

Ein Motor auf der Basis eines alten Mayabildes

Abonnent Dieter Dienst schickte uns seine Übersetzung eines Textes aus dem Spanischen, aus dem hervorgeht, dass die Mayas vor vielen Jahrhunderten bereits einen "Motor" erfunden hatten. Der folgende Text basiert auf seinen und unseren Recherchen.

Der Maya-Motor

Dr. Klaus Keplinger war vor Jahrzehnten bei der Lektüre des Buches "Die Herren der Welt" von R. Charroux auf ein Maya-Bild aus dem Codex Troano gestossen, das seine Aufmerksamkeit erregte: es zeigte ein quadratisches Objekt, das dicke Strahlen in Form des Buchstabens X ausstrahlte. In Wirklichkeit tauchte dieses Schriftzeichen bei den Maya - besonders im Codex Tro-Cortesianus (Codex Madrid) - immer wieder auf. Charroux schrieb in seinem Buch, es könnte ein Motor sein. Dr. Keplinger zog den Atomphysiker Friedrich Egger vom Institut für Physik in Innsbruck zu Rate und informierte ihn, dass er davon überzeugt sei, dass es sich um einen Motor handelte. Friedrich Egger war anderer Meinung. Drei Monate später traf Dr. Keplinger Egger wieder, um ihm diesmal die Original-Kopie des Mayabildes zu zeigen. Diesmal schaute Egger es mit anderen Augen an: es sah aus wie ein Apparat, der eine gewisse Energie in mechanische Energie transformierte. War so etwas möglich? Egger war jedenfalls so fasziniert von diesem "Motor", dass er sich daran machte, Berechnungen und Diagramme zu erstellen.

Es handelt sich um die Konzeption eines so genannten "Rotationskolbenmotors". Die Leistung dieses Motors, der nach dem Schraubenprinzip der Durchdringung zweier Rotationsebenen arbeitet, ist enorm. Bei 500 Umdrehungen/min und 40 cm³ Hohlraum werden 400 PS erzeugt. Ein Motor klassischer Konzeption entwickelt in dieser Grössenordnung bei 5000 Umdrehungen/min nur 200 PS. Schliesslich konstruierte Egger auf dieser Grundlage ein

Gerät und meldete es 1973 in Wien zum Patent an. Er erhielt sogar das schwer erhältliche nordamerikanische Patent.

Es handelt sich um einen Motor mit vielen Vorteilen. Er besteht im wesentlichen aus zwei Zylindern, welche sich gegeneinander bewegen. Der erste dreht sich von 0 bis 180 Grad, der zweite von 180 bis 360 Grad. Die thermodynamischen Diagramme, die sich aus der Verteilung und Bewegung der Gase ableiten lassen, zeigen, dass sich der Motor günstiger verhält als herkömmliche Motoren. Das Volumen bei Stillstand des Motors ist relativ gering, während es bei Rotation stark erhöht ist. Es wurde ein Prototyp gebaut von 40 cm Durchmesser, der bei einem Kompressionsdruck von 10 at eine Leistung von 78 PS abgab. Das Drehmoment ist mit einem Wert von 500 kg/m relativ hoch und entspricht dem teuersten Mercedes-Motor. Der Autor meinte, dass diese Motorkonstruktion eine interessante Alternative zum Benzinmotor biete und sich ideal für einen Dampfmotor eigne, der ohne Umweltverschmutzung betrieben werden könne.

Aus der Alten in die Neue Welt hinübergerettet

Auf diese Weise konnte ein Konzept zu einem Motor von der Alten in die Neue Welt hinübergerettet werden. Mehrere Mayaforscher hatten versucht, die zwei sich kreuzenden Diagonalen im Mayabild zu interpretieren. Stets ist dessen Darstellung (vornehmlich im alten Troano-Manuskript der Maya) nämlich mit Handlungen verbunden, die an einen technisch verifizierbaren Vorgang erinnern. Man interpretierte deshalb das Mayazeichen mit den modernen Begriffen "Energiespender", "treibende Kraft" oder "Motor".

Die praktische Umsetzung, das den zwei Tirolern, dem Atomphysiker Dr. Friedrich Egger und dem Journalisten Dr. Klaus Keplinger 1973 gelang, könnte der Lösung des Rätsels möglicherweise näher kommen.

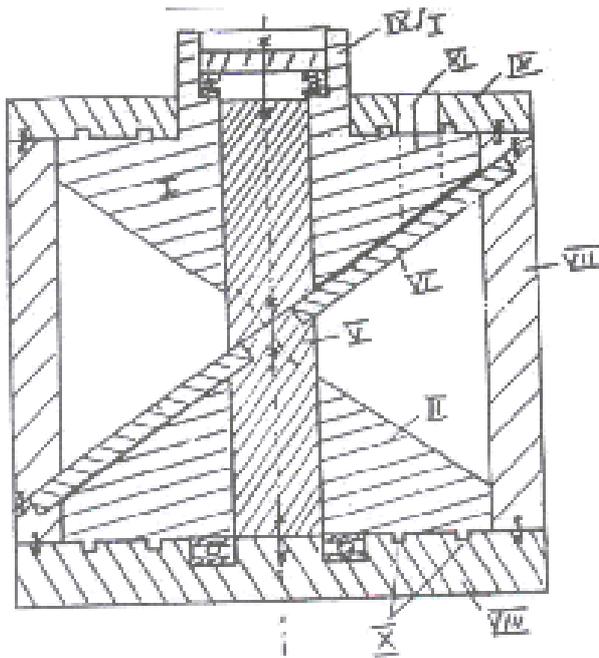


Detail der Abbildung aus dem Troano-Manuskript. In der Mitte des Bildes links ist das "Strahlenkreuz" erkennbar, unten in der Vergrösserung.



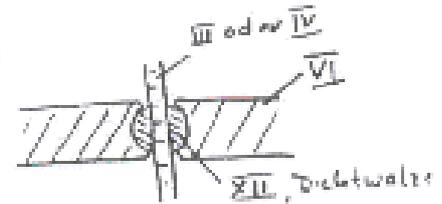
Sie entwickelten auf dem Reissbrett eine Rekonstruktion dieser Mayaglyphe. Was dabei herauskam, war ein ganz und gar nicht alltägliches Modell. Die beiden "Erfinder" nannten ihre Entwicklung kurzerhand "Maya-Motor".

Die außergewöhnliche Apparatur funktioniert nach dem Prinzip einer



- I oberer Kegel
- II unterer Kegel
- V Achse
- VI Scheibe
- VII Mantel
- VIII Basisplatte
- IX Deckplatte
- X Labyrinthdichtung
- XI Öffnung

Detail a)



Erster Konstruktionsentwurf des Maya-Motors (im Patent nennen ihn die Erfinder Klaus Keplinger und Friedrich Egger "Motor und/oder Pumpe").

Durchdringung zweier zueinander geneigten Rotationsebenen. Die einzelnen Teile drehen sich ausnahmslos um einen gemeinsamen Mittelpunkt - und die Kraftmaschine (eine Bezeichnung, die Egger und Keplinger vorziehen) kann sowohl als Verbrennungsmotor als auch mit Hilfe von Preßluft oder Dampf in Funktion gebracht werden.

Der Rotationsmotor von Egger und Keplinger

Der Rotor und die Drehscheibe sind auf der mit dem Gehäuse starr verbundenen Lagerachse drehbar gelagert, wobei die geometrische Rotationsachse der Drehscheibe schräg zur Achse geneigt ist. Der Rotor besteht aus zwei Drehkörpern, die durch zwei einander diametral gegenüberliegende Trennwände verbunden sind. Durch die Achse, die Drehkörper und die Kugelzone wird der Funktionsraum gebildet, der durch die Trennwände und die Drehscheibe in Kammern unterteilt wird, deren Volumen sich bei Drehung des Rotors und der Drehscheibe um die Lagerachse kontinuierlich verändert. Beidseitig der Drehscheibe erfolgt dabei die Änderung des Kammervolumens

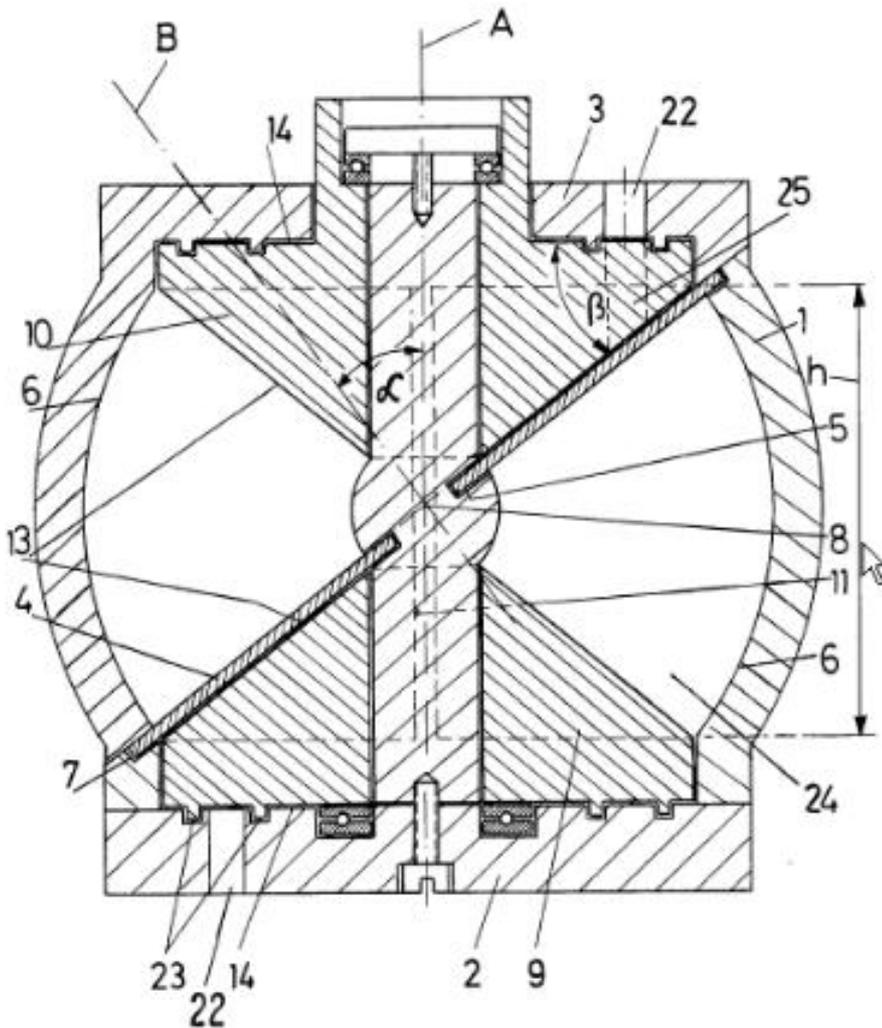
phasenverschoben um 180 Grad, wobei beidseitig je nach Stellung der Trennwände zwei oder drei Kammern vorhanden sind.

Beginnt man nun den Rotor mit der Drehscheibe von einem angenommenen Punkt zu drehen, an dem die Drehscheibe die Drehkörper jeweils an einer Trennwand berührt, beispielsweise 0 Grad, so wird ersichtlich, dass bei fortschreitender Drehung Kammern entstehen, deren Volumen sich zu einem maximalen Wert vergrössern und anschliessend wieder auf Null absinken. Dabei ist ersichtlich, dass das Volumen einer Kammer erst nach einer Drehung der Trennwand um 270 Grad das Maximum erreicht.

Zu diesem Zeitpunkt hat sich bereits eine weitere Kammer gebildet, die nach einer vollen Drehung des Rotors um 360 Grad etwa erst die Hälfte des Maximalvolumens und nach weiteren 180 Grad ihr Maximalvolumen erreicht haben wird. Das heisst, dass die Maschine bei entsprechender Öffnung und Schliessung des Einlasses für das Treibmedium ... als selbststeuernd im Sinne eines Zweitaktmotors bezeichnet werden kann, wobei sich Ventile erübrigen können. Es erweist sich

auch als grosser Vorteil der Maschine, da das Treibmedium direkt auf die Trennwände und damit auf den Rotor und die An- oder Abtriebswelle wirkt, während die Drehscheibe nicht im direkten Kraftfluss liegt. Die Masse des Rotors ist des weiteren im Verhältnis zur Masse der Drehscheibe gross. Aus diesen beiden Gründen hat auch die sich ändernde Winkelgeschwindigkeit der Drehscheibe praktisch keinen Einfluss auf die Laufruhe der Maschine

So läuft der Maya-Motor weitgehend vibrationsfrei und hat selbst kritischen Prüfungen durch Fachleute grosser Industrieunternehmen, etwa der Tiroler Firma Swarovski Optik KG, standgehalten. Die Berechnungen von Experten haben ergeben, daß die von Egger und Keplinger entwickelte Kraftmaschine bei einer Grösse von 40 Kubikzentimetern und einem Betriebsdruck von 10 Atmosphären (was ungefähr dem Prüfdruck eines Druckkochtopfes entspricht) bereits bei 500 Umdrehungen pro Minute eine Leistung von über 480 PS geben kann. Ein herkömmlicher Motor ähnlicher Grösse schafft selbst bei 5000 (!) Umdrehungen pro Minute nicht mehr als 200 Pferdestärken.



Querschnitt einer Konstruktionszeichnung aus der österreichischen Patentschrift, Nr. 344014 vom 26.6.1978.

Die Erfinder schrieben in ihrem Patent, dass die Maschine sowohl als Kraftmaschine als auch als Arbeitsmaschine verwendet werden könne. Als besonders vorteilhaft erweise sich die durch ihren zur Drehscheibe symmetrischen Aufbau mögliche Verwendung als gleichzeitige Arbeits- und Kraftmaschine.

Der Kreis zu den Mayas schliesst sich

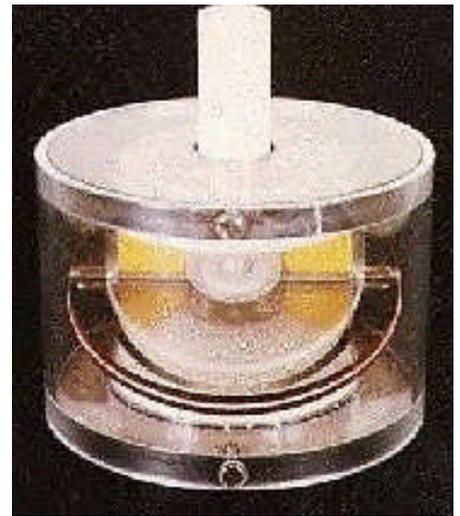
Für Egger und Keplinger stand jedenfalls fest: Die alten Maya hatten im Troano-Manuskript ganz offenbar eine Wärmekraftmaschine aufgezeichnet und dabei nicht einmal das Regelventil vergessen.

Inzwischen wurde die Erfindung bzw. Rekonstruktion der beiden Tiroler in mehr als zwanzig Ländern patentiert. Leider mussten Egger und

Keplinger auch die Kehrseite der Medaille zur Kenntnis nehmen. Von einer von ihnen erhofften Serienproduktion ihres Maya-Motors konnte keine Rede sein.

Da hatten offenbar gewisse Multis und Lobbies ihre Finger im Spiel. Man verbannte die wirtschaftlich revolutionierende Entwicklung auf dem Motorsektor in jenem "Tresor", in dem längst schon so manche andere bahnbrechende Erfindungen auf bessere Zeiten warten.

Der Maya-Motor der beiden Forscher hätte es tatsächlich gerade heute in sich, Furore zu machen. So wäre die enorme Leistungsfähigkeit dieser prähistorischen Kraftmaschine als Antrieb für unsere luftverpesten Kraftfahrzeuge eine positive Alternative. Bei einer Verbrennung außerhalb des Zylinders würden wesentlich weniger schädliche Abgase



Prototyp des von Dr. Friedrich Egger und Dr. Klaus Keplinger gebauten "Maya-Motors".

entstehen, dennoch wäre eine gute Ausnützung der angebotenen Energie garantiert. Und außerdem könnte der Maya-Motor statt Benzin oder Diesel auch andere Treibstoffe verkraften. Energiequellen, wie sie heute in der Raumfahrtindustrie bereits Verwendung finden, wären hierbei von Nutzen.

Natürlich stellt sich zwangsläufig die Frage, ob die Maya diese technischen Kenntnisse selbst zu entwickeln vermochten oder lediglich ererbten. Dr. Friedrich Egger und Dr. Klaus Keplinger, die Rekonstruktoren des Maya-Motors, sind jedenfalls davon überzeugt, daß der technische Gehalt der Darstellungen im Troano-Manuskript überlieferten Mitteilungen früherer Zivilisationen zugrunde liegt.

Schlussbemerkungen

Der Redaktion liegt das vollständige Patent der Erfinder Egger und Keplinger vor. Für eine Maschinenbaufirma sollte es ein Leichtes sein, diesen höchst effizienten und vor allem vibrationsfreien Motor nachzubauen, umso mehr, als das Patent längst abgelaufen ist.

Literatur:

- Sendung von Dieter Dienst vom 4. Dezember 2008
- <http://members.aon.at/spezial/mayasite.htm>
- AT Patentschrift Nr. 344 014 "Motor und/oder Pumpe" vom 21. April 1976