

Der Magnetmotor des Erfinders Muammer Yildiz

Öffentliche und private Vorführungen einer autonomen Energiemaschine

Kurz nach Start des Tesla-Symposiums in Wien vom 12.-14. März 2010 erhielten die Veranstalter eine Anfrage von Dr. Thomas Valone, dem Präsidenten des „Integrity Research Institute“ in Beltsville/MD, USA, der wissen wollte, warum wir nicht auch Muammer Yildiz eingeladen hätten, seinen Magnetmotor zu präsentieren. Im Internet sei ein Youtube-Film¹ zu sehen, wo der aus der Türkei stammende Erfinder einen offenbar funktionierenden Magnetmotor in einem Hörsaal vorgestellt hatte. Die Erfindung wurde von Dr. Jorge Duarte von der Technischen Universität Eindhoven kommentiert. Die Redaktoren antworteten Tom Valone, dass sie bisher an eine Geheimhaltungsvereinbarung mit dem Erfinder gebunden gewesen seien. Einer der Teilnehmer, Hakam Gmez, hatte die Präsentation in Eindhoven offenbar gefilmt und – ob mit oder ohne Erlaubnis – Sequenzen davon ein Dreiviertel Jahr später am 3. März 2010 ins Internet gestellt. Der ausführliche Film von der Präsentation vom 27. April 2009 ist inzwischen ebenfalls einsehbar². Auf Grund mehrerer Präsentationen fühlen sich die Redaktoren jetzt nicht mehr an die Geheimhaltungsvereinbarung mit dem Erfinder gebunden und informieren im folgenden über ihre eigenen Erlebnisse. Sie haben Dr. Duarte und Muammer Yildiz eingeladen, den Magnetmotor am Kongress vom 3.-5. September zu präsentieren (s. Programm ab Seite 27). Eine Zusage von Dr. Duarte liegt vor, die Bestätigung des Erfinders ist noch pendent.

Öffentliche Demos

Am 20. April 2010 hatte der Erfinder auf erneute Einladung von Dr. Jorge Duarte an der Universität Delft in Holland eine weitere Demo durchgeführt³. Auch diese Präsentation vor einem grösseren Kreis von Experten



Demo des Magnetmotors von Muammer Yildiz in Delft vom 20. April 2010. Rechts vom Motor steht Muammer Yildiz (der Kamera den Rücken zudrehend), links vom Motor der Partner des Erfinders, Murat Taluy, an linker Bildseite mit Brille Dr. Jorge L. Duarte von der TU Eindhoven, der das Projekt schon seit Jahren begleitet. Foto: Han Vriezen

und Investoren erschien überzeugend. Wie auf dem Video zu sehen ist, läuft der Motor nach Lösen einer mechanischen Blockierung sofort los und erreicht in wenigen Sekunden eine stabile Drehzahl. Er treibt einen direkt auf der Welle montierten vierblättrigen Ventilator an, der ordentlich „Wind“ macht. Der Motor scheint völlig autonom zu laufen, externe Anschlusskabel sind jedenfalls keine zu sehen.

Nach dieser Demo hatte der Erfinder sogar grössere Teile des Stators auseinandergebaut und die mit Magneten bestückten Komponenten dem Publikum offen präsentiert. Da aber ein zentraler trommelförmiger Teil des Rotors nicht geöffnet wurde, spekulierten einige Skeptiker, dass dort vielleicht eine Batterie und ein Antriebsaggregat versteckt gewesen sein könnte (oder müsste). Der Erfinder betonte indessen, dass diese Komponente noch nicht offen gelegt werden könne, da hierzu eine weitere Patentanmeldung in Arbeit sei.

Nachdem die Entwicklung des türkischen Erfinders mit diesen zwei Demos sozusagen „öffentlich“ gemacht worden war, fühlen sich die Redaktoren nun frei, ihrerseits einige interne Informationen über eine Exklusivdemo und die Entwicklung des türkischen Motors bekanntzugeben und erstmals in dieser Zeitschrift zu publizieren.

Generelle Vorbemerkungen

Nach herkömmlicher Vorstellung dürften Magnetmotoren beliebigen konstruktiven Aufbaus allein auf der Basis der An- bzw. Abstossungskraften von Permanentmagneten kein Überschussdrehmoment und damit keine autonom verfügbare Leistung liefern. Der Grund liegt darin, dass sich in einem sog. konservativen Kraftfeld die Weg-Kraftintegrale entsprechend den Gesetzen von Maxwell stets zu Null addieren. Dies entspricht auch der Vorstellung der klassischen Physik, laut denen sowohl

Magnetfelder wie auch Gravitationsfelder selbst keine Energiequelle darstellen. Dies ist auch die Auffassung der meisten Professoren und Experten für elektrische Maschinen.

Über eventuelle Koppelmechanismen der elementaren magnetischen Spins oder auch der Elementarladung der Elektronen zum Vakuumfeld ist bis heute nichts Genaues bekannt, bzw. solche Möglichkeiten sind noch weitgehend unerforscht. Über denkbare „Ausnahmen“, insbesondere bei Vorliegen sog. nichtkonservativer Kraftfelder, wurde allerdings in dieser Zeitschrift schon verschiedentlich berichtet^{4,5}.

Auch die theoretischen Überlegungen von Prof. Dr. Claus Turtur und dessen praktische Experimente am Beispiel elektrostatischer Maschinen nähren den Verdacht, dass die klassischen Vorstellungen des Elektromagnetismus erweiterungsbedürftig sind⁶.

Vieles deutet darauf hin, dass Energiekreisläufe nicht nur zwischen den bisher bekannten Energiereservoirs stattfinden, sondern dass in jedem Fall auch das Vakuumquantenfeld mit einbezogen werden muss⁷.

Exklusive Demo vor den Redaktoren am 3. Juli 2008

Der im Frühjahr 2010 mehrfach im Internet präsentierte Magnetmotor von Muammer Yildiz war den Redaktoren sehr wohl bekannt. Bereits etwa eineinhalb Jahre zuvor waren sie vom Erfinder persönlich zu einer exklusiven Demonstration in der Nähe von Nürnberg eingeladen worden. Diese Einladung ging auf ein Versprechen zurück, das der Erfinder den Redaktoren im Jahr 2006 gegeben hatte, Damals waren sie mit anderen Gästen zu einer ersten Vorführung eines Magnetmotors in Dortmund eingeladen. Das dort präsentierte System lieferte jedoch nur eine sehr geringe Leistung im Bereich von wenigen Watt, war recht kompliziert aufgebaut⁸ und ziemlich störanfällig,

Die Demo eines anderen Magnetmotors bei Nürnberg zwei Jahre später wirkte hingegen sehr überzeugend. Offenbar hatte der Erfinder - wie ausführliche Gespräche mit ihm



Inge Schneider spürt die sich drehende Welle des Magnetmotors, der am 3. Juli 2008 in der Nähe von Nürnberg den Herausgebern des "NET-Journals" exklusiv vorgeführt wurde.

und seiner Entwicklertruppe ergeben haben - monatelang verschiedenste Konstruktionen ausprobiert. Davon zeugten auch Dutzende unterschiedlicher Rotoren und Statoren, die in offenen Wandschränken zu besichtigen waren. Ausserdem waren Tausende extrem starker Neodym-Magneten unterschiedlicher Grösse in einem Depot gelagert.

In einem separaten Laborraum zeigte uns der Erfinder den neuesten Prototypen in Aluminiumausführung sowie verschiedene CAD-Konstruktionspläne, die an der Wand aufgehängt waren. Dieser Magnetmotor hat einen Durchmesser von ca. 20 cm bei einer Länge von rund 40 cm. Er erreicht eine Drehzahl von über 15'000 U/min, wiegt 10 kg und soll mehrere Kilowatt Leistung erbringen. Aufgrund der kompakten Bauart und der wesentlich höheren Drehzahl gegenüber dem grösseren Demomotor sei dieser Motortyp die eigentliche Grundlage für ein marktfähiges Produkt.

Ein derartiger leistungsfähiger Motor mit angekoppeltem Generator würde sich ideal zur Selbstversorgung im eigenen Heim eignen. Aber auch für mobile Anwendungszwecke, etwa als Motor-Generatorsystem in

einem Elektroauto, könnte ein solches System eingesetzt werden. Die bisher erforderlichen grossen und teuren Batterien bei Elektroautos könnten dann entfallen, und die Reichweite wäre kein Thema mehr.

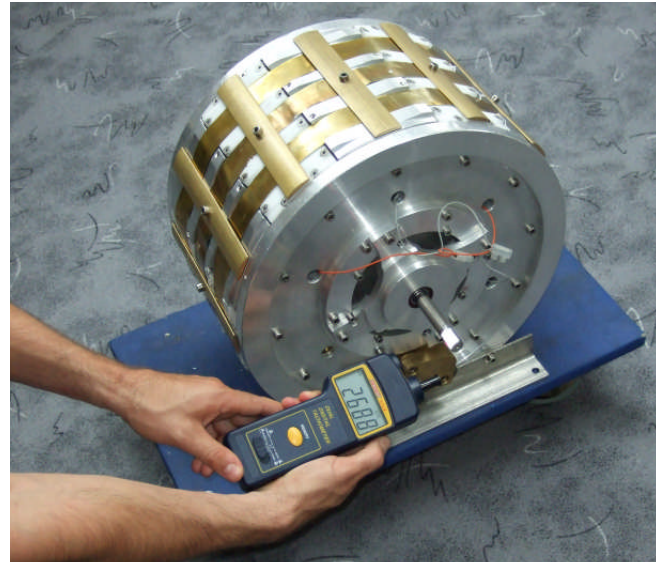
Demonstration eines Magnetmotors

Bei der Nürnberger Präsentation am 3. Juli 2008 waren mehrere Ingenieure und andere Experten anwesend. Gezeigt wurde allerdings nicht der neueste kompakte Prototyp, sondern das etwas grössere Demomodel, das seit dem Jahr 2010 auch mehrfach in kleinem Kreis gezeigt wurde und mittlerweile auch im Internet auf youtube-Videos bestaunt werden kann^{1,2,3}.

Der Demo-Magnetmotor hat etwa einen Durchmesser von schätzungsweise 50 cm und eine Tiefe von etwa 40 cm. Das Gesamtgewicht der Maschine, die auf ein fahrbares kleines Transportwägelchen gestellt war, betrug laut Angabe rund 48 kg. Wie der Erfinder auf Nachfrage bestätigte, hatte er in diesem Modell insgesamt 1980 kleinere und grössere Magnete in mehreren parallel ange-



Mittels einer Magnetfeldsonde misst der Erfinder die in den Aussenraum austretenden Magnetfelder.



Mittels eines optischen Drehzahlmessers wird die Umdrehungsgeschwindigkeit des Magnetmotors beim Hochlaufen erfasst. Oberhalb der Achse sind zwei Lüsterklemmen zu sehen, mit denen die zwei roten und grauen Enden der zwei Induktions-Drahtschleifen kurzgeschlossen sind, um die Drehzahl durch ein Gegendrehmoment zu stabilisieren

ordneten Stator- und Rotor-Ebenen eingebaut. Die genaue Position der Magnete in den 6 breiteren und 6 schmalen sektoralen Baugruppen scheint entscheidend für die korrekte Betriebsweise des Motors zu sein.

Auf der einen Seite des Motors ragt eine 20-mm-Stahlachse etwa 10 cm weit heraus. Auf der anderen Seite war auf das äussere Ende der Achswelle ein Kupplungszyylinder von ungefähr 8 cm Durchmesser mit 4 Nocken aufgesetzt.

An der einen Aussenseite des Magnetmotors ist an der unteren Peripherie eine Vorrichtung aus Messing, in die ein Stift mit einem Hammer hineingeschlagen oder auch wieder herausgeschlagen werden kann, um den Motor in Gang zu setzen bzw. zu stoppen.

Start und Demo des Magnetmotors

Nach dem In-Gang-Setzen des Motors durch den Erfinder beschleunigte der Motor sehr schnell auf seine Nenn-drehzahl im Leerlauf. Dabei waren keinerlei Vibrations- oder Rüttelbewegungen zu beobachten, d.h. alle Komponenten schienen sehr präzise gefertigt und ausgewuchtet zu sein. Der Erfinder zeigte anhand eines Magnetfeldstärke-Messgerätes sowie mittels magnetischer transparenter Folien, dass die aus dem Motor austretenden Magnetfelder zwar nachweisbar, aber doch relativ schwach waren. Ziel jeder

solchen Konstruktion ist es, möglichst wenig Streufelder nach aussen entweichen zu lassen und die magnetischen Kräfte möglichst vollständig in mechanisches Drehmoment umzusetzen.

Die Nenn-drehzahl, die sich kurz nach dem Hochlaufen eingestellt hatte, wurde mit einem optischen Drehzahlmessgerät erfasst. Sie lag anfangs bei 2888 U/min und ging nach einigen Minuten auf 2870 U/min. zurück. Etwa eine halbe Stunde später stellte sich ein stabiler Wert von 2710 U/min. ein.

Da ein Magnetmotor bei permanent wirkender Beschleunigung auf immer höhere Tourenzahlen beschleunigen würde, muss eine mechanische oder elektrische Regelung vorgesehen werden. Bei dem vorgestellten Prototypen bewirkt eine Induktionsschleife, deren Drähte aussen über eine Lüsterklemme kurzgeschlossen werden, ein Gegendrehmoment, das eine Bremsfunktion ausübt. Eine lastabhängige elektronische Drehzahlregelung ist bei dem Prototypen noch nicht vorgesehen. Bei den ersten Experimenten seien einige Motoren zerstört worden, weil sie damals noch keine mechanische oder elektromagnetische Drehzahlbegrenzung vorgesehen hatten (Anm. der Redaktion: diese Erfahrungen hatten schon zahlreiche Erfinder von Magnetmotoren gemacht wie z.B. auch Mike Brady).

Leistungsabschätzung

Da bei der Vorführung am 3. Juli 2008 kein Drehmomentmessgerät und auch kein elektrischer Generator angeschlossen war, konnte die erzeugte Leistung nur grob abgeschätzt werden.

Ein einfacher Versuch, den am linken Ende des Motors auf der Welle aufgesetzten Alu-Kupplungszyylinder von Hand zu bremsen, war unmöglich und wurde aufgegeben. Es wurde später eine einfache Abschätzung gemacht bzw. ein Experiment durchgeführt. Wenn ein Zylinder von 8 cm Durchmesser an einem Hebelarm von einem Meter Länge angekuppelt ist und aussen ein Gewicht von 0.5 kg angehängt wird, dann lässt sich der Zylinder durch festes Pressen mit der Hand vor dem Durchdrehen bewahren. Unter der Annahme, dass die statische Reibung mit der Rollreibung vergleichbar wäre, errechnet sich ein Bremsmoment von $M = 1 \text{ m} \cdot 0.5 \text{ kg} = 4.9 \text{ Nm}$.

Wenn davon ausgegangen wird, dass die Drehzahl des Motors bei Belastung auf etwas mehr als die Hälfte, also z.B. auf 1500 U/s oder 25 U/s, zurückgeht, errechnet sich die abgebbare Leistung zu $P = M \cdot 2 \pi \cdot n \text{ (U/sec)}$ oder $P = 770 \text{ Nm/s}$, was einer elektrischen Leistung von rund 0.8 kW entspricht. Dieser Wert

stimmt gut mit den Ergebnissen eines Testlaufs überein, über den später berichtet wird (siehe Seite 25 zum Thema „Testbetrieb“).

Nach etwa 45 Minuten schlugen die Redaktoren vor, die Vorführung abzuschliessen und die technischen und strategischen Diskussionen im Konferenzraum weiterzuführen. Die Prozedur zum Anhalten des Motors lief ähnlich ab wie beim Starten. Es wurde einfach ein Stift eingeschoben, wodurch wohl eine Art Wirbelstrombremse aktiviert wurde, die den Motor sofort zum Stillstand brachte.

Wenn es von unserer Seite gewünscht worden wäre, hätte der Erfinder den Motor offenbar noch weiter laufen lassen. Aus der nachfolgenden Diskussion war zu entnehmen, dass derartige Magnetmotoren schon stunden- bzw. tagelang problemlos betrieben worden sind.

Patentierung und Investments

Aufgrund des persönlichen Eindrucks und der fachlichen Kompetenz des Erfinders hatten wir den Eindruck, dass die gezeigte Demonstration „echt“ und nicht „getürkt“ war. Eine derartige Magnetmotor-Technologie sollte sich daher industriell umsetzen lassen. Allerdings war der Erfinder damals noch sehr zurückhaltend bezüglich interessierter Investoren, weil die Patentierung noch nicht abgeschlossen war. Auch heute sind offenbar noch einige wichtige Komponenten nicht patentiert, weshalb derzeit noch nicht alle Details offenlegt werden.

Zwar erschien Anfang Dezember 2008 ein erstes Patent zu einer magnetischen Lagerung⁹, bei dem wohl einiges Know-How der eigentlichen Magnetmotor-Technologie mit eingeflossen ist. In diesem Patent geht es jedoch (nur) um eine weitgehend verlustfreie Drehbewegung eines Rotors, der rein magnetisch zwischen einem inneren und einem äusseren Rotor gelagert ist. Insbesondere dient die patentierte Anordnung dazu, ein magnetisches Wechselfeld zu generieren, welches mit einem ortsfesten magnetischen Feld interagiert. Durch axiale Verschiebung des äusseren Stators kann laut Patentanspruch der Überdeckungsgrad der Magnete des äusseren Sta-

tors und der Magnete des Rotors kontinuierlich in einem Bereich von 0% bis 100% verändert werden. Dies ermöglicht es offensichtlich, die Wirkung der magnetischen Kräfte und Drehmomente in einem grossen Bereich zu verändern. Von einer „autonomen“ Betriebsmöglichkeit, das heisst einem positiven Gesamtdrehmoment über dem Rotorumfang, ist im Patent – wohl absichtlich – nirgends die Rede.

Ausser einer Vielzahl kleinerer Rundmagnete von 20 mm Durchmesser und 20 mm Höhe sind verschiedene Sektoren mit grösseren keilförmigen Magneten vorgesehen, wie sie in ähnlicher Form auch im Demo-Magnetmotor eingebaut sind.

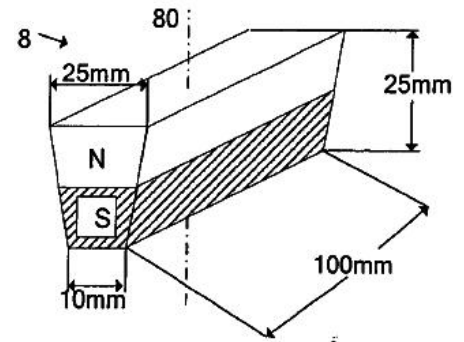
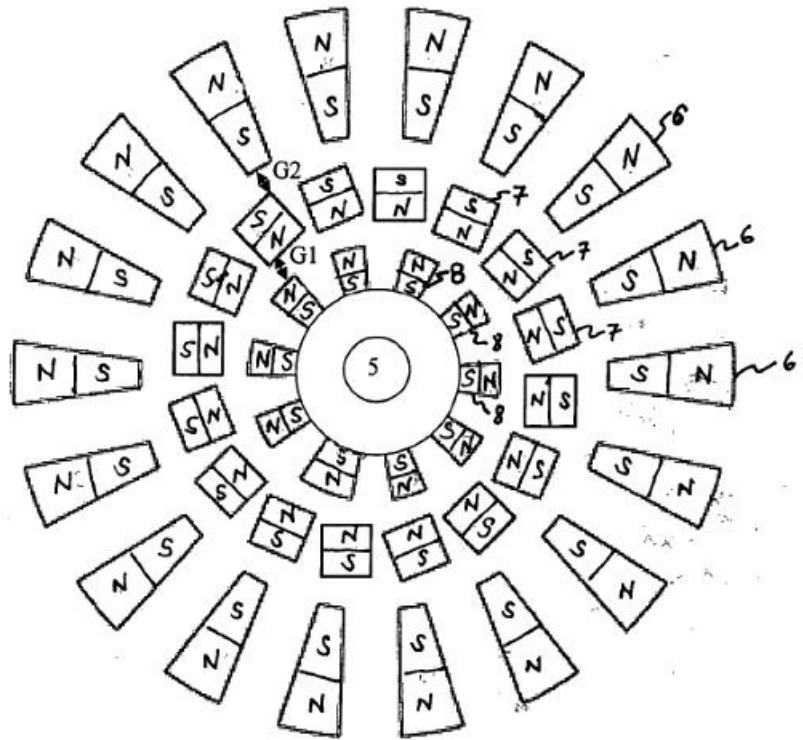


Fig. 13b

Abmessungen der keilförmigen Permanentmagnete in den Sektoren des inneren Stators in der zitierten Patentschrift DE102007037186B3 (siehe Literatur 9)



Skizze der magnetischen Sektoren im äusseren und inneren Stator, zwischen denen sich der ebenfalls mit leicht schräggestellten Magneten bestückte Läufer bewegt.

Die 18 keilförmigen Magnete des äusseren Stators weisen laut Patentschrift eine Länge in Richtung Wellenachse von 75 mm auf bei einer Höhe des trapezförmigen Querschnitts von 50 mm. Die Basislinie des Trapezes hat eine Länge von 25 mm und die der Basislinie gegenüberliegende Seite eine Länge von 20 mm. Die 10 Magnete des inneren Stators haben eine Länge von 100 mm, die Höhe beträgt 25 mm, und die Basis der Trapeze weisen eine Länge von 25 mm bzw. 10 mm auf.

Im dazwischen befindlichen Rotor sind 16 Dipolmagnete mit kreisförmigem Querschnitt auf dem Umfang verteilt. Insgesamt sind 4 Ebenen mit derartigen Anordnungen parallel geschaltet. Die Magnete sind von Ebene zu Ebene phasenmässig versetzt angeordnet und bilden über dem Kreiszyklinderumfang ein gleichmässiges zickzackförmiges Muster. Ausserdem ist in Anspruch 10 festgehalten, dass die magnetische Dipolachse der Magnete des inneren Stators, des Rotors und des äusseren Stators einen Winkel zwi-

schen 14 Grad und 90 Grad aufweisen können. Eine solche schräge Anordnung von Magneten findet sich auch in anderen Patentanmeldungen wie z.B. bei Mike Brady, Kohei Minato oder einem südamerikanischen Erfinder. Weitere konstruktive Details können der Patentschrift entnommen werden.

Ganz ähnliche keilförmige Magnete sind auch im Demo-Motor eingebaut, wie im Film von der Vorführung an der Uni Delft zu sehen ist. Dort hatte der Erfinder 7 der insgesamt 12 Segmente auseinandergebaut und dem Publikum zur genauen Untersuchung herumgereicht. Die Segmente bestehen teils aus Aluminium, teils aus Polyamid-Kunststoff. Darin sind eine Vielzahl kleinerer Magnete verschiedener Form und Grösse eingelassen. Da die restlichen 5 Segmente bisher noch nicht durch Patente abgesichert sind, konnten sie nicht zur Inspektion freigegeben werden. Das Gleiche gilt für den inneren Rotor der Maschine, in den auch eine Vielzahl kleinerer Rundmagnete eingelassen sind.

Wie Dr. Jorge Duarte berichtet, wurde die Vorführung am 20. April 2010 nach 20 Minuten auf Wunsch des Publikums abgebrochen.

Bei der anschliessenden Demonstration der genannten Sektorkomponenten zeigte sich, dass die Aluminiumteile keinerlei Erwärmung aufwiesen. Normalerweise wäre zu erwarten gewesen, dass die sehr starken Magnetfelder der Neodym-Magnete bei einer Drehzahl von ungefähr 2'000 U/m erhebliche Wirbelströme in den Aluminiumkomponenten erzeugen würden. Dies war aber offensichtlich nicht der Fall. Lediglich in der Nähe der Kugellager konnte eine geringfügige Temperaturerhöhung gemessen werden¹⁰.

Zusatzinformationen nach weiteren Treffen

Am 28. Juli 2008 hatten die Autoren den Erfinder und seinen Partner Murat Taluy, der zugleich als Übersetzer tätig ist, zu einem Treffen in die Schweiz eingeladen. Anfang Oktober fanden - auch in Anwesenheit eines Grossinvestors, den die Redaktoren eingebracht hatten - weitere Gespräche in Deutschland statt. In den jeweils mehrstündigen Diskus-

sionen erfuhren sie noch zahlreiche Einzelheiten, insbesondere auch noch einige biographische Details. Ein paar wichtige Informationen aus diesen Gesprächen werden hier auszugsweise wiedergegeben.

In früheren Jahren war der Erfinder als Polizist angestellt, hatte also nicht direkt mit Motorentwicklungen zu tun. Er erzählte, dass er schon als kleiner Junge mit Magneten gespielt und diese ihn immer fasziniert hätten. Als er in der 9./10. Klasse auf die Polizeischule gekommen sei, hätte man der Klasse die Aufgabe gestellt, eine Waffe zu erfinden, die ohne chemische Mittel (Pulvermunition) auskomme. Da kam ihm spontan die Idee einer magnetischen Rampe, und er habe damals bereits mit einzelnen Magneten eine solche Rampe aufgebaut. Für das vorgestellte Experiment habe er sogar den 1. Preis bekommen. Später habe er dann die Idee weiterentwickelt und sei zu der Überzeugung gekommen, dass sich ein magnetischer Linearmotor eigentlich auch in Kreisform bauen lassen müsste. Diese Idee hatte er dann in den folgenden Jahren konsequent weiter verfolgt und schliesslich brauchbare Konstruktionen entwickelt.

Im persönlichen Gespräch informierte der Erfinder auch, dass er über 250 Varianten kenne, um einen Magnetmotor zu konstruieren. Im bisher veröffentlichten Patent sei nicht alles verraten worden. Zum Bau eines Magnetmotors nach seinem Prinzip brauche es ein bestimmtes Know-How, das nur er besitze und bisher nicht weiter gegeben habe. Im übrigen hätte er beim Experimentieren mit starken magnetischen Feldern sogar schon antigravitative Effekte entdeckt, vor allem, wenn magnetische Läufer gegeneinander rotierten.

Dieser Hinweis erinnert an die Experimente der russischen Forscher Roschin und Godin, die an unserem Kongress in Weinfelden 2002 über Gravitationsveränderungen im Zusammenhang mit magnetischen Rotoren gesprochen hatten¹¹.

Um den Verdacht auszuräumen, dass im Innern seines Motors irgendeine Antriebsquelle versteckt sei, zeigte Muammer Yildiz auch zahlreiche Bilder des geöffneten Stators und Rotors, und zwar sowohl vom Demo-Motor als auch von der kom-

pakteren Ausführung, die für eine Serienproduktion vorgesehen ist.

Testbetrieb des Motors mit Generator

Wie der Erfinder im Gespräch am 28. Juli 2008 in der Schweiz mitteilte, hatten sie auch schon Belastungstests mit dem Magnetmotor durchgeführt. Hierbei war der Motor mechanisch an eine Lichtmaschine angekoppelt, die auf eine maximale Leistung von 14 V und 190 A ausgelegt war. An diese Lichtmaschine wurden drei 12-Volt-Lampen mit 100 Watt angeschlossen sowie eine Lampe mit 160 Watt. Da die mechanische Ankupplung der Lichtmaschine nicht präzise genug war - die beiden Achsen fluchteten nicht genau -, ging einiges an Leistung durch Reibung verloren. Wie die Redaktoren im Video auf dem Laptop des Erfinders sehen konnten, lief der Motor mit der angeschlossenen Last bei einer Drehzahl von 1'400 U/min. Unter der Annahme, dass 10% der Leistung durch mechanische Verluste verloren gingen und die Lichtmaschine einen Wirkungsgrad von 60% aufweist, errechnet sich für die erforderliche motorische Antriebsleistung ein Wert von $(300+160)/(0.9*0.6) = 852$ Watt. Dieser Wert stimmt gut mit der provisorischen Abschätzung nach der ersten Besichtigung in einem Labor bei Nürnberg überein (siehe oben unter „Leistungsabschätzung“).

Auf die Frage, wie lange der Magnetmotor schon mal im Test gelaufen sei, berichtete der Erfinder, dass sie einmal im Labor den Motor 15 Tage lang mit einer konstanten Last von 500 Watt betrieben hätten. Dies würde bedeuten, dass während dieser Zeit eine Mindestenergie von $15 * 24 \text{ h} * 0.5 \text{ kW} = 300 \text{ kWh}$ geflossen wäre. Wenn die Energie nicht aus dem Vakuumquantenfeld, sondern z.B. aus einer normalen Autobatterie von z.B. 100 Ah und 12 V geliefert worden wäre, hätte diese unter Berücksichtigung eines Batteriewirkungsgrades von z.B. 60% mindestens $300/(1.2*0.6) = 420$ mal aufgeladen werden müssen, also jeweils alle 50 Minuten.

Falls eine solche Batterie - oder besser noch eine leistungs- und

energiestärkere Lithium-Ionen-Batterie - im Inneren der Rotortrommel inkl. eines motorischen Antriebs versteckt (gewesen) wäre, hätte diese in jedem Fall x-mal über ein externes Ladekabel nachgeladen werden müssen. Aufgrund aller Informationen – der persönlichen Berichte des Erfinderteams, der zahlreichen gezeigten Bilder und Filme im Computer des Erfinders und der Gespräche der Redaktoren mit seinen Kooperationspartnern - ist kaum davon auszugehen, dass diese Erfindung „getürkt“ ist, obwohl es sich um eine türkische Erfindung handelt.

Ausserdem würde dies wenig Sinn machen, weil der Erfinder zwar an Investoren zur industriellen Vermarktung interessiert ist, bisher jedoch nicht „offensiv“ auf Investorensuche ging. Investoren verlangen eine Offenlegung des Motors, wozu der Erfinder aus patentrechtlichen Gründen noch nicht bereit ist. Falls er lediglich mediale Aufmerksamkeit suchen würde, machen seine bisherigen jahrelangen Anstrengungen zur Perfektion seiner Magnetmotortechnologie ebenfalls wenig Sinn. Seine eigentlich Motivation sei es – so äusserte er im persönlichen Gespräch -, mit seiner Erfindung zu einer umweltfreundlichen Energieversorgung beizutragen.

Unabhängige Tests

Sobald die letzten Details des neuartigen Magnetmotors patentmässig abgesichert sind, dürfte der Erfinder bereit sein, seine Entwicklung von einem unabhängigen Institut testen zu lassen, etwa von einer offiziellen TÜV-Behörde oder zum Beispiel von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig.

Der Erfinder müsste dann natürlich auch alle Details der Konstruktion offen legen. Nur so kann sichergestellt sein, dass keine fremde Energiequelle (Batterie o.ä.) im Spiel ist. Ein professionelles Testlabor wäre auch in der Lage, Messungen in einem abgeschirmten Raum durchzuführen, so dass hypothetische energetische Einstrahlungen von aussen ausgeschlossen werden können. Derartige Tests werden in der Regel so durchgeführt, dass über einen an die Motorachse angeflanschten Drehmomentsensor mit

rechnergesteuerter Auswertung in jeder Betriebsphase (Hochlaufen, Abbremsen) das Drehmoment, die Drehzahl und die Leistung erfasst werden kann¹². Damit liesse sich z.B. auch kontrollieren, bis zu welcher maximalen Last der – vorliegende – Motor belastet werden kann, bevor er zum Stillstand kommt (sobald das äussere Lastmoment das Summenantriebsmoment der Permanentmagnete übersteigt). Aber auch Einflüsse der Umgebung (Temperatur u.a.) auf das Dauerlaufverhalten könnten verfolgt werden und vieles mehr. Derartige Informationen könnten auch für die Entwickler nützlich sein, um die Magnetmotoren weiter zu optimieren. Ausserdem bilden solche offiziellen Tests die Grundlage dafür, dass sich Investoren für den Erwerb von Lizenzen interessieren können.

Statt eines Drehmomentsensors könnte z.B. auch ein 3-phasiger Synchron-Servomotor mit hoher EMK direkt über Kupplung und Wellenadapter an den Magnetmotor ohne Zwischengetriebe angekoppelt werden¹³. Ein geeigneter Typ wäre z.B. ein HJ155A8-260S von Parker mit einem maximalen Drehmoment von 11.5 Nm, einem Leerlaufstrom von $I_0 = 3.8$ A und einer maximalen Drehzahl von 2'700 U/m. Bei 1000 U/m könnte das Testobjekt, also der Magnetmotor, dauerhaft mit 1 kW belastet und genau vermessen werden.

Beim Betrieb an einem Compax C3-Regler (C3S063I11T40M00) von Parker mit einem Wirkungsgrad von 98% und einer Rückspeisung in einen Ballastwiderstand von 500 Watt lässt sich der generatorisch erzeugte Motorstrom sehr schnell darstellen, mittels PC-Oszillograph auswerten und die Daten über eine Schnittstelle in eine Excel-Datei im csv-Format schicken.

Geeignete Kontakte zu renommierten Instituten oder privaten Labors für erste orientierende Messungen können die Autoren vermitteln. Es ist zu erwarten, dass der Erfinder in der zweiten Jahreshälfte in der Lage sein wird, solche Messungen durchführen zu lassen, entweder vor oder nach seinem Auftritt am Kongress „Autonome Energiesysteme“ im Schloss Hofen vom 3.-5. September 2010.

Inwieweit solche Tests von unabhängiger Seite organisiert werden können und ob Ergebnisse dann auch „öffentlich“ einsehbar sind, hängt von den Vertragsbedingungen bzw. Strategien der Investoren ab, die an einer Vermarktung der Technologie interessiert sind.

Sterling Allens Antwort an Skeptiker und Ungläubige

Als Antwort an viele Skeptiker, die einfach behaupten, dass Energiegewinnung mittels Magnetmaschinen völlig unmöglich sei und Erfinder derlei Maschinen ohnehin „Betrüger“ seien, antwortet Sterling D. Allen, der in USA die best ausgewiesene und meistbesuchte Website zu Freie-Energie-Geräten führt, folgendes:

“Wie weit reicht denn Ihre Vorstellungskraft? Nur, weil man nicht sehen und verstehen kann, woher bei einem solchen Motor die Energie kommt, kann man doch nicht behaupten, dass es sie nicht gibt! Vielleicht bewirkt ein laufender Magnetmotor einen lokalen Wirbel im Magnetfeld (oder im Raum-Zeit-Feld, d. Red.), der sehr energiereich und unerschöpflich ist.” as

Quellen :

- 1 <http://www.youtube.com/watch?v=el9krMCR-xk>
- 2 <http://www.youtube.com/watch?v=-DkDXvPpa6Q>
- 3 http://pesn.com/2010/04/22/9501639_Yildiz_demonstrates_magnet_motor_at_Delft_University/
- 4 http://www.borderlands.de/net_pdf/NET_0306S18-21.pdf
- 5 http://www.borderlands.de/net_pdf/NET_0306S18-21.Det.pdf
- 6 http://www.borderlands.de/net_pdf/NET_0509S30-34.pdf
- 7 http://www.borderlands.de/net_pdf/NET_0110S4-8.pdf
- 8 http://v3.espacenet.com/publicationDetails/biblio?DB=EPODOC&adjacent=true&locale=en_EP&FT=D&date=20041021&CC=WO&NR=2004091083A1&KC=A1
- 9 http://v3.espacenet.com/publicationDetails/originalDocument?CC=DE&NR=102007037186B3&KC=B3&FT=D&date=20081030&DB=EPODOC&locale=de_EP
- 10 <http://www.overunity.com/index.php?topic=8870.195> Replay 200 vom 30. April 2010
- 11 <http://guns.connect.fi/innoplaza/energy/conference/Weinfeldern>
- 12 <http://transmetra.ch/images/stories/pdf/publikationen/drehmomentmesstechnik.pdf>
- 13 Infos von Dipl.-Ing. Klaus Rauber in einem E-Mail vom 2.10.2007