Workshop "Wasserstoffgeräte/Magnetmotoren" vom 23./24. Mai:

Ein farbiger Strauss von Ideen, Projekten, Geräten in Rüdlingen SH

Würde man die Ereignisse am Workshop vom 23./24. Mai im Begegnungszentrum in Rüdlingen mit einem Begriff zusammenfassen wollen, so könnte man schreiben, es war ein farbiger Strauss von Ideen, Projekten, Präsentationen, eingebettet in die sanfte schaffhausische Rheinlandschaft in der Nähe des sehenswerten Rheinfalls. Der folgende Bericht erläutert die Details.

Besonnte Tagung

Von überall her strömten sie herzu, die Teilnehmer an den Workshop. Ursprünglich hatte der Veranstalter die grosse Mehrzweckhalle in Buchberg reserviert, aber es war wohl wegen der Wiederholung der Themen des Workshops in Pelham, dass diesmal - obwohl mehrheitlich neue Projekte und Präsentationen zum Thema vorgestellt wurden - die Teilnehmerzahl nicht ganz so gross war wie in Pelham. Insgesamt etwa hundert Gäste nahmen am Workshop teil, der an zwei besonnten Tagen in der Mehrzweckhalle der Reformierten Heimstätte in Rüdlingen in einer sehr hübschen Landschaft Nähe des Rheins stattfand. In der Eröffnung begrüssten Adolf und Inge Schneider die Teilnehmer aus Holland, Luxemburg, Österreich, Deutschland und der Schweiz und kündigten an, dass ein Kaleidoskop von Geräten und Demos präsentiert würde, aber sich am Vorabend auch bereits musikalische Talente bemerkbar gemacht hatten. Doch davon später.

Wie schon in Pelham gab Adolf Schneider einen Überblick über die bereits erhältlichen Wasserstoffgeräte für Benzineinsparung in Autos[1] und wies darauf hin, dass die meisten Physiker und Wasserstoffexperten behaupten würden, dass es aus energetischen Gründen nicht möglich sei, Wasserstoff im Auto "on board" zu erzeugen.

Insgesamt etwa hundert Gäste nahmen am Workshop in Rüdlingen teil.

Das stimme zwar für Standardgeräte, aber es gebe hochinteressante Entwicklungen, die mit wenig Strom aus der Lichtmaschine viel Wasserstoff für den Betrieb des Motors erzeugen würden. Er selber hatte ein Gerät aus Portugal importiert, um es im eigenen Auto einzubauen - ein Projekt, das in Bälde realisiert werden soll. Er erläuterte die Funktion der Ravi-Raju-Zelle und das Wasserstoffauto von Stanley Meyer und wies darauf hin, dass zum Beispiel amerikanische Forscher aus Bakterien und Essigsäure mit ph-neutralem Wasser Wasserstoff erzeugt hatten mit einem COP von 288%. Die Veranstalter seien dauernd in Kontakt mit Sterling D. Allen aus USA, der stets neuste Freie-Energie- und Wasserstoffentwicklungen auf seiner Website peswiki.com/energy/News vorstellt.

Der Referent spielte ein Video über die Funktion des von jederman nachbaubaren Wasserstoffautos www.4cleanenergy.de ab, aus dem hervorging, dass der Erfinder 30% Benzin eingespart hatte. Nach dem Test mit einem weissen Papier wurde gezeigt, dass keine Schadstoffe mehr den Auspuff verliessen. Bedau-

Adolf Schneider hatte aus Portugal ein Wasserstoffgerät importiert, das er in Bälde im eigenen Auto einbauen möchte.

ernswert sei - so der Referent - , dass auch heute noch, in einer Zeit der Energie- und Finanzkrise, die Autofirmen die erprüften, hoch effizienten Wasserstofftechnologien nicht in ihren Autos einbauen wollen, wohl, weil Experten behaupten würden, sie funktionierten nicht oder seien nicht effizient. Er forderte anwesende Profis und Werkstättenbesitzer auf, sich tatkräftig zu engagieren.

In der Diskussion wurde die Frage gestellt nach der TÜV-Abnahme hoch effizienter, in Autos eingebauter Wasserstoffgeräte. Peer Tiemer erläuterte, dass TÜV-Experten ihm gesagt hatten, das von ihm in seinem Auto eingebaute Wasserstoffgerät könne nur eine Zulassung bekommen, wenn es durch den TÜV getestet werde; dies koste aber etwa fünftausend Euros. Er lehnte dies natürlich ab, doch als sein Auto ohnehin zur TÜV-Abnahme fällig wurde, liess er dies - mit dem eingebauten Wasserstoffgerät - durch seinen Werkstattmeister bei der Decra (eine TÜV-ähnliche Abnahmestelle) prüfen und hatte damit kein Problem.

Ein Schweizer Teilnehmer sagte, dass in der Schweiz eine EMPA-Prüfung und -Messung notwendig würden zum Kostenpunkt von ca. 35'000 Franken. Dann gelte der Besitzer als Hersteller und könne das Gerät international verwerten. Für den Einbau und die Zulassung in Autos sei jedoch dann mit einem weiteren Hürdenlauf zu rechnen.

Auf die Frage an Adolf Schneider, ob es möglich wäre, ein in Deutschland eingebautes Gerät in die Schweiz zu importieren, meinte der Angesprochene: *"Wo kein Kläger, kein Richter!"* Ein anderer riet dazu, solche Geräte in Polen oder Tschechien einzubauen und dort EU-Bewilligungen zu bekommen.

Die Disskussion machte jedenfalls klar, dass zwar einerseits technisch gesehen hoch effiziente Systeme für den Einbau in Autos möglich sind, Geräte, die Benzineinsparungen zwischen 10 und 70 Prozent ermöglichen, dass aber anderseits die offizielle Zulassung ein Problem darstellt. Adolf Schneider verwies für weitere Informationen auf den späteren Vortrag von Franz Stemmer und dessen Erfahrungen.

"Spass muss sein!" beim Drycell-Electrolyzer

Peter Salocher hatte seine von ihm nachgebaute Trockenzelle bereits am Workshop in Pelham vorgestellt[1]. Deshalb hier nur ein kurzer Bericht. Er erläuterte, dass er sich eines Tages bewusst wurde, dass er als einer von 7 Mia Menschen aufgerufen sei, die Probleme der Umweltverschmutzung lösen zu helfen.

Sein Ziel besteht darin, ein Notstromaggregat mit Wasserstoff aus einer Trockenzelle laufen zu lassen. Er nähert sich jeweils seinen Entwicklungen von der philosophischen und künstlerischen Seite her, denn bei aller Nützlichkeit dürfe der Spass nicht zu kurz kommen! Es handle sich hier nicht um einen Overunity-Effekt, sondern um einen Over-Faraday-Effekt. Er produziert mit 650 W ein Volumen von 8 Liter Gas und braucht 10 ml Benzin zum Starten. Eine Mischung von 95% Gas und 5% Benzin wäre ideal, weil der Motor leichter laufe bei der Zumischung von etwas Benzin zum Wasser.

Die sogenannte Trockenzelle funktioniert zwar auch mit Wasser, aber mit weniger als bei Standardelektrolysezellen. Üblicherweise werden bei 1 Liter Wasser oder mehr plus einem zugesetzten Elektrolyten meist Ströme von mehreren Ampères benötigt. Dabei gehe viel Energie verloren, weil das Wasser stark erwärmt werde, indem Wasserdampf entstehe und eine elektrische Dispersion einsetze. Messungen hätten gezeigt, dass Trockenzellen wesentlich effizienter sind und bis zum Faktor 2 mehr Wasserstoff produzieren bei der gleichen elektrischen Eingangsenergie. Er selber benötigte zur Erzeugung einer bestimmten Menge Wasserstoff nur einen elektrischen Energieaufwand von 1:1,6, das bedeutet eine Energieeffizienz von 160%. Bei seiner Demonstration sagte er: *"Wir sind jetzt an dem Punkt, wo die Wissenschaftler sagen, es ist nicht möglich."*

Auf die Frage eines Teilnehmers, mit welcher Last der Generator betrieben werde, antwortete er, dass er das Notstromaggregat mit 1-kW-Lampen belastet hatte. Wenn man berücksichtigt, dass Motor und Generator zusammen wahrscheinlich kaum mehr als 20% Wirkungsgrad aufweisen, dürfte der Gesamtwirkungsgrad sogar wesentlich höher liegen als die 160%.

Peter Salocher mit seinem Drycell-Electrolyzer, mit dem er auch Gas erzeugt, das er in einen Ballon füllte.

Der mit Wasserstoff-Sauerstoff-Mischgas gefüllte Ballon steigt an die Decke.

Auf die Frage eines anderen, welchen Elektrolyten er verwendet habe, antwortete er, er verwende 0,5%ige Kalilauge. Das reiche völlig. An Kosten habe er bisher ca. 600 Euro ausgegeben. Ein TV-Team, das weltweit über 15 Satelliten ausstrahle, habe seine Arbeiten gefilmt.

Peter Salocher wurde nach seiner Präsentation regelrecht bestürmt von interessierten Tagungsteilnehmern.

Mehr über seine Arbeit ist zu erfahren u.a. unter www.overunity.de/index.php?topic=146.0

Zum Schluss wies er darauf hin, dass der Forscher in der neuen Zeit lernen müsse, zu geben und immer wieder zu geben. Das setze das Gesetz der Fülle in Gang, welches zum Beispiel jedes Jahr "kostenlos" die Natur zum Blühen und Früchtetragen bringe. Adolf Schneider wies darauf hin, dass dieser Workshop von diesem Geist erfüllt sein soll.

Während des Mittagessens setzte sich Andreas Daniel (der alle Vorträge für den Veranstalter filmte) ans Klavier, um einige Kostproben seiner Virtuosität zu geben. Da konnte man nur staunen ob dem vielfältigen Répertoire von Unterhaltungsmusik, teils mit sehnsüchtigen, teilweise mit swingigen Klängen, aber immer gekonnt vorgebracht. Wie zu erfahren war, besitzt Andreas Daniel ein Klavierdiplom, doch gibt er derzeit seinem Talent nur als Organist eines Bestattungsunternehmens Ausdruck. Vielleicht ändert sich das ja mal, wenn er durch den Veranstalter oder Teilnehmer ein Engagement bekommt... Obwohl die Teilnehmer den Lärmpegel ihrer Diskussionen kaum dämpften, ist sicher, dass das Klavierspiel im Hintergrund die Gespräche (noch) harmonischer gestaltete und die Atmosphäre auflockerte.

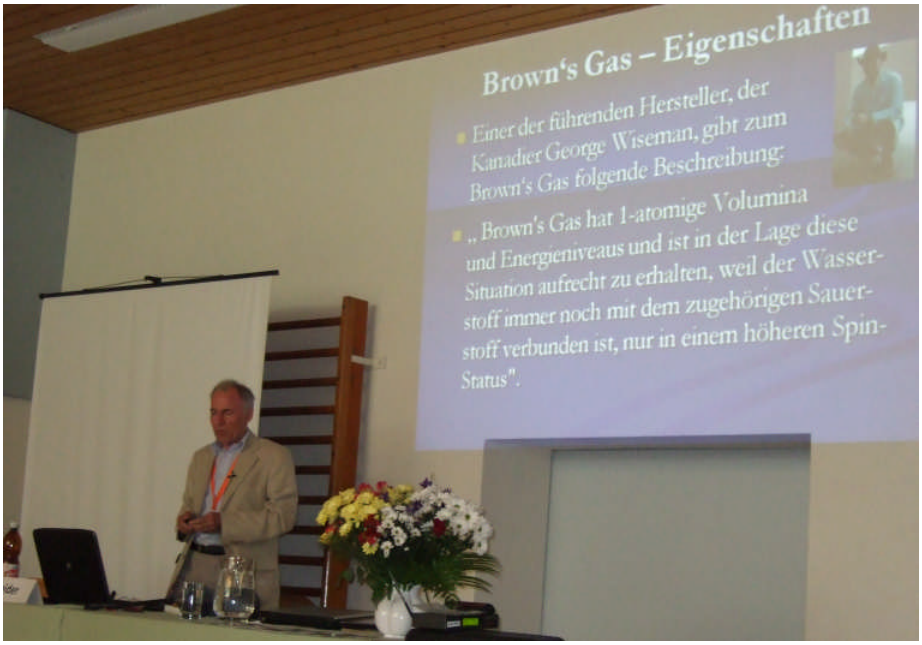
Zu Beginn der Nachmittagsvorträge wandte sich deshalb Inge Schneider ans Publikum, um dieses zu bitten, das Klavierspiel mit Applaus zu verdanken, eine Bitte, der denn auch mit Freude entsprochen wurde. Im übrigen meinte sie, sie habe beim Vorbeigehen per Zufall Gesprächsfetzen von zwei deutschen Teilnehmern aufgeschnappt, die zueinander gesagt hatten: *"Wenn man wirklich etwas Neues zum Thema Wasserstoff sehen will, sollte man nicht hier her kommen!"* Ähnliche Aussprüche habe sie bereits in Pelham gehört, und sie nahm dies zum Anlass, um darauf hinzuweisen, dass es hier nicht darum gehe, dass sich Teilnehmer mit einer Konsumhaltung die Vorträge und Demos auf dem Servierbrett präsentieren lassen, sondern es sollen Impulse gegeben werden, die jeden zu eigenem Handeln motivieren. Solche respektlosen Äusserungen dem Veranstalter gegenüber seien unangebracht, der sich stets darum bemühe, ein möglichst interessantes Programm zusammen zu stellen. Das, so meinte sie, musste einmal gesagt werden, sonst wäre ihr die Sache "wie eine Kröte im Hals" stecken geblieben. Diese Äusserung wurde mit Applaus und Lachen verdankt und fand offenbar Verständnis. Die Frage ist berechtigt: wohin sonst wollen die Leute gehen, um Interessanteres geboten zu bekommen? Wo sind vergleichbare, in einer gewissen Konstanz im deutschsprachigen Raum organisierte Veranstaltungen zu neuen Energietechnologien? Wer die Antwort weiss, darf sie gerne dem Veranstalter mitteilen. Sie wird dann im "NET-Journal" publiziert!

Brown's Gas für stationäre und mobile Anwendungen

Adolf Schneider hatte bereits zum Beginn der Tagung darauf hingewiesen, dass Dipl.-Math. Lothar Grüner am Vortag sein Kommen abgesagt und sich entschuldigt hatte, weil ihn eine Grippe ans Bett fesselte und ihn seiner Stimme beraubt hatte. Adolf Schneider hielt den Vortrag an Stelle von Lothar Grüner.

Er gab einen Überblick über die Entwicklung des Brown's Gas, wies darauf hin, dass das Gas auf den Amerikaner Yull Brown zurückgeht, der aber der Nachwelt keine Dokumente, keine Bücher über seine Forschungsarbeiten hinterlassen hat. George Wiseman von Eagle Research ist der Einzige, der Literatur dazu veröffentlicht hat. Er führt seit 1984 ein unabhängiges Forschungsinstitut zum "Wasserstoffgas" und zu alternativen Energien. Die Grundlagen von Brown's Gas hat er erfasst und publiziert, ins Deutsche übersetzt wurden sie von Lothar Grüner.

Die Bücher sind ein "Muss" für jeden, der sich mit dem Thema "Browns' Gas" bzw. HHO befasst. Es gibt Anbieter von Bauanleitungen, die unter dem Stichwort Brown's Gas angepriesen werden, aber entweder nicht umsetzbar sind oder keine Einsparungen bringen. Bezieher berichten oft von Geräten, die sehr heiss werden und bis 30 Ampère Strom brauchen und deren Effizienz oft unbrauchbar ist. Ein gutes Gerät sollte laut Wiseman/Lothar Grüner nicht mehr als 3 W/Liter Gas benötigen. Für ein Auto braucht man keine Hunderte Liter Gas. Die Bauart von George Wiseman ist tausendfach bewährt. Die Grösse kann beliebig verändert werden. Es sind problemlos Geräte mit 1600 Litern oder mehr pro Stunde für spezielle Anwendungen verfügbar.



Adolf Schneider hielt den Vortrag über “Brown’s Gas” an Stelle des erkrankten Dipl.-Math. Lothar Grüner.

Brown’s Gas ist eine der im Forschungsbericht E 5001-15 des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung aufgeführten 6 Technologien.

Zufriedene Kunden

"Inzwischen habe ich eine sehr positive Erfahrung gemacht, aufgrund Ihrer Vergaser-Broschüre. An einem meiner alten Wagen, hier ein Mercedes von 1973 mit einem 8 Zylinder 4 Vergaser Reihenmotor, den ich nicht unter 30 l Verbrauch auf 100 km justieren konnte, habe ich mit der Unterdruckmethode den Verbrauch auf 15 l je 100 km reduzieren können. Auch dieses Buch hat sich gelohnt zu kaufen, zu lesen und die Ratschläge umzusetzen. Danke. Sobald die EFIE’s lieferbar sind, bitte ich um Benachrichtigung."

H.Rottländer

Auszug aus www.browns-gas.de

Adolf Schneider wies darauf hin, dass zum Beispiel Carl Jachulke und Steffen Finger von www.rafoeg.de Experimente mit Brown’s Gas durchgeführt haben, wobei sie verschiedene Materialien wie Eisen und Stein miteinander verschweissten.

Ein Dauerbetrieb mit Brown’s-Gas-Geräten sei möglich. Lothar Grüner vertreibt neben Literatur und Bausätzen auch das EFIE-Gerät (Electron Fuel Injection Enhancer), bei dem es um die Anpassung der Werte für die Elektronik im Auto gehe.

A. Schneider ergänzte die Angaben über Brown’s Gas durch Hinweise auf das Hydroxy-Gas[2], mit dem eine Wohnung geheizt werden kann. Laut Mark Akkerman[3] werden in USA bereits kommerzielle Geräte angeboten. Zudem gebe es ein österreichisches Patent von einem Hans-Peter Bierbaumer für ein Gerät, in der Schweiz unter “Gravitherme” bekannt, das zwanzigmal mehr Heizenergie erzeugt, als zu dessen Betrieb eingesetzt wird. Die Technologie sollte im November 2008 durch Thomas Schürmann, einen Schweizer Vertriebspartner und Lizenznehmer, an einem Pro-Klima-Tag in Baden vorgestellt werden. Die Demo wurde aber kurzfristig abgesagt, weil einerseits der Erfinder sein Veto gegen die kurzfristige Publikation eingelegt hatte und anderseits die Heiz- und Klimabranche die Demo aus Konkurrenzgründen zu verhindern wusste. Näheres darüber ist im “NET-Journal” zu lesen[5]. Thomas Schürmann hatte aber am Pro-Klima-Tag in Baden verlauten lassen, dass er alles daran setzen werde, um die Geräte noch im Jahr 2009 auf den Markt zu bringen. Über Näheres wolle er unter www.e3-energie.ch informieren. Er hatte auch darauf hingewiesen, dass nach demselben Verfahren ähnlich effiziente Energiesysteme möglich seien. Der Veranstalter kennt den Erfinder (der früher das “NET-Journal” bezog) und steht in Kontakt mit seiner Assistentin, die 1999 den Wasserstoff-Kongress in Egerkingen besucht hatte.

In der Diskussion wurde die Frage aufgeworfen, woher die Mehrenergie für den Betrieb solcher Geräte wohl stamme? Konventionelle Physiker hätten jedenfalls ihre Mühe mit solchen Technologien, weil sie dem Zweiten Hauptsatz der Thermodynamik und dem Energieerhaltungssatz widersprechen würden. Es gebe aber - so der Referent - auch andere Physiker wie Burkhard Heim, deren mehrdimensionale Theorien als Erklärung dienen könnten.

Wasserstoffentwicklungen von zwei Physiklehrern u.a.

Infolge des verkürzten Vortrags über Brown’s Gas konnte noch eine Präsentation der Physiklehrer Werner Rückamp und Fritz Howar aus Münster eingeschoben werden.

Die Physiklehrer Werner Rückamp (links) und Fritz Howar zeigen hier Leitungs-Komponenten, die sie für GEET-Realisationen nutzten.

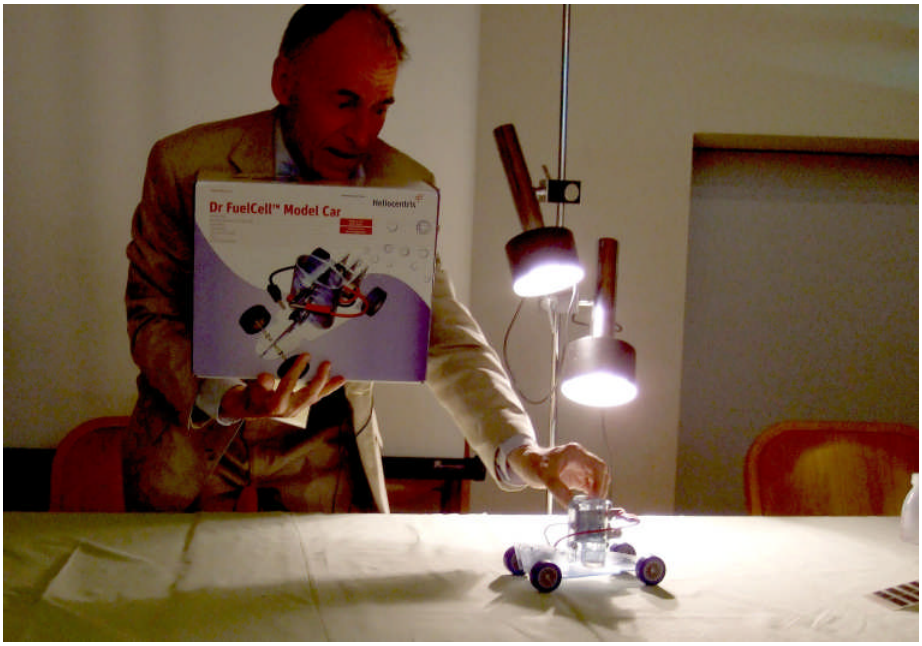
Sie informierten, dass sie bereits in den 80er Jahren, als es noch kein Internet gab, Wasserstoffgeräte gebaut hatten. In “Implosion” hatten sie damals über eine Entwicklung eines Albert Zock gelesen, die ähnlich wie jene von Peter Salocher funktionierte, bei dem aber mehr Wasser gebraucht wurde. Es hätte ihnen imponiert, dass es auch mit wenig Wasser geht. Das Wasserstoffgerät haben sie im Rasenmäher eingebaut, der etwas holperig, aber doch “knapp” funktionierte. Sie betrachten sich selber als Brücke zwischen der Jugend, der Wissenschaft und neuer Physik/Technik. Entsprechend ihrer Arbeit mit Schülern sollen Nachbauten leicht nachvollziehbar sein. So haben sie GEET-Geräte gebaut, ähnlich wie Dr. Theo Almeida-Murphy, und dabei bei einem Aggregat eine Spritersparnis von 22% erzielt.

Franz Stemmer berichtete, dass er ebenfalls mit GEET experimentiert und dabei gemerkt hätte, dass es mit kalter Luft besser funktioniert und die Einsparung höher ist.

Peer Tiemer erläuterte, dass er in seinem auf dem Parkplatz stehenden Wagen das water4gas-Gerät (www.water4gas.com) eingebaut habe. Der Einbau liege noch zu wenig weit zurück, als dass er bereits über Erfahrungen berichten könne. Er sei aber davon überzeugt, dass der Spritverbrauch rückläufig sei. Ansonsten habe er in seinem Auto kein EFIE-Gerät oder anderes eingebaut. Bei nächster Gelegenheit werde er im Detail über seine Erfahrungen informieren.

Spielzeugauto funktioniert mit Brennstoffzelle

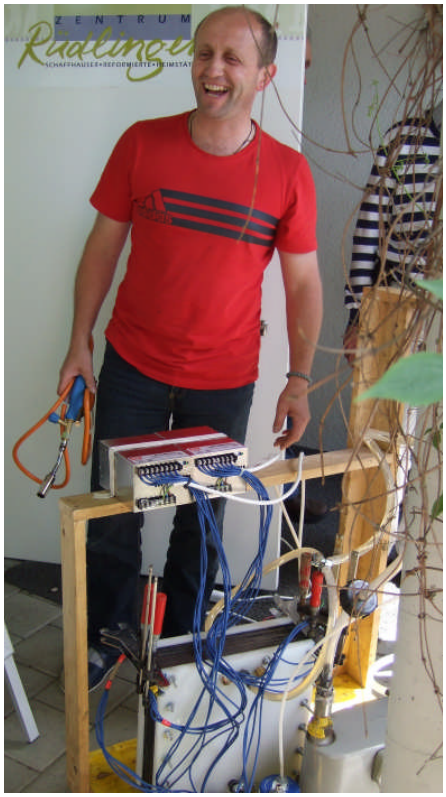
Adolf Schneider stellte ein kleines Spielzeugauto vor, das mit einer reversiblen Brennstoffzelle ausgestattet war. Diese abnehmbare Fuel-Cell funktionierte in der ersten Phase als Elektrolysezelle, wobei der zur Wasserspaltung erforderliche Strom von einer Solarzelle geliefert wurde, die auf dem Demo-Tisch von einer starken Lampe angestrahlt wurde. Innerhalb einiger Minuten konnte so ein gewisses Volumen an Wasserstoff bzw. Sauerstoff in separaten



Adolf Schneider zeigt hier ein mit Brennstoffzelle funktionierendes Spielzeugauto. Die Strahlung für das Aufladen der Solarzelle kommt im Saal von einer Lampe, während draussen die Energie von der Sonne bezogen wird.

Kammern erzeugt werden. Nach Einsetzen der “geladenen” Zelle im Modellauto und Anschliessen des kleinen Elektromotors setzte sich das Wägelchen ohne weiteres in Bewegung und hatte genügend Energie für die Fahrt von einigen Minuten. Wie A. Schneider sagte, liegt bei dieser Ausführung der Elektrolysegrad bei etwa 80%, dagegen die reversible Umsetzung in der Brennstoffzelle bei rund 60%. Diese Technologie lässt sich prinzipiell auch in normalen Autos anwenden, jedoch sind derzeit die Kosten für solche Brennstoffzellen noch zu hoch und die Langlebigkeit nicht gesichert. Fritz Howar meinte, dieses Modell sei das Ergebnis eines “jugend forscht”-Preises 1992, wo er mit seiner Klasse ein Kosmos-Modell entwickelt und vorgestellt hatte. Damals war das bei seinen Schülern ein grosser Durchbruch.

In der Pause zeigte der Österreicher Martin Mittermüllner vor dem Hotel eine transportable Elektrolyse-Einheit, die an einer Spannung von 12 Volt und mehreren Ampères ein Wasserstoff-/Sauerstoffgemisch erzeugte. Die Betriebsgleichspannung von 12 Volt wurde über zwei AC-/DC-Wandler direkt vom 220-V-Netz erzeugt. Durch einen möglicherweise nicht ganz korrekten Aufbau ergab sich bei der Demo ein lauter Knall bzw. eine Explosion, die alle Umste-



Martin Mittermüllner mit seinem Elektrolyse-Gerät, das sich zur Versorgung von Notstrom-Baugruppen eignet, die zu ihrem Betrieb Hydroxy-Gas statt Benzin brauchen. Dieses Foto wurde übrigens vor der Explosion aufgenommen. Danach war ihm das Lachen etwas vergangen...

henden, Gäste und Bewohner erschreckte, wobei einige Komponenten, u.a. der eingebaute Gaszähler beschädigt wurde. Diese trans-

portable Einheit eignet sich zum Beispiel zur Versorgung von Notstrom-Baugruppen mit Hydroxy-Gas als Alternative zum Benzinbetrieb. Für eine autonome Betriebsweise müssten dann allerdings 12-V-Akkus verwendet werden.

Wasserstoffauto der Firma Wasserturbo

Franz Stemmers Präsentation war einer der Highlights des Workshops. Er habe bereits 1995 einen kleinen Magnetmotor gebaut (der nicht funktionierte) und sich mit GEET, der Joe-Cell, Wasserspaltung und Viktor Schauberger befasst. Gerade dessen Buch “Unsere sinnlose Arbeit” zeige, dass man das Wasser als Element, als Energie mit hohem Potenzial und Implosionstendenz verstehen müsse. Die Effekte, die er erreiche, seien für die Schulwissenschaft nicht existent. Er habe auch bereits Warnungen bekommen, weshalb dies sein erster und wohl auch sein letzter Vortrag sei, denn er sei nicht gewillt, sein Leben und das seiner Familie zu gefährden. Anhand einiger Hellraumfolien stellte er seine Turbogas-Entwicklung vor. Er habe einen Peugeot 205 GTI umgebaut und mitgebracht. Er führe zwar einen 10-L-Wasserbehälter mit, brauche aber für 100 km nur 0,5 Liter Wasser.

Mit seinem Auto kam er bereits zweimal in eine Strassenverkehrskontrolle. Er sei glatt durchgekommen, denn es sei kein Problem, den Wasserstoffschlauch rechtzeitig abzuklemmen. *“Für den Schlauch brauche ich keinen TÜV”* , meinte er wörtlich. Diese Handhabung sei aber für eine Serienfertigung keine definitive Lösung. Deshalb bietet er zur Zeit zwar die Wasserstoffboxen, die eine Benzin- und Dieseleinsparung von bis zu 70% ermöglichen, zum Einbau an (für 1995.- Euro), aber exklusiv Montage. Diese soll durch einen Fachmann besorgt werden. Er sei aber wohl der einzige, der eine solche Box mit zwei Jahren Garantie abgebe. Seit einem Jahr sei er mit der Perfektionierung des Systems beschäftigt. Er sei schon gefragt worden, wenn er schon 70% Treibstoffeinsparung habe, ob er nicht auch 100% erreichen könne? Das wäre

Franz Stemmer während seines viel beachteten Vortrags.

wohl technisch möglich, aber aus anderen Gründen nicht angezeigt. Ein Einbau in Blockheizkraftwerken und LKWs wäre auch machbar.

Die Frage aus dem Publikum, ob er destilliertes Wasser verwende, bejahte er. Die Verwendung von Regenwasser wäre auch möglich. Spasseshalber meinte er, dann würde vielleicht eine “Wassersteuer” entfallen, denn Regenwasser fliesse vom Himmel. Er habe in seinem Auto eine neue Lichtmaschine eingebaut, um die Funktion der Wasserstoffbox zu gewährleisten. Beim Einbau der Box in alte Autos rät er, spezielle Zündkerzen und generell auch keramische Beschichtung usw. zu verwenden. Damit erreiche man eine verringerte Erwärmung des Motors. Peer Tiemer fragt, ob er Einblick gebe in das Innenleben der Wasserstoffbox, was Franz Stemmer verneinte; dies bleibe sein Geheimnis, weil er seine Entwicklung ausdrücklich nicht zum Patent angemeldet habe.

Adolf Schneider sagte, es sei erstaunlich, dass mit den doch relativ geringen HHO-Gas-Mengen eine signifikante Einsparung bei Autos erreicht werden könne. Wenn man zum Beispiel bei einem 70-kW-Auto, das auf normalen Strecken zum Beispiel im Schnitt mit 20 kW fährt, von einer 50%igen Einsparung im Hybrid-Betrieb Wasserstoff/Benzin ausgeht, würden 10 kW Leistung vom erzeugten Wasserstoff herrühren.

Bei einem Brennwert von 3 kWh pro 1000 Liter müssten somit rund 3300 Liter Wasserstoff pro Stunde im Elektrolyseur erzeugt werden. Tatsächlich werden aber wesentlich geringere Mengen generiert. Franz Stemmer antwortete, dass er nicht einmal einen Zehntel davon brauche!

Das Geheimnis liege darin, dass das HHO-Gas vom Motor mit der Frischluft via Unterdruck angesaugt werde und die Verbrennung im Motor optimal ablaufe.

Demo des Wasserstoffautos

An diesem Punkt der Diskussion platzte auch das Publikum fast vor Spannung, so dass es nichts anderes gab als: raus aus dem Haus - zur Besichtigung der Demo von Stemmers Wasserstoffauto. Hier sollen die Bilder sprechen (nächste Seite!). Zurück im Saal, informierte Franz Stemmer, dass der Kunde auf Grund einer Geldzurück-Garantie die Möglichkeit erhalte, das Gerät vier Wochen lang unverbindlich zu testen.

Inge Schneider wies darauf hin, dass sie in der Schweiz den Wasserstoffprofi Jakob Hertig kennen, der vor Jahrzehnten schon Wasserstoffautos gebaut hatte und eine eigene Autowerkstatt führt. Die Frage an Franz Stemmer, ob erste Einbauten in der Schweiz über diesen Kontakt zu realisieren wären (zwecks Lizensierung), bejahte er mit Interesse.

Lasst Bilder sprechen: Franz Stemmers Wasserstoffauto mit 70%iger Spriteinsparung

Bescheiden aussehend, aber effizient: die Wasserstoffbox, verkleidet in einem Holzkasten. In der Praxis wird dieser kleine Kasten ins Fahrzeug eingebaut, mit einer Flüssigkeit befüllt und an die Bordspannung angeschlossen. Anschliessend wird nur noch ein Schlauch zwischen Kasten und Lufteinlass für die Zuspeisung montiert. Damit ist der Umbau fertig. Das in der Zelle erzeugte Knallgas (Wasserstoff + Sauerstoff) wird nach dem Luftfilter über einen entsprechenden Anschluss in den Motor gespeist. Dabei reagiert das Gas blitzartig mit dem eingeführten/eingespritzten Treibstoff (z.B. Benzin). Es entsteht dabei ein Gemisch mit einer bedeutend höheren Oktanzahl, und die Verbrennung im Motor erfolgt sauberer. Ist das System fertig eingebaut, muss der kleine Kasten nur noch gelegentlich mit destilliertem Wasser und dem mitgelieferten Pulver (Elektrolyt) befüllt werden.

Vorteile:

- Steigerung der Fahrzeuglebensdauer
- Ersparnis 30% bis 70% (je nach Hubraum)
- erheblich verringerter Schadstoffausstoss
- reduzierte Erhitzung des Motors
- Entfernung der Rückstände und Ablagerungen im Motor

Unten: Die Menschen interessierten sich für das auf Wasserstoff umgebaute Auto, der Hund mehr für die Fotografin...

Allgemeiner Europäischer Verbund für Umweltschutz

Der im Publikum anwesende Ulrich Schultze outete sich als Vertreter des Allgemeinen Europäischen Verbunds für Umweltschutz AEVU, der 1996 als Gruppe umweltbewusster Berufsgruppen gegründet wurde

Ulrich Schultze informierte die Teilnehmer über den Allgemeinen Europäischen Verbund für Umweltschutz.

und den Nutzern für einen geringen Jahresbeitrag von 40 Euro Zugang zu Projekten "zu umweltgerechtem und preiswertem Leben" ermöglicht.

Am Rande des Workshops wurde besprochen, dass Ulrich Schultze die Projekte des AEVU bei einem nächsten Kongress vorstellen kann. Siehe auch unter www.zukunfts-allianz.org

DRION-Power auf Vormarsch in der Schweiz

Die DRION-Power-Geräte von Frau Roswitha Doubrawa aus Deutschland sind den Lesern des "NET-Journals" bereits längst bekannt[6]. Dennoch ist es gut zu wissen, dass diese Geräte nun aus berufener Hand auch in der Schweiz erhältlich sind. Adolf Schneider gab einen Einblick in das Patent der Geräte, die eine 10- bis 15%ige Treibstoffeinsparung im Einsatz bei Autos und Heizung ermöglichen, und zwar entstammen die Messwerte offiziellen Messzentren.

Anschliessend stellte sich Rolf Randegger, Maschinenbau, aus Schüpfheim vor, der eine Firma für Schneefräsen mit Schlosserei besitzt. Da es immer weniger Schnee gibt und die Fräsen immer weniger eingesetzt werden müssen, schaute er sich nach weiteren Produkten und

Rolf Randegger, Vertreter von DRION-Power in der Schweiz.

Einnahmequellen um und fand diese im "NET-Journal"-Bericht bei den DRION-Power-Geräten. Inzwischen hat er bereits Erfahrungen in der Schweiz gesammelt, die jene in anderen Ländern bestätigen. Bei einem Volvo sank nach Einbau des DRION-Geräts der Benzinverbrauch von 11 auf 9,12 Liter, bei einem Opel von 9,11 auf 7,6 Liter, bei einem Jeep konnte 10,1% Sprit eingespart werden. Es würden ganze LKW-Wagenparks - nach erfolgreichen Tests bei ersten LKWs - auf DRION-Power umgestellt, womit sich jährlich Tausende einsparen liessen. DRION-Power lasse sich auch bei Heizungen einsetzen. Beim Hallenbad in Sörenberg konnte 15% Heizenergie eingespart werden. Diese Einsparung sei auch bei Erdgasheizungen möglich.

Die Amortisation der Geräte liege zwischen 3 und 6 Monaten. Auf die Geräte werde eine 5-Jahres-Garantie abgegeben. Beim Autowechsel könnten Geräte auch ummontiert werden, aber stets von einem Benziner zu einem Benziner (nicht von einem Benziner zu einem Dieselauto). Er offerierte während des Workshops DRION-Power-Geräte für 350 Fr./ 220 Euro statt für 365 Fr./240 Euro.

In der Diskussion erläuterte Joachim Wagner, dass er am Workshop in Pelham, wo die DRION-Power-Geräte von anderen Repräsentanten vorgestellt wurden, noch skeptisch gewesen sei. Er hätte sich aber ein Gerät besorgt und eingebaut und sei jetzt davon überzeugt, nachdem er 10% Sprit eingespart habe und spüre, dass die Geräte "ein eigenes Energiefeld aufbauen" würden. Nach seiner Einschätzung sei es auch möglich, solche Geräte zusätzlich zu anderen - zum Beispiel zu Wasserstoffgeräten, Chips usw. - einzubauen. Dies wurde unter anderem auch von Franz Stemmer bestätigt.

Masch.-Ing. Joachim Wagner hatte eigene - positive - Erfahrungen mit dem DRION-Power-Gerät gemacht.