



Die Kradstaffel im Einsatz: Unfallstelle absichern, erste Hilfe leisten, Notarzt organisieren.

sche – wichtig zur Versorgung von Patienten mit Herz- oder Lungenerkrankungen – findet keinen Platz mehr. Der Transport eines Patienten ist sowieso unmöglich, weil die verwendeten BMW-Motorräder in Behörden-Version nur einen Sitzplatz haben. An der Stelle des Soziussitzes befindet sich die Funkausrüstung.

### Die Ersthelfer arbeiten ehrenamtlich ohne eine Aufwandsentschädigung

Die Kradstaffel der Johanniter besteht aus acht Personen – allesamt Ehrenamtliche. Diese Mitarbeiter wechseln sich auf zwei Motorrädern ab. An den Wochenenden von Ostern bis Oktober fahren sie die Autobahnen A 3, A 81 und A 7 im Großraum Würzburg ab. »Mehr Motorräder wären wünschenswert,« bedauert Knüttel, »doch dies können wir nicht finanzieren. Für diesen zusätzlichen Dienst ist im deutschen Rettungswesen kein Geld eingeplant«. Die Anschaffung der Motorräder übernahm der Regionalverband, die Benzinkosten sponsert der Automobilclub von Deutschland (AvD), die Fahrer gehen leer aus. Knüttel betont: »Es ist ein rein ehrenamtlicher Dienst, unsere Fahrer bekommen nicht einmal eine Aufwandsentschädigung.« Aufgrund der knappen Finanzlage können auch keine Neufahrzeuge angeschafft wer-

# Erste Hilfe auf zwei Rädern

Die Johanniter Unfallhilfe in Unterfranken setzt zwei BMW-Motorräder als schnelle und wendige Einsatzfahrzeuge für ihre Ersthelfer ein.

In den Seitenkoffern befinden sich sowohl Malbücher, Stifte und Getränke wie auch ein Defibrillationsgerät. Die Fahrer der Kradstaffel der Johanniter-Unfall-Hilfe Unterfranken müssen mehrere Rollen perfekt beherrschen: als Stauberater Eltern unterstützen, die ihre quengenden Kinder bei Laune halten müssen – oder bei einem Unfall anfangs allein Schwerverletzte versorgen. Motorradfahrende Sanitäter werden oft als »First Responder« eingesetzt, als allererste Hilfe vor dem Eintreffen des Rettungswagens. Wie in vielen anderen Regionen ist in Unterfranken die Kradstaffel zusätzlich zum normalen Rettungsdienst im Einsatz. Darüber hinaus unterstützt sie die Polizei bei der Absicherung von Unfallstellen und

beim Entfernen gefährlicher Gegenstände von der Fahrbahn. Die Kradfahrer informieren die Polizei und gegebenenfalls die Rettungsleitstelle über Staus und geben Autofahrern Ausweichempfehlungen.

Einsatzleiter der Kradfahrer ist Ralph Knüttel vom Regionalvorstand Unterfranken. »Unsere Kradfahrer müssen mindestens die Qualifikation Rettungssanitäter haben. Mehrere absolvierten auch die weitergehende Ausbildung zum Rettungsassistent. Gut Motorrad fahren müssen sie sowieso können«, so beschreibt Einsatzleiter Ralph Knüttel die Aufgaben seiner Mitarbeiter. »Nur weil einer den A-Führerschein hat, darf er noch lange nicht in der Kradstaffel fahren. Schließlich müssen unsere Motorradfahrer

ja auch mit Martinshorn und Blaulicht sicher fahren und dann sofort fachkundig ein Unfallopfer versorgen.«

Klarer Vorteil der Motorräder gegenüber Autos ist ihre größere Beweglichkeit. Sie kommen bei Staus schnell durch und können auch über schmale Standstreifen fahren. Häufig kommt erst vom Kradfahrer am Unfallort eine qualifizierte Meldung an die Leitstelle in Würzburg, wie viele Rettungswagen benötigt werden und ob ein Hubschrauber eingesetzt werden muss. Der größte Nachteil ist die geringe Transportkapazität eines Motorrades. Natürlich ist die Notfalltasche an Bord. Doch bereits eine Sauerstofffla-



Die JUH-Kradstaffel patrouilliert auf den Autobahnen 3, 7 und 81.

den. Eines der Motorräder verbrachte seine Jugendjahre bei der Militärpolizei. Das andere stand vier Jahre lang unbenutzt in einer Ausstellung und war dementsprechend günstig in der Anschaffung. Auch die Schutzbekleidung der Fahrer könnte besser sein. Ralph Knüttel: »Eigentlich sollten unsere Fahrer Protektorenkombis tragen, die bereits dieselbe optische Wirkung haben wie eine Warnweste. Doch kein Hersteller hat solche Farben im Angebot. Als Sonderanfertigung wäre das sicher zu bekommen – aber für uns unbezahlbar.«

Wenn der Fahrer sein Motorrad abstellt und an ein Unfallfahrzeug herangeht, müsste er eigentlich zuerst eine Warnweste überziehen. Dazu Knüttel: »Doch welcher Fahrer würde sich dafür die Zeit nehmen, wenn er sieht, dass ein Unfallopfer blutet?« Es gäbe noch manch anderes zu verbessern. Die Rettungsleitstelle in Würzburg weiß nie genau, wo die Kradfahrer gerade unterwegs sind. Es wäre problemlos möglich, die Motorräder mit einem Sender auszurüsten, der ihre exakte Position mittels GPS-Koordinaten laufend übermittelt, doch auch dafür fehlt das Geld. Die Kradfahrer hören den Funkverkehr der Leitstelle mit und geben dann Rückmeldung, ob sie nah genug an einer Unfallstelle sind, um sofort helfen zu können. Genauso häufig kommt es vor, dass sie während ihrer Fahrten auf der Autobahn einem liegengebliebenen oder verunfalltem Fahrzeug begegnen. Rettungsdienstler sind darauf trainiert, in kürzester Zeit eine exakte Lagebeurteilung durchzuführen. Für die Mitarbeiter der Kradstaffel lautet die je nach Situation: Den Autofahrer beruhigen und einen Abschleppdienst rufen – oder bei der Rettungsleitstelle sofort Rettungswagen, Notarzt und Hubschrauber anfordern, Notfalltasche auspacken und alles tun, was möglich und nötig ist.

**Text und Fotos: Dietrich Hub**



Sept. 2000:  
Jörg Teuchert  
gewinnt die  
Supersport-WM.



# Zeitzeichen

## Was war los vor 30, 20 und zehn Jahren?

**Vor 30 Jahren:** In Köln schlägt die Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung sämtliche Rekorde: 963 Aussteller, davon 640 aus dem Ausland, über 66.000 qm Ausstellungsfläche, 235.000 Besucher. Die Highlights der Messe: BMW stellt die R 80 G/S vor, die Mutter aller Reise-Enduros. Honda läutet mit der 76 PS starken CX 500 Turbo die kurze, aber heftige Zeit der Abgasauflader ein. Für das Motorrad meldet Honda 200 Patente an. Suzuki polarisiert mit der ungewöhnlich gestylten Katana-Baureihe, während Yamaha mit der TR1 ein unverkleidetes Tourenmotorrad mit bulligem V2-Motor und im Kasten laufender Sekundärkette vorstellt. Im dänischen Slagelse sichern sich Reinhard Böhler und sein Beifahrer Siegfried Müller auf einer Wasp-Yamaha den Gesamtsieg in der neu geschaffenen Gespann-Cross-WM.

**Vor 20 Jahren:** Ab dem 1. Oktober 1990 gilt für Motorräder eine neue Geräuschobergrenze, sie sinkt von 86 auf 82 dB(A). Das gilt auch für Kleinserienhersteller und Einzelabnahmen. Die diesjährige IFMA wartet mit

verhältnismäßig wenig Neuheiten auf, dennoch gibt es interessante Sachen zu sehen. BMW rüstet die K1 und die K 100 RS optional mit G-Kat aus, mit der CBR 600 F knackt Honda als erster Hersteller die 100-PS-Marke bei den 600ern, Kawasaki lanciert die Retro-Baureihe Zephyr mit luftgekühlten Vierzylindern und Yamaha bringt die XTZ 660 Ténéré mit Fünfventil-Single. Straßenweltmeister werden die US-Amerikaner John Kocinski bei den 250er und Wayne Rainey bei den 500ern, jeweils auf Yamaha. Die Superbike-WM holt sich der Franzose Raymond Roche auf Ducati 851.

**Vorzehn Jahren:** Jörg Teuchert vom Team Alpha-Technik holt sich auf seiner R6 beim letzten

Lauf im englischen Brands Hatch den Titel in der Supersport-WM. Sieger bei den Superbikes wird der Texaner Colin Edwards. Dessen Vorgänger Carl Fogarty erklärt nach langer Verletzungspause seinen Rücktritt. Die Straßen-WM entscheidet bei den 500ern Kenny Roberts jr. auf Suzuki für sich, bei den 250ern Olivier Jaque aus Frankreich auf Yamaha. Die Intermot in München, die zwei Jahre zuvor die IFMA abgelöst hat, zeigt eine Menge aufsehenerregender neuer Maschinen. Allen voran steht die Studie »Beast« von Sachs, die leider nie in Serie geht. Auf italienischer Seite begeistern Mondial Piega, Benelli Tornado Tre und MV Agusta Brutale das Publikum. Triumph reanimiert die Bonneville, Yamaha bringt die Fazer 1000 und die FJR 1300. In Wesseling bei Köln übernimmt die neu gegründete MV Agusta Deutschland GmbH den Import von MVs und Cagivas. JS

**IFMA-Zeiten:** 1990 präsentiert Kawasaki die Zephyr, 1980 polarisiert Suzuki mit der Katana.





## Triumphales Revival

20 Jahre sind vergangen, seitdem der englische Immobilien- und Baumagnat John Bloor die Traditionsmarke Triumph wieder auferstehen ließ. Eine Reanimation mit Folgen, zählt das britische Unternehmen doch heute zu den erfolgreichsten Motorradherstellern Europas und ist ein Paradebeispiel, wie man Tradition und Moderne miteinander verbindet. Den runden Geburtstag feiern die Engländer

am 18. September mit einer großen Jubiläumsparty auf der Rennstrecke von Mallory Park, unweit des aktuellen Firmenstandortes Hinckley. Das prall gefüllte Programm umfasst eine erste Vorschau auf das 2011er Modellprogramm, Rennveranstaltungen, Stuntshows des unglaublichen Kevin Carmichael, einen Blick auf das Supersport-WM-Team, Testfahrten mit der gesamten Palette, Technikseminare durch Triumph-Mitarbeiter, Ausstellungen von gelungenen Umbauten und vieles mehr. Selbstverständlich können die Besucher auch das Werk besichtigen. Für gute Musik ist ebenfalls gesorgt: als Top-Act treten »The Stranglers« auf. Weitere Infos hat Triumph auf der Homepage [www.triumph-live.co.uk](http://www.triumph-live.co.uk) zusammengetragen. Dort kann man auch vorab Eintrittskarten kaufen und einen Zeltplatz reservieren. JS



## Yamaha feiert

Zum dritten Mal initiierte die Marke mit den drei Stimmgabeln das »Yamaha Wochenende-Fans and Family Festival«, das heuer am 24. und 25. Juli auf dem Gelände des berühmten Motorradtreffs Kathi Bräu im fränkischen Heckenhof-Aufseß stattfand. Und wie schon bei den vorherigen Festivals stand bei den rund 5500 Gästen nicht regungsloses Rumglotzen im Mittelpunkt, sondern eigene Aktivität. So wurde beispielsweise von den Probefahrtmöglichkeiten auf 73 Fahrzeugen,



darunter die Neuheiten Super Ténéré und Fazer8/FZ8, rege Gebrauch gemacht, hier kamen 22.600 Kilometer zusammen. Jede Menge Spaß hatte zudem der Zweirad-Nachwuchs, der sich auf einem abgesperrten Parcours auf PW 50 austoben konnte. Yamaha will, angetan durch den Erfolg, das »Fans and Family Festival« auch 2011 auf die Beine stellen. JS



## Ungeliebtes Terrain

Jesco Günther vom Team SKM Racing schreibt von seinem Supersport-Rennen in Schleiz.

Hallo, liebe Leser vom »Motorradfahrer«. Diesmal habe ich wirklich nicht viel Positives zu berichten. Am letzten Juli-Wochenende fand der sechste IDM-Lauf in Schleiz statt, und Schleiz zählt nun gewiss nicht zu meinen Lieblingsstrecken. Aber wer Meister werden möchte, muss auf jeder Strecke konkurrenzfähig sein. Am Freitag fanden die ersten freien Trainings statt. Vom ersten zum zweiten Training veränderten wir viel an meinem Setup, was sich als goldrichtig erwies, danach fassten wir das Fahrwerk nicht mehr an. Da ich seit 2006 nicht mehr auf dem Schleizer Dreieck gefahren bin, ging es mir erst mal darum, einen guten Rhythmus zu finden. Allerdings musste ich am Freitag schon feststellen, dass ich einiges an Rückstand zur Konkurrenz hatte. Ich probierte wirklich alles, die Strecke besser kennenzulernen, aber ich tat mich wirklich schwer. In den

Qualifyings am Samstag bestätigte sich der Freitag. Ich befand mich die ganze Zeit zwischen den Rängen acht bis 14, also nicht dort, wo ich hingehöre! Nach zwei Qualifyings stand ich auf dem ernüchternden zwölften Startplatz.

Sonntag, Rennen: Mein Start gelang mir perfekt, ich bog als Fünfter in die erste Kurve ein. Die Position konnte ich etwa vier Runden lang halten, dann fingen die Gegner an, mich aufzuschnappen, einer nach dem anderen. Ich habe wirklich alles probiert, aber ich konnte die Gangart nicht mitgehen. Nach neunzehn Runden wurde ich als Neunter abgewunken. Mir bleibt leider nix anderes zu sagen, als dass es an mir lag. Mein Team und ich haben das Wochenende analysiert und ausgewertet. Mit Assen und Hockenheim kommen jetzt zwei Strecken, die mir wesentlich besser liegen. Ich werde versuchen, wieder an die Leistung Anfang der Saison anzuknüpfen und hoffe auf eure Unterstützung.

*Euer Jesco!  
Foto: SKM Racing*



Anfangs des Rennens ins Schleich war Jesco Günther (30) noch vorn dabei, am Ende reichte es leider nur für Platz 9.

## Tanksagung

**In Deutschland grassiert eine neue Krankheit:** die Tankstellen-Paranoia. Angefangen hat sie vor wenigen Jahren mit dem Zwang zu jeder Tankstellenrüber fährt ja auch mit dem Motorrad vor, um abzukassieren. Jetzt hat Shell den nächsten Schritt der Paranoia eingeleitet. Wer sein Motorrad an der Muschel betankt, soll beim Zapfen nicht mehr auf seiner Maschine sitzenbleiben, sondern sich danebenstellen. Grund seien weltweit zwei Fälle, in denen motorisierte Zweiräder beim Betanken in Flammen aufgegangen wären und deren Fahrer sich nicht rechtzeitig in Sicherheit bringen konnten, weil sie eben auf dem Krad saßen und nicht danebenstanden. Soso, weltweit zwei Fälle. Das ist natürlich ein Gefahrenpotenzial, das un-

bedingt ausgeschlossen werden muss. Doof nur, dass sich anscheinend niemand so richtig Gedanken um Umsetzbarkeit und Konsequenzen gemacht hat. Wie soll man ein Motorrad volltanken, das auf dem Seitenständer steht? Und was passiert, wenn der Motorradfahrer auf seiner Maschine Platz behält? Macht der Tankwart dann von seinem Hausrecht Gebrauch und weist ihn der Zapfsäule? Ruft er gar nach der Polizei? Oder drückt er ein Auge zu wie bei den Leuten, die trotz Verbot an der Tanke mobil telefonieren? Liebe Shell AG, Gefahren minimieren ist grundsätzlich eine gute Idee, aber ihr schießt mit Kanonen auf Spatzen, zumal der Umgang mit einem leicht entzündlichen Brennstoff immer riskant ist. JS



# Die *runde* Sache für schöne *Touren*

**NEU!**



Das Highlight für jeden Schreibtisch: Modell DUORAMA unbeleuchtet.



Detailabbildung des Modells DUORAMA unbeleuchtet.

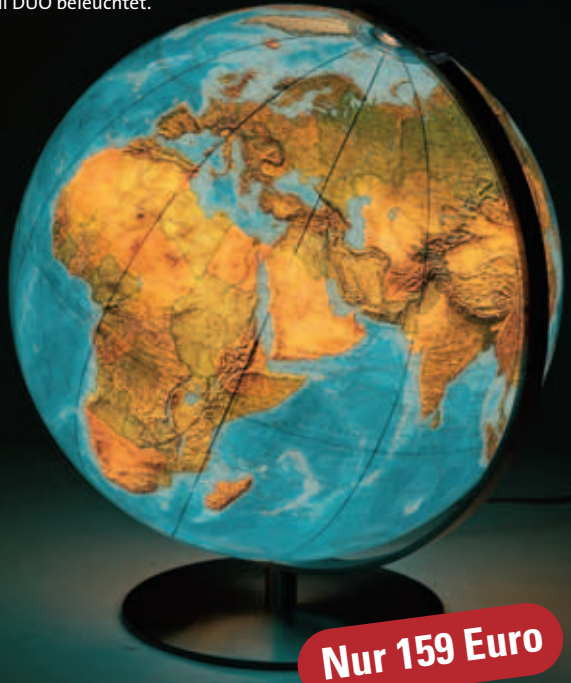
Edle Leuchtgloben von Columbus, die aufgrund der Verwendung hochwertiger Materialien und ihrer aufwendigen Herstellung besonders bruch- und kratzfest sowie hitzebeständig sind.

Das Modell DUORAMA zeigt im unbeleuchteten Zustand die vegetationsgeographische Darstellung an, bei der vegetative (Kulturland, Savannen usw.) und physische (Gebirge, Täler usw.) Gegebenheiten auf der Erdoberfläche kombiniert dargestellt werden. Wird er jedoch beleuchtet, erscheint die politische Darstellung (Staaten, Grenzen usw.).

Das Modell DUO zeigt im unbeleuchteten Zustand die aktuelle politische Situation auf unserer Erde an. Schaltet man bei ihm die Beleuchtung ein, erscheint zusätzlich die physische (Gebirge, Meerestiefen usw.) Darstellung der Erde.

Je Globus nur 159,- Euro zzgl. Versandkosten. Nähere Infos finden Sie unter [www.tourenfahrer-shop.de](http://www.tourenfahrer-shop.de).

Modell DUO beleuchtet.



**Nur 159 Euro**

**Einfach unter [www.tourenfahrer-shop.de](http://www.tourenfahrer-shop.de) bestellen.**