

46. Meeting der Schweiz. Vereinigung für Raumenergie SVR in Zürich:

Wassermotortechnologien und autonom aufladbare Batteriesysteme

Am 10. August fand in Zürich ein weiteres - diesmal das 46.! - Meeting "Raumenergie-Konversion" der von den Redaktoren gegründeten Schweiz. Vereinigung für Raumenergie SVR¹ statt. Das Programm war sehr dicht, wie ein Ausschnitt zeigt.

Einsparung und Umweltentlastung

Die bei SVR-Meetings präsentierten Themen sind vielfältig, und "das Podium" ist auch immer offen für verschiedene Präsentatoren. Man kann die hier vorgestellten Themen auf einen Nenner bringen: Sie verfolgen alle das Anliegen, Treibstoff- oder Energieeinsparung und Umweltentlastung bis zur Autonomie zu ermöglichen.

Am SVR-Meeting vom 10. August ging es speziell um die Vorstellung des Buches "Der Wassermotor", das die Redaktoren zusammen mit José Vaesken Guillen herausgebracht haben (siehe S. 14f). Dieses Buch ist insofern von allgemeinem Interesse, weil es im ersten Teil einen Überblick der Redaktoren über die bekanntesten Wassermotortechnologien gibt und im zweiten Teil eine Schritt-für-Schritt-Nachbauanleitung von José Vaesken Guillen enthält.

Wie immer erstellte die Redaktorin ein durch den Redaktor ratifiziertes und durch Links ergänztes (zehnseitiges!) Protokoll. Dieses wird wie immer nur SVR-Mitgliedern und den Teilnehmern zugänglich gemacht. Nachdem einige Themen für Leser des "NET-Journals" von Interesse sind, bringen wir hier einen Ausschnitt.

Inge Schneider gab einen Überblick über den ersten Teil des Buches "Der Wassermotor" und griff dort drei Themen heraus: Das GEET-System (GEET: Global Environmental Energy Technology) von Paul Pantone, das Wasserauto von Stanley Meyer und den EGM-Treibstoff von Wolfgang Gesen (sog. Papenburger Treibstoff). Sowohl Paul Pantone als auch Stan-



Rund dreissig Teilnehmer verfolgten am SVR-Meeting vom 10. August in Zürich die Ausführungen der Redaktoren und anderer Anwesender.

ley Meyer hatten sie vor vielen Jahren in den USA besucht und eigene Erfahrungen mit ihnen gesammelt. Auch mit Wolfgang Gesen von EGM hatten sie persönlichen Kontakt, umso mehr, als ihr Freund Dr. Klaus Volkamer die EGM-Technologie chemisch untersucht und sie wie die autonome Industrieanlage von Dr. V. Marukhin als "UFO-Technologie" bezeichnet hatte (seine Bezeichnung für ausserordentliche Technologien!). Zur Erinnerung: Der EGM-Treibstoff besteht aus 50% Wasser und 50% Treibstoff und wird über einen Schauburger-Wirbelprozess so vermischt, dass ein homogener Treibstoff entsteht, in dem Wasser nicht mehr nachgewiesen werden kann. Dr. Volkamer referierte am Kongress des Jupiter-Verlags "Freie Energie und UFO-Technologien" vom 24. Oktober 2015 in Stuttgart darüber².

Obwohl - so Inge Schneider - im ersten Teil des Buches insgesamt dreissig der relevantesten Wasserstofftechnologien thematisiert werden und sie ein grosses Potenzial repräsentieren, so wurden bis heute wenige umgesetzt.

Die Benzinpille

Adolf Schneider informierte noch seinerseits über das im ersten Teil des Buches beschriebene Wasser-

auto des Schweizer Erfinders Ernst Christen, den dieser an ihrem Kongress 1998 in Aeschi ob Spiez vorgestellt hatte. Er hatte einen Katalysator aus Seltenen Erden aus der Reihe der Lanthaniden entwickelt, nahm aber dann sein Geheimnis mit ins Grab.

Faszinierend ist auch der Einsatz von Molybdän bzw. der "Benzinpille", um aus Wasser Treibstoff zu erzeugen. So enthält der 1. Teil des Buchs auch ein Kapitel über Uli Schuhmachers Molybdän-Plasmareaktor, den sie in seiner Werkstatt in Funktion gesehen hatten, auch im Einsatz in seinem Auto³.

Das elektrische System von José Vaesken Guillen

Der Redaktor erwähnte, dass sich die Zusammenarbeit mit dem Erfinder sehr positiv und konstruktiv gestaltet und er ihnen mitteilte, dass er noch eine andere Erfindung zur Wiederaufladung von Batterien gemacht hatte. Er habe jetzt ein Elektroauto in China bestellt, welches er dann mit wiederaufladbaren Batterien bestücken wolle, um autonom zu fahren. Das sei dann das Thema des nächsten Buches. Auf Nachfrage informierte er darüber, dass er sein Haus autonom mit Strom versorge.

Rückgang der Sulfatation

Adolf Schneider informierte anhand projizierter Folien, dass José Vaesken Guillen immer von einem Batteriereiniger sprach. In unseren Breitengraden - oder inzwischen sogar weltweit - werden dafür Geräte wie der Megapulser eingesetzt. Tatsächlich geht über die Zuführung kurzer Stromimpulse die Sulfatation zurück, und alte Batterien können regeneriert werden. José Vaesken war



Den Megapulser kann man zum Reinigen von Batterien z.B. bei Conrad für 70 Euro/Fr. 99.- besorgen.

der Megapulser unbekannt - er macht ohnehin alles selber! Aus handschriftlichen Skizzen des Erfinders geht hervor, dass er dieselbe Technologie der Batteriereinigung - aber einfacher aufgebaut - auch zum schnelleren Aufladen von Batterien einsetzt.

Über das Verfahren des Erfinders, Batterien aufzuladen, ist den Redaktoren einiges bekannt, aber sie dürfen es aus patentrechtlichen Gründen hier nicht thematisieren. Doch Adolf Schneider hatte extra für das SVR-Meeting ein kurzes Interview mit José Vaesken Guillen gemacht, welches hier wiedergegeben werden kann.

Das Interview

Adolf Schneider: **as**, José Vaesken Guillen: **JVG**

As: Experimentieren Sie schon länger mit autonomen elektrischen Antriebssystemen?

JVG: Es ist kein Experiment mehr. Seit viereinhalb Jahren fahre ich bereits auf den Straßen mit meinem autonomen elektrischen Moped und



Adolf Schneider zeigt hier das Megapulser-Gerät, das er bei AEG zum Einsatz als Batteriereiniger gekauft hatte.



José Vaesken Guillens autonomes Elektro-Motorrad mit wiederaufladbaren Batterien.

verwende auch in meinem Haus ein elektrisches Motor-Transformator-System, das quasi als Generator funktioniert und nach Gleichrichtung eine Pufferbatteriebank auflädt (an die dann Wechselrichter angeschlossen sind). Ich brauche die Batterien nicht mehr von extern nachzuladen und bin daher vom Stromnetz unabhängig. - Mit meinem Motor-Transformator habe ich den Motor in einen Generator verwandelt ... Von 6 Batterien zu je 12 V und 20 Ah, die ich seit 4 Jahren in mein Motorrad eingebaut habe, verwende ich derzeit noch 4, nachdem 2 Batterien ihre Lebensdauer erreicht haben.

As: Verwenden Sie einen eigenständigen Magnet-Generator?

JVG: Nein, ich benutze keinen eige-

nen Generator, sondern habe den Motor quasi in einen Generator verwandelt. Ich nenne es Motor-Transformator, wobei am Ausgang des Transformators kurze Hochspannungsimpulse erzeugt werden, die nach Halbwellen-Gleichrichtung eine Batteriebank aufladen.

As: Was werden Sie in dem angekündigten neuen Buch vorstellen?

JGV: Das Buch, das ich schreiben werde, soll dann fertig gestellt werden, wenn ich das 100% selbstaufladende Elektroauto präsentieren und testen kann ... Ich versuche ein Elektroauto aus China zu importieren, um dieses auf mein System anzupassen. Ich plane dann, bis Ende dieses Jahres oder Anfang Februar 2019 **über 7'000 Kilometer in Südamerika** zurückzule-

gen. Damit will ich die Funktionsfähigkeit meiner Technologie demonstrieren und aufzeigen, welche Möglichkeiten es gibt, um den Planeten vor der zunehmenden Umweltverschmutzung zu bewahren und das politisch-wirtschaftliche System zu ändern.

As: Wir freuen uns jedenfalls, nächstes Jahr mehr über Ihre weiteren Entwicklungen zu erfahren!

Ethanol-Benzin-Gemisch als Treibstoff

Am SVR-Meeting wurde auch über den Einsatz von Ethanol als Treibstoff diskutiert. In Brasilien, wo José Vaesken Guillen wohnt und arbeitet, kann man Ethanol als Treibstoff an jeder Tankstelle beziehen. Diese Autos nennt man "Fuel-Flex-Fahrzeuge".

Marcel Kessler sagte am SVR-Meeting, dass auch in der Schweiz - allen voran bei der Landi Wetzikon - Ethanol getankt werden könne, 1 Liter für Fr. 1.40. So kann jeder ein geeignetes Mischungsverhältnis mit Benzin für sein Auto ausprobieren. Zum Beispiel kann man E85, also 85% Ethanol, und 15% Benzin, selber mischen.

In Deutschland gibt es bereits 300 Ethanol-Tankstellen, wo E85 getankt werden kann. In Schweden ist E85 überall verfügbar. Der Verbrauch ist zwar etwa 20% höher als bei Benzin, dafür ist die Besteuerung niedriger. Voraussetzung ist, dass das Auto auch Ethanol-Kraftstoff verarbeiten kann. Es eignen sich insbesondere Autos mit Einspritzanlagen und Lambdasonden. Der erforderliche Umbau bzw. Austausch der Steuerung lässt sich in KFZ-Werkstätten relativ einfach durchführen. Die zuweilen verbreiteten Behauptungen, dass sich bei Verwendung von Biosprit mit der Zeit Dichtungen, Leitungen aus Gummi oder Kunststofftanks auflösen könnten, treffen nicht zu. Langzeittests konnten diese Thesen widerlegen.

Adolf Schneider meinte, ob ein Betrieb mit E85 wirtschaftlich sei, hänge vom Preis des Ethanols ab. Dabei stellt sich auch die Frage, wie hoch hierzulande die Treibstoffsteuer im Vergleich zur Benzinbesteuerung ist. Die Alkoholsteuer entfällt ja, weil Ethanol vergällt ist (man kann es nicht mehr trinken).

Ethanol-Wasser-Gemisch als Treibstoff

Der 2. Teil des Buches "Wassermotor" von José Vaesken trägt den Titel "Aqua-Flex". Damit drückt er aus, dass es auch möglich ist, ein Auto statt mit der üblichen Benzin-Ethanol-Mischung, z.B. mit E85 (85% Ethanol, 15% Benzin), auch mit einer Mischung aus Wasser und Ethanol zu betreiben. Die modernen Motor-Management-Systeme, zum Beispiel von Bosch, sind ohne weiteres in der Lage, sich auch an solche Gemische anzupassen. José Vaesken fährt sein Auto sogar mit einer Treibstoffmischung von nur 20% Ethanol und 80% Wasser, ohne dabei an Leistung einzubüssen.

Wenn Ethanol mit Wasser statt mit Benzin gemischt wird, wie José Vaesken Guillen das vorschlägt, sollte darauf geachtet werden, dass Komponenten aus rostfreiem Stahl (Auspuff usw.) verwendet werden.

Eine Mischung von Ethanol mit einem hohen Anteil von Wasser ist auf jeden Fall kostengünstig, da Wasser an jeder Tankstelle kostenlos zu haben ist und (bisher) keiner Besteuerung unterliegt.

All das beschreibt José Vaesken Guillen in seinem Buch im Detail.

Elektronische Schaltung zum kolumbianischen Gerät

Ein weiteres brisantes Thema am SVR-Meeting waren elektronische Schaltungen zum Aufladen von Batterien. Weltweit haben zahlreiche Erfinder seit John Bedini festgestellt, dass man Batterien gepulst effizienter aufladen kann. Adolf Schneider stellte eine umfassende Liste aller solcher Systeme zusammen⁴.

Die Redaktoren hatten ein Batterieladesystem von Carlos Ucros Piedrahita aus Kolumbien importiert. Doch der Erfinder schickte es ohne Schaltung zum effizienten Aufladen von Batterien. Es kam diesbezüglich dann zur sehr erfreulichen Zusammenarbeit mit Elektroniker Albert Nietlispach, der eine geeignete und flexible PWM-Schaltung mit Puls-Weiten-Modulation konzipierte, um den Ladestrom mit der passenden Frequenz zu pulsen. Das war die Ausgangsla-



Albert Nietlispach präsentiert die elektronische Schaltung, die er zum Wiederaufladen von Batterien konzipiert hat.

ge, doch die Schaltung ist umfassend einsetzbar. Im Falle des Ucros-Systems wird die Schaltung zwischen dem Ladegerät und den Batterien eingefügt.

Albert Nietlispach stellte diese Schaltung vor. Sie sei für das Ucros-System, aber auch universell, zum Beispiel für HHO-Zellen, einsetzbar.

Die Leiterplatten hat er in China bestellt und am Wochenende Bauteile eingelötet. Plastikteile hatte er selber mit dem 3D-Drucker produziert. Die optimale Frequenz lässt sich dann zwischen 35 Hz und 2 MHz pulsweitenmoduliert anwählen. Zum Beispiel kann er beim Batterieladen experimentieren und testen, ob die Batterie mit dieser oder jener Frequenz schneller aufgeladen wird. Er rechnet damit, in Bälde fertig zu sein, um konkrete Tests an Batterien durchzuführen. Wenn alles gut geht, werden er und Adolf Schneider das Projekt am Kongress "Bahnbrechende Technologien" präsentieren (s. Seite 23ff).

So fand ein weiteres konstruktives SVR-Meeting nach vier Stunden intensiver Gespräche und Präsentationen ein Ende. Das nächste SVR-Meeting findet am 12. Oktober statt.

Literatur:

- 1 www.svrswiss.org
- 2 http://www.borderlands.de/net_pdf/NET1115S4-18.pdf
- 3 http://www.borderlands.de/net_pdf/NET0512S4-12.pdf
- 4 www.borderlands.de/Links/Free_Energy_Multiplier.pdf