



SEALAND TRADE CORPORATION
INTERNATIONAL



Testbericht Sealand-Generator (<Vril-Stab>)

Von Dr. Harald Heuser, Salem (Bodensee)

Sealand-Business-Club-Mitglied Dr. Harald Heuser hat uns autorisiert, seinen Testbericht unverändert und ungekürzt zu veröffentlichen.

Hier sein Bericht:

20. September 2010

Sehr geehrte Herren

Ich möchte Ihnen heute meinen ersten Testbericht zum den beiden Sealand-Generatoren liefern, die Sie mir zur Verfügung gestellt hatten:

Es handelt sich um die Geräte mit den Nummern M2-05-0510P12 und M1-01-0410P9-P10.

1. Das M2-05-0510P12 wurde am 20.6.2010 in unseren Ford Galaxy mit 2000 ccm Turbodiesel Motor eingebaut. Ein geeigneter Einbauort im Motorraum konnte nicht ausgemacht werden, so wurde das Gerät in dem Ablagefach unter der Windschutzscheibe deponiert. Das hat einen Abstand zu der Oberseite des Motorblocks von ca. 60 cm. Das Potentiometer wurde in Linksanschlag gebracht und bis heute zunächst nicht verändert. Bei den ersten Probefahrten war der Selbstläufer-Effekt gut wahrnehmbar und beim Loslassen des Gaspedals war auch die bisher bekannte Bremswirkung des Motors deutlich verringert, das Fahrzeug lief deutlich länger weiter. Auch beim Beschleunigen konnten Verbesserungen wahrgenommen werden, insbesondere auf der Autobahn im 5. Gang. Diese Leistungssteigerungen sind auch heute noch vorhanden. Dennoch würden wir uns wünschen, dass diese Leistungssteigerungen noch etwas deutlicher ausgeprägt wären.

Seit dem 20.6.2010 läuft auch ein Langzeittest zum Kraftstoff Verbrauch. Dabei konnten wir bis jetzt jedoch keine Reduktion feststellen, eher eine leichte Zunahme. Außerdem gelingt es seit dem Einbau des Generators nicht mehr, den Kraftstoff Verbrauch dadurch deutlich zu senken, dass das Fahrzeug in seinem Eigenresonanzbereich gefahren wird. Dieser Eigenresonanzbereich befand sich bei knapp unter 2000 U/Min. Beim Fahren im 5. Gang mit dieser Drehzahl entsprechend ca. 100 km/h konnte vor dem Einbau des Generators der Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs auf einer Strecke von 500 km so deutlich unter den Werksangaben gehalten werden, dass der Kundendienst beim 1. Mal ein Defekt an der Verbrauchsanzeige vermutete. Das war aber nicht der Fall, die Einsparung wurden tatsächlich erreicht und mehrfach reproduziert. Das ist nun nach dem Einbau des Generators nicht mehr möglich.

Wir werden den Langzeittest mit dem Galaxy weiterführen und dann wieder berichten. Vorgesehen ist am kommenden Wochenende, die Potentiometereinstellung mit einem Tensor auf minimalen Kraftstoffverbrauch einzustellen.

2. Das M1-01-0410P9-P10 wurde am 20.6.2010 in einem Audi 1,9 TDI getestet. Als Einbauort wurde eine Stelle im Motorraum gewählt, die auch ca. 60 cm vom Motorblock entfernt war. Bei diesem Test konnten die oben beim Galaxy beschriebenen

Leistungssteigerungen festgestellt werden, aber sie waren deutlich geringer ausgeprägt. Daraufhin hab ich entschieden, dieses Gerät in meinem Büro zu installieren und ggf. Effekte bei mir selbst zu beobachten. Dabei konnte ich aber keine Beobachtungen machen, die ich in den Zusammenhang mit dem Gerät hätte bringen können.

Heute habe ich nun das M1-01-0410P9-P10 erneut in einem Fahrzeug montiert und von einem unvoreingenommenen Fahrer testen lassen. Bei diesem Fahrzeug handelte es sich um einen Audi A6 mit einem 2,4l 6-Zylinder Motor Baujahr 1999. Als Einbauort habe ich im Motorraum einen Platz hinter einem Wasserbehälter gefunden, wo ich das Gerät zwischen dem Wasserbehälter und der Motorraumwand einklemmen konnte. Der Abstand zum Motorblock betrug ca. 30 cm. Dem Fahrer habe ich folgende Testbedingungen vorgegeben:

Wir machen eine Probefahrt auf einer Strecke, die du vorher mit dem Auto ohne den Generator mehrfach bewusst gefahren bis. Nach ca. 10 Minuten Anlaufzeit können wir dann folgende Tests machen:

- Beschleunigungsvermögen bei niedrigen Drehzahlen: wir erwarten ein erhöhtes Drehmoment mit dem Generator.
- Dosierung des Gaspedals für eine konstante Geschwindigkeit bei ca. 80 km/h: ab etwa 50-60km/h erwarten wir mit dem Generator eine Art «Selbstläufer-Effekt», d.h. Mit einer Minimaldosierung am Gaspedal hält das Fahrzeug seine Geschwindigkeit. Es scheint fast selbständig zu fahren.
- Ausrollen mit eingelegtem Gang, z.B. Zeit messen, bis das Fahrzeug von 50 km/h auf vielleicht 30 km/h zurückgefallen ist.
- Ausrollen nach dem Auskuppeln: wir erwarten mit dem Generator ein längeres Ausrollen in beiden Fällen.
- Bremsverhalten: ich habe noch keine Ahnung wie sich das verändert. Damit du den teilweise subjektiven Unterschied erkennen kannst, solltest du vorher das Fahrverhalten deines Autos ohne den Generator zu diesen Punkten genau beobachten und dir sein Verhalten «merken», insbesondere auf der Strecke, die du für die Probefahrt wählst. Auch wäre es interessant auf die Unterschiede beim Fahrgeräusch, Motorklang und bei der Federung zu achten.

Heute um 20:15 wurde der Test gestartet und der Fahrer hat während der Fahrt dann spontan folgenden Meldungen gegeben:

- Beschleunigung im Ortsbereich leichte Verbesserung,
- deutlich stärkere Bremsleistung, auch bei kleinen Geschwindigkeiten
- Lenkverhalten unverändert.
- erschreckender Selbstläufer-Effekt auch schon bei ca. 30 km/h, der Motor scheint fast nicht mehr zu bremsen,
- deutlich längeres Ausrollen. Beim heranzufahren an eine Kreuzung musste gebremst werden, was bisher durch den Motor erfolgte, auf eine Zeitmessung wird verzichtet, der Effekt ist so deutlich, dass es keiner weiteren Bestätigung bedarf.
- Beim Loslassen des Gaspedals kein Bremsruck mehr, das Fahrzeug läuft einfach weiter,
- Leichtes Zurückschalten in den 2. und 1. Gang während der Fahrt. Der erste Gang konnte bisher nur im Stand eingelegt werden und in den 2. Gang konnte bisher nur mit großem Widerstand während der Fahrt zurückgeschaltet werden.

- Fahrt bergauf im 5. Gang bei einer Drehzahl von ca. 1200 U/Min geht mühelos, war vorher nicht möglich es musste in den 4 oder sogar 3. Gang an diesem Berg herunter geschaltet werden.

Der Fahrer war von den Ergebnissen fast etwas geschockt. Dann habe ich den Generator wieder ausgebaut und in mein Büro zurückgebracht. Er war warm geworden, kühlte sich aber schnell wieder ab. Nach ca. 10 Minuten Pause haben wir die Probefahrt wieder fortgesetzt, jetzt aber ohne den Generator. Nun war der Fahrer noch mehr geschockt, und ich war auch überrascht: Das Fahrzeug verhielt sich unverändert so, wie wenn der Generator noch eingebaut wäre. Wir wiederholten die Bergfahrt und auch hier verhielt sich das Fahrzeug so wie mit eingebautem Generator. Damit haben wir die Probefahrt beendet und ich habe den Fahrer gebeten mir Rückmeldung zu geben, sobald die Effekte nachlassen. Nach ca. 45 Minuten bekomme ich dann die Rückmeldung per Telefon, dass sich auf der Fahrt nach Hause das alte bekannte Fahrverhalten allmählich wieder einstellte. Es riss also nicht plötzlich ab, sondern es kehrte langsam zu dem alten Fahrverhalten zurück. Dennoch bleibt festzuhalten, dass die Wirkung auch nach dem Ausbau des Generators noch mindestens 30-45 Minuten feststellbar war.

Diese Erfahrung hat mich inspiriert, mit dem M1-01-0410P9-P10 noch weitere Versuche durchzuführen. So will ich das M1-01-0410P9-P10 nun als erstes analog zu dem Produkt <http://www.fostac-technologies.ch/de/produkte/start.html> einsetzen. Es wird am Wochenende im Zählerkasten unseres Wohnhauses montiert und den Einfluss auf den Stromverbrauch in einer Langzeitmessung ermittelt. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werde ich darüber berichten.

Herzliche Grüsse

Dr. Harald Heuser

Website: www.ibdh.de | Email: hch@ibdh.de

Hier finden Sie mehr zum Thema:

http://www.principality-of-sealand.eu/vril/vril_generator_d_03.html

Kontakt-Adresse in der Schweiz
 Sealand Business Club
 c/o SEALAND TRADE CORPORATION Schweiz AG
 Ministerium für Kultur und Information
 Urs Thoenen
 Joweid Zentrum 1
 CH-8630 Rüti
 Schweiz
 Telefon: ++41-55-240 71 05
 TeleFax: ++41-55-240 71 06
info@principality-of-sealand.ch
cfh98@gmx.net
sbc_ut@hotmail.com