

Prof. Dr.-Ing. Konstantin Meyl:

Wassermotor mit Ozon

In Nr. 11/12 2021 brachten wir einen Beitrag über den Wassermotor des Erfinders W. A. auf der Schwäbischen Alb. Parallel dazu und aktuell schickte uns Prof. Dr.-Ing. Konstantin Meyl sein Büchlein "Wassermotor mit Ozon" und schrieb dazu gleich folgenden brisanten Beitrag! Das Büchlein ist auch über den Jupiter-Verlag erhältlich!

Ozonmotor mit Sauerstoff...

...statt mit kohlenstoffhaltigem Motorenkraftstoff, mit Ozon O_3 bzw. H_6O_3 anstelle von Kohlendioxid CO_2 als Auspuffgas.

1. Verbrennungsmotor (Stand der Technik)

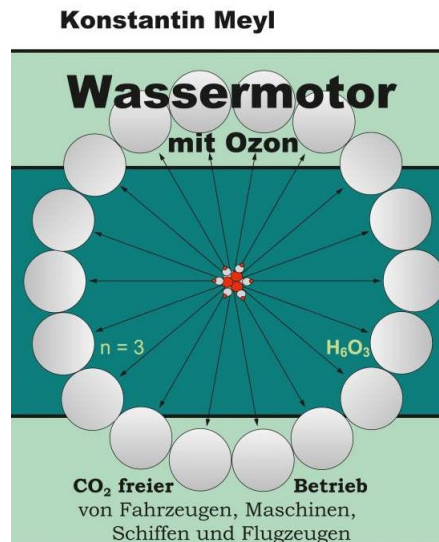
Bei einem Verbrennungsmotor wird ein zündfähiges Gemisch aus etwas Kraftstoff mit dem Sauerstoff aus der Luft in einem Brennraum verbrannt. Genutzt wird die Wärmeausdehnung des Gases. Dabei entsteht neben anderen das CO_2 , ein Treibhausgas, das es nach politischer Vorgabe zu vermeiden gilt.

Genau genommen werden bei Kohlendioxid von den 22 Elektronen in der Atomhülle insgesamt 18 Elektronen ringförmig angeordnet (nach dem Bohrschen Atommodell für die Quantenzahl $n = 3$). Die restlichen 4 Elektronen dienen dem O-C-O Kern als Bindemittel.

Da als Folge des Spin jedes Elektron einen magnetischen Nordpol und auf der gegenüberliegenden Seite den Südpol ausbildet, werden sie sich über ihre Pole anziehen und zu einem Ring zusammenschließen.

Dieser gasförmige Zustand muss von einem Zündvorgang bis zum nächsten beibehalten werden, um sich voll auswirken zu können. Während dieser Zeit stabilisiert sich der Ring, und die Elektronen können nicht in den Kern zurückstürzen.

Es wird folglich die Volumenausdehnung des Gases ausgenutzt, was bei der Zündtemperatur stattfindet (oberhalb der kritischen Temperatur des Gasmisches).



ISBN 978-3-940 703-60-6, 66 S., brosch.
10 Euro/Fr. 12.-
<https://www.k-meyl.de/shop>

2. Ozonmotor (Kritik am Stand der Technik)

Der heutige Sprit ist wegen der intensiven CO_2 -Produktion als Treibhausgas jedoch in Verruf gekommen. Wenn kein Kohlenstoff Verwendung findet, wenn für die Volumenausdehnung keine Verbrennung erforderlich ist, dann kann der Kohlenstoff durch Sauerstoff ersetzt werden, und dann wird aus dem Verbrennungsmotor ein Ozonmotor.

Die Volumenausdehnung ist bei beiden Motoren ungefähr die gleiche, und es findet auch bei einer ähnlichen (um 40 K reduzierten) Zündtemperatur statt. Anstelle des kohlenstoffhaltigen Brennstoffs wird der sauerstoffhaltige Stoff in den Brennraum eingespritzt. Am Auspuff wird statt des CO_2 jetzt das Ozon (O_3) ausgestoßen, das zur Ozonschicht aufsteigt. Dort wird es sich wegen der niedrigen Temperatur zurückwandeln (in $n = 2$) und zu einem überwiegenen Teil uns als Sauerstoff O_2 zur Atmung zu Verfügung stehen.

Der wesentliche Unterschied zum heutigen Motor besteht darin, dass der Brennstoff gegen Geld getankt wird, während Ozon spontan aus Sauerstoff oder aus H_2O erzeugt werden kann, und das weitgehend

kostenfrei. Allerdings verbraucht die Herstellung Energie, die von der erzeugten Menge abgeht.

Das Temperaturniveau ist, wie gesagt, beim Ozon um ca. $40^\circ C$ niedriger als beim Sprit. Der kritische Punkt ist bei $-12^\circ C$. Damit die Wandlung von $n = 2$ auf $n = 3$ nicht zu früh erfolgt, sollte der Stoff auf unter $-12^\circ C$ gehalten oder er sollte erst noch produziert werden. Erst im Brennraum angekommen, können dann die Wandlung mit dem Zündfunken (bei ca. $200^\circ C$) und die Expansion des Gases erfolgen.

Im Detail werden für Ozon (O_3 bei $n = 3$) von den 24 Elektronen in der Atomhülle insgesamt 18 Elektronen ringförmig angeordnet. Die restlichen 6 Elektronen dienen dem 18-fach ionisierten Kern als Bindemittel, wobei jeder Sauerstoffkern mit jedem der beiden anderen eine Einfachbindung aufbaut (ideale Konfiguration).

3. Ozonhaltiger Wassermotor (Beschreibung)

Es kann, wie gesagt, der Sauerstoff auch direkt aus Wasser gewonnen werden. Als Flüssigkeit sind mehrere Vorteile vorhanden: H_2O ist drehbar, elektrisch und magnetisch ausrichtbar, und der Abstand zu den Nachbarn ist minimal (Wasserkolloide in Kettenstruktur). Damit ist durch Kompression das Wasser in die gewünschte Form fusionierbar. Das gewünschte Ziel ist $3 \cdot H_2O = H_6O_3$, bestehend aus Ozon (O_3), das zudem 6 Wasserstoffdipole ($6H = 3H_2$) im Kern mit aufnimmt.

Zunächst liegt das in den Kolben eingespritzte Wasser durch die hohe Kompression (z.B. ähnlich wie beim Dieselmotor) im flüssigen Zustand vor. Nach dem oberen Totpunkt wird durch den Zündfunken die eigentliche Explosion ausgelöst. Schlagartig wird es in ozonhaltiges Wassergas expandieren.

Der kritische Punkt ist bei überkritischem Wasser erreicht (laut Lexikon bei $374^\circ C$ und 221 bar Druck). Hier findet eine erhebliche Volumenänderung statt, die den Kolben und

den Motor antreibt (auch als Gewit-
termaschine bezeichnet).

4. Die Natur als Vorbild

Wasser zeigt sich in flüssiger und auf dreierlei Weise in gasförmiger Form: als Wolken in kühler Umgebung (als $2 \text{ H}_2\text{O} = \text{H}_4\text{O}_2$), dann als Wasserdampf ab dem Siedepunkt (ab 100°C) vom Gewicht her sehr viel leichter und schließlich als überkritischer, ozonhaltiger Wasserdampf (als $3 \text{ H}_2\text{O} = \text{H}_6\text{O}_3$). Die letztere ist die besonders explosive Form von Wasser, die beim Blitz entsteht. Sie soll beim ozonhaltigen Motor als Antriebsquelle dienen.

Selbstverständlich ist das Verfahren nicht auf den KFZ-Verkehr beschränkt, sondern überall sinnvoll einsetzbar, wo bisheriger kohlenstoffhaltiger Kraftstoff durch Ozon oder ozonhaltiges Wasser ersetzbar ist, als Flugzeug- und Raketenantrieb, als Schiffs-, als Lkw- und als Pkw-Antrieb usw.

(Diese Erklärungen dürfen auch gerne in Übersetzung eine weite Verbreitung finden.)

5. Literatur

Weitere Angaben finden sich in den Büchern des Autors, u.a.:

- 1 K. Meyl: Wassermotor mit Ozon, CO_2 -freier Betrieb von Fahrzeugen, Maschinen, Schiffen und Flugzeugen mit Wassergas $3 \cdot (\text{H}_2\text{O}) = \text{H}_6\text{O}_3$: INDEL GmbH Verlag; 10 €.
- 2 K. Meyl: Über die Struktur von Gas und Wasser, aus der Reihe: Potentialwirbel Bd.5, INDEL Verlag; 14 €
oder K. Meyl: Potentialwirbel, alle Bände 1-5 zu 60 €.
oder K. Meyl: Potential Vortex, Vol. 1-5, 60 € + shipping

6. Lizenzregelung

Ozonmotor oder ozonhaltiger Wassermotor dadurch gekennzeichnet,

- 6.1 dass der Motor mit Sauerstoff oder mit Wasser statt mit kohlenstoffhaltigem Motorenkraftstoff betrieben wird. Er expandiert in Ozon O_3 oder in H_6O_3 . Im Ergebnis kommt aus dem Auspuff kein Kohlendioxid (CO_2),

6.2 Den Ozonmotor oder ozonhaltigen Wassermotor hat Prof. Dr.-Ing. Konstantin Meyl (am 21. 10.2021) zum Patent angemeldet. DE 10 2021 127 321.8

6.3 Der Ozonmotor oder ozonhaltige Wassermotor kann von jedermann zu Versuchszwecken hergestellt und auch vermarktet werden, solange es sich um einzelne Exemplare handelt: für maximal 1 Stück pro Monat ist das Patent "open source"; das heisst eine kleine und überschaubare Menge an Motoren kann frei von Lizenzgebühren entwickelt und auch verkauft werden: max. 1 Motor pro Werkstatt und Monat.

6.4 Es empfiehlt sich, den Erfinder über die zu Versuchszwecken hergestellten Ozon- oder ozonhaltigen Wassermotoren zu informieren.

6.5 Der Ozonmotor oder ozonhaltige Wassermotor ist für gewerblichen Einsatz im Inland wie Ausland lizenzpflichtig, und zwar sind 2% vom Netto-Verkaufspreis des kompletten Geräts als Lizenz geschuldet (VP des KFZ inkl. Zubehör, des Boots usw. das u.a. den patentierten Motor nutzt und mit Wasser bewegt/angetrieben wird).

6.6 Es können auch abweichende Prozentsätze, die nur den Motor oder nur zugehörige Aggregate betreffen, vereinbart werden. Diese liegen entsprechend höher, z.B. bei Lkws, bei Zügen, bei Schiffen, usw.)

Ende Text K. Meyl

Zur Realisierung

Es interessierte die Redaktion natürlich speziell, ob und inwieweit das zum Patent angemeldete Verfahren bereits in der Praxis angekommen ist. Dazu schrieb der Autor folgendes Nachwort: *"Ich bedaure sehr, in dieser ersten Auflage des Buches noch keinen funktionierenden Wassermotor vorstellen zu können. Das hat den Grund hauptsächlich in meiner Erkrankung (dem Schlaganfall von 2016 mit halbseitiger Lähmung). Es tut meiner geistigen Schaffenskraft keinen Abbruch, bremst jedoch meine körperliche Kondition. Die aber ist zum Bau eines Wassermotors unbedingt notwendig."*

Ich hoffe jetzt auf die Leser meiner Abhandlung und der zahlreichen Bücher (Potentialwirbel Band 1 bis 5), wo mich vor allem der letzte Band 2020/2 auf die Idee vom Wassermotor gebracht hat. Alle Bemühungen für eigene Experimente musste ich aufgeben zu Gunsten meiner Freunde und Mitstreiter. Sollte einer erfolgreich sein, werde ich an dieser Stelle in einer neuen Auflage gleich darüber berichten."

Eigene Bemühungen

Der Autor fügte jedoch dann hinzu, dass er sich beim Bau eines Motors helfen liess, wie folgt:

"Zuerst wurde ein kleiner 4-Zylinder-Dieselmotor erworben. Er stammt aus einem Mercedes-Benz A 170 CDI Avantgarde, der wegen einer Karambolage rechts hinten nicht mehr fahrtauglich war. Der Motor aber war unbeschadet. Er hat 1,7 Liter Hubraum bei einer Leistung von 70 kW."

Weitere Daten (bei einer kombinierten Fahrt) sind ein Verbrauch von ca. 4.9 l Diesel und ca. 131 g CO_2 -Emission auf 100 km."

Der Wagen schien mir für das angestrebte Ziel 'Null Diesel' bei 'Null g CO_2 -Emission' geeignet zu sein. Er steht in einer Garage in Villingen. Der Motor ist zugänglich, nachdem die Kotflügel, die Motorhaube und die Scheinwerfer entfernt worden sind. Es sind die Zylinder mit Seltenen-Erden-Magneten bestückt worden, was wegen des geringen Bauvolumens moderner Motoren nur sehr schlecht gelungen ist. Den Freund hat zudem seine Arbeit zurückgerufen, weshalb er vorläufig in seinem Tesla abgefahren ist."

Andere Versuche, so schreibt der Autor, seien noch am Laufen. Vor allem ein Unternehmen sei erwähnenswert, das sich Wasser als alternative Energiequelle auf die Fahnen geschrieben habe. Zitat: *"Sie arbeiten zu dritt an dem Projekt und werden von einer gut laufenden Firma finanziell unterstützt. Sie haben vor einiger Zeit herausgefunden, dass ein konventioneller Dieselmotor mit Browns Gas betreibbar ist..."*

Ich drücke den Daumen (den gesunden)!"