



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Offenlegungsschrift
10 DE 44 19 535 A 1

51 Int. Cl.⁸:
H 02 K 53/00

21 Aktenzeichen: P 44 19 535.4
22 Anmeldetag: 3. 6. 94
43 Offenlegungstag: 27. 6. 96

DE 44 19 535 A 1

71 Anmelder:
Vonderlind, Manfred, 98639 Metzels, DE

61 Zusatz zu: P 43 18 677.7

72 Erfinder:
gleich Anmelder

56 Entgegenhaltungen:
Hennig, G.: Dauermagnettechnik Francis-Verlag
München 1952, S. 7;
Grimsehl, Lehrbuch der Physik Bd. 1, 23. Aufl.,
Teubner Verlagsgesellschaft 1981 Leipzig, S. 53-57;
Wie funktioniert das? BI Mannheim S. 14,15;
Stuart Klages: Kurzes Lehrbuch der Physik, 9. Aufl.,
Springer Verlag Berlin Heidelberg New York 1979,
S. 15-18;
Westphal: Physik;
25./26. Auflage, Springer Verlag Berlin Heidelberg
New York 1970, S. 38-41;

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

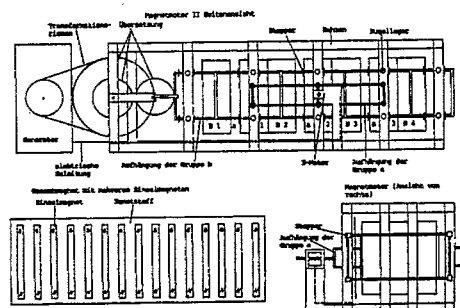
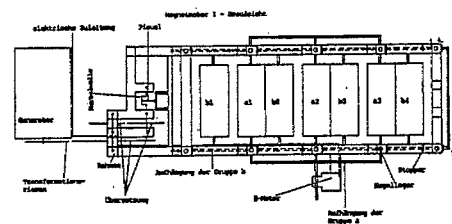
54 Magnetmotor

57 Problem: Aus Magnetismus Elektrizität zu gewinnen.

Lösung:

Bezug nehmend auf Fig. 1 Draufsicht und Fig. 2 Seitenansicht sind 7 Gesamtmagneten dargestellt. 4 Gesamtmagnete der Gruppe b, die über Aufhängung - Pleuel mit der Kurbelwelle verbunden sind, 3 Gesamtmagneten der Gruppe a, die über eine gesonderte Aufhängung vom E-Motor (Langsamläufer-Schrittmotor) parallel zu den Gesamtmagneten der Gruppe b verschoben werden (vor und zurück). Die Stopper sorgen dafür, daß beide Gruppen von Gesamtmagneten nicht miteinander in Berührung kommen. Die Gesamtmagneten der Gruppe b führen ein Arbeitsspiel aus. Über Aufhängung - Pleuel - Kurbelwelle - Übersetzung - und Stromgenerator wird die mechanische Energie in elektrische umgewandelt. Für den Betrieb des E-Motors wird nur ein Teil der erzeugten Energie benötigt, die über eine Zuleitung dem E-Motor zugeführt wird. Der Überschuß an Energie kann frei genutzt werden.

Anwendung: Energieversorgung von Einfamilienhäusern, gewerblichen und kommunalen Zwecken, Schiffsantrieb, Meerwasserentsalzung, Fahrzeugantrieb, Gewinnung von Wasserstoff.



DE 44 19 535 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 04. 96 602 026/5

9/24

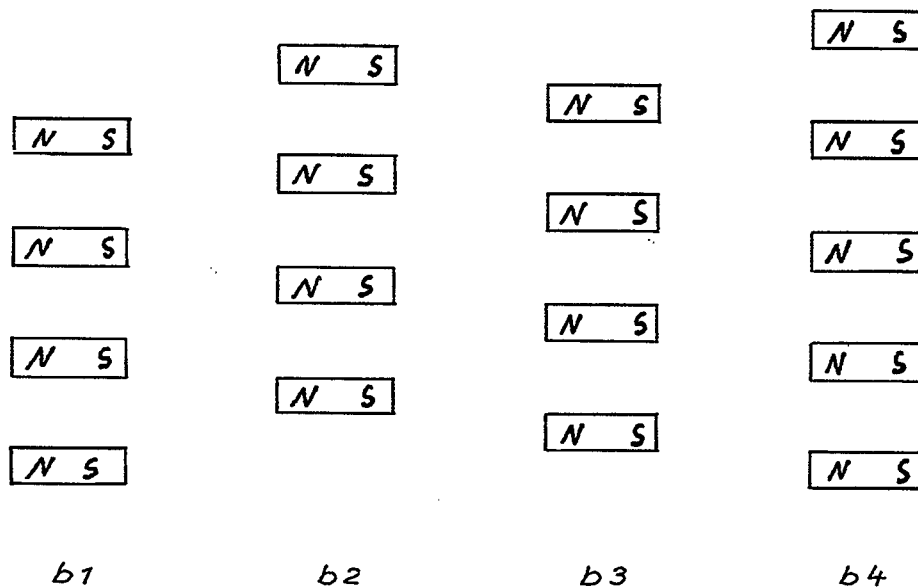
Beschreibung

Der Motor besteht aus Rahmen — mehreren Kugellagern — Magneten, die ich als Gesamtmagneten bezeichne, bestehend aus mehreren Einzelmagneten — Ummantelung für Gesamtmagneten — Aufhängungen (Halte-
 5 elektrische Zuleitung — Elektromotor.

Die Gesamtmagneten teile ich in 2 Gruppen ein, nämlich Gruppe a und Gruppe b. Die Gesamtmagneten der Gruppe b sind über eine Aufhängung, die beweglich gelagert ist, mit der Kurbelwelle verbunden. Die Gesamtmagneten der Gruppe a sind ebenfalls an einer eigenen Aufhängung befestigt. Diese Aufhängung ist so ange-
 10 bracht, daß durch den E-Motor (Langsamläufer-Schrittmotor) die Gesamtmagneten der Gruppe a parallel zu den Gesamtmagneten der Gruppe b verschoben werden können (hin und her). Alle Gesamtmagneten besitzen die Form einer Platte (viereckig). Alle Einzelmagneten von Gruppe b und von Gruppe a sind jeweils nach einer Richtung ausgerichtet, das heißt bei Gruppe a sind die Einzelmagneten in Richtung $\overrightarrow{NS}$ und bei Gruppe b sind sie auch in Richtung $\overrightarrow{NS}$ ausgerichtet. Nimmt man an, daß ein Einzelmagnet eine Breite von 1 cm aufweist, so ist der
 15 nächste Einzelmagnet des gleichen Gesamtmagneten 2 cm vom erst genannten Einzelmagneten entfernt angebracht. Also der Platz zwischen den Einzelmagneten eines Gesamtmagneten ist mindestens immer doppelt so breit, wie jeweils ein Einzelmagnet in der Breite ausmacht.

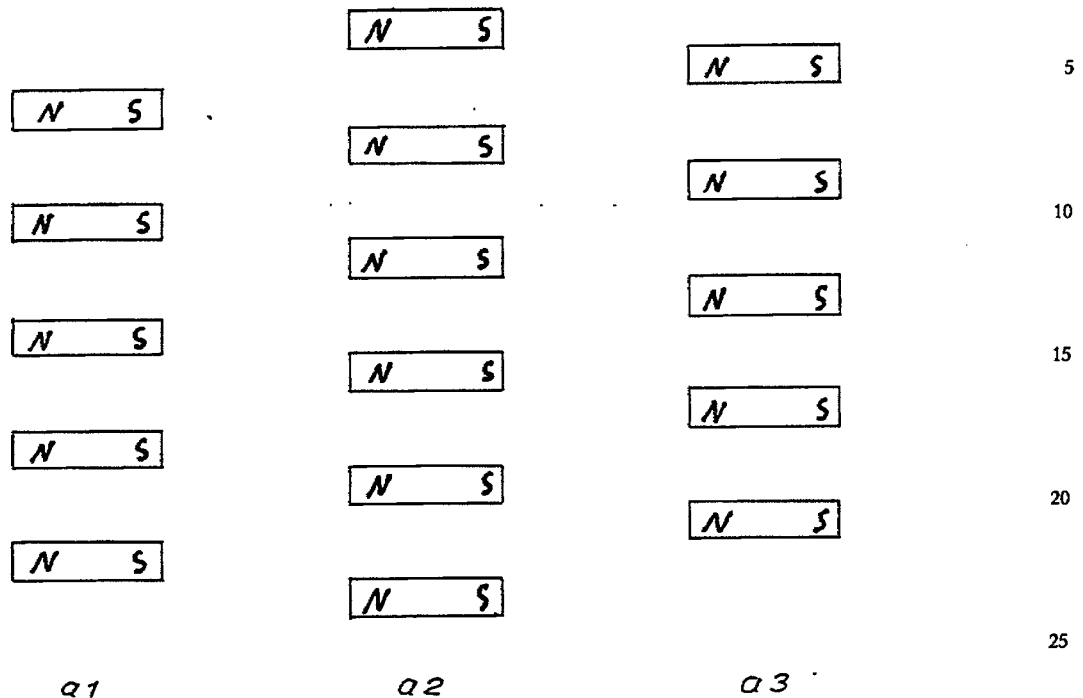
Die Gesamtmagneten der Gruppe b sind mit ihren Einzelmagneten wie folgt an ihrer Aufhängung befestigt.

Beispiel



Die Gesamtmagneten der Gruppe a sind mit ihren Einzelmagneten wie folgt an ihrer Aufhängung befestigt.

Beispiel



In Fig. 3 ist die komplette Anordnung aller Einzelmagneten von Gruppe a wie auch von Gruppe b sehr gut ersichtlich. 30

Weitere Ausgestaltung der Erfindung

Eine vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung würde sich ergeben, wenn man einfach den Motor größer bauen würde mit mehr Gesamtmagneten und des weiteren jeden Gesamtmagnet mit mehr Einzelmagneten ausstatten würde. 35

Um das System so rationell wie möglich und mit möglichst wenig Energieaufwand zu betreiben, ist es vorteilhaft, die Einzelmagneten so schmal wie es nur irgend möglich geht zu konstruieren. 40

Beschreibung mehrerer Ausführungsbeispiele

1. Ausführungsbeispiel: bezüglich auf Fig. 5 Draufsicht u. Fig. 6 Seitenansicht

Bei dieser Variante ist es im Prinzip genau so, wie bei Fig. 1 Draufsicht und Fig. 2 Seitenansicht. 45

Der Unterschied ist nur darin zu sehen, daß alle Gesamtmagneten nicht plattenförmig (viereckig) sind, sondern die Gesamtmagneten sind mit ihren Einzelmagneten kreisförmig angeordnet, wobei die Gesamtmagneten der Gruppe b eine quadratische Umrandung besitzen und in ihrer Mitte eine Bohrung und sind über Aufhängung mit Pleuel mit Kurbelwelle verbunden. Die Gesamtmagneten der Gruppe a sind mit ihren Einzelmagneten an einer Welle befestigt und werden von 2 E-Motoren in Drehbewegung versetzt. Die o. g. Bohrung (Loch) muß etwas größer sein als die Welle, damit es zu keiner Berührung zwischen Welle und Gesamtmagneten der Gruppe b kommen kann. Die Stopper stoppen die Gesamtmagneten der Gruppe b 1 mm vor den Gesamtmagneten der Gruppe a am Rahmen ab. Die Anordnung der Einzelmagneten eines jeden Gesamtmagneten ist das gleiche wie in Fig. 3, nur eben mit dem Unterschied, daß die Einzelmagneten kreisförmig angebracht sind und die Gesamtmagneten der Gruppe a nicht parallel zu den Gesamtmagneten der Gruppe b verschoben werden, sondern parallel zu den Gesamtmagneten der Gruppe b in Drehbewegung versetzt werden. 55

2. Ausführungsbeispiel: bezüglich auf Fig. 9

Hier sind 9 Gesamtmagneten dargestellt. Gruppe a also $a_1 - a_2 - a_3 - a_4$ u. a_5 besitzen eine eigene Aufhängung und werden zu dem Gesamtmagneten der Gruppe b seitlich verschoben (hin u. her). Bei den Gesamtmagneten der Gruppe b ist es so, daß B 2 und B 4 eine eigene Aufhängung mit Stopper besitzen und sind über eigenes Pleuelgestänge und Pleuel mit der Kurbelwelle verbunden. B 1 u. B 3 besitzen auch eine eigene Aufhängung mit Stopper und sind ebenfalls über eigenes Pleuelgestänge und Pleuel mit der Kurbelwelle verbunden. Alle Gesamtmagneten besitzen die Form einer Platte (viereckig). 60

Beim Betrieb des Motors werden einmal B 2 und B 3 zu a_3 angezogen und B 1 zu a_1 und B 4 zu a_5 . 65

verschiebt man jetzt mittels E-Motor die Gesamtmagneten der Gruppe a wieder, so werden B 4 und B 3 zu a_4 angezogen und B 2 und B 1 zu a_2 .

Wie die Anziehung erfolgt, hängt von der momentanen Position der Einzelmagneten von Gruppe a und b ab. Wie die Einzelmagneten auf ihren jeweiligen Gesamtmagneten und von Gruppe a zu Gruppe b und an den dazugehörigen Aufhängingen befestigt sind, ist auf dem Blatt 15 — Fig. 7 — sehr gut ersichtlich.

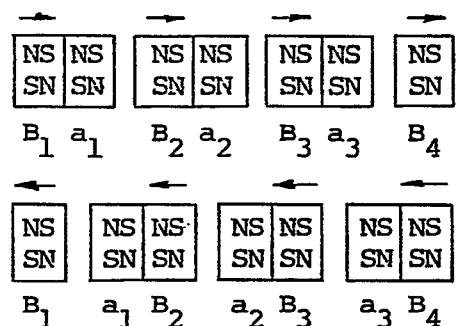
Erreichte Vorteile

- Eine Kraftanlage, die ohne Energiezufuhr auskommt, abgesehen vom Starten der Anlage mittels einer Batterie
- Lange Lebensdauer einer solchen Kraftanlage
- Relativ kostengünstig zu produzieren
- Sehr wartungsarm
- Einfacher Aufbau
- Amortisierungszeit relativ kurz
- In allen Klimagebieten der Welt einsetzbar
- Zu 100 Prozent umweltfreundlich

Patentanspruch

Beabsichtigt man, den Motor in Betrieb zu nehmen, so ist es notwendig, eine Batterie kurzzeitig zwischenzuschalten, um den Elektromotor (Schrittmotor-Langsamläufer) zu starten. Ist der E-Motor gestartet, so verschiebt er die Gesamtmagneten der Gruppe a (also a_1 , a_2 und a_3) parallel zu den Gesamtmagneten der Gruppe b also b_1 , b_2 , b_3 , b_4 .

Daraus ergeben sich 2 verschiedene Positionen (Zuordnungen) der Gesamtmagneten mit ihren Einzelmagneten von Gruppe a und Gruppe b.



Umgekehrt bleibt das Prinzip das selbe, also wenn man für NS das SN einsetzt und statt SN dann NS.

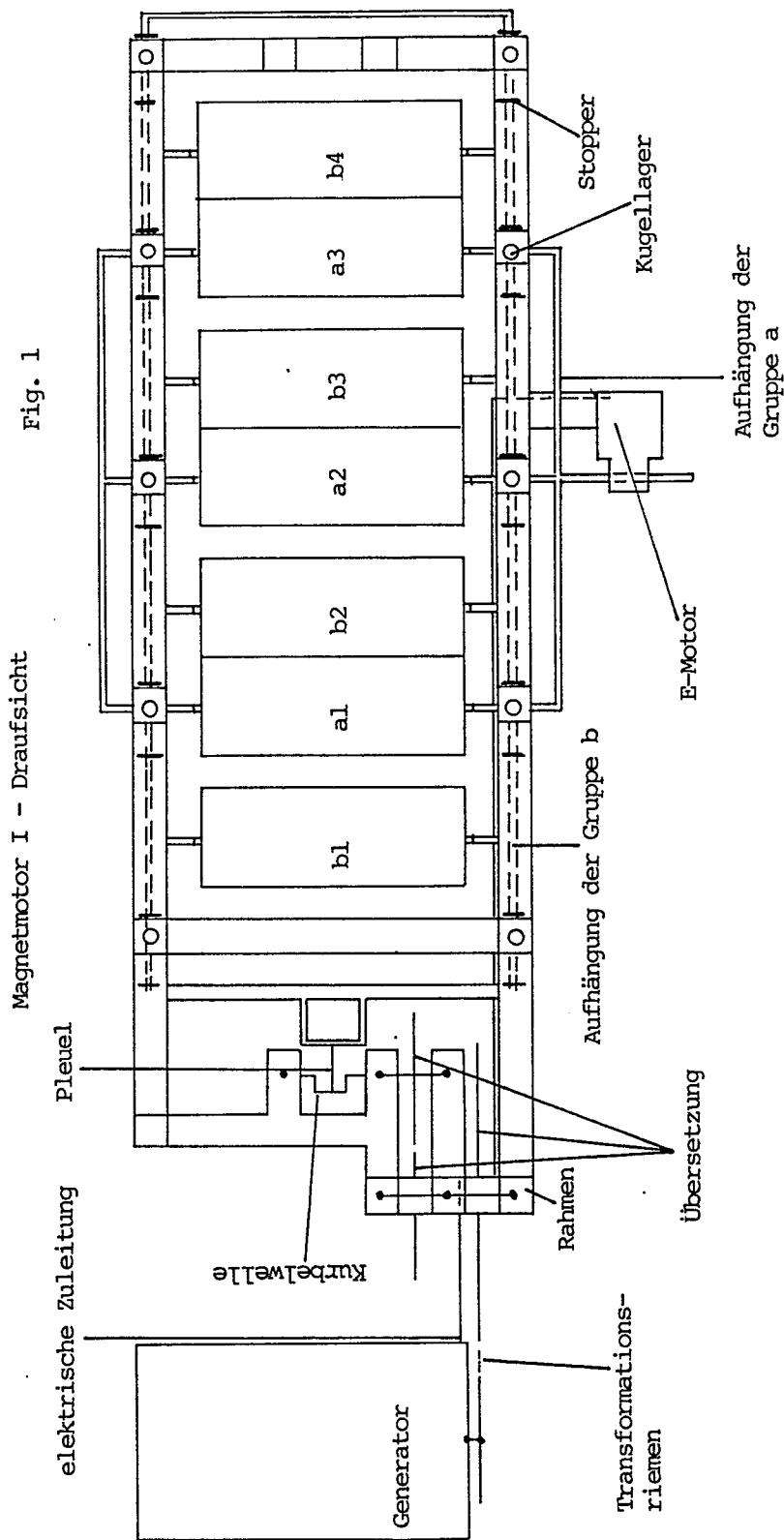
Die Stopper, die an der Aufhängung der Gesamtmagneten der Gruppe b angebracht sind, stoppen die Gesamtmagneten der Gruppe b einen mm vor dem Gesamtmagneten der Gruppe a am Rahmen ab. Die Gesamtmagneten der Gruppe b führen ein Arbeitsspiel aus. Die Kraft wird über Aufhängung — Pleuel-Kurbelwelle-Übersetzung und Transformationsriemen — auf den Generator übertragen. Der Generator wandelt nun die mechanische Energie in Elektrizität um.

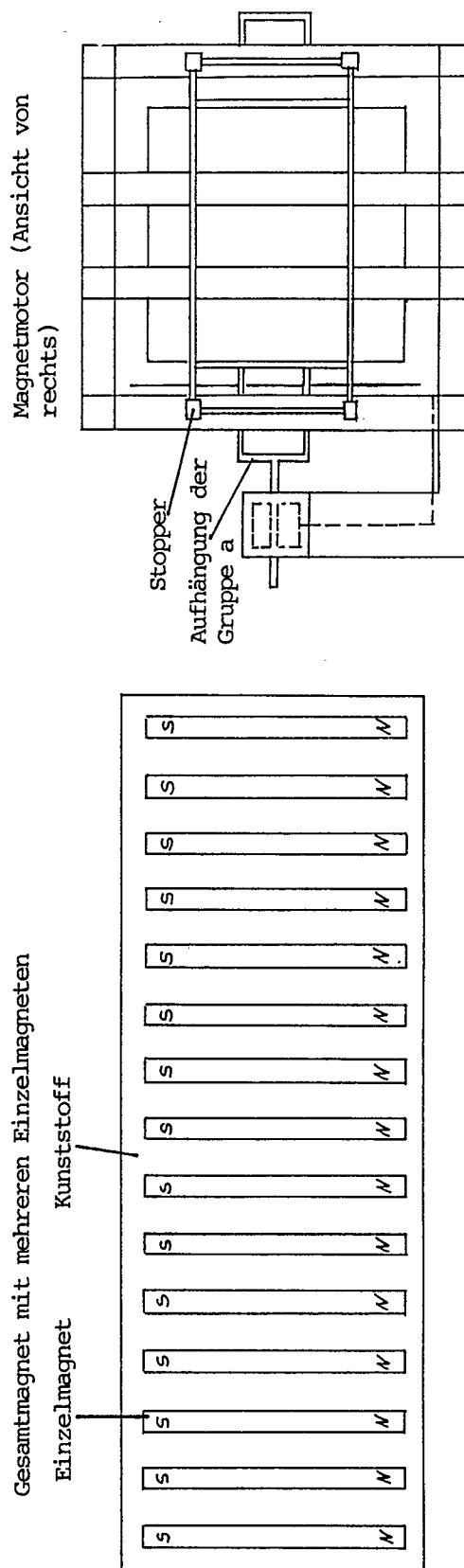
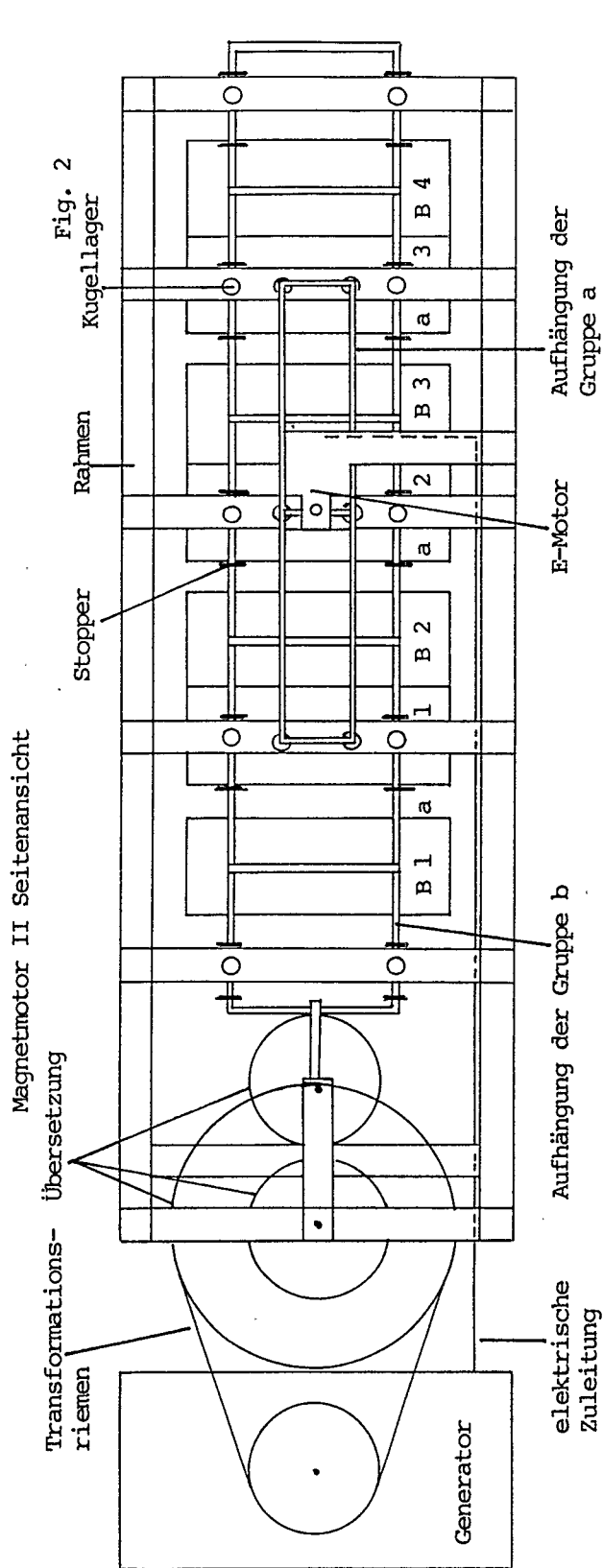
Von der so erzeugten elektrischen Energie wird nur ein Teil für den ständigen Betrieb des E-Motors benötigt. Die benötigte Energie wird über eine elektrische Zuleitung dem E-Motor zugeführt, der wiederum den gesamten Arbeitsprozeß des Magnetmotors aufrecht erhält. Der Überschuß an elektrischer Energie, der auf diese Verfahrensweise entstanden ist, steht nun zur freien Nutzung zur Verfügung.

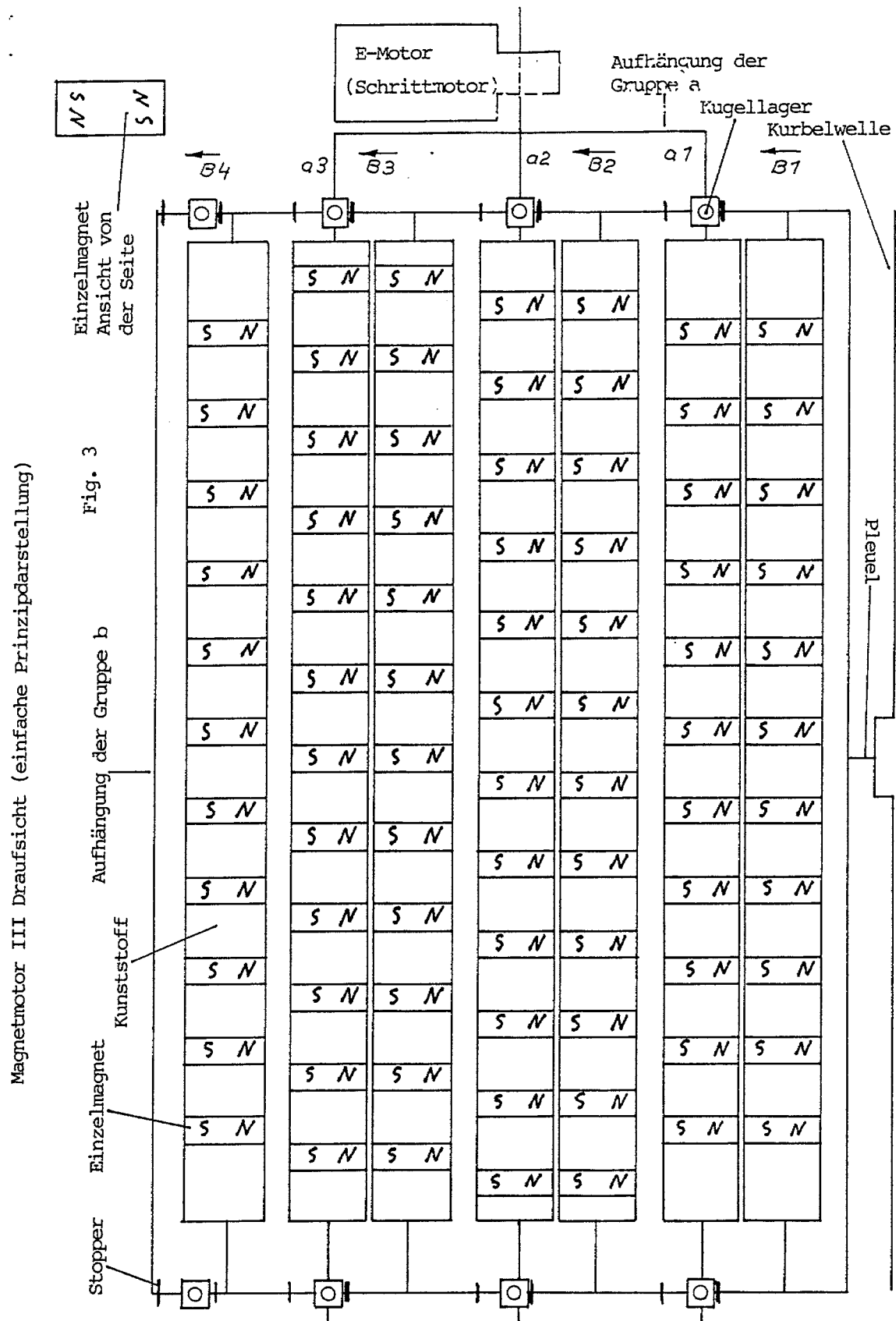
Man sollte bei der Herstellung einer solchen Anlage versuchen, die Einzelmagneten so schmal wie es physikalisch-technologisch möglich ist zu konstruieren, desto geringer ist der Energieaufwand des E-Motors bei der jeweiligen Abziehung der Einzelmagneten der Gruppe a von denen der Gruppe b. Eine umgekehrte Anordnung aller Einzelmagneten eines Magnetmotors ist natürlich gleichfalls möglich. Das Prinzip bleibt dasselbe. Anstelle des E-Motors wären auch Elektromagnete denkbar, die elektronisch gesteuert die parallele Seitenverschiebung der Gesamtmagneten der Gruppe a zu den Gesamtmagneten der Gruppe b gewährleisten.

Hierzu 9 Seite(n) Zeichnungen

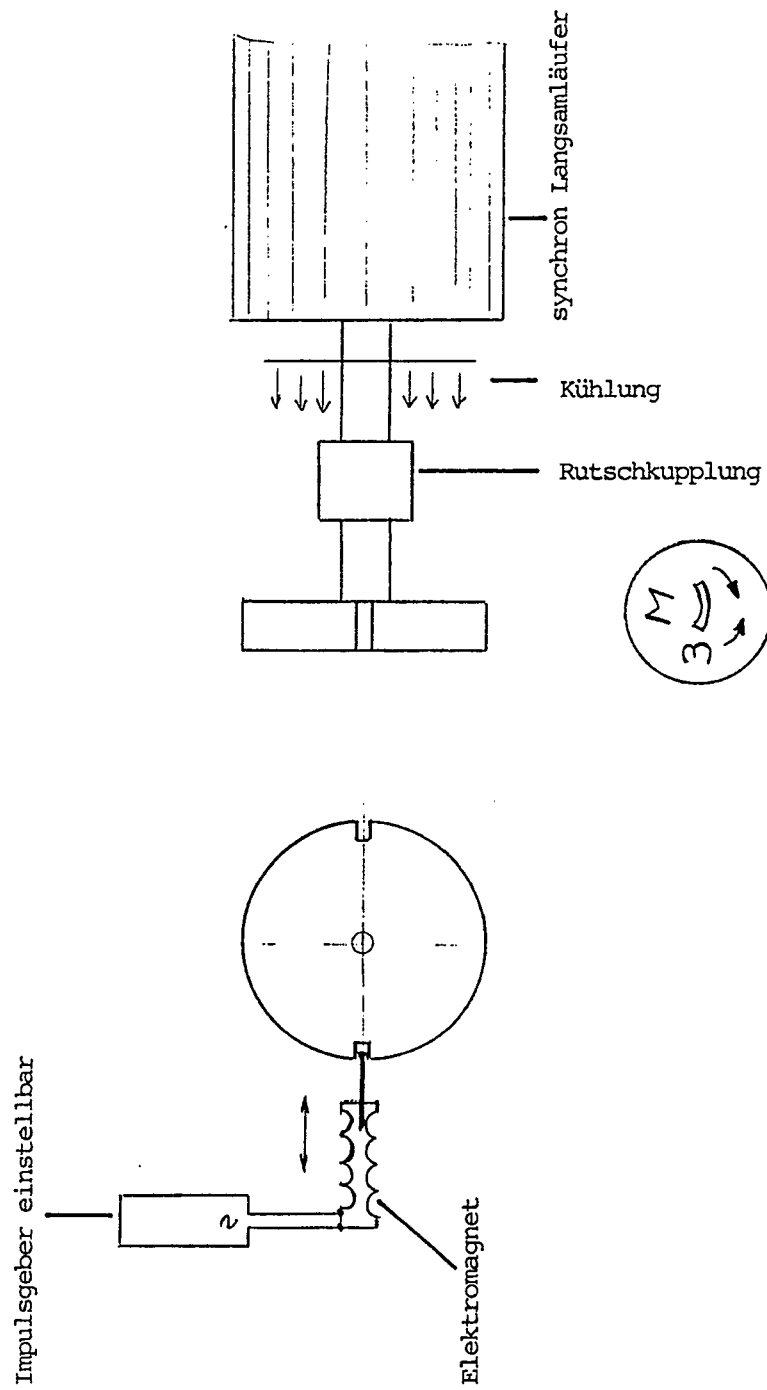
- Leerseite -



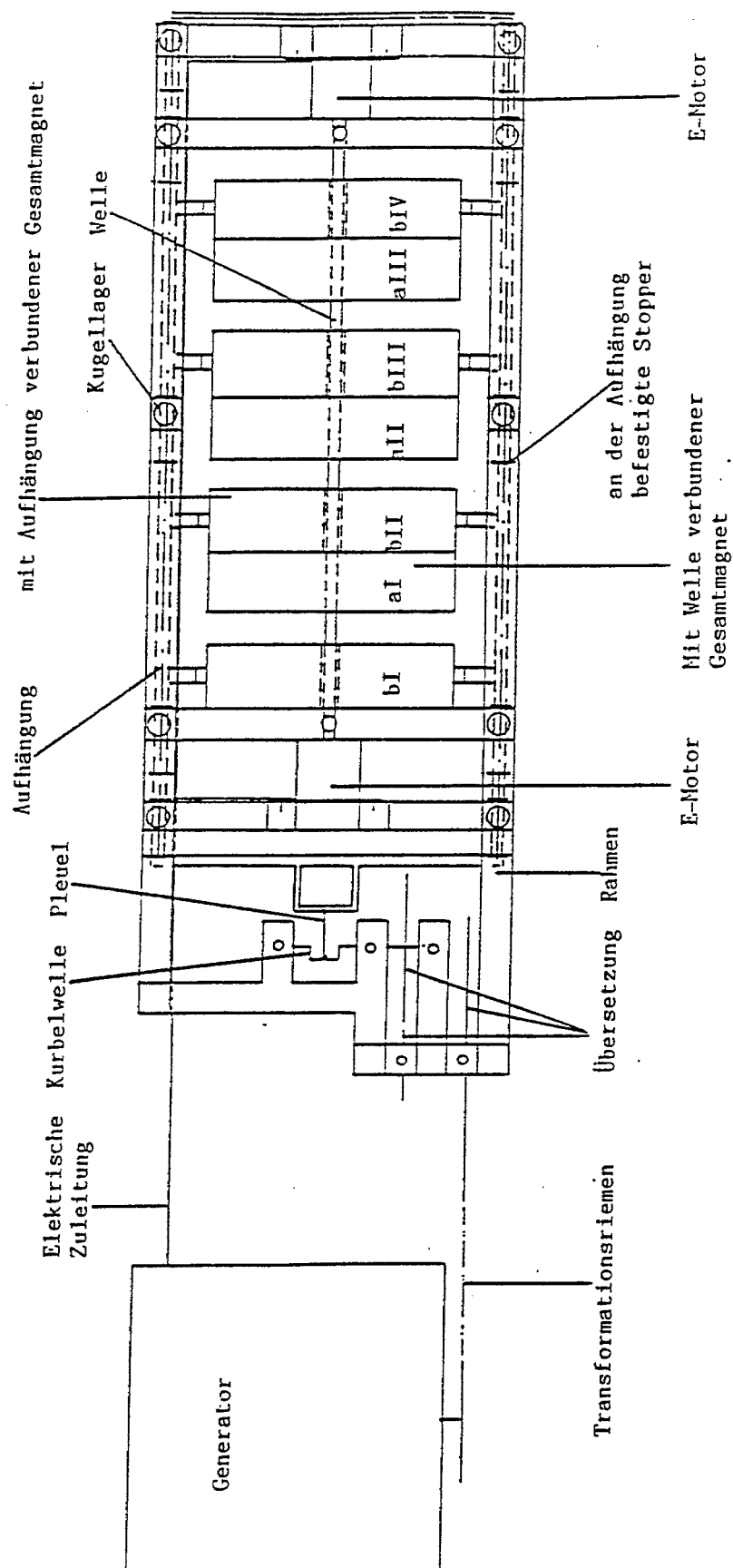


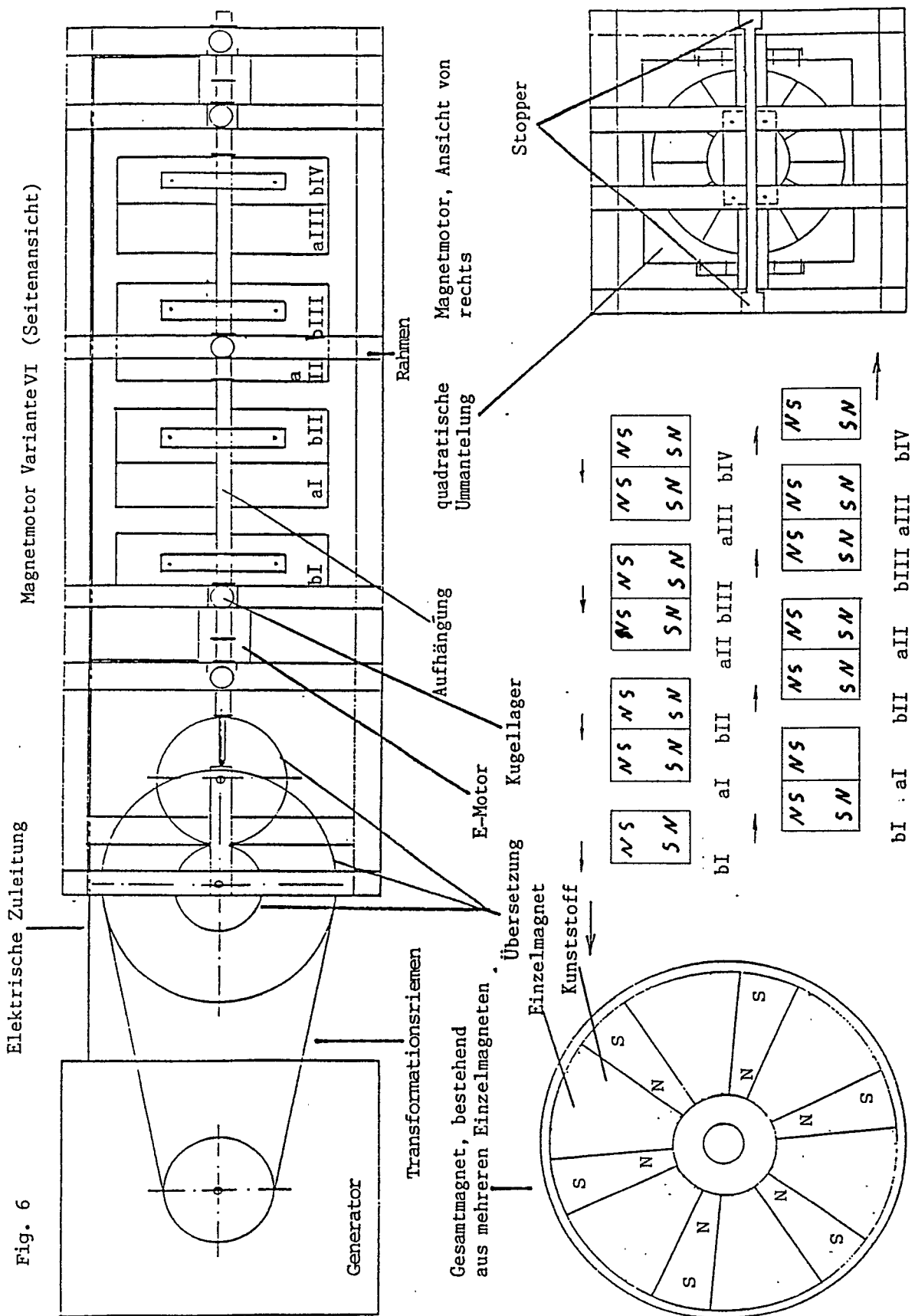


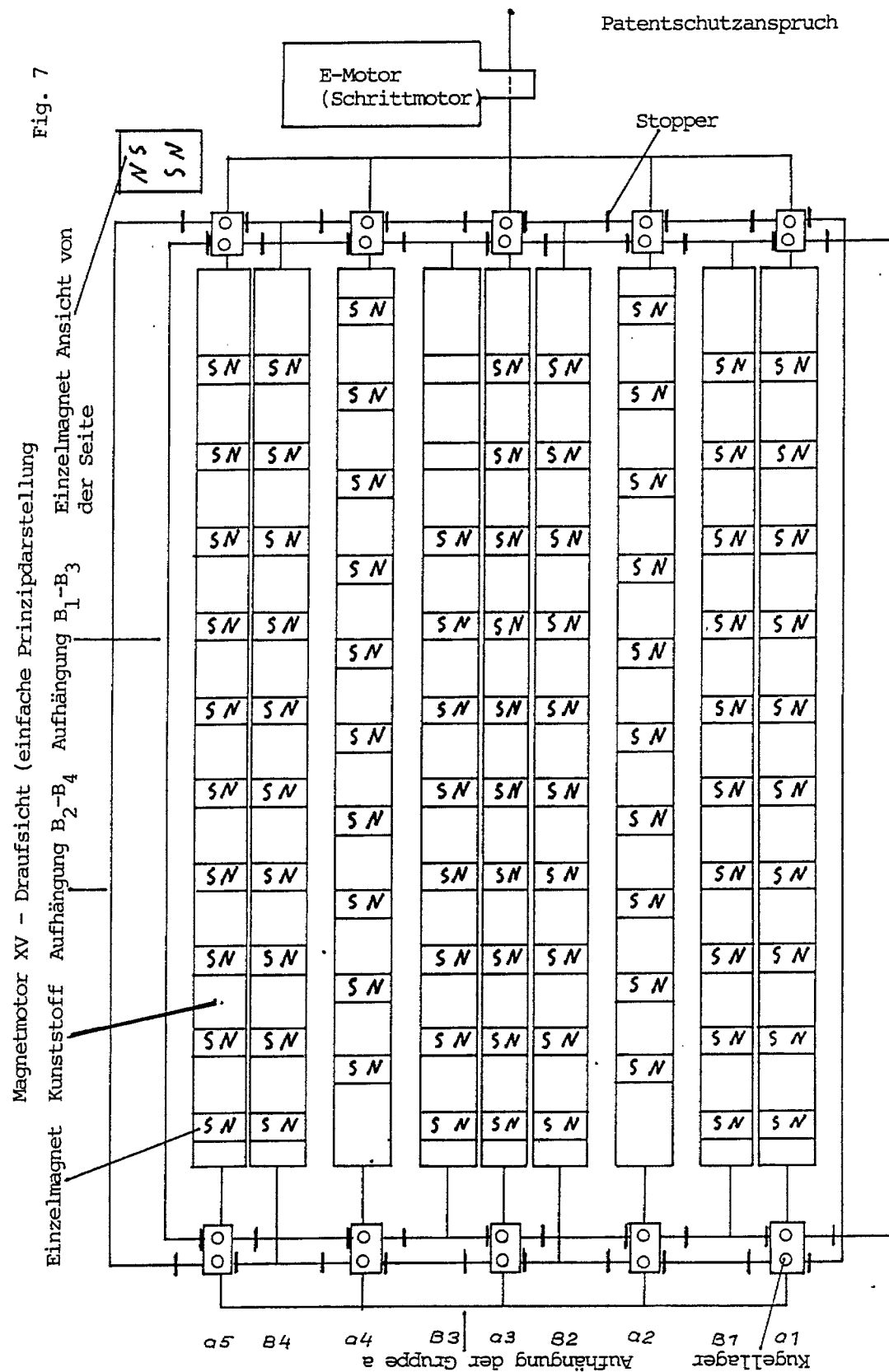
E-Motor (Langsamläufer-Schrittmotor) - wichtig für den Betrieb des Magnetmotors
(Stand der Technik) IV - Fig. 4



Magnetmotor Variante V - Draufsicht - Fig. 5



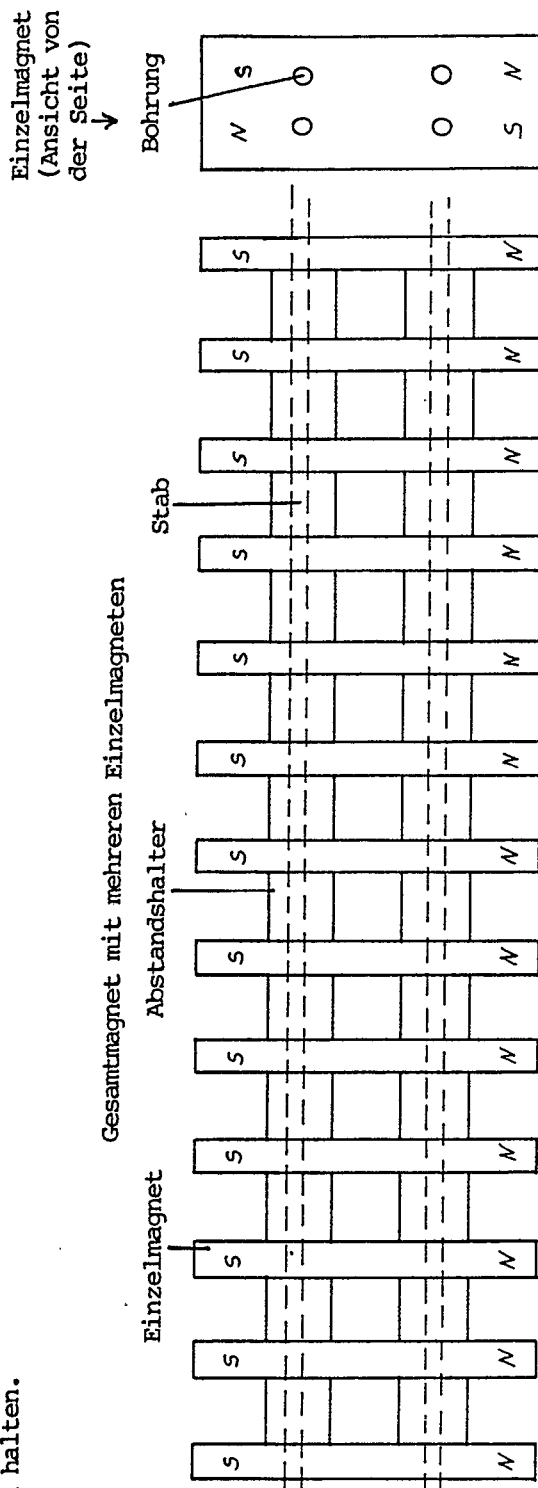


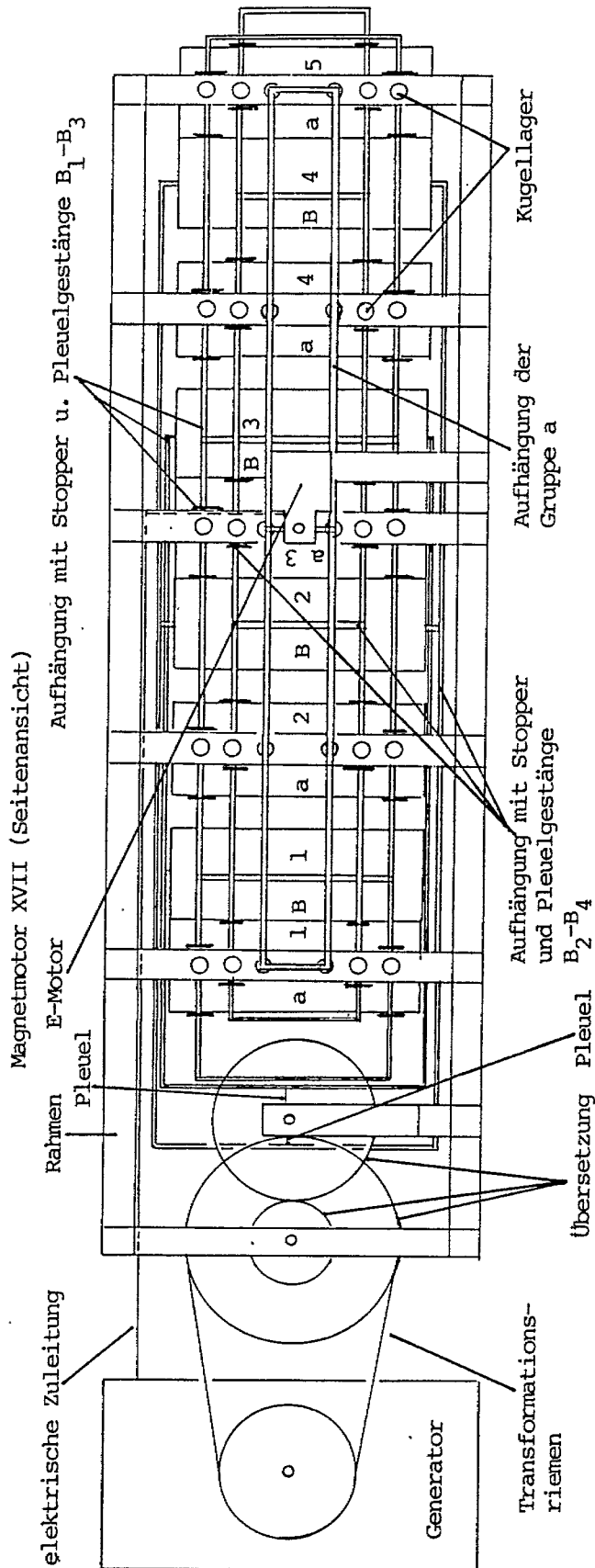


Magnetmotor XVI Patentschutzanspruch

Hier sind zwischen den Einzelmagneten eine Art Abstandshalter angebracht. In den Abstandshaltern und den Einzelmagneten befinden sich Bohrungen (Löcher). Starke Stäbe halten dann die Einzelmagneten und die zwischen ihnen befindlichen Abstandshalter zusammen. Das alles dient dazu, den Gesamtmagneten kostengünstig zu produzieren (Baukastenprinzip) mit wenig Materialaufwand, Gewicht sparen und dadurch wiederum die Reibungsverluste beim Betrieb des Magnetmotors so gering wie möglich zu halten.

Fig. 8





Magnetmotor (Ansicht von rechts)

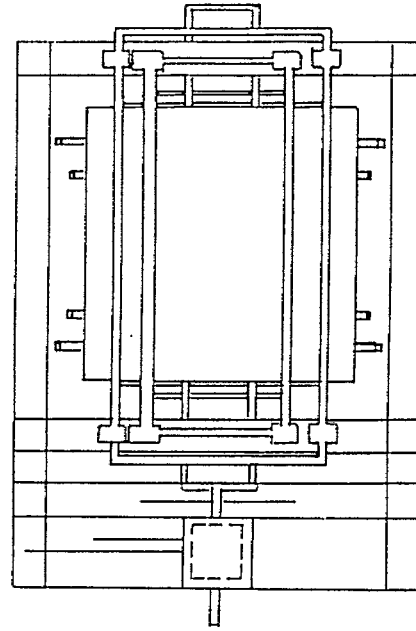


Fig. 9