

Neuwagen mit Nebenwirkungen

Dr. Jürgen Seitz aus Seeshaupt kaufte sich einen Mercedes. Elektrosmog machte die Fahrt zum Horrortrip. Nach Beseitigung der außergewöhnlich starken Felder verschwanden die Beschwerden von Fahrer und Beifahrern. Kann man Autos nicht mit geringerer elektromagnetischer Belastung bauen? Man könnte, wenn man wollte.

Erholung im alten Daimler

Drei Jahre fuhr Dr. Jürgen Seitz seinen alten Mercedes Kombi, einen 300er Diesel, über Autobahnen und Landstraßen, durch Städte und Dörfer, Berge rauf und runter, im alltäglichen Geschäftsbetrieb und auf weiten Urlaubsreisen. Der Kilometerzähler zeigte 220.000. Das waren 220.000 Kilometer Fahrspaß, komfortabel und entspannt. Oft freute er sich richtig aufs Fahren, denn hinter dem Steuer fand er ein Stück Ablenkung und Erholung vom Alltag. Seine Familie fuhr stets zufrieden mit. Nun ist es Zeit für einen Neuen. Es soll wieder ein Diesel sein, denn Dieselfahrzeuge gelten als elektromagnetisch feldärmer als Benziner. Hierauf legt er speziellen Wert.

Erste Fahrt mit dem Neuen

Der Neue ist noch besser, noch sicherer, komfortabler, schöner, noch teurer. Da steht er nun, der schwarze E-Klasse-Kombi, ein 320 CDI mit Automatik und vielen Extras, sechs Airbags, optimierte Straßenlage, mehr Dampf unter der Haube und trotzdem weniger Verbrauch. Auf zur ersten Fahrt mit der Familie.

Seine Frau auf den Beifahrersitz, Schwiegervater und Schwiegermutter nach hinten, der Hund in den Kombiladeraum. Tolles Gefühl. Soviel Platz, soviel Beinfreiheit und Gemütlichkeit, Sitze wie im Wohnzimmer und die noch aus feinstem Leder. Start. "Das soll ein Diesel sein? Man hört ja gar nichts vom Motor."

Kopfschmerzen, Müdigkeit...

Nach zehn Minuten Fahrt klagt die Ehefrau über Kopfschmerzen. Sie werden sägend, unerträglich. Alle paar Minuten hält er an und legt ein Püschchen ein. Dann geht es ihr besser. Zurück im Auto legen die Schmerzen wieder los. "Ich will nach Hause." Schwieger-

vater bekommt so massiv Unterzucker wie selten. Endlich, nach x Anläufen, hilft die volle Dosis Traubenzucker. Schwiegermutter wird ungewöhnlich müde und schläft dauernd wie bleiern ein. Der Hund läuft hinten nervös hin und her und legt sich keimlich hin wie sonst immer. Eine Horrortrip. Alle sind froh, als sie wieder zu Hause ankommen.

Dr. Seitz merkt erst einmal kaum etwas, jeder reagiert anders auf Elektrosmog. Er fühlt sich aber nach längeren Strecken ebenfalls unwohler als je zuvor im ehemaligen Daimler, fühlt sich zerschlagen und aufgedreht. Von wegen Ablenkung und Erholung.

Elektrosmog fährt mit

Dr. Seitz hat ein paar Messgeräte für Elektrosmog und begibt sich auf die Suche. Sein erstes Ergebnis: Überall im Fahrzeug Feldstärken wie an Hochspannungsleitungen, 20fach höher als an Computerarbeitsplätzen zulässig. Ein Trafostandort auf vier Rädern?

3000 bis 4000 Nanotesla (nT) und mehr stehen im Mercedes-Innenraum auf der Anzeige der Messgeräte für magnetische Wechselfelder. Starker Tobak, bedenkt man, dass am PC-Monitor 200 nT laut TCO-Norm nicht überschritten werden sollen. Im alten Wagen waren es dagegen weniger als 100, das waren noch Zeiten. Hinzu kommen starke elektrische Wechselfelder, besonders im Bereich von Mittelkonsole und Multifunktionslenkrad, auch solche Intensitäten sind an Computerbildschirmen längst tabu.

Fall für den Baubiologen

Der Urlaub ist in Sicht. Was tun? Wieder verkaufen? Dieser Elektrostress ist zuviel. Er begibt sich auf die Suche nach einem Fachmann. Bei Mercedes findet er hilfreiche und ratlose Gesichter. Er bekommt einen Tipp und wen-

det sich an einen Baubiologen.

Baubiologe Helmut Merkel inspiziert die Luxuskarosse und findet die Ursache: Das ganze Auto verhält sich wie eine riesige elektromagnetische Spule, dicke Kabel mit starken Strömen für die Steuerung, Einspritzung und Zündung laufen von der Batterie hinten unter dem Rücksitz nach vorne zum Motor. Weitere Leitungen führen vom Bordcomputer und der Navigation an der Türleiste entlang zurück nach vorn. Den Rest machen Erdungsleitungen von der Batterie zum Mittelkanal. Überall fließen unkompensierte Ströme, die Ringleitung ist komplett, kein Wunder, dass die Feldstärken derart hoch ausfallen.

Die Kabel werden in der Autoelektrik-Werkstatt nach Baubiologen-Anweisung verlegt und die elektrischen Verbraucher ab sofort von vorne direkt vom Motorraum sternförmig versorgt. Das war kein großer Akt und kostete nicht viel. Das erfreuliche Ergebnis: nur noch 30 bis 80 nT Magnetfeld im ganzen Fahrzeug! Nun werden noch die elektrischen Felder der Mittelkonsole mit einem abschirmenden Spezialstoff beseitigt, per Klettverschluss und Erdung am Aschenbecher.

Erfolgreiche Veränderungen

Die nächsten Fahrten machen keinerlei Probleme mehr, auch nicht stundenlang in den Urlaub. Seine Frau kriegt keine Kopfschmerzen. Schwiegervaters Zucker bleibt im Lot. Schwiegermutter Müdigkeit ist verflogen. Hundi legt sich brav und entspannt hin. Entspannt ist nach langer Fahrt auch Dr. Seitz. Die Begeisterung für das neue Auto wächst. Nur selber fahren kann die Ehefrau noch nicht ganz beschwerdefrei, wegen der zu starken Elektrofelder des Multifunktionslenkrades, das haben sie bisher nicht in den Griff gekriegt.