

Kawasaki-Magazin
Ausgabe Dez./00



Menschen, Motorräder und der erklärte Wille zu helfen – dieses magische Dreieck bestimmt das Leben des Rennarztes und Instructors Dr. Christoph Scholl. Der hat an entscheidender Stelle an der Entstehung der Green-Team-Fahrertrainings mitgewirkt.

Portrait Dr. Christoph Scholl

Zwischen Kittel und

Der Motorrad-Bazillus wird Scholl geradezu in die Wiege gelegt. Die Mama stammt aus Adenau, und der Sohnmann ist in St. Wendel aufgewachsen – beides Orte mit einer langen Motorsporttradition. „Ich habe wie fast jeder Junge davon geträumt, Motorradrennfahrer zu werden. Aber das war in St. Wendel nichts Ungewöhnliches. Schließlich haben viele Aktive bei uns übernachtet.“

Bis zum Debüt des Racers Scholl sollen 22 Jahre ins Land gehen. Im Oktober 1969 dreht der angehende Mediziner auf der Nürburgring-Südschleife seine ersten Rennrunden. Auf einer 250er Ducati. Die wird in einem Käfer zu den Rennstrecken chauffiert. Rückbank und Beifahrersitz müssen weichen, für Scholls Bruder bleibt nur ein Holzbänkehen hinter dem Fahrersitz, damit die um ihre Räder beraubte Signorina im Volkswagen Platz findet. „Das Größte war damals eine Kombination aus gebrauchtem Transit mit Capri-Motor und Eifelland-Wohnwagen“, erinnert sich Doc

Scholl schmunzelnd an die Fahrerlager-Träume von vor 30 Jahren.

Drei Jahre später darf Christoph Scholl den Doktorhut aufsetzen. Warum er Medizin studiert hat? „Weil mir nichts Besseres einfiel“, so die nüchterne Antwort. Der Saarländer macht wenig Aufhebens um seine(n) Beruf(ung), jedwede Allüren sind Scholl fremd. Das „Du“ ist ihm denn auch viel vertrauter als die Anrede „Herr Doktor“.

Wer selbst in die Lederkombi steigt und in der übrigen Zeit die Rennfahrerkollegen zusammenflücht, taugt offensichtlich nicht zum Halbgott in Weiß.

Die Tätigkeit als Rennarzt ergibt sich wie von selbst: „Mein Faible für die Unfallchirurgie hat sich über die Rennerei herausgebildet.“ Jahrelang wirkt der Mediziner als Notarzt in Krankenhäusern, doch sein eigentliches Revier sind Assen, Calafat, Nürburgring und Co. Dort setzte er sich beharrlich für eine verbesserte medizinische Erstversorgung an der Strecke und die Erstellung von Richtlinien für das Sanitäts-

wesen ein. Populär wird Dr. Christoph Scholl durch seine Tätigkeit als offizieller Grand-Prix-Arzt. Zusammen mit Dr. Claudio Costa verarztet er 1990/91 die internationale Racer-Elite. „Ich bin viel rumgekommen, habe viel gesehen und meinen medizinischen Horizont erweitert.“ Und seinen Adresskalender. Dr. Scholl kennt nicht nur die Krankenhäuser in unmittelbarer Nähe der Rennstrecken, sondern auch die zuständigen Kollegen. Die persönlichen Kontakte haben schon vielen verletzten Rennfahrern eine Sonderbehandlung zu gute kommen lassen. Den Fulltimejob hat Scholl zwar mittlerweile aufgegeben, doch für Docshop-Team greift er bei einigen Grand-Prix-Veranstaltungen immer noch zum Arztkoffer.

Mit dem niederländischen Lieferanten von medizinischem Material pflegt Scholl eine langjährige, freundschaftliche Beziehung. „Docshop-Chef Henk van Assel ist gegenüber dem Motorsport absolut positiv eingestellt und engagiert sich sehr.“ Ein

Kawasaki-Magazin
Ausgabe Dez./00



Kombi:

Engagement, das sich unter anderem in einer jährlichen Spende (neuestes notfallmedizinisches Equipment und Verbandsmaterial) niederschlägt. Andere zeigen ihre Dankbarkeit dafür, dass sie bei Scholl immer in besten Händen waren, auf eine außergewöhnliche Art und Weise. Ex-GP-Pilot Gustl Aunger beispielsweise möbelt Dottore Morbidelli in wochenlanger Arbeit mit Werkteilen auf. Darauf ist Christoph Scholl – verständlicherweise – besonders stolz. Sein eigentlicher Antrieb aber ist der Faktor Mensch. „Ich habe über den Motorsport eine Menge netter Leute kennen gelernt. Rennfahrer gehören zum aktiven Teil der Gesellschaft, die hängen nicht Abend für Abend vor der Mattscheibe.“

Die Motorradszene ist sein Leben – und das in mehrfacher Hinsicht. Inzwischen steht der Medicus nicht mehr nur als Arzt an den Rennstrecken, sondern betätigt sich bei den Kawasaki-Green-Team-Fahrertrainings auch als Instruktor. „Im täglichen

Straßenverkehr warten Extremsituationen, auf die man als Motorradfahrer gefasst sein muss. Es gehört viel Übung dazu, bis die richtigen Reaktionen in Fleisch und Blut übergehen.“ Der ideale Ort für Fahrsicherheitstrainings ist die Rennstrecke, daran besteht kein Zweifel. „Vielen Motorradfahrern muss man die Schwellenangst nehmen. Die denken bei Rennstrecke nur an Risiko. Das Gegenteil ist der Fall. Kein Gegenverkehr und ausreichende Auslaufzonen sind nicht zu schlagende Argumente.“ So können sich die Teilnehmer aufs Fahren konzentrieren und alles, was dazu gehört: Blickführung, Schräglage („Hier gilt es, das angeborene Programm überlisten: Es sind deutlich mehr als 20 Grad Schräglage drin“), Bremsübungen etc. .

Die richtige Mischung aus Kondition, Koordination, mentalem Training, Fahrpraxis und Erfahrung ist die Voraussetzung für die sichere, perfekte Beherrschung eines Motorrades. Neben dem Lehren der entsprechenden Ei-

genschaften kreierte Tausendsassa Christoph Scholl Protektoren und Unteranzüge. Für Abwechslung ist also gesorgt. In den letzten einhalb Jahren hat Scholl über 15.000 Rennstreckenkilometer als Instruktor abgespult. Ganz zu schweigen von den Lkw-Trips kreuz und quer durch Europa. Mit Haut und Haaren dem Motorradsport verschrieben, wünscht sich Scholl für die Zukunft nur eines: „Ich hoffe, das ich noch ein paar duftige Jahre vor mir habe.“

