

Perendev Schweiz:

Komponenten für einen 300-kW-Elektromagnetmotor EMM - Demo in Vorbereitung!

Es ist zwar nur ein Zwischenschritt, über den hier - in Absprache mit Mike Brady - berichtet werden soll. Aber die Leser des "NET-Journals" sollen wissen, dass es mit den Perendev-Magnetmotoren vorwärts geht. Dies um so mehr, als viele unter den Lesern seit der März-April-Ausgabe 2007, in welcher der Perendev-Erfinder interviewt wurde, die Vermarktung dieses Magnetmotors erwarten.

Loyalität und Solidarität

Die Anrufe, Briefe und e-mails frustrierter Perendev-Kunden, die die Redaktoren bezichtigen, Perendev durch ihr Interview in der März-April-Ausgabe 2007 unterstützt und fälschlicherweise als marktbereit beschrieben zu haben, füllen ganze Ordner. Es ging so weit, dass enttäuschte Kunden bei der Münchner Staatsanwaltschaft Klage gegen Perendev einreichte und dort gleich auch die Redaktoren als "Mittäter" angaben (diese blieben allerdings ziemlich unbeeindruckt!). Perendev wird vorgeworfen, gegebene Versprechungen der Lieferung von Magnetmotoren bis heute nicht erfüllt zu haben.

Die Redaktoren und Inhaber der Firma TransAltec AG, deren Verwaltungsrat im April 2007 selber einen 100-kW-Magnetmotor bestellt und 50% vorausbezahlt hatte, waren zwar auch frustriert über die Verzögerungen, doch ihre Überzeugung hinsichtlich der Technologie und ihre Loyalität und Solidarität mit der Firma und dem Erfinder sind bis heute ungebrochen. Bei den Recherchen für ihr Buch "Energie aus dem All" (2001, Jupiter-Verlag, vergriffen) hatten sie selber viele Fälle von Erfindern studiert und recherchiert, deren Technologien bereits vor Jahrzehnten funktionierten, aber nie auf den Markt gekommen waren.

Prof. (em.) Dr. Dr. Dr. h.c. Josef Gruber nennt in seinem neuen Buch "Raumenergie-Technik - weltweit der

vorteilhafteste Weg zur Nachhaltigkeit der Energieversorgung" die Verhinderer: eine Öffentlichkeit, die sich nicht interessiert; beurteilungsunfähige Wissenschaftler; Konfliktpotenzial mit bestehenden Firmen; unfertige Erfindungen; Erfinder ohne Businesserfahrung; finanzielle Probleme usw.

Man mag sich herausuchen, welche Gründe bei Perendev die Vermarktung der Magnetmotoren bis heute verhinderten. Tatsache ist, dass die Redaktoren in dauerndem und freundschaftlichem Kontakt zu Mike Brady standen und stehen, der seit einigen Monaten in der Schweiz wohnt und arbeitet.

Zu Besuch bei Mike Brady - oder wie ein Magnetmotor funktioniert!

Mitte Januar 2009 lud Mike Brady die Redaktoren ein, in seinem Haus die Komponenten eines 300-kW-Magnetmotors zu besichtigen, die er während sieben Wochen bei einer Zürcher Maschinenbaufirma konzipieren liess. Es war ein sehr eindrücklicher Anblick, und die Redaktoren hatten das Gefühl, einen historischen Moment zu erleben, nach vielen Monaten des Zweifels, Hoffens endlich mal "Hardware" zu sehen! Mike Brady zeigte ihnen, wie er einen Magnetträger in den Rotor bzw. in den Stator einschob. Es handelt sich um Magnetträger mit hochpräzise gearbeiteter Schwalbenschwanz-Führung (Schweizer Qualität!).

Nachdem Mike Brady die Komponenten bei der Maschinenbaufirma abgeholt hatte, deponierte er sie gleich in seinem Pickup, weil er sie nach Deutschland zum dortigen Lizenznehmer bringen wollte, um die



Besichtigung von Einzelkomponenten eines 300-kW-Magnetmotors vom 14. Januar 2009.

Teile mit Elektromagneten zu einem Demogerät zu komplettieren, die mit einem (in einer Elektronik-Einheit integrierten) speziellen Impulsprogramm angesteuert werden.

Die Art der Anordnung der Magnete entspricht einer Anordnung, wie sie auch bei einem Magnet-Linear-Generator realisiert ist, die Dietmar Hohl von der Firma FEMRAD¹ aus Österreich gebaut und ins Internet gestellt hat. Zum ersten Mal wird dort gezeigt, wie ein Magnetmotor funktioniert! (Hinweis: Dietmar Hohl wird sein Magnetmotorexperiment am Workshop "Wasserstoffgeräte/Magnetmotoren" vom 21./22. Februar in Pelham/Chiemgau vorstellen, Programm s. S. 10!) In dem Film wird klar erkennbar, wie ein Läufermagnet aus dem Stand heraus entlang einer Reihe von Statormagneten eine wachsende Beschleunigung erhält, dort in Form eines Railgun (also linear) funktioniert, aber es liegt auf der Hand, dass bei einer Anordnung im Kreis eine solche Beschleunigung in gleicher Weise möglich ist.

Beschreibung der Bilder

Im folgenden werden die Komponenten beschrieben, die die Redaktoren zu sehen bekamen.

Vorab jedoch ein Prinzipbild aus der Website <http://www.perendev-power.com/products.htm>:



Prinzipbild des zylinderförmigen Statorgehäuses des EMM-Perendev-Motors.

Zu sehen ist die Darstellung des zylinderförmigen Statorgehäuses mit dem vorderen und hinteren sektorierten ringförmigen Abschlussstück und der zentralen Nabe zur Aufnahme der Kugellager und der Stahlachse. Hier sind vereinfacht schematisiert nur 4 Sektor-Streben dargestellt, in Realität sind es 5.

Auf dem Titelfoto und auf der vorangehenden Seite ist rechts Mike Brady zu sehen, der eine statorseitige Magnetträgerstange (ohne Schwalbenschwanz) in der Hand hält. Solche Trägerstangen werden vor dem Einbau mit zwei Neodym-Eisen-Bor-Magneten bestückt und jeweils mittels 4 Maschinenschrauben an der inneren Peripherie des Motorzylinders befestigt. Auf dem Zylinderumfang sind insgesamt 18 Lochreihen zu erkennen, das heisst es können maximal 18 Trägerstangen angebracht werden. Im Vordergrund des Bildes, links vom Rotor, sind weitere statorseitige Magnetträgerstangen (ohne Schwalbenschwanz) zu sehen. Ein Teil der Trägerstangen ist abgeschrägt, offenbar, um die im Betrieb unter einem Winkel zur Tangentialen antreibenden Magnetkräfte optimaler aufnehmen und übertragen zu können. Dass eine Schrägstellung der Magneten erforderlich ist, zeigen auch die erwähnten Experimente der österreichischen Firma FEMRAD mit einem permanentmagnetischen linearen Antrieb.

Im Vordergrund hält Adolf Schneider eine läuferseitige Trägerstange, die auf der unteren Seite eine Schwalbenschwanzführung (mit auf 45 Grad abgeschrägten Schwalbenschwänzen) aufweist. Durch diese Konstruktion ist es möglich, die mit Magneten komplettierten Läuferträgerstangen passgenau durch die Sektorenfenster der zusammengebauten Maschine auf den Rotor einzuschieben.

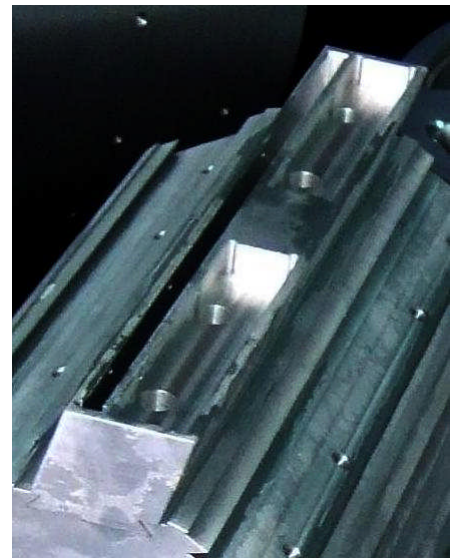
Adolf Schneider überprüfte das "Spiel" der Schwalbenschwanzfüh-

rung, die wie bei den Schlitten einer Drehbank absolut passgenau gefertigt wurde. Ein Vergleich der Passgenauigkeit (mittels Ein-/Auschieben) bei einer zweiten Trägerstange ergab "gefühlsmässig" absolut keinen Unterschied. Man kann davon ausgehen, dass die Toleranzen im Mü-Bereich liegen.

Auf dem im Vordergrund sichtbaren Rotor ist oben eine Magnetträgerstange, die maximal zwei Magnete aufnehmen kann, über die Schwalbenschwanzführung eingeschoben worden. Wie ersichtlich ist, kann der Läufer maximal 12 solcher Schienen aufnehmen. Dabei betonte Mike Brady, dass sich Elektromagnete und Spulen jeweils abwechseln. Die über ein Softwareprogramm (in der hier nicht vorhandenen Blackbox) gesteuerte Energetisierung der Elektromagnete stellt die richtige Funktion der Maschine sicher.

Hinweis zu den Leistungsgrößen der Maschinen: die gezeigte Maschine entspricht bei voller Ausrüstung mit Magneten einer 300-kW-Maschine. Das heisst, sie gibt diese Leistung an der Welle ab, die über eine angekoppelte hocheffiziente Synchronmaschine in Wechselstrom nahezu gleicher Leistung umgewandelt wird. Wird nur ein Teil der Magneten eingebaut, kann die Leistung auf 100 kW reduziert werden. Wie Mike Brady sagte, lässt sich eine 600-kW-Maschine dadurch realisieren, dass zwei 300-kW-Maschinen längsseitig miteinander mechanisch gekoppelt werden.

Im nächsten Foto ist in dieser abgedunkelten Vergrößerung des er-

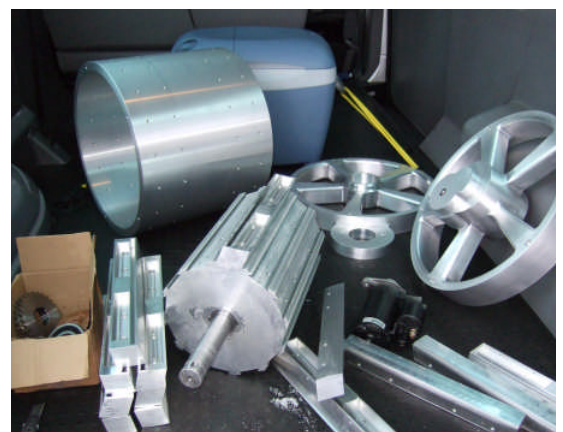


Läufermagnetträger.

sten Bildes die Schwalbenschwanzausführung der Rotor-Magnetträgerstangen im Detail zu erkennen. Ebenso gut sichtbar sind die beiden grossen rechteckförmigen Vertiefungen zur Aufnahme der quaderförmigen Neodym-Magnete.

Die Bedeutung der links sichtbaren, parallel geführten schmalen Vertiefung (Rinne) dient möglicherweise der Aufnahme eines Abschirmmaterials, um das Magnetfeld primär in einer Richtung wirken zu lassen.

Im obenstehenden Foto sind alle Teile zu sehen, die Mike Brady am 14. Januar 2009 in seinem Pickup



Alle zwischengelagerten Teile.

zwischenlagert hatte (die im Hintergrund sichtbare Kühlbox gehört zur Autoausrüstung und hat nichts mit dem EMM zu tun). Links im Karton sind Kugellager zu sehen sowie

zwei Zahnräder, rechts ist eine kleine Anlassereinheit zu sehen, die für den Start der Maschine benötigt wird. Die Konstruktion ist so realisiert, dass die Maschine nicht von selbst anläuft, sondern erst nach Erreichen einer gewissen Drehzahl über die elektronische Steuerung der Elektromagneten kontinuierlich Leistung abgibt.

Das nebenstehende Bild zeigt die Situation, nachdem auf dem Rotor ein zweiter Magnetträgerstab über die Schwalbenschwanzführung eingeschoben wurde.

Im nachfolgenden Ausschnittfoto sind die beiden Abschlusssteile auf der linken und rechten Seite des

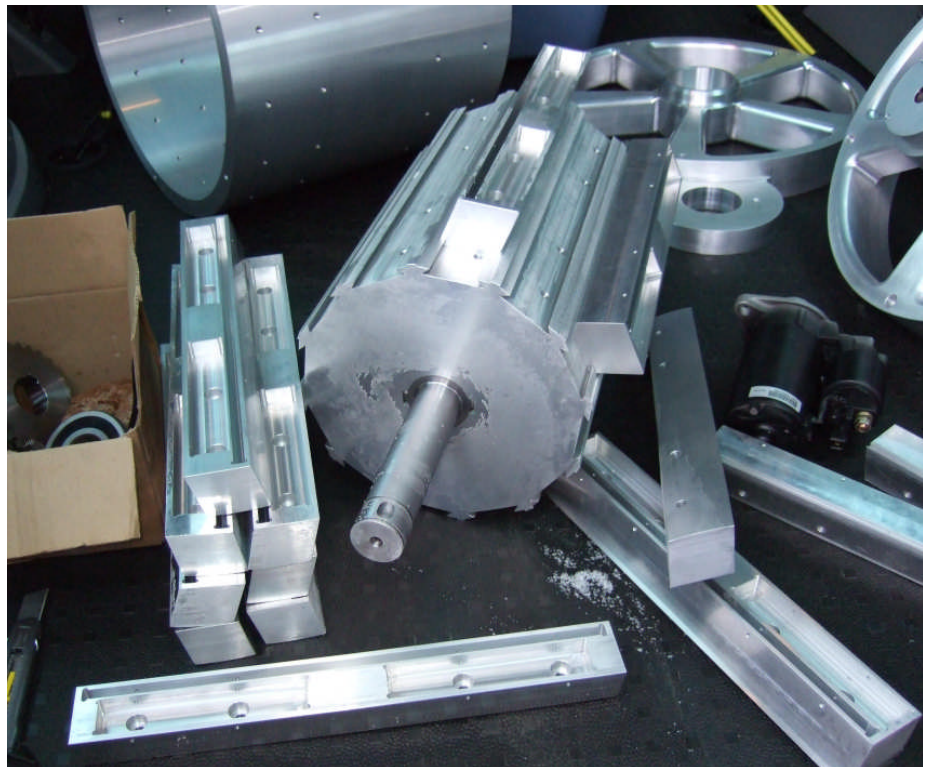


Abschlusssteile.

EMM-Zylinders zu sehen. Der Vergleich mit der Zigarettenschachtel rechts zeigt, dass der Durchmesser des rechten Rings etwa 5,7mal so gross ist wie die Höhe der Zigarettenschachtel. Bei einer Höhe der Camel-Zigaretten-Schachtel von 8,7 cm errechnet sich damit ein Durchmesser von 50 cm.

Vergleich zum Linearantrieb der Firma FEMRAD

Wie uns Dietmar Hohl von der Firma FEMRAD am 13. Januar berichtete, konnte er mit einem permanentmagnetischen Linearbeschleuniger (MDS-Magnetdrucksystem) erfolgreiche Messungen durchführen¹. Es handelt sich um den Grundlagenversuch "MDS-Versuch#11-c_02", mit dem laut seiner Aussage eine prüfbare Möglichkeit betreffend reale Umsetzung eines autonom startenden Magnetmotors gegeben scheint.



Situation nach Einschubung eines Magnetträgerstabs über die Schwalbenschwanzführung.

Das F&E-Video ist u.a. auf YouTube einsehbar unter:

http://www.youtube.com/watch?v=Am6NC2wLFk&feature=channel_page

Der Wagen am Linearbeschleuniger wird von Stator zu Stator prüfbar immer schneller und gewinnt an kinetischer Energie! Die Beschleunigung steigt klar mit reduziertem Abstand zwischen Rotor und Stator. Im aktuell gezeigten F&E-Video ist der Abstand 7 mm, die Beschleunigungskräfte erreichen über 1000 Pond!

Offenbar wird der Läufermagnet auf Grund der Feldkonfiguration infolge der schräg gestellten Statormagnete bereits vom ersten Statormagnet an kontinuierlich beschleunigt. Nachdem der Läufermagnet aus jeder Position im Zwischenbereich der Statormagnete - also weit weg von den Feldverzerrungen am Anfang oder Ende - beschleunigt wird, also nirgends "einrastet", ist das ein Beweis der prinzipiellen Machbarkeit einer permanentmagnetischen Linearbeschleunigung.

Wenn man beliebig viele Magnete nimmt, wird der Läufer immer schneller. Damit lässt sich eine permanentmagnetische Railgun bauen, die ohne sichtbaren Energieeintrag funktioniert.

Prof. Dr.-Ing. K. Meyl hatte im Artikel "Projekt zum 'leistungsfähigsten Konverter aller Zeiten': 'Schienenkonverter' (Railgun)" im "NET-Journal", Nr. 7/8, 2007, S. 47-52, darauf hingewiesen, dass die NASA eine Railgun gebaut hatte, bei der die gewonnene kinetische Energie 24'000mal grösser war als die in die Spulen hineingepumpte elektromagnetische Energie (S. 51). Auch hieraus lässt sich schliessen, dass bei magnetischen bzw. elektromagnetischen Linearbeschleunigern die eigentliche Energiequelle offenbar in den atomaren magnetischen Spinfeldern bzw. im gekoppelten Hintergrundfeld liegt.

Vom Linearbeschleuniger zum Kreisbeschleuniger

Wenn man eine begrenzte Zahl Statormagnete auf einer Kreisbahn anordnen würde, dann müsste das Ganze ebenso wie bei der Linearanordnung funktionieren. Dies meinte auch George Soukup im "NET-Journal", Nr. 9/10, 2008, und er regte ein entsprechendes Experiment an.

Bei der ursprünglichen Konstruktion eines Magnetmotors von Mike Brady gemäss Patentanmeldung

WO2006045333A1 vom 4. Mai 2006 musste der Magnetmotor bei geschlossenen Statorhälften permanent an einer Generatorlast angekoppelt sein. Manche Nachbauer solcher Magnetmotoren hatten schon festgestellt, dass sich diese bei zunehmender Drehzahl bis zur Bruchgrenze beschleunigen, wenn keine Bremsvorrichtung vorgesehen war. So schreibt Patrick Caster am 22.1.2006 in einem Beitrag auf der Datenbank peswiki zum erfolgreichen Nachbau eines Perendev-Konzepts:

“Mein Nachbau hat funktioniert, obwohl ich den Grundaufbau etwas modifiziert hatte. Ich hatte keine Geschwindigkeitskontrolle vorgesehen, weil ich nur mal testen wollte, ob das im Prinzip funktioniert.”

Ergänzende Hinweise zu den Konstruktionen von Perendev

Bei den Demo-Magnetmotoren sind die einzelnen Komponenten aus Aluminium gefräst. Auf der Basis dieser Herstellungstechnik können pro Monat nur geringe Stückzahlen realisiert werden. Zudem weisen diese Motoren in Verbindung mit Magneten und Spulen doch ein erhebliches Gewicht auf. Die kompletten Konstruktionsunterlagen (CAD-Design) stammen von Mike Brady, der auch auf diesem Gebiet Spezialist ist. Sie können direkt nach Eingabe der Daten (CD) in modernen CNC-Fräsmaschinen umgesetzt werden.

In der Serienproduktion werden die Teile aus Kunststoff im Spritzgussverfahren hergestellt, was Stückzahlen im Bereich mehrerer Tausend pro Monat und Fertigungsstätte ermöglicht. Allerdings erfordert die Herstellung der Werkzeuge erhebliche Finanzmittel. Die eigentliche Serienproduktion kann erst starten, wenn die erforderlichen Investitionen in den Aufbau der Produktionsstrassen einschliesslich der Werkzeuge für den Spritzguss zur Verfügung stehen. Lizenznehmer wie TransAltec AG in der Schweiz werden die benötigten Gelder von Banken und Privatinvestoren erst nach Präsentation von Demomodellen erhalten. Daher ist die Vorführung erster funktionierender Magnetmotoren so wichtig.

Interview mit Mike Brady

Am 14. Januar 2009 hatten die Redaktoren anlässlich der Besichtigung der Komponenten für den 300-kW-Demomotor Gelegenheit, Mike Brady einige Fragen zu stellen, die im folgenden - ergänzt durch Fragen/Antworten aus früheren Interviews^{2,3} - hier zur Sprache kommen.

Mike Brady: MB, Adolf und Inge Schneider as/is

as: Mike, unsere Leser und uns bekannte Perendev-Interessenten fragen sich nach den Gründen für die Verzögerung der Vermarktung. Können Sie etwas dazu sagen?

MB: Es gibt mehrere Gründe: einerseits hatten sich US-Finanzpartner zurückgezogen und dadurch die Vermarktung erschwert, andererseits bin ich aus Gründen der Geheimhaltung ein Ein-Mann-Betrieb, was die Realisierung des Demomodells anbelangt. In meinem Haus in der Schweiz habe ich keine Werkstatt zum Zusammenbau von Komponenten. Die Komponenten habe ich in einer Schweizer Maschinenbaufirma bauen lassen, was sieben Wochen gedauert hat.

is: Sie bringen die Komponenten nach Deutschland?

MB: Ja, ich fahre sie zum deutschen Lizenznehmer, der mit mir zusammen die Komponenten zusammenbauen und testen wird. Ich bringe dann die Demo-Anlage wieder in die Schweiz, um diese vor allem Ihnen - als potenziellem Schweizer Lizenznehmer - zu zeigen.

as: Von der Präsentation eines Demomotors hängen ja auch Zusagen von Investoren ab?

MB: Eine russische Firma hat eine siebenstellige Summe zugesagt, die ich dann primär dazu verwenden will, um einen Industriebetrieb in R. (Ort am Zürichsee) zu kaufen und eine Produktion in der Schweiz aufzubauen. Dort wird aber noch keine Gross-Serienfertigung möglich sein.

as: Die Komponenten bestehen ja aus Aluminium, während bei grossen Stückzahlen wohl Kunststoff eingesetzt wird?

MB: Ja, die Komponenten bestehen als Aluminium. Bei früheren



Mike Brady mit Inge Schneider neben dem Vorgängermodell eines Magnetmotors (Foto aus Nr. 3/4 2007).

Maschinen haben wir die Kunststoff-Rotoren und -Statoren in kosten- und zeitaufwändiger Weise einzeln mit 4-Achsen-CNC-Fräsmaschinen herstellen lassen. Erst in der nächsten Phase, ab Stückzahlen von 500 bis 1000 pro Monat, werden diese Teile vollautomatisch im Spritzgussverfahren hergestellt werden können.

is: Wie Sie wissen, kennen wir in der Schweiz und im Ausland eine ganze Reihe von Investoren, die nur auf eine Demo warten, um mit ihren Investitionen die Vermarktung zu ermöglichen. Investoren und potenzielle Unterlizenznehmer wollen in der Schweiz ja dann mithelfen, die Schweizer Produktion aufzuziehen.

MB: Das ist der Grund, weshalb ich einen Demomotor in die Schweiz zurück bringen will. Es wird nicht möglich sein, so viele Leute an eine Demo einzuladen, wie kommen möchten. Ich denke aber, dass Sie in der "Szene" einen guten Ruf genießen, so dass es genügt, wenn Sie berichten können, dass Sie eine erfolgreiche Demo gesehen haben.

as: Viele fragen sich, warum keiner der scheinbar über sechzig Betreiber eines Perendev-Magnetmotors bereit ist, diese Interessenten und Investoren zu zeigen. Können Sie sagen, warum das so ist?

Erklärung von Mark Goldes, weshalb Magnetmotoren überhaupt funktionieren!

Mark Goldes, Präsident der Firma "Magnetic Power Inc." weist darauf hin, dass die interne Energie ferroelektrischer Materialien über induzierte elektrische Felder, über freie Elektronen im Leitungsband oder über mechanischen Stress angezapft bzw. ausgekoppelt werden kann (www.magneticpowerinc.com).

Das normale Induktionsgesetz, das die Entstehung eines Wechselstromes in einer Induktionsschleife beschreibt, wenn diese von einem elektrischen Wechselfeld durchdrungen wird, gilt genauso für die elementaren Spinfelderelektronen. Bekannterweise hat jedes atomare Elektron sowohl einen Bahnspin als auch einen Eigenspin.

Wenn magnetische Systeme auf Grund einer bestimmten konstruktiven Ausführung - sei es als Linear- oder als Rotationsmotor - in die Lage versetzt werden, kontinuierlich ein Beschleunigungsmoment aufzubauen, muss die erzeugte Leistung bzw. Energie aus dem unerschöpflichen Quantenreservoir stammen, das seinerseits alle atomaren Spinfelderelektronen kontinuierlich "antreibt".

Die klassischen Energiegesetze gehen davon aus, dass physikalische Energiesysteme stets geschlossen sind. Nach dieser konservativen Auffassung kann es in einem abgegrenzten Raumbereich keinen Energieüberschuss (oder -unterschuss) geben. Das heisst, es gibt keine (unbekannten) Energiequellen oder -senken. Es ist jedoch eine Tatsache, dass alle Vorgänge auf der atomaren Ebene, zum Beispiel die Brown'sche Molekularbewegung oder die Bahnspins und Eigenspins der Elektronen, ständig von dem unerschöpflichen Reservoir der Hintergrundenergie gespeist werden. Die Gesamtenergie-Bilanz des Universums bleibt natürlich stets ausgeglichen, aber in begrenzten lokalen Bereichen sind Ausnahmen und Ungleichgewichte durchaus möglich.

Ein Top-Secret-Thema!

MB: Die Gründe liegen darin, dass sich alle Betreiber nach Leib und Leben gefährdet fühlen, sobald sich die Nachricht von der Existenz ihres Motors verbreitet. Jeder Besitzer einer Maschine, dem ich Interessierte zuführte, bekam danach massive Probleme. Da ich mich für die Sicherheit dieser Betreiber verantwortlich fühle, gehe ich das Risiko nicht ein, die Standorte bekannt zu geben.

as: Diese Vorsichtsmassnahme ist wohl schon begründet. Wir haben mal mit einem deutschen Betreiber gesprochen, der uns bedrohte, falls wir seinen Standort bekannt geben würden. Ein Top-Secret-Thema! Sobald wir die Schweizer Lizenz umsetzen können, werden wir das - da wir uns als Öffentlichkeitsarbeiter verstehen - anders handhaben und die Sache öffentlich machen. Wir haben auch keine Angst! Eine andere Frage: enthält der Prototyp, der hier jetzt zusammengebaut wird, wesentliche Neuerungen gegenüber früheren Prototypen?

MB: Es handelt sich um die 5. Generation eines Prototypen, der gegenüber früheren Generationen eine ganze Reihe von Verbesserungen impliziert. So habe ich die gesamten CAD/CNC-Pläne selbst entwickelt und gezeichnet, da bin ich Spezialist, und das hat natürlich einige Zeit gedauert. Diese Daten, die

den erfolgreichen Nachbau eines Prototypen ermöglichen, werden dann den Lizenznehmern auf CD zur Verfügung gestellt.

as: Wie ist es mit der Blackbox? Sie enthält wohl das eigentliche Know-How, die Regelungstechnik und genaue hardware-/softwaremäßige Steuerung der Stromimpulse für die Magnetspulen?

Der Zeitplan

MB: Ja, wir haben zwei solcher Komponenten, einerseits eine Kontrolleinheit, die für die Geschwindigkeits- und Phasenregelung zuständig ist, und andererseits eine sogenannte Blackbox. Der Magnetmotor wird auf eine Drehzahl von 3'000 U/min stabilisiert und ist über ein Untersetzungsgetriebe 1:2 an den Alternator bzw. Synchronmotor angekoppelt, der auf eine Drehzahl von zum Beispiel 1'500 U/min ausgelegt ist. Die eigentliche Blackbox enthält ein GPS-Modul sowie eine GSM-Kommunikationseinheit, welche laufend die aktuellen Daten und den Betriebszustand der Maschine an eine Überwachungszentrale weiterleitet. Dieses Servicekonzept bringt erhebliche Vorteile und stärkt das Vertrauen der Kunden in unsere Marktcompetenz.

is: Können Sie uns zum Schluss noch die Frage nach dem Zeitplan beantworten?

MB: Ich rechne damit, dass der Demomotor im Februar 2009 fertig

zusammengestellt sein wird und dann eine Demo in der Schweiz möglich sein wird. Sie können dann ausgewählte Investoren und potenzielle Lizenznehmer zu einer Demo einladen, die an einem geheimen Ort am Zürichsee stattfinden wird. Mit der Kleinserienproduktion in der Schweiz werde ich voraussichtlich im April/Mai beginnen, während in Deutschland beim Lizenznehmer eines deutschen Bundeslandes die Arbeiten zur Serienproduktion und Vermarktung weiter gehen.

as/is: Die gelungene Demonstration wird ja dann auch für uns als Inhaber der Option der Schweizer Perendev-Lizenz die Initialzündung sein, um einen Produktionsstandort auszuwählen und zusammen mit unseren potenziellen Unterlizenznehmern mit der Produktion zu beginnen. Wir freuen uns jetzt schon darauf, hoffen, dass es nicht mehr lange dauert und sind voll motiviert, diese revolutionäre Technik für die Anwender und vor allem für die Umwelt umzusetzen. Wir danken Ihnen für das Gespräch!

Literaturhinweise:

- 1 http://www.magnetmotor.at/projekte/MDS/Versuch_Nr11-c_Aufbau.pdf
- 2 "Perendev-Magnetmotor startet in den Markt", in "NET-Journal", Nr. 3/4 2007, S. 4-12
- 3 "Perendev-Magnetmotor vor der Markteinführung", in "NET-Journal", Nr. 5/6, 2007, S. 4-9