

Wenn Hoffmanns Erzählungen zur Eifel-Geschichte werden

99-03-31/04. Nürburg, 1. April 1999 - Eigentlich hat es zu dieser Jahreszeit am Nürburgring schon schlechteres Wetter gegeben. Aber es ist kalt und ein grauer Tag. Umso deutlicher weiß ist jenes Automobil, das nun der Boxenausfahrt des Grand-Prix-Kurses zustrebt. Ein kleine Gruppe warm gekleideter Leute blickt dem Fahrzeug aufmerksam nach, das nun mit hellem Singen beschleunigt. Aus dem Auspuff kommt eine weiße Rauchwolke, eine von hoher Dichte, die sich nicht durchschauen läßt.

Der Mann, der bisher ziemlich unbewegt dem Fahrzeug hinterherblickte, wirkt plötzlich erregt, als er sich mit der einen Hand zunächst den Kakaoschaum aus seinem Oberlippenbart wischt, um dann erst den Schreiber dieser Zeilen an die Schulter zu packen, und dann dem Fahrzeug hinterherzeigend zu rufen: "Sehen Sie? - Sehen Sie? - Darauf kommt es an." - Und er meint jene Windleitfläche, die auf dem Fahrzeug wie ein Spoiler wirkt.



Werkfoto: Hoffmann Inc.

Tatsächlich handelt es sich nicht um einen Spoiler, sondern um ein Rauchleitwerk, daß nun den aufsteigenden Auspuffrauch daran hindert, dem Fahrer die Sicht nach hinten zu nehmen. "Wunderbar!", ruft der Mann. "Das ist klar wie Klärchen!" - Sein um einen Kopf kleinerer Nebenmann wirkt ebenfalls sehr zufrieden: "Toll, das wird es uns leichter machen, dem Fahrzeug die allgemeine Menthol-Erlaubnis zu erteilen." - Der das sagt, ist Heinz -Tom Galla von der Deutschen Ventolato AG, die in Abstimmung mit dem deutschen Bundestag für Sichtbehinderte ein Gutachten zu erstellen hat, das die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wie nun eins um die Rennstrecke kreist, auch für den normalen Straßenverkehr sicherstellen soll.

"Was wär`ich ohne Straßenverkehr", sagt der Große, der eben noch den Kakoschaum im Bart hatte. Das ist der Erfinder jener komplizierten Anordnung von Windleitflächen, die nun die Sicht des Fahrers nach hinten sicherstellen. Sein Name: Hans-Peter Hoffmann. Seine Erfindung, die nun in Zukunft allen Fahrzeugen mit "kalter Verbrennung" den Blick zurück im Straßenverkehr sicherstellen soll, läßt nun auch hier am Nürburgring - im nahegelegenen Gewerbegebiet - einen neuen Betrieb erstehen, der 230 Arbeitsplätze schaffen soll.



Werkfoto: Hoffmann Inc.

Wie geht das nun mit der kalten Verbrennung? - Hans-Peter Hoffmann erklärt das so: "Um eine Fuel Cell - Sie verstehen? - Brennstoffzelle - betreiben zu können, bedarf es einer elektrochemischen Energiewandlung. Man läßt Sauer- und Wasserstoff zu einer kontrollierten Reaktion kommen, die man zwar als "kalte Verbrennung" bezeichnet, aber eigentlich ein heißes Ding ist. Denn es fällt nicht nur Wasser, sondern auch Dampf an - und Strom natürlich, der schließlich den Elektroantriebsmotor in Betrieb hält."

Hoffmann erklärt weiter, daß nun - wenn viele solcher Fahrzeuge unterwegs sind - es zu einer Hochnebelbildung kommt, die z.B. innerstädtisch den gesamten Verkehr zum Erliegen kommen lassen kann, wenn - und er hebt bedeutungsvoll seinen kräftigen Zeigefinger - dieser Ansatz durch seine Windleitblechkonstruktion nicht in sogenannten Bodennebel umgesetzt werden könnte.

Hoffmann hat viele Jahre an seiner Konstruktion gearbeitet. Die größte Schwierigkeit bestand für ihn darin, daß es auf der Welt kaum Unterwasser-Windkanäle gibt, wie sie für seine wissenschaftlichen Untersuchungen erforderlich sind. "Die Latte hängt hier sehr hoch", erklärt er. Seine Frau Uschi scheint hier etwas falsch verstanden zu haben, weil sie nur still den Kopf schüttelt. Aber sie nickt zustimmend als Hans-Peter von seinem neuen Betrieb erzählt, dessen Hauptteil nun zu einem der wenigen Unterwasser-Windkanäle dieser Welt ausgebaut werden soll.

Hoffmann erklärt, daß Wasserdampf immer eine Anhäufung von Wassertröpfchen ist, die man aber niemals statisch, sondern immer nur dynamisch untersuchen kann. Denn komprimiert man Wasserdampf, erhält man wieder Wasser. Seiner Idealvorstellung käme es nahe, wenn seine Versuche ermöglichen, daß seine Erfindung schlußendlich ganze Wasserwerke ersetzen kann. Natürlich eine entsprechende Anzahl von Fahrzeugen mit Fuel Cell vorausgesetzt.

"Bei meinen Versuchen im Unterwasser-Windkanal gehe ich nun den umgekehrten Weg", erklärt er. "Hier verdichte ich nicht Dampf, sondern löse Wasser durch Wind in Tropfen auf, deren Form ich dynamisch so beeinflusse, bis daß ich den Kanal voll habe." - Seine Frau Uschi nickt begeistert und bittet uns, sie doch einmal zum neuen Grundstück im Gewerbegebiet zu begleiten, wo der Bau des Unterwasser-Windkanals unter Aufsicht der Firma Chaos-Weber (Teil der Unternehmensgruppe Helten, Müllenbach) bereits begonnen hat.

Hier riecht es auffallend nach Menthol. Hans-Peter Hoffmann erklärt, daß für seine bisherigen Versuche dieser Stoff ausreicht, während dann später - in der Serie - Methanol zur Anwendung

kommt. Die Frau des Heinz-Tom Galla - "Nennen Sie mich Mona!" - meint, daß die großen Benzin- und Chemiefirmen dieser Welt angespannt darauf warten, daß sich diese Fuel Cell-Kraftwagen in der Serie durchsetzen. "Was sollen die auch sonst mit dem Gift machen?", fragt sie mit vielsagendem Augenaufschlag und erklärt, daß ohne kräftige Zuschüsse der Mineralöl- und Chemischen-Industrie die Entwicklung der Fuel Cell-Fahrzeuge gar nicht möglich gewesen wäre.

Wie Motor-KRITIK-Recherchen ergaben, ist Methanol wirklich so giftig, daß sich die Hersteller der Fuel Cell-Fahrzeuge gegenüber der Bundesregierung verpflichten mußten, zusammen mit der Mineralölindustrie dafür zu garantieren, daß auf allen Fahrzeugen mit Methanoltank (und das sind die meisten) am Tankeinfallstutzen ein Hinweis angebracht wird: "Methanol tanken gefährdet die Gesundheit". "Aber", sagt beschwichtigend H.P. Hoffmann, "dafür ist das was aus dem Auspuff kommt so gesund, daß es komprimiert, in Herz-Lungen-Maschinen zum Einsatz kommen kann.

Man kann also mit dem was aus dem Auspuff kommt jene Leute retten, die sich beim Methanoltanken vergiftet haben. Hoffmanns Erzählungen von den Auswirkungen seiner Erfindungen scheinen nun etwas wirr zu werden, aber es wird nur jene Begeisterung deutlich, die seine Erfindung schließlich in die Nähe der Serienproduktion getrieben haben.

Wie wir tatsächlich beim Nachschlagen im Lexikon feststellen konnten: H.-P. Hoffmann hat recht. Methanol wird dort als "farblose, brennend schmeckende, giftige, unbegrenzt mit Wasser und vielen organ. Lösungsmitteln mischbare Flüssigkeit" bezeichnet.

Und unter dem Stichwort "Methanolvergiftung" ist zu lesen: "Erkrankung nach Aufnahme von schon geringen Mengen Methanol; mit Übelkeit, Schwindel, Herz- und Kreislaufversagen, Sehstörungen; unter Umständen Erblindung."

Wir haben daraufhin noch einmal mit Herrn Hoffmann telefoniert. Er bestätigte unsere Recherchen und erzählte uns dann, daß er gerade noch die Firma DC davon abhalten konnte, den neuen, in Washington D.C. vorgestellten Fuel Cell-Prototyp (Brennstoffzellen-Prototyp) nur deshalb als "Nectar 4" zu bezeichnen, weil hier nicht Methanol, sondern reiner Wasserstoff (tiefgekühlt) verwendet wird. So kommt es, daß dessen Bezeichnung nun "necar 4" lautete, als es in der Atrium Hall des Ronald-Reagan-Buildings in Washington vorgestellt wurde. - Hoffmann: "Natürlich waren meine Frau und meine Wenigkeit persönlich zugegen."

"Wir", sagt Hans-Peter Hoffmann dann nicht ohne Stolz, "DC und ich, wir schaffen die saubere Zukunftsluft. Und viele Arbeitsplätze. Nicht nur hier in der Eifel, sondern auch bei der deutschen Ärzteschaft. Alles ist eben wie bei einem katalytischen Reformingprozess; alles ist im Wandel." - Und er ergänzt: "Und nichts ist ohne Risiko. - Um mir immer dessen bewußt zu sein, fahre ich einen Opel Sintra. - Denn sterben müssen wir alle einmal."

In diesem Falle können wir Hoffmanns Erzählungen Glauben schenken. Und eigentlich ist es doch egal, ob wir dank Sintra oder dank Methanol... - Und blind ist die Öffentlichkeit auch schon bisher - ohne das Methanol für Brennstoffzellen-Automobile.

MK/Wilhelm Hahne