in der StVZO u. a. schon vor 30 Jahren hätten gemacht werden müssen. Aber diejenigen, die damals dazu die Möglichkeit hatten, wollten meine Daten, Eingaben und Vorschläge einfach nicht begreifen. Wahrscheinlich fürchteten sie etwas von ihrem Ansehen zu verlieren, wenn sie die Spur eines „Namenlo

sen“ aufnehmen und ihr folgen. Die von diesen Leuten jeweils vorgebrachten Einwände und Entgegnungen waren durchweg unlogisch und spinnert bis kin -
disch; zumeist auch noch von keiner Sachkenntnis getrübt.

Alle sahen das Heil beim Katalysator, denn mit dem wurde ihnen von „berufener Seite“ der Mund so wässerig gemacht, dass sie zuschnappten, zuschnappen mussten.

Logisch: Der Kat bot die viel besseren Eingangs- und Folgegeschäfte. Über -
legen Sie einmal: Ein Spar-O-Mat kann man pro Pkw nur einmal verkaufen, weil er „unkaputtbar“. - Bei einem VP von ~125 DM ist der Gewinn ganz gut und liegt damit im üblichen Rahmen.

Anders beim Katalysator: Dessen VP einschließlich Einbau kam auf 1.000,- bis 2.000 DM - Dazu noch das ganze technische und organisatorische Um -
feld für die Fertigung, Transport, Verkauf usw. - Ein ganzer Rattenschwanz von Menschen und Maschinen musste in Bewegung gesetzt und von den Au -
tofahrern bzw. Käufern bezahlt werden. Einerseits! - Andererseits die vielen zusätzlichen verdienten Märker aus dem voll erblühten zusätzlichen Ge -
schäft, die in die Kassen von der Industrie, dem Handwerk und, last not least, dem Staat flossen und noch immer fließen.

Und dann auch noch die Folgegeschäfte, denn ein Kat ist „kaputtbar“; er stirbt entweder an innerer Verstopfung, Überhitzung oder wegen Altersschwä -
che. Das alles vergrößert noch einmal den gesamten Geldfluss in die ver -
schiedenen Kanäle.

Die notwendigen Maßnahmen und Aufwendungen für einen Spar-O-Mat ver -

halten sich in Relation zu einem Kat wie eine mickerige **EINS zu EINER MIL - LION**. - Mindestens!

Ein so hoher Misthaufen bleibt natürlich frei von jeder Teufelsscheiße; die Teufelssippe kann zwar viel aber so hoch kann von denen doch keiner klettern. **Money makes ...** - Sie wissen's ja schon.

Schlussbemerkung zu Spar-O-Mat: Ich weiß wovon ich rede und worüber ich schreibe. Ich war und bin von keiner Firma und keiner Partei abhängig: Ein freier Mann mit freier Schreibe – und entsprechenden Fachkenntnissen!

Nebenbei: Dass der Katalysator die Umwelt belastet, behaupte ich seit mehr als 30 Jahren. In der Zwischenzeit machte ich alle die etwas zu sagen haben darauf aufmerksam. - Ohne Reaktion, ohne jedes Echo, von keiner Seite. Noch nicht einmal von denen, die das Wort Umweltschutz auf Schild und Rock führen.

Beweise dieser und folgender Behauptungen finden Sie demnächst noch ausführlicher bei <www.bert-brendel.de>

(Dez. 2007)