

Öko-Motor: besser als die Industrie erlaubt

Revolutionärer Elsbett-Motor im Clinch mit Energie-Lobby

Stellen wir uns vor, es gäbe einen umweltfreundlichen Motor, der kein CO₂ und SO₂ an die Umwelt abgibt, der den niedrigsten Energieverbrauch aller PKW-Motoren hat und normales, ungiftiges Pflanzenöl verbraucht. Würden nicht alle Autohersteller Schlange beim Erfinder stehen, würde nicht die Regierung dafür sorgen, daß sich diese umweltfreundliche Erfindung möglichst schnell durchsetzt?

Rätselhaftes Desinteresse

Den Motor gibt es, aber die Autohersteller zeigen dem Erfinder die kalte Schulter, und die Regierung unterstützt nicht den Pflanzenölmotor, sondern den Einsatz giftigen „BIO“-Diesel, der herkömmliche Motoren antreibt. Der Erfinder heißt Ludwig Elsbett, er lebt und arbeitet mit seinen beiden Söhnen Günter und Klaus in dem von ihm gegründeten Elsbett-Institut in Talmässing in Bayern. Auch wenn der große Durchbruch noch fehlt, Ludwig Elsbett verfolgt unbeirrbar die Weiterentwicklung einer revolutionären Idee. Das ist nicht leicht, versuchen doch interessierte Kreise immer wieder, seine Erfindung totzuschweigen.

So bei der 1. ECO- Tour of Europe 1993, einer großen internationalen Veranstaltung, um die neuesten und sparsamsten Automobile im Praxistest gegeneinander antreten zu lassen. Veranstalter waren der deutsche und österreichische Automobilclub. Sieger war mit einem Verbrauch von 3,5 Liter auf 100 km ein neun Jahre alter Mercedes 190, angetrieben von einem Elsbett-Motor.

Das 3-Liter-Auto gibt es also schon, und die Ursache liegt allein im neuartigen Motor, während der betagte Mercedes nicht gerade durch geringes Gewicht und niedrigen Luftwiderstand glänzt. Käme beides hinzu, dann würde der Verbrauch sogar unter die 3-Liter-Marke sinken.

Leider erfuhr die Öffentlichkeit nichts von diesem Sieger. Doch es kommt noch schlimmer: Weil der ADAC über den neuen Umweltkönig nicht berichtet hatte, durfte er auf der nächsten ECO- Tour erst gar nicht starten. Unter Aufsicht der DEKRA startete der Elsbett-Motor zu einer Parallelmeßfahrt. Auch hier kein Wort über den erneuten Sieger Elsbett-Motor. Etwas weniger verwunderlich wird diese Angelegenheit, wenn man erfährt, daß dieser Energiesparwettbewerb von einem Mineralölkonzern gesponsert wurde und wird.

Der freiwirtschaftlich vorgebildete Leser erkennt schon hier Parallelen zur Natürlichen Wirtschaftsordnung, die ebenfalls von interessierten Kreisen nicht gerade gefördert wird. Doch zurück zum Elsbett-Motor. Wie kommen solche sensationellen Ergebnisse zustande?

Das Erfolgsgeheimnis Ludwig Elsbett, ein wahrer Karajan der Motorenkonstrukteure, begann seine Karriere 1937 bei den Junkers Flugzeugwerken und entdeckte das Prinzip der Direkteinspritzung, das heute erst seinen Siegeszug in der Automobilindustrie antritt. 1959 holte die MAN den Erfinder zu sich, der bald darauf das bisher übliche verfahren der Wandanspritzung durch das revolutionäre "Hochleistungs-Mittlenkugel" Verfahren ersetzte.

Dabei kreist der Kraftstoff im Mittelpunkt des Brennraumes, bis er verdampft ist, während außen kalte Luft als Isolationsschicht kreist. Nach der Zündung dringt daher kaum Abwärme nach außen, auf Wasserkühlung, Wasserpumpen, Kühlrippen und Zylinderkopfdichtungen kann verzichtet werden.

Dieser „natürliche Verbrennungsmotor" nach den Gesetzen der Strömungsmechanik funktioniert so gut, daß auch ausgepreßtes Pflanzenöl als Treibstoff verwendet werden kann. Das Prinzip lautet also: Nicht der Treibstoff muß sich an den Motor anpassen, sondern der Motor paßt sich an den natürlichen Treibstoff an.

Das klingt zu einfach für die Umweltbürokratie, die lieber neuen Wein in alte Schläuche gießen will, sprich: umweltfreundlichen Kraftstoff an veraltete Motoren anpassen will. Das Pflanzenöl muß dazu in einem komplizierten und energieintensiven Prozeß zum sog. "Bio"-Diesel "veredelt" werden, das in herkömmlichen Verbrennungsmotoren verbrannt werden kann.

Das Geld des Steuerzahlers spielt keine Rolle, wenn es darum geht, den Preis des teuren Biodiesels so weit herunter zu subventionieren, bis er billiger ist als das kalt gepresste Pflanzenöl, z. B. von Raps. Nachdem die Veresterungsbetriebe alles Pflanzenöl aufgekauft und so die Preise in die Höhe getrieben hatten, war es leicht, den Elsbettmotor als "unwirtschaftlich" zu verdammen. Und das, obwohl er mit 30-40% weniger Kraftstoff auskommt als der "Biodiesel-Motor".

Kejn Treibhaus-Effekt

Nachwachsende Rohstoffe als Kraftstoff können im Elsbett-Motor aber noch mehr: sie setzen im Gegensatz zu fossilen Verbrennungsmotoren kein zusätzliches Kohlendioxid frei, sie verhindern also den gefürchteten Treibhaus-Effekt. Zuvor haben die Rapspflanzen der Luft genau soviel CO_2 entzogen, wie der Motor bei der Verbrennung wieder freisetzt. Es entsteht ein geschlossener CO_2 -Kreislauf.

Verbrennungsmotoren sind weltweit die größten Verursacher von Kohlendioxid, Elsbett-Motoren, weltweit eingesetzt, könnten den Treibhauseffekt wirkungsvoll verringern. Das gilt nicht nur für Automotoren, sondern auch für die neue, umweltfreundliche Form von Kraftwerken, Heizkraftwerken, Wärme-Kraft-Kopplung genannt, bei der der „Wärmeabfall“ der Stromkraftwerke für Heizwärme verwendet wird, anstatt Flüsse oder die Umgebung aufzuheizen. Beim Einsatz eines Elsbett-Motors beträgt der Wirkungsgrad im Heizkraftwerk 90%, bei einem traditionellen Großkraftwerk zur Stromerzeugung nur 34%.

Elsbett rechnet vor: Ein Braunkohle-Kraftwerk kostet 6 Milliarden DM, dafür könnten 24.000 dezentrale Blockheizkraftwerke gebaut werden, in denen Strom und Wärme für die umliegenden Häuserblocks produziert wird - insgesamt 10,8 Giga-Watt, ein vielfaches des Braunkohlkraftwerks, 12.000 Arbeitsplätze würden dabei entstehen. Wir Freiwirte wissen, warum der Staat das Falsche tut und fossile Großkraftwerke fördert: Er muß möglichst viel Kapital in die Wirtschaft zurückholen, das durch das Zinseszinsprinzip immer schneller anwächst. Deshalb sind alle kapitalintensiven Milliardenengräber für die Zwischenlagerung von Steuergeldern willkommen, ob sie nun Magnetschwebbahn, Rhein-MainDonau-Kanal, Jäger-90 oder Braunkohlekraftwerk heißen.

Wie bei der Freiwirtschaft könnte man auch beim Elsbett-Motor ins Schwärmen kommen, wenn man sich die zusätzlichen Folgen seines weltweiten Einsatzes ausmalt: Schluss mit der Verschmutzung von Meeren und der Umwelt aus defekten Öltankern und Pipelines - normales Pflanzenöl wird gleich wieder von der Umwelt abgebaut. Ein anderer Vorteil wäre die riesige Nachfrage nach Pflanzenöl, sie würde vielen Bauern bei uns und in der Dritten Welt ein zusätzliches Einkommen verschaffen.

Wünschen wir der Familie Elsbett und den Mitarbeitern des Elsbett-Instituts, daß sich endlich die Vernunft durchsetzt. Eine wichtige Voraussetzung ist dafür die Erkenntnis der Zusammenhänge.