

**Neues Buch im Jupiter-Verlag:**

## ***Der Wassermotor - zum Selberrnachten für Motorräder und Autos!***

Da sagt vielleicht mancher Leser: "Dass man den Wassermotor selber nachbauen kann - das kann jeder sagen, aber ob es denn funktioniert, ist eine zweite Frage!" Stimmt, es tönt zu schön, um wahr zu sein, aber mit seinem Wasserauto fährt bereits einer wohlgenut durch die Welt: José Vaesken Guillen aus Paraguay, neu Brasilien. Sein spanisches Buch "Aqua-Flex" gab den Anlass zu diesem Buch aus dem Jupiter-Verlag.

### **Die Anfänge im Jahr 2013**

Bereits in Nr. 7/8, 2013, brachten wir einen Bericht zum Wassermofa von José Vaesken Guillen unter dem Titel "Ein Open-Source-Projekt: Ein Mechaniker aus Paraguay fährt Moped mit Wasser!"

Damals war der Industrieschweisser aus der Provinzhauptstadt Villarrica gerade mal 26jährig. Um Benzingeld zu sparen, suchte er nach einer günstigeren Alternative, um sein Mofa zu fahren. Am kostengünstigsten erschien ihm Wasser. Das brennt nicht, ist also kein Treibstoff, es sei denn, man zerlegt es durch Elektrolyse in zweiwertigen Sauerstoff (O<sub>2</sub>) und Wasserstoff (H<sub>2</sub>). Dann bekommt man als Ergebnis Knallgas, genauer Wasserstoffknallgas. Und damit lässt sich ein Motor betreiben. Der Verbrauch ist, obwohl das bei diesem "Treibstoff" nicht wirklich eine Rolle spielt, auffallend niedrig.

Das ist ja nun nichts Neues - auch andere hatten Wassermotoren entwickelt. Aber im Gegensatz dazu legte José Vaesken Guillen seine Erfahrungen im Buch "Aqua-Flex" offen. In einem ersten Testlauf fuhr er von Villarrica über San Juan Bautista nach Asunción. Dies entspricht einer Strecke von 450 km, der Verbrauch lag bei acht Litern Wasser. Der Umbau hatte Vaesken gerade mal 600'000 Guaranes gekostet, das sind knapp 110 Euros.

Auch Autos, so der Erfinder damals, liessen sich problemlos auf Wasserstoffbetrieb umbauen. Es



José Vaesken Guillen 2013 mit seinem Wassermofa. Später fuhr er sogar sein Auto mit Wasser.

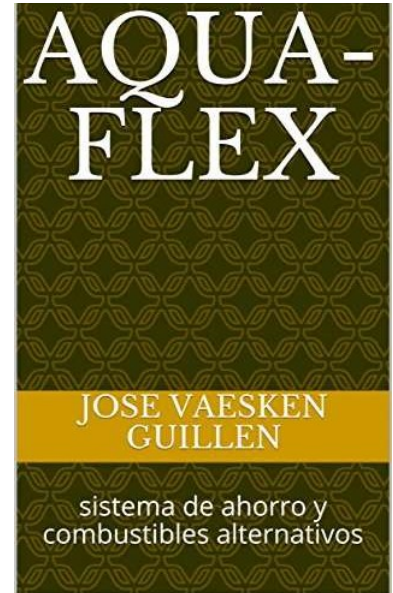
müssten lediglich die Spannung erhöht und der Zündzeitpunkt verschoben werden.

Was den Erfinder jedoch am meisten freute, sind die Abgase: Sie bestehen zu 100 Prozent aus Wasserdampf - sonst nichts!

### **Die kalte Schulter...**

Um diese lange unterdrückte Technik publik zu machen, scheute der Tüftler nicht davor zurück, an die Öffentlichkeit zu treten. Er sorgte für Aufsehen, als er vor laufenden Fernsehcameras das Wasser aus seinem Mopedtank trank.

Sein Ziel war es, diese Technik nicht nur für Mofas, sondern auch für Autos zur Serienreife zu bringen. Um dieses Ziel auf professionelle Art und Weise zu erreichen, wollte er mit Wissenschaftlern kooperieren. Er stellte die Baupläne für die Umwandlungszelle Wissenschaftlern der Nationalen Universität von Asunción UNA zur Verfügung und bat um Optimierung. Die Zeit verstrich, und es erfolgte keine Reaktion von Seiten der UNA. Offensichtlich nahm man den Erfinder nicht ernst. Aber José Vaesken Guillen liess sich dadurch nicht behindern und beschloss, seine Zelle selber zu optimieren.



Dieses Buch publizierte José Vaesken Guillen in Spanisch. Es wurde dann vom Jupiter-Verlag ins Deutsche übersetzt und durch einen Überblick über andere Wassermotoren ergänzt.

### **... und das Kränzchen!**

Man muss dem Erfinder dafür ein Kränzchen winden, denn in der Vergangenheit hatten sich viele Erfinder von Wassermotoren durch ungenügende Resonanz und Hilfe bremsen lassen. Nicht José Vaesken Guillen! Er stellte seine Pläne kurzerhand ins Internet. Seine Begründung: Er wolle nicht reich werden, sondern seine Erkenntnisse zur Verbesserung der Umweltsituation als Open-source-Projekt zur Verfügung stellen!

Die Texte lagen bisher in seinem Buch "Aqua-Flex" nur in Spanisch vor. Die Redaktoren und Verleger des Jupiter-Verlags sind dem Erfinder sehr dankbar dafür, dass er sofort positiv reagierte, als sie ihn anfragten, ob sie sein Buch in Deutsch herausbringen könnten. Es stellte sich sogar heraus, dass er regelrecht auf solche Anfragen wartete, denn am liebsten hätte er eine weltweite Verbreitung seiner genialen Erfindung.

Sein Buch umfasst gerade mal 80 Seiten. Wir planten am Anfang eine 1:1-Übersetzung, doch es kam anders.

## Elektrolysezelle für Autos

Heute favorisiert der Erfinder nicht mehr die Elektrolysezelle, sondern ein anderes Verfahren, das sehr an die GEET-Zelle von Paul Pantone erinnert. Das war dann die Initialzündung für die Verleger, um im 1. Teil einen Überblick über andere Wassermotoren zu geben. Eigentlich dachten wir nur an einige wenige zusätzliche Kapitel über andere Wassermotoren, aber ein Kapitel zog ein anderes nach sich, wobei die Verleger aus ihrem Erfahrungsbereich von mehreren Reisen, Kongressen und Recherchen fürs "NET-Journal" schöpfen konnten. Es ist eine Zusammenfassung über Entwicklungen mit hohem Potenzial entstanden.

Hier ein kurzer Überblick. Es finden sich im Teil **"Wasser und Feuer"**:

- Berichte über Archie Blues Wassermotor;
- über Benzin aus Wasser nach Viktor Schauberg;
- Wasserstofftechnologie von Y. Brown;
- den Wassermotor von Carl Cella;
- den Wasserstoffreaktor von Prof. Philip M. Kanarev;
- Stanley Meyers mit Wasser betriebener Motor;
- Nicholas Mollers atomarer Wasserstoff-Generator;
- Nanopuls-Elektrolyse aus Indien - 31mal effektivere Gasausbeute.

Im Teil **"Elektrolyse mit Metallen"**:

- Das Wasserauto von Dr. F. P. Cornish;
- Metall-Luft-Batterien von Francesco Pacheco;
- Die Magnesiumbatterie von Eduard Haas.

Im Teil **"Mischtreibstoffe"**:

- Der Plasma-Reaktor von Paul Pantone für eine saubere Umwelt;
- EGM-Treibstoff oder Papenburger Treibstoff.

Im Teil **"Resonanzsysteme"**:

- Die "Joe-Cell" oder "Orgon-Zelle";
- Das Wasserauto des Daniel Dingel, Philippinen.

Im Teil **"Katalysatoren zur Konversion von Wasser in Treibstoff"**:



Adolf und Inge Schneider, José Vaesken Guillen:

"Der Wassermotor"  
viele s/w- und farbige Abbild.  
ISBN 978-3-906571-35-5  
220 S., broschiert  
22.80 Euro, Fr. 28.-  
www.jupiter-verlag.ch

- Die geheime grünliche Substanz von John Andrew;
- John Andrews Vorgänger Louis Enricht;
- Guido Franchs magische Formel für die Benzinpille;
- Die geheime Formel gibt es!
- Uli Schuhmachers Molybdän-Wasser-Plasma-Reaktor;
- Ernst Christens Wassermotor mit Seltenen Erden;
- Guntermans Wasserauto mit Edelmetallkatalysator;
- Benzin aus Sand - Projekt von Dr. Peter Plichta;
- Silanöl - Treibstoff der Zukunft?
- Das Wasserauto nach Spirit of Ma'at (Drunvalo Melchizedek)

## Eine neue Ära mit Aqua-Flex von José Vaesken Guillen

Im Vorwort des Buchs schreiben die Autoren über den ersten Teil: *"Es ist ein Überblick über Entwicklungen mit hohem Potenzial, aber selten erreichte eine von ihnen Serienreife. Behinderungen von Behörden und Konzernen, man-*

*gelnde Finanzen und viele andere Stolpersteine verunmöglichten die Fertigstellung."*

Es sei deshalb für die Autoren und den Leser fast eine Erleichterung, zum zweiten Teil vorzustoßen, in dem José Vaesken Guillen seinen funktionierenden Wassermotor präsentiert und aufzeigt, wie die Leser diesen nachbauen können. Mit diesem zweiten Teil zum Aqua-Flex-Motor beginne quasi eine neue Ära!

Gleich am Anfang des 2. Teils erklärt der Erfinder auch den Begriff Aqua-Flex wie folgt (Auszug):

*"Es ist eine Mischung aus Alkohol und Wasser, welche verschiedene Mischungsgrade haben kann, abhängig von der Art des Motors und dem Brennraum. Der maximale Wasseranteil beträgt 80% Wasser. Die restlichen 20% sind Alkohol. Mit dieser Mischung funktioniert der Motor wie beim reinen Benzinbetrieb und zeigt keine Leistungsverminderung."*

Er liefert eine Schritt-um-Schritt-Beschreibung (mit Fotos) zum Nachbauen, erklärt in den weiteren Kapiteln noch andere Entwicklungen wie Green-Flex, die Funktion des Kraftstoffdruckreglers, des Mehrfach-Einspritzsystems, der Vorrichtung mit Demolekularisator und Ozonator zur Entmolekularisierung von Wasser. Im 6. Kapitel stellt er die Umwandlung normaler Fahrzeuge zu Aqua-Flex-Fahrzeugen und im Kapitel 7 die Wasserstoff generierende Zelle vor.

Er gibt danach **seine e-mail-Adresse zum Austausch** an und betont, dass er alle e-mails beantworte! Die Kommunikation erfolgt in Spanisch und wird per Google übersetzt. Wer damit Probleme hat, kann sich an den Verleger wenden. Am Schluss des Buches findet sich ein Fragen-Antwort-Teil, wobei der Herausgeber die Fragen stellte.

Ein Buch, das zu Euphorie berechtigt, aber Achtung: Nachbauer sollten sich nur ans Werk machen, wenn sie über **Maschinenbaukenntnisse** und eine **geeignete Werkstatt** verfügen. Zudem benötigt jeder Einzelumbau eines Autos, mit dem man nach dem Umbau weiterhin im Strassenverkehr teilnehmen will, eine **Spezialbewilligung** der zuständigen Behörde (TÜV, KFZ-Zulassungsstelle, Strassenverkehrsamt!)