

Adolf und Inge Schneider & José Vaesken Guillen

Der Wassermotor ... zum Selberrnachen für Motorräder und Autos!

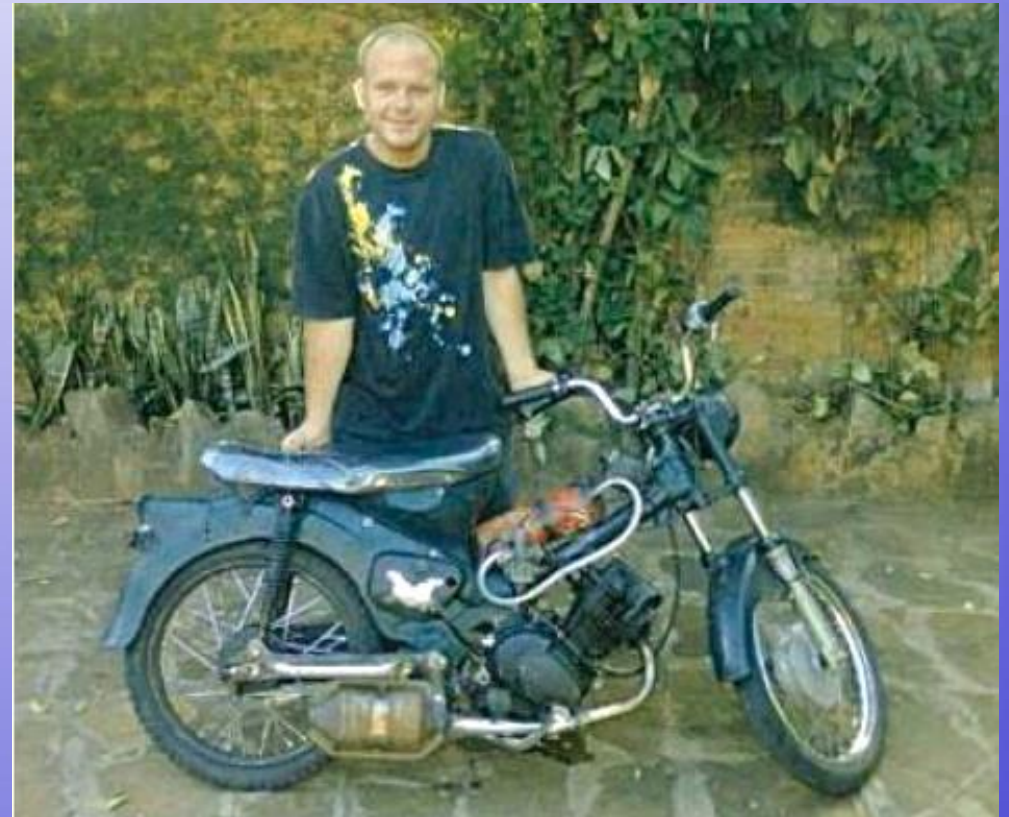


Ein Open-Source-Projekt: Mechaniker aus Paraguay fährt Moped mit Wasser!

José Vaesken Guillen mit seinem auf Wasserbetrieb umgebauten Moped.

Er betreibt seinen Motor mit HHO-Gas, das er aus Wasser gewinnt.

Ein Testlauf im Jahr 2012 in Paraguay führte ihn von Villarrica über San Juan Bautista bis nach Asunción. Dies entspricht einer Fahrstrecke von



450 Kilometern. Der Verbrauch lag bei acht Litern Wasser. Die Abgase bestehen zu 100% aus Wasserdampf.

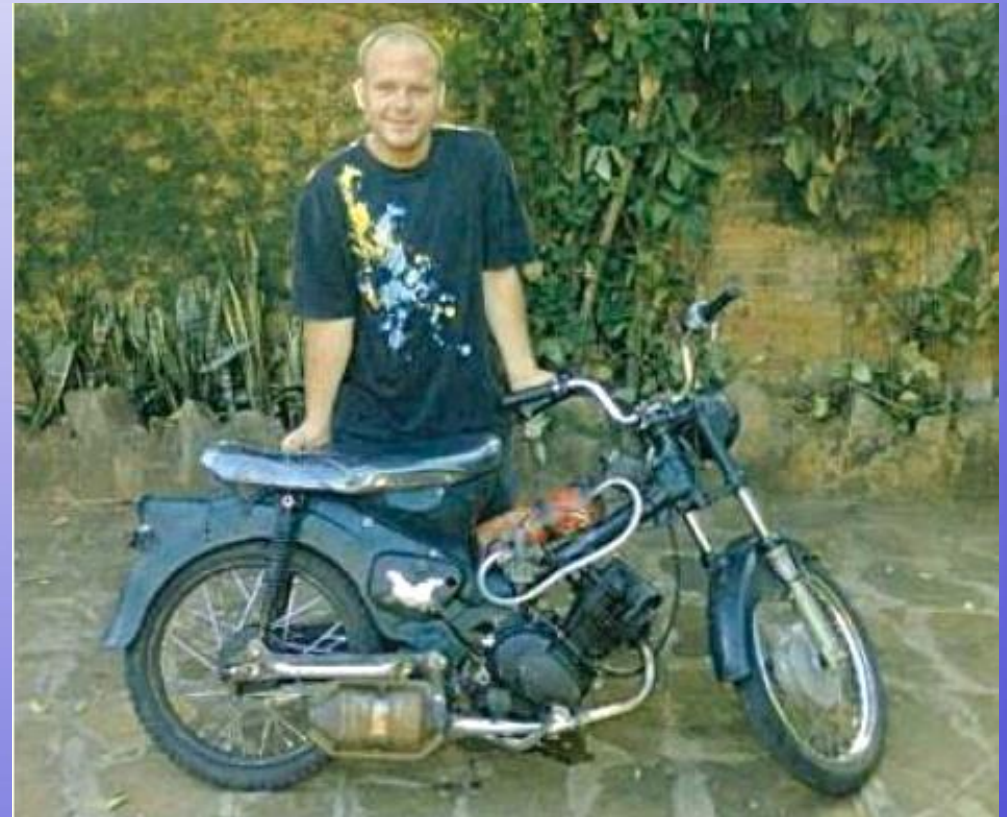
<https://www.youtube.com/watch?v=2MNXXN-RkWYA&t=27s>.

Ein Open-Source-Projekt: Mechaniker aus Paraguay fährt Moped mit Wasser!

Um diese Technik publik zu machen, scheute Vaesken auch nicht, an die Öffentlichkeit zu treten.

So hatte er einmal vor laufenden Fernsehkameras aus seinem Mopedtank das Wasser für den Antrieb getrunken. Seine Pläne hat er als «Open Source» ins Internet gestellt. Er will damit nicht reich werden.

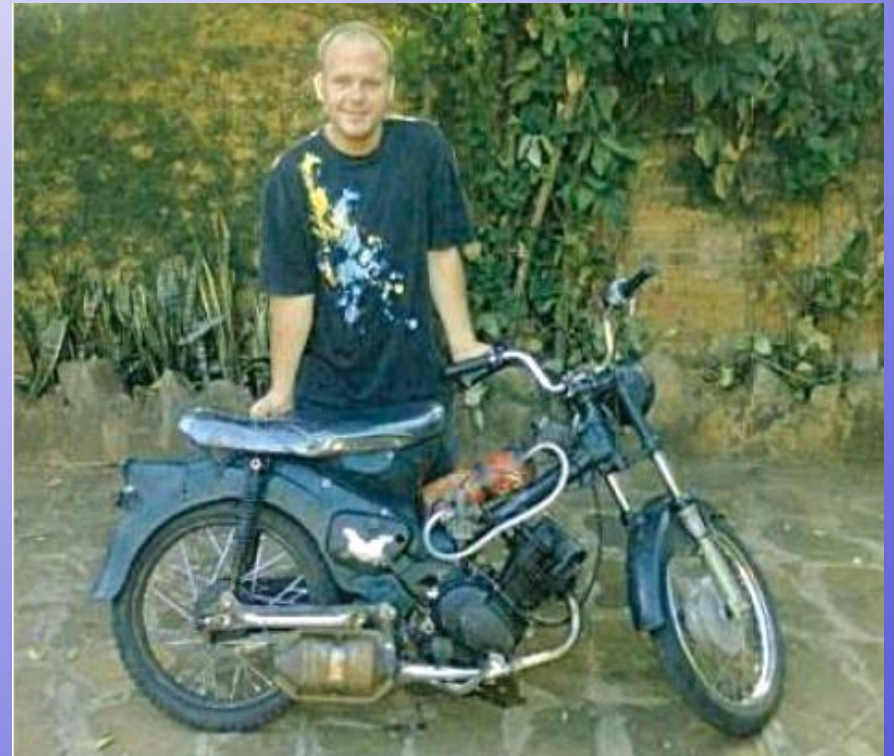
Die Baupläne hat er auch der Nationalen Universität von Asunción (UNA) zur Verfügung gestellt. Doch auf eine Rückmeldung der Professoren wartete er vergebens.



Ein Open-Source-Projekt: Mechaniker aus Paraguay fährt Moped mit Wasser!

„José Valinotti, Anwalt und Berater von José Vaesken, erklärt, *“dass die Idee dahinter war, über die UNA die Baupläne zu verteilen, damit jeder diesen Motor nachbauen kann und viele Menschen davon profitieren.”* Also eine Art *“Open-source-Projekt”*.

Da die UNA ihre wichtige Rolle nicht erkannte, dieser Erfindung zum Durchbruch zu verhelfen, machte der Erfinder einfach weiter und präsentierte neuerdings seinen Kleinwagen, der zu ^{der} zu 80% mit Wasser betrieben wird. Doch damit nicht genug. Er verfasste dazu auch ein Buch in Spanisch.

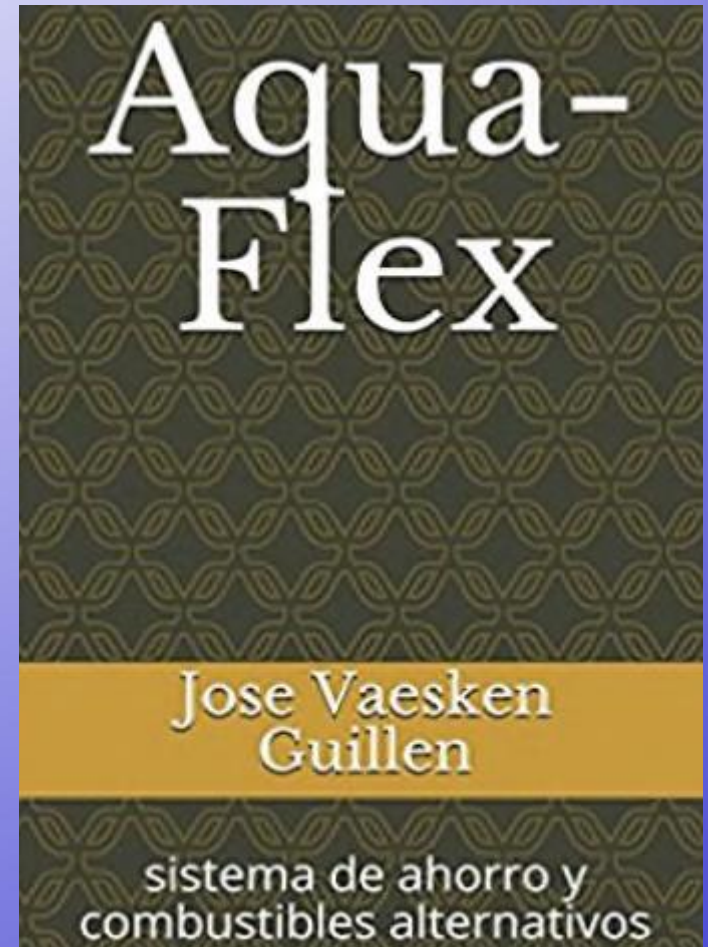


Ein Open-Source-Projekt: Mechaniker aus Paraguay fährt Moped mit Wasser!

Vaesken beschreibt darin, wie ein normaler Benzinmotor auf Wasserbetrieb umgebaut werden kann.

Vorangegangen waren Testfahrten mit seinem Kleinwagen ins benachbarte Argentinien und Brasilien.

Damit der Autofahrer von Tankstellen unabhängig wird, erklärt Vaesken im Buch auch, dass man mit Mangofrüchten und einer Fermentierung seinen eigenen Kraftstoff herstellen kann. Auch dieser wird im Buch beschrieben.



ISBN-13: 978-1521032268, 45 Euro, bei Amazon erhältlich

Ein Open-Source-Projekt: Mechaniker aus Paraguay fährt Auto mit Wasser!

Auch Autos liessen sich, so der Erfinder damals, problemlos auf Wasserstoffbetrieb umbauen. Es müssten lediglich die Spannung erhöht und der Zündzeitpunkt verschoben werden. Das Schönste jedoch sind die Abgase: Sie bestehen zu 100 Prozent aus Wasserdampf - sonst nichts!



Wasserauto in Paraguay

Wie José Vallinotti, der Anwalt des Tüftlers, mitteilte, existierte die Idee schon lange, liess sich aber “aus ungenannten Gründen” nicht patentieren. Wahrscheinlich liegt dies daran, dass die Herkunft der Zusatzenergie nicht befriedigend erklärt werden kann. Um diese lange unterdrückte Technik publik zu machen, scheute der Tüftler

daher auch nicht davor zurück, an die Öffentlichkeit zu treten. Er sorgte für Aufsehen, als er vor laufenden Fernsehkameras das Wasser aus seinem Mopedtank trank.

<https://www.youtube.com/watch?v=2MNXN-RkWYA>



Neues Buch: Der Wassermotor, 22.80 €

Adolf und Inge Schneider

José Vaesken Guillen

Der Wassermotor

... zum Selberrachbauen
für Motorräder und Autos!



JUPITER-VERLAG

Im ersten Teil dieses Buches präsentieren Adolf und Inge Schneider, Herausgeber des "NET-Journals", Veranstalter Internationaler Kongresse und Begründer des Jupiter-Verlags und mehrerer Firmen, eine Vielzahl innovativer Verfahren, um die verkehrsbedingte Luftverschmutzung zu reduzieren.



Dazu zählen der Einsatz von Mischtreibstoffen sowie revolutionäre Verfahren, die es ermöglichen, normales Wasser hocheffizient in seine gasförmigen Bestandteile aufzuspalten und die Kraft aus deren unglücklicher Verbrennung in geeignet modifizierten Motoren auszunutzen.

Inge Schneider, geboren in Thun/Schweiz, absolvierte nach dem Handelsdiplom ein Redaktionsvolontariat, ist Chefredaktorin des "NET-Journals" und Autorin mehrerer Bücher. Sie ist in der Geschäftsleitung mehrerer Firmen tätig. Adolf Schneider, geboren in Gengenbach/Deutschland, Dipl.-Ing. Elektrotechnik, war lange Laborleiter bei Siemens in München. Er ist Mitbegründer des Jupiter-Verlags und CEO diverser Firmen.

Im zweiten Teil des Buches erläutert der heute in Brasilien lebende Erfinder José Vaesken Guillen, Mechaniker und Industrieschweizer, wie sich klassische Ottomotoren Schritt für Schritt auf eine umweltfreundliche Betriebsart umbauen lassen. Damit wird der Anteil schädlicher Abgase massiv vermindert und zugleich ein erhöhter Anteil an Sauerstoff emittiert. Seine Erfahrungen zeigen, dass alternative Methoden zur klassischen Elektrolyse von Wasser genutzt werden können, dass aber die Aqua-Flex-Betriebsart, eine Mischung von Bioalkohol mit bis zu 80% Wasser, viele Vorteile bietet. Er fährt seit Jahren sein Auto und Mofa hauptsächlich mit Wasser. Bei der praktischen Umsetzung und den umfangreichen Tests wurde er von seinem Mitarbeiter Jorge Frutos unterstützt.



Neues Buch: Der Wassermotor

Einführung des Verlegers 11

1. Teil: Überblick über Wassermotoren A.+I. Schneider 15

Wasser und Feuer

- Wasserzerstäubung und -einspritzung 17

- Archie Blues Wassermotor 18

Benzin aus Wasser nach Viktor Schauberg 20

Die Wasserstofftechnologie von Yull Brown 22

Der Wassermotor von Carl Cella 24



Wasser und Feuer

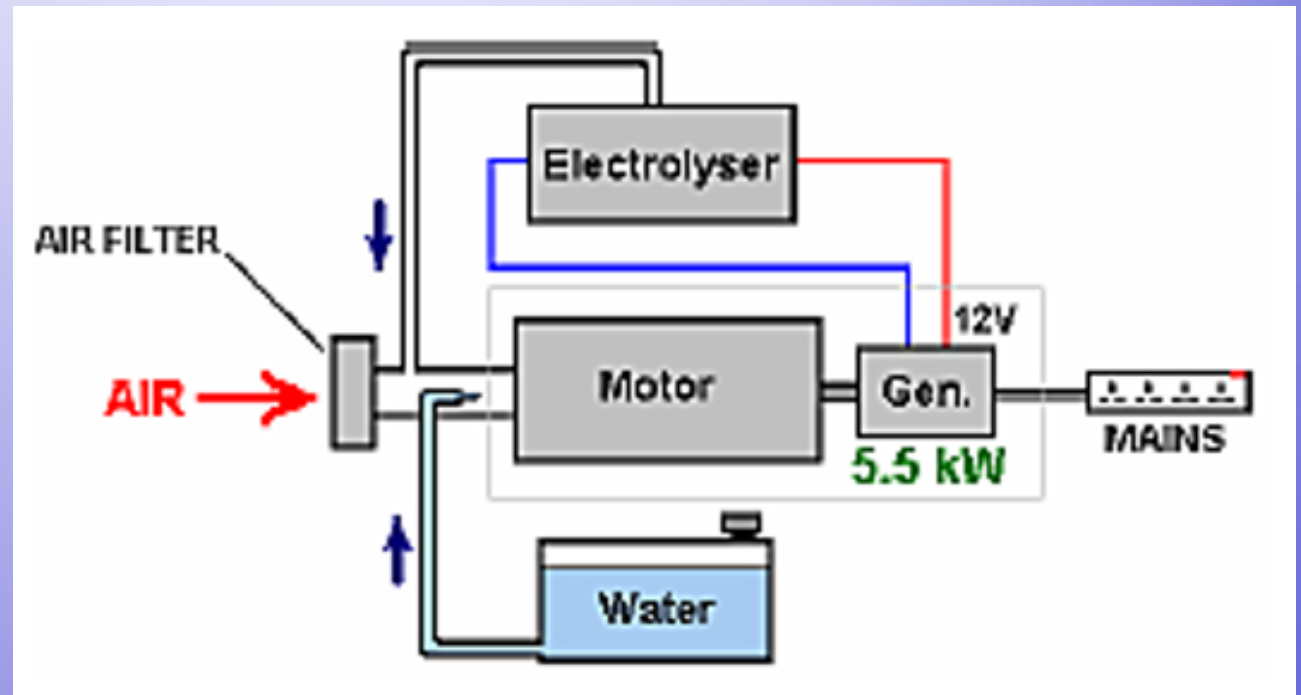
Man sagt, Wasser und Feuer seien unvereinbare Elemente. Fast jeder Autofahrer hat schon die Erfahrung gemacht, dass der Automotor bei Regen besser läuft.

Ebenso bekannt ist die Tatsache, dass Kohle besser brennt, wenn sie mit Wasser besprüht wird. Es mag deshalb nicht verwundern, wenn seit Jahren findige Autofahrer eine Art Wasserzerstäuber benutzen, welcher aus einem Behälter aus Glas oder Kunststoff besteht und luftdicht verschlossen werden kann. Ein dünner Schlauch oder ein Rohr mit einem Aquariumventil versehen, führt durch den Deckel bis fast auf den Boden. Das Ende eines zweiten ragt nur etwa fünf Zentimeter in den Behälter hinein, während das andere Ende mit dem Vergaser oder Luftfilter verbunden ist.



Wasser und Feuer

Die Saugkraft des Vergasers zieht Luft durch das Wasser im Behälter nebst dem dadurch entstandenen Schaum und bereichert das Gemisch zusätzlich



mit Wasserstoff und Sauerstoff, was den Benzinverbrauch streckt.

THE COLD WATER MIST IS A STREAM OF TINY WATER DROPLETS WHICH CAN BE PRODUCED WITH A COMMERCIAL “POND FOGGER” FROM A PET SHOP OR A GARDEN CENTRE, OR JUST VERY SIMPLY WITH A VENTURI TUBE.

<http://www.free-energy-info.com/Generator.pdf>

Wasser und Feuer

4. Juli 2015:

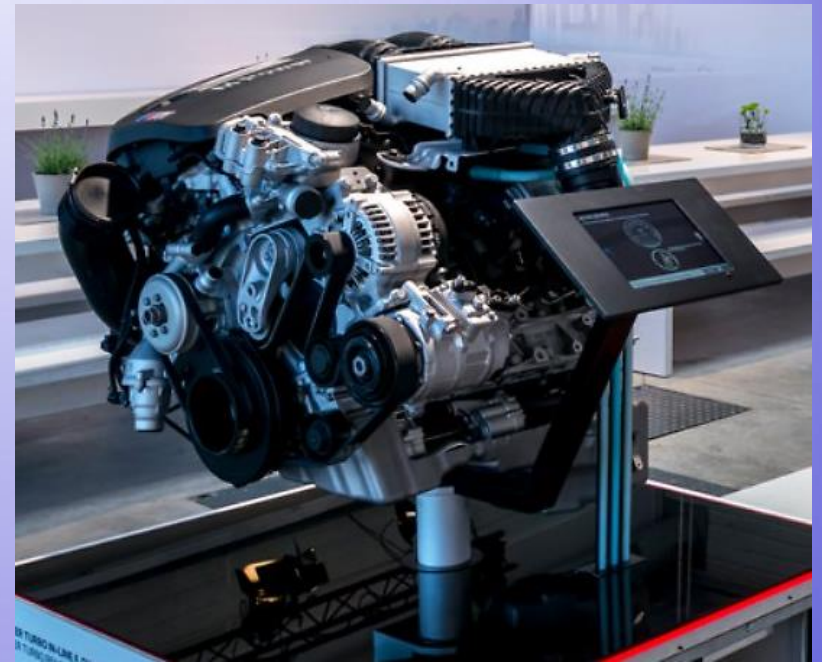
**Neue Effizienz-Idee
von BMW
Wasser im Zylinder
pusht den 1er**



Mit Wasser für mehr Feuer sorgen? An dieser seltsam klingenden Idee forschen BMW-Ingenieure drei Jahre lang. Wie ein **Verbrennungsmotor mit Wassereinspritzung** funktioniert, war jetzt auf dem Testgelände in Südfrankreich zu erleben. Das Kürzel DWI steht für "**Direct Water Injection**" und erklärt eine dosierte Wasser-Zerstäubung im Ansaugtrakt des Motors und/oder eine direkte Zuführung in den Brennraum. Die eingebrachte geringe Menge der Flüssigkeit verdampft in Sekundenbruchteilen.

Wasser und Feuer

Dies hat den Effekt, dass die dort herrschenden Temperaturen signifikant abgesenkt werden. Nach den Messungen der BMW-Entwickler führt die **Einspritzung ins Saugrohr** zu einer **Verringerung** um etwa **20 Grad Celsius**, die **Injektion in den Zylinder** noch einmal **um etwa 70 Grad**. Weniger



Hitze bedeutet geringere Gefahr unkontrollierter Zündungen, die Klopf-Neigung des Motors ist im Griff. Damit kein zusätzlicher Wassertank mitgeführt und aufgefüllt werden muss, wird bord-eigenes H₂O verwendet. Die Klimaanlage sondert bei normalem Betrieb kontinuierlich Kondenswasser ab, das zur Brennraumkühlung verwendet werden kann. Wassereinspritzung soll bei BMW zu einer Standardanwendung in Grossserie werden.

Wasser und Feuer

Die Standard-Verdichtung des Dreizylinders wurde von 9,5:1 auf 11:1 angehoben. Früherer Zündzeitpunkt und höherer Ladedruck steigern Motorleistung



und Drehmoment um bis zu 10 Prozent. Es ist davon auszugehen, dass der Antrieb des Versuchsträgers etwa 230 PS leistet. Der Ladedruck dürfte bei 2,5 bar und das Drehmoment bei 320 Newtonmetern liegen. **Die größte Wirkung ergibt sich im Hochlastbereich.** Hier zeigt sich Verblüffendes: Gerade bei energischen Beschleunigungsfahrten und hohem Tempo ist der errechnete Minderverbrauch besonders hoch. Am Ende ist der auf die Normdistanz hochgerechnete Spritspareffekt enorm: **2,89 Liter weniger auf 100 Kilometer.** In der Praxis sei ein Effizienzgewinn von **fünf bis zehn Prozent realistisch.**

Wassereinspritzung bei Schiffen

Lange Zeit „flogen“ die großen Diesel der Binnenschiffe unter dem Radar der Emissionsgesetzgebung. Die neuen Grenzwerte stellen die Ingenieure weltweit vor neue Herausforderungen. Eine vielversprechende Lösung präsentiert das Troisdorfer Inge-



Exomission. Sein Ansatz: **Wassereinspritzung in den Brennraum.** Zwar ist seit vielen Jahrzehnten bekannt, wie die Abgasemissionen – aber auch Verbrauch und Leistung – durch die zusätzliche Einspritzung von Wasser in den Brennraum von Otto- und Dieselmotoren beeinflusst werden könnten. Eine großflächige Anwendung gab es jedoch nicht. Als Hauptproblem galt, dass Kraftstoff und Wasser ohne chemische Zusätze keine stabile Emulsion bilden.

Wassereinspritzung bei Schiffen

Für Stefan Fischer und Uwe Israel kam nur die Emulsions-einspritzung ohne chemische Emulgatoren infrage. Gegenüber Straßenfahrzeugen vereinfacht sich das Problem, weil die großen Diesel nahezu ausschließlich mit konstanter Last und Drehzahl laufen.



Exomission entwickelte ein Kraftstoff-Wasser-Emulsionssystem (KWE), bei dem der Scarabaeus-Mischer in die Kraftstoffleitung vor den Hochdruckpumpen eingefügt wird. Ein Steuergerät sorgt dafür, dass der Motor mit reinem Dieseldieselkraftstoff gestartet und die Wasserzufuhr vor Stilllegung des Motors abgeschaltet wird, um Korrosionsschäden zu vermeiden. <https://www.vdi-nachrichten.com/Technik-Wirtschaft/Wassereinspritzung-verspricht-Effizienz-grossen-Schiffsdieseln>

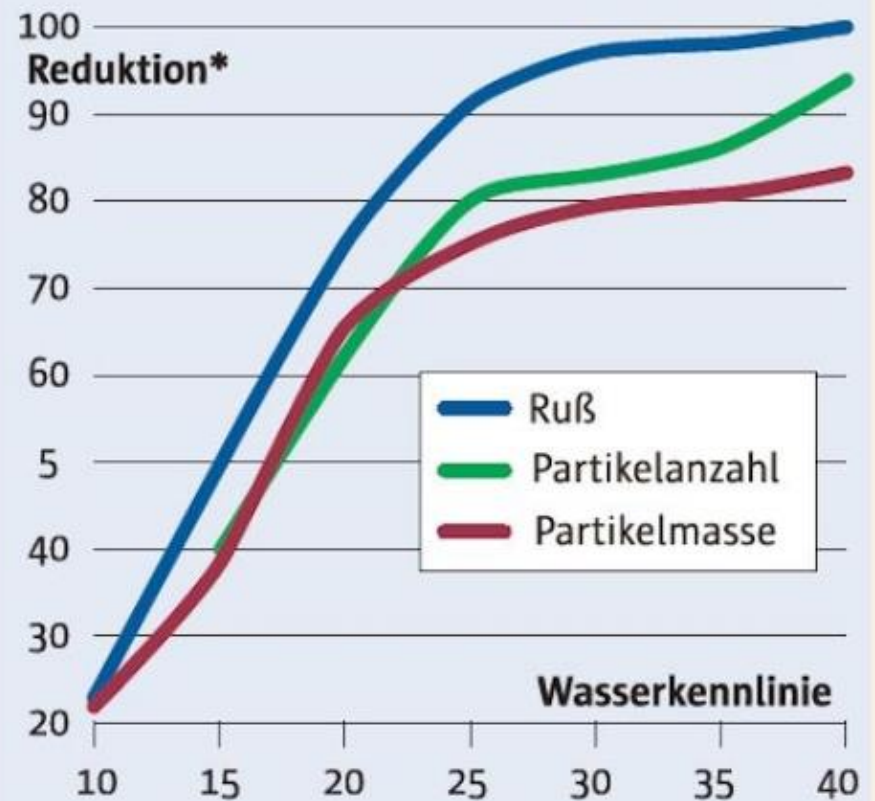
Außerdem regelt das Steuergerät die Wasserzufuhr, wenn der Motor mit schwankender Last und Drehzahl läuft, um stets eine optimale Rußreduzierung zu erreichen.

Verwendet wird normales Trinkwasser, das in der KWE eine Aufbereitung durchläuft und mit etwa 10 bar in den Kraftstoff einemulgiert wird.

Sowohl die Testergebnisse des TÜV Nord wie in der Praxis ergaben eine Rußminderung von 100 %, wenn der Wasseranteil 40 % beträgt.

Rußreduzierung durch Wassereinspritzung

Rußreduzierung im Schiffsabgas in Abhängigkeit von der eingespritzten Wassermenge, Angaben in %



*in Vergleich zu reinem Diesel

Grafik: VDI nachrichten, 37/2014,
Dipl. Des. S. Freudenreich

Quelle: Exomission

Wassereinspritzung bei Schiffen

(PresseBox)(Troisdorf, 24.10.18)

Innovative nachrüstbare KWE-plus-Technologie von Exomission verhindert schon im Motor die Entstehung von Schadstoffen und reduziert mehr als 90% Diesel-Ruß und bis zu 80% Stickoxide. Firmeninterne Berechnungen haben gezeigt, dass sich sich mit der Nachrüstung eines einzigen großen Binnenschiffs mit KWEplus-Technik in einem Jahr mehr Stickoxide reduzieren lassen, als durch die diskutierte Hardware-Nachrüstung an rund 1.000 Diesel-Pkw der Euro-5-Abgasnorm möglich wären.

<https://www.pressebox.de/pressemitteilung/exomission-umwelttechnik-gmbh/Mit-Wasser-im-Motor-gegen-drohende-Fahrverbote/boxid/927746>



Uwe Israel, Stefan Fischer (Foto: Exomission)

Willkommen bei Rolf Keppler

Gesammelte Rundbriefe

9. September 2018

Wasserspekulation zu Adblue
und dessen eigentliche Wirkung

Der Zusatz zu Dieselmotoren für
die Euro 6 Norm heißt Adblue.
Mercedes verwendet den Namen
Bluetec. Dieser Zusatz besteht

aus 32,5 % Harnstoff. Daher sind 67,5 % demineralisiertes Wasser in Adblue. Gefrierpunkt: $- 11,5^{\circ} \text{C}$. Genau um diesen Zusatz „Adblue“ geht es bei den eigentlich verbotenen Abschaltvorrichtungen und dem Abgasskandal. Das wissen wahrscheinlich die wenigsten. Genau diese Substanz wird im Fahrbetrieb verbotenerweise abgeschaltet.



Willkommen bei Rolf Keppler

9. September 2018

Wasserspekulation zu Adblue und dessen eigentliche Wirkung

Ich spekuliere mal und behaupte, dass die reinigende Abgaswirkung nicht durch den Harnstoff, sondern hauptsächlich durch den 67,5prozentigen Wasseranteil herrührt. Der Vorteil und wahrscheinlich die einzige Aufgabe des Harnstoffes ist, dass er den Gefrierpunkt des Wassers auf minus $-11,5^{\circ}$ C herunterdrückt. Gleichzeitig hat man durch den Harnstoff ein Mäntelchen, um zu vertuschen, dass die abgasreinigende Wirkung vom Wasser herrührt.



Willkommen bei Rolf Keppler

Um meine Behauptung zu überprüfen, müsste man nur in den Ad-bluetank anstatt Adblue **nur demineralisiertes Wasser** einfüllen (und vorher eine Software-nachrüstung durchführen). **Ich behaupte** spekulativerweise mal, dass dann auf einem Rollenprüfstand die Abgaswerte ebenfalls **eingehalten werden**. Nach einer Studie der TNO ist der SCR-Tank bei Euro-6-Pkw zwischen 45 und 80 Prozent zu klein, wenn eine Nachfüllung zwischen den Wartungsintervallen vermieden werden soll. **Bei Nutzfahrzeugen** wird durch die Verwendung der Harnstofflösung der Einspritzbeginn früher möglich und dadurch der **Kraftstoffverbrauch um etwa 6 % reduziert**.



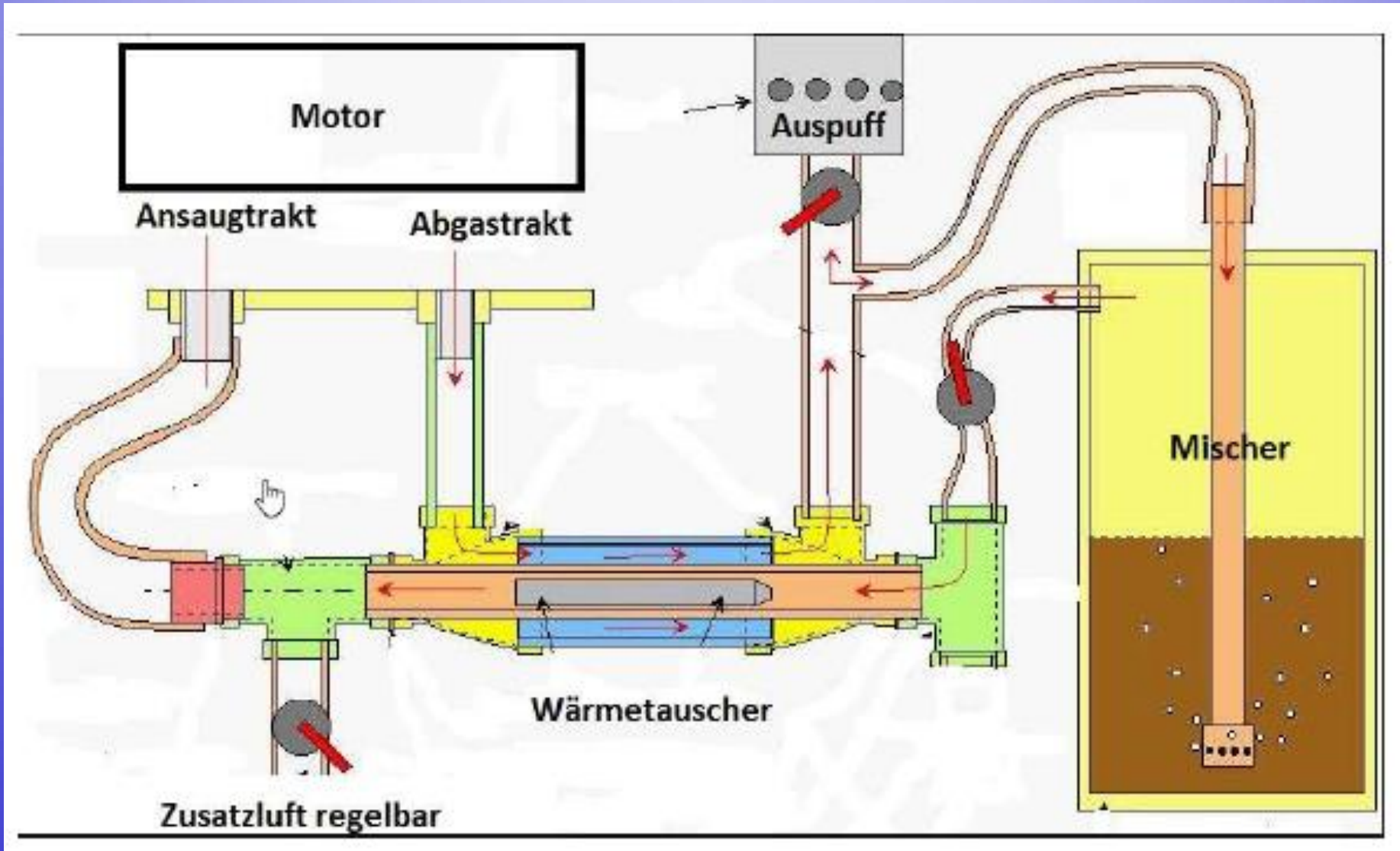
Wasser-Treibstoff-Mischung

Der GEET-Plasma-Reaktor nach Paul Pantone ist eine Technik zur Vermischung von Treibstoff mit Wasser zur Steigerung der Motor-Effizienz.



Neues Buch: Der Wassermotor

Prinzip des GEET-Plasma-Reaktors



Plasma-Reaktor von Paul Pantone

GEET = Global Environmental Energy Technology

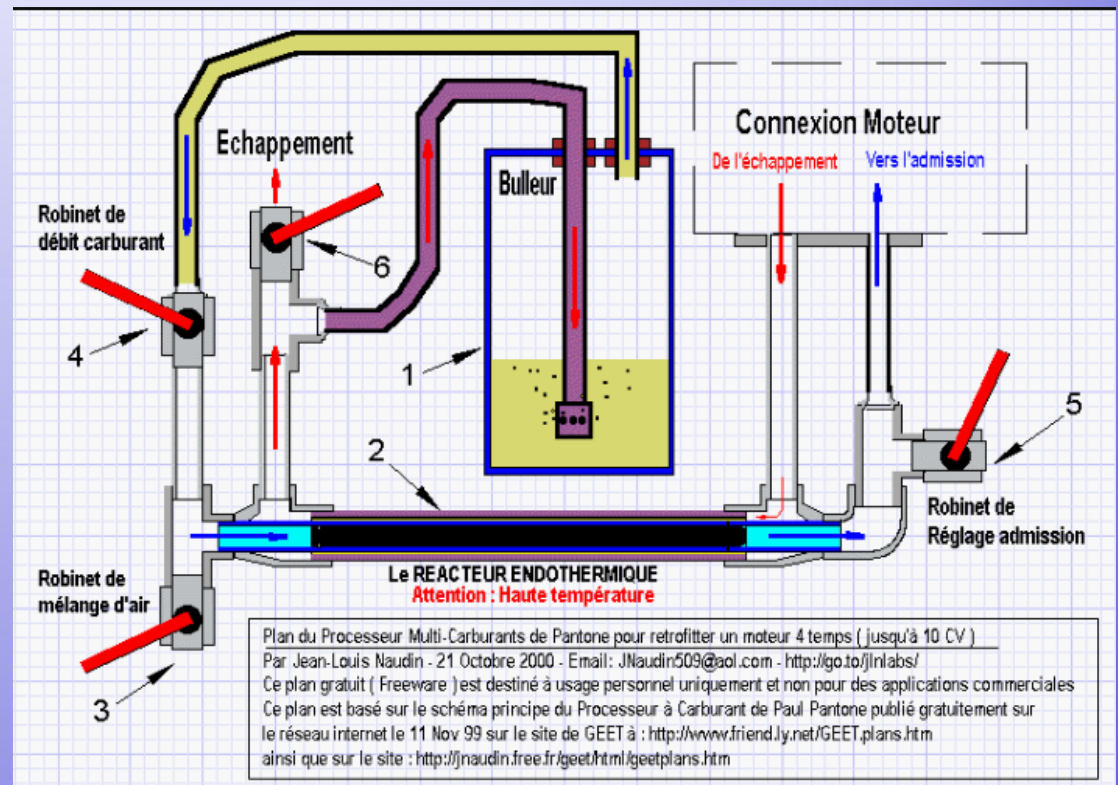
Die Redaktoren lernten den Erfinder des GEET-Plasmareaktors, Paul Pantone, im Laufe ihrer USA-Reise vom 12. bis 28. September 1997 im Bundesstaat Utah kennen. Damals brachten sie einen ausführlichen Bericht im "NET-Journal". Er demonstrierte ihnen seinen GEET-Reaktor, dessen Geheimnis in einer "Mini-Raffinerie" lag, in welcher die Treibstoffe so vorbehandelt (emulsiert) wurden, dass sie in niedermolekulare ionische

Gase wie Wasserstoff, Kohlenstoffverbindungen, Stickstoff und Sauerstoff aufgeschlüsselt und erst anschliessend dem Vergaser zugeführt wurden.



Plasma-Reaktor von Paul Pantone

Er hielt damals einen weis-sen Lappen vor den Auspuff, der auch nach Anstellen des Motors blütenweiss blieb, im Gegensatz zu einem normalen Automotor, bei welchem sich der Lappen sofort schwarz färbte.



Die Treibstoffeinsparung sollte zwischen 10% und 50% liegen. Er gab an, der Reaktor funktioniere sogar mit stark verdünnten Kraftstoffen, zum Beispiel einer Mischung aus 20% Altöl und 80% Wasser, was die Redaktoren nicht überprüfen konnten. Auch mit Kaffeewasser, Coca-Cola und Batteriesäure sollte der Prozess funktionieren, sagte er.

Wasserspaltung im Plasma

Einer der Höhepunkte des Wasserstoff-Kongresses am 23./24. Juni 2001 in Weinfelden bei Zürich war der Vortrag von Prof. Philip M. Kanareav aus Krasnodar.

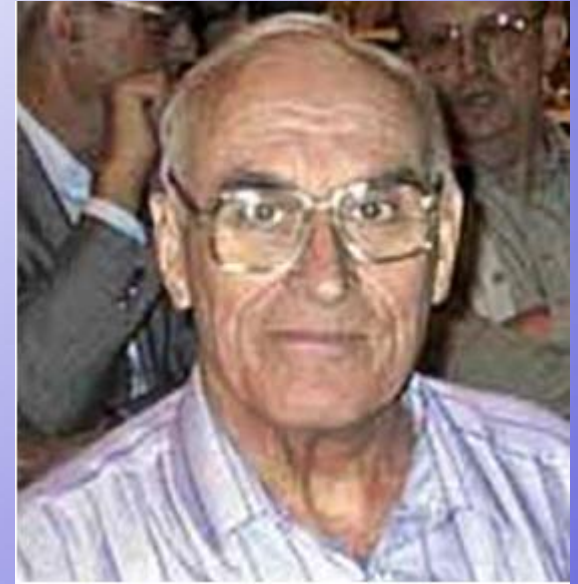
Er zeigte anhand seines theoretischen Modells und praktischer Laborversuche im Video, dass eine Aufspaltung von Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff möglich ist, bei der nur etwa ein Zehntel des Energieaufwandes benötigt im Vergleich zum Energiebedarf, der bei klassischen Elektrolyseuren erforderlich ist.



3 kW-Reaktor Januar 2002 in Krasnodar, Russland. Das Foto ist von Juha Hartikka, der Kanareavs Vortrag in Weinfelden gehört und dann nach Krasnodar gereist war.

Wasserspaltung im Plasma

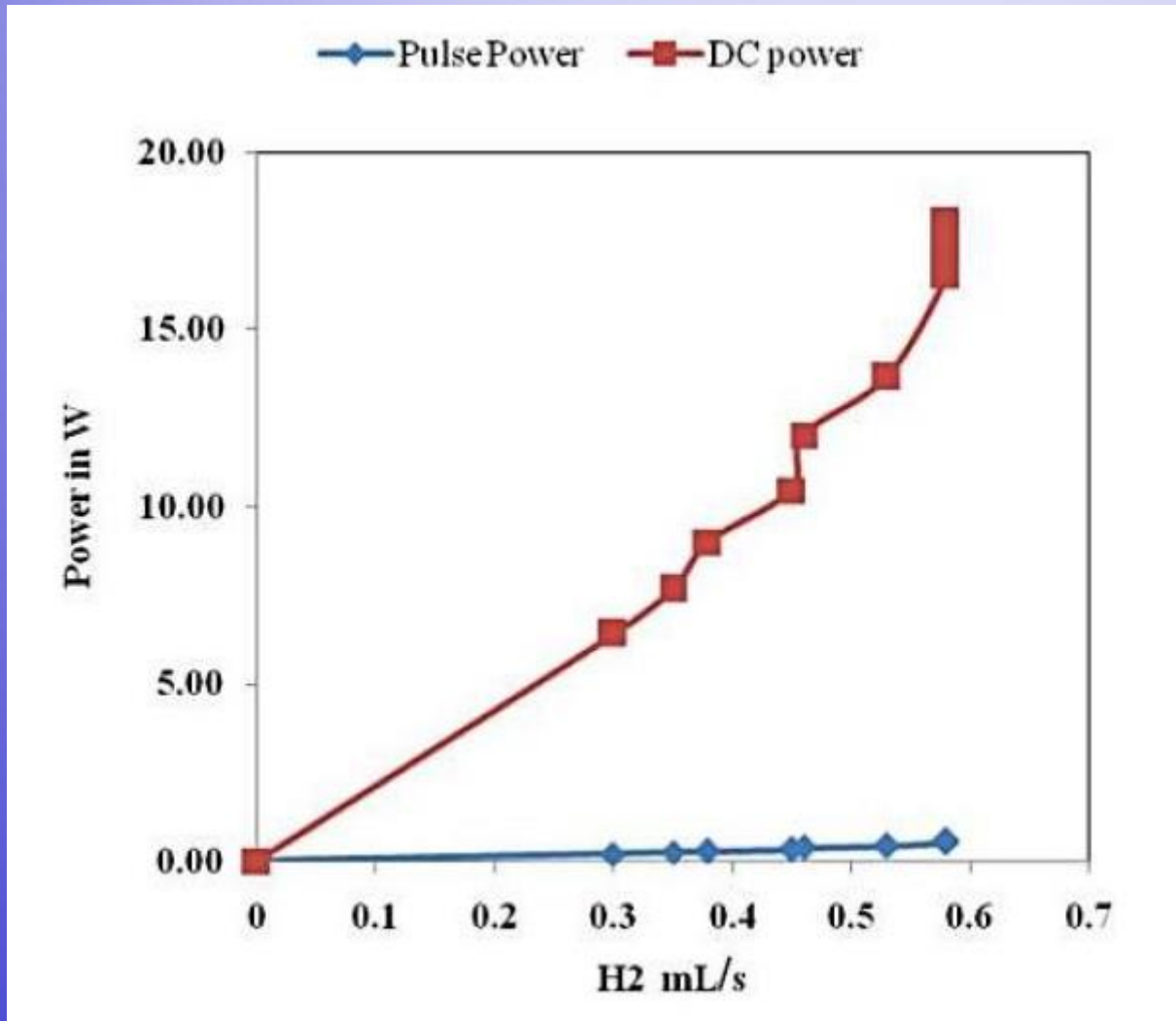
Prof. Philip M. Kanarev konnte beweisen, dass der Energieaufwand zur Wasserstoffgewinnung beim neuentwickelten plasmaelektrolytischen Generator zehnfach bis fünfzigmal geringer ist. Mit anderen Worten: Kanarevs Reaktoren verfügen über eine Effizienz von 1000% bis 1500%.



Die Betriebstemperatur der Anlage beträgt 5'000 bis 10'000° C, wobei ein COP von minimal 2,04:1 bereits wissenschaftlich erhärtet wurde.

In einem umfassenden Beitrag legte Prof. Kanarev im "NET-Journal" die wissenschaftlichen Grundlagen des "Niedrigstrom-Prozesses zur Wasserelektrolyse" dar, siehe:
NET-Journal, Heft 3/ 4, 2003, S. 46-49.

Nanopuls-Elektrolyse mit COP = 31:1



Im Jahr 2012 veröffentlichten die beiden indischen Forscher C.H. Dharmaraj und S. Adish Kumar eine Arbeit zu einem Elektrolyseverfahren, das eine 31fach effektivere Wasserspaltung ermöglicht. Mit Gleichstrom wurden 18 W, mit gepulstem Strom wurde 0,56 W benötigt, um 0,6 mL Wasserstoff pro Sekunde

Elektrolyse mit COP = 32:1 (maximal)

Im Youtubefilm wird erklärt, wie die Methode funktioniert. Sie verwendet auch Regen- und Meerwasser und erzeugt keine schädlichen Nebenprodukte oder Treibhausgase



3. Tests des neuseeländischen Hydrogen-Generators der Firma h2innovativelab: Bei 950 W Input in 1 Stunde wurde ein Output von 30,6 kWh erzielt. Das entspricht einer Effizienz von 3'200%. Im **Durchschnitt** werden **2'000%**, also ein **COP von 20:1**, erreicht.

http://www.borderlands.de/net_pdf/NET0918S20-21.pdf

<https://www.youtube.com/watch?v=0YQbIIXGVO0>

Wer sich mit Wassermotoren befasst, kommt an den Arbeiten des 1998 verstorbenen Stanley Meyer, Dipl.-Ing., Grove City/Ohio, nicht vorbei. In einer neuen Art von Hydrolyse wird Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff zerlegt, ohne jede Zwischenspeicherung.



Neues Video: <https://youtu.be/-joRn7qoPQY>

H2-Global-Prozess: Wasser als Treibstoff

Die erstaunliche Erfindung von Walter Jenkins



Walter Jenkins mit seinem Entwicklungsteam bei der Präsentation seines Wasserautos.

H2-Global-Prozess: Wasser als Treibstoff

Die erstaunliche Erfindung von Walter Jenkins

Der Amerikaner Walter Jenkins¹ wurde kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs in Monterey/-CA geboren. Sein Vater war Bomberpilot bei den USA. Walter entwickelte eine Leidenschaft für Filme als Kunstform und zog nach Hollywood, wo er in den 1970ern das weltweit erste virtuelle Set-System für die Filmindustrie und andere computerbasierte Technologien wie nichtlineare computergestützte Schnittsysteme entwickelte.



Mitte der 1980er Jahre begann er sich für alternative Kraftstoffsysteme für Autos zu interessieren. Er entwickelte ein Verfahren, um mit einer Treibstoff-Mischung aus 5% Benzin und 95% Wasser Stromgeneratoren von bis zu 20 PS (14,9 kW) zu betreiben. Er benötigt dazu nur wenig mehr als 4 W!

H2-Global-Prozess: Wasser als Treibstoff

Die erstaunliche Erfindung von Walter Jenkins

Anfang 2000 erforschte er die Wasserstoffgewinnung mittels Elektrolyse. Später suchte er effizientere Wege, um aus Wasser Brennstoff zu gewinnen. Er entwickelte eine eigene Methode, um die gesamte potenzielle Energie des Brennstoffs im Wasser zu erfassen.



Schließlich konnte er Wasser in sauberen Kraftstoff mit weniger als 180 Milliampere Eingangsleistung bei 24 Volt Gleichstrom umwandeln und Motoren mit diesem Wasserkraftstoff betreiben. Dabei verwendete er eine Mischung aus bis zu 97,5% Wasser und nur 2,5% Benzin, sogar 100% Süß- oder Meerwasser sollte möglich sein. Den Schlüssel zu seiner neuen Energietechnologie entdeckte er bei der Erforschung von Gewittern und Blitzen. Es ging darum, Energie aus geladenen Teilchen in Hochenergiezuständen zu gewinnen.

Die Zukunft hat begonnen!

Das Thema der Erfinder von Wassermotoren ist hiermit nur angeschnitten, angetippt, bruchstückhaft erwähnt.

Die Liste ist lang und umfasst Andriah Puharich, Archie Blue, Bob Boyce, Carl Cella, Charles H. Garrett, Daniel Dingel, Hector Pierre Vaes, Nakamatsu Yoshiro, Sam Leslie Leach, Stanley Meyer, Steven Horvarth und viele andere.

www.borderlands.de/Links/wasserauto.pdf

2. Teil: José Vaesken Guillen Der Wassermotor Aqua-Flex

... zum Selberrnachten für Mofas und Autos!

Die vom Erfinder vorgeschlagenen Verfahren, um Wasser in grösseren Prozentanteilen nutzen zu können, erfordern einige Zusatzmassnahmen, etwa die Erhöhung der Kompression, und gewisse Kraftstoffmischungen besser verarbeiten zu können. Oder er schlägt den Einbau eines Systems zur Bestrahlung des Kraftstoffs mit UV-Licht vor, bevor dieser in das Einspritzsystem geführt wird. Oder er empfiehlt den Einbau eines Wasser-Entmolekularisator bzw. Ozonator, mit dem Wasser kurz vor der Einspritzung in Wasserstoff und Sauerstoffmoleküle zerlegt werden kann

2. Teil: José Vaesken Guillen

ANALIZADOR DE GAS
CAP3201 Copyright CAPELEC
Test de emisión

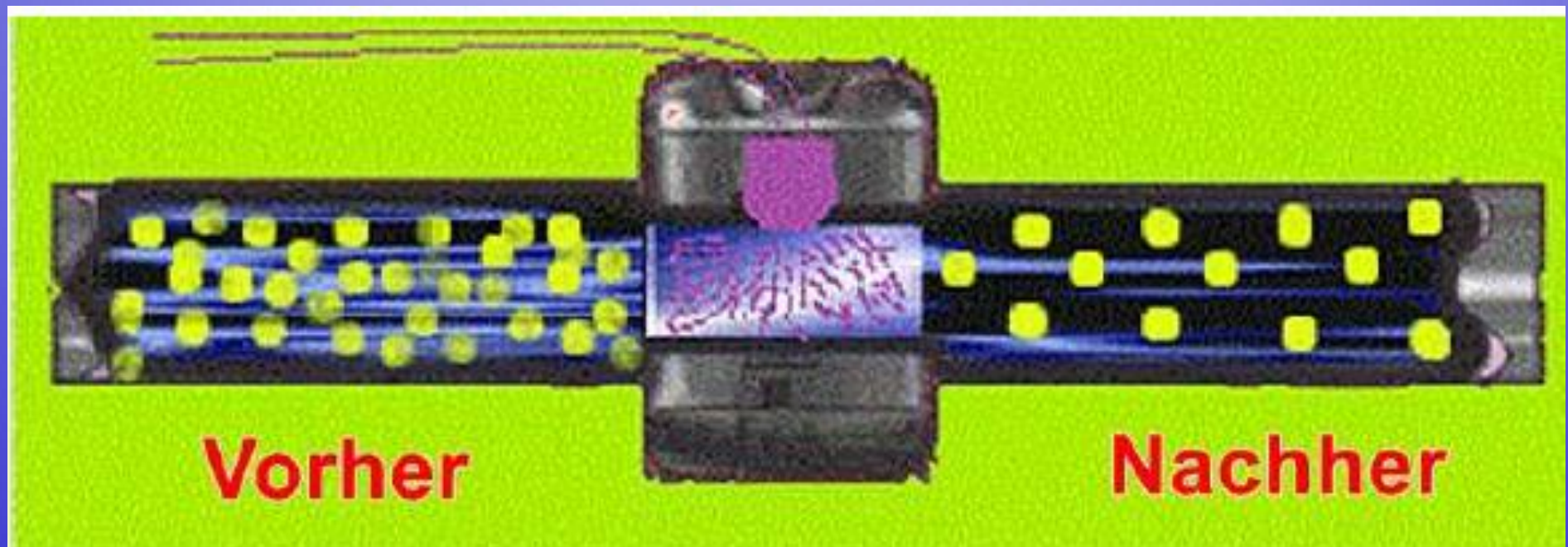
número de serie:06034

Resultado	Medici. 1
Hora	16:14:17
CO % vol.	0.00
CO2 % vol.	0.0
HC ppm vol.	0
O2 % vol.	20.9
LAMBDA	-.--
COcorr.%vol.	-.--
RPM(V/min)	0
Temp. °C	---

Testergebnisse des umgebauten Autos des Erfinders

2. Teil: José Vaesken Guillen

Wenn ein elektromagnetisches Feld auf einen Treibstoff einwirkt, werden die suspendierten Teilchen des Kohlenwasserstoffs ionisiert. Dabei brechen die Molekülketten auf und ordnen sich neu. Dieses Verfahren kann bei jedem Kohlenwasserstoff angewendet werden und ergibt eine Effizienzerhöhung.



2. Teil: José Vaesken Guillen

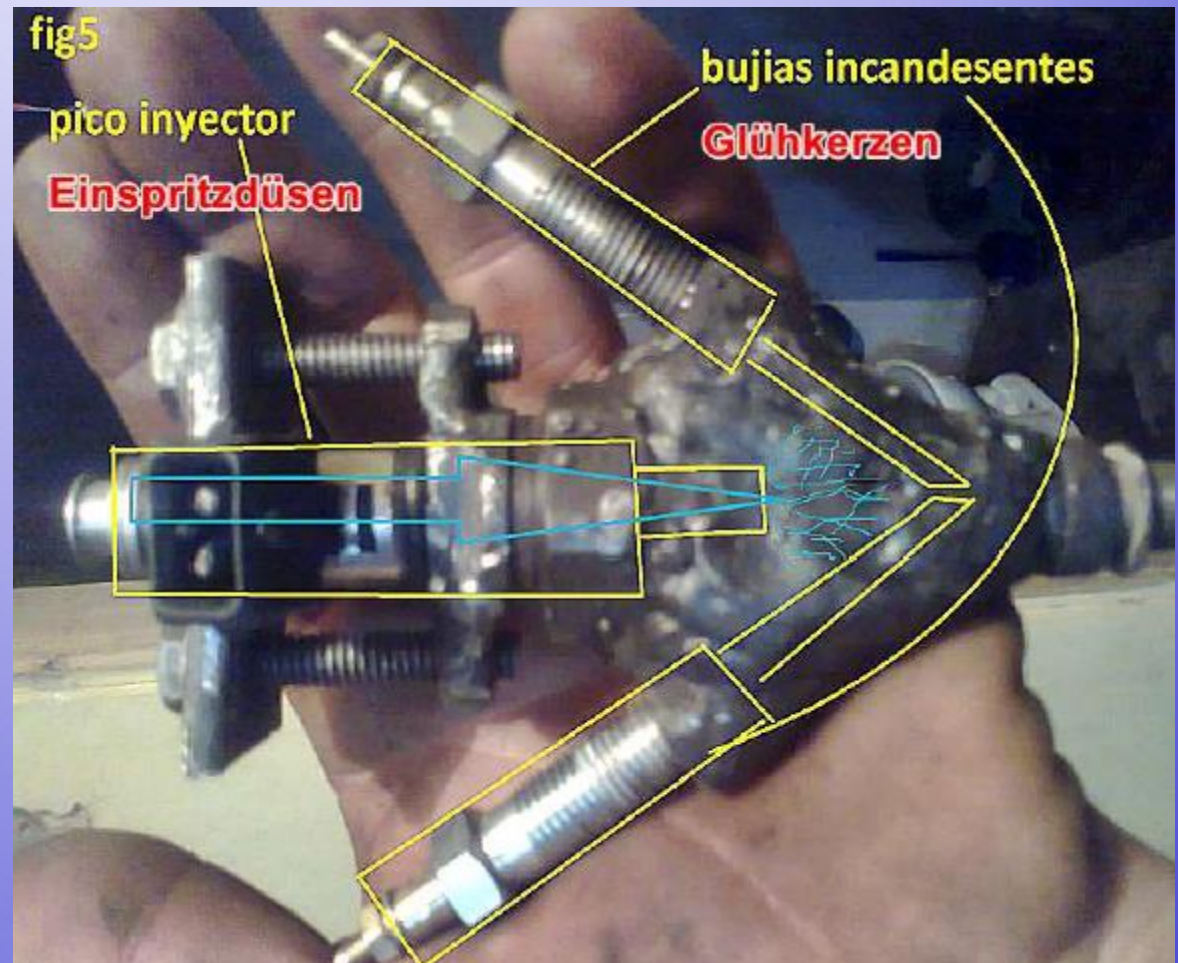
Einbau eines Demolekularisators



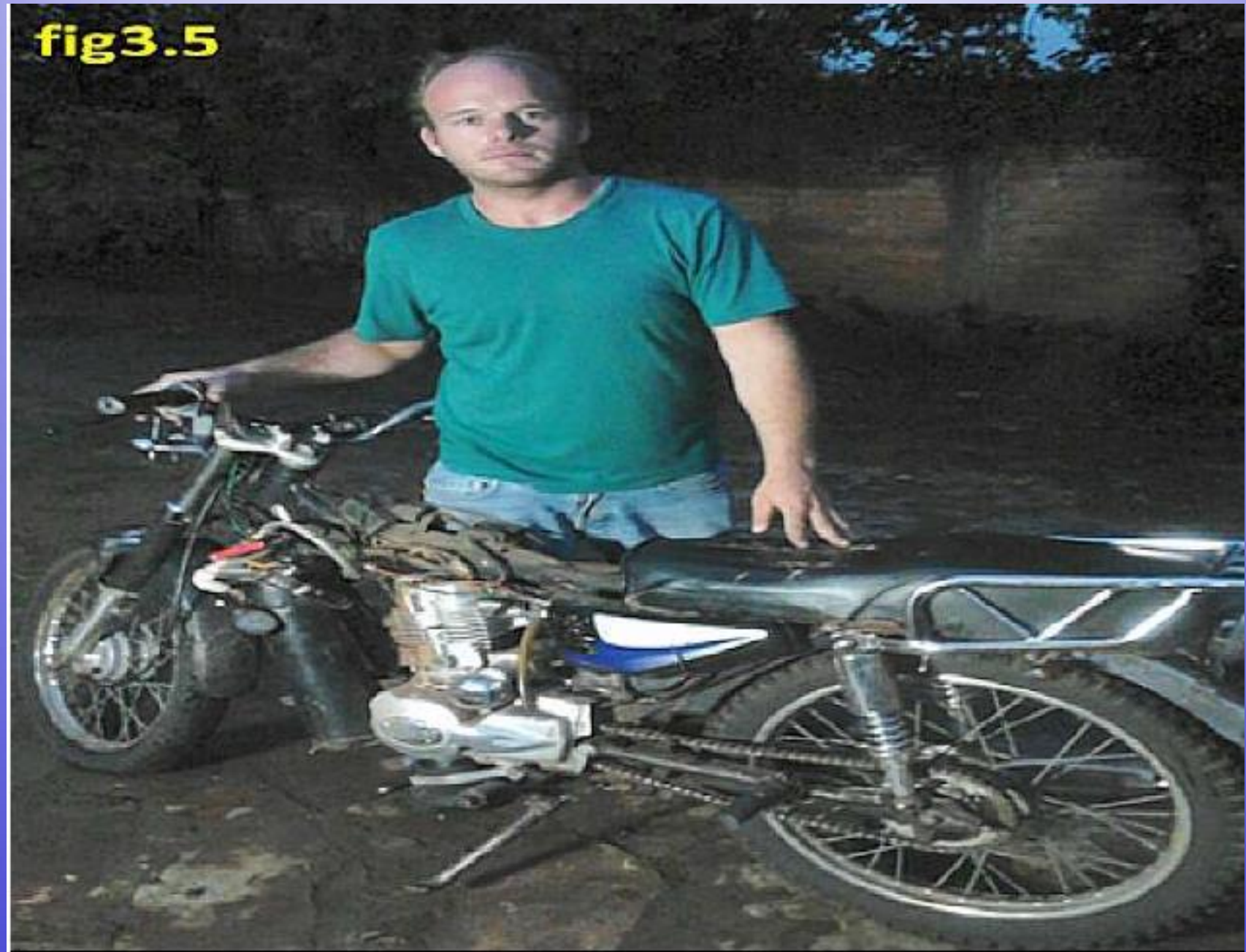
2. Teil: José Vaesken Guillen

Das Gerät hat zwei Glühkerzen und eine Einspritzdüse. Diese dient dazu, in den Zylinder eine demolekularisierte Wasserladung einzuspritzen. Im Zentrum des Einspritzpunktes befinden sich die Glühkerzen,

welche das pulsartig eingespritzte Wasser aktivieren und eine Expansion der Wassermoleküle bewirken.



José Vaesken Guillen



José Vaesken Guillen

Allgemeine Überlegungen

Im Bewusstsein der Gefahr der globalen Erwärmung durch Treibhausgase und der Gefahr der Emission von Schwefel, der karzinogen wirkt, schlage ich vor, Wasserstoff und Sauerstoff als Treibstoff und Oxidationsmittel zu verwenden.

Diese Gase lassen sich aus Wasser gewinnen, wobei der nach der Verbrennung entstehende Wasserdampf wieder zu Wasser kondensiert werden kann.

Überschüssiger Sauerstoff kann in Ozon umgesetzt werden. Insgesamt ergeben sich folgende Vorteile:

José Vaesken Guillen

Insgesamt ergeben sich folgende Vorteile:

- 1. Es werden keine Treibhausgase oder Schwefelpartikel in die Umgebung entlassen.**
- 2. Das Verfahren basiert auf komplett erneuerbarer Energie, da der benötigte Treibstoff und der bei der Verbrennung entstehende Wasserdampf aus natürlichem Prozesswasser oder aus rückgeführtem Kondensationswasser gewonnen wird. Im letzteren Fall kann der Motor sogar komplett autonom betrieben werden.**
- 3. Es besteht kein Brandrisiko, selbst in kritischen oder extremen (Schock-)Situationen, da kein Wasserstoff in einem Tank mitgeführt wird. Die Aufspaltung von Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff geschieht erst wenige Millisekunden vor der eigentlichen Verbrennung. Der Tank im Auto enthält nur noch Wasser.**

José Vaesken Guillen

Insgesamt ergeben sich folgende Vorteile:

4. Da Wasser anstelle von fossilen Treibstoffen verwendet wird, fallen kaum Betriebs- und Transportkosten an. Das Konzept lässt sich auch bei allen Arten landwirtschaftlicher Maschinen einsetzen. Die Agrarwirtschaft kann von der Senkung der Treibstoffkosten profitieren.