

Docland - Magazin

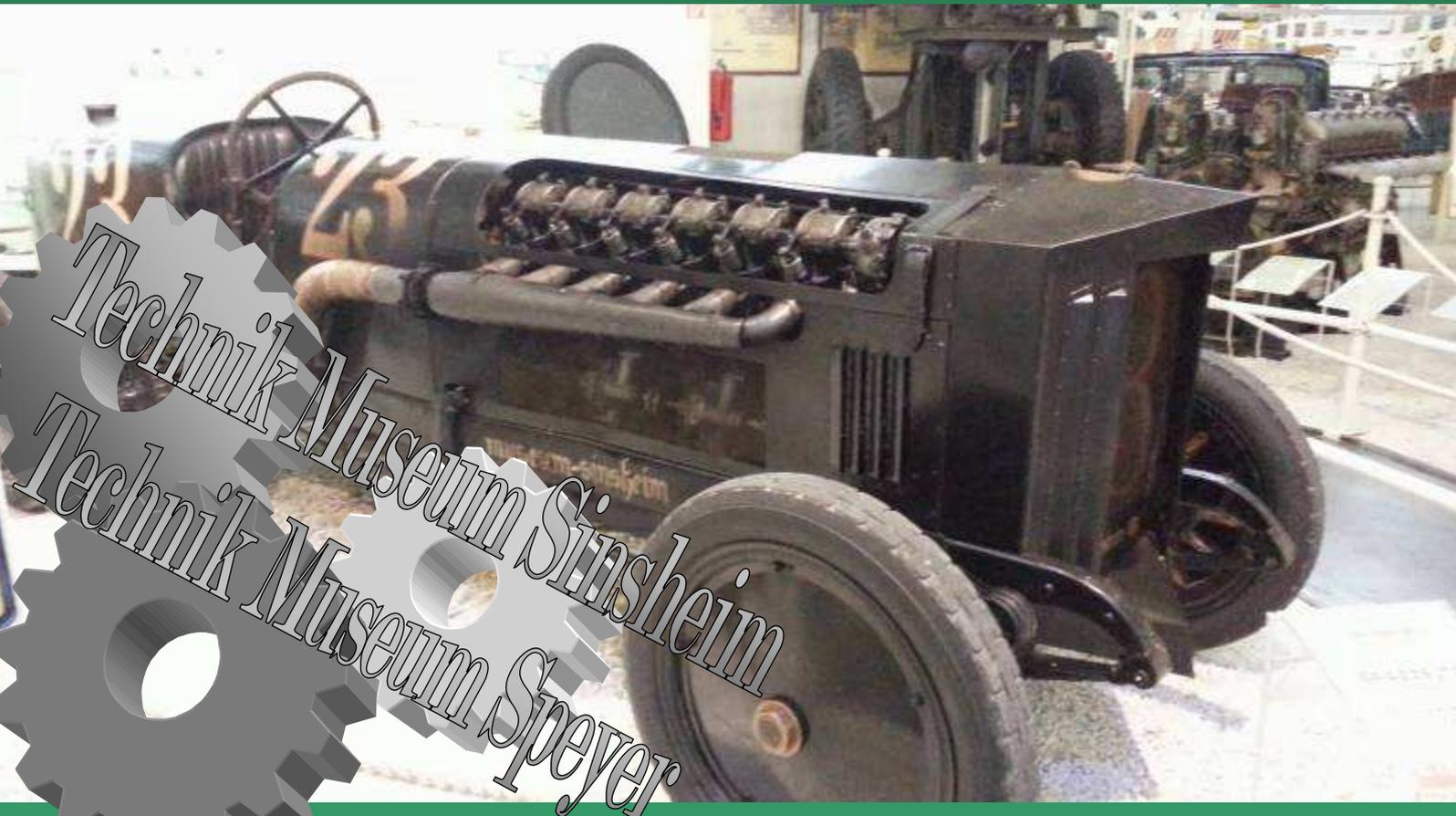


hoch hinaus
beim
Bergrennen

50 Jahre Bergrennen in Mickhausen



zu besuch
auf der
Nordschleife



Technik Museum Sinsheim
Technik Museum Speyer



Grußwort vom Autor

Die erste und nun die zweite Ausgabe vom **Docland Magazin** haben mich die letzten Monate begleitet und mir Möglichkeiten eröffnet die sich so noch nicht hatte. Da ich mir die Freiheit der Themenwahl, vollkommen unabhängig jedes Leitfades, selbst suchen konnten, war es aber manchmal nicht ganz einfach das „richtige“ Thema zu finden. Aber mein Terminkalender konnte mir auch hier wieder helfen.

Dieses Mal geht es um eine Automobiler Gretchen Frage: „Lancer vs. Impreza“; die Motorsportart Bergrennen; Das Technikmuseum Sinsheim und Speyer und die Nürburgring Nordschleife.

Gerade die Nordschleife hatte es mir angetan. Schon etliche Runden bin ich in der digitalen Wirklichkeit der Videospieldwelt hier unterwegs gewesen, mal mehr, mal weniger Erfolgreich – aber immer mit großer Freude und Genugtuung. Leider blieb mir dieses Erlebnis in der realen Welt noch verwehrt.

Dies wird nun die vorerst letzte Ausgabe und das vorläufige Ende des Projektes „Docland-Magazin“ sein. Es liegen zwar schon wieder neue Themen in der Schublade, aber andere Pläne werfen jetzt schon ihre Schatten voraus.

In diesem Sinne danke ich allen Lesern und wünsche viel Freude beim lesen der Ausgabe 02.14

Der Autor

Doc² aus dem FiestaForum.de

Lancer vs. Impreza

Schon seit Jahren beschäftigt mich eine Frage: „Welcher ist „besser“: Mitsubishi Lancer oder Subaru Impreza?“ Natürlich nicht irgendein Lancer oder Impreza. Die Topmodelle dieser viertürigen Limousinen, der Lancer Evolution und der Impreza WRX STI.

Erstmal ein Blink in Historie der Modelle. Alles begann in den frühen 90ern? Nein, nicht wirklich. Mitsubishis sowie Subarus waren schon immer im Motorsport beliebt und viele ihrer Modelle wurden zum Teil im Werkseinsatz, zum Teil von Privatteam, schon seit langem bei Rennen eingesetzt.

Und so sind sich schon immer verschiedene Subarus und Mitsubishis auf den verschiedensten Pisten der Welt begegnet. Die fünfte Lancer Generation, welche ab 1991 in den Autohäusern stand, wurde ab Oktober '92 in einer sportlichen Allradvariante Angeboten die sich erstmals Evolution nannte. Damals mit Rund 250PS und 300Nm.

Beim Impreza war es ähnlich. Er wurde ganz neu Anfang '93 eingeführt und ab Januar '94 wurde der die scharfe Version, der WRX STI, mit ebenfalls 250PS und 300Nm auf dem Markt geworfen.

Die Nachfrage war bei beiden konstant und so wurden sie munter produziert.

Beide konnten mit Allradantrieb, vier Türen, einem praktischen Kofferraum und den in den frühen 90ern üblichen Komfortausstattung bei ihren Kunden punkten.

Beide Hersteller führten verschiedene Weiterentwicklungen in den Folgejahren bei ihren sportlichen Modellen ein.

So stiegen die Leistungen von anfänglichen 250PS auf 260, 270 auf fast 280PS. 1996 sind beide Hersteller an die in Japan übliche selbst Reglementierung, namens Gentlemens Agreement, gestoßen. Bis in die 2000er hielten sich alle japanischen Fahrzeughersteller daran die Fahrzeugleistung auf unter 280PS zu begrenzen. Bei der nunmehr vierten Version ('97-'98) vom Impreza, welche bis heute einmalig, auch als zweitüriges Coupe erhältlich war, wurde entsprechend nur noch der Drehmomentverlauf und die Fahreigenschaften verbessert.

Aber 2000 waren die Grenzen der Leistungsfähigkeit der seit '93 verwendeten Karosserie erreicht. Über 8 Jahre verfolgte Subaru die Strategie die Grundplattform Schritt für Schritt zu verbessern.



Lancer und Impreza der 1. Generation



Ihr Bemühen gipfelte in 3 Rallye-Weltmeisterschaftssiegen '95, '96 und '97. Auf ihren Subaru wurden Colin McRae, Richard Burns und Peter Solberg Rallye-Weltmeister. Aber der harte Kampf auf Schotter und Asphalt war für Mitsubishi nicht weniger erfolgreich. Ihre Evo Modelle waren in den späten 90er schärfer den je zu vor. Noch heute müssen sich sportliche Fahrzeuge an ihnen messen. Die '96 eingeführte aktive Differenziale, von Mitsubishi „Active Yaw Control“ genannt, waren in der Lage über selektives antreiben der Räder das Fahrzeug quasi so „anzuschieben“ das es in eine Kurve aktiv hinein fuhr und wieder raus. Dieses intelligente Fahrverhalten verlangte vom Fahrer ein wenig Vertrauen und belohnte ihn mit um so schnelleren Kurvengeschwindigkeiten. Mit diesem System erfuhr sich Tommi Mäkinen viermal in Folge von '96 bis '99 seine Weltmeistertitel und '98 den Rallye Markenweltmeistertitel für Mitsubishi. Der Allradantrieb von Mitsubishi war im Vergleich zu Subaru „symmetrical all wheel drive“ in der Technologie überlegen, aber nicht unbedingt besser. Subaru setzte auf eine konventionelle Anordnung der Komponenten und starren Durchtrieb. So wird die Motorkraft in das, in Fahrtrichtung dahinter liegende, Getriebe geschickt wo nicht nur die Übersetzung sondern auch die Aufteilung der Kraft auf die Achsen bewerkstelligt wird. Das vordere Differential ist dabei, genauso wie das Mittendifferential in das Getriebe integriert.

Das Ergebnis dieses Systems ist ein Allradantrieb dem es scheinbar egal ist wie und auf was das Fahrzeug bewegt wird. Während Mitsubishi bei ihrer Kraftverteilung auf Haftung setzt und die Kraft versucht bestmöglich einzusetzen geht es bei Subaru auch quer im Drift über Schotter immer vorwärts.

Auch die im Jahr 2000 neu eingeführte 2. Modelgeneration vom Impreza hatte dieses Allradsystem. Trotzdem war er nicht mit der Modelgeneration bis 2000 vergleichbar. Spürbar in alle Richtungen gewachsen, folgte er dem internationalen Automobiltrend und wurde zu einem der größeren Kompakten. Genauso wie der Lancer.

Mit dem einführen einer neuen Bodengruppe wurde der Lancer Evo VII mit seinem neuen Design spürbar moderner und war gerüstet für die 2000er. Bis 2007 wurde der Lancer noch zweimal überarbeitet und mit jedem schritt etwas schwerfälliger.

Fans der agilen Evo V, VI und VI,5 wurden mit jeder neuen Generation weniger befriedigt. Die neue Ausrichtung des Modells zu mehr Fahrkomfort, Sicherheit und breiteren Käuferschichten gingen auf Kosten der sportlichen Nutzbarkeit und Agilität. So stieg mit der Leistung welche die 300PS Schallmauer erreichte und dabei über 400Nm zur Verfügung stellte auch das Gewicht und je nach Ausstattung wog der Lancer bis 1,5t.



Auch beim Impreza war es Ähnlich. Hier wollte man mit den neuen nun runden Scheinwerfern ein Design einführen was sich von der Konkurrenz unterschied und Subaru eigenständig erscheinen lassen sollte. Aber bereits 2002 wurde nach gemischten Reaktionen der Käufer zurück gerudert und nach Beratungen mit Prodrive eine neue Front entwickelte, die nun auf Antrieb gefiel. Trotz der 200kg die auch der Impreza gegenüber seiner vor 2000er Version zugelegt hatte wurde er gerne im Rallyesport eingesetzt. Prodrive stellte dabei eine so wichtige Rolle dar, das sogar Prodrive Sondermodelle auf dem Markt gebracht wurden.

Trotzdem zieht sich Subaru 2008 aus der Rallyeweltmeisterschaft zurück.

Keine andere Automarke war mit der Rallyesport so stark in Verbindung gebracht worden wie Subaru, und nun zum entsetzen aller Fans beendet Subaru ihr komplettes Engagement. Schon ende 2005 gab Mitsubishi bekannt dass sie aus der Rallyeweltmeisterschaft austreten, aber nach der wenig erfolgreichen Saison war das abzusehen.

Da beide Modelle nun nicht mehr an die Rennaktivitäten der Hersteller gebunden waren ergaben sich neue Möglichkeiten.

Mitsubishi machte es bereits 2005 vor als sie ihr neues Concept X in Tokyo vorstellten.

2007 folgte dann eine deutlich gewachsene Version einer sportlichen viertürigen Limousine welche ganz neue Käuferschichten anvisierte. 2007 führte auch Subaru ihr neues Model ein – eine Fliesheck Limousine.

Die Fans waren wieder schockiert. Trotzdem setzte sich der neue durch. Jetzt ganz deutlich im Golf-Segment angekommen wollte Subaru mit dem neuem Model weltweit die Verkaufszahlen anheben. In den USA, in Europa und auch in Japan konnte auf diese weise Käuferschichten neu erschlossen werden, welche bisher unerreicht blieben. Aber auch bei Privatrallyeteams konnte der Fließheck WRX STI überzeugen. Durch die kompakte Bauform war das Fahrzeug auch weiterhin konkurrenzfähig geblieben und sogar besser geworden. Als 2010 dann doch noch eine Stufenheckvariante eingeführt wurde zeigte diese ihr Potential auf dem Nürburgring. Von Tommi Mäkinen pilotiert gelang es eine 7:55 auf den Asphalt zu brennen.

Überhaupt schien der Nürburgring Subaru als neuen Spielplatz zu gefallen. In ihrer Klasse (SP3T) gelang es nun Subaru 2014 einen Sieg einzufahren, beim 24h Rennen von Nürburgring. Nachdem 2012 schon einmal der Klassensieg errungen wurde fuhr man 2013 nur um Sekunden dem Gewinner, einem Audi TT, hinterher. Aber bereits ab 2008 wurde der Nürburgring Jahr für Jahr erfolgreich umrundet. Und jedes Jahr hat man sich gesteigert.

Während dessen ist der aktuelle Lancer zwar zugelassen als Rallyewagen, wird aber nur noch von Privatteams eingesetzt. Damit ist die Rallyegeschichte von beiden zu Ende.

Was bleibt ist die Frage:

Lancer oder Impreza?



24h Nürburgring Impreza (2013)

Die Tradition von Motorsport wird in vielen Bereichen hochgehalten – so auch beim Bergrennen.

Zu Besuch beim :

34. Bergrennen in Mickhausen

Tradition seit 50 Jahren

Bergrennen? Was ist das? Und Wie viel Sinn macht es einen Berg hinauf zu rasen? Bergrennen stellen eine Besondere Herausforderung für Material und Technik dar. Als vor knapp 100 Jahren die Motorisierung der Bevölkerung noch in den Kinderschuhen steckte gab es auch nur wenige Rundstrecken, es gab aber bereits berühmte Rallyes und diese wurden begeistert gefeiert. Spezielle einige schwierige und anspruchsvolle Etappen. Da lag es nahe diese Etappen auch außerhalb einer Rallye unter die Räder zu nehmen. Und so wurden anspruchsvolle Pässe, aber auch Hügelstrecken in Mittelgebirgen, für regelmäßige Bergrennveranstaltungen um und ausgebaut und zum Teil mehrfach im Jahr befahren.

So auch in Mickhausen. Seit 1964 wird hier den Berg hinauf gedonnert und so auch wieder 2014 – mit mir als Zuschauer. Berg nun ja, zwar liegt Mickhausen, bei Augsburg, schon recht südlich in unserer Republik, aber die richtigen Berge sind noch ein Stück entfernt. Trotzdem hat die Bergrennstrecke auf ihren 2,2km einen Höhenunterschied von knapp 76m. Über 15.000 Zuschauer standen Mitte Oktober an der Strecke und verfolgen von Freitag bis zum Finaltag am Sonntag den gebotenen Motorsport. Auf den drei großen Zuschauer Plätzen, zum Teil mit Tribünen, konnte man sich ohne anderen auf den Füße zu treten entspannt umsehen und auf den Leinwänden verfolgen was die Fahrer in ihren Kisten außerhalb vom Sichtbereich auf der Strecke trieben.



Bergrennen erfreuen sich aber auch weltweit großer Begeisterung. Das wohl berühmteste ist das Pikes Peak International Hill Climb, in den Rocky Mountains, USA. Selbst im fernen Deutschland faszinierte diese Veranstaltung dank Audi und Walter Röhrl.

1981 wurden bei diesem Bergrennen auch Rallyewagen aus der Rallyeweltmeisterschaft zugelassen. Hier konnten die Audis mit Ihrem Allradantrieb auf der Schotterpiste all ihre Vorteile ausspielen. 1983 versuchten Michèle Mouton und Martin Schanche, in einem Zakspeed / Xtrac Escort (Mk3), um den Sieg mit zufahren, aber erst 1984 klappte es für Michèle und sie fuhr allen anderen davon. 1985 sorgte Michèle in ihrem Audi auch für einen neuen Streckenrekord und 1986 Bobby Unser. 1987 kam Walter Röhrl in seinem Audi nach Amerika. Auch Peugeot war dieses Jahr vor Ort mit Andrea Zanussi, Shekhar Mehta und Ari Vatanen. Alle vier kannten sich aus dem Rallyeweltmeisterschaft und Konkurrierten mit Lancia um den Titel. Aber auf dem Pikes Peak wurden die Karten neu gemischt. In einem packenden Wettkampf ging den Berg hinauf,

aber nur einer konnte als Gewinner wieder herunter kommen. Walter Röhrl holte mit einer neuen Bestzeit den Gesamtsieg. Für Audi bedeutet das sechs Siege für Audi in Folge und vier neue Bestzeiten. Seine Zeit sollte aber nur ein Jahr standhalten, den Peugeot hielt noch bis in die 90er Jahre hinein den Berg fest in französischer Hand. Bis heute haben bis auf wenige Ausnahmen Japaner und japanische Hersteller bei diesem Bergrennen große Erfolge erreichen können.



Zurück nach Mickhausen, das Finale am Sonntag wurde in drei Durchgängen ausgefahren. Nacheinander werden die verschiedenen Klassen aufgerufen und die Fahrer versuchen in jedem Durchgang schneller zu werden. Den Anfang bildet immer die kleinste Hubraumklasse bis 1,15l die verschiedenen Hubraumklassen steigern sich nach und nach auf 2,0l und enden bei der über 3,0l Klasse.

In den verschiedenen Klassen sind NSU TT, BMW M3, verschiedenen DTM Wagen und Formel 3 Fahrzeuge zu finden. Die Königsklasse bilden aber Exoten wie Norma Osella und Lola. Diese sind alle offen Einsitzer welcher die 2,2km in unter 49 Sekunden absolvieren können. Dies bedeutet Schnittgeschwindigkeiten von über 160km/h und das obwohl es einen stehenden Start und mehrerer scharfe Kurven auf der Strecke gibt. Die fast 200 Starter verbringen fast den ganzen Tag damit die Strecke hinauf zu rasen, das wohl spektakulärste Ereignis ist aber wenn sie wieder alle runter kommen. Mein Tipp, am Ziel aufstellen und das Starten und herunterfahren der Fahrzeuge beobachten. Es geht schon stark in Richtung Reizüberflutung,

wenn ein Rennwagen nach dem anderen, dicht hintereinander, wieder zum Start fahren. Die Fahrzeuge, der Lärm, der Geruch und kaum hat man realisiert was da an einem gerade vorbei gefahren ist, schon kommt das nächste spektakuläre Rennauto.



Gegenüber einer klassischen Rallye hat ein Bergrennen ein paar Vorteile für den Zuschauer. Hier können die Fahrzeuge nicht nur beim Befahren der Strecke kurz gesehen werden, sondern auch vorm Start und im Ziel auf dem Berg. Das Hinunterfahren stellt dabei ein ganz besondere Höhepunkt dar. Und das ganze wird denn dreimal am Tag wiederholt. Außerdem haben sich die Rennteams meist in unmittelbarer Nähe der Rennstrecke mit ihren Werkstätten aufgestellt und man kann den Mechaniker direkt bei der Arbeit zuschauen und die Fahrzeuge aus nächster Nähe betrachten.

Gerade im Europäischen Ausland wird der Bergsport noch bunter getrieben. In Luxemburg, aber auch in der Schweiz treten Fahrzeuge gegeneinander an die man sonst nie zu sehen bekommt, schon gar nicht am Limit fahrend. Hier sind neben Motorrädern sogar Formel 1 Wagen zu gelassen und andere hoch motorisierte Exoten, zum Teil auch Oldtimer. Rallyewagen und sogar Nachbauten von Walters Himmelsstürmer wurden schon öfter am Berg gesichtet.

Drum, wer die Möglichkeit hat ein Bergrennen zu besuchen sollte dies machen, und wer einen Rallyewagen in der Garage hat darf auch teilnehmen.

Die Nordschleife

hat ihre eigenen Gesetze

„... Ring geschlossen“ hieß es und die 330km Anreise waren vollkommen umsonst. Diese Enttäuschung war aber nur halb so groß, denn nun hatte ich sie gesehen und konnte mir selbst einen Eindruck von dieser vielleicht berühmtesten aller Rennstrecken machen.

Nicht erst seit die Nordschleife in allerlei Rennsimulationen unter die digitalen Räder genommen werden kann machte diese erste Gebirgs-, Renn- und Prüfstrecke überhaupt, sich einen Namen. Seit 1927 der Nürburgring, bestehend aus Nordschleife, Südschleife und Start- & Ziel-Schleife mit einer Gesamtlänge von fast 29km unter großem Zuschauerandrang eröffnet wurde dröhnen nur einen paar Kilometer südlich von Köln regelmäßig die Motoren.

Mein Ziel war es die Nordschleife, die ich schon so oft in meinem Fernseher gesehen habe, nun endlich mal selbst unter die Räder zu nehmen. Also habe ich mir auf der Internetseite die Termine für die so genannte Touristenausfahrt angeschaut und mich für einen Dienstag im Oktober entschieden, kurz vor Saison Ende.

Der Nürburgring hat mit seinen 33 Links und 40 Rechtskurven, seinen Gefällen und Steigungen von bis zu 17% mehr etwas von einer

fürchterlich „bösen“ Ausfahrt durch den Wald als von einer Rennstrecke. Aber schon bei der Konzeption der Strecke stand fest dass hier mehr als nur Motorsport betrieben werden sollte. So entstand mit jedem Meter Asphalt der in die Eifel gekippt wurde eine Strecke so wie sie heute nicht mehr denkbar wäre.

Obwohl es bei über 70 Kurven und der Länge der Strecke keine Rolle mehr spielten sollte, so merkt man doch das die Rechtskurven das Material mehr fordern als die Links. Nicht nur auf dem Flugplatz und dem Aremberg geht es mächtig zu Sache, auch im wesentlich langsameren Brunnchen und im Pflanzgarten sowie auf dem Galgenkopf muss man seine Aufmerksamkeit auf

eine saubere Linie legen, um vernünftig nicht nur durch sondern auch aus den Kurven zu kommen.

Aber unter Rennfahrern heißt es: „alles was voll geht, ist eine gerade“. In Verbindung mit dem Nordschleife eine gewagte Aussage, denn voll geht viel, aber bei weitem nicht alles und wer am Limit durch den Wald knallt wird wohl recht bald ein paar Meter Leitplanke kaufen müssen.

Soweit kam es aber bei mir nicht. Voller Vorfreude am Ring angekommen musste ich beobachten wie die dreier BMWs und Porsches, einer nach dem anderen, von der Strecke gewunken wurden und keiner mehr drauf fährt. Was ist passiert?



Am Kassenhäuschen konnte man mir Auskunft geben. Kurz bevor ich ankam ist ein VW Polo von der Piste gefahren der sich bei den Streckenposten mit den Worten meldete: „... ich glaube ich verliere Öl“, nichts ist dem Veranstalter so wichtig wie die Sicherheit ihrer Gäste und so wurde die Rennstrecke kurzerhand komplett gesperrt und die keine mehr drauf gelassen.

In der Vergangenheit gab es schon einige haarsträubende Unfälle auf der Strecke und auch schon am Eröffnungstag gab es während einem Motorradrennen ein schweres Unglück. Es wurden jedes Jahr etliche Meter Leitplanke erneuert und immer wieder ausgebrannte Autowracks von der Rennstrecke gezogen, aber was 1976 passierte veränderte die Motorsportwelt tief greifend. Damals waren die Männer in der Formel 1 noch echte Kerle.

Ohne Hilfsmittel kämpften sie gegen das Auto, die Strecke und die Naturelemente, aber als Nicki Lauda damals kurz nach dem Kesselchen in der schnellen bergauf Passage durch eine kleinen Bodenwelle die Kontrolle über sein Ferrari verlor war nicht nur die Rundenzeit verloren sondern fast noch sein Leben. Er schlug frontal in die Leitplanke ein, schleuderte mit seinem brennen Fahrzeug zurück auf die Strecke und wurde in sein bereits vollkommen zerstörter Rennwagen noch von Rivalen getroffen. Und damit stand das Ende der Nordschleife als Formel 1 Rennstrecke fest.

Aber auch heute noch werden Rennen auf der Nordschleife ausgetragen. Am berühmtesten das 24 Stunden Rennen was den Gesamten Rennkurs umfasst und

damit eine Rundenlänge von über 25,3km hat. 29 Fahrzeugkategorien von 1,4l bis über 6l, Hybride, Diesel und spezielle Langstreckenmeisterschaftsfahrzeuge sind zugelassen und nach der Qualifikation steht dann auch fest wer überhaupt beim Rennen antreten darf. Um das Rennen spannend zu halten wird drauf geachtet das die Gruppenegegner auf einen Niveau sind und wer hinter her hingt wird aussortiert.



Der Nürburgring hat auf die gesamte Region der Eifel einen Einfluss. Nicht nur das sich Rennteams und Testzentren der verschiedenen Autohersteller in der Nähe vom Ring ansiedeln, auch die über 1 Mio. Besucher und Zuschauer die zu den vielen verschiedenen Veranstaltungen jährlich kommen beeinflussen die Region.

Hotels, Campingplätze, Gaststätten und Imbissbuden profitieren direkt vom Ring und in einem großem Umkreis um die Strecke werden allein bei einem einzigen Rennen schon mehrere Millionen Euro von Besuchern „dort“ gelassen.

Auch in der Pistenklause ist das so. Dieses Hotel Restaurant mit italienischer und deutscher Küche ist mehr als man zunächst vermuten könnte. Nach dem Rennen ist vor dem Rennen, das

gilt gleichermaßen für Profis wie für Amateure, aber Essen und Trinken wollen und müssen alle. Und hier haben sich die Motorsportbegeisterten einen Treffpunkt geschaffen. Die unzähligen Bilder, Unterschriften und Souvenirs von berühmten Rennfahrern, Teams und Privatleuten machen aus dem Restaurant eine gleichsam skurrilen, wie faszinierende Tempel der Benzinbegeisterten.

Die Faszination die vom Nürburgring ausgeht ist auch weiterhin ungebrochen. Auch jetzt, im 88. Jahr, hat der Ring wieder eine spannende Saison vor sich und wird wieder viele Besucher, Fahrer und Autoverrückte anlocken, so auch mich. Denn irgendwann will ich doch noch mal drauf und mir selbst einen Eindruck verschaffen von der „grünen Hölle“.

Für jedermann befahrbare Rennstrecken in Deutschland:

Nürburgring Nordschleife und Gran Prix Kurs
www.nuerburgring.de

Euro Speedway Lausitz
www.lausitzring.de

Motorsportarena Oschersleben
www.motorsportarena.com

Sachsenring
www.sachsenring-circuit.com

Hockenheimring
www.hockenheimring.de

Spreewaldring
www.stc-motodrom.de

Bilster Berg
<http://www.bilster-berg.de>

Museums Check:

Technik Museum Sinsheim

Technik Museum Speyer

Was macht ein gutes Museum aus? Verstaube Vitrinen und lieblose Stilleben sind es nicht. Gerade bei einem technisch orientierten Museum kommt es drauf an, durch die Exponate nicht nur an deren Geschichte zu erinnern, sondern viel mehr die Technik zum Leben zu erwecken und für jeden Verständlich darzustellen.

Man braucht nicht viel Fantasie um die Concorde über dem Museum Sinsheim einschweben zu sehen. Schon von der Autobahn A6 aus, welche direkt am Museumsgelände vorbei führt, sind die großen Flugzeuge zu sehen und laden zum Besuch ein.

Die zwei großen Hallen erschließen sich dem Besucher aber erst beim betreten. Schier überwältigt von den Ausstellungsstücken, staunt man zunächst über den Himmel der voller Flugzeuge hängt, der Sammlung von allerlei historischem, kuriose und wertvollem und dem Klang der verschiedenen Musikmaschinen und in Bewegung versetzten Ausstellungsstücken.

Flieger, Autos, Kriegstechnik, Landwirtschaftliche Maschinen und historische Technik aus den letzten dreihundert Jahren gibt es in Sinsheim zu bestaunen. Meine persönlichen Highlights waren dabei: Brutus „das Auto“ schlechthin. Dieses mittelalterliche Kutschengestell, ausgestattet mit einem 47 Liter V12, macht seinem feurigen Namen alle Ehre. Die Concorde und Tupolev zeigen nicht nur wie man in den 80ern und 90ern mit zweifacher Schallgeschwindigkeit gereist ist, sondern auch wie Komfort und Design damals definiert wurde. Und ein Motor ist erst dann ein Motor wenn er ein Gelände braucht, damit man nicht von ihm runter fällt. Die gewaltigen Schiffsdiesel beweisen das eindrucksvoll.

Auch das Technik Museum Speyer geizt nicht mit solcherlei Superlativen. Als in Sinsheim der Platz ausging wurde in Speyer nicht nur eine Erweiterung geschaffen sondern gerade mit der Raumfahrtausstellung ein wahrhaftiger Höhepunkt gesetzt. Von Hoch hinaus geht es auch ganz tief runter. Man kann verschiedene Schiffe entern und ein U-Boot der deutschen Marine durchkriechen.





Gerade die Außenanlage in Speyer bietet dem den Luftfahrtbegeisterten ganz neue Ein- und Anblicke. Die gewaltige Boeing 747 kann vom Cockpit bis zur Blackbox komplett besichtigt werden. Dafür wurden der Kabinenboden und die Verkleidungen zum Teil abgenommen und zum Vorschein kamen der Aluminiumrahmen und der Druckkörper. Aber nicht nur ganz groß, auch ganz klein. In der Modelbauausstellung gibt es alle Arten von Fahrzeugen, Flugzeugen und Schiffchen zu sehen. Dabei besonders erwähnenswert die Film Modelle und die detailgetreu nachgebildeten Holzschiffe.

Mich hat besonders die Raumfahrrhalle fasziniert. Bei der Erkenntnis, das zwischen dem Fluggerät der Luftfahrtpionieren Wilbur und Orville Wright und dem Spaceshuttle „Buran“ nur kleine

Unterschiede bestehen und die Physik dahinter die selbe ist, wurde mir klar das der Schritt in den Weltraum nur eine Frage der Antriebsleistung ist. Auch in der Halle die Mondlandefähre und ein Model vom Mondrover aus den 60ern, Stillecht mit aufgehender Erde im Hintergrund.

Alle Apollo Missionen und das erfolgreiche Zusammenspiel mit dem russischen Raumfahrtprogramm werden auf Schautafeln verständlich dargestellt.

Viele kleine und große Sehenswürdigkeiten gibt es in beiden Museen zu entdecken. Dabei sollte man die Zeit die beim durchwandern der Hallen vergeht nicht unterschätzen, einen Tag sollte man pro Museum einplanen. Und auch ein zweiter oder dritter besuch lohnt sich, Teile der Ausstellungen werden stets erweitert, umgebaut und aktuellen Geschehnissen angepasst. Auch die Leihgaben der Privaten Spender variieren.

Außerdem verfügen beide Museen über gewaltige IMax Kinos welche verschiedene Naturwissenschaftliche Filme, zum teil in 3D, zeigen. Und für die Verpflegung ist in den Restaurants auch gesorgt.

