

Die Szenerie hat etwas Unwirkliches: Fast 60 Meter hoch erheben sich die gigantischen Wellen aus Holz, irgendwie cartoon-artig sieht die Konstruktion aus. So würden kleine Kinder eine Achterbahn malen: unwirklich hoch und unglaublich steil. Wo befinden wir uns? Amerika? Six Flags? Paramount? Nein, im Heide-Park bei Soltau, Hans Jürgen Tiemanns Garten also, mitten in der beschaulichen Lüneburger Heide.



# Colossos

Von Tim Herre

**K**arfreitag, der 13. April, 8.45 Uhr. Morgens. Zu früh für einige. Zeitungsleute und TV-Teams reiben sich kollektiv den Schlaf aus den Augen und rühren im Restaurant „Karussell“ neben der Heide-Park-Verwaltung in ihren Kaffeetassen. Pressesprecher Klaus Müller schüttelt Hände, verteilt Infomaterial. Der TÜV ist noch immer auf der Baustelle. Nervöse Stimmung. Wird die Bahn aufmachen? Und wann? Projektleiter Helmut Nothing ist zuversichtlich und aufgeregt zugleich. Die für den vorigen Tag geplante, traditionelle erste Handwerkerfahrt musste ausfallen: Zu lange hatte das Fernsehen die anwesenden TÜV-Ingenieure von der Arbeit abgehalten. Zu viele Close-Ups auf irgendwelche Schiebeleeren. Zu viele Interviews. Heute soll alles glatt gehen: Bis 12 Uhr Baustellenverbot für Medien und geladene Fans. Nichts wird dem Zufall überlassen. Im Restaurant „Karussell“ quetschen derweil Reporter die ungeduldigen Achterbahn-Maniacs aus. Verständnisloses



Kopfschütteln: „Das soll ein Hobby sein?“ Ist es: Ralf Lindhorst meint es ernst: Mehr als 1000 Fotos hat er von Colossos gemacht, die komplette Konstruktion ist in mehreren Ordnern dokumentiert. Hobby, Be-

rufung? Beides. Doch heute bleibt die Nikon in der Tasche. Heute wird nur noch gefahren. Später.

12 Uhr: Noch immer testen die Herren in den blauen Overalls vom TÜV München die Züge

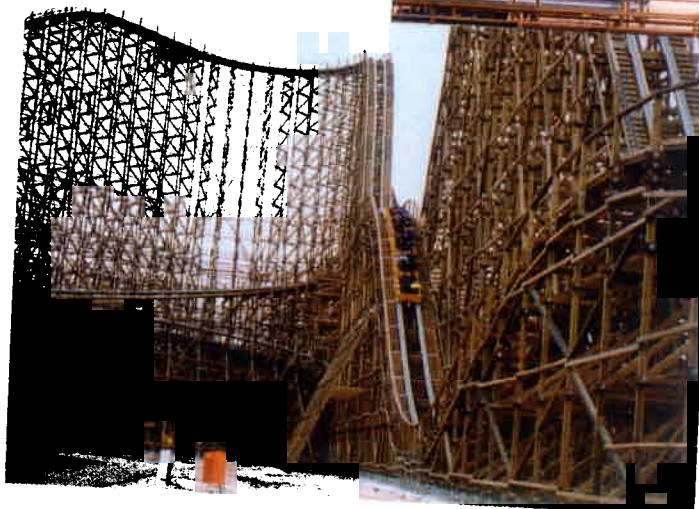
der Bahn. Um zwei soll es losgehen, heißt es. Bereits seit 10 Uhr stehen die Leute an. Alle wollen die ersten sein. Wir gehen erst einmal etwas essen. Colossos auf nüchternem Magen kommt gar nicht gut, denken wir. Wir sollen recht behalten.

13.45 Uhr: Durch den Ausgang werden wir unter neidischen Pfiffen zur Bahn gelotst. Wieder warten. Widerwillig. Doch niemand meckert. Denn alle wollen nur eins: fahren, aber schnell. Und schnell. Die Vorfreude wächst. Die Anspannung auch.

14.10 Uhr: Mit zehninütiger Verspätung erklimmt der erste Zug den Lift. Helmut Nothing und Zimmermann Frank Patzenhauer sitzen ganz vorne, in den weiteren Wagen das restliche Team von Intamin und Holzbau Cordes. Alle kreischen. Wenig coaster-erprobte Kluff-Träger krallen sich unter neidischen Blicken der Wartenden an die Haltebügel. Es ist vollbracht. Noch eine Fahrt für das Team, dann sind wir dran: Gunnar Sprengel, im Heide-Park zuständig für Marketing und Projektentwicklung, gibt das herbeigesehnte Zeichen: „Nicht rennen, bitte!“ Wir versuchen, uns daran zu halten. Leichter gesagt, als getan.

14.15 Uhr: Wir fahren! Mit ungewohnt hohem Tempo erklimmt der 5-gliedrige Zug den annähernd 60 Meter hohen Lift. Die Anspannung weicht unbändiger Freude. Oben angekommen, beschreibt die

Strecke eine Kurve von etwa 135 Grad. Der Respekt kehrt zurück. Wie ein H0-Modell mutet das nicht gerade kleine Anwesen von Parkchef Tiemann, das an der Nordostseite zu Füßen der Achterbahn liegt, an. Nur kurz ist die Verschnaufpause. Die erste Abfahrt wartet. Einer nach dem anderen verschwinden die vorderen Wagen in Richtung Terra Firma. Dann geht alles ganz schnell, auch der letzte Wagen kippt in die (fast) Senkrechte, der Körper verlässt den Sitz. „Airtime“, ein Terminus, den seit Colossos auch der letzte Bild-Leser kennt, stellt sich ein. Schmetterlinge im Bauch bei 120 Stundenkilometern. Am



Die Strecke führt jetzt über einen flachen, niedrigen Hügel, den sogenannten „Floater-Hill“. Ein leichtes Kribbeln im Bauch stellt sich ein, doch der Körper verbleibt einigermaßen in Sitznähe. Zumindest verglichen mit dem, was wenige Sekunden vorher ablief. Wieder Auffahrt. Ab in den Helix: 495° nach links, auf deutsch heißt das: knapp anderthalb mal im Kreis herum. Konstante, positive G-Kräfte. Das Schnitzel von vorhin liegt nun mehr als doppelt so schwer im Magen. Nicht die Schuld des Kochs. Noch drei Mal wird der Magen auf die Probe gestellt: Die sogenannten Bunny-Hops oder Speed-Bumps warten schon: kleine, steile Hügel, die schnell durchfahren werden. Drei Mal Airtime, wie andere Coaster sie nur auf der ersten Abfahrt bieten. Rechtskurve. Butterweiche Wirbelstrombremse - Ende Kamera. Mikro. „Wie war's?“ Gestammelte Begeisterung. Wiederkehrende Gesichtsfarbe. Alles wird gut! Colossos setzt Maßstäbe. Hans-Jürgen Tiemanns neue, 45 Millionen Mark teure Kindheitstraumverwirklichung lässt gleichzeitig auch die Träume deutscher Coasterfans wahr werden: Endlich eine Bahn mit Airtime: bis zum Umfallen! Was bei Colossos auf den ersten drei Hügeln abläuft, lässt sich

nur schwerlich in adäquate Worte fassen. Selbst bei der Premiere anwesende Coasterfans mit einer Bilanz von über 400 Achterbahnen setzten die Bahn spontan da hin, wo sie wohl auch hin gehört: auf die Eins. Mag man über den Titel „Größte Holzachterbahn der Welt“ auch streiten: Paramount Kings Islands höhere Bahn „Son of Beast“ hat einen stählernen Looping und Fiesta Texas' „Rattler“ ist nach intensiver Überarbeitung inzwischen kleiner als Colossos: so muss doch jeder einsehen: Vehement, wie hier, wurde man noch nie in die Bügel gedrückt.

Boden angekommen dann das Gegenteil: Fast 5 g wirken hier auf die Körperhochachse, man wird geradezu in den Sitz gepinnt. Die Tagespresse führt hier gerne den hinkenden Vergleich mit der startenden Rakete an. Schon mal den Magen in den Knien gespürt? Das trifft es eher. Weiter geht es auf den ersten Hügel. Schon vor dem Erreichen der Spitze hebt der Körper vom Sitz ab. Oben angekommen, gibt es dann kein halten mehr: Nur durch Gurt und Schoßbügel gesichert, schweben wir über den bequemen Schalenitzen aus schweizerischer Produktion. Wieder abwärts. Wieder fast 5 g. Und: Same procedure as last hill, Miss Sophie: grenzenloses Schweben. Wieder abwärts, wieder aufwärts. Der folgende Drop vollführt eine 180°

Kurve mit starker Querneigung: 67 Grad. Mehr seitlich liegend als aufrecht sitzend. erinnert irgendwie an die erste Abfahrt des Crystal Beach Cyclone, gebaut im Jahre 1927 von Harry G. Traver, dem legendären Coaster-Gott der goldenen Ära. Damals als „Greatest most thrilling ride in the world“ angepriesen. Es thrillt noch heute, und hier ist es nur Mittel zum Zweck der Umkehr, perfekt berechnet vom heutigen Gott Werner Stengel nach dem Prinzip der Herzlinie. Richtungswechsel nach links. Nun ist die Strecke wieder parallel zum Hinweg. Der nun folgende Drop ist nicht mehr ganz so steil, aber immer noch steiler als die ersten Abfahrten auf so mancher anderen Bahn. Die Messlatte liegt nun hoch.



Aichach (Fertigung der KERTO-Holzschiene einschließlich Montage)/Höhe: ca. 60 Meter / Streckenlänge: ca. 1500 Meter / Maximale Geschwindigkeit: ca. 120 km/h / Maximale Längsneigung: ca. 61 / Maximale Querneigung: ca. 67 / Theoretische Kapazität: ca. 1500 Personen pro Stunde. (Quelle: Heide-Park)  
 Vielen Dank an den Heide-Park für die freundliche Unterstützung, insbesondere an die Herren Klaus Müller, Helmut Nothing, Guntar Sprengel und Bodo Stieher

len!  
 Die sehr ruhigen Fahreigenschaften der Bahn, von den meisten geliebt, sind zugleich auch der einzige mögliche Kritikpunkt an Soltaus neuer Airtime-Orgie: Eigentlich fährt sich diese Holzachterbahn nicht wie eine solche. Die von der bayerischen Firma Merk gelieferten, aus einem Stück geschnittenen Schienenelemente sind so perfekt konstruiert, dass das von Puristen so geliebte „Shake, Rattle & Roll“

Freigabe erfolgen kann. Zusätzlich werden die Fahrgäste mit einem etwas fummeligen Gurt in den an Intamin-Hypercoaster erinnernden Wagen gehalten. Dank Stadium-Seating (die Sitzreihen steigen pro Wagen nach hinten an) ist die Sicht von allen Plätzen gegeben. Überhaupt umgibt einen recht wenig in den flachen Gebilden, die aussehen, als hätten ein Wagen von Millennium Force und einer von PTC eine heiße Nacht miteinander verbracht. Die Sitzposition ist verhältnismäßig hoch, vom Abgrund ist man nur durch einen dünnen, ummantelten Stahlbügel getrennt. Der bequeme Schoßbügel wird durch zwei Druckzylinder mit separaten Kreisläufen in Position gehalten. In Position heißt hier: Das Ding kommt in den Tälern nicht runter und quetscht den privaten Bereich zusammen, sondern es bleibt, wo es in der Station eingestellt wurde. Sehr vorteilhaft für all jene, die später einmal Kinder kriegen wol-

eines Wooden-Coasters mit Schienen aus laminierten Holzteilen sich nicht so recht einstellen will. Die mit Vucolan beschichteten Laufräder tun ihr Übriges zu der seidenweichen, graziösen Runde. Angesichts der noch nie dagewesenen positiven und negativen G-Kräfte, die Colossos bietet und die nach traditionellen Bauprinzipien wohl kaum möglich gewesen wären, kann man diesen Punkt jedoch getrost vernachlässigen. Denn in punkto Airtime - und um die ging es bei der Planung dieser Bahn - schlägt der Koloss von Soltau alles bisher Dagewesene!  
 Hersteller: Intamin AG, Wollerau, Schweiz (Konzept und Gesamtplanung, Fahrzeuge, Antriebe, Steuerungen und Sicherheitseinrichtungen). Ingenieurbüro Werner Stengel GmbH, München (Layout, Grundriss und Profil, alle Berechnungen). Ing.-Holzbau Cordes GmbH & Co. KG (Erstellung der gesamten Holzkonstruktion der Bahn). Merk Holzbau GmbH & Co.



Was bei anderen Anlagen eher als schmückendes Beiwerk und zur subjektiven Beruhigung zu verstehen ist, scheint bei Colossos schlichtweg lebensrettend. Wer hier den Bügel nicht zu hat, fährt das letzte Mal Achterbahn. Garantiert. Einleuchtend, dass bei auch nur einem offenem Bügel keine

Foto oben: HSV-Profi Bernd Hollerbach lächelt noch ...  
 Foto ganz oben: Colossos' First Drop aus der Sicht des Fahrgasts Foto: European Coaster Club