3 Tage Europapark Blue Fire-Check und Mack Rides

Tag 1 - Ankunft

Am Mittwoch 12. Oktober war der erste Tag mit der Sternschnuppe. Meine Mutter hat bei der Sternschnuppe (eine Schweizer Organisation für Kinder mit Krankheiten etc., die Herzenswünsche dieser Kinder erfüllen: www.sternschnuppe.ch) einen Herzenswunsch angegeben. Mein Wunsch war es ursprünglich einen Tag mit Roland Mack zu verbringen im Park und etwas hinter die Kulissen zu schauen. Da Roland Mack sich aber langsam vom Tagesgeschäft zurückzieht und meist viel zu tun hat, war dies schwer machbar. Ausserdem hat Roland Mack am 12. Oktober Geburtstag und war mit der Familie feiern. Doch ich wollte unbedingt mal bei einem Morgen-Check einer Bahn, am liebsten Blue-Fire dabei sein und mal die Firma Mack Rides besuchen. Ich habe auch noch eine weitere Liste gemacht mit Dingen, die interessant wären zu sehen, aber diese zwei Dinge waren mein grösster Wunsch. Nun ist der Zeitpunkt gekommen. Der Europapark und die Sternschnuppe machten es möglich. Morgens um 7.15 am nächsten Tag war der Treffpunkt an der Rezeption des Bell Rocks für den Blue-Fire Check und am Freitag gingen wir nach Waldkirch, denn wir waren eingeladen, Mack Rides zu besichtigen. Nun aber zu meinem Tagesablauf:

Morgens um 11:00 Uhr war der Treffpunkt mit der Wunschbegleiterin, Silvia Sommer (eine freiwillige Mitarbeiterin der Sternschnuppe). Wir hatten im Bell Rock eingecheckt, reservierten das Abendessen im Castillo um 20:30 Uhr und gingen in den Park. Da schon Mittag war, gingen wir zuerst nach Holland zu den belgischen Pommes. MMMMMHHH!! Warum habe ich die nicht schon früher probiert? Einfach genial und die Joppie-Sauce passt perfekt. Nachher ging es auf einige Bahnen. Unter anderem auch Bluefire. Davon habe ich ein Onride-Foto mit Silvia und mir:



Um 16:00 Uhr war dann eine Überraschung. Wir warteten bei den Koffe Kopies und ein Mitarbeiter des EP kam. Gemeinsam mit ihm gingen wir in den Backstage Bereich. Als erstes sieht man massenweise Kisten mit Trinken und so. Anscheinend alles was der EP an einem Tag benötigt. Der EP hat die neue Gastrohalle wirklich nötig, so viel wie sie dort stehen haben. Wir gingen nicht die Werkstätten anschauen, sondern zur Garderobe und ich konnte die Arbeits-Kleidung für Blue-Fire anprobieren. Wenn ich schon beim Morgencheck und am Anfang dabei sein soll, dann gerade in der

richtigen Kleidung ⑤. War eine tolle Überraschung. Diese ist dem EP gelungen. Nun wollt ihr sicher wissen wie ich in diesen Kleidern aussehe. Dies möchte ich euch nicht vorenthalten:

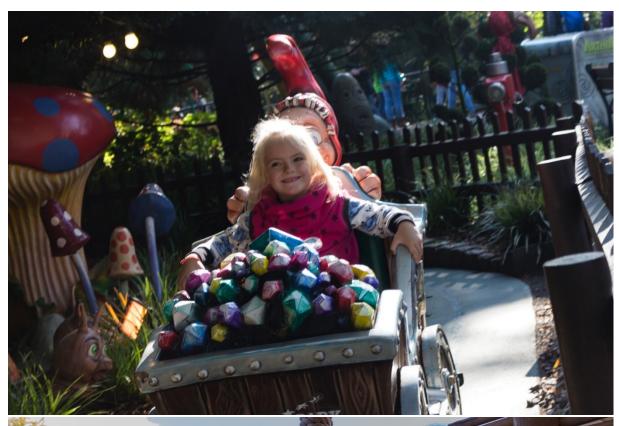




Nach diesem Highlight ging es bald zum Hotel. Wir bezogen unsere Zimmer. Diese waren sehr toll gelegen. Sie waren direkt gegenüber dem Pool. So zogen wir uns um und gingen ein paar Runden schwimmen. Ich machte es mir auch noch gemütlich mit einem Buch und las noch etwas.

Anschliessend war es dann bereits Zeit für das Abendessen im Castillo. Es war sehr lecker. Sie lieferten uns direkt Fleischspiesse an den Tisch und wir konnten essen bis wir platzen. Auch die Atmosphäre war genial. Nach dem Essen ging es schnell ins Bett. Denn am folgendem Tag musste ich früh aufstehen. Hier aber noch ein paar Impressionen vom Tag:

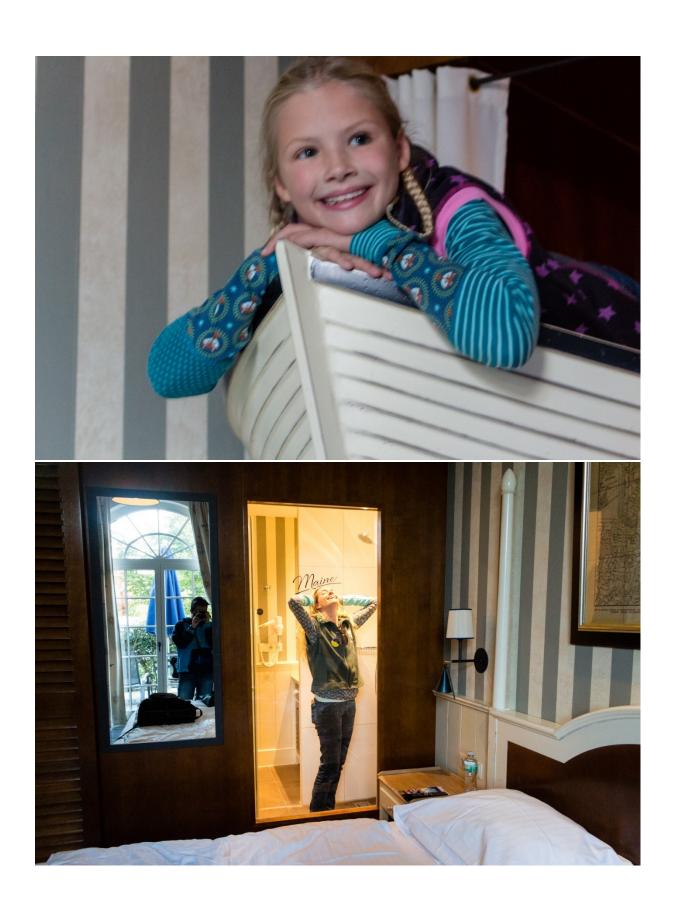












Tag 2 – Bluefire Check

Am Morgen des 13. Oktobers war es soweit. Ich stand um 6:30 Uhr auf und zog meine Mitarbeiterkleidung an und ging mit der Wunschbegleiterin und meinen Eltern zur Rezeption. Dort wurden wir abgeholt und ich bekam sogar ein Namensschild.



Wir fuhren mit dem Golfkart vom Hotel direkt zur Blue-Fire via Versorgungsweg. Zur Info: Der Versorgungsweg geht vom Hotel El Andaluz bis zum Haupteingang. Über diesen werden die Lebensmittel, etc. zu den Restaurants geliefert. Er dient auch als Rettungsweg.



Dann war es soweit und wir sind angekommen bei der Bluefire. Aktuelle Temperatur 3.8 Grad. Wie ihr wisst braucht BlueFire zum Start mindestens 5 Grad. Wir mussten noch etwas warten bis der Leiter der Bluefire kam. Leider hat der Schlosser vergessen, dass wir heute kommen und hat die Wagen bereits gecheckt. Dennoch gingen wir in die Wartungshalle und der BF-Chef, Herr Oster, zeigte uns alles.







In der Wartungshalle werden drei von fünf Zügen aufbewahrt und geprüft. Die Halle ist beheizt und bei den Schienen hat es extra Bleche damit dort nicht die kalte Luft rein kann. Man kann auch nach unten und die Wagen von unten betrachten. Dort musste man aufpassen um nicht in die Räder zu laufen. Leider konnte ich kein Foto machen vom Wagen von unten und den Radaufhängungen im Detail. Dies aus Patent- und Schutzgründen damit niemand das spezielle System der Bluefire kopieren kann. Und nun weiss ich auch warum Bluefire so ruhig fährt. Die Räder sind extra noch gefedert. Zwischen den Rädern hat es eine Abfederung. Von unten prüft der Schlosser täglich die Räder und wechselt sie im Falle der Fälle aus. Die Räder werden geprüft, indem man seine Finger dran hält während das Rad rollt. Spürt man keine Unebenheiten und sieht man keinen Riss, ist alles in Ordnung. Es sah sehr interessant aus, die Magnetschienen zu sehen und die Wagen mal von unten. Wieder oben hat er uns noch das Ersatzteillager gezeigt:





Ausserdem, habt ihr gewusst, dass es extra Batterien gibt, mit denen man gleichzeitig alle Bügel pro Wagen (4) öffnen kann?



Er zeigte uns die Hydraulikzylinder, die die Bügel festhalten. Auch dies durfte nicht fotografiert werden aus Patentschutzgründen. Es gibt extra zwei falls einer ausfällt. Diese werden auch täglich geprüft. Man sieht wenn einer nicht in Ordnung ist zum Beispiel anhand von Ölaustritt. Im Notfall kann man auf diese Art jeden Bügel separat und manuell öffnen mit zwei roten Hebeln. Dies wurde auch letzte Woche gemacht als die Leute aus der Blockbremse heruntergeholt wurden. Irgendein Sensor hatte ein Problem gemeldet und so hielt der Wagen an der Blockbremse an. Wenn irgendein Teil, und sei es noch so unbedeutend, nicht mehr geht, dann stellt die ganze Bahn ihren Betrieb ein und stoppt bei nächster Gelegenheit. Sicherheit geht vor. Sie brauchten damals ca. eine Stunde bis sie das Problem fanden. Nun aber zurück zur Halle: Inzwischen traf auch noch ein Fotograf ein, der ein paar Fotos machte für die Social Media-Kanäle (Facebook, etc.). Währenddessen hat der BF-Chef gezeigt, wie täglich die Bügel geprüft werden. Jeder wird nach unten gestossen und geprüft ob er nicht wieder aufgeht.



Dann gingen wir zum Bahnhof. Dort wurde mir ausführlich das Steuerpult erklärt und ich konnte mich ans Steuerpult setzen. Links und rechts vom Sitz hat es Knüppel um die Gatter zu öffnen, die Bahn zu starten, Bügel zu öffnen, etc. Auch Knöpfe um nur einzelne Wagen zu öffnen. Oben hat es zwei Bildschirme mit Kameras, die beim Launch, der Blockbremse und an weiteren Orten stationiert sind. Vorne hat es ein Touchdisplay an dem das Wetter, die Strecke, etc. angezeigt werden kann. So hat man immer einen Überblick, weiss wo die Züge sind und vieles mehr. Daneben noch einige Knöpfe. Rechts neben dem Display hat es ein weiteres Bedienelement. Darüber kann man die Lautsprecher-Durchsagen für den Wartebereich starten. So muss man nur einen Knopf drücken um die Leute zu informieren. Es hat aber keinen Lautstärkeregler, sondern nur den Knopf. Das Mikrofon ist dazu da, den Ride-Operators Durchsagen zu geben wo beispielsweise die Bügel noch nicht ganz zu sind.

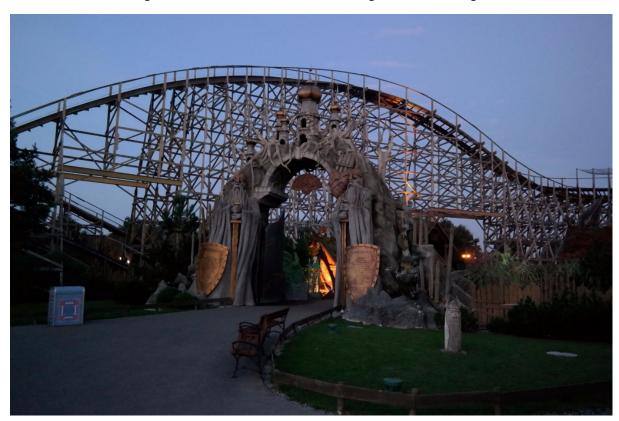








Als wir fertig waren, war es 8:30 Uhr. Doch es war 3.5 Grad. Zu kalt um Bluefire für die Hotelgäste zu öffnen. So musste der Europapark umdisponieren und Wodan öffnen. Wir gingen auch hinüber um die Wartezeit zu überbrücken. Über den VIP-Eingang, um die sich bereits gebildete Schlange der Hotelgäste zu umgehen. Dann konnten wir in die erste Reihe und bei der allerersten Fahrt dabei sein. Meine Mutter ging ausnahmsweise auch mit. Sie mag nämlich Wodan nicht so wegen den Schlägen. Doch Wodan fuhr sich äusserst angenehm. Ich vermute es liegt an der ersten Reihe und auch daran, dass sie noch nicht eingefahren war. Sie fuhr auch etwas langsamer, was morgens immer der Fall ist.



Dann ging es wieder zurück zur Bluefire. Inzwischen war es 4 Grad. Ging schnell da sich auch die Sonne blicken liess. So begannen sie alles in Betrieb zu nehmen und ein Operator ging zu einem separaten Steuerpult für den Launch. Ich konnte dann nochmals in den Führerstand und konnte den ersten Zug starten. Die Züge mussten aufgewärmt werden. Sie wurden eingeschossen. Dies heisst, man hat die Züge 2-3 Mal mit halber Kraft gestartet. So rollte der Zug immer zurück und wir mussten den Alarm quittieren. Erst dann wurde der erste Zug über die Strecke gelassen. Dies ist sehr wichtig. Auch dass die Temperaturen eingehalten werden. Eigentlich benötigen sie nur am Anfang diese Temperatur um warm zu werden. Dann läuft die Bahn auch wenn es kälter ist, so wie im Winter am Abend bei 1 Grad. Aber seid froh das der EP dafür schaut. Oder wollt ihr eine Woche auf Bluefire verzichten? Denn wenn es zu kalt ist kann es sein, dass der Zug den Looping nicht schafft und so auspendelt. Dann benötigt der EP ca. fünf Tage um die Bahn wieder aus dieser Lage raus zu bringen. Dazu wird ein Kran benötigt und der Zug muss auseinandergebaut und Stück für Stück in die Wartungshalle gebracht werden.



Während die Züge eingeschossen wurden, gingen wir nach hinten auf die Rangierschiene. Denn wir mussten zwei Züge in die Strecke reinbringen und einen raus. Denn dieser wurde am Morgen nicht geprüft, da er in der Station stand. Dieser wurde im Verlauf des Tages geprüft. Der EP startet am Morgen mit drei Zügen und bringt dann je nach Besucheraufkommen noch den vierten rein. Bluefire könnte theoretisch auch mit fünf Zügen fahren, doch dann müssten die Leute reingeprügelt werden und sie hätten keine Zeit für die Taschen. Dies ist ja auch nicht das Ziel (a). Beim Rangieren konnte ich sogar selbst aktiv werden. Mein Vater hat davon auch noch Videos gemacht. Diese werde ich dann noch auf meine Internetseite www.achterbahnwissen.ch hochladen. Das Rangieren war nicht schwer, denn alles ist automatisiert. Man muss nur einen Knopf drücken.









Nach dem Rangieren wurden auch die weiteren Züge eingeschossen. Die aus der Wartehalle mussten nur einmal Warmlaufen, da es da wärmer ist. Dann, um 09:45 war es soweit und ich bekam eine exklusive VIP-Fahrt mit meinen Eltern zusammen. Der BF-Chef kam natürlich auch mit.





So war der tolle Morgen bei Bluefire schon vorbei und sie konnte den Betrieb aufnehmen. Irgendwie war es ganz nett, dass die Temperaturen so kalt waren. So hatten sie noch viel mehr Zeit und ich

konnte einiges mehr sehen und mehr Fragen stellen. Ich habe noch ein Abschluss-Foto gemacht mit dem Parkleiter Herrn Spahn und dem BF-Chef.



Übrigens, habt ihr gewusst, dass die Mitarbeiter alle 30 bis maximum 60 Minuten den Platz wechseln (Steuerpult -> Eingang -> Platzanweiser -> Ride-Operatior (Bügel schliessen und öffnen)? Dies, da es unter anderem anstrengend ist und auch die Konzentration sonst nachlassen würde.

Zurück ging es wieder mit dem Golfkart ins Hotel und wir assen Frühstück. Gerade noch rechtzeitig. Aber ein Mitarbeiter hat das Hotel informiert, dass wir noch kommen.



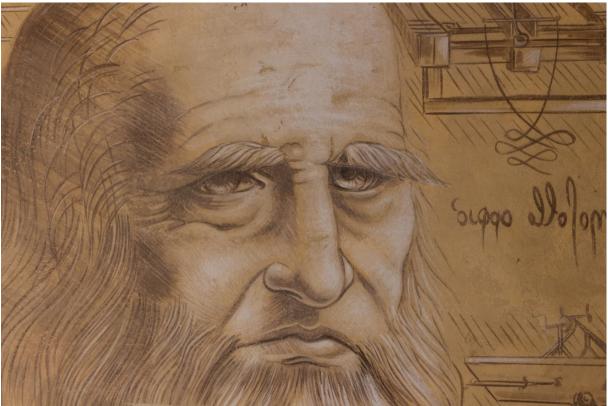
Dann ging es den zweiten Tag in den Park. Wir blieben aber nicht sehr lange, denn wir wollten auch noch die Hotels geniessen in denen wir sonst fast nie sind.



So gingen wir um 15:00 Uhr bereits wieder ins Hotel. Die Koffer wurden für uns gewechselt ins neue Zimmer. Das Colosseo ist einfach wunderschön. Es gefällt mir sehr gut und ist mein Lieblingshotel. Auch dort gingen wir ins Pool und auch noch in die Sauna. War ganz toll. Abends gingen wir dann im Bell Rock Essen.























Tag 3 – Mack Rides Besichtigung

Am 14. Oktober 2016 war es soweit. Ich konnte mit der ganzen Familie und der Wunschbegleiterin von der Sternschnuppe MACK Rides besichtigen. Nach dem reichhaltigen Morgenessen im Colosseo ging es nach Waldkirch. Pünktlich um 11:00 Uhr kamen wir an. Den Eingang schmückt eine blaue Achterbahnschiene. Ansonsten ist er sehr schlicht gehalten.



Am Empfang holte uns Maximilian Röser (Leiter Marketing) ab. Auch der Vertriebsleiter und Mitglied der Geschäftsleitung, Thorsten Köbele, trat hinzu. Er erzählte uns einiges über die Firma MACK Rides:



MACK Rides ist der Mutterkonzern vom Europa-Park und wurde 1780 von Paul Mack gegründet. Angefangen hat MACK Rides mit dem Bau von Fuhrwagen und Postkutschen. Dann später (1880)

begann man mit dem Wagenbau für Schausteller. 1920 wurde dann begonnen mit dem Bau von Fahrgeschäften für Jahrmärkte. Ein nächster grosser Meilenstein war 1975 mit der Eröffnung des Europa-Parks durch Franz und Roland Mack. Der Park soll als Ausstellfläche für die eigenen Attraktionen dienen. Dies tut er auch heute noch. Meist geht man mit den Kunden in den Park und zeigt so die Achterbahnen live. Dies ist einzigartig und kein anderer Achterbahnhersteller kann da mithalten. Thorsten war, bevor er Vertriebsleiter wurde, Konstrukteur. Am liebsten hätte er Silverstar mit MACK Rides und den anderen Technikern selbst gebaut. Doch die Familie Mack hat sich dagegen entschieden, denn so hätte MACK Rides während zwei Jahren nichts mehr anderes machen können. Ich denke dies war gut, denn sonst wären sie heute weit im Rückstand im Vergleich mit der Konkurrenz. Erst 2005 nach der Umstrukturierung im Unternehmen und Umstellungen in der Produktion, sind sie in der Lage, Achterbahnen wie Bluefire zu bauen. Thorsten war bei Bluefire der Projektleiter. Im Vergleich zum Europa-Park mit 4000 Mitarbeitern ist MACK Rides eine sehr kleine Firma. Denn in der Firma arbeiten nur ca. 140 Mitarbeiter. Davon 60 in der Produktion. Die Produktion läuft 24 Stunden im Schichtbetrieb. Aktuell arbeitet MACK Rides an 25 Projekten. Davon fünf Grossprojekte. Die Produktion ist bis 2019 ausgelastet. MACK Rides exportiert ungefähr 90% ihrer Bahnen.

Nachdem Thorsten uns einiges von der Firma erzählt hat, gingen wir eine Etage höher, denn er wollte uns die Arbeitsplätze der Ingenieure zeigen. Darauf war er sehr stolz. Mit einem Programm, ähnlich dem Achterbahnspiel NoLimits2, werden die neuen Layouts der Achterbahnen entwickelt. Es ist natürlich angepasst auf die Bedürfnisse von Mack Rides mit ihren Achterbahntypen. Mit diesem Programm werden die Layouts der Bahnen am PC erstellt und auch getestet. Das Programm zeigt Problemstellen an und viele Infos wie zum Beispiel die G-Kräfte. Die Bahnen mit diesem Programm zu erstellen ist einiges einfacher als früher am Zeichnungsbrett. Denn man kann sich alles in 3D anschauen. Auch für den Kunden ist es einfacher, sich die Bahn vorzustellen. Entscheidet sich ein Kunde für eine Achterbahn von MACK Rides, läuft der Bestellvorgang so ab, dass er sich für einen Typ entscheidet, den vorhanden Platz angibt und seine Vorstellungen. Darunter gehört unter anderem der Standort des Bahnhofs, besondere gewünschte Elemente an einem bestimmten Ort und einiges mehr. Mit diesen Vorgaben beginnt der Layout-Ingenieur mit der Erstellung des Layouts am Computer. Die Bahnen entstehen grösstenteils aus ihrer Kreativität und auch aus Erfahrungen von bestimmten Dingen die gut ankommen bei den Leuten. Manchmal wird auch ein neues Fahrelement entworfen. Dieser Entwurf muss dann vom Kunden abgesegnet sein und dann bereitet ein Mitarbeiter, der für dies zuständig ist, die Pläne vor für die Produktion, kontrolliert diese und druckt sie je nach dem aus.





Weiter ging es dann in die Endmontagehalle. Die Halle ist gross und an den Wänden hat ein Kunstmaler einige MACK Rides Projekte verewigt. Hier verabschiedete sich Thorsten, da er noch einen Termin hatte. In der Halle wurden gerade die Splash Boote in Angry Birds Style zusammengebaut. Die Skizzen wurden im SWR-Beitrag gezeigt, weshalb sie mir ziemlich bekannt vorkamen. Wenn diese Boote fertig sind, kommen die Wagen für den Launch-Coaster im Movie-Park dran. Sie haben bereits angefangen mit den Radsätzen. Auch weitere kleine Dinge werden in dieser Halle gleichzeitig angefertigt, wie Antriebsbaugruppen für die Station. Ausserdem steht noch eine Maschine, die die Zylinder für die Bügelöffnungssysteme 1050 Mal belastet und so testet. Wusstet ihr, dass jedes Mal, wenn ein Zug im Bahnhof steht, die Zylinder automatisch kurz beansprucht werden und so vor jeder Fahrt getestet werden? MACK Rides versucht die Bahnen so sicher wie möglich zu gestalten. Eine 100%ige Sicherheit kann nie garantiert werden. Doch die Achterbahnen

sind sichererer als Autos. Es fahren täglich ca. 1,2 Million Menschen weltweit mit den Mack-Bahnen und alle kommen unversehrt raus.



Weiter ging es in den nächsten Raum. Dort standen zwei grosse Fräszentren. Mit diesen werden aus Metallteilen die Radsätze und auch Schienensegmente gefräst.



So sehen die Schienensegmente vor dem Bearbeiten aus:

Und so nach dem Bearbeiten mit einem Teil der Schweißnahtvorbereitung.







Hier fräst ein Mitarbeiter gerade die Einzelteile für Radsätze:

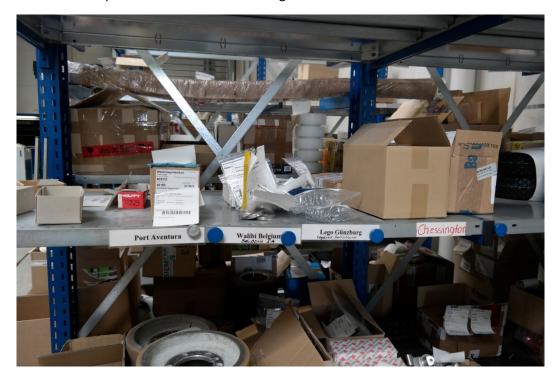


Im nächsten Raum waren weitere Teile gelagert. Es waren die Stahlelemente für die Sitze eines Spinning-Coaster. Dort kommen dann noch die Sitzschalen drauf. Maximilian erklärte uns, dass regelmässig Mitarbeiter einer externen Firma kommen, um Schweißnähte von Sicherheitsbaugruppen auf Fehlstellen zu prüfen. Dies geschieht bspw. über ein Magnetpulververfahren oder mittels einem Ultraschallgerät. Dies ist wichtig für die Sicherheit.



Dann gingen wir zu einem der Lager. Dort werden die Serien- und Ersatzteile gelagert. Es gibt extra auch ein separates Kleinteile-Lager mit einer Computerautomatik. So findet man die Teile schnell. Es sind auch Teile für ältere Anlagen von Schaustellern eingelagert. Denn bei denen ist eine schnelle

Lieferung der Ersatzteile sehr wichtig. Weiter sahen wir einen Wagen mit lauter Teilen für verschiedene Freizeitparks. Diese werden bald ausgeliefert.



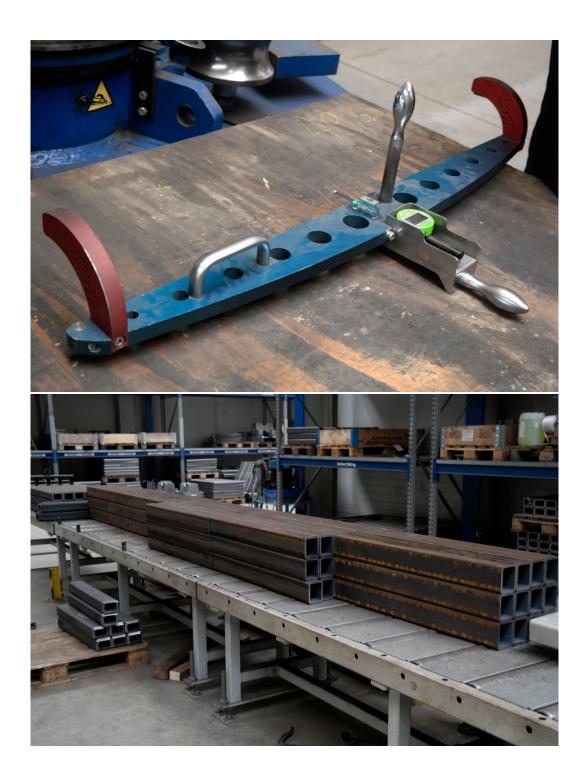
Weiter ging es nach draussen. Dort steht immer noch die Teststrecke vom Inverted Powered Coaster. Sie wollten so verschiedene Oberflächen für die Reibradschiene testen unter diversen Bedingungen. Sommer, Winter, etc. Auf der Teststrecke konnte eine Geschwindigkeit von 70km/h erreicht werden. Dies ist vergleichbar mit Bluefire von der Intensität. Bei Arthur liegt das Limit aber bei 40km/h. Neben der Teststrecke stehen noch viele Schienenrohre. Ich habe mir den Durchmesser eines Rohres einiges kleiner vorgestellt.





Nun ging es zur Schienenfertigungshalle. Dort habe ich nur von der Biegemaschine Bilder, da der Rest ein Betriebsgeheimnis ist. MACK Rides hat extra Maschinen, Werkzeuge und Vermessungsanlagen entwickelt, die kein anderer Hersteller sehen darf. Aktuell werden gerade die Schienen für einen Megacoaster hergestellt. Vor dem Biegen und Bearbeiten der Rohre, werden diese sandgestrahlt um den Rost zu entfernen. Dann werden sie mit der Biegemaschine gebogen. Diese ist vier Meter im Boden verankert. Da eine solche Schiene genau stimmen muss, wird immer wieder nachgemessen mit einem digitalen Messgerät. In diesem Raum werden auch die Stahlteile für die Dreiecke zugeschnitten.





Danach zeigte Maximilian uns den Roboter, der die Seitenstreben erstellt. In einem weiteren Raum sah man einige Schienen die gerade zusammengebaut wurden. Es gab einige Geräte mit denen die Schienen ausgerichtet werden konnten. Alles wurde genau nach Mass gemacht und man hat alles mit Laser vermessen, zusammengeschweisst. Ein Schienenstück ist immer maximal 40 Fuss lang, damit es in einem Schiffscontainer Platz findet. Eine ganze Bahn in der Grösse von der Bluefire benötigt etwa 6-8 Wochen.

Wieder draussen, sah man die bereits fertigen Schienenteile. Diese werden noch verladen für die Lackiererei. Dort werden die Schienen nochmals sandgestrahlt und gereinigt. Danach wird der Lack aufgetragen mit drei Schichten. Die erste Schicht ist eine Grundierung und darüber kommen zwei Farbschichten. Sie haben auch ein extra Programm, das vorgibt wie die Schienen im Container platziert werden können um am meisten Platz zu sparen. Zimmerleute fertigen Verladevorrichtungen an, damit die Schienen nicht verrutschen im Container.

Im anderen Gebäude sah man einige Modelle in Kleinformat auf einem Regal. Dies sind Modelle von Bahnen. Es wird meistens zuerst ein kleines Modell gemacht aus den Zeichnungen, damit sich der Kunde das Ergebnis vorstellen kann. Wer genau hinschaut sieht einige bekannte Modelle. Beispielsweise Antlantica-Boot und Waschzuber vom Tripsdrill. Die Modelle werden aus Styrodur gefertigt. Zuerst werden die Modelle in klein gefertigt und danach mit Styrodur in Originalgrösse. Daraus entsteht dann die Form und das Styrodur-Modell in Originalgrösse wird weggeworfen, da es nicht mehr benötigt wird. Die Form jedoch wird aufbewahrt, da sie so immer wieder verwendet werden kann, falls mal ein Ersatzteil benötigt wird. Aus der Form entstehen dann die Wagen aus Glasfaser.





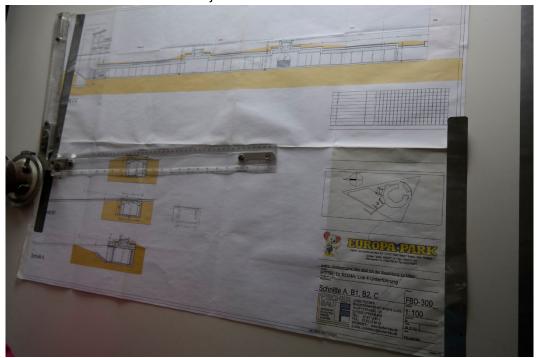


Dies ist ein fertiger Untersatz von einem Spinning Coaster.

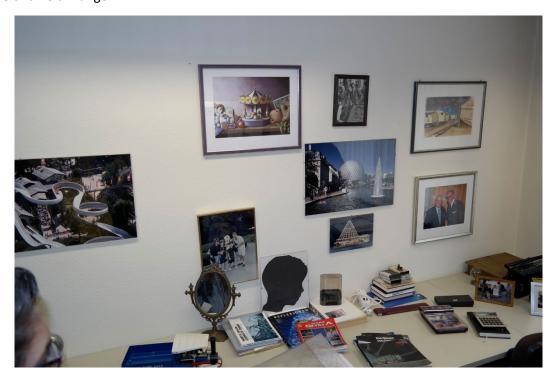


Weiter ging es ins Haus von Franz Mack. Dort ist auch Roland Mack und sein Bruder Jürgen aufgewachsen. Heute dient das Haus noch als Museum und als Konferenzraum. Dort werden meist Vertragsverhandlungen mit Amerikanern und Chinesen geführt um auch zu zeigen, wie familiär der Betrieb ist und weil dieses Vorgehen der Mentalität der Amerikaner und Chinesen eher entspricht.

Dies ist das Reissbrett von Franz Mack. Gerade ist ein alter Plan vom Hotel Colosseo eingespannt mit dem Projektnamen «Hotel di Roma».



Im Büro, sowie auch im ganzen Wohnhaus wurde eigentlich alles so belassen wie es war. Franz Mack hat hier den Europapark auf dem Reissbrett geplant und gezeichnet. Hier sind auch die Originale aller Pläne und Zeichnungen.



Ich durfte sogar auf dem Bürostuhl von Franz Mack sitzen. Ein tolles Gefühl dort zu sitzen, wo der Gründer des Europaparks sass.



In einem weiteren Raum war eine Bar. Dort wurden immer alle Gespräche mit den Schaustellern geführt, wenn Reparaturen anfielen oder es um den Verkauf von neuen Wagen oder Attraktionen ging.



Weitere Impressionen vom Haus:





Dies ist ein Bild vom alten Logo. Das Gründungsdatum stimmt hier nicht, da man erst später im Jahr 1999 die Urkunde fand, bei der die Gründung des Unternehmens 1780 durch Paul Mack bestätigt wurde. So wurde MACK Rides von einer Sekunde zur anderen elf Jahre älter. Von diesem Datum wird nun ausgegangen.



Nach der Besichtigung vom ursprünglichen Wohnhaus von Franz Mack, war die Führung zu Ende. Es war sehr eindrücklich und ich konnte einiges erfahren. Es war sehr interessant vor Ort zu sehen, wie eine Achterbahn gefertigt wird. Was ganz besonders ist, denn es ist der einzige Hersteller, der die Bahnen in dem Land und an dem Ort herstellt, wo sein Hauptsitz ist. Die meisten anderen produzieren in Tschechien. MACK Rides ist stolz auf sein Label Made in Germany. Ich bin sehr dankbar gegenüber MACK Rides, dass sie mir dies möglich gemacht haben und auch für die tollen Geschenke für die ganze Familie.







Nachdem Besuch von Mack Rides war noch ein letzter Punkt das Mittagessen im Restaurant Stadtrainsee. Das Essen war sehr lecker. Am Schluss bekam ich noch ein Schild als Geschenk von der Sternschnuppe mit meinem Namen und Euromausköpfe. Es waren wirklich drei ganz tolle Tage. Ich bedanke mich herzlich bei allen Beteiligten von der Sternschnuppe und dem Europapark für meine gelungene Wunscherfüllung. Es ist und bleibt ein unvergessliches Erlebnis!

Joshua Hürzeler www.achterbahnwissen.ch

