



F.COLET EN CARAVANA
NUESTROS VIAJES
ALEMANIA
Baviera en Navidad
Berlin y el Este
El Rin
La Oktoberfest
Museo Audi
Museo BMW
Museo Hockenheimring
Museo Mercedes 2016
Museo Mercedes 2009
Museo Porsche
Museo Téc. Sinsheim
Museo Técnica Speyer
Navidad en el Rin
Ruta 1001 museos
Selva Negra Navidad
ALSACIA EN NAVIDAD
AUSTRIA
BÉLGICA
DINAMARCA
ESTONIA
FINLANDIA
FRANCIA
GRAN BRETAÑA
HOLANDA
HUNGRÍA
IRLANDA
ITALIA
LUXEMBURGO
MALTA EN AVIÓN
MÓNACO
NORUEGA
PORTUGAL
"PUENTES" Y "FINDES"
REPÚBLICA CHECA
SAN MARINO
SUECIA
SUIZA
ORGANIZA TU VIAJE
MOVERSE POR EUROPA
COSAS DEL CARAVANING
MUSEOS SOBRE RUEDAS
MUSEOS AIRE Y GUERRA
DE LA "A" ALA "Z"
PARQUES ATRACCIONES
TURISMO VALLADOLID
Contacto
Aviso legal
Mapa del sitio



Auto & Technik Museum

Museo de la Automoción y de la Técnica - Sinsheim

Sinsheim - 2016




Dos son uno. Uno son dos.

No se me ocurre mejor manera de empezar este relato que diciendo muy alto y claro... ¡El Auto & Technik Museum Sinsheim nos ha maravillado!

Y es que es sencillamente fantástico. Tan fantástico como enorme. Una excelente manera de pasar un buen día en compañía de coches espectaculares; de aviones supersónicos o no; de mitos de la historia del automóvil; motos, locomotoras, artílugos mecánicos y, como guinda, la mayor colección de aviones y vehículos militares, especialmente de la Segunda Guerra Mundial, que jamás haya visto.



El museo de la Automoción y la Técnica se encuentra en la pequeña localidad germana de Sinsheim -junto a la salida 33b de la autopista A6- entre las ciudades de Mannheim y Heilbronn, en el suroeste de Alemania y al sur de la famosísima y preciosa ciudad universitaria de Heidelberg.

Lo mejor de todo, para quienes amamos el mundo del automóvil y de la aviación, es que en menos de cincuenta kilómetros de distancia tenemos otros dos museos sobre las mismas materias, a cual más interesante.

A sólo 40 kilómetros podremos disfrutar del "hermano pequeño" de éste de Sinsheim: el "Technik Museim", en la ciudad de Speyer y así coimpletar "el círculo", pues ambos museos son las mitades de una misma cosa. Ambos pertenecen a una asociación privada, sin ánimo de lucro, formada por más de 2.500 miembros de todo el mundo, algo así como "Amigos de los museos del Auto y la Técnica". Según fuentes propias de la asociación, los museos se financian exclusivamente de las suscripciones de sus miembros, de donativos y, por supuesto, a través de las entradas. Más de un millón de visitantes anuales contribuyen decisivamente a mantener -y adquirir- semejante cúmulo de joyas de la tecnología del último siglo.

Solamente con decir que, entre ambos museos, reúnen a "monstruos" como el transbordador espacial ruso "Buran"; un "Jumbo" 747; los supersónicos "Concorde" y "Tupolev"; al prototipo del Tyrrell P34 de 6 ruedas; a la mayor colección privada de Mercedes Maybach o de Fórmula 1 en Alemania; a un submarino o a lo más granado de la aviación y estará todo dicho. ¡Y eso sólo es una pequeñísima parte de todo lo que nos aguarda!



El espectacular Jumbo 747 de Speyer



El Lancia Stratos que arrasara en los rallies de los 70

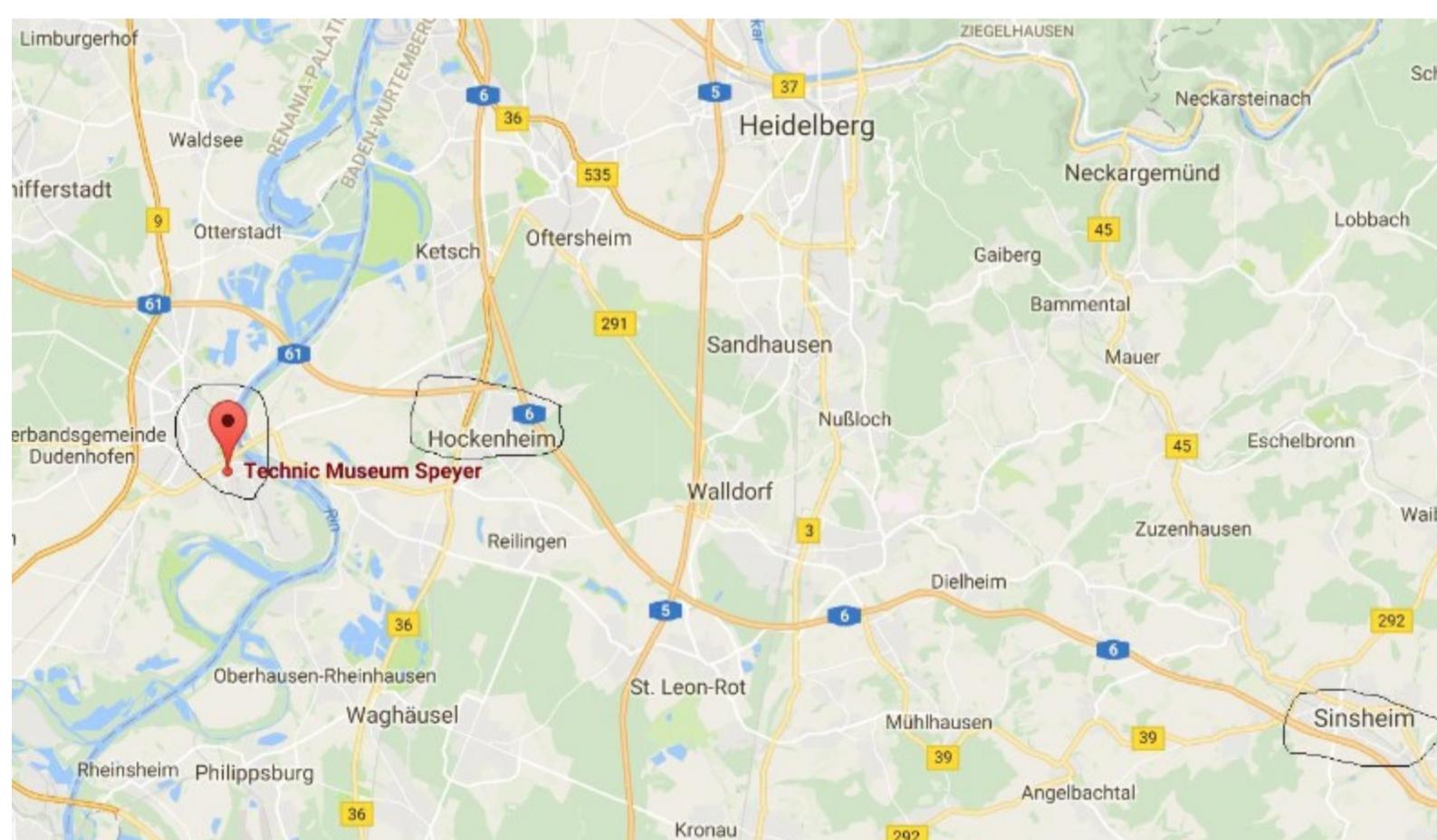
120.000 metros cuadrados de exposición, más de la mitad cubierta, dan una idea bastante aproximada de la envergadura de los museos de Sinsheim y Speyer.

En diciembre de 2011, con motivo de nuestro viaje navideño a los Castillos del Rin, visitamos el de Speyer, preciosa ciudad con una imponente catedral románica, bañada por el Rin. Su hermano mayor, Sinsheim, ha tenido que esperar al verano de 2016 para disfrutarlo, pero a fe que lo hemos hecho. ¡Nos ha encantado! Y animamos a todo buen aficionado a ese mundillo que no se los pierda por nada del mundo.

Eso sí, puestos a verlos en un mismo viaje, seguramente sea buena idea visitar primero el de Speyer. Es más pequeño y un poco menos espectacular que Sinsheim. Siempre es mejor empezar de menos a más, ¿no?

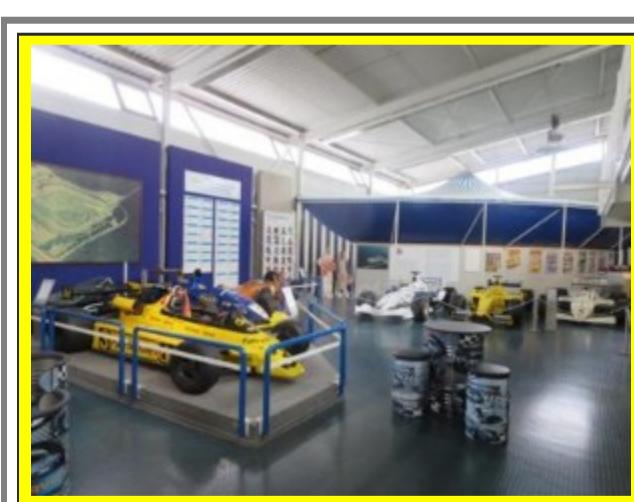
Por otra parte, los amantes del mundo del motor tienen, muy cerca de Speyer, un tercer museo en el que pasar otro buen rato: el "Motor Sport Museum" del famosísimo circuito de Hockenheim.

Comparado con los otros dos, el de Hockenheim es casi, casi una cajita de cerillas, pero esconde una magnífica colección de motos de calle y de carreras, además de un buen puñado de F1 y otros coches de carreras.



*En este mapa de Google Maps tenemos ubicados los tres museos.
Recordemos que entre Speyer y Sinsheim hay sólo 40 kilómetros*

Si a estas alturas aún no estáis convencidos de la bondad de lo que comentamos, quizás os apetezca echar un vistazo a los reportajes de ambos museos y juzgar por vosotros mismos... bastará que pinchéis sobre la foto.



El Motor Sport Museum de Hockenheim



El Technik Museum de Speyer

Aspectos prácticos



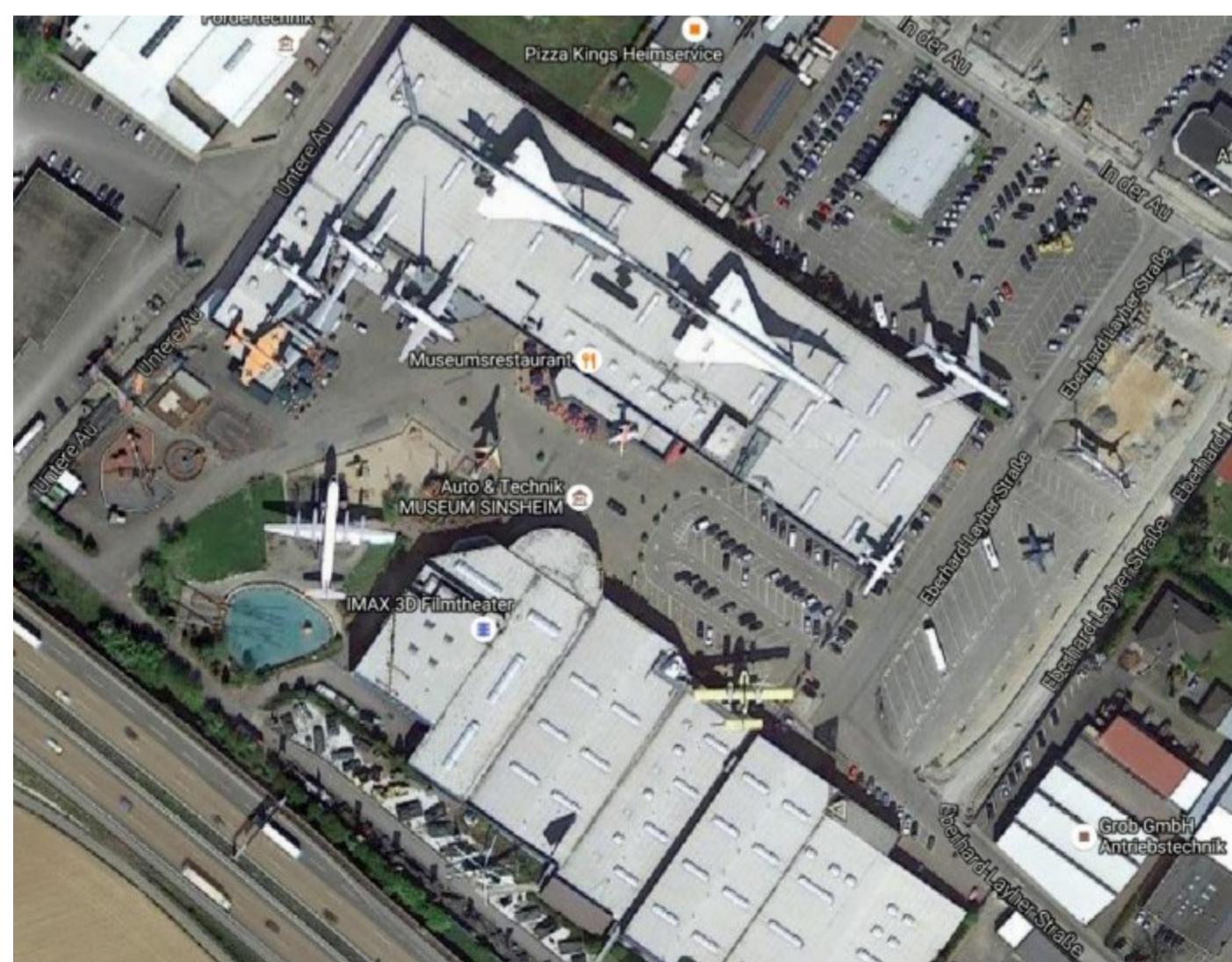
Como ya he comentado, el museo se encuentra a las afueras de la pequeña localidad de Sinsheim, junto a la autopista A6 entre Mannheim y Heilbronn. La salida 33b os conducirá directamente al museo.

Hay un amplio aparcamiento exterior, gratuito, junto al museo. El parking es apto tanto para autocaravanas como para caravanas, aunque para aparcar sin problemas con una de ellas siempre será mejor acudir a la hora de apertura del museo, cuando las plazas largas estén poco concursadas.

De hecho cuando estuvimos nosotros, muchas de ellas estaban ocupadas por un solo coche. Un fastidio. Aprovecho pues para hacer un llamamiento a los conductores de turismos, por favor, no aparquéis en las zonas habilitadas para vehículos grandes: autocares, autocaravanas o coche y remolque. Nosotros no tenemos la misma facilidad para aparcar fuera de esos lugares.



Aquí se aprecian perfectamente las plazas "largas" ocupadas por turismos. ¡Habiendo plazas libres "pequeñas"!



En la foto de Google Maps se aprecian perfectamente las zonas de aparcamiento.

El museo dispone de un hotel propio, el Hotel Sinsheim (4 estrellas) junto al mismo. También dispone de un cine IMAX, además de restaurantes y zona de juegos para los más pequeños.

La duración "razonable" de la visita puede estar perfectamente en toda la jornada. Menos de cinco horas ni lo soñéis. ¡Hay tanto que ver! Es una actividad casi a la altura de la que puede ofrecer un parque de atracciones, pues la mayoría

de aviones son visitables y seguro que toda la familia lo pasará en grande.

Si viajamos con animalitos lo vamos a tener más complicado, pues no hay guardería canina en el museo ni tampoco sombra en el aparcamiento. Nosotros, que viajamos con la perrita, nos alojamos en el camping más próximo, el Wackerau Camping, de Östringen, a 16 kilómetros de distancia. Claro que tuvimos suerte porque teníamos la caravana en la sombra y ese día el calor no apretó. En fin, los que viajamos con animales ya sabemos que, a veces, las cosas no son sencillas.



A la derecha, la escalinata de acceso a las taquillas

En 2016, la entrada cuesta 15 € para los adultos y 12,50 € para los jóvenes entre 5 y 14 años. Los de 4 años o menos entran gratuitamente. El museo abre todo el año, de lunes a viernes de 9 a 18 h y los fines de semana, hasta las 19 h. Más info en <http://sinsheim.technik-museum.de/es/>

El "Auto & Technik Museum"



El museo es una auténtica "macedonia" que si bien guarda una cierta unidad de concepto no es menos cierto que coches, motos, aviones y otros mil objetos se mezclan en una sucesión vertiginosa para el visitante.

Por tanto he pensado que organizar las fotos "por temas" es la mejor manera de presentarlas. De hecho el museo se divide en dos grandes pabellones. Además decenas de vehículos militares y aviones completan la exposición en el exterior.

El pabellón 1, el de las taquillas, alberga principalmente la colección de grandes coches americanos de los 50 -"Los Hollywood Cars of Stars"- y la colección de vehículos militares de la Segunda Guerra Mundial.

El pabellón 2 está esencialmente dedicado al mundo del automóvil de todas las épocas, del motociclismo y de las locomotoras. Los Fórmula 1 están también ahí. En su terraza, a la cual se accede por varias escaleras de caracol, encontramos a dos de las joyas más emblemáticas del museo: los supersónicos "Concorde" y el ruso "Tupolev TU144". Ambos son visitables, como la mayoría de aviones del museo.

Las décadas doradas de los '50 y '60: Grandes limusinas y mitos de Hollywood

Empezamos, pues, la visita al museo y lo hacemos por el pabellón 1. Y, de inmediato, quedaremos literalmente alucinados. Nada más pasar el torniquete de acceso nos sentiremos transportados a la época dorada del Hollywood de los años '50 con sus enormes y fabulosas limusinas de las marcas míticas: Cadillac, Chevrolet, Lincoln, Ford o Cord. En particular la colección Cadillac es una auténtica maravilla. Jamás había visto reunidos tantos y tan buenos modelos de los años dorados USA.

La exposición se complementa con dioramas que evocan el ambiente de la época y los grandes mitos del cine de Hollywood. Una gozada para la vista y para disfrutarlo todo con mucha, mucha calma.



Marilyn Monroe y el Cadillac Coupé de Ville (1958) con sus imponentes 320 cv y sus llamativas aletas traseras



*Un pequeño homenaje a uno de los grandes mitos del cine
Marilyn y sus cosas*



*El Cadillac Sedan V8 (1956)
El color rosa es original y diremos que Elvis Presley
tuvo varios con el mismo color.*



*El Cadillac Eldorado Brougham (1958)
El Cadillac más exclusivo y caro de su época,
rival del Lincoln Continental*



Sí, este mismo.



Doris Day y sus objetos personales



75 Jahre Hardtop im Kofferraum - Die Entwicklungsgeschichte der Cabrios mit versenkbarem Stahldach



Ford Skyliner Convertible (1959)

Todavía hoy sigue impactando su techo duro escamoteable. Una auténtica rareza para la época.



El Cadillac Calais (1974)



El Cadillac Fleetwood (1957)

A mediados de los '50 era ya la limusina más larga y estaba pensada para ser conducida por chófer.



Este Chevrolet Caprice de 1979 de la policía fue el azote de los truhanes de Los Ángeles



La moda de la época y los gadgets como el tocadiscos fueron ya iconos de la mitad del siglo XX



No sólo de coches vive la gente. Todo cuenta a la hora de la ambientación.



Impresionante Auburn Cabrio de 1935, estilo años '30
El motor Ford V8 entregaba 320 Cv



Ford Thunderbird Convertible (1958)
Sólo quedan 62 en el mundo de los 2.134 que se construyeron



Plymouth MP 2 "Fury" (1959)



Cadillac De Ville (1962)



"Evel Knievel". Fantasía motociclista (1973)
Motor Chevy V8 de 5 litros y 400 cv. ¡Quién da más!



El Cord 812 (1937). Sucesor de la marca Duesenberg. Su diseño todavía sigue influyendo hoy en día.



American Dream Cars



Los "Fifties", an american way of life...



*El mito "Chevrolet Corvette" empezó en 1954 con este Cabrio de 172 cv.
Fue la respuesta de General Motors a la gran demanda de deportivos europeos en EE.UU.
¡Y dieron en el clavo creando un auténtico ícono sobre ruedas!*



*Los mitos suelen ser intemporales, pero hay que cuidarlos para continúen vivos.
La saga "Corvette" siguió en 1969 con este "Stingray", mucho más anguloso, agresivo y poderoso.
Su éxito sigue vivo hoy día, con más de medio millón de ejemplares construidos.*



Por supuesto y por muchas imágenes que pueda yo incluir aquí es materialmente imposible abarcar toda la colección sobre los "American Dream Cars" que el museo Sinsheim nos brinda, pero espero que, por lo menos, hayáis podido disfrutar con estos "monstruos" que ponían en cuestión la racionalidad y lógica más elemental. Claro que por algo son mitos, objetos de deseo y auténticos "dream cars"...

Rarezas mecánicas y "locos cacharros"...

El de Sinsheim es un museo dedicado muy especialmente al automóvil, la motocicleta y la aviación, pero también a todo artilugio "técnico". Y es bien sabido que todo inventor o creador suele tener agazapado un genio a menudo extravagante y juguetón. Sinsheim nos brinda una buena muestra de esa genial locura...



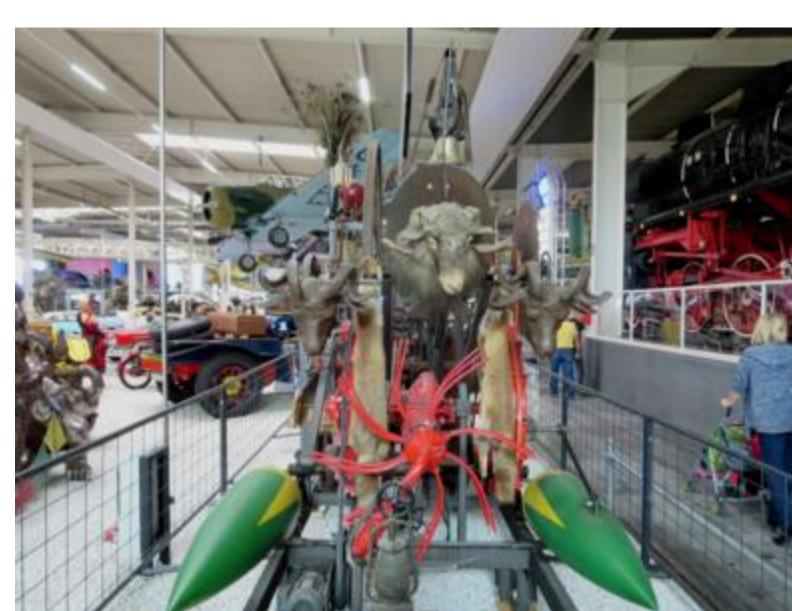
Y esto... ¿Qué es? Pues el "Monarch Showman Machine" de John Fowler (1917)
Este extravagante cacharro, impulsado a vapor, pretendía ser una alternativa a los carromatos de caballos.
Fue usado como tractor de granja, como vehículo para obras públicas y como "Show Carro".
Indescriptible. Realmente aún no tengo claro qué narices es esto.

Claro que si el "monstruito" de John Fowler nos ha dejado estupefactos, esto que viene ahora lo supera con creces.

Pasen y vean al "Imperator Mobile"... un cacharro al que el propio museo, muy apropiadamente, bautiza como "La máquina inútil" (Useless Machine). En el museo hermano de Speyer encontraremos a otra "máquina inútil", el "Mefistófeles. Otra razón para visitarlo...



El "Imperator mobile"



Un trasto no tan inútil. ¡Sirve para dejarnos sin palabras!



El Messerschmitt Kabinenroller RK 200 (1956)
Otro "loco cacharro" sobre esquies impulsado por "chorrohipohuracanado"



El "Heiri", impulsado a vapor



Un secador poco tranquilizador
Ignoro cuántas señoras se habrán sentido
tranquilas en la peluquería con semejante "alien"

El "Brutus", la joya de la corona...



El "Brutus" es el orgullo del museo de Sinsheim. ¡A la "criatura" la han construido en sus propios talleres!
Es algo único en el mundo.

Sobre un chasis movido a cadena le han montado un motor BMW, 12 cilindros, proviniente de un avión de la Primera Guerra Mundial -el Tratado de Versalles prohibía a Alemania disponer de aviones militares- y desarrolla una potencia constante de 500 cv, aunque puede aumentar momentáneamente a 720.

Actualmente se utiliza en exhibiciones -escape fuego por los escapes- y otros eventos.
En "You Tube" se encuentran varios vídeos del "Brutus". Basta poner su nombre para hallarlos.
¡Y vale la pena verlo en acción!





Desde luego un Citroen 2 Cv Dragster de 650 cv tiene mucho de locura. Y no digamos el Mini...



Por Dragsters que no quede. Ahora un Mercedes



Y los "Big Foot" tampoco faltan

Claro que si el rollo va de aceleraciones competir con esto se vuelve más complicadillo...



El "Blue Flame" batió el récord mundial de velocidad en tierra firme en 1970... ¡1.014,656 km/k!

El norteamericano Gary Gabelich lo logró en sobre el lago salado de Bonneville

Su nombre, "Llama azul", no es casualidad. así es el chorro que lanza, azul. Es la consecuencia de una explosiva mezcla de combustible compuesto por gas natural... ¡Y agua oxigenada!



*Su récord permaneció imbatido trece años.
En 1983 Richard Noble lo batió por 5 km/h.*



El "Blue Flame" es, por méritos propios, otro de los estandartes del museo.



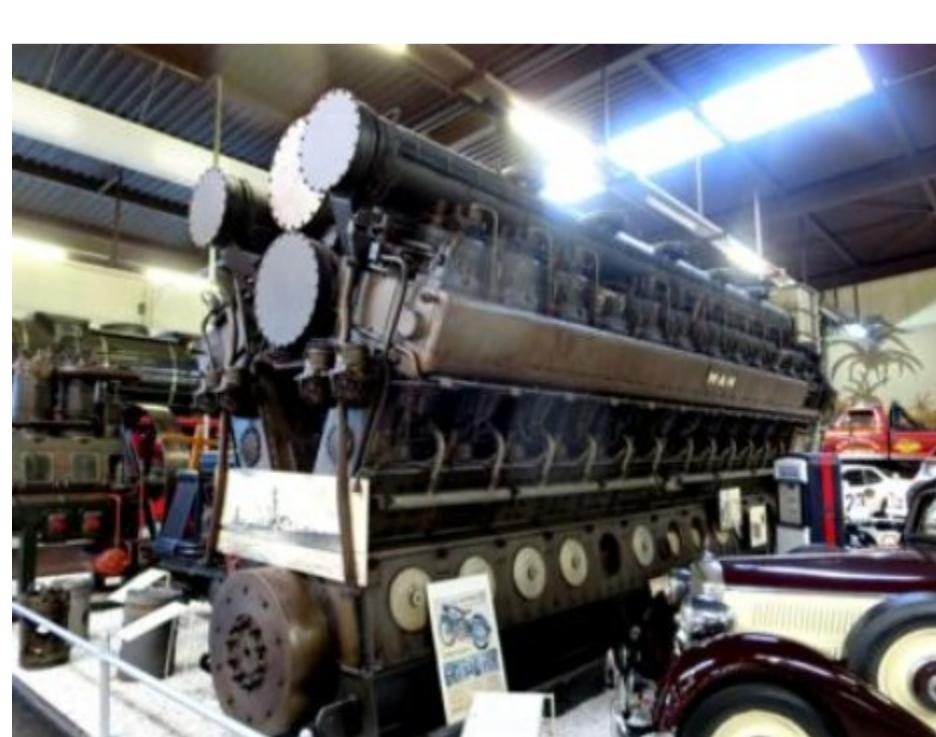
Este loco "cacharro" es una moto de una rueda...



Las máquinas de coser también reclaman su minuto de gloria



Las maquetas de trenes tienen su pequeño gran espacio...



Un motor MAN de un buque de guerra



*La rueda de carro más grande del mundo
4,5 metros de diámetro.
Se encuentra en el Libro Guinness*

La colección de órganos de los museos de Sinsheim y Speyer es digna de admirarse...



El mundo de la Fórmula 1

La colección de F1 en Sinsheim es la más importante de Alemania y una de las mejores del mundo. En Sinsheim encontré nada más y nada menos que 21 monoplazas de F1. Y lo más importante, seis de ellos campeones del mundo.



Tres campeones del mundo "en primer plano". El McLaren 1991 de Prost, el Williams 1987 de Piquet y, a la derecha, en azul, el Williams 1996 de Damon Hill.

Aunque para mí, lo mejor del museo fue poder ver, "en vivo y en directo", el prototipo del mítico Tyrrell P34 de 6 ruedas. Bueno, de hecho él fue uno de los principales motivos que me llevaron a Sinsheim...



Con mi querido Tyrrell P34 6 ruedas de 1975. El prototipo.

En 1976 vencería el GP de Suecia, con Jody Scheckter al volante.

Esa temporada, junto a Patrick Depailler, subirían 11 veces al podio -9 de ellas en segundo lugar- logrando dos pole position y quedando tercero y cuarto en el campeonato del mundo tras Hunt y Lauda.

En 1977 la falta de desarrollo técnico de los mini-neumáticos delanteros, de Good-year, relegó el coche a un segundo plano, obteniendo sólo 4 podios con Depailler y Ronnie Peterson.

Fue su última temporada, pues en 1978, los neumáticos obligaron al equipo a volver a las 4 ruedas, aunque tampoco le fue tan mal. Depailler ganó el GP de Mónaco y subió 4 veces más al podio.

¡Qué gran equipo fue Tyrrell, campeón del mundo dos veces con Jackie Stewart en 1971 y 1973!



Los mini-neumáticos fueron su céñit y su ocaso. Su menor resistencia aerodinámica era la clave. Pero necesitaban evolución y su singularidad acabó condenando el concepto: a Good-year no le compensaba el coste de su desarrollo para un único equipo.

Pero fue un hito deportivo y cuarenta años después ocupa un lugar privilegiado en la historia de la F1



jqué simples eran los mandos en los '70!



Esta oriignal toma de aire nunca llegó a competir





Una joya como el Tyrrell P34 sin duda merece una urna. Lástima que a las fotos no les siente igual de bien

Los campeones del mundo...



Dos campeones del mundo codo con codo.

En primer plano el Williams Honda V6 Turbo de 1997. Nelson Piquet ganó su tercer título con él. Honda, el 1º. Dos años después, con el McLaren Honda M4-4/5 V10, Prost y Honda ganaron, respectivamente, su tercer título mundial



El Williams FW Renault 14 B V10, campeón en 1992 con Nigel Mansell.



El Benetton Renault B195 arrasó en 1995 y supuso el segundo título tanto para Schumacher y el 1º para Benetton



En 1996 Damon Hill se coronó campeón del mundo con el Williams FW 18.

Fue la primera vez que el hijo de un campeón del mundo, Graham Hill, alcanzaba el título.

Quizás en 2016 Nico Rosberg se sume a ese selecto club.

El Williams FW 18 fue un tiro: 12 victorias sobre 16. Williams obtuvo su 8º título de constructores.



El Maserati 250 F de 1956
Un año después, Fangio ganó su pentacampeonato mundial a sus mandos,



No sorprende que a los coches de la época los llamasen "cigarros volantes"



Desde esta vista se aprecia aún mejor la forma de "cigarro habano" del Maserati 250F

Los F1 que no pudieron ganar un campeonato mundial...

Sólo gana un coche cada temporada. Aunque Senna decía que "el segundo es el primero de los perdedores", para que uno pueda ganar necesita que otros no lo logren, pero compitan con el vencedor. Así son las carreras.

Del resto de F1 expuestos, sólo dos saborearon las mieles del triunfo en un Gran Premio: el Tyrrell 6 ruedas y el Williams BMW FW023 de 2001. La entrada de BMW en la F1 en 2000, de la mano de Williams, empezó muy bien, pero no tuvieron que esperar al año siguiente para anotarse cuatro victorias: 3 con Ralf Schumacher -"El Hermanísimo" y 1 por cuenta del colombiano Montoya...



El Williams BMW FW023 de 2001



El BRM P160 de Niki Lauda (1973)



El Zakspeed 1500 de 1987 sólo pudo terminar quinto en el GP de San Marino con Martin Brundle



*Al menos en los años 70 los coches tenían "personalidad".
No como ahora, que hay que reconocerlos más por su decoración que por sus formas.*



*El Jordan 191 de 1991 ha pasado a la historia
por ser el coche en el que debutó Michael Schumacher
en F1. Corrió sólo en el GP de Bélgica, pero impresionó
de tal manera que para la siguiente carrera ya lo fichó
Flavio Briatore para Benetton.*

Puntuó en las tres primeras carreras con Benetton.



*El BMS Dallara 192 - Ferrari V12 (1992)
tuvo unos resultados mucho más modestos:
2 sextos puestos a cargo de Pierluigi Martini*



*El Jordan Peugeot 196 de 1996 logró terminar 5º en el campeonato de constructores,
detrás de los cuatro "grandes": Williams, Ferrari, Benetton y McLaren.*

El Team Sauber

El equipo suizo Sauber es el mejor representado en el museo, con seis monoplazas y por eso merece que conozcamos un poquito mejor a uno de los equipos "secundarios" más importantes de la F1 reciente. Sauber es un perfecto ejemplo de los equipos de F1 "modestos, pero resistentes" y desde 1993 hasta hoy en día continúan en la brecha, luchando contra viento y marea contra la falta de medios y los grandes presupuestos de los equipos punteros.

Su participación en la F1 viene marcada por tres etapas: de 1993 a 2005 como equipo independiente. De 2006 a 2009 pasa a depender de BMW, denominándose BMW Sauber y a partir de 2010 vuelve a competir de manera independiente. Es decir, un equipo pequeño, pero muy luchador que ha servido para lanzar al primer nivel a muchos pilotos: Räikkönen, Massa, Heidfeld, Kubica, Frentzen, Checo Pérez, Hulkenberg, etc.

Aunque en la era BMW se obtuvo la primera victoria en el GP de Canadá de 2008 con Robert Kubica, Sauber como equipo independiente no ha ganado nunca una carrera, aunque en 2012 a punto estuvo gracias al 2º puesto de Checo Pérez en el GP de Malasia, tras el Ferrari de Fernando Alonso. Pedro de la Rosa fue piloto oficial del equipo en 2010.

En 1994 el Sauber Mercedes C13 supuso el retorno de la marca de la estrella al circo de la F1, relación que duró un año más, pues en 1996 Mercedes pasó a motorizar a McLaren, con mucho mayor éxito gracias a sus tres títulos mundiales de pilotos. Desde 1996 hasta 2005 Sauber estuvo propulsado por los motores cliente de Ferrari. No obstante tales motores pasaron a denominarse "Petronas", nombre del patrocinador principal del equipo, la petrolera malaya del mismo nombre. Red Bull también se estrenó con Sauber antes de fundar su propio equipo en 2005, cuando adquirió los restos del equipo Jaguar.

Aquí podremos ver el C13 de 1994, el primer Sauber-Mercedes; los cuatro Sauber-Petronas de 1998, 1999, 2000 y 2002 y el BMW Sauber de 2007



El Sauber Mercedes C13 de 1994
Patrocinado por los relojes Tissot, todo muy suizo
Lo pilotaron Frentzen y Wendlinger



El Sauber Petronas C17 de 1998
Jean Alesi y J. Herbert a su volante



El Sauber Petronas C18 de 1999 de Alesi



El Sauber Petronas C19 de 2000
pilotado por el finlandés Mika Salo



El Sauber Petronas C21 de 2002 con el que
debutara Felipe Massa.



El BMW Sauber 07 F1 (2007)
Fue pilotado por Kubica y Heidfeld y nunca ganó un GP, pero
tiene el honor de ser el coche con el que Sebastian Vettel
debutase en F1. en el GP de EE.UU. (Indianápolis) siendo el
más joven en hacerlo en F1 y, además, logrando 2 puntos.
Era el piloto reserva y sustituyó al lesionado Heidfeld.
Ya apuntaba maneras.

Al año siguiente, con un Toro Rosso, se anotó su
primer Gran Premio, en Monza.

Los "Fittipaldi F1". El equipo de la familia Fittipaldi

Otra curiosidad que encontramos en Sinsheim son dos "Fittipaldi F1" de 1978 y 1981.

Wilson Fittipaldi, hermano mayor de Emerson y piloto de F1 en 1972 y 1973, lideró en 1975 la formación de un equipo brasileño de F1 con el apoyo de la azucarera "Copersucar". Ese año el coche fue pilotado únicamente por Wilson, pero en 1976 Emerson dejó a McLaren para enrolarse en el equipo familiar. Hasta 1979 el equipo dispuso de un único monoplaza, salvo en contadas ocasiones.

El F5 de 1978 fue el primer "wing-car". El año en que todos los coches, excepto Ferrari, se "clonaron" en coches-ala. Ahí lo tenemos...



El Fittipaldi Copersucar F5A de 1978

En 1980 Copersucar abandona la F1 y los Fittipaldi se hacen con los restos de Wolf Racing. Su equipo técnico contaba con nombres tan prestigiosos como Harvey Postlethwaite y un aún muy joven Adrian Newey. En 1980 lograron dos podios y al final de la temporada Emerson Fittipaldi dejó el equipo y la especialidad. Al terminar 1982 el equipo se declaró insolvente y ahí terminó la aventura del único equipo brasileño que ha existido en F1.



El fondo con forma de "ala invertida", los famosos Wing-Car que marcaron toda una época en la F1.
Aquí podemos ver el del Fittipaldi-Skol F8 de 1981

En F1 hay vida más allá de los monoplazas...

En el museo encontraremos fotografías, piezas, ruedas, monos... en fin, mucho más que los monoplazas, aunque éstos sean los protagonistas absolutos.



Los catálogos de la época, auténticos "incunables"



Formel 1 / Saison 1994

Michael Schumacher fue campeón en 1994 con este mono



Formel 1 / Saison 2012

Y lo mismo hizo Sebastian Vettel en 2012

Más Sport -Auto...

Sinsheim nos muestra también a todo un vencedor de las 24 horas de Le Mans, el Audi E-Tron de 2013, y a otros prototipos de resistencia de los años 80.



El Audi R18 E-Tron Quattro, ganador de Le Mans 2013



El Kouros Sauber-Mercedes C8 de 1986



También al Lola Indy T93 con motor Ford V8, ganador en 1993 de la Indy Car norteamericana con el británico Nigel Mansell, que abandonó la F1 al final de 1992, tras coronarse campeón con el Williams FW14 que podemos ver en este mismo museo. Con este coche estuvo a punto de ganar las 500 millas de Indianápolis, pero un despiste al final de la carrera le hizo quedar tercero, detrás de Emerson Fittipaldi y Arie Luyendik. Un bombazo.



El Lola Indy T93 /1993) campeón de la Indy Car con Mansell



Aquí, su mono



Zakspeed Turbo Capri (1981)



Vencedor del Campeonato Alemán de Turismos 1981



Ganador en 1989 del campeonato IMSA norteamericano con Rohrl y Winkelhock al volante



*El mítico Lancia Stratos es historia pura.
Ganador varias veces del Rally Montecarlo
y del campeonato mundial de rallies.*



Varios Porsche 924 de rally



El oficio de piloto de carreras era, en tiempos, una carrera contra los elementos y la muerte.

Los aviones: el Concorde, el Tupolev y los demás...



El Concorde "persiguiendo" al Tupolev...

La historia de la aviación ocupa un lugar destacadísimo tanto en el museo de Sinsheim como en el de Speyer. Si en éste último el protagonismo se lo llevan de calle el "Jumbo" y el transbordador espacial soviético "Buran", en Sinsheim arrasan claramente el magnífico "Concorde", el avión supersónico de pasajeros anglo-francés, bien secundado por su directo competidor, el Tupolev Tu-144. No es de extrañar que sean dos de las joyas máspreciadas del museo.

La historia de ambos es fascinante. Como un episodio más de la "Guerra Fría" entre Occidente y la Unión Soviética, la "competición" no abarcaba únicamente al armamento y la carrera espacial. En el ámbito de la aviación comercial también se libraba una dura lucha entre ambos bloques.

Los aviones supersónicos de pasajeros Concorde y Tupolev Tu-144 fueron desarrollados casi a la par. Los soviéticos se adelantaron un par de meses y en nochevieja de 1968 realizaron el primer vuelo de prueba, cerca de Moscú. Dos meses después era el Concorde el que alzaba el vuelo.

El ruso ganaba al anglo-francés en tamaño, velocidad y capacidad, pero fallaba en autonomía y alcance respecto a su competidor.

No fue hasta mediados de los años setenta cuando ambos entraron en servicio comercial. Una vez más los rusos se adelantaron unos meses. En 1975 el Tupolev inició su andadura. Al año siguiente, el Concorde. Sin embargo el avión occidental tuvo una vida más larga, retirándose en 2003. Seis años antes lo había hecho el Tupolev, limitado por su falta de autonomía a volar dentro de los límites de la URSS, mientras que el Concorde unía Europa con los Estados Unidos, sin escalas.

En fin, dos "enemigos íntimos" que continúan "intimamente" unidos en Sinsheim. Lo mejor es que, ahora, nosotros los podemos disfrutar.. De todas maneras para ver al Concorde no es imprescindible desplazarse a Alemania. En el Museo del Aire y del Espacio de París se exhibe el prototipo y en el Brooklands Museum cerca de Londres se puede disfrutar de otro ejemplar.

En Sinsheim están ubicados en el techo de una de las naves del museo y se accede a ellos por dos escaleras de caracol. La primera, para subir a la azotea. La otra, para acceder a cada una de las naves. Para evitar aglomeraciones, el acceso a cada avión está regulado por un contador y un torniquete que sólo se acciona si se colocan los pies en el lugar adecuado...

Para bajar del tejado hay dos maneras. Una aburrida y otra divertida. Elegir una u otra es cosa de ganas y valor. Si no somos amigos de las emociones fuertes siempre podremos desandar lo andado para subir, pero si tenemos prisa, somos niños -grandes o pequeños- y nos gusta jugar, pues tenemos un... ¡Tobogán que nos llevará a la planta baja!



Bajando por la vía rápida...

En los días de mucho calor, estar dentro de los dos aviones es muy agobiante. Son especialmente estrechos y, al estar en posición de despegue, la rampa exige bastante esfuerzo hasta llegar a la cabina de mando. Pero no adelantemos acontecimientos y dejemos que las imágenes hablen por nosotros. A fin de cuentas es bien sabido que "una imagen vale más que mil palabras"...

Bienvenidos al Tupolev Tu-144...



Impresionante vista trasera del Tupolev Tu-144



Aquí se aprecia claramente que "el pico" es móvil. Fijaos justo debajo de las ventanillas...



Esto es lo que vemos del Tupolev al entrar por detrás...



El aspecto no resulta demasiado lujoso, ciertamente



El interior está un poquito ambientado...



El Tupolev, entre otras ciudades soviéticas, unía Moscú con Ulan Bator, capital de Mongolia



Cuesta lo suyo no hacerse un lío con tanto reloj...



También nos cuentan "la odisea" que supuso trasladar al Tupolev desde Moscú a Sinsheim

El Concorde, elegancia alada...





Por aquí entraremos
en el Concorde



¡Y los pasajeros de Ryanair aún se quejan!
Eso sí que eran estrecheces, pero a precios "High Cost"...



La tripulación no lo tenía nada fácil para servir el... ¿champagne?



Los pilotos debían acabar odiando los relojes...



La cabina parece el cuarto de los Hermanos Marx...
¡Pero está todo en su sitio!



Hay cosas muy serias que ni supersónicamente hay que dejar de hacer...



Fascinante la silueta del Concorde. Una preciosidad.

Los "otros" aviones de Sinsheim...

El museo de Sinsheim dedica buena parte de su exposición a la aviación, aunque el de Speyer le gane por goleada. Allí podremos admirar algunos de los aviones que han marcado un hito en la historia de la conquista de los cielos desde antes de la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días. Para los modelos más antiguos tendremos que escaparnos al de Speyer, pero aquí no quedaremos defraudados. ¡En absoluto!



Este colorista Sukhoi su-22 soviético fue uno de los cazas "estrella" del Telón de Acero durante los '70



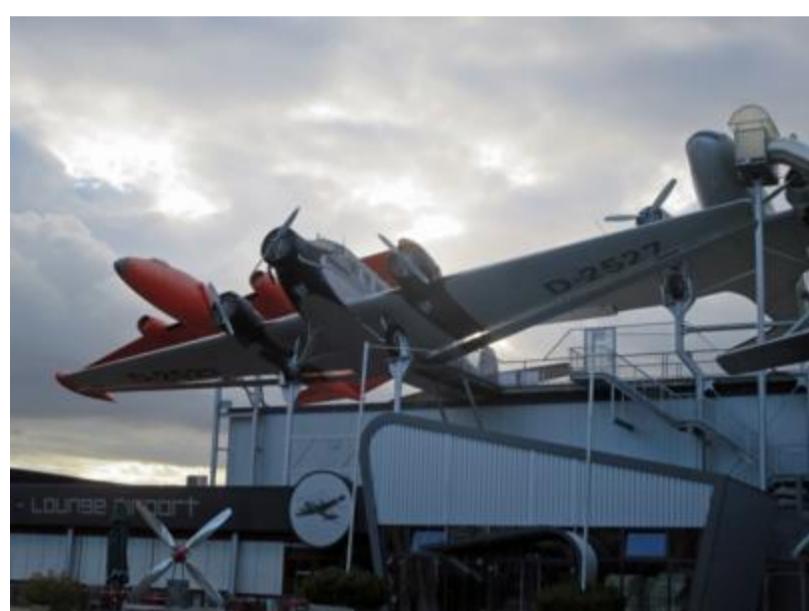
Aquí el mítico MiG 15 que hizo la vida imposible a los norteamericanos en la Guerra de Corea



*Otra vista del Sukhoi Su-22.
Más bonito así que de frente.*



Impresionante vista "aérea" del De Havilland Venom (1950)



El Junkers Ju-52 de Lufthansa, años 30



El Aero L-39 "Albatros"
Jet checoslovaco de entrenamiento



El Tupolev Tu-134, el competidor soviético
del francés "Caravelle". Años '60.
El motor trasero era la moda entonces.



Traje supersónico
para los cañones años '60



El Canadair CL-215 contra-fuegos. Este ejemplar actuó en la zona de Marsella.
Era capaz de transportar más de 5 toneladas de agua para combatir los incendios forestales..



Este caza-bombardero Mig 23 soviético de mediados de los años '60 no es muy agraciado, pero la puesta en escena en el museo es impresionante.

Su principal característica eran las alas de ángulo variable que le hacían muy versátil.



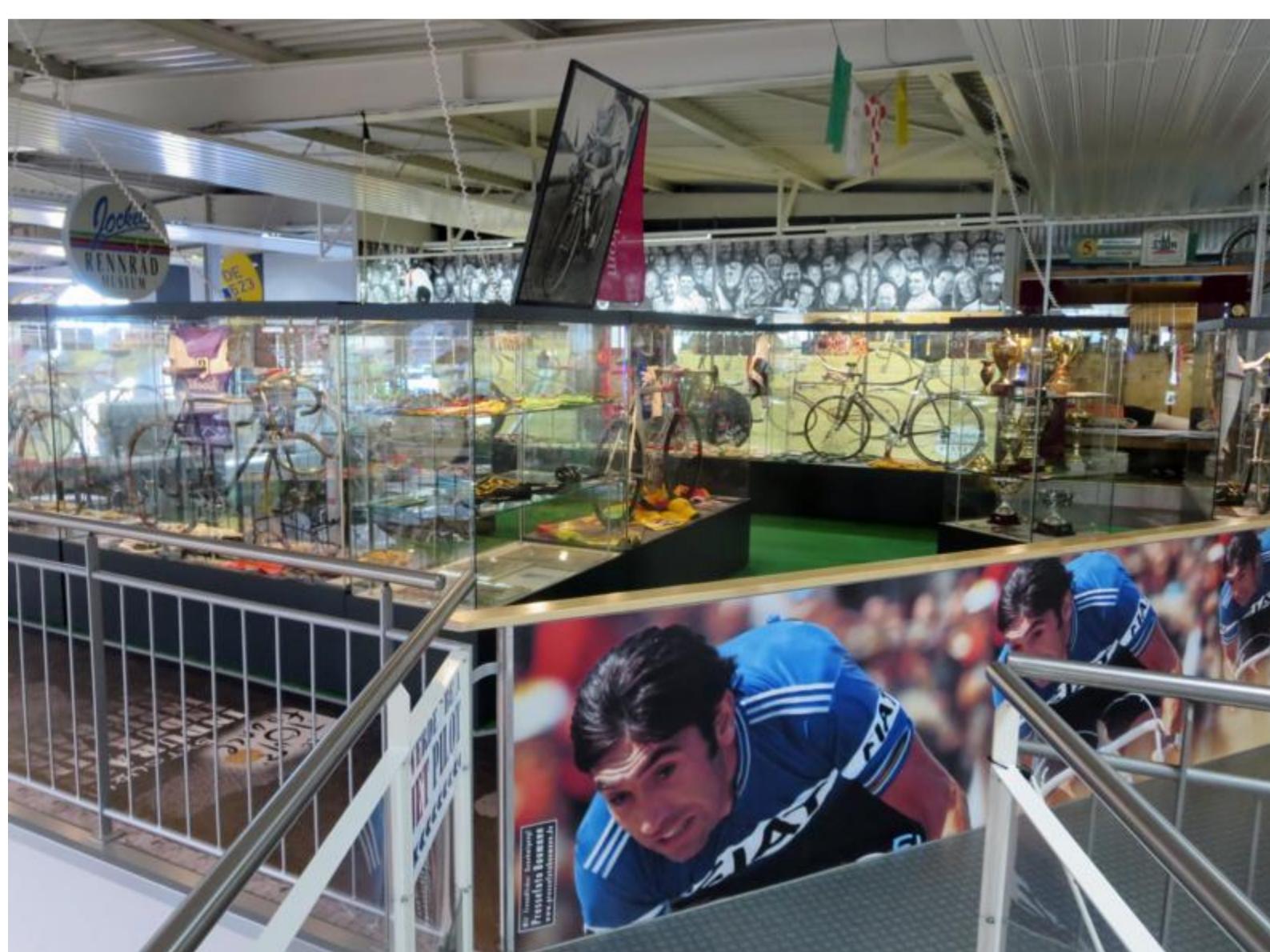
Desde luego aviones no faltan en Sinsheim.

Y aún hay más... ¡Los de la Segunda Guerra Mundial! Pero todo llegará, todo llegará...

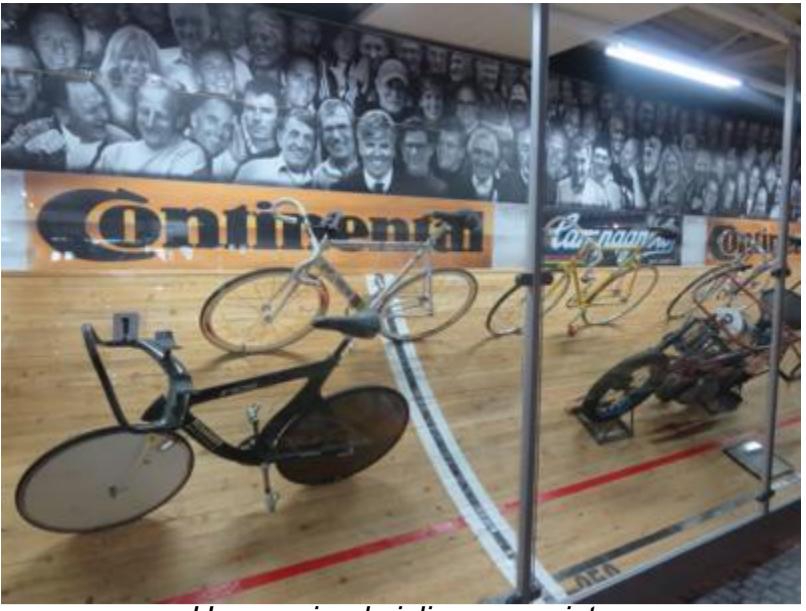
Y de las dos alas a las dos ruedas... ¡con pedales!

El Museo de Sinsheim nos sorprende a cada paso. Aunque sea a base de pedales, las bicis son cada vez más auténticas joyas tecnológicas. Por lo tanto no podían faltar en un museo de la técnica... ¡Y las joyas abundan!

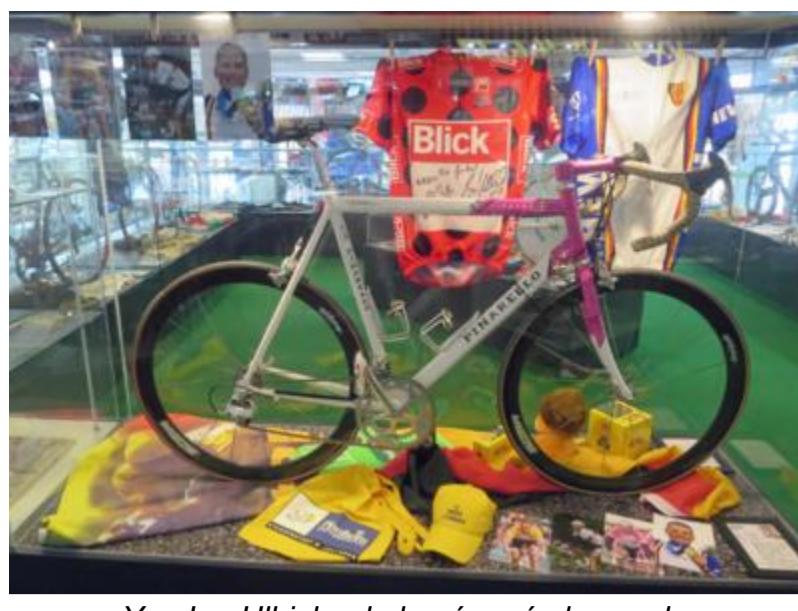
Hay un recuerdo para casi todos los grandes campeones ciclistas de todas las épocas...



Un pequeño rincón dedicado al mundo del pedal. Nos recibe Eddy Merck, "El Caníbal". No tenía rival.



Homenaje al ciclismo en pista



Y a Jan Ullrich, el alemán más laureado.



Nuestro Miguel Induráin ocupa un lugar de honor



Sus triunfos en el Tour de Francia también son recordados



Y la bici del irlandés Sean Kelly,
ganador de la Vuelta a España 1988

De tractores, trenes y otros medios de transporte...

Un museo "de la técnica" no puede dejar al margen a otros vehículos -quizás menos glamurosos que los coches- pero tan necesarios como el que más para hacernos la vida más fácil.

Las zanahorias, las patatas o las coles salen de la tierra, pero para que lleguen a nuestras mesas es necesario sacarlas de su lugar de nacimiento y, luego, acercarlas a nuestras casas. Y esa labor callada, pero eficaz, se la debemos a los tractores, a los camiones, a las quitanieves y a los trenes. En el museo se exponen muchos más de los que aquí aparecen, pero a todos este pequeño homenaje...



Locomotora Henschel (1939)



El mundo de las dos ruedas

El mundo de las dos ruedas está muy representado en Sinsheim. Tiene varios espacios temáticos dedicados al motociclismo, destacando el de las "Harley Davidson y la mítica Route 66" y el de los scooters. Además encontraremos ejemplares fantásticos del mundo de las dos ruedas por todo el museo. A mí me gustan las motos, pero cacharros de cuatro ruedas me tiran mucho más...



Los polis norteamericanos son todo un clásico de las pelis.





Pero hay vida lejos de las míticas Harley Davidson y el museo se hace eco de ello. Siempre me han llamado mucho la atención las motos de carreras sobre hielo, en las que la marca checa "Jawa" es reina absoluta...



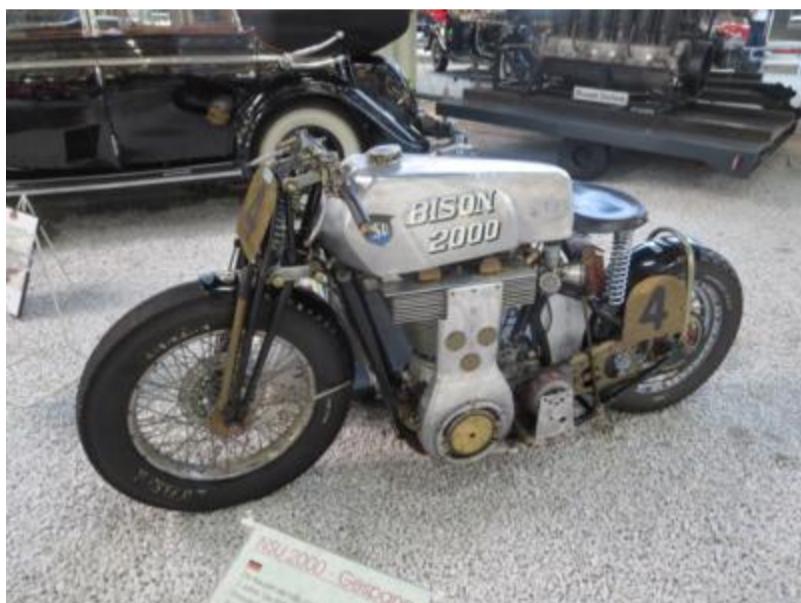
La Jawa 500 cc. sobre hielo (1988)



Los clavos de las ruedas ponen los pelos como escarpias



Impresionante sidecar NSU 2000 Bison



Su velocidad máxima depende de la valentía del piloto...



Rokon 2 ruedas motrices (1960)
Es capaz de subir a un Pick-up sin rampa...



La MV Agusta 350 S (1977)
169 Km/h de velocidad máxima



Motos por doquier en el museo...



El mundo de los scooter



*Sidecar de asistencia del ADAC alemán,
el equivalente a nuestros RACE o RACC*



Una motocicleta NSU

Y llega la hora del automóvil...



El museo de Sinsheim se autodenomina "del Auto y de la Técnica". Por tanto el automóvil ha de tener, forzosamente, un gran protagonismo. Y desde luego que lo tiene.

Ya hemos visto las fantásticas muestras sobre la F1 y los "bugas" norteamericanos de las décadas doradas de los 50, 60 y 70, pero es que el museo ofrece mucho más. Desde las simpáticas "genovevas" que iniciaron la motorización del mundo hasta los deportivos más rabiosos o los fantásticos "oldtimer" de la primera mitad del siglo XX, el abanico es inmenso. Conviene destacar que las colecciones de Mercedes y de Maybach, la actual división de "súper-lujo" de la marca de la estrella son increíbles y hacen palidecer a la del museo Mercedes de la no muy lejana Stuttgart. De hecho, la de Maybach es única.

En fin, Sinsheim es un regalo para todos los amantes del automóvil y allí encontraremos todo, todo y todo sobre la historia de las 4 ruedas.

Los ancestros y las "Genovevas" de principios del siglo XX

Sinsheim, al igual que el Museo Mercedes, expone una reproducción del primer "coche" de la historia, el "Triciclo Benz" de 1886. Paradójicamente no tenía cuatro ruedas...

¡Qué mejor manera de empezar el recorrido por la historia del automóvil!



*El Benz 1886, el primer vehículo a motor de combustión de la historia.
Un litro de cilindrada, 10 litros de consumo a los 100 y 16 km/h de velocidad máxima.
Esta réplica funciona de verdad.*

La "Pekín - París" de 1907 y otras grandes carreras de la época



El museo dedica un espacio importante a la carrera Pekín - París, organizada por el rotativo francés "Le Matin" y que tuvo lugar en 1907. Tras recorrer 14.994 durísimos kilómetros, sólo 5 de los 40 que tomaron la salida en la capital china llegaron a la ciudad de la Torre Eiffel.

El príncipe italiano Scipione Borghese se alzó con el triunfo a bordo de un "Itala", acompañado por el periodista Luigi Barzini del "Daily Telegraph". Llegaron con una semana de ventaja sobre el segundo clasificado, un Spyker holandés. Como premio sólo recibieron una botella de champán. De ahí la razón de celebrar los triunfos con el vino espumoso, tradición que aún perdura...

Los amantes del cine recordarán con cariño al filme "La Carrera del Siglo" con Tony Curtis y Jack Lemon, que rememoraba las andanzas de unos cuantos "chiflados del volante" en una larga carrera a través de medio mundo hasta el mismísimo París. Curiosamente la carrera también estaba organizada por un periódico... norteamericano, of course!

Aquí se exhibe uno de los 40 participantes que tomaron la salida en Pekín, aunque no llegó a la meta: el American LaFrance "Funkenblitz", además de otros recuerdos de aquella carrera para valientes entusiastas.

En 1997 se reanudó la costumbre de realizar esta dura prueba. Con coches de la época original, por supuesto.



El American LaFrance "Funkenblitz" testigo de aquella hazaña



Objetos de la Pekín París



Otro American LaFrance de 1912
Éste participó en la "Great Race" que cruzó EE.UU ebn 1933

Aquellos "locos cacharros" del primer cuarto del siglo XX...





Impresionante el "Laurin & Klement Doppelphaeton" checo (1916). Perteneció a la familia imperial austro-húngara



BMW R-47 (1926)



Opel 24/50 (1912), uno de los más caros de la época



Opel 25/55 de 1916

Este vehículo participó en la I^a Guerra Mundial
Actualmente todavía alcanza los 100 km/h



El curioso Hanomag "Kommisbrot" de 1926

Un intento de hacer un coche asequible al gran público,
aunque no llegó a serlo del todo. Era bastante caro.
Aún así se fabricaron casi 16.000 unidades
entre 1925 y 1928.





*Impresionante el Bentley Red Label de 1923
Se anotó 5 victorias en Le Mans, cuatro de ellas
consecutivas: 1924, 27, 28 29 y 30.*



*El museo "ambienta" la exposición
con interesantes complementos.
La moda es uno de ellos*



*Audi E 22/55 (1913)
Este modelo es el segundo Audi más antiguo que existe.
Todavía hoy es capaz de alcanzar los 100 km/h*

Los "Oldtimers". La época dorada entreguerras



Fantástico Rolls Royce Phantom II "Cola de Barco" (1933)

El período entreguerras está marcada por el auge de las grandes marcas, que realizan lujosos vehículos sólo asequibles a las grandes fortunas... ¡pero qué cochazos!

Rolls Royce, Maybach, Mercedes Benz. Bugatti nos llevan a mundos de ensueño. Caro que, ya que hemos empezado con los Rolls Royce... ¡por qué no seguir con ellos! En Sinsheim encontraremos un buena muestra de la marca del "Espíritu del Éxtasis..."



Este Rolls Royce "Twenty" (1928) estuvo al servicio de la casa suiza Kofler hasta la década de los '70



Rolls Royce Silver Ghost (1921)
Elegido "Mejor Coche del Año"



Perteneció al Maharajá Saheb de Nawangar (India)
Lo que no acaba de entenderse es qué pinta ahí
un jeque árabe...



El "Phantom III" desde otro ángulo



Aquí, el Rolls Royce Phantom II (1934)

Dejemos por ahora los lujosos Rolls Royce y vayamos a los deportivos, aunque no menos glamourosos, Bugatti, la marca alsaciana de renombre mundial. Aquí, en Sinsheim hay un muy buen elenco de Bugatti, pero si somos entusiastas de la marca deberemos visitar "[La Cité de l'Automobile](#)" en Mulhouse (Alsacia/Francia). El enlace os llevará a nuestro reportaje del museo. Allí está lo mejor de lo mejor de Bugatti, pero en Sinsheim de ninguna manera quedaremos defraudados...



En primer lugar el deportivo "Typ 37" (1926), pero la joya entre joyas de Bugatti está en segundo plano.

El "Bugatti Royale 41" (1927) fue lo más de lo más. Sólo 7 fueron construidos.
Uno está aquí. Otro en Mulhouse. Y los otros cinco... ¿Qué fue de ellos?



Bugatti 57 "Ventoux" (1937)



Bugatti Typ 57 (1938) de competición



Rosengart LR 4N2 (Francis, 1938)



Horch 830 BL (1939)

Fue el primer Horch en llevar los 4 aros de Auto Unión

Maybach, la colección



Maybach Zeppelin DS 7 litros (1930)

La marca de vehículos de gran lujo Maybach fue fundada en 1908 por Wilhelm Maybach, aunque empezaran fabricando motores para los zeppelines. Al terminar la Gran Guerra, el Tratado de Versalles prohibió a Alemania fabricar motores de aviación. Esta circunstancia hizo que Maybach se interesase por el automóvil. ¡Y de qué manera!

Es curiosa la relación entre Maybach y Mercedes Benz. Wilhelm Maybach fue director técnico de Daimler, en la época en que Daimler y Mercedes terminaron fusionándose. Unas décadas después el Grupo Daimler Mercedes, adquirió la marca Maybach y, aunque resulte extraño, Maybach representa hoy en día la máxima expresión del lujo en el Grupo Daimler Mercedes.

Desde 1920 hasta 1941 Maybach construyó 1.800 vehículos.

Durante la Segunda Guerra Mundial Maybach fabricó los motores de un gran número de vehículos militares para el ejército del III Reich, entre los que se encontraban los blindados "Panzer" y "Tiger". No te acostarás sin saber una cosa más...

El Museo de Sinsheim nos brinda una de las más amplias colecciones de Maybach que hay en el mundo...



El Maybach Spezialrennwagen de 1920
300 cv y motor de zeppelin. Sólo apto para muy valientes...



Maybach SW 35 (1935)



Maybach DSH (1934). Nunca ha sido restaurado.



Maybach DS 8 litros (1938)



Maybach SW 38 Convertible (1938), el penúltimo modelo antes de la SGM.

Mercedes Benz, la colección



Dos impresionantes Mercedes Benz 500 de la década de los 30

Sin duda los entusiastas de la marca de la estrella no saldrán defraudados de Sinsheim. Al contrario. La cantidad, variedad y valor histórico de los modelos expuestos, rivaliza claramente con el [museo de la propia marca](#) en Stuttgart, a sólo 85 kilómetros de distancia. Desde luego los muy "mercedistas" harán bien en ocuparse de disfrutar de ambos museos. Y los no tan fans de la marca, también. A fin de cuentas Mercedes Benz es auténtica historia viva del automóvil. Si pinchas en el enlace tendrás a tu alcance un cuidadoso paseo por el [Mercedes Benz Museum](#).

Más de 40 ejemplares de Mercedes de todas las épocas nos esperan en Sinsheim. Obviamente aquí no puedo mostrarlos todos, pero espero que os guste la selección.

Destacan muy especialmente algunos porque a los dictadores siempre les han atraído los cochazos, por eso entre ellos encontraremos los Mercedes Benz W150 de Hitler y de su lugarteniente Heinrich Himmler, así como el G4 de seis ruedas que Adolfo regaló a sus amigotes Mussolini y Franco.



Uno de los Mercedes W150 de Hitler. Blindado, por supuesto.



Himmler tampoco le hacía ascos a ir bien cómodo...



Con lo mastodóntico que es este G4, a Franco casi ni se le debería ver...



"Dr. Maybach" (1907)
Este modelo, construido sobre un chasis Mercedes 45,
equipa un motor 6 cilindros Maybach de avión.
Proporciona 300 cv y fue construido para competir en el
circuito oval de Brooklands (Gran Bretaña)



Mercedes Benz 22/50 (1912)



Mercedes Benz 540 K Cabriolet (1939)



Mercedes Benz 540



Mercedes Benz 540 K Roadster (1936)



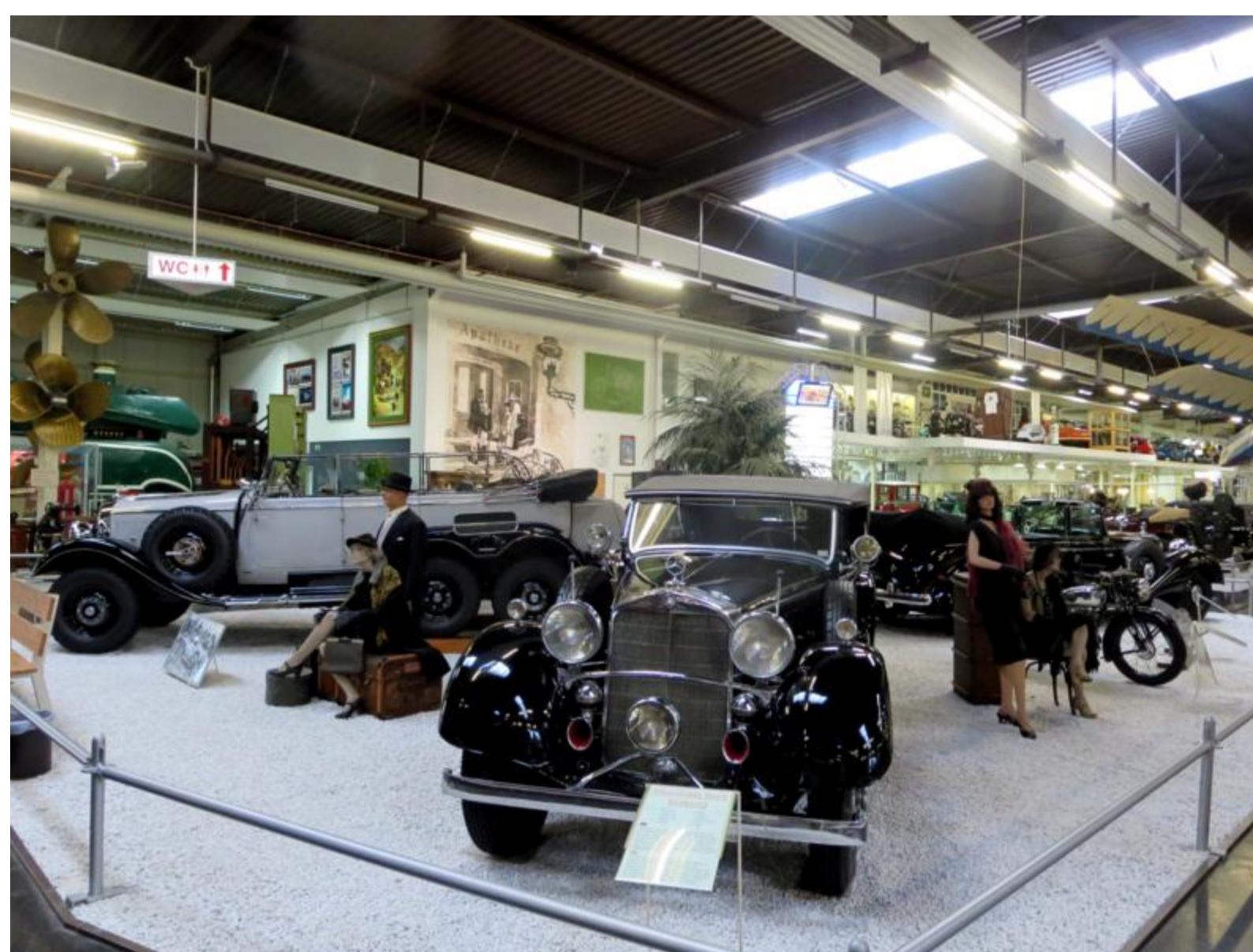
Mercedes Benz 710 SS (1930). Éste es el único ejemplar que queda en el mundo.



Dos de los Mercedes Benz "Clásicos"
Mercedes Benz 300 Cabriolet (1955)



Mercedes Benz 190 SL Convertible (1955)



El archifamoso y mítico MB 300 SL "Alas de Gaviota".
Uno de los coches más importantes del siglo XX.



El Mercedes Benz 300 SL (1954)



Incluso ha sido "sello" y todo.



Esta rareza es un chasis de un 300 SL calcinado.
Fue encontrado en un basurero en EE.UU.



Mercedes Benz SLR 722 GT (2007)



Un Mercedes 540 K capotado (1936)

Los "mini" reclaman su lugar en la historia de la automoción...



*El muy feo, pero también curioso, Messerschmitt KR 200 (1955)
Este bicitríndrico refrigerado por aire no cubrió las expectativas del gran público. Los alemanes querían "otra cosa"*

Los mini-coches han cumplido y cumplen un papel esencial en la popularización del automóvil. Primero como vehículo de acceso, de precio asequible. Actualmente, más como coche urbano por su agilidad, coste y facilidad de aparcamiento. Sinsheim nos ofrece un inusual abanico de "small cars" que nos sorprenderán un montón. Por sus formas y por su ingenio a la hora de aprovechar el espacio. Por supuesto el Mini Morris también está presente en el museo. ¡Faltaría más!

En el museo, la mayoría de los micro-coches se encuentran en una zona especial, dedicada a ellos y a los scooter.



*Auto Unión Monza (1958)
Sólo se construyeron 155 ejemplares, de los
que quedan muy, muy pocos.*



*No fue el caso del Mini Cooper 1.3
Este coche ha marcado toda un época.*



Algo parecido ha pasado con el Fiat 500



Y con el 600. ¡Especialmente en España!



La mítica BMW Isetta 250 (1959)



El nombre "Isetta" proviene de la firma italiana ISO, que fue la que lo diseñó. Posteriormente concedió licencias de fabricación a otros fabricantes. BMW fue la marca que mayor número produjo.



*El curiosísimo Zundapp "Janus" (1958)
No extraña su nombre, el dios griego Jano, de dos caras.
Sus asientos van encontrados...*



*El Kleinschmitter F125 (1950)
Me recuerda mucho al coche de Mickey Mouse...*



*El elegante NSU Sport Prinz (1966)
Por algo fue diseñado por Franco Scaglione*

Clásicos deportivos de todos los tiempos

¿Qué sería de la vida sin esos coches que nos hacen emocionar? Pues algo mucho más aburrido. Sin duda.



Clásicos entre los clásicos: un Jaguar E y dos Porsche 356



Lamborghini 350 GT (1964)



*Otro clásico entre los clásicos...
El Ferrari 250 GT (1959)*



El famoso Ferrari F40 (1994)



Y el no menos famoso Lamborghini Countach



Alfa Romeo "Aerospider"
Prototipo de los años 30



En primer plano, el Ford GT (2005), el "remake" del mítico GT40, 4 veces vencedor de Le Mans



El cinematográfico Aston Martin DB5. James Bond lo lanzó a la fama en "Goldfinger"

Los vehículos militares y la panorámica sobre la Segunda Guerra Mundial



El recorrido por el Museo del Auto y la Técnica de Sinsheim va llegando a su fin. Y lo hacemos con la historia militar. A lo largo de los años he visitado numerosos museos militares, tanto de la zona del desembarco de Normandía, como dedicados a la Primera Guerra Mundial o a los ejércitos de los principales países europeos.

Pues bien, nada comparable, en conjunto, a lo que, una vez más, Sinsheim ofrece. Dos son las áreas dedicadas a la historia militar. Una exterior, en la que se encuentra una variada gama de carros de combate, vehículos todo-terreno, misiles y, en general, cualquier otro artilugio capaz de ir a la guerra. En esa zona exterior se mezclan las épocas y la procedencia del armamento.



Los misiles Pershing USA



La "avenida militar"

La otra gran zona, cubierta y en el mismo pabellón de los bugas norteamericanos, hay una fantástica y completísima muestra dedicada a la Segunda Guerra Mundial: aviones, carros de combate, locomotoras y vehículos de todo tipo. Todo ello aderezado con uniformes y objetos de todo tipo, además de unos estupendos dioramas a tamaño natural. Lógicamente con más protagonismo del ejército del III Reich, aunque hay de todo un poco.

Ciertamente esta zona es para los muy entusiastas de la historia militar o de la Segunda Guerra Mundial, pero no defraudará a nadie. De hecho, nunca he visto nada igual...



El Leopard 1, carro de combate de la OTAN (1965)

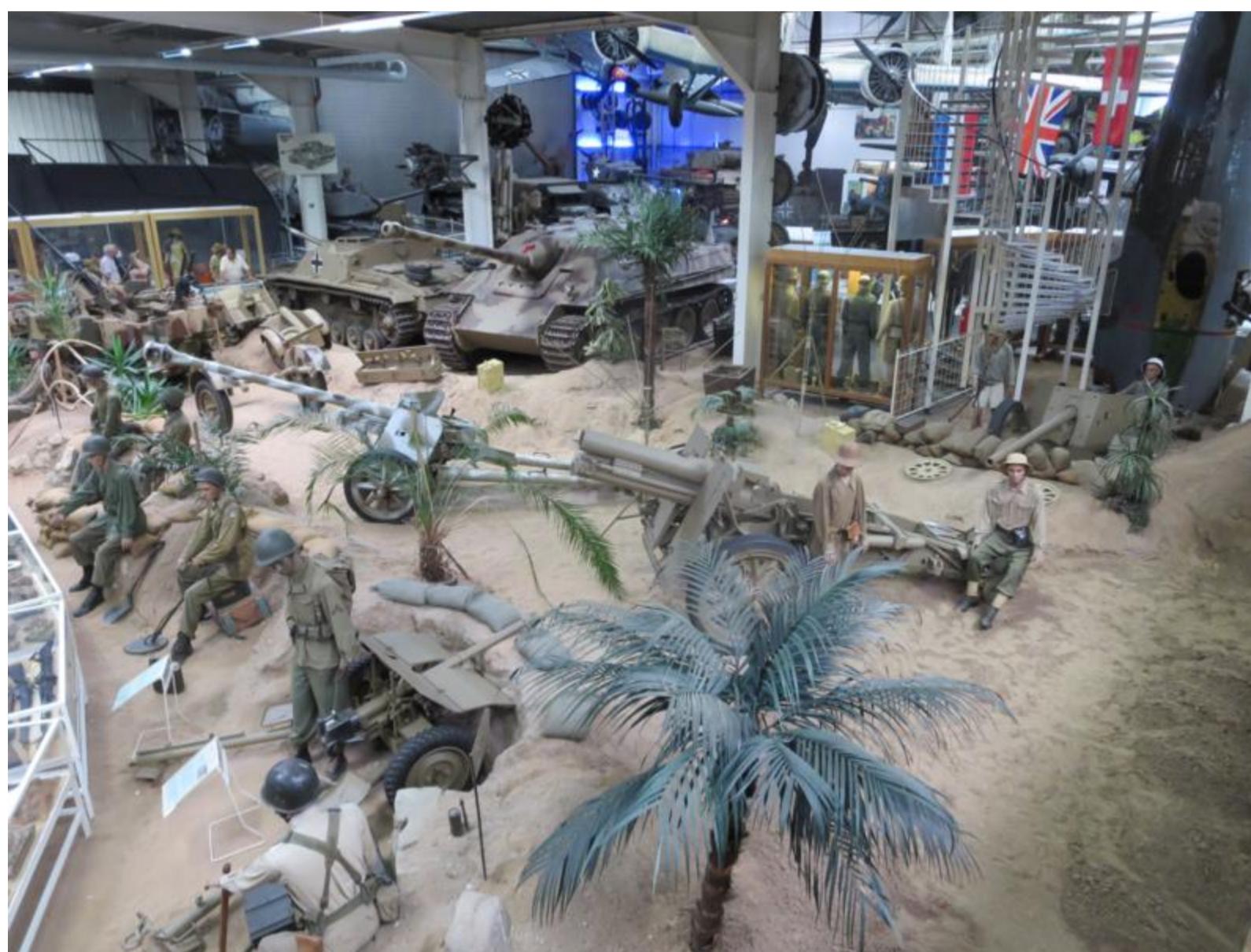


Aquí podemos apreciar el grosor de los blindajes



El archifamoso T34 soviético, héroe de la batalla de Kursk frente a los Panzer nazis

La Segunda Guerra Mundial



La panorámica sobre el mayor conflicto armado que ha asolado la Tierra durante el siglo XX es sencillamente espectacular. Y más cuento estamos en el país que la inició en 1939 y que fue también el gran derrotado en 1945. Aunque no es habitual ver memoriales de la Segunda Guerra Mundial por Alemania, sorprende gratamente el tratamiento que el museo da a todo el material expuesto. Nada de sectarismos ni presuntas veleidades ideológicas. Todo es muy "civilizado" si obviamos el hecho de que estamos refiriéndonos a unos objetos pensados y hechos para todo lo contrario. Lógicamente predomina el material propio del ejército del III Reich -vehículos, aviación, uniformes- pero no hay que olvidar que "juegan en casa" y eso tiene que notarse.



Nos reciben varios dioramas a tamaño natural que ambientan la puesta en escena de los diversos vehículos y armamento. Tras ese primer contacto con la Segunda Guerra Mundial ya nos iremos encontrando con un concepto más ecléctico, en el que se mezclan aviones, carros de combate, vehículos acorazados, uniformes y restos reales de la contienda junto otros "objetos técnicos": tractores agrícolas, camiones antiguos, máquinas de obras públicas y, volviendo al ámbito militar, también aviones y helicópteros de épocas más recientes.

En cualquier caso nos encontramos ante una interesantísima panorámica sobre la Segunda Guerra Mundial como pocas...



Una amplia panorámica de vehículos militares



Impresionante la locomotora de "camuflaje"



El armamento también tiene su espacio



El mítico "Sherman" de las tropas USA



El bombardero Heinkel He-111 se mezcla con el MIG-15 de la Guerra de Corea



Curiosa suspensión del Tempo G 1200 de ejército alemán.
(1938)

Este vehículo todo-terreno disponía de dos motores conectados a cada uno de los ejes. Ello le permitía una gran movilidad para sortear obstáculos



Tanqueta del ejército francés



El temible bombardero alemán JunkersJu-88
Este ejemplar fue rescatado del fondo del mar en Suecia.



Otro caza mítico: El Messerschmitt ME-109
Junto al Spitfire británico fueron los protagonistas de la Batalla de Inglaterra



El mismo Messerschmitt ME-109 desde el otro lado
Tiene el motor a la vista



El Focke Wulf (1940)



Otro avión mítico, el "Stuka"



Aquí tenemos los restos de un Stuka recuperado del mar Mediterráneo. Uno de los pocos que se conservan.



Vehículos militares USA y un F-104 supersónico, al fondo.



Uniformes y más uniformes



Vehículo anfibio



El impresionante "Panther" alemán



Pulsando un botón se pone en marcha y se oye el tremendo estruendo que produce.



El tremendo y eficaz T-34 soviético



Y ahora sí. Ahora es hora de "bajar el telón" de la visita al museo del Auto & Técnica de Sinsheim. Espero que este viaje por tantos y tantos mundos de la técnica os haya parecido interesante.

Un excelente motivo para organizar un viajecito al sur de Alemania, ¿verdad?

Sinsheim, agosto de 2016