



MOTOR VON SCHKONDIN



ENTWICKLUNG VON EFFETIVSTEN ELEKTROMOTOREN IN DER WELT

Webseite: shkondin-motor.com

E-Mail: shkondin.motor@gmail.com

BE-MOTOR SA Ltd, Cyprus

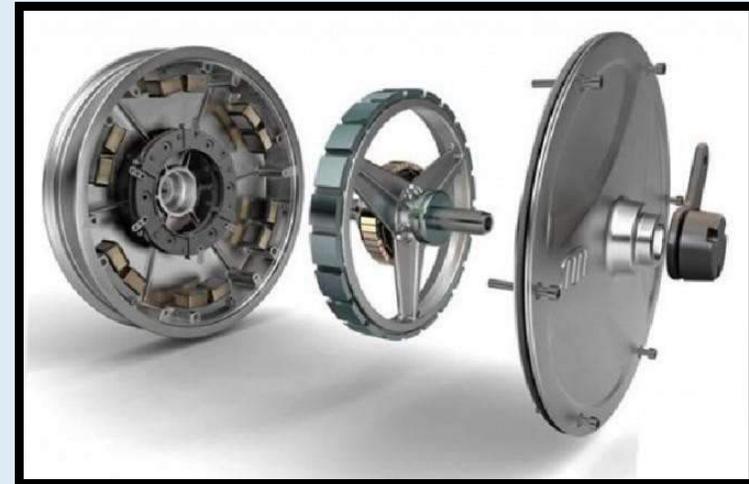
+357-96-903-669

+7-960-744-77-88 E-Mail: sergeysekl@gmail.com

Puschschino, Moskauer Gebiet, Russische Föderation

+7-906-609-52-05 E-Mail: Oleg.bass67@gmail.com

+7-903-670-34-41



**Für Hersteller von Elektromotoren.
Projekt „Radmotor von Schkondin“**

Wir möchten Ihnen eine einmalige Entwicklung im Bereich von Elektromotoren vorstellen, und zwar den **getriebelosen** Radmotor von Schkondin (im folgenden RMS genannt), der vom russischen Erfinder **WASILIJ WASILIJEWITSCH SCHKONDIN** aufgebaut wurde (Puschtschino). Der Erfinder Schkondin hat in seinem Motor das Knowhow von Tesla eingesetzt, indem er die **innere Energie von Permanentmagneten benutzte**. Er hat die Zahlenbeziehungen (**patentiert von Schkondin**) und **Wechselbeziehungsprinzipien von Permanent- und Elektromagneten** entdeckt, ebenso wie Fibonacci-Folge oder Fourierreihen. **In Motoren von Schkondin gibt es keine Magnet- oder Energiekollisionen**, ebenso wie im Energiesystem eines Moleküls, der Erde, des Sonnensystems oder des Sternsystems. **Da die Energiesysteme von Schkondin den Natursystemen ähnlich sind, remagnetisieren die Magnete in den Motoren nicht, wärmen sich die Motoren nicht aus und sind einfach und harmonisch aufgebaut, wie andere Naturschöpfungen.**

Einzigartigkeit des Motors:

- ❖ **Der Motor besteht aus 5 Einheiten** – genial einfacher Aufbau ohne überflüssige Elemente (Analoga - 12-18 Einheiten).
- ❖ **Langlebigkeit** – *Magnete im Motor remagnetisieren nicht* (keine Kollisionen im Motor). *Einfacher Aufbau - es gibt einfach nichts, was ausfallen könnte.*
- ❖ **Extrem hohes Drehmoment.** *2/3 des Drehmomentes an der Welle entsteht beim Anlaufen des Motors und das ist weltweit ohne Gleichen.*
- ❖ **Niedrige Speisespannung und kleiner Betriebsstrom** – einmalige Wirtschaftlichkeit in Kombination mit einem extrem hohen Drehmoment. **Bei der Aufnahme von 2 kW beträgt das Drehmoment bis 90 N/m.**
- ❖ **Anlaufstrom fehlt fast völlig.** In den konventionellen Motoren steigt der Strom beim Anlaufen um 3-5 Mal.
- ❖ Der Motor von Schkondin wird durch einen einfachen Pulslängenmodulator gesteuert. **Kein Computer, keine Mikroprozessoren, keine Programme.**
- ❖ Ohne den Aufbau zu ändern, **kann der Motor von Schkondin durch Direkteinschaltung der Speisequelle 12-24-48-96 Volt eingespeist werden.**
- ❖ **Rückgewinnung.** Während der Arbeit des Motors wird die Elektroenergie in den Akku zwecks der Nachladung zurückgespeist.



Erfinder Wasilij Wasilijewitsch Schkondin

Der Radmotor stellt ein hochtechnologisches Erzeugnis dar, das durch folgende Merkmale gekennzeichnet wird:

einfache Erzeugung, hohe Betriebssicherheit, Wirtschaftlichkeit durch Energierückgewinnung beim Fahren und durch niedrigen Anlaufstrom, Fehlen von komplizierten elektronischen Steuerungssystemen, hohe Geschwindigkeit bei niedriger Spannung.

Beurteilungen von Spezialisten des Institutes für elektrische Automateinrichtungen und des Fachlabors für spezielle Elektromotoren des Institutes für Funkelektronik und Automatik Moskau:

„Der Aufbau des Elektromotors Typ Radmotor ist absolut neu und findet seinesgleichen unter den kontaktlosen Motoren, Kollektor-Gleichstrommotoren und anderen konventionellen elektrischen Maschinen nicht. Der Elektroantrieb, der auf Basis vom Radmotor von Schkondin hergestellt wurde, hat gute dynamische Eigenschaften, ist praktisch und betriebsfreundlich“.



Das ist der Radmotor von Wasilij Wasilijewitsch Schkondin

Die Welt hat die Erfindungen von Schkondin anerkannt.

Von 1990 bis 2006 nahmen die Projekte von W.W. Schkondin an den internationalen Messen in Brüssel, Paris, Moskau, Genf, Seoul, Orlando, New Orleans, Hannover und Tokio teil. Es wurden sechs Goldmedaillen, Grand Prix, Preis der Belgischen Erfinderkammer, Sonderpreis der EU-Staaten, „Goldzeichen“ des Koreanischen Wissenschafts- und Technikinstitutes, Preis des belgischen Finanzministers, Herrn Schaber gewonnen. 1990 wurde W.W. Schkondin zum „Mensch des Jahres“ in Belgien ernannt. 2006 hat der „Radmotor“ im Rahmen der Vorführung von 300 besten Erfindungen Europas die goldene Medaille unter 13 anderen Wettbewerbs Siegern laut den Wettbewerbsbedingungen gewonnen.



„Das zweite internationale Messe-Forum „Innovationen und Technologien 2011“ Moskau. Die Erfindung von W.W. Schkondin wird vom Minister für Zivilverteidigung, Notstandssituationen und die Beseitigung der Folgen von Naturkatastrophen der Russischen Föderation, Sergei Schoigu betrachtet.“



„Concours Lépine“, Paris, den 8. Mai 1999. Links - Vorsitzender der Internationalen Messe, rechts - Juryvorsitzender des Wettbewerbes (Freund vom General de Gaulle) überreicht das Diplom und die goldene Medaille dem Erfinder des Radmotors.



Weltschauraum für Erfindungen "Eureka-1997", Brüssel Rollstuhl mit Radmotoren und Fahrrad mit Elektroantrieb - goldene Medaille Der Vorsitzende des Erfindungsverbandes Polen Wladimir Koletschko überreicht W.W. Schkondin den Sonderpreis der EU-Länder.



Autor an der internationalen Messe "Archimedes 2002", Moskau Goldene Medaille.



Industriemesse in Hannover, Mai 2000. (Zweisitiger Motorrad, Radmotor 2,9 kW, 48 V, 80 km/h)



Internationale Messe in Paris „Concours Lépine“ - 1999 (Dreiradschlepper mit Quadromotor, das ein Transportmittel bis 2 Tonnen schleppen kann) - goldene Medaille

Die Motoren von Schkondin wurden erfolgreich **in den Universitätslaboratorien Oxford und Southampton** geprüft. Die britischen Wissenschaftler haben alle in den Patenten angemeldeten technischen Parameter bestätigt und erschlossen, **dass der Motor des russischen Erfinders die konventionellen Elektromotoren in der Dynamik um 50% und in der Betriebsleistung um 30% übertrifft.** Die ähnlichen Schlussfolgerungen wurden von russischen Prüfungslaboratorien des Energetischen Instituts Moskau und der Russischen Technologischen Universität gezogen.

Auszug aus dem Brief des deutschen diplomierten Ingenieurs und Automobilbauers mit 10-jähriger Arbeitserfahrung im Konzern VW, Porsche , sowie des Lektors der Technischen Hochschule Norbert Wissenbach:

„Wasilij Wasiljewitsch, Sie sind wie Gott für Porsche. Ferdinand Porsche, Gründer des Konzerns, hat 1900 in Paris die goldene Medaille für die Erfindung des „Getrieberadmotors“ für den E-Mobil bekommen, und Sie haben nach 100 Jahren auf derselben Messe „Concours Lépine“ die goldene Medaille für den „getriebelosen Radmotor“ für fast alle Verkehrsmittel, einschließlich der Wasser- und Luftfahrzeuge, erhalten.

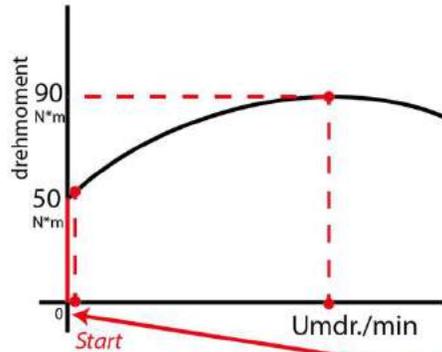
Sie haben keinen Elektromotor von Porsche reproduziert. Sie haben einen neuen Motor mit einem ganz einfachen Steuerungssystem ohne Getriebe, Kupplung und sogar ohne hydraulische oder elektronische Hilfskraftlenkung erzeugt. Mit Ihrem System können gleichzeitig vier Räder durch Impulse geführt werden. Wenn das System außer Betrieb ist, besteht eine Möglichkeit, sich direkt an die Motoren anzuschalten und die Bewegung fortzusetzen. Die konventionellen Elektromotoren erlauben das einfach nicht. Ihre Motoren brauchen fast keinen Anlaufstrom, was für die Gleichstrommotoren ungewöhnlich ist. Infolgedessen kann der Radmotor, der auf dem Boden steht, fast jedes Transportmittel sofort in Bewegung bringen“.

Als Beispiel der erfolgreichen Kommerzialisierung einer Technologie kann das britische Unternehmen Ultra Motor Ltd. herangezogen werden, die begann, auf Basis der Erfindung von Schkondin eine Serie von Elektrofahrzeugen unter der Handelsmarke A2B herzustellen. Der Handelsumsatz des Unternehmens im Jahre 2017 betrug über 4 Mrd. Dollars.

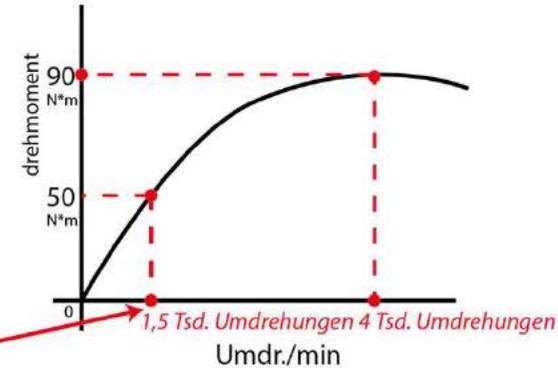
Nach der Bewertung des Instituts für Einschätzung des geistigen Eigentums, Connecticut Avenue, Washington, die auf Antrag des ehemaligen Innovationsministers Russlands Yu.A. Lebedew durchgeführt wurde, betrug 2006 der Wert des „Radmotors“ von Schkondin 40 Millionen US-Dollar. Es ist bemerkenswert, dass zur Zeit dieser Bewertung nur 5 Motortypen ausgearbeitet wurden. Jetzt gibt es 108 Motortypen.

Die Einzigartigkeit des Radmotors von Schkondin besteht im Verhältnis der Stromaufnahme und des Ausgangsdrehmomentes des Motors.

Zum Beispiel: der Motor von Toyota Yaris, 1l, 68 PS



Also, wenn der Motor
2 Kilowatt
Elektroenergie
aufnimmt, beträgt das
Drehmoment 90 N*m.
Beim Anlauf - 50-60
N*m.



56 kW, ergibt ein Drehmoment 90 N*m (bei 4000 Umdr./min), was mit den technischen Parametern des Radmotors von Schkondin vergleichbar ist.

Der Motor von Toyota Yaris erhält 50 N/m nur bei 1500 Umdr./min
Motor von Schkondin vom Start.



- 5 Bauelemente
- 10 kg
- **getriebeles**
- Aufnahme 2 kW
- Drehmoment max. 90 N/m



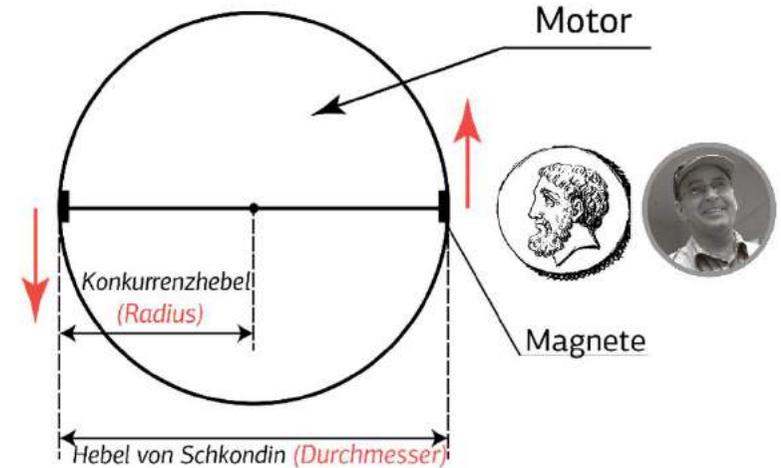
- 2200 Teile
- 350kg
- **Getriebe + 100 kg**
- Aufnahme 56 kW
- Drehmoment 90 N/m
bei 4 Tsd. Umdrehungen

Prozessphysik

Das Funktionsprinzip des Elektromotors stützt sich auf die elektromagnetischen Anziehungs- und Abstoßungskräfte, die während der Zusammenwirkung von Elektromagneten des Rotors und Permanentmagneten des Stators entstehen. Wenn die Achse des Elektromagnetes zwischen den Achsen der Permanentmagnete steht, werden die Spulen des Elektromagnetes so eingespeist, dass sie einen Pol bilden, der mit dem Pol des in Drehrichtung nachstehenden Permanentmagnetes ungleichnamig und mit dem Pol des vorstehenden Permanentmagnetes gleichnamig ist. Also, der Elektromagnet stößt sich vom vorhergehenden Magnet ab und wird vom nachfolgenden Permanentmagnet herangezogen. Wenn der Elektromagnet der Achse des Permanentmagnetes gegenüber durchgeht, ist er stromlos, weil der Stromabgreifer dem Isolationsabstand gegenüber liegt. Der Elektromagnet geht durch diesen Punkt nach dem Trägheitsgesetz durch.

Das Verhältnis der Zahl von Elektromagneten und der Zahl von Permanentmagneten, ihre Lage einander gegenüber und der benutzte Schaltplan der Elektromagnete führen zusammen zur Stromresonanz in den Wicklungen von gegenüberliegenden Elektromagneten und vermindern als Folge die Energieaufnahme beim Anlaufen und bei der Beschleunigung des Elektromotors und verbessern seine dynamischen Parameter. Das schafft ideale Voraussetzungen für hohes Drehmoment und hohen Motorwirkungsgrad. Außerdem ermöglicht solcher Aufbau des Elektromotors, die Elektroenergie während der Arbeit und Bremsung des Motors möglichst effizient zurückzuspeisen, was die Reichweite des Transportmittels wesentlich vergrößert.

In den Motoren von Schkondin liegen Elektromagnete einander gegenüber, also dient der Durchmesser als ein mechanischer Hebel. Das ist einer der wichtigsten Aspekte des Drehmomentes und des leistungsstarken Anlaufens der Motoren von Schkondin.



Anwendungsbereiche:



Betrachten wir die Wettbewerbsvorteile des Radmotors am Beispiel des Auftrags des deutschen Unternehmens EMCO, der dem Laboratorium „Radmotor von Schkondin“ erteilt wurde. EMCO hat seinen Serienmotor mit dem Durchmesser 10 Zoll für Scooter zur Umarbeitung gegeben. Nach dem Einbau des Motors von Schkondin ins Gehäuse des Motors von EMCO wurden folgende Ergebnisse erreicht:

Vergleichstabelle des Radmotors von Schkondin und des Motors von EMCO

Nr.	Parameter	Motor EMCO	Radmotor von Schkondin (RMS)
1	Versorgungsspannung, V	48	48
2	Leistung, kW	1,2	1,2 (durchschnittlicher Arbeitswert)
3	Max. Drehmoment, N*m	25	50 (um 100 % höher)
4	Reichweite, km	50 (tatsächlich 32-38)	55 (unabhängig von der Geländegestaltung, fährt sicher aufwärts bei starken und längeren Steigungen)
5	Geschwindigkeit km/h (für Akku 31 A/h)	45	55
6	Motorgewicht, kg	13	10
7	Zahl der Bauelemente, St.	14	5
8	Zahl der Permanentmagnete	46 St.	14 St. (3,3 Mal weniger)
9	Raddurchmesser, Zoll	10	10
10	Materialaufwendigkeit bei Herstellung: - Kupferdraht - isotroper Stahl	100% 100%	25% (viermal weniger) 12,5% (achtmal weniger)
11	Motorwert	100 Euro (100%)	70 Euro (70%)
12	Steuerungswert	30 Euro (100%)	20 Euro (67%)

Zusammenfassung: Die Technologie von Schkondin erlaubt 40 Euro pro Motor zu sparen. Bei der Herstellung von 1 Mio. Elektroscooter pro Jahr kann das Unternehmen ca. 40 Mio. Dollar sparen.

Anmerkung. Auf Basis vom Gehäuse EMCO wurde ein neuer Motor der zweiten Generation mit dem Drehmoment um 90% höher als bei seinem Analogon entwickelt. Zurzeit wird das Versuchsmodell dieses Motors aufgebaut.

Vergleichstabelle des Radmotors von Schkondin und der konventionellen Elektromotoren

Nr.	Parameter	Konventionelle Motoren	Radmotor von Schkondin (RMS)
1	Stromquelle	Lithium-Ionen-Batterie oder Natrium-Schwefel-Batterie, strenge Spannungsparameter	Einfache, billige und sichere Helium-Niederspannungsakkus mit Speisespannung von 6 bis 98 Volt
2	Anlaufstrom	100%	<i>30%-50% (zwei- bis dreimal niedriger)</i>
3	Dynamik der Geschwindigkeitszunahme	100%	<i>150% (um 50% höher)</i>
4	Reichweite ohne Aufladung	100%	<i>130% (um 30% höher)</i>
5	Drehmoment	100%	<i>180%-200% (um 80-100% stärker)</i>
6	Staub- und Wasserbeständigkeit	Empfindlich gegen Betriebsbedingungen, Umgebungstemperatur (Kühlung ist erforderlich)	Kann unter Wasser, bei erhöhter Umgebungstemperatur und in beliebigen Verstaubungs- und Verschmutzungsbedingungen, sowie in aggressiver Umgebung funktionieren.
7	Aufwärmung des Motors während der Arbeit	Braucht eine Zwangskühlung	<i>Nicht höher als 70 Grad</i>
8	Aufbaukompliziertheit	13-19 Bauelemente	<i>5 Bauelemente</i>
9	Abmessungen und Gewicht	100%	<i>bis um 50% niedriger</i>
10	Steuerungssystem	Komplizierte Steuerung, Mikroprozessoren mit Software	<i>Einfacher</i> Pulslängenmodulator, platzsparend und billig. Keine Differenzierungseinheit
11	Sicherheit (Garantiefrist)	Garantie 1-1,5 Jahre	<i>Garantie 5-10 Jahre</i>
12	Wartung	Teure Wartung wegen der komplizierten elektronischen Steuerung und der Differenzierungseinheit	<i>Fordert fast keine Wartung</i>
13	Wert	100%	<i>Zwei- bis dreimal niedriger als bei konventionellen Motoren</i>

Schlussfolgerungen:

Die angegebenen technischen Vorteile und der einfache Aufbau des Radmotors von Schkondin machen ihn zu einem äußerst wirtschaftlichen Industrieprodukt mit hoher Wettbewerbsfähigkeit.

- ❖ Im Vergleich zu den konventionellen Motoren ist die Materialaufwendigkeit bei RMS vier- bis achtmal niedriger, das Gewicht ist um 30-50% niedriger. Deswegen kosten die Materialien für RMS mindestens um 50% weniger.
- ❖ Der einfache Aufbau von RMS: nur 5 Bauelemente gegenüber 13-18 Bauelementen in konventionellen Motoren. Daraus ergibt sich eine hohe Herstellbarkeit und Montagebarkeit und als Folge - hohe Sicherheit und Reparierbarkeit des Produktes. Die Fertigungsfreundlichkeit steigt um 2,5 Mal.
- ❖ Die minimale Zahl der Fertigungsschritte führt zu den niedrigen Produktionskosten. D.h., Ersparnis an Personalreserven, weniger Maschinen, niedriger Energiebedarf im Betrieb. Also, die Herstellungskosten eines RMS werden zwei- bis dreimal niedriger.
- ❖ Das Drehmoment ist bis um 50% höher.
- ❖ Die entgegengesetzte Anordnung der Elektromagnete führt zur wesentlichen Steigerung des Drehmomentes.
- ❖ Vergrößerung: Reichweite - bis 30%, maximale Geschwindigkeit - bis 35%, Beschleunigungsparameter - bis 40%.
- ❖ Möglichkeit, beliebige Akkumulatoren mit der Speisespannung von 6 bis 96 Volt zu benutzen.
- ❖ Langlebigkeit - 5 Mal höher. Als Anschauungsbeispiel kann das Ergebnis der Prüfung des Motors von Schkondin im Labor von Hero Cycles, Indien, dienen. Der Motor wurde ins Wasser für eine Stunde getaucht. Dann lief der Motor am Stand innerhalb 9 Tage ununterbrochen, was der Laufstrecke von 5 Tsd. km entspricht. Die Temperatur des Motors blieb während der Prüfung stabil - 40 C°. Bei der Motorzerlegung wurde kein Magnetstaub entdeckt. Die Bürsten 22 mm lang haben sich nur um 1mm abgeschliffen, was der Laufstrecke 100 Tsd. km entspricht, vor der ersten Wartung.
- ❖ Kein Anlaufstrom.
- ❖ Rückgewinnung. Während der Arbeit des Motors wird die Elektroenergie in den Akku zwecks der Nachladung zurückgespeist.
- ❖ Der Motor von Schkondin funktioniert als Generator. Zum Beispiel: falls sich der Akku am Elektrofahrrad entlädt, kann man die Bewegung mittels der Tretkurbeln fortsetzen, der Akku lädt sich auf, und danach kann man wieder den elektrischen Antrieb benutzen.
- ❖ Der Motor von Schkondin ist gegenüber aggressiven Medien beständig und kann unter Wasser, bei erhöhter Umgebungstemperatur und in beliebigen Verstaubungs- und Verschmutzungsbedingungen funktionieren. Die Analoga sind gegen Betriebsbedingungen, Umgebungstemperatur empfindlich.
- ❖ Die Temperatur des Motors von Schkondin ist während des Betriebs nicht höher als 70C°.
- ❖ Es werden keine komplizierten elektronischen Geräte für die Steuerung des Motors eingesetzt, und zwar kein Computer, keine Mikroprozessoren, keine Software. Der Motor von Schkondin ist gegenüber elektromagnetischen, Ionisierungswirkungen und anderen Auswirkungen beständig. Deshalb fällt der Hubschrauber mit dem Motor von Schkondin bei der Atomexplosion oder bei der gerichteten elektromagnetischen Strahlung, die die Steuerungssysteme außer Betrieb setzt, nicht.

Verzeichnis von Urmustern, die laut den Patenten hergestellt wurden

A. Patent Nr. 2285997 „Impuls-Trägheitsmotor“, Gültigkeitsdauer bis 11.04.2025

1. Fahrrad,
24V, 25 km/h;



2. Scooter 36V, 45 km/h
mit elektrischem
Geschwindigkeitsregler
(beauftragt von der Fa.
Citrell, Schweiz)



3. Fahrrad,
48V (4 Akkus), 70 km/h,
Relaiseinschaltung der
Stromquelle (die
elektromagnetischen
Wellen der Geräte, die
von den Armeen der
Industriestaaten benutzt
werden, können es nicht
beeinflussen)



4. Rollstuhl,
(2 Motoren),
24 V, 150 und
150 W,
10 km/h



5. Rollstuhl,
(2 Motoren), 24V, 200
und 200 W, 18 km/h;



6. Fahrrad,
20 Zoll, 48V,
4 Akkus, 70 km/h,
Relaiseinschaltung der
Stromquelle
Verfolgungsfahren auf
der Bahn.



B. Patent Nr. 2172261 „Impuls-Elektromotor für fahrbare Aggregate“ (Varianten), Gültigkeitsdauer bis 18.05.2021

1. Dreiradschlepper, 3
Batterien, 12V, 19 A/h, 1
kW, 36V, 60 Nm,
36 km/h. Internationale
Messe in Paris "Concours
Lépine", 1999, goldene
Medaille



2. Neuer
Schnellmotor
(Querversion),
48V, 900 Umdr./min
1,8 kW, 75 km/h.



3. Neues Modell des
Motorgenerators unter
Ergänzung mit den
Punkten aus dem Patent
Nr. 2303849, Leistung
3,0 kW, die Drehung
wird durch einen
eingebauten
Motorgenerator erzeugt.



C. Patent Nr. 2340994 „Induktor-Elektromotor“ (Varianten), Gültigkeitsdauer bis 05.06.2027

1. Versuchsmuster, Durchmesser
180mm, 6 Zweizahnsolenoid (Stahl
3980)



2. Elektromotor für Traktoren und
Schlepper, Durchmesser 308mm,
Spannung 24V, Geschwindigkeit 35-
38 km/h, Moment 250 Nm .

D. Patent Nr. 2303849 „Kommutatorloser Synchrongenerator“, Gültigkeitsdauer bis 01.11.2025

1. **Radgenerator** an der Vordergabel des Mini-Motorrades, während der Bewegung lädt die Batterieanlage (24V, 18 A/h), Strom von 5A bis 10A, die Reichweite wird dabei dreimal vergrößert, Reichweite 300 km.



2. **Radgenerator** im Kranz 26 Zoll, zur Aufladung der Speiseeinheit 48V für Scooter, Fahrräder, Motorräder.



3. **Generator** zur direkten Verbindung mit dem Benzinmotor für einen E-Mobil, Durchmesser 220mm, 6 Phasen, Aufladenspannung für Stromquelle 96V, 5kW.



E. Patent Nr. 2290328 „Fahrzeug mit Allradantrieb“, Gültigkeitsdauer bis 21.07.2025

1. „**Rikscha**“ 96V, 2 Motoren je 2,2 kW mit einem Benzinmotor 5 PS zur Aufladung der Speiseeinheit von 5 bis 20 A, Brennstoffverbrauch 420 g pro Stunde, Benzintank 14L. „Rikscha“ stellt einen Hybrid der neuen Generation dar, Gewicht 600 kg + drei Fahrgäste. Hinten befinden sich zwei Motoren von Schkondin je 2,2 kW. Ohne Verbindung mit dem Antrieb, eingebauter Benzinmotor (Verbrennungsmotor) 5 PS + Generator. Während des Betriebs des Verbrennungsmotors werden die Akkus aufgeladen. Die Akkus bringen die Radmotoren in Bewegung. Wenn die Akkus völlig aufgeladen werden, wird der Verbrennungsmotor abgestellt. Die Radmotoren von Schkondin verbrauchen Energie sehr sparsam, der Gesamtbrennstoffverbrauch im gemischten Fahrzyklus beträgt 0,8L/100km. „Rikscha“ erfordert keine stationäre Aufladungsanlage. „Rikscha“ ist die Vorstufe der Entwicklung eines Stadtautos mit extrem niedrigem Benzinverbrauch, sowie eines Lastkraftwagens, eines Motorfrachtschiffes und anderer Fahrzeuge, die einen wesentlich niedrigeren Brennstoffverbrauch verlangen.



2. **Quad**, umgebaut in Dreirad 48V, elektrischer Geschwindigkeitsregler, Radmotor 3kWt, Geschwindigkeit bis 60 km/h;



3. **Motorrad** 60V, 80 km/h, 4,8 kW 120 Nm



4. **Motor für Scooter** 48V, 1,5 kW, 50 km/h, 50 Nm



Unser Team

Das ist eine Gemeinschaft von Profis, die einen Weg von einer kühnen Idee bis zum anerkannten Erfolg unter Leitung von W.W. Schkondin gegangen sind. Seit Jahren der Zusammenarbeit wurde durch eine ununterbrochene Auswahl ein zuverlässiges Team gebildet, das bereit ist, alle ungewöhnlichen und komplizierten technischen Aufgaben zu lösen.



W.W. Schkondin
General-
konstrukteur



D.A. Schalatow
Betriebsleiter



A.A. Pawlitschew
Elektronikingenieur



W.S. Makeew
Konstruktions-
ingenieur



A.Yu. Mitjuschkin
Programmierer
Ingenieur



P.A. Petruschenko
Anwendungs-
techniker



S.M. Chirny Chief
Operating Officer

Insgesamt wurden 27 Muster von Motoren und Generatoren nach 5 vorhandenen Patenten aufgebaut. Außerdem wurden 4 Motoren und 2 Generatoren nach neuen, noch nicht patentierten Technologien von W.W. Schkondin hergestellt.

Heute wird im Labor von OOO "Motor-koleso Schkondina" ein neuer Motor der vierten Generation entwickelt. Im Rahmen der Vorbereitung zur Serienherstellung werden komplexe wissenschaftlich-technische Forschungen durchgeführt. Diese Forschungen dienen der Entwicklung von Berechnungs- und Projektierungsmethoden, dem Ausbau der Konstruktion und der Verbesserung der technischen Parameter von Elektromotoren Typ Radmotor.



Auszeichnungen und Diplome

