

Sudetendeutscher Tüftler aus dem Böhmerwald

Aufs Energiesparen spezialisiert

Der sudetendeutsche Erfinder Gustav Stifter, ein Nachfahre des Böhmerwalddichters, entwickelt Verfahren zur Verbesserung von Kraftstoffen und damit zur Einsparung von Ressourcen und zur Verringerung des Ausstoßes von Kohlendioxid – dem berüchtigten Klimakiller CO₂. In puncto Energiesparen hat sich Stifter inzwischen einen Namen gemacht. Ihm kommt es nicht auf die Form der Energie an. Erkennt er eine Möglichkeit, kniet er sich „voll hin“.

Gustav Stifter, der in Peiting (Kreis Weilheim-Schongau/Oberbayern) gestrandet ist, stammt aus Stuben im Kreis Krummau, das zur Pfarrgemeinde Oberplan gehört. „Ich bin ein Ur-Ur-Ur-, ich glaube nochmals Urgroßneffe von Adalbert Stifter“, sagt er von sich. „Habe von unserem Ort eine Bildchronik ‚Stuben, das verschwundene Dorf im Herzen des Böhmerwaldes‘ geschrieben und bringe gerade die von meinem Ur-Ur-Ur-Urgroßonkel Franz Stifter vor 200 Jahren begonnene Ortschronik ‚Stuben – Ursprung des Grafits‘ bis 1946 vervollständigt heraus. Die ursprüngliche Chronik setze ich damit in einen erweiterten Rahmen, so daß das Buch auch von allgemeinem Interesse sein dürfte.“ Ein vielseitiger Landsmann also.

Fast unglaublich klingen die Ergebnisse, die Stifter mit dem von ihm entwickelten „Dipol-Kraftstofftuning“ inzwischen erreicht: Mit minimalen Mengen seines Zusatzes verwandelt er jeden Kraftstoff – gleich ob Benzin



Gustav Stifter (links), Peter Osterrieder (rechts), Marktrat von Peiting, und dessen Audi Turbo-Diesel mit einem für eine Tankfüllung ausreichenden Probefläschchen seines Power-Additivs für Kraftstoffe.

oder Diesel – in einen wahren Power-Stoff, der die entsprechenden Motoren bei gleicher Leistung meßbar weniger verbrauchen läßt oder im Umkehrschluß bei gleichem Verbrauch mehr Leistung erbringt.

Vor mehr als 15 Jahren begann Stifter mit seinen Versuchen und Forschungen. Er erkannte, daß gewisse Additive einen überproportional großen Einfluß auf die Möglichkeiten haben, Sprit zu sparen. Im Zuge seiner For-

schungen ermittelte Stifter 16 Einflußfaktoren, die er nach und nach optimierte. Rückkoppelungen mit der Firma Ethyl – heute Afton Chemical (New York/USA) – trugen entscheidend dazu bei. Bereits die ersten Versuche mit dem endgültigen Zusatz erbrachten Einsparungen von zehn bis 15 Prozent, die es nun galt, im Feldversuch und an Prüfständen nachzuweisen.

Der Zufall wollte es, daß Stifters Entwicklung doch unfreiwillig auf einen Prüfstand kam. Auf einem Leistungsprüfstand einer Landmaschinenfirma in Langeringen im Kreis Augsburg zeigte sich mehrfach und wiederholbar die Leistungssteigerung des verbesserten Kraftstoffes. Hier konnten so erstmals die von Autofahrern festgestellten Einsparungen nachgewiesen werden.

In einer Broschüre der Mineralöltechnik aus dem Jahr 1997 wird bereits von unvorstellbaren Verbesserungen in Kraftstoffen mit Additiven berichtet. „Diese Verfahren verschwanden aber – warum auch immer – in der Versenkung“, weiß Gustav Stifter zu berichten, der die Broschüre aufbewahrt hat.

In seinem Wohnort Peiting sorgte Stifters neue Erfindung für Aufhorchen. Vor zehn Jahren bereits hatte Stifter ein Sparkonzept für Straßenbeleuchtung entwickelt, das von Peiting als europaweit erster Gemeinde eingesetzt wurde und durch das diese heute etwa 50 Prozent der damaligen Stromkosten einspart – jährlich rund 70 000 Euro. Einer, der diese Entwicklung mit Interesse verfolgte, war Peter Ostenrieder,

Gemeinderat, Kreisrat und Inhaber einer Werbeagentur. Als ihm Stifter von seiner Dipol-Technologie erzählte, wollte er sie spontan ausprobieren.

„Auf die Ideen von Gustav Stifter ist Verlaß, das hat er uns schon mit seinem Beleuchtungskonzept bewiesen. Deshalb wollte ich das unbedingt testen“, sagt Ostenrieder dazu. Seit September 2009 fährt er mit seinem modernen Drei-Liter-Turbodiesel von Audi und dem Stifterschen Dipol-Verfahren. Von Beginn an habe er an seinem Bordcomputer einen Rückgang beim Verbrauch feststellen können – an manchen Strecken bis zu zwei Liter auf 100 Kilometer. „Meinen Fahrstil habe ich bewußt nicht geändert, und dennoch komme ich jetzt mit jeder Tankfüllung im Schnitt 100 Kilometer weiter als vorher. Die Verbrauchswerte erstaunen sogar meinen Händler mittlerweile.“ Und damit nicht genug. Ostenrieder berichtet zudem über eine spürbare Leistungssteigerung im unteren Drehzahlbereich. Selbst bei Steigungen schalte die Automatik offenbar weniger zurück.

Nächstes Ziel für Gustav Stifter ist nun, seinen Dipol-Zusatz an Betreiber von Tankstellen zu veräußern, die für das „Dipol-Kraftstofftuning“ die freigewordene Super-Zapfsäule nutzen, um den leistungsfähigeren Dipol-Kraftstoff anbieten zu können, der dann natürlich ein paar Cent teurer wäre. So können die Autofahrer selbst darüber abstimmen, ob es in der Breite den gewünschten Effekt erbringt oder nicht. Wenn aber der Verbrauch um acht bis zwölf Prozent gesenkt werden könne bei höherer Leistung, sollte dies eine Entwicklung sein, vor der sich niemand wirklich verschließen dürfe, meint Stifter. Denn zugleich würde das auch acht bis zwölf Prozent weniger CO₂-Ausstoß bedeuten.

Daß dies der Politik lieber ist als die Einnahmen aus der Mineralöl- und der fast schon vergessenen, aber bei jeder Tankfüllung zu zahlenden „Ökosteuern“, bleibt zu hoffen.

Weitere Informationen zu Stifters Verfahren im Internet unter www.luretec.de

**Energiesparen ist so wichtig wie nie.
Deshalb investieren wir
in das Straßenlicht Ihrer Stadt.**

Unsere Technologie ist in der Lage, die Stromrechnung für das Straßenlicht zu halbieren.

Auch Sie können etwas für Ihre Stadt tun: Informieren Sie die Verantwortlichen in der Verwaltung!

LURETEC GmbH & Co. KG, Müllerstraße 32, 86971 Peiting, Telefon (088 61) 50 48, Telefax 50 91, eMail info@luretec.de, Internet www.luretec.de



luretec