

■ ■ Ärztenachrichtendienst
änd

HIPPOKRANET.DE
physicians network

facharzt.de

hausarzt.de

arzt am **abend**

durchblick
gesundheit

 **zänd.de**

Sonderdruck

**Rennarzt plaudert aus dem Nähkästchen:
„Da musst Du improvisieren können“**

Diese Datei dürfen Sie beliebig vervielfältigen, weitergeben und auf Ihre Homepage stellen, solange Sie sie nicht verändern. Mehr Informationen unter <http://www.hippokranet.de>

Rennarzt plaudert aus dem Nähkästchen: „Da musst Du improvisieren können“

Als junge Nachwuchsärzte in der Klinik wurden sie noch für ihr „Hobby“ belächelt. Inzwischen sind die beiden Studienkollegen Dr. Karl R. Schuster und Matthias W. Hötzel längst gefragte Fachleute auf dem Gebiet: Die beiden Allgemeinmediziner aus Montabaur (Rheinland-Pfalz) betreuen die Rennfahrer internationaler Motorsport-Teams an den Rennstrecken dieser Welt – bei Sprint- und Langstreckenrennen.

Neben der Arbeit in ihrer normalen Gemeinschaftspraxis betreiben sie inzwischen ein eigenes Unternehmen, die „Rennarzt SH GmbH“, die sich nur auf diesen Zweig der Sportmedizin spezialisiert hat.

„Wir hatten im Grunde schon als Studenten zu viel Benzin im Blut und diverse Kontakte zur Szene“, erinnert sich der heute 53-jährige Dr. Karl R. Schuster im Gespräch mit dem Ärztenachrichtendienst an die Anfänge. Bei der Zusatzausbildung zum Sportmediziner sei dann die Betreuung eines Sportteams Voraussetzung gewesen. „Mein Schwager war damals Opel-Händler und hatte ein Opel-Lotus-Team – ich stellte mich als medizinischer Betreuer zur Verfügung und knüpfte schnell Kontakte zu wichtigen Leuten im Motorsport.“ Unter anderem habe er Fahrer wie Heinz-Harald Frentzen, Mika Häkkinen, Marco Werner sowie Jochen Mass kennengelernt und behandelt.

Es folgten Kontakte zu weiteren Teams, bis schließlich Mercedes Benz an die „Praxistür von Schuster und Hötzel“ klopfte. „Wir betreuten unter anderem von 1988 bis 1991 die Einsätze bei der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) und das Team Sauber Mercedes in der Sportwagen-WM, unter anderem damals auch Michael Schumacher. Der mehrfache DTM-Pilot, Le Mans-Sieger und Sportwagenweltmeister Klaus Ludwig ist bis heute noch bei uns Patient“, berichtet Schuster. Schnell sei ihm klar gewesen, dass die Arbeit in der Szene den Arzt vor besondere Herausforderungen stellt: „Da muss man fast immer am Wochenende bereit sein zu arbeiten, bei Langstreckenrennen bis zu 36 Stunden durcharbeiten und immer wieder ‚im Renntempo‘ schnelle Lösungen für ständig neue medizinische Probleme finden.“

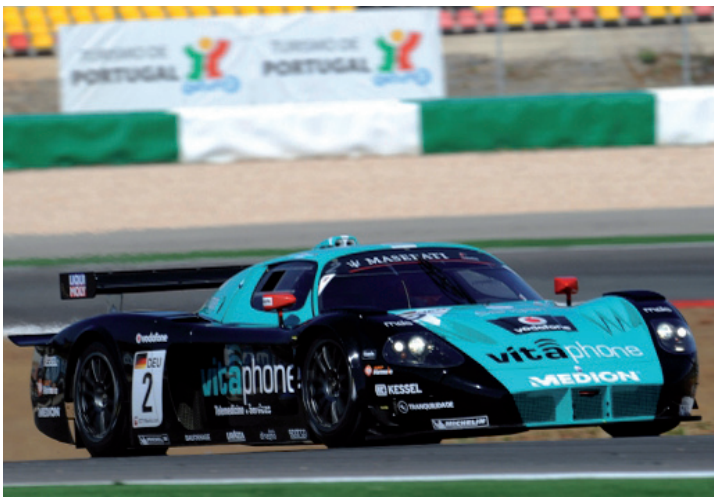


Die Ärzte arbeiten unter anderem für das Team BMW-Motorsport.

Wie stark professionelle Rennpiloten körperlich belastet werden, zeigt sich laut Schuster besonders bei schnellen Langstreckenrennen zum Beispiel in Daytona, Le Mans oder Spa Francorchamps. „Ich kann mich noch gut an die medizinische Betreuung des Teams Sauber-Mercedes im Rahmen der Sportwagen-WM in den Jahren 1989-1991 erinnern, und hier besonders an die 24 Stunden von Le Mans 1989, ein grandioser Doppelsieg und das Auto mit der Nummer 3 kam auf Position fünf. Die schnelle Gerade – die Ligne Droite des Hunaudières – hatte damals noch keine Schikanen.“

Da wurden bis zu 403 (!) Stundenkilometer gefahren von Jean-Louis Schlesser und Jochen Mass. Das praktisch auch noch auf einer normalen Landstrasse. Die Körper der Piloten werden enorm beansprucht, das gilt auch heute noch, das ist Leistungssport.“

Die Vibrationen im Cockpit seien oft so hoch gewesen, dass die Fahrer über starkes Sodbrennen mit Reflux geklagt hätten. „Auch traten im Wageninneren enorme Temperaturen zwischen 60 und 80 Grad Celsius auf. Wir haben bei einem 24-Stunden-Vortests mit Sauber Mercedes im Frühjahr 1989 in Paul Ricard mal Körperkerntemperaturen von fast 40 Grad Celsius bei den Fahrern gemessen im oberen Thorax und an der Stirn unterem Helm. Dazu kommen die enormen Querschleunigungen, heiße Abgase, Öl, Dämpfe, mit all ihren konsekutiven Konsequenzen wie Conjunctivitis, Übelkeit oder Hustenreiz.“



Spa brachte die Maserati-Fahrer an die Grenzen.

In den Pausen zwischen den Stints müssten die Piloten dann regenerieren und fit gemacht werden. „Wir arbeiten hier mit speziellen Mineralien-Mischungen, unterschiedlichen Supplementierungen und einer speziellen Ernährung. Desweiteren werden das Gesicht, besonders die Augenpartie, sowie die Füße und der Körperstamm gekühlt“, erklärt der Sportmediziner. Bei extrem anstrengenden, kräftezehrenden Rennen wie in Spa, wo es auch noch stark belastende Gefälle und Steigungen gebe, kämen die Fahrer oft an ihre Grenzen. „Ich kann mich gut an ein Langstreckenrennen erinnern, bei dem wir das Maserati-Werks-Team – Vitaphone-Maserati – betreuten. Im Endeffekt haben wir dem Teamchef dann sagen müssen, wer fit ist und als nächstes ins Cockpit darf. Wir bestimmten praktisch den Fahrerrhythmus – sonst hätte es Probleme gegeben.“

Die heutigen Langstreckenrennen seien zu Sprintrennen geworden. „Hier bewegen sich die fünf bestens Teams nach 24 Stunden in einem Zeitfenster von nicht selten 60 Sekunden.“

Natürlich gebe es auch viele Rennen, bei denen Mensch und Material nicht in dieser Weise belastet würden. „Im Idealfall komme ich zur Rennstrecke, trete kaum in Aktion, und fahre nach der Veranstaltung wieder Heim. Allerdings erlebe ich das nur selten. Oft ist es so, dass sich manche Fahrer schon bei der Vorbereitung auf das Rennen verletzt haben, verschnupft sind oder unter einer Magenverstimmung leiden. Dann lege ich gleich los. Wir setzen alles daran, die Fahrer ins Rennen zu schicken. Es geht in der Regel ja um Träume, Hoffnungen, Karrieren und viel Geld. Sollte es wirklich ernst werden, raten wir auch schon mal komplett vom Einsatz ab – das ist aber wirklich die Ausnahme.“

Eines müsse ein Rennarzt auf jeden Fall beherrschen: „Du musst improvisieren können. Da habe ich schon viel erlebt. Ich kann mich noch gut daran erinnern, dass sich Mario Andretti ausgerechnet vor einem 24h Rennen in Daytona 1991 den Daumen in der Tür seines Privatwagens eingeklemmt hatte. Er schwoll dick an und verursachte einen pochenden Schmerz. Mit Feuerzeug und Büroklammer habe ich den Nagel trepaniert, damit der Druck nachlassen konnte. Minuten später saß er wieder im Rennwagen und das notwendige Vertrauen war geschaffen. Bei einem weiteren Piloten in Mexiko – der keinen fremden Arzt oder Zahnarzt an sich heran lassen wollte – musste ich sogar schon mal einen Zahn ziehen. Ein Rennfahrer hat von mir auf eigenes Risiko hin eine Bruchspaltanästhesie an der rechten Handwurzel der Schalthand bekommen, nach ärztlicher Aufklärung und schriftlicher Einwilligung. Ich musste sogar mal in Suzuka/Japan ‚die Pille danach‘ ausgeben. Man sollte auf viele menschliche Situationen vorbereitet sein.“



Schuster in seiner Praxis in Montabaur.

Für viele Rennställe sind Schuster und Hötzel längst zu vertrauten Partnern geworden. Mit manchen Teams haben die beiden Ärzte langfristige Verträge abgeschlossen, andere melden sich nur für bestimmte Einsätze bei den beiden Medizinern. Schuster: „Derzeit arbeiten wir unter anderem, für das Team BMW-Motorsport und in der FIA GT1 für das WM-führende Werksteam von Vitaphone-Maserati. Daneben betreuen wir für Uwe Alzen Automotive im Porsche nationalen Carrera Cup 2010 und das HARIBO Porsche Team Manthey am Nürburgring bei den VLN-Rennen. Auch Christian Menzel – gerade führender im Carrera Cup Asien – wird von uns betreut“ Darüber hinaus gebe es diverse Profi-Fahrer, die regelmäßig in die Praxis kommen. „Da behandeln wir ganz normal nach GOÄ. Die Verträge mit den Teams laufen natürlich über unsere Firma Rennarzt SH GmbH.“

Die Patienten hätten sich längst daran gewöhnt, dass sich in der Praxis vieles um den Rennsport drehe. „Die sind nicht genervt – die finden das toll und interessant. In der Praxis hängen diverse Rennsport-Utensilien, die von Rennfahrern signiert wurden. Ab und zu können sie an den Autos vor der Praxis erahnen, dass gerade ein bekannter Fahrer vor Ort ist.“ Es komme natürlich auch vor, dass beide Ärzte gleichzeitig an der Rennstrecke behandelten, und die Sprechstunde eingeschränkt werden müsse. „Dann müssen unsere angestellten Ärzte etwas mehr ran. Meist ist aber einer von uns vor Ort“, erklärt Schuster.

Wer sich als Sportmediziner für den Rennsportbereich interessiere, müsse viel Ausdauer, Beharrlichkeit und Improvisationstalent mitbringen. „Natürlich kann er oder sie auch gerne bei uns reinschnuppern und eine Weiterbildung von bis zu 30 Monaten für die Anerkennung im WB-Fach der Allgemeinmedizin und Kinder-Jugendmedizin bei uns machen“. Die Mediziner-Kurse des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) eigneten sich auch gut als Einstieg für Interessenten. „Natürlich muss man auch eine Menge Benzin im Blut haben.“

Mehr Informationen unter

<http://www.hippokranet.de>