

Fliehkraft – Energiequelle

Trägheitsenergetriebwerke und leistungsverstärkende Getriebe leiten eine neue Epoche der technischen Evolution ein. Sie revolutionieren die Energieproduktion und machen Ölkriege sinnloser denn je.

Von Felix Würth, Bad Königshofen.

Die Erfindung des Ingenieurs Felix Würth stellt etablierte physikalische Weltmodelle auf den Kopf. Ist Würth der neue Galileo aus dem Frankenland? Kein Mechaniker der Welt kann sich heute ein Getriebe vorstellen, das die Motorenleistung erhöht. Jedes Getriebe verursacht Reibung, verbraucht deshalb Energie und reduziert somit die Leistung des Motors. Würth zeigt der Fachwelt, dass es auch anders geht. Wir stehen heute an der Schwelle eines völlig neuen Energiezeitalters. Fliehkraftwerke werden Brennstoffe als Energiequelle immer mehr verdrängen.

Die Menschheit hat im Laufe der Geschichte zahlreiche Maschinen erfunden. Vom Steinbeil über das Rad bis hin zum modernsten Verkehrsmittel wurden mechanische Helfer konstruiert und weiterentwickelt, um das tägliche Leben zu erleichtern und um jeweils ganz bestimmte Aufgaben zu erfüllen. Eine Pumpe hat zu pumpen, ein Kühlschranks muss kühlen und das Auto muss möglichst kraftvoll von A nach B fahren können. Der Pferdefuss bei der ganzen Geschichte ist jeweils der enorme Energiebedarf. Oft müssen Transportmittel eine Riesensumme Treibstoff mitschleppen, das beste Beispiel dafür ist die Rakete. Wir müssen effiziente Lösungen erarbeiten, um nicht bei dem von Jahr zu Jahr wachsenden Energiehunger der Menschheit in ein tiefes Loch der Energieträgerknappheit zu fallen. Erste Anzeichen hierfür sind die Ölkriege, obschon dieser

Grund vehement geleugnet wird. Sonderbarerweise werden die Automotoren von Jahr zu Jahr stärker, doch der Durst nicht geringer, und selbst der Staubsauger wird nach seiner Wattzahl beurteilt, je mehr, desto besser – in der heutigen Situation ein Wahnsinn! Neue Ölvorkommen zu erschließen und noch mehr Qualm in die Atmosphäre zu pusten ist die Möglichkeit, die im Moment favorisiert wird. Die zweite wäre, Energie zu sparen. Aber davon wird nur geredet. Eine ernsthafte Konsequenz ist hierbei weltweit nicht zu erkennen. Dabei könnte man Deutschland fast ausklammern, da hierzulande der Sektor der regenerativen Energie stark gefördert wird.

Unerkannte Reserven der Mechanik

Eine wirkliche Lösung muss aber anders aussehen. Es wäre besser, vorwärts zu gehen. Ein rigoroses Sparen führt zum Rückschritt. Der Ener-

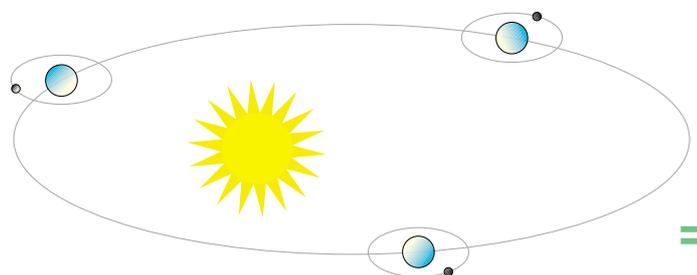
giebedarf müsste trotz seiner steigenden Tendenz gedeckt werden, und das bei gleichzeitig schrumpfenden Anteil an fossilen Energieträgern – Sciencefiction, völlig unmöglich?

Ich hätte da was! Nennen wir es eine Art „Tuning“ für mechanische Systeme. Die Mechanik wird in ihrer Tragweite seit langer Zeit unterschätzt. Sie ist seit Newtons

Zeiten vorbehaltlos erforscht, das wenigstens erklären mir immer wieder die Physiker. Ich denke da anders, und daher habe ich auch im Laufe von jahrelanger Erforschung dieser Umstände sehr „sonderbare“ Resultate erzielt – „sonderbar“ nach der Meinung des Establishments der festgefahrenen mechanischen Gesetze.

Nun ist aber der Zeitpunkt gekommen, dass aus diesen sonderbaren Resultaten großtechnischer Einsatz wird, so ungefähr wie damals, als Watts Dampfmaschine das Husten in den Fabrikhallen einleitete, aber auch den schwitzenden Arbeitern enorm half. Darum hier diese Vorstellung einer Technik, von der die Physiker meines Wissens nach völlig überfahren werden, da es für diese Anwendungen keine Schulbucheklärung gibt – noch nicht ...

Sonne, Planeten, Monde System



Das „Trägheitsaktive Schwungsystem“, eine Erfindung von Felix Würth, bildet ein Sonnensystem „im Kleinen“.

Grafiken: r&z

der Zukunft

Auch das Karussell erzeugt Fliehkräfte. Aber erst in asymmetrisch rotierenden Systemen ist es möglich, die Fliehkraft als Energiequelle zu nutzen. © getty images: the image bank

Es kann nun im Nachhinein ein „Physikalisieren“ für diese Aktivierung von Trägheits-Kraft zum Zwecke des Maschinenantriebes stattfinden, ähnlich wie damals bei den Dampfmaschinen – hier war der Mechaniker auch schneller als der Theoretiker! Aber das soll nicht meine Aufgabe sein oder werden, ich bin und bleibe mehr der Praktiker und werde versuchen, mit einfachen Worten die Funktion dieses neuen motorischen Prinzips zu erklären. Später wird's dann eh komplizierter, wenn der Physiker seinen Senf dazugegeben hat!

Fliehkraft als Energiequelle nutzen

Lange Rede, kurzer Sinn: Der Lieferant der einströmenden Energie ist die „Fliehkraft“.

Wie und wann diese spürbar wird, weiß jedes Kind. Wo sie aber letztlich herkommt, das ist nach wie vor ein Rätsel, auch für die Physik. Das Vorhandensein von Trägheit und Gravitation ist seit Einstein noch komplizierter zu verstehen, ich würde fast behaupten, dass da noch gar nichts klar ist. Mich interessiert allein, dass diese Fliehkraft ohne Gegenleistung zur Verfügung steht, sie taucht bei einer Rotation aus dem „Nichts“ auf und verschwindet bei Stillstand des Drehsystems ebenso wieder. Hier galt es herauszufinden, wie man diese Trägheitskraft (= Scheinkraft, sagt die Physik dazu) zum „Arbeiten“ bewegen könnte. Weltweit haben das immer wieder etliche kluge Köpfe versucht, das kann

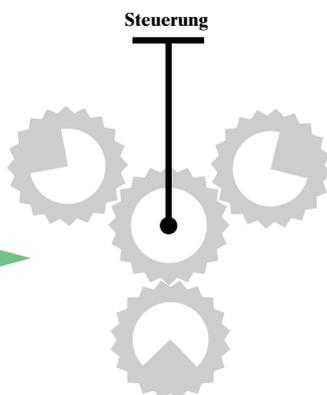
man in den diversen Patentanmeldungsversuchen erkennen. Doch richtig funktioniert hat davon nichts.

Nach umfangreichster Recherche, etlichen Nachbauten und Überprüfungen kam ich zu dem Ergebnis, dass zwar die Möglichkeit der Nutzung von Trägheitskräften als Arbeitsmedium erkannt wurde, in den Grundsätzen der technischen Umsetzung aber noch viel zu herkömmlich gedacht wurde. Etwas Abgehobenes und trotzdem Einfaches musste es sein. Eine Art Schlüssel musste gefunden werden. Hier hilft nur Intuition, mit Verstand ist solchen neuartigen Begebenheiten nicht beizukommen. Nur Erfinder, die sich visionärer Bilder bedienen, schaffen Innovation. Schwierig ist es allerdings, intuitiv „erspürte“ Sachverhalte in die Praxis umzusetzen, hier ist der Mechaniker gefragt.

Asymmetrisch rotierende Systeme

Der hierbei ins Spiel kommende Zufall ist in Wahrheit keiner. Ein schlauer Mensch hatte einmal gesagt: „Auf die Zeichen soll man achten.“ Damit ist alles gesagt. Die einen mögen es als göttliche Eingebungen sehen, der Erfinder kennt es als Hilfe aus dem morphogenetischen Feld, aber es ist eigentlich egal, wie man es nennt. Aus mehreren zufälligen Begebenheiten, die mir so zugetragen wurden, sprach mich die Symbolik aus der Sumernerzeit an. Auch die Bumerangform, die angeblich von den Göttern überliefert wurde, erschien mir technisch interessant. Als Weiteres wurde mir bei der Recherche über diese „Swastika“ deren Funktion als Energie bringendes Sonnenrad zugetragen. Zeitgleich fiel mir ein altes Buch aus den dreißiger Jahren in die Hand, mit einem Symbol eines runden „Hakenkreuzes“, welches als Schwungrad eingesetzt wurde (diese Bücher sind leider fast alle verbrannt worden, und zwar durch jene, die im Moment die Ölvorräte sichern). Außerdem ist dieses besagte Symbol verboten. Die Meinung dazu können Sie sich selbst bilden. Meine dazu ist rein technischer Ansicht. Ich ging dazu über, diese Formen als Schwungrad zu testen, das heißt, sie aus Eisen herzustellen und in Rotation zu versetzen. Man erkennt sogleich die Ähnlichkeit des Bume-

Subrotierendes System (patentrechtlich geschützt unter DE 100 03 367)

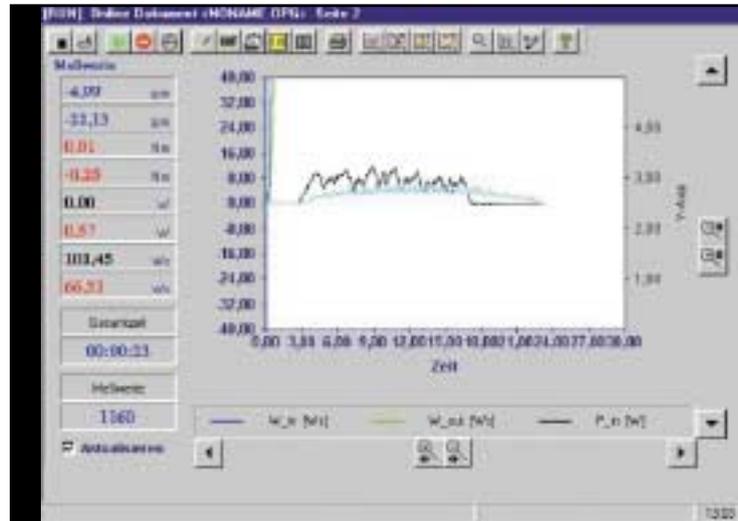


Um ein zentrales Sonnenrad laufen zwei Planetenräder, um deren Achsen wiederum kreist je ein Mond (Exzentergewicht).

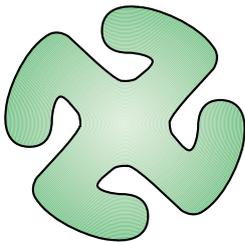
Diese Subrotation kann mit Hilfe der Steuerung so moduliert werden, dass sich eine optimale Resonanzkopplung ergibt. Die am Rotorträger abgreifbare Leistung übersteigt die an der Steuerung eingebrachte um ein Vielfaches.



Grafiken rechts:
 Das Ermitteln von Drehmoment, Drehzahl und Zeit erfolgt über Messaufnehmer und anschließendes Speichern und Auswerten durch ein Zweikanalspeicheroszilloskop. Es wird in Verbindung mit einer geeichten Drehmomentmesswelle von HBM ein Messfehler von weniger als 2 % erreicht. Das anschließende Auswerten der effektiven INPUT- und OUTPUT-Drehenergiewerte erfolgt über Leistungsermittlung durch Erstellen einer Kurvenfunktion Drehmoment mal Drehzahl = Leistung.



Betrieb herkömmlich mechanisch. Der Verbraucher (Dynamo) wird ohne Hilfe durch die Fliehkraftmassenrotoren geschoben. Dabei zeigt sich die Durchleitreibung mit 35 % Effizienz, 65 % – so viel schlucken Zahnräder und Lager!



Die bumerangförmige „Swastika“ ist ein drehrträgheitsasymmetrischer Rotor und dient im Fliehkraftwerk (s. Bild oben) als Schwungrad. Grafik: r&z

rangs mit diesem Symbol. Vier dieser Elemente sind an einer Achse angebracht, um sich ständig zu umkreisen. Spätestens nun gingen bei mir alle roten Warnlampen an. Irgendwie schien es möglich, aus einer kraftschlüssigen Form Energie beziehungsweise Leistung zu beziehen, und zwar Drehmoment mal Drehzahl. Nach zahlreichen Testverfahren war es dann soweit. Das Ergebnis ist jetzt als Maschine geboren, die jenes „Symbol“ nur noch in stark verbesserter Form in ihrem Herzen trägt. Einen ersten Abriss der erlangten Erkenntnisse veröffentlichte ich bereits im Jahre 1999 in der Fachzeitschrift



Im Fahrrad eingebaut, spart das leistungsverstärkende Getriebe von Felix Würth Muskelkraft.

„Implosion“. Titel der Arbeit: „Drehträgheitsasymmetrischer Rotor“ – sagt eigentlich alles, oder? Gleichzeitig meldete ich ein Patent mit dem Titel „Querarmrotor“ an. Diese Veröffentlichungen fanden damals leider keine Resonanz, da die dargestellten Resultate einfach unglaublich schienen. Oder vielleicht zu wenig Leute erreichten? Die letztendliche Konsequenz, nämlich das enorme verfügbare Energiepotenzial, wird nun klar. Und das Äquivalent in Erdöl dazu, oder an „Geld“. Und spätestens an diesem Punkt wird jeder hellhörig. „Geht nicht, gibt’s nicht, das kann nicht sein, wenn das funktionieren würde, usw.“

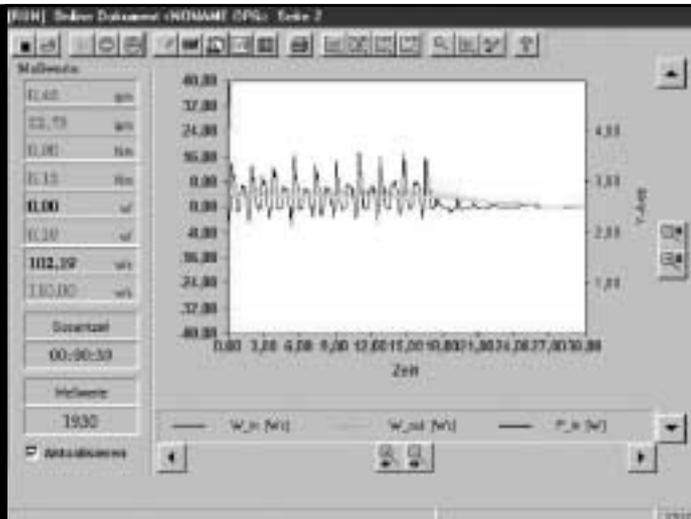
Sie als Leser haben hier gewissermaßen das Privileg der ersten Stunde, bei der Erschließung dieses neuen Energieträgers mit dabei zu sein. Unendlicher Dank gebührt hier meinen Förderern, die sich seit Jahren finanziell daran beteiligten, diese Erfindung bekannt zu machen.

Der Fliehkraftfresser in Aktion

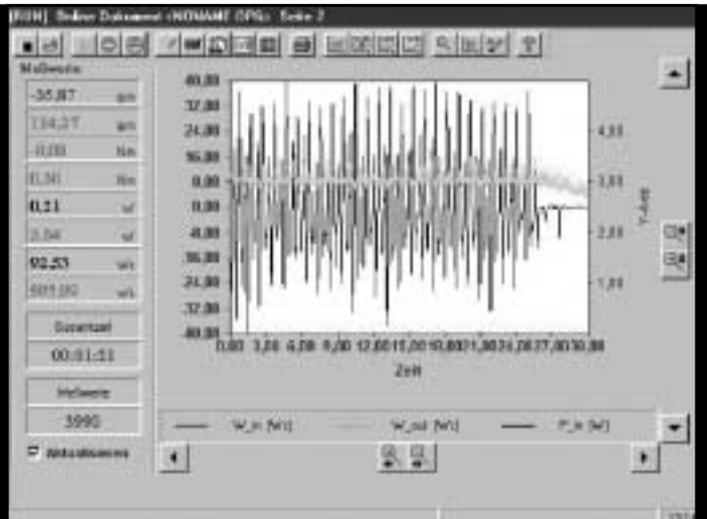
Im Grunde arbeiten wir bei der Fliehkraftumwandlung mit simplen Hebelgesetzen. Durch die Winkelbildung des Rotorträgers entsteht ein relevanter Fliehkraftzug auf die Mittelachse und damit auf den Dynamo oder die angekoppelten Arbeitsmaschinen. Diese Art der Zentrifugalkraftaktivierung tritt schon bei geringen Drehzahlen auf. Doch je schneller der Rotor dreht, desto stärker nimmt die Fliehkraft $F = m \cdot v^2 / R$ zu und damit auch die abgegebene Leistung. Somit ist erstmalig eine Maschine beziehungsweise Motor entstanden, dessen Abgabeleistung mit zunehmender Rotationsfrequenz quadratisch wächst, dem ist keine Grenze gesetzt. Der Fliehkraftfresser (so nenne ich den Rotor) gibt erst auf, wenn die mechani-



Eine kleine Batterie (rechts im Bild) liefert den Steuerstrom (weniger als 1 Watt) für dieses Labormodell von Felix Würth. Durch die Asymmetrie der Subrotation wird nicht nur der Reibungsverlust im Getriebe vollständig kompensiert, sondern auch eine beachtliche Überschussleistung (mehr als 60 Watt) an der Ausgangswelle (Propeller links) verfügbar.



Betrieb nach altem Schub- und Druck-Steuermodus. Nach Berücksichtigung der verdienten Reibung (Zahnräder, siehe Messung 1 ca. 35 %) Effizienz ca. 150 %.



Betrieb mit höheren Drehzahlen und im fallenden Steuermodus. Hierbei wird aus der Steuerung Energie frei, die den Input teilweise dann sogar negativ werden lässt. Symptom ist der stagnierende Inputzähler. Effizienz ab 500 % aufwärts. Diese Steuerart ist auch auf www.evert.de von Prof. Alfred Evert beschrieben.

sche Explosion durch zu heftige zerrende Kräfte auftritt. Diese anschwellenden Zugkräfte auf den Rotor durch eigene Trägheitskräfte stellen einen neuen, bis jetzt nicht verwendeten Effekt bei der Rotationsdynamik dar. Die technische Anwendung besteht in der Hauptsache aus einer Drehmomentbeaufschlagung einer drehenden Welle, wie sie in einer Vielzahl von unseren Kraftmaschinen oder Turbinen zu finden ist. Effizienzsteigerungen von 200% und mehr sind möglich (ein durch den Fliehkraftfresser beaufschlagter Automotor hat dann bei gleichem Verbrauch z. B. 300 PS anstatt der seriellen 150 PS).

Oder man kann bei gleicher Abgabeleistung mit dem halben Kraftstoffverbrauch fahren. Hier beginnt Sciencefiction real zu werden, da nicht erkennbar ist, wo bei dieser zusätzlichen simplen Baugruppe die Zusatzenergie herkommen soll. Dabei kann nur der Einsatz in der alltäglichen Technik überzeugen, und dabei wird schnell klar werden, dass mit diesen frisch verstandenen Prinzipien weit mehr möglich sein wird als eine Tuningmaßnahme von 200 % der Zufuhrenergie! In absehbarer Zeit kann aus diesem Energiemeer auf bequemere und sauberere Art

als bislang die benötigte Leistung für alle möglichen Anwendungen bezogen werden. Dies wurde aus der so ge-

nannten Freien Energie-Szene schon des Öfteren vorausgesagt. Nun scheint es tatsächlich soweit zu sein. ■

Der Autor

Felix Würth

geb. 1957, beschäftigt sich als Techniker und Erfinder in seiner Forschung und Entwicklung mit neuen Verfahren der Energiegewinnung. Er verknüpft in seinen Gedanken Erkenntnisse um Bewegungsabläufe im Makro- und Mikrokosmos und kommt, angeregt durch Viktor Schaubergers, zu technischen Lösungen, die im Einklang mit der Natur stehen, und damit zur Nutzung unerschöpflicher Energiequellen.



Zukunftspläne und Perspektiven der neuen Technik

Kurzfristig (1 bis 5 Jahre): behutsamer Übergang durch Markteinführung von Verstärkergetrieben und Boostern. Einsatz in jeder denkbaren Bandbreite vom Kleinstmotor bis zum Schiffsdiesel, dadurch erhebliche Ölersparnis. Anwendung in Windkraftanlagen und bei Wasserkraftwerken zur Leistungserhöhung. Bau erster Gravitationskraftwerke. Dadurch spürbar erhöhter Anteil von Regenerativenergie bis hin zum völligen Ersatz der fossilen Brennstoffe.

Mittelfristig (6 bis 10 Jahre): weiterentwickelte Trägheitsenergietriebwerke. Extrem leistungsfähige Motoren in jeder

Größe, billig, langlebig und brennstofflos im Betrieb. Erste Anwendungen der Trägheitskraft zur Gravitationselimination, dadurch wird der brennstofflose Flug möglich. Reichweiten und Geschwindigkeiten sind lediglich nur noch von der Kondition der Piloten begrenzt.

Langfristig (10 Jahre und weiter): Anwendungen in der Raumfahrt. Langzeitexpeditionen werden möglich, da es kein Energieproblem mehr gibt. Besiedlung von Meeresboden, Monden und solaren Planeten. Kunstplaneten zur Reise in ferne Sternensysteme möglich, Generationenschiffe.