

# Thema Energie

Wilfried Augustin

## Bericht über den Workshop „Wasserstoffgeräte und Magnetmotoren“

(21. und 22. Februar in Pelham, Chiemgau, Oberbayern)

Der Workshop wurde vom *NET-Journal*, Adolf und Inge Schneider, organisiert und gehört zu einer Reihe von ähnlichen Veranstaltungen, die von den Schneiders durchgeführt wurden. Es geht darum, alternative Energie zu fördern, den aktuellen Stand aufzuzeigen und Praktiker, Wissenschaftler und auch Investoren zusammenzubringen, sowie Erfahrungen untereinander auszutauschen. Adolf und Inge Schneider verfolgen dieses Ziel schon seit einigen Jahren mit bewundernswürdiger Konsequenz.

In Pelham wurden Teilgebiete der freien Energietechnik herausgegriffen, das der Wasserstoffgeräte und der Magnetmotoren. Im Folgenden möchte ich einen kurzen Überblick der interessanten Vorträge geben.

### Wasserstoffgeräte

Hier geht es nicht um die Wasserstofftechnik, wie sie z. B. von BMW propagiert wird, nämlich flüssigen Wasserstoff an der Tankstelle zu tanken, und damit einen BMW mit Wasserstoffmotor zu betreiben. Das halte ich persönlich für eine Totgeburt. Warum? Weil der Wasserstoff mit Strom erzeugt werden muss. Der kommt von E.on & Co. und wird aus fossilen Brennstoffen gewonnen. Dann können wir ja gleich weiter mit Benzin oder Diesel fahren. Außerdem hätte ich etwas dagegen, wenn eine schusselige Person ihr mit dreißig Litern flüssigem Wasserstoff befülltes Auto in die Tiefgarage stellt und z. B. in den Urlaub fliegt. Afghanistan ist da sicherer, denn ein Knallgasgemisch kann leicht ein mehrstöckiges Haus zur Bombe machen.

Hier geht es um Geräte, die geringe Mengen eines Wasserstoff/Sauerstoffgemisches vor Ort herstellen und sofort im Motor verbrennen. Dieses Gasgemisch wird als „Brownsches Gas“ bezeichnet und hat ganz spezielle Eigenschaften. Die Verbrennung von Brownschem Gas liefert mehr Energie, als das äquivalente Gemisch aus Wasserstoffgas ( $H_2$ ) und Sauerstoff ( $O_2$ ), in der Mischung als Knallgas bekannt. Man geht davon aus,



Bild 1: Peter Salocher

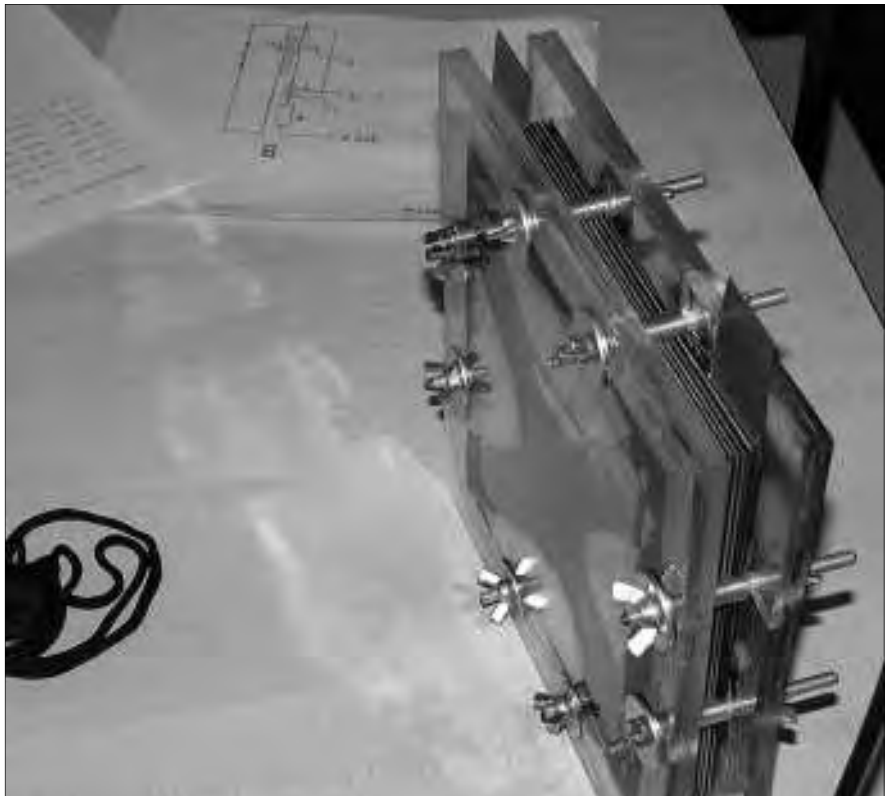


Bild 2: Drycell von Peter Salocher.

dass Brownsches Gas noch die monomolekularen Elemente Wasserstoff (H) und Sauerstoff (O) enthält und dadurch ein anderes Verbrennungsverhalten zeigt. In der Theorie sollte es möglich sein, in einer Elektrolysezelle mit dem Strom der Autobatterie Brownsches Gas zu erzeugen, damit den Motor zu betreiben, und mit dem Energieüberschuss über die Lichtmaschine Strom für die Elektrolyse zu liefern. Die Schulwissenschaft schreit Zeter und Mordio, weil das ein Perpetuum mobile wäre. Aber erinnern wir uns an *Daniel Dingel*, dem Erfinder auf den Philippinen, der macht es (angeblich) genau so.

So weit sind wir hier noch nicht. Es laufen Versuche, auch schon praktisch im Auto, bei denen noch konventionell mit Benzin oder Diesel gefahren wird, aber als Zusatz Brownsches Gas eingespeist wird. Mehrere unabhängige Praktiker geben an, dass damit eine Kraftstoffeinsparung von 30 % erreicht wurde. D. h., der Weg ist gangbar. 30 % ist ein Anfang. Jetzt muss weiter verbessert werden.

Interessant für praktische Anwendung war folgender Beitrag:

### Die „Drycell“ von Peter Salocher, Moniholz/AT

Peter Salocher (Bild 1) stellte eine neue Zelle vor, die flach, kompakt und sehr einfach selber zu bauen ist. Bisherige Zellen waren großvolumiger und unsicherer bei Kipp-Bewegung, z. B. im fahrenden Auto. Salochers Zelle ist geschlossen und hat nur wenig Volumen zwischen den Elektroden (Bild 2). Nach seinen eigenen Angaben erzeugt er mit elf Platten 20 x 20 cm bei 24 V und 9 A 2,5 Liter Browngas pro Minute. Elektrolyt ist Kaliumhydroxid. Sie können sich die Zelle in *Youtube* unter „dry cell“ ansehen, Beitrag von „woodpecker 1311“.

Dass Fahren mit einer Browngas-Zelle im Prinzip funktioniert, zeigten einige Anwender, die mit ihren umgerüsteten Fahrzeugen zur Tagung erschienen sind.

Bild 3 zeigt den Einbau im Auto eines KFZ-Meisters aus Berlin. Mit diesem Wagen ist er von Berlin zum Chiemsee gefahren, technisch ohne Probleme, aktuell allerdings auch ohne Messwerte.

Es tauchte immer wieder die Frage auf, ob solche Browngasgeräte vom TÜV abgenommen werden. Natürlich nicht! Das würde eine technische Untersuchung erfordern. Unabhängig davon, ob das von der Autoindustrie gewünscht wäre, ist es eine Geldfrage, das jedoch haben die Erfinder nicht.

Einer der Praktiker zeigte daher eine Lösung mit einer Holzkiste im Kofferraum (Bild 4). Er meint, es sei ihm erlaubt, im Kofferraum zu transportieren, was immer er möchte. Von seiner Holzkiste aus geht ein Schlauch in den Motorraum, der das Gas in den Vergaser fördert. Der Tank links im Kofferraum ist sein Wasserbehälter.



Bild 3: Im Motorraum eingebaute Browngaszelle.



Bild 4: Browngaszelle im Kofferraum.



Bild 5: Der Motorraum von Peter Graschtat.

Ein weiterer Teilnehmer, *Dieter Graschat*, Monsheim/D., hat ein funktionierendes Gerät in einen Kleintransporter eingebaut (Bild 5). Nach eigener Angabe verbraucht er damit 30 % weniger Kraftstoff. Dieter Graschat hatte seinen Vortrag mit Vorführung seines Gerätes im Auto bei laufendem Motor angekündigt. Gerade als er seinen Vortrag beginnen wollte, passierte etwas Ungewöhnliches. Es erschienen einige Herren im Vortragsaal und beschlagnahmten sein Auto. Die Vorführung konnte nicht stattfinden. Ich werde Einzelheiten recherchieren und darüber berichten.

Ich hatte zwischenzeitlich ein Gespräch mit Dieter Graschat. Das war unbedingt nötig, weil die Legendenbildung bereits im Gang war. Legendenbildung dahingehend, dass die Automafia das Browngas-Gerät und deren Verbreitung verhindern wollte, und daher das Auto von D. Graschat konfiszieren ließ. Davon ist keine Rede. Es handelt sich um die Aktion eines Gerichtsvollziehers mit einem legalen Titel aufgrund einer rein vertragsrechtlichen Streitigkeit zwischen einer Leasinggesellschaft in München und dem Leasingnehmer D. Graschat. Es geht um die Auslegung eines Leasingvertrages, den beide Seiten unterschiedlich darstellen. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. D. Graschat ist der Meinung, dass die Beschlagnahme zu Unrecht geschah, aber rein gar nichts mit irgendwelchen Aktivitäten der Autoindustrie zu tun hat.

Die Beispiele der im Betrieb getesteten Fahrzeuge zeigt einen erfreulichen Fortschritt auf dem Weg in Richtung Wasserantrieb. Bei allen Geräten wurde eine Kraftstoffeinsparung von 30 % genannt. Das allein ist schon ein gutes Ergebnis.

Alle Geräte sind jedoch noch konventionell gelaufen. Es wurde noch nicht mit unterstützenden elektromagnetischen Frequenzen gearbeitet. Erst diese Entwicklung dürfte den eigentlichen Durchbruch bringen.

## Magnetmotoren

Bei diesem Thema hielt wieder *Adolf Schneider* den Einführungsvortrag über Beispiele und Realisationen aus aller Welt. Das positive Bild, das er aufzeigte, erschien mir nicht sehr realistisch, was praktische Fortschritte angeht. Das zeigten auch die nachfolgenden Vorträge. Keiner der Referenten konnte praktisch anwendbare Lösungen bieten, geschweige denn funktionierende Maschinen.

Einzig ein Anwender, *Dietmar Hohl* aus Traun/AT, konnte etwas Bewegliches zeigen. Er stellte eine Art Lineargenerator vor, bei dem sich ein Schlitten von Magneten angetrieben eine kleine Strecke vorwärts bewegte. Die Vorrichtung bestand aus einem Schlitten, auf dem sich im Winkel zur Vorschubrichtung Magnete befanden, die durch seitlich an-



Bild 6: Lineare Vorschubeinrichtung.



Bild 7: Das GEET-Prinzip.



Bild 8: Notstromaggregat mit GEET-Vorrichtung.

gebrachte Magnete vorgetrieben wurden (Bild 6). Dietmar Hohl scheint mir erst am Anfang der Entwicklung zu stehen. Eine praktische Lösung ist noch nicht abzusehen. Informationen können Sie einsehen unter [www.magnetmotor.at](http://www.magnetmotor.at).

Das Thema Magnetmotor war enttäuschend. Eine praktische Lösung sehe ich aktuell noch nicht. Es scheint noch ein langer Weg zum Permanentmagnetmotor zu sein.

## Andere Produkte

### GEET-Technologie

Damit soll die Verbrennung in Notstromaggregaten verbessert werden. Bis zu 40 % Treibstoff soll eingespart und bessere Abgaswerte erreicht werden. Die Technologie wurde von *Dr. Almeida Murphy* vorgetragen.

Bei dem GEET-Verfahren wird das Ansauggemisch Luft/Treibstoff an den heißen Abgasen vorbeigeführt (Aufbau siehe Bild 7). Dabei wird dem Abgas Wärme entzogen und damit das Luft/Treibstoffgemisch aufgeheizt. Zusätzlich erfolgt eine thermische Konditionierung des Treibstoffes. Die Entwicklung ist speziell für Notstromaggregate oder andere Anlagen gedacht, die mit konstanter Drehzahl laufen. Beispiel einer kleinen Anlage siehe Bild 8. Hier finden Sie detaillierte Infos: [www.borderlands.de/net\\_pdf/NET1107S4-8.pdf](http://www.borderlands.de/net_pdf/NET1107S4-8.pdf).

Interessant ist, dass Dr. Murphy jetzt auch auf den zusätzlichen Betrieb mit Browngas hin entwickelt. Notstromaggregate mit GEET-Einrichtung plus Browngaszelle sollen eine Kraftstoffeinsparung über die 50 %-Marke bringen.

### Reaktionskraftantrieb RKA

Kann man die Luftströmung, die beim fahrenden Auto entsteht, zur Treibstoffeinsparung nutzen? Eher unwahrscheinlich, würde man denken, denn die Strömung entsteht ja erst als Folge des Antriebs durch den Motor. Das gilt besonders, wenn man die Vorrichtung sieht, die auf das Autodach aufgebaut wurde, und die eigentlich den Luftwiderstand erhöhen sollte (Bild 9). Aber weit gefehlt, der Entwickler, *Heinz Elter*, spricht von einer Kraftstoffeinsparung von 25 %. Wie kann das gehen?

Es befinden sich acht Einzelröhren in einem Außenrohr von ca. 25 cm Durchmesser. Der Lufteintritt an den Einzelrohren ist schräg angeschlitz, der Luftaustritt besteht aus blumenförmig geschlitzten Rohrenden (Bild 10). Die Vorrichtung enthält keine beweglichen Teile. Jedes Rohr erzeugt Luftwirbel, die sich in einer Gesamtströmung so überlagern, dass die Luft nach hinten beschleunigt wird. Es entsteht eine Staudruckminderung auf der Frontseite und ein drückender Turbineneffekt nach hinten. Das gibt dem Auto zusätzlichen Schub.



Abb. 9: Reaktionskraftantrieb auf dem Autodach

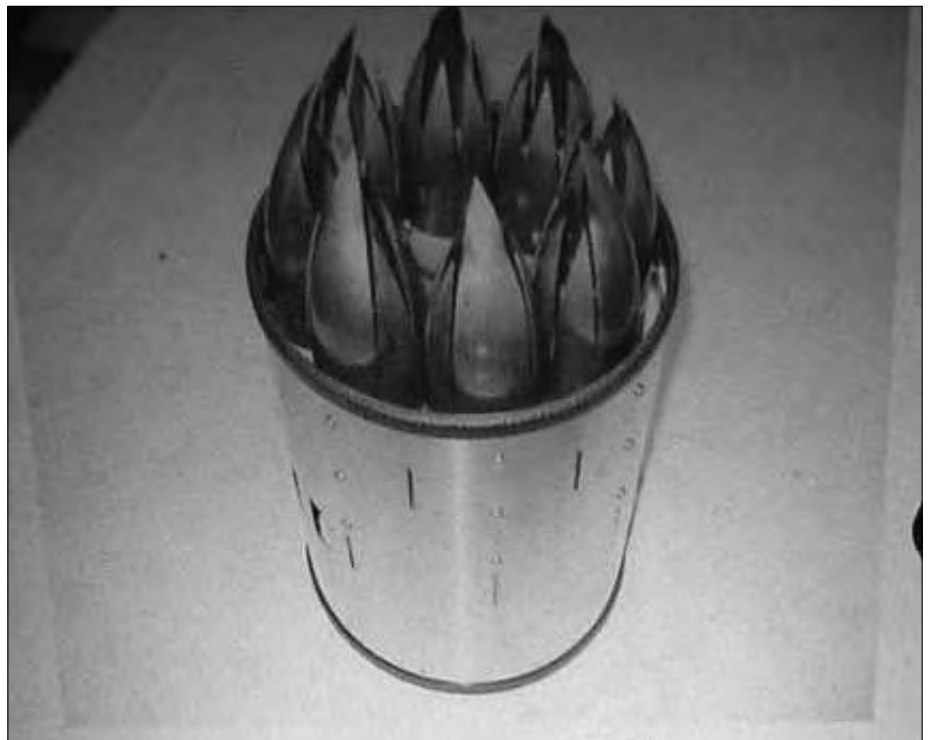


Bild 10: Achtwabenreaktionskraftantrieb

Der Entwickler, *Heinz Elter* aus Wertheim, hat lange an der geometrischen Gestaltung des RKA gearbeitet. Alles reine Empirie, denn berechnen lässt sich da nicht viel. Er berichtete auch über die Probleme, die er mit der Polizei hatte, denn es scheint nicht egal zu sein, was man auf dem Dach spazieren fährt. Überhaupt scheint hier (wieder einmal) der Knackpunkt zu liegen: TÜV und sonstige Zulassungen. Es ist daher unklar, ob und wann RKA-Geräte zu kaufen sein werden.

### Schlussfolgerung

Es hat sich in der letzten Zeit viel getan, von einem Durchbruch kann man jedoch noch keinesfalls sprechen. Wo am

meisten eingespart werden könnte, im KFZ-Bereich, sieht die Browngasanwendung positiv aus. Befürchtet werden muss jedoch, dass sich die Automobilindustrie quer legt. Die Entwicklungen werden von privaten Entwicklern ohne Kapital durchgeführt. Nur eine Minimal spende aus den vollen staatlichen Subventionstöpfen würde die Technik weit voranbringen. Beim Durchblick unser Politiker und der Dominanz der Automobillobby sollte man jedoch darauf nicht hoffen.

Sehr enttäuschend ist der Stand bei den Permanentmagnetmotoren. Ich sehe hier noch überhaupt keinen Lichtblick. Vielleicht ist das ja auch nur ein Wunschtraum. ■