



Messbericht Nr.:

**200717699**

**GABRIEL-TECHNOLOGIE**  
**VERGLEICHSMESSUNG AM KRAFTFAHRZEUG**  
**BMW 316 I / E46**

**Unsere Stellungnahme**

Juli 2007

DEKRA-Messungen vom 03.07. bis 12.07.2007

## **Die Abläufe und deren Grenzbereiche**

### **1. DEKRA**

Die DEKRA hat mit dem Testfahrzeug BMW 316 i E46 kein straßenfähiges Auto mehr, sondern ein HighTech-Messinstrument. Das „DEKRA-Auto“ lebt ausschließlich unter exakten Laborbedingungen, wie 23,5 °C konstanter Raumtemperatur, 50 % konstanter rel. Luftfeuchte (wir haben in Deutschland aber durchschnittlich 8,2 °C und Luftfeuchten zwischen 10 und 70 %). Dieses Fahrzeug wird betankt mit Spezialbenzin (Testbenzin), was vollständig schwefelfrei ist, besondere Netz-Eigenschaften hat etc. und fährt bei den Tests nicht wirklich mit Radkontakten, Bahnwiderständen, Luftwiderständen, Querlenker-Einflüssen, Temperaturschwankungen zwischen ‚Ober- und Unterhitze‘, Temperatur- und Luftzug-Differenzen zwischen Motor, Unterboden, Tank, Katalysator, Kühlwasser etc. etc.

Das DEKRA-Test-Fahrzeug BMW 316i E46, hat so noch nie die wirkliche Welt gesehen... und alle mögliche Einflüsse wurden strikt beseitigt. Es wurde ein optimales Modell geschaffen, in allen Parametern optimal in das Prüffeld eingepasst.

Es lässt sich leicht nachvollziehen, wie außergewöhnlich komplex Reaktionen im Kraftfahrzeug, speziell im Motor ablaufen und wie fein diese geregelt werden müssen. Das Ganze ist ein kybernetisches System in sich!

Hier greifen Einfluss-Schichten aus Physik, Chemie, sowie der Mechanik in ein mehr oder weniger effektives Treibstoff-Management direkt oder indirekt ein. Wenn diese Faktoren bewusst konstant geschaltet werden, wie bei der DEKRA, sind kaum noch Regelungsbedarf bzw. Regelungsfenster vorhanden.

Aber genau in diesen Übergängen finden sich die Reaktionsfenster der Gabriel-Technologie.

### **2. Gabriel-Technologie**

Wir wissen definitiv, dass die Gabriel-Signatur Einfluss auf Grenzzustände nimmt und auch ‚Informationen‘ übertragen kann.

Wir gelangen immer mehr zu der Erkenntnis, dass der Gabriel-Chip Katalysator-Eigenschaften aufweist. Er entstört in Grenzbereichen unnatürliche und ungewünschte Wechselwirkungen und ‚optimiert‘ damit offensichtlich Prozesse und Reaktionen.

Im HiFi-Bereich wirkt die Technologie am Grenzsicht-Übergang von Elektromagnetismus zu Elektromechanik, beim Mobilfunk am Grenz-Übergang von Mobil-Pulsungen mit normalen, stärkeren analogen NF-Feldern, und beim Auto gehen wir davon aus, dass es sich um Einflüsse in den Grenzbereichen zwischen Chemie – Physik – Elektronik und Mechanik handelt.

Das jetzt natürlich alles durchzudeklinieren bedeutet quasi das Erstellen von weiteren Tests an verschiedenen Fahrzeugen und Fahrzeugtypen unter realen Bedingungen mit Treibstoff, der auch im normalen Straßenverkehr genutzt wird.

Vielleicht können wir schlussendlich dazu beitragen, dass der Normverbrauch auf der Straße sich an den Testverbrauch im NEFZ annähert und damit die Automobilindustrie aus der Schusslinie gerät.

Gabriel-Forschungs-Gruppe  
im Juli 2007