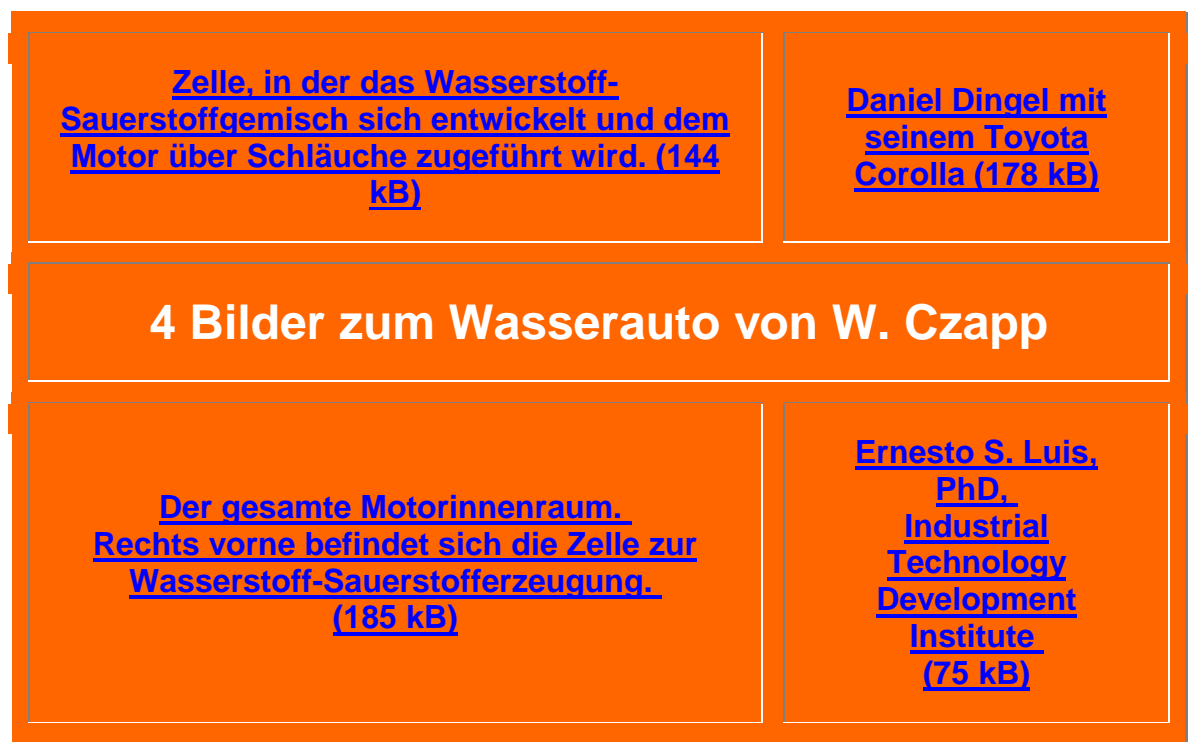


# Das Wasserauto von Daniel Dingel

Am 16. März 1999 wurde im deutschen Fernsehen in N3 das Wasserauto von Daniel Dingel, **welches nur mit Wasser anstatt Benzin fahren soll**, 3 Minuten in einem Beitrag gezeigt.

Als mir mein Bekannter von dem Wasserauto erzählt hat, habe ich es anfänglich nicht geglaubt. Nachdem ich mir mehrfach eine Kopie des Filmes angeschaut hatte, wich meine Skepsis.

Meinem untenstehenden Bekannten Wolfgang Czapp gab ich die Adresse von dem Erfinder des Wasserautos Daniel Dingel mit auf seine Reise zu den Philippinen. Dort interviewte und filmte er ihn in Manila persönlich .



## Reisebericht von meinem Bekannten Wolfgang Czapp:

Im Dezember 1999 bis April 2000 lebte ich auf den Philippinen. Im Januar 2000 besuchte ich Daniel Dingel in Manila im Industrial Technology Development Institute. Es empfing mich Ernesto S. Luis, PhD. Er organisierte das Treffen mit Daniel Dingel, der dann mit seinem Wasserauto vorfuhr.

Es war ein 1.6i Toyota Corolla. Das Wasserauto benötigt kein Benzin, sondern fährt mit Wasser. Es benötigt rund 4 Liter Wasser auf 500 km.

Wasser wird in Wasserstoff und Sauerstoff mit einer Spannung zerlegt, die Daniel Dingel nicht genau angeben wollte. Dieses Wasserstoff-Sauerstoffgemisch wird dem Motor zugeführt. Daniel Dingel sagte, dass das System 3 Ampere bei 12 Volt aus der Autobatterie und der Lichtmaschine aufnimmt. Dies entsprechen rund 40 Watt. Mit diesen 40 Watt kann das Auto eine Geschwindigkeit bis zu 200 km/h erreichen.

Die Leerlaufdrehzahl beträgt 500 Upm.

Ich roch auch an dem Auspuff. Das Abgas war geruchlos. Es kamen nur ein

paar Wassertropfen heraus.

Das Auto zusammen mit Herrn Dingel und Herrn Ernesto habe ich gefilmt. Im Frühjahr ist das Wasserauto mehrmals im philippinischen Fernsehen gekommen. Laut einem philippinischen Fernsehbericht soll Anfang 2001 die Serienproduktion auf den Philippinen beginnen. Ich habe erfahren, dass auch viele große weltweite Firmen wie z.B. VW, der deutsche Tüv u.s.w. bei Dingel vorgeschrieben haben.

**Kommentar von Rolf Keppler: Wolfgang Czapp, den ich persönlich kenne und das Auto selbst gesehen und gefilmt hat, ist für mich glaubwürdig. (Auch Stanley Meyer, der nicht mehr lebt, hatte ein Patent auf ein Wasserauto.)**

**Die Energie für den Energieüberschuss kommt natürlich nicht aus dem Wasser und nicht aus der Autobatterie.**

**Die Zerlegung von Wasser mit Gleichstrom erzeugt keinen Overunityeffekt (= Energieüberschuss) und soll nur einen Wirkungsgrad von 60% bis 80% haben. Der Energieüberschuss wird vermutlich dadurch erzeugt, dass das Wasser mit Hochspannung mit unbekannter Frequenz zerlegt wird.**

**Das Wasser dient nur als Transformator, der die freie Energie über das Hochspannungsfeld in die Wasserzerlegung in Wasserstoff und Sauerstoff transformiert.**

**Das Prinzip, mit dem das Wasserauto von Daniel Dingel fährt, ist noch nicht patentiert.**

Die molare Masse von H<sub>2</sub>O ist 18g/mol

1 Liter H<sub>2</sub>O entsprechen daher  $1000\text{g}/(18\text{g/mol}) = 55 \text{ mol}$

55 mol H<sub>2</sub> haben ein Volumen von 1244 Liter (22,41 Liter/mol)

1 Liter Benzin haben einen Heizwert oder Brennwert von rund 44 MJ.

Die 1244 Liter Wasserstoff hätten einen Heizwert von  $(1244 \text{ Liter} / 1000 \text{ Liter}) * 10,8 \text{ MJ} = 13,4352 \text{ MJ}$

Das Verhältnis von Benzin zu Wasserstoff wäre:  $44\text{MJ} / 13,4352 \text{ MJ} = 3,27 = \text{ca. } 3$

Dies würde bedeuten, dass der Toyota Corrolla von Dingel mit einem angenommenen Benzinverbrauch von 9 Liter auf 100 km nur  $9 \text{ Liter}/3 = 3 \text{ Liter}$  Benzin im gleichen Verhältnis dazu benötigen würde. Dies entspricht einem 3 Literauto.

**In dem Fernsehfilm über das Wasserauto kann man im Deckel der Motorhaube und auf der Wasserzerlegungszelle verschiedenste handgeschriebene Erklärungen lesen. Auf der Wasserzerlegungszelle kann man "High Voltage" lesen.**

Herr Mikas hat vom Design her eine gute Homepage über das Wasserauto gestaltet. Bei ihm kann ich mir noch eine Scheibe abschneiden. Eine CD mit Videofilmen übers Wasserauto und freier Energie kann man bei ihm für 10.- DM bestellen:

[www.wasserauto.de](http://www.wasserauto.de)

**In der Homepage von Stefan Hartmann kann man den Fernsehfilm über das Wasserauto und einen Teil von dem selbstgedrehten Film von Wolfgang Czapp sehen:**

Stefan Hartmann ([www.overunity.com](http://www.overunity.com)) schreibt mir:

Nachdem ich meinen neuen VideoPC aufgebaut hatte, gelang es mir die Software für einige Videomovies zu installieren. Das erste Videomovie über das Wasserauto von Daniel Dingel könnte ihr unter <http://mars.spaceports.com/~over/movies/> sehen.

Das Videomovie ist rund 4,3 MB groß und hat eine Bildschirmgröße von 320 X 240 und läuft mit 25 Bildern/Sekunde schon auf einem guten Pentium 1 mit 120 MHz in doppelter Größe 640 X480 (ALT + 3) oder in voller Bildschirmgröße (Alt + Eingabetaste).

Sie müssen den Mediaplayer 6.4 von Microsoft installieren, der unter <http://www.microsoft.com/windowsmedia> heruntergeladen werden kann. Für Benutzer eines MACs gibt es auch eine Version.

Hi All,

now after building up my new VideoPC I have finally succeeded to install all the required software to do again a few movies.

The first one is now the famous Watercar from inventor Daniel Dingel from the Philipines.

The movie is here:

<http://mars.spaceports.com/~over/movies/>

It is about 4.3 Mbytes big and has a screen size of 320x240 and runs with 25 frames/sec already very good on a Pentium1 120 Mhz machine in double size mode 640x480 (ALT + 3) or in FullScreen mode ( press: ALT + ENTER). You need to have installed the new Mediaplayer 6.4 from Microsoft, which you can get for free at:

<http://www.microsoft.com/windowsmedia>

There is also a version for MAC users there.

**Rasenmähermotor mit Wasserantrieb:** Bauanleitung unter:

<http://www.amasci.com/freenrg/magputt.txt>

# Reportage: Mein Auto fährt mit Wasser

## Mit freundlicher Genehmigung von AUTO BILD

### Ausgabe Nr. 42 vom 20. Oktober 2000

## Zukunftsmusik

Nahezu alle Hersteller setzen auf Wasserstoff als kommende Primärenergie - allen voran BMW. Mit dem 750hL haben die Münchner bereits einen Wasserstoffgetriebenen Zwölfzylinder auf die Räder gestellt. Serienstart: spätestens 2005.

Wie bei Dingels Wasserauto wird auch beim 750hL ein herkömmlicher Verbrennungsmotor angetrieben. Dafür bedarf es im Prinzip nur geringer Änderungen, z. B. zusätzlicher Einblasventile im Ansaugtrakt. Größtes Problem: die Lagerung. Gasförmig würde Wasserstoff aberwitzig viel Platz benötigen. Daher wird er in flüssiger Form, tiefgekühlt auf minus 253 Grad, in einem doppelwandigen Edeltank untergebracht. „Es wäre schon eine Sensation, wenn sich mit einer Zwölf-Volt-Batterie genügend Wasserstoff für ein ausgewachsenes Auto erzeugen ließe“, sagt Professor Hanns-Lüdecke Rodewald, Leiter des Laborkomplexes Fahrzeugtechnik an der FH Berlin.

„Als Techniker kann ich bei Dingels Art der Energieerzeugung zunächst nur eine so genannte Nullbilanz diagnostizieren: Wasser wird durch Elektrolyse aufgespalten, im Motor reagieren die Elemente dann wieder zu Wasser. Dafür soll die geringe Energie einer Autobatterie reichen? Das kann eigentlich nicht sein. Es muss also von irgendwo noch Energie dazukommen, in welcher Art auch immer. Sonst würden thermodynamische Grundgesetze verletzt. Aber wer weiß - vielleicht muss man sich diesem Phänomen wie der Homöopathie nähern. Dort sind Vorgänge der Potenzierung bekannt - nur ist dieses Verfahren beim Auto noch nicht wissenschaftlich bewiesen.\*

Ein Märchen aus Tausendundeiner Nacht? Südostasiatischer Hokusfokus? Oder vielleicht doch eine Weltsensation?

Fassungslos stehe ich in Manila vor einem älteren Herrn in T-Shirt und Jeans - und seinem Toyota Corolla mit der Aufschrift „powered by ordinary water“: angetrieben mit normalem Wasser.

Das soll er sein, der „womöglich größte Erfinder unserer Zeit“, wie es die Zeitung Manila Bulletin schreibt? Das soll es sein, das erste nur von Wasser angetriebene Auto der Welt?

Daniel Dingel (69, der Mann heißt wirklich so), ein spleeniger Kauz chinesischer Abstammung, ist Skepsis gewöhnt. Unverdrossen öffnet er die Motorhaube und sagt:  
„Schau dir mein Auto an. Es braucht pro Stunde Fahrzeit einen halben Liter Wasser.“

Ich sehe einen voll gepackten Motorraum mit Schläuchen, die da eigentlich nicht hingehören. „Sie sind da, um den Feind zu verwirren - reine Attrappen für Spione“, erklärt Dingel. Aha.

Der Mann, der als Waise im 2-Weltkrieg bei Navy-Ingenieuren der damaligen US-Besatzungsmacht aufwuchs, ist listenreich und pfiffig.

Aber ist er auch der Retter der Mobilität?

Er zeigt mir die Sachen, die er geschaffen hat, um einen ganz gewöhnlichen Verbrennungsmotor (90 PS) alternativ anzutreiben. Ohne Benzin, Methanol oder Erdgas. Ohne Brennstoffzelle und Wasserstoff-Stahltank. Nur mit Leitungswasser. H<sub>2</sub>O.

Da ist zum einen im Motorraum ein selbst gebauter „Mini-Reaktor“ - so groß wie eine

Wasserstoff und Sauerstoff getrennt. Die Trennung erfolgt durch fünf bis zehn Ampere Strom aus der ganz normalen 12-Volt-Autobatterie."

Daneben sehe ich ein von Dingel als „Erzeuger des elektromagnetischen Felds“ beschriebenes Etwas, welches das zweiatomige Wasserstoffmolekül spaltet. Dingel: „Die Wasserstoffatome leite ich in den Motor. Dort durchmischen sie sich schnell mit dem zeitlich etwas später in die Verbrennungskammer geführten Sauerstoff. Es kommt zur Explosion. Die entfaltet Energie. Und mit der treibe ich dann meinen Corolla an. So einfach ist das. Kapiert?"

Nee, nicht wirklich. Und das soll -mit Verlaub - alles sein?

„Kann man so auch nicht verstehen“, sagt Ernesto S. Luis (54) vom philippinischen Wissenschafts- und Technologieministerium in Manila. Der Chemiker begleitet seit Jahren das tolle Dingel-Ding und erklärt:

„Mit dem elektromagnetischen Feld werden das Proton und Elektron im Wasserstoff geordnet. Dingel kontrolliert damit die Menge von Wasserstoff für die Zylinder so gezielt, dass sein Auto allein durch die Kraft des Wasserstoffs läuft.“ Wie er das macht, ist sein Geheimnis (s. Randspalte S. 36).

Wir fahren zur „Asian Carmakers Corporation“, dem größten philippinischen BMW-Händler. Die Mitarbeiter stellen den Corolla auf den Prüfstand. Stunden später reiht sich Chefingenieur Enrico Aspilleda (35) in die Schar der vom Donner Gerührten ein: „Es gibt kein Benzin an Bord, auch keine andere Kraftquelle. Ich bin total perplex.“ Sein Kollege Renato Velasquez (36): „Wer über den Ingenieur lacht, ist ein Idiot, der nicht begreifen will, dass man es mit einem Genie zu tun hat.“

Der „Ingenieur“ jedoch ist gar keiner. Dingel, in schöner Offenheit: „Ich bin Autodidakt. Ich verlasse mich nur auf das hier, nicht auf Lehrbücher.“ Und tippt sich an die Stirn.

Dahinter verbergen sich viele Geheimnisse.

Drei Tage später kenne ich ein paar davon: Im dampfenden Chaos einer Hahnenkampf-Arena liegt die Inspirationsquelle des Erfinders. Dort, als „engineer dulug“ (schlafender Ingenieur) bekannt, verfällt der Kauz in eine Art Trance, aus der er mit neuen Eingebungen erwacht. Seine Freizeit verbringt er bei „Mc Donald's“. Erwartet von Straßenkindern, die er dort bewirbt.

Sechs Jahre lang soll der nach eigenen Angaben Ex-NASA-Mitarbeiter Anfang der 90er Jahre auf der Ex-Farm von John Wayne in Palmdale/Kalifornien gelebt haben. Wie aus seiner Umgebung verlautet, als Gast der Organisation Erdöl exportierender Staaten. Die OPEC hätte ihn, so heißt es, mit einem Millionendeal zum Zurückhalten seiner Erfindung verpflichtet. Dingel lächelt und schweigt.

Beredter ist er über seinen diesjährigen Besuch im Reich der Mitte: „Die chinesische Regierung ist so interessiert, dass sie mir für die Serienfertigung meiner Erfindung drei Millionen Dollar bietet. Pro Monat. Plus Haus und Frau.“ Er zeigt uns Fotos und Unterlagen, gibt sie aber nicht aus der Hand. Ein Blick muss reichen.

Ein Hochstapler? Mag sein. Aber gewisse Fakten lassen sich nicht leugnen: Wir fahren mit seinem „Wasserauto“ tagelang durch den Stop-and-go-Verkehr in Manila. Regelmäßig steige ich aus, schnuppere an den beiden Edelstahl-Auspuffrohren, die

den Motor. Er läuft hörbar. Hinten raus kommt, soweit man das ohne Messgeräte beurteilen kann. Wasserdampf.

Es wird noch obskurer: Denn Dingels größtes Geheimnis ist ein Öl, das er „electromagnetic fluid oil“ (EMF) nennt. Das braune Gebräu hat nach seinen Worten „die Funktion, die Wasserstoff-Explosion so abzufedern, dass die Metallurgie in der Verbrennungskammer nicht zerstört wird“. Es ist ein Cocktail aus den Extrakten südostasiatischer Gemüse wie Kangkong, Ampalaya und Salyot; Blumen wie Sampaquita und Santan; Samen vom Ipil-Ipil - von Asiaten gern verarbeitet zu proteinhaltigem Hühnerfutter - und „streng geheimen“ chinesischen Parfümen. Auch sein EMF gibt er nicht aus der Hand.

Wer davon etwas haben will, muss es sich von Dingel in den Motor füllen lassen. Der erfährt dann, verspricht der kleine Mann, eine enorme Leistungssteigerung. „Ich weiß, das alles ist schwer zu glauben“, sagt er. „Doch schon bald wird mich die Welt als Retter der Umwelt auf Händen tragen. Außerdem macht mich mein Wasserstoffauto zum reichsten Mann auf Erden. Aber ich werde alles mit meinen armen Landsleuten teilen.“ Wir dürfen gespannt sein, wie dieses Märchen endet.  
Jörg Wigand

Bildunterschriften: AUTO BILD-Autor Jörg Wigand am Steuer des Wasserautos. Bis es lief, sind Dutzende Motoren draufgegangen, sagt Dingel

Gebrauchsanweisung:

Auf der Innenseite der Motorhaube hat Dingel aufgemalt, wie sein Wasserauto funktioniert

## Auszug aus Autobild Nr. 50 vom 15. Dezember 2000

Extreme Reaktionen unter regenschwerem Tropenhimmel. Fassungslosigkeit und Euphorie. Unverständnis, Skepsis und der Glaube an eine automobiler Weltrevolution:

Weltrevolution:

Das Geheimnis um das Wasserauto des philippinischen Erfinders Daniel Dingel (AUTO BILD 42/00), den wir jetzt zum zweiten Mal in Manila besuchten, wird immer unergründlicher.

Das „Wunder von Manila“ - ein Toyota Corolla, der dank geheimnisvollem Mini-Reaktor mit reinem Leitungswasser fahren soll - geht in die nächste Runde.

Ist Daniel, ein begnadeter Düsentrieb im immer gleichen T-Shirt und Jeans, der Einstein der Antriebstechnik?

Oder ein gerissener Scharlatan? Treibt der inzwischen von Anwälten und weltweiten Geschäftsgruppen gehetzte und von Klauseln, Vorverträgen und

Die Frage beschäftigt nicht nur uns: Hunderte von Leserbriefen haben die Redaktion erreicht. das Telefon stand nicht mehr still. Ingenieurbüros, Wissenschaftler. Tüftler - alle wollten wissen: Kann das wirklich sein?

Mit uns in Manila: zwei Männer. die sich mit ungewöhnlichen Phänomenen auskennen. Günther E. Brand (59), Erfinderrörderer und Risikokapitalvermittler aus dem Rheinland, und sein technischer Berater. Kfz-Ingenieur Dieter Klauke (60).

Nach dem Treffen mit Dingel waren sie ebenso ratlos wie gespalten. So hin- und hergerissen im Für und Wider, dass sie sich nur mit einer Wette zu helfen wussten. Brand: „Ich wette 10 000 Mark. dass Daniel Dingel den Stein der Weisen gefunden hat. Ich bin den Wagen gefahren. habe keinerlei Hinweise auf herkömmliche Kraftstoffe wie Benzin, Diesel oder Gas feststellen können.“

„Ich wette dagegen“, so Fahrzeugbauer Klauke. „Niemand kann den ersten Hauptsatz der Thermodynamik außer Kraft setzen. Er besagt, dass man maximal so viel Energie erzeugen kann, wie man reinsteckt. Dingels Ding kann nach der reinen Lehre der Wissenschaft nicht funktionieren. Eigentlich nicht.“

Klauke, Geschäftsführer von zwei Smart-Centern in Köln und Aachen, erbittet Bedenkzeit, schläft noch eine Nacht darüber und lässt sich am nächsten Morgen überraschend doch ein Hintertürchen offen.

„Rein äußerlich und bis auf den Motorraum ist Dingels Auto ein ganz normaler Viertakt-Vierzylinder.“

Er wird wie jeder andere gestartet, zeigt das gleiche Fahrverhalten. hört sich wie ein handelsüblicher Corolla an und bietet auf den ersten Blick keinerlei Norm-Abweichungen.

Kein mysteriöses Gefummel, keine Zusatzschalter, außer ein paar für einen Prototyp üblichen Messschaltern.

Mit Sicherheit hat er auch keine verborgene Brennstoffzelle an Bord. Das Ding ist total normal.“

Auf den ersten Blick. Der zweite verwirrt den deutschen Ingenieur gründlich. Klauke: „Es gibt keine erkennbaren Zeichen von Verbrennung fossiler Kraftstoffe an Bord. Womöglich ist Dingel in einen Grenzbereich jenseits der Normalität vorgestoßen. Wenn er das geschafft hätte, wäre er ein neuer Einstein.“

Dingel lacht. Verspottet uns, als wir sein Auto wiegen wollen - und verbietet es. Ist beleidigt. als Klauke mit einem Abgas-Tester kommt - und verbietet es. „Was wollt ihr? Mir mit solch simplen Tests die Zeit stehlen?“

Beleidigt mich nicht. Ich bin nicht Einstein, es gibt auch keine Wunder. Es gibt nur den radikalen Bruch mit überliefertem Wissen. Und neues Denken.“

Dann endlich nimmt er sich die Zeit, zu erklären, was er damit meint Es sei nicht - wie bisher vermutet - Wasserstoff, der sein Auto antreibt. „Den erzeuge ich zwar onboard, aber das allein reicht nicht“, so Dingel. „Durch ein elektromagnetisches Feld wandle ich ihn in eine neue Form von Energie um.“

Eine Substanz, die, bis das Patent erteilt ist, mein Geheimnis bleibt. Sie ist es, die den Wagen antreibt. Sie ist es, die die Regel ‚input gleich output außer Kraft setzt.“



Erlangung der Weltpatente helfen möchte, will alles wissen. Doch Dingel schweigt. „Weil das Ganze so einfach ist“, sagt er. „Wenn nach der Patentierung meine Erfindung bekannt wird, werden alle lachen. So einfach ist die Lösung.“

Bis dahin nur so viel: Die neue Energieform bildet sich in einem so genannten Konverter. Und an den lässt Dingel natürlich niemanden heran.

Der Erfinder bleibt dabei: Aus dem Wasserstoff entstünde etwas ganz Neues, energiereicher als herkömmlicher Kraftstoff. Sein alter Corolla brauchte deshalb als zusätzliches Schmiermittel Dingels spezielles EMF-01, einen Mix aus tropischen Pflanzenextrakten und chinesischen Aromaten - „sonst würden sich die Kolben festsetzen“.

Wenn das alles stimmt, wäre einiges zerstört: die Wasserstoffmodelle der Giganten Mercedes, Ford und BMW mit ihren Brennstoffzellen. Wasserstoff- und Methanol-Motoren. Denn das System Dingel, laut Brand nachgerüstet für unter 5000 Mark zu haben, kann man für jedes bereits existierende Auto der Welt passend machen. Zerstört, wenn es denn so wäre, würde auch die Abhängigkeit der Welt vom Öl. Nicht weiter zerstört dagegen würden die Ozonschicht und unser Klima. Denn Dingels Wasserauto braucht nichts, will nichts. Nur einen Liter H<sub>2</sub>O pro 100 Kilometer Fahrt. Es hinterlässt auch nichts - außer Wasserdampf.

Merkwürdig nur: Der Lappen, den Brand an den Auspuff hielt, roch zunächst im nassen Zustand nicht, aber am nächsten Morgen, inzwischen getrocknet, doch leicht nach aromatisierten Kohlenwasserstoffen. „Rein theoretisch kann das vom Motoröl sein“, vermutet Brand. Oder vielleicht doch Benzinrückstände?

„Wir müssen jetzt volle Fahrt aufnehmen, um Dingels Erfindung auf den Weg zu bringen“, wirft Investor Brand ein, der mit seiner Firma „Brabon“ weltweit schon über 50 Erfindern zu Patenten verholten hat. Er plant, Dingel samt Auto nach Europa zu holen und allen Interessierten vorzustellen.

„Die Automobilvorstände sollten Daniel Dingels Erfindung ernst nehmen. Nach dem, was ich hier erlebt habe, könnte es sich um eine echte Revolution handeln. Dieser Mann scheint ein Genie zu sein.“

Und das gleicht manchmal eher einem Phantom. Eben noch da, ist er schon wieder weg. Diesmal auf dem Weg nach Taipeh, wo einer der reichsten Unternehmer des Landes, Kunststoffmagnat Wang, Dingels Erfindung in eine neue Generation von Hybrid-Autos „made in Taiwan“ einbauen will.

Gleichzeitig verhandelt eine Schweizer Gruppe, die in Verbindung zu Citroen stehen soll, ernsthaft mit dem kauzigen Erfinder. Investor Brand: „Wir müssen uns spüten, sonst verpassen wir Deutschen eine Jahrhundertchance.“ Möglicherweise. Jörg Wigand

Bildunterschriften:

Grundlagenforschung: Mit seinen selbst gebastelten Apparaten will Daniel Dingel später einmal ganze Stadtviertel mit Energie versorgen. Zurzeit muss noch der Hausflur als Labor erhalten.

Chemie-Stunde: Im Mini-Reaktor (Pfeil) wird das eingefüllte Wasser in seine Bestandteile zerlegt.

In der Autobild Nr. 13 vom 30. März 2001 wird beschrieben,  
dass Jörg Petrich das Geheimnis um Daniel Dingels Wasserauto gelüftet haben  
will.

Da die Vorstellung von Jörg Petrich letztendlich auch für Autobild nicht überzeugend  
war,  
erspare ich mir den ganzen Text hier abzdrukken und bringe nur das Ende des  
Artikels:

Zitat aus Autobild Nr. 13 vom 30 März 2001

Die nüchterne Konsequenz:

Überführung unmöglich. Schade. Immerhin: Knapp 100 mehr oder minder holprige Kilometer weit konnten wir Eindrücke sammeln. Füllten Unmengen von Wasser und Spiritus nach, denn der Verbrauch ist immens: rund 25 Liter. Dunkel ist überzeugt, dass außer den erwähnten Umbauten an Petrichs Honda alles original ist.

Und Petrich - wohlgermerkt kein Ingenieur, sondern „nur“ ein solider Handwerker mit Witz und Logik - hat gezeigt, dass ein Auto zumindest mit großem Wasseranteil laufen kann.

Ist Dingel, der angebliche Hexer, damit enttarnt? Kurze Zeit dachten wir das. Aber dann die Nachricht: Dieter Klauke, der Ingenieur, der uns im Dezember 2000 nach Manila begleitete, hat den Lappen aus dem Dingel-Auspuff analysieren lassen.

**Resultat: nichts als Wasser.**

**Das Rätselraten geht also in die nächste Runde. AUTO BILD bleibt dran.**

**Im Anhang an den Artikel steht in Autobild Nr. 13 vom 30.März 2001**

Dingel fährt vor. Mit seinem ebenso legendären wie mysteriösen Wasserstoff-Motor an Bord eines Corolla (AUTO BILD 42 u. 50/ 2000). Wir fahren durch Manila. Völlig schadstofffrei. Angeblich.

Dingel testet mich, seinen Besucher.

In einem Restaurant legt er ein dickes, in Zeitungspapier eingewickeltes Päckchen auf den Tisch.

„Ziemlich viel Geld“, sagt er, verschwindet für eine halbe Stunde und lässt mich allein. Als er zurückkommt, öffnet er das Papierbündel und lächelt. Es sind, säuberlich in Hunderter-Noten aufgeschichtet, 500000 Pesos, umgerechnet gut 25 000 Mark. Prüfung bestanden.

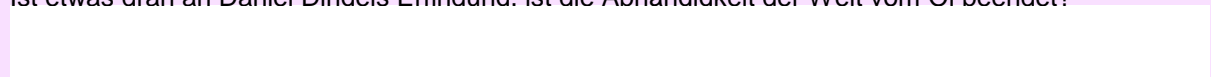
In Manila ist schon für sehr viel weniger Geld viel Blut geflossen. Dingel bestellt Glasnudeln, zwei Portionen.

Und Wasser. Alkohol verabscheut er.

Dingel erklärt sich. Begründet sein Misstrauen, seine abgrundtiefe Abneigung gegenüber Trittbrettfahrern. „Kürzlich war eine vielköpfige japanische Delegation zu Besuch, um mir meine Erfindung abzukaufen. Während wir verhandeln, schleichen sich zwei Japaner in die Garage, öffnen die Haube meines Toyota, fotografieren und filmen.

Ich habe die ganze Gruppe sofort rausgeschmissen. Seit Jahren versucht man mit allen Tricks, mich um meine Erfindung zu bringen.“ Jetzt hat er die Faxen dicke. „Wenn sich jemand unbefugt an meinem Auto zu schaffen macht, wird eine Wasserstoff-Explosion ausgelöst. Das ist das Ende für den Dieb“, sagt er. Ohne zu lächeln.

Dingel verhandelt. Die halbe Welt sei hinter seiner Erfindung her, die sich in Form eines „Reaktors“ im Motorraum befindet. Damit (und anderen streng gehüteten Geheimnissen) erzeuge er aus Leitungswasser Wasserstoff und damit jene Energie, die ein Fahrzeug zum Betrieb braucht. Ist etwas dran an Daniel Dingels Erfindung. ist die Abhängigkeit der Welt vom Öl beendet?



einem Kunststoff-Konzern mit zwölf Milliarden Dollar Jahresumsatz." Wang baut ein taiwanesisches Auto mit Hybridantrieb.

Die Idee: Wasserstoff als zuschaltbare Energie.

Aber: „Mr. Wang bot mir für drei Jahre 50 000 Mark monatlich als Beraterhonorar. Zu wenig. Schließlich habe ich 30 Jahre Arbeit in meine Erfindung gesteckt.“

Was will Dingel? Er kramt in seiner Mappe und zeigt Briefe, Faxe, Vertragsentwürfe. Eine australische Gruppe versucht, ihn mit fünf Millionen Dollar cash auf den Tisch zu ködern. Der philippinische Super-Magnat Lucio Tan (u. a. Asia Breweries, Philippine Airlines) packt ihn als Patriot an der Ehre.

Die chinesische Regierung steht mit verlockenden finanziellen Angeboten Gewehr bei Fuß. Eine deutsche Gruppe will mit Geld und guten Worten bei der Patentierung helfen. Schweizer haben Flugtickets gekauft, Visa für Dingel und drei Mann Begleitung besorgt, viel Geld in Aussicht gestellt. Warum entscheidet er sich eigentlich nicht, endlich loszulegen?

Dingel löffelt Glasnudeln, sagt:

„Eben rief jemand von Mitsubishi an. Aber vor Japanern habe ich Angst. Die wollen mich nur bestehlen. Genau wie die anderen.“ Dingel bezahlt das Essen, knapp 15 Mark, und schnappt sich sein papierumwickeltes Bündel Geld.

„Wissen Sie“, sagt der 69-Jährige, „wenn ich nicht hundertprozentig von der Ehrlichkeit meiner Partner überzeugt werden kann, nehme ich das Geheimnis um meinen Wassermotor eines Tages mit ins Grab.“

Bevor er geht, hinterlässt er Trinkgeld. Einen Peso.

Zitat Ende