

15 Jahre Forschungsdefizit



**Vor mehr als 15 Jahren wurden mit Additiven
an Prüfständen positive Ergebnisse erzielt**

**Schlagartig war mit den erfreulichen Messungen Schluss
und die Forschungen verliefen sich im Sande**



Dieser Broschüre zeigt deutlich, dass bereits damals positiven Messungen bei Abgas, Verbrauch und Schallminderung erzielt wurden.

Leider haben wir keine Genehmigung zum Abdruck von Inhalten aus diesem Heft bekommen, daher finden sie hier nur Zitate.

Abschrift: Seite 8, Vorletzter Absatz.

„Eigene Untersuchungen in modernen Pkw mit niedrigem Emissionsniveau haben mit derartigen Kraftstoffen eine deutliche Verminderung der Partikelemissionen bei 20 °C und auch bei 7 °C gezeigt (Bild 8).“

Die weiteren Grafiken und Bilder zeigen erstaunliche Emissionsreduzierungen. Das führt dazu, dass die positive Rolle von Additiven die europäische Motorenindustrie veranlasst hat, deren Verwendung zu befürworten. Dies ist auch in der europäischen Kraftstoffnorm EN 590 dokumentiert.

Es folgt dann die entscheidende Aussage: *„Die Ergebnisse stehen allerdings im Widerspruch zu gemeinsamen Untersuchungen der Europäischen Automobil- und Mineralölindustrie (Auto-Öl/EPEFE-Programm). In diesem Programm wurde mit Kraftstoffen mit angehobener Cetanzahl keine Verminderung der Partikelemissionen festgestellt.“* Daraufhin haben ARAL, BASF und AFTON nach eigenen Aussagen die Forschungen mit Additiven in Richtung „Spritsparen“ eingestellt.

Aufbauend auf die Erkenntnisse dieses Heftes, die auf der wissenschaftlichen Grundlage des Van-der-Waals-Effekts basieren, hat Luretec in Zusammenarbeit mit Afton Chemical, New York, ein auf Leistungssteigerung und Emissionsminderung fixiertes Additivpaket entwickelt.