

ÖSTERREICHS ZEITSCHRIFT FÜR LEBENSFREUDE AUF ZWEI RÄDERN



P. b. b., Verlagspostamt 5081 Anif, 022031212M

Motorrad magazin

Motorrad magazin

12
DEZ./JÄN.
10/11
3,50 Euro



ROLLER-NEWS:
ALLE NEUEN 2011

REISE AFRIKA:
4500 KILOMETER RUND
UM DEN VIKTORIASEE

OFFROAD-SPASS AUF ÖSTERREICHS GRÖSSTER BAUSTELLE

HAUPTBAHNHOF!

KTM RC8 R

ÜBERARBEITET. KTM's Racing-Zweizylinder mit mehr Leistung und neuem Set-up auf der Piste.



TRIUMPH TIGER 800/XC

BMW-KILLER? Erste Ausfahrt mit Triumphs All-rounder für Straße und Schotter. GS in Gefahr?



KAWASAKI ZX-10R

200-PS-RACER. Japans Superbike-Kampfansage.





CITY- BIKER

Ein Tag exklusive Offroad-Action auf der flächenmäßig größten Baustelle Europas. Und das mitten in Wien.



BAGGER-VERSUCH. Diese Baufahrzeug-Sektion brauchte einige Anläufe und kostete Dieter einige Nerven.

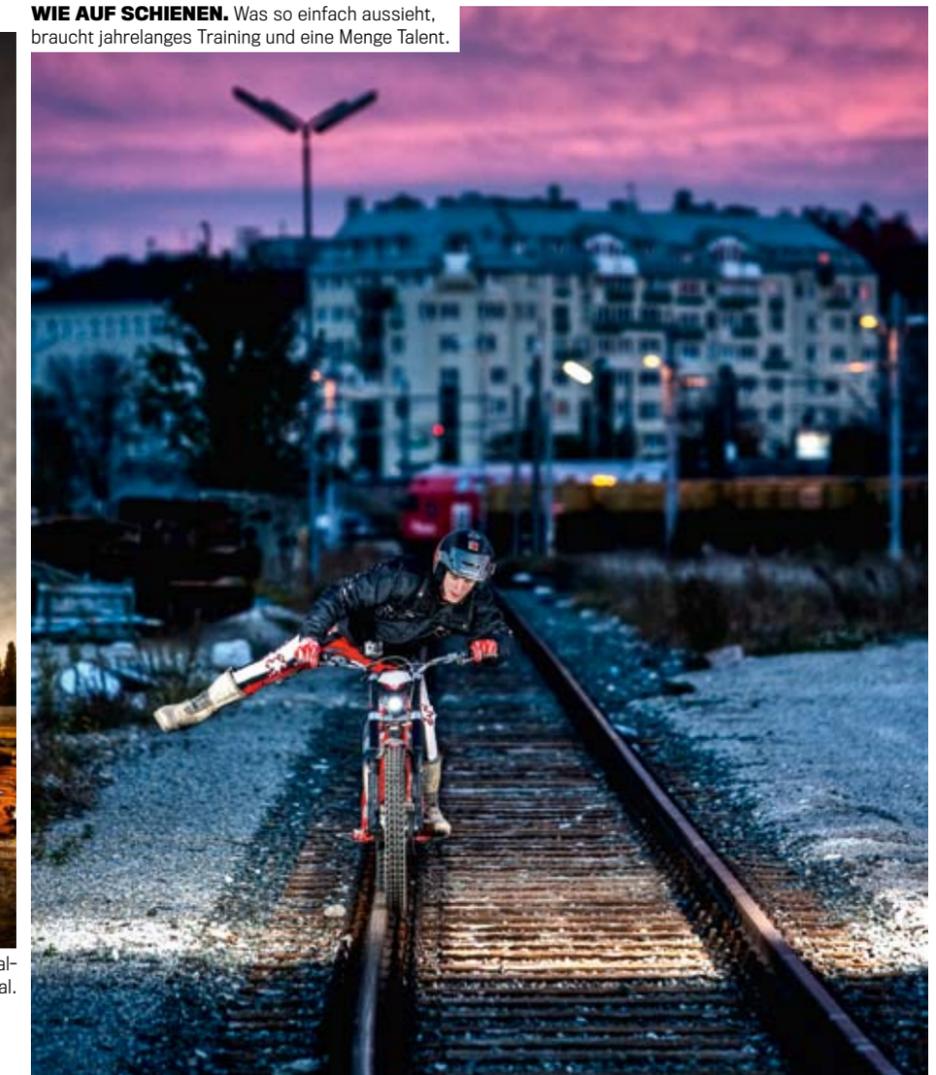
E GAL, OB HUNDEZONEN, Kinderspielplätze, Parkanlagen, Radwege oder sogar FKK-Strände – die Stadt Wien verwöhnt ihre Einwohner mit allerlei Möglichkeiten des Zeitvertreibs. Nur all jene, die ihre Freizeit gern mit dem Offroad-Motorrad-sport verbringen, ziehen im Straßenschlingen der Donaumetropole eher den Kürzeren. Unfair, gewissermaßen: Wer sich also auf groben Stellen austoben möchte, darf in die Provinz oder ins benachbarte Ausland ausweichen, wohingegen Nudisten und Agility-Hundesportler von ihrem Freizeitvergnügen bloß ein paar U-Bahn-Stationen entfernt sind. Und, nein, unser Gemeckere hier sei bitte keinesfalls politisch motiviert zu verstehen: Egal, ob Rot-Grün, Schwarz-Blau oder irgendwann vielleicht Pink-Violett in der Stadtregierung am Steuer sitzt, die Offroad-Lobby wird wohl auch zukünftig bei der Großstadt-Raumplanung kein Leiberl haben.

DIE FOTOS AUF DEN FOLGENDEN SEITEN zeigen dennoch, wie es wäre, hätte Wien einen Geländespielplatz mitten in der City. >>

EHRENSACHE. Der Schwierigkeitsgrad dieses Betonhindernisses würde sogar der Trial-WM zur Ehre gereichen.



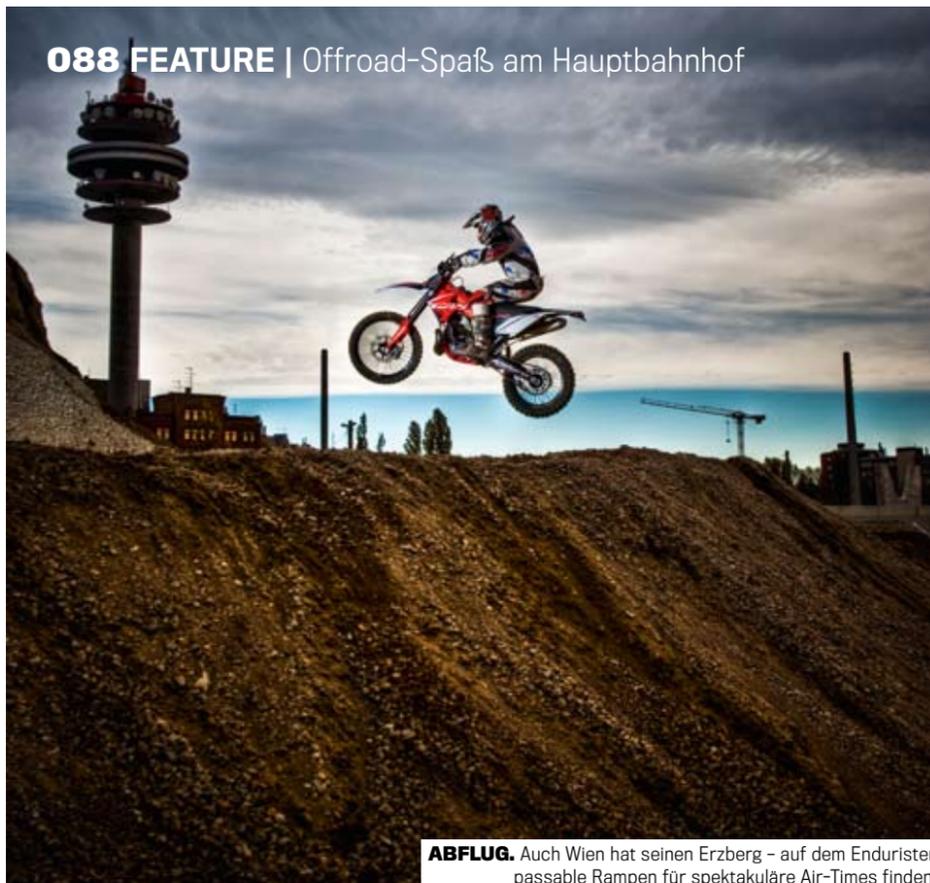
WIE AUF SCHIENEN. Was so einfach aussieht, braucht jahrelanges Training und eine Menge Talent.



GÖTTERDÄMMERUNG. Trial-Action vor City-Kulisse: im Hintergrund der Telekom-Sendeturm auf dem Gelände des Wiener Arsensals.



BEWEGUNGSLOS. Minutenlang balanciert unser Trial-Ass im Stand auf den Stahlträgern vor dem Wiener Arsenal.



ABFLUG. Auch Wien hat seinen Erzberg – auf dem Enduristen passable Rampen für spektakuläre Air-Times finden.

FOTOMONTAGEN? NATÜRLICH NICHT! Während die Großbaustelle des neuen Wiener Hauptbahnhofs in aller Munde ist, sicherte sich das Motorradmagazin exklusiv und als einziges Fachmagazin freien Zugang zum gigantischen Gelände mitten im Herzen der Stadt. Für Politiker ist es lapidar ein „verkehrspolitisches Schlüsselprojekt“, für uns die Erfüllung eines Jugendtraums: einen ganzen Tag zwischen Gudrunstraße, Arsenalstraße und Wiedner Gürtel vor der einmaligen Kulisse der Stadt unbeschwert Vollgas geben. Für die Februar-Ausgabe entstand so schon vorab ein spektakulärer Hard-Enduro-Vergleichstest, diese Ausgabe gehört jedoch ganz der akrobatischen Ästhetik des innerstädtischen Offroad-Sports.

FÜR DAS HEIMISCHE TRIAL-ASS Dieter Rudolf auf seiner GasGas TXT 280 Pro mutiert das mit 109 Hektar größte Baustellenareal Europas zu einem überdimensionalen Trial-Garten. Der 22-jährige Altlenzbacher bastelt sich aus Schotterhügeln, Baggerschaukeln, Eisentraversen, Schnellbahnschienen und Stahlbetonhindernissen einen gewaltigen Parcours von der Größe des achten Wiener Gemeindebezirks und zeigt vor der Linse von MM-Fotograf Kurt Pinter fahrtechnische Perfektion, von der die meisten von uns ein Leben lang nur träumen können.

DIE ALTE REDEWENDUNG „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“ trifft dennoch unter allen Motorraddisziplinen am wenigsten auf den Trial-Sport zu. Für Wettbewerbserfolge auf internationalem Niveau sollte man zwar auch beim Trial besser schon im zarten Kindesalter mit dem Training beginnen, wer aber kostengünstig und mit einer großen Portion Spaß seine Motorradfahrtechnik verbessern will, kann auch als Erwachsener ein beachtliches Niveau erreichen. >>



PAARLAUF. Bernhard „Börni“ Schmidmayr und Andreas „Halsi“ Halsmayer ackern sich durch das 109 Hektar große Areal.

HALS ÜBER KOPF. Offroad-Stunts nach Sonnenuntergang.



FAHRSTUNDE. Unsere Art-Direktorin Suu beim Erstversuch.

GUMMLER-ACTION. Birgit und Marion bringen Licht ins Dunkel der Baustelle.



COUNTDOWN. Ende 2014 fahren hier die ersten Züge. Solche Geländespielchen waren aber ohnehin eine einmalige Sache.



TRIUMVIRAT. Die Motorradmagazin-Kampfpilotenstaffel für das Hauptbahnhof-Fotoshooting: Andreas Halsmayer, Dieter Rudolf, Bernhard Schmidmayr.



POSING. Und wenn sie nicht umgefallen sind, stehen sie noch heute dort ...

TRIAL EIGNET SICH SOZUSAGEN als Freizeitaktivität für die ganze Familie: Das Gleichgewicht wird geschult, die Koordination von Kupplung, Gas und Bremse perfektioniert und der Bewegungsapparat gestärkt. Einsteiger dürfen nach einigen Stunden in den Rastern also den Franzbranntwein bereitstellen (bitte nur zum Einreiben!) – der Muskelkater kommt verlässlich wie der nächste Sonnenaufgang. Auch typisch elterliche Sorgen werden ausgebremst: Wegen der geringen Geschwindigkeit in den Hindernissektionen ist das Verletzungsrisiko deutlich geringer als bei allen anderen Motorradkategorien.

WÄHREND UNSER TRIAL-EXPERTE DIETER also schon mit wenigen Stundenkilometern für Action sorgt, lassen die Motorradmagazin-Enduro-Cracks Andreas Halsmayer und Bernhard Schmidmayr derweil am weitläufigen Hauptbahnhofgelände gewaltig den Dreck fliegen. Unter blecherem Zweitaktgeknatter werden freie Flächen bei Tacho 130 im rasanten Drift überquert und imposante Schotterberge zu Absprungrampen für waghalsige Luftstände umfunktioniert. Dem Trial-Akrobaten reichen für seine Übungen notfalls selbst 50 Quadratmeter Parkplatz, Wiese oder einfach eine großzügige Garagenauffahrt, die nach individuellen Anforderungen mit Paletten und Pylonen zum Trial-Garten umgestaltet werden. Für ihn braucht es wirklich nicht gleich die größte Baustelle Europas, um grobstolligen Spaß zu haben. Es schadet aber auch nicht. <<

>> **DAS VIDEO ZUM FEATURE:** <http://www.facebook.com/pages/Motorrad-Magazin/154637384547127>

DAS TRIAL-MOTORRAD >> WENIGER IST MEHR

TRIAL-MOTORRÄDER SIND EXTREM robuste Federgewichte mit hoher Bodenfreiheit und großem Lenkeinschlag. Das Trockengewicht liegt zwischen 66 und 70 Kilogramm, zur Wahl stehen meist 125-, 250-, 280- und sogar 300-Kubikzentimeter-Zweitaktmodelle. Für Einsteiger gilt: Die goldene Mitte ist meist die beste Wahl, 125er sind weltweit die offizielle Nachwuchsklasse. Als namhafte Marken gelten zum Beispiel Beta, GasGas, Sherco, Scorpa oder Montesa. Seit 2005 haben auch Viertakter in manche Produktpaletten Einzug gehalten, sie sind wegen ihres höheren Wartungsaufwandes, der Lärmentwicklung und der schwereren Fahrbarkeit derzeit aber noch eher Prestigeprojekte der Hersteller. Eine Typisierung ist bei den meisten Fahrzeugen optional möglich (Aufpreis zirka zwischen 200 und 500 Euro), in der Praxis aber meist verzichtbar. Für die Fortbewegung auf öffentlichen Straßen bleibt diese Kategorie Motorrad denkbar ungeeignet, der Transport erfolgt am Kfz-Anhänger oder sogar im Kombi. Trials werden im Stehen gefahren und haben keine Sitzbank, sondern zugunsten der Bewegungsfreiheit nur eine „Sitzmulde“. Der Motor ver-

fügt über eine große Schwungmasse, ist sehr drehfreudig und bis zum dritten Gang kurz übersetzt. Insgesamt gibt es meist sechs Gänge, die ersten drei Gänge werden in den Hindernissektionen benutzt, die weiteren nur für Zwischenstrecken. Wegen ihrer extrem dosierbaren Kraftentfaltung und des Verzichtes auf radikale Stollenbereifung verursachen Trials keine Flurschäden.

DIETER RUDOLF FÄHRT IN DIESER FOTOSTORY eine GasGas TXT 280 Pro um 6195 Euro. Mit der Eco-Modellsreihe bietet der heimische Importeur jedoch für Einsteiger eine preisgünstige Alternative: BLM verkauft die Vorjahres-Wettbewerbsmodelle mit wenigen Teile-Downgrades um 4695 Euro (BLM März Motorradhandel, Tel.: 03862/53 55 10, 8600 Bruck a. d. Mur, Tragösserstraße 53, www.blm.at).

Wer vor der Anschaffung in den Trial-Sport schnuppern will, der ist mit den Kursen des vierfachen Staatsmeisters Richard Hitzler gut bedient (1. Österreichische Trialschule, Tel.: 0664/400 11 48, Lindenbauergasse 3/3/9, 1110 Wien, www.trialschule.at).



DER WIENER HAUPTBAHNHOF

Österreichs größte Baustelle hat eine illustre Entstehungsgeschichte.

DER BAU DES NEUEN Wiener Hauptbahnhofs ist wohl das Mammutprojekt Europas am Baustellensektor. Auf einem 109 Hektar großen Areal (das entspricht der Größe des achten Wiener Gemeindebezirks) entsteht ein Schienenknotenpunkt von drei europäischen Transversalen (im Fachjargon: TEN, „Transeuropäisches Netz“), sprich ein Bahnhof, der Züge aus allen Himmelsrichtungen miteinander verbindet.

AUCH DIE FRAGE DANACH, warum so ein Mammutprojekt nötig war, ist leicht geklärt. Einerseits war die vorhandene Bahn-Infrastruktur alt, andererseits bestand zwischen den bisher im Südbahnhof zusammenlaufenden Gleisen von Süd- und Ostbahn ein Höhenunterschied von fünf Metern – was den alten Bahnhof zu einem Kopfbahnhof in beide Richtungen machte. Was wiederum das Transeuropäische Netz final unterbrechen würde. Die Folge: Wichtige Verkehrswege würden gen Osten ausweichen, also Wien und

Österreich umfahren. Dies zu verhindern liefert übrigens auch eine recht einfach verständliche Argumentationsbasis für Semmering-Tunnel, Koralm-Tunnel und Lainzer Tunnel.

„**VERKEHRSWEGE BRACHTEN IMMER** wirtschaftlichen Aufschwung, Leben in die angrenzenden Regionen. Das war schon bei der Seidenstraße so und wird auch immer so bleiben. Es wäre wohl kaum intelligent, diese wichtigen transeuropäischen Netze den östlichen EU-Ländern zu überlassen, wenn sie auch durch Österreich führen können.“ Ekkehart Neumüller ist Projektkoordinator auf Europas größter Baustelle. Was man sich darunter vorstellen dürfe, erklärt der 43-jährige Wiener salopp mit „Ich bin eine Schnittstelle zwischen den ÖBB als Bauherr, dem Planerteam und den Bauunternehmen.“ Nicht zuletzt, weil die ÖBB einen wie Neumüller haben, sparen sie sich einen Generalunternehmer, alle Aufträge werden einzeln ausgeschrieben. Der studierte Tiefbauingenieur ist seit 1993 in der Baubranche, schon in den Tagen seines Studiums kristallisierte sich der Hang zum „Maulwurf“ heraus: „Ich wusste recht früh, dass ich lieber unter der Erde arbeite als darüber.“ Folgerichtig heuerte er nach dem Studium bei der STUAG Bau AG (später STRABAG-AG) an, wo er zuletzt als Oberbauleiter in der Direktion Tunnelbau wirkte. 2005 wechselte er zu den ÖBB und somit quasi die Seiten: „Früher war ich bei den Auftragnehmern, also in der Bauindustrie ausführend tätig. Jetzt bin ich bei den Bauherren und für die Projektsteuerung zuständig.“

DIESER WECHSEL TRAF SICH ZEITLICH fein mit den Vorbereitungen für den Hauptbahnhof, dessen Einreichphase im Jahr 2006 startete; exakt sechs Jahre vor der geplanten



BAUSTELLE. 109 Hektar (oder in etwa die Fläche des achten Wiener Gemeindebezirks) Baustelle mitten in Wien werden bis 2014 den größten Bahnhof des Landes entstehen lassen.



ZUKUNFT. So sieht der Computer die Optik des Wiener Hauptbahnhofs und seines Umfelds nach endgültiger Fertigstellung im Jahr 2019, ungefähr vom Südtiroler Platz aus betrachtet.

„Teilbetriebnahme“ Ende 2012 und genau acht Jahre vor der geplanten Fertigstellung des gesamten Gleisprojekts im Dezember 2014. Ein Fahrplan, der einzuhalten ist, worin auch Neumüller einen wichtigen Bestandteil seiner Aufgabe sieht: „Kern meines Jobs ist, die laufenden Kosten zu überwachen und zu kontrollieren, ob alle Arbeiten terminlich im Zeitplan liegen.“ Sollte etwas länger brauchen als veranschlagt, ist Ekkehart Neumüller derjenige an den Stellschrauben, eine Tätigkeit, die durchaus Verantwortung trägt: „Der Bauzeitplan für die Erstellung des Hauptbahnhofs bis Ende 2014 steht, der Zeitpunkt des Fahrplanwechsels zum selben Termin auch.“ Daran kann bereits jetzt nicht mehr gerüttelt werden.

UM DAS BERUFSBILD VON EKKEHART NEUMÜLLER etwas begreifbarer zu machen, sei folgendes Beispiel genannt. Schon jetzt weithin sichtbar, vor allem von der Gudrunstraße aus, ist jene massive Bogenbrücke, die dereinst die „Südbahnhof-Brücke“ darstellen und nebst zwei Richtungsfahrbahnen für Autos auch Radfahrer und Fußgänger vom Bahnhof Richtung Arsenal bringen wird. Man hatte es hier mit einem 60 Meter langen 450-Tonnen-Teil zu tun, das in 10 bis 12 Meter lange Einheiten zerlegt angeliefert wurde, am Boden zusammengebaut und anschließend mittels hydraulischer Pressen auf die rund acht Meter hohen Stahlbetonstützen hochgehoben werden sollte. Genau Letzteres warf massive Fragezeichen auf – und rief Ekkehart Neumüller auf den Plan.

GEMEINSAM MIT DEN BAULEITERN der bauausführenden Firmen wurde nun ein Schlachtplan entwickelt, der seinesgleichen sucht: Zwischen die beiden Stützpfiler wurde ein Schienenhalbkreis gelegt, aus alten Bahnbeständen wurden ausrangierte Drehgestelle, die das gesamte Brückentragwerk für den Einhubvorgang tragen konnten, rekrutiert. Dann wurde die Brücke auf die Fahrwerke montiert, mit auf den Drehgestellen aufgesetzten hydraulischen Hubanlagen in die richtige Höhe gestemmt und auf den verlegten Schienen mit einer Drehbewegung in die richtige Position gebracht, um nur mehr auf die Stützpfiler aufgelegt zu werden. „Eine Dreitagesaktion, bei der wir erst ganz am Schluss wussten, dass sie sehr gut funktioniert hat. Dafür war die Freude dann umso größer.“ Aus derlei Erfolgen schöpfen Ekkehart Neumüller und sein Team die Motivation, die Strapazen der Großbaustelle alltäglich durchzustehen. Und sie werden bis 2014 wohl noch einige Erfolge zu feiern haben. <<

FOTOS: ÖBB (2), Pinter (1)



www.aprilia.at