

Die TT ist nicht alles

Eigentlich wollte Andreas Wiesenzarter (Text/Fotos) auf den Spuren legendärer Fahrer den TT-Course der Isle of Man unter die Räder nehmen. Aber die Insel hat unendlich viel mehr zu bieten, selbst im Winter



»Windy Corner«: sich einmal fühlen wie Mike Hailwood, Held der Tourist Trophy.



Ladenbesitzer
Mick Ruocco hat
sich mit dem Vincent-
Virus infiziert.

Die Landschaft
beeindruckt
durch ihre herbe
Schönheit



*Unterwegs auf dem »Marine
Drive« südlich von Douglas.*



Auf dem Küstenweg südlich von Port St. Mary mit Jogger Edward Bunce (l.). Aquädukt des Wasserrades von Laxey (r. o.). Ein paar Enthusiasten sind immer auf der TT-Strecke unterwegs (r. M.). Am »Tholt-y-Will Glen zwischen Bungalow und Sulby (u. r.). Weihnachtsschmuck der Promenade in Douglas (u. M.). TT-Oberfan Chris im Manx-Museum (darüber). »Lady Isabella«, größtes Wasserrad der Welt in Laxey (u. l.).



S pinnt ihr jetzt total?« So oder so ähnlich waren die Reaktionen, die Thomas und ich erlebten, als wir unseren Plan kundtaten, über Silvester mit dem Gespann auf die Isle of Man zu fahren. Die kleine Insel in der Irischen See ist den meisten zwar bekannt als das Mekka der Motorradfahrer zuzeiten der Tourist Trophy im Sommer; aber dass jemand auf die aberwitzige Idee kommen könnte, nicht nur außerhalb dieser TT-Week, sondern gar in der allgemein als »motorradfeindlich« bekannten Winterzeit fahren zu wollen, rief bei unseren Freunden und Bekannten durchweg blankes Unverständnis hervor.

»Hi! Was macht ihr denn hier? Die TT ist doch im Sommer, ihr seid also entweder zu spät oder zu früh! Oder ihr seid clever, denn die TT ist hier schließlich nicht alles!« Wir sind mit unserem Ural-Gespann gerade von der Fähre in Douglas gerollt und warten in der Auto-



Silvester im »Brendon o' Donnell's«-Pub in Douglas (l.). Die ehemalige Hauptstadt Castletown (u.). Auf dem »heiligen« Asphalt des TT-Course bei Creg-ny-Baa (r. Seite).

schlange, um uns vom Fährterminal auf die Hauptstraße in Richtung Hafentourismus einzuschleusen, als uns ein junger Mann diese Frage stellt. Lachend steht er neben seinem alten Ford Transit, in dem er – wie er uns gleich erzählt – gerade zwei alte 125er-Hondas aus England geholt hat; die hat er dort gekauft und will sie nun restaurieren, »weil ich einfach ein absoluter Honda-Fan bin«. Dass er zudem ein mindestens ebenso großer TT-Fan ist, braucht Chris nicht extra zu erwähnen: als hätte er auf uns gewartet, sprudeln Anekdoten von Mike Hailwood – »Er ist der TT-Held« – hervor, erzählt er Insider-Stories von Kevin Schwantz, Barry Sheene und Giacomo Agostini. Wir sind von diesem Empfang auf der Isle of Man wirklich überrascht und gleichzeitig so gebannt, dass wir das

»Was macht ihr hier? Ihr seid entweder zu früh oder zu spät«

Gespann längst am Straßenrand abgestellt und fast vergessen haben, dass wir ja eigentlich auf dem schnellsten Weg ins Hotel wollten.

»Kein Problem«, sagt Chris; er lotet uns zu unserer Unterkunft für die nächsten Tage, dem Welbeck-Hotel in Douglas. Fast selbstverständlich, dass wir zum Abschied ein Treffen für den kommenden Tag ausmachen. Jetzt wollen wir aber erstmal ausruhen, freuen uns auf ein Mahl und ein kühles Bier. Im gemütlichen Restaurant des »Welbeck« warten wir gespannt auf die Speisekarte, können

aber das von unseren »England-Erfahrenen« heraufbeschworene Schreckgespenst vom »ungenießbaren Essen« nicht ganz aus dem Kopf verdrängen. Aber die Befürchtungen scheinen absolut umsonst zu sein: Die Karte bietet eine fast jeden Gourmet zufriedenstellende Auswahl; und was die Theorie der Karte verspricht, hält die Praxis in Form von wohlgefüllten Tellern mit geschmacklich ausgezeichnetem Inhalt. Nur mit den Preisen – und das lässt sich für die gesamte Insel und nicht nur fürs Essen verallgemeinern – müssen wir uns noch anfreunden.

Heftiger Regen und starke Windböen begrüßen uns am nächsten Morgen – genau so haben wir uns das vorgestellt. Das Ural-Gespann, das wir vor dem Hotel in Ermangelung einer Garage am Straßenrand geparkt haben, weckt weder in Thomas noch in mir irgendwelche Tour-Ambitionen. So kommt uns die Verabredung mit Chris gerade recht. Gut gelaunt steht er in der Rezeption. »Ich dachte, bei dem Wetter wollt ihr vielleicht nicht unbedingt Motorrad fahren. Wie wär's mit einer Autotour über den TT-Course?« Klar, dass wir dieses Angebot nicht ausschlagen.

Und Chris erweist sich als absoluter Kenner der TT-Szene: Zu fast jeder Ecke, jedem Stein, jedem Streckenabschnitt weiß er mindestens eine passende Anekdote. So wird die Fahrt trotz des widrigen Wetters und der damit vor allem auf dem Mountain-Course teilweise sehr schlechten Sichtverhältnisse zu einem Erlebnis der besonderen Art.

Der nächste Morgen bietet uns eine angenehme Überraschung: Die Sonne

scheint, die Luft ist klar, die Temperaturen relativ angenehm – nun wollen wir unsere Streckenkenntnisse auf dem TT-Course natürlich vertiefen. Unser Ural-Gespann ist auch schon abgetrocknet und hat sogar die nächste Überraschung für uns parat: Es springt problemlos beim zweiten Kick an. Nun kann ja gar nichts mehr schief gehen, denken wir uns und lösen los.

Die Hafentour begrüßt uns mit geschäftigem Treiben, es ist ziemlicher Verkehr, und wir müssen uns erstmal darauf konzentrieren, uns auf der »falschen« Straßenseite fortzubewegen; und schon haben wir die Abzweigung zur Start-Ziel-Geraden der TT-Strecke ver-



passt. Nun gut, wir tun so, als ob nichts gewesen wäre und treiben einfach im Verkehr mit. Auf gut Glück nehmen wir nach dem Hafentourismus den ersten Abzweig links, »tasten« uns auf dieser Straße weiter – und hätten's gar nicht besser treffen können: Der Weg führt uns auf die Hochküste in die Nähe von Douglas Head. Ein sagenhafter Blick auf die Bucht von Douglas bietet sich uns. Gleichzeitig ist hier der Startpunkt des fantastischen Marine Drive, der in abwechslungsreichen Kurven der Küstenlinie folgt. Es macht großen Spaß, auf dem gut asphaltierten und verkehrslosen Geschlängel die Ural um die Kurven zu hetzen. Urplötzlich wird unser Vorwärtsschub jedoch gestoppt: Ein verschlossenes Holzgatter versperrt uns den Weg, und wir müssen umkehren.

Laut Landkarte sollte der Marine Drive allerdings noch ein Stück weiter führen und uns auf die Straße nach Castletown bringen. Aber nun gut, dann geht's eben mit dem gleichen Spaß den gleichen Weg zurück! Und da wir sowieso schon weg sind vom TT-Course, beschließen wir, den Marine Drive von der anderen Seite des Holzgatters zu erkunden. Den Einstieg von der A 37 entdecken wir schnell, und auch auf dieser Seite des Gatters ist der Fahrspaß nicht geringer. Warum dieses Holzhindernis jedoch die durchgängige Fahrt auf dem Marine Drive verhindert, ist uns nicht klar; und auch Chris, den wir später danach fragen, kann es uns nicht erklä-

schätzung kommt von Edward Bunce. Wir treffen den 18-Jährigen auf einem kleinen Feldweg oberhalb von Port St. Mary, wo wir den schönen Blick über den Ort und die Perwick Bay genießen. Edward joggt mit seinen beiden Hunden und nimmt uns und das Ural-Gespann als willkommenen Anlass, sich eine kleine Pause zu gönnen. »Ich gehe in ein Internat in England und bin nur während der Ferien zu Hause«, erzählt er uns, betont aber auch, dass er »auf jeden Fall wieder zurück auf die Insel« möchte, wenn er seine Ausbildung beendet hat, fügt aber nach kurzem Überlegen hinzu: »...oder als Schiffingenieur auf die Bermudas!« – Welch ein Kontrastprogramm!

Zum Sprung in die Vergangenheit wird unsere Fahrt nach Cregneash. Das Mini-Dorf gilt als das älteste der Insel, liegt malerisch auf dem Mull Hill südlich von Port St. Mary und Port Erin und beheimatet ein ebenso kleines Volksmuseum. In den Sommermonaten werden die paar reetgedeckten, nach historischen Vorbildern nachgebauten Cottages durch Fans der Manx-Geschichte in historischen Gewändern zum Leben erweckt. Jetzt ist das Dorf aber wie ausgestorben, nur eine herumstöbernde Katze genießt mit uns die warme Sonne.

»Dürfen wir ein Erinnerungsfoto mit dem Gespann machen?« Wir erschrecken richtig, als plötzlich drei junge Leute vor uns stehen und uns

diese Frage stellen. Carolina und Alexandra, die beiden Mädchen aus Spanien, sind seit zwei Monaten auf der Insel und absolvieren nach ihrem Tourismus-Studium ein Hotelpraktikum in Douglas. Jetzt haben sie Besuch von Alexandras Freund Sergio, der als Motorradfan so die Möglichkeit sah, endlich auch mal auf diese berühmte Insel zu kommen. Nun ist er also hier in seinem Mekka und freut sich mit seinen beiden Begleiterin-

Abwechslungsreiche Kurven folgen der Küstenlinie

nen, dass wir ein Erinnerungsfoto auf einem Ural-Gespann machen.

Apropos Erinnerung: Wir wollten uns ja eigentlich auch nicht hier, sondern auf dem TT-Course tummeln. Und so überlegen wir uns, ob wir nicht doch noch die sportliche Seite zum Zuge kommen lassen sollten; bis zur nächsten »Einstiegsmöglichkeit« bei Crosby sind es schließlich nur etwa 20 Kilometer. Ein neuerlicher Blick auf die Karte lässt uns diesen Gedanken aber wieder verwerfen. Wir sind dicht bei Port Erin, das wir uns natürlich auch anschauen wollen. Außerdem verheißt das dichte Geflecht von roten, orangen und gelben Strichen auf dem Papier auch in dieser südlichen Ecke der Insel Kurvenspaß.

Wir beschließen also, uns über Port Erin an der Küste entlang nach Peel an



Auch Regenwolken können für Stimmung sorgen (o., südlich von Dalby). Restaurant in Creg-ny-Baa (l.). Am Tholt-y-Will Glen (r. Seite).

der Ostküste weiterzubewegen und verlassen Cregneash auf einem schmalen und kurvigen Sträßchen, das uns über seine zahlreichen Schlaglöcher Port Erin näherbringt. Kurzhinter Ballnawoe sehen wir zum ersten Mal das unter uns liegende Fischerdorf, das heutzutage allerdings nicht mehr vom Fischfang, sondern von den Touristen lebt. Vor allem die liebevolle Port Erin Bay mit ihrem fast weißen Sandstrand, den sie säumenden, weißgestrichenen Cottages sowie den daran anschließenden »Seaside-Hotels« sind Anziehungspunkte für die Besucher.

Seine beiden Vincents kaufte er Stück für Stück zusammen

Von der Bucht führt eine steile Straße bergauf ins eigentliche Zentrum des Ortes. Ich treibe das Ural-Gespann mit ordentlich Gas nach oben und konzentriere mich dabei darauf, oben an der Kuppe die Stop-Linie trotzdem nicht zu überfahren. »Dreh um! Dreh um und fahr wieder runter; ich hab was Nettes entdeckt!« Thomas dirigiert mich zu einer Parklücke, die ich dank des Rückwärtsganges des Gespanns hier am Berg auch relativ problemlos zu besetzen weiß. »Schau mal da rüber«, fordert er mich auf, und was ich sehe, ist wirklich toll – nicht nur nett! Im Schaufenster eines sonst eher unscheinbar wirkenden Ladens steht eine glänzende Vincent.

Als wir den Laden betreten, wissen wir erst mal nicht, wo wir uns eigentlich genau befinden: Nahezu jeder Quadratzentimeter der beiden kleinen Räume ist mit – in unseren Augen – Ramsch besetzt. Alte Rasiermesser finden sich ebenso im Angebot wie vergilbte Foto-

grafien der Königsfamilie oder monumentale Gemälde – Motiv röhrender Hirsch vor Alpenkulisse. Wir müssen schmunzeln über dieses kuriose Sammelsurium und geraten schlichtweg ins Staunen, als wir neben der grünen »Schaufenster«-Vincent von Mick Ruocco, wie sich uns der Besitzer all dieser Kostbarkeiten vorstellt, noch eine zweite dieser fantastischen Maschinen entdecken: eine Black Lightning Replica!

Mick fängt sogleich an, munter drauflos zu plaudern: 1957 kaufte sich der in England geborene Sohn italienischer Einwanderer seine erste Vincent und kam seitdem nicht mehr davon los. 1961 war er das erste Mal auf der Insel und infizierte sich dabei noch mehr mit dem Vincent-Fieber, so dass er von Ende der 60er bis Mitte der 70er Jahre so gut wie auf allen Vincent-Rennen als aktiver Fahrer anzutreffen war. Außerdem fing er bereits damals an, sich an die Erfüllung eines Traums zu machen: Seine beiden Vincents kaufte er sich im Laufe der Zeit Stück für Stück zusammen; in jahrelanger Arbeit baute er daraus dann seine beiden Schmuckstücke auf.

Um dem ganzen Vincent- und Isle-of-Man-Fieber die Krone aufzusetzen, entschloss sich Mick vor fünf Jahren, ganz auf die Insel zu ziehen. Nun lebt er hier nach eigenem Bekunden »glücklich und zufrieden« vom Ertrag seines kleinen Second-Hand-Ladens, der mittlerweile weit über die Küstenlinie der Insel hinaus nicht nur wegen des skurrilen, vielfältigen Angebots, sondern vor allem wegen Micks Wissen und Fähigkeiten, was Vincents betrifft, bekannt geworden ist.

Auch wir sind von seinem Enthusias-

mus so begeistert, dass wir noch stundenlang bei ihm im Laden bleiben könnten. Doch ein Blick nach draußen zeigt uns, dass es vielleicht doch besser wäre, wenn wir uns langsam auf den Weg zurück ins Hotel machen würden: Nicht nur der hereinbrechende Abend, sondern vor allem Regenwolken haben den Himmel ziemlich verdunkelt; und wir wollen nicht unbedingt schon wieder in der Kälte durch den Regen chauffieren. Wir hetzen das Ural-Gespann also zurück nach Douglas.

»Einen Tag unterwegs – und doch tatsächlich mehr als 100 Kilometer gefahren!« Etwas zynisch zieht Thomas beim Abendessen das Tages-Resümee: Wir sind in der Tat nicht viel gefahren, haben aber dafür umso mehr erlebt. Und wirklich, wir müssen eingestehen, dass wir der Insel etwas voreilig und auch ein

Nichts deutete darauf hin, dass es hier oben so wüten würde

bisschen arrogant nur die TT und was damit zusammenhängt als interessant und lohnenswert zugestanden haben. Mittlerweile haben wir zu unserem mitgebrachten, zugegebenermaßen geringen Basiswissen aber so viele Tipps bekommen über Sehenswürdigkeiten, tolle Strecken und Plätze, so viele Informationen erhalten über das historische, kulturelle und touristische Angebot, dass wir schon glauben, die eingeplante Woche werde nicht reichen. Irgendwie beunruhigt uns diese Tatsache aber nicht im Geringsten: Schließlich sind wir nicht hier, um uns im TT-Tempo die Sachen »reinzuziehen«, im Gegenteil – wir möchten den Aufenthalt der ruhigen Jahreszeit angepasst genießen. Und noch was ist klar: Für uns beide steht jetzt schon fest, dass wir auf jeden Fall wiederkommen werden.

Häftig braust der Wind über die Bergflanken, presst das kniehohe, braune Gras zu Boden und verwandelt die

Weiden in ein ocker-silbrig glänzendes Wogenfeld. Die dunklen Wolken rasen scheinbar zum Greifen nah über uns und unser Gespann hinweg und erzeugen zusammen mit dem tosenden Wind eine düstere Stimmung. Fast schon fühlen wir uns wie ein hilfloser Spielball der Gewalten, so werden wir mitsamt unserem russischen Dreirad hin- und hergeschüttelt. So hatten wir uns die Fahrt auf dem TT-Mountain-Course beileibe nicht vorgestellt. Und noch in Ramsey hat für uns nichts darauf hingedeutet, dass es hier oben, in der Nähe des »Bungalow«, knapp unterhalb des höchsten Berges der Insel, dem Snaefell, so wüten würde. Gut, der Himmel schien sich zu bedecken, aber noch begleitete uns die Sonne, als wir das Gespann um die Haarnadelkurven aus Ramsey heraus dem Mountain-Course entgegentrieben. Herrliche Ansichten der an der Ramsey Bay entlanggezogenen Ortschaft boten sich von der dem Snaefell entgegensteigenden Straße.

Doch nun sind wir mitten im Getöse. Für uns völlig überraschend legte der Wind urplötzlich los, und wir versuchen uns und das Gespann auf der Straße zu halten, um unbeschadet das Motorradmuseum bei Bungalow zu erreichen. Das ist zu dieser Jahreszeit natürlich nicht geöffnet, bietet uns dicht an der Mauer aber den erhofften Schutz vor dem tobenenden Sturm. Komischer-, aber auch netterweise behalten die dicken, dunklen Wolken ihren unangenehmen Inhalt bei sich. Und ebenso netterweise hört

das »Gebläse« fast ebenso abrupt wieder auf, wie es begonnen hat. Innerhalb kürzester Zeit schweben die Wolken wieder in gemächlichem Tempo durch die Luft, und auch die Sonne setzt sich spärlich in Szene.

Wir freuen uns über die absolut verkehrslose Straße und verziehen uns Richtung Douglas. Ein Wegweiser nach Sulby und die einladende, weil offensichtlich enge und gewundene Straße bringen uns jedoch dazu, den TT-Course gleich wieder zu verlassen. Vorbei am Stausee des River Sulby geht es in ein paar Kehren steil bergab. Die Landschaft erinnert uns mit ihren von Moos überwucherten Steinen, dem rauschenden Fluss und den windschiefen, die Wiesen durchziehenden Steinmauern an Schottland. Entlang des Flusses windet sich die Straße vom Tholt-y-Will-Glen durch den Sulby-Glen. Die Landschaft beeindruckt uns durch ihre herbe Schönheit, die Kurvenfolge ergänzt das Hochgefühl durch Fahrgenuss.

In einen Genuss ganz anderer Art kommen wir kurz darauf in Sulby selbst. Hier soll die einzige Whiskey-Destillerie der Insel sein, leicht zu finden, wie wir im Hotel noch erfahren hatten. Und tatsächlich: Das Firmenschild ist nicht zu übersehen. Wir haben das Gespann kaum abgestellt, um uns ein bisschen umzuschauen, schon werden wir freundlich begrüßt: »Hallo, ich bin Andrew Dixon. Kann ich euch irgendwie weiterhelfen?« Unser »Ja, gerne« beschert uns für die nächste Stunde eine äußerst interes-





Immer wieder spektakuläre Aussichten vom Marine Drive.

sante Exkursion in die Kunst des Whiskey-Brennens. Dabei erfahren wir vor allem, dass Andrew mit seiner kleinen Familiendestillerie eine Art »David gegen Goliath«-Kampf führt gegen die renommierten und großen schottischen Edelmarken.

Zusammen mit seiner rechten Hand, Bob Taylor, vertritt Andrew nämlich die Auffassung, dass die traditionelle schottische Herstellungsweise alles andere als ein gesundes Endprodukt erzeugt. Seiner Überzeugung nach nimmt das schottische »Wasser des Lebens« während des langen Reifeprozesses in den Fässern neben der Farbe auch noch sämtliche giftigen Substanzen auf, die in den Teerablagerungen enthalten sind. Andrews Methode dagegen, die vereinfacht gesagt in der mehrfachen Destillation besteht und auf langjährige Lagerung verzichtet, erzeugt »Whiskey«, der frei ist von allen »giftigen Inhaltsstoffen«. Dafür sieht er auch ganz anders aus: Das Andrewsche Produkt ist klar und erinnert vom Aussehen eher an einen Schnaps. Erst der Geschmackstest lässt die Whiskey-Verwandtschaft erkennen. Verschiedene gerichtliche Verfahren musste die kleine Destille schon durchkämpfen, wovon sie einen der aus ihrer Sicht wichtigsten lei-

Andrew erzeugt Whiskey, »der frei ist von allen Giftstoffen«

der verlor: Andrew Dixon darf sein Produkt nicht mehr »Whiskey« nennen, weil er sein »Lebenswasser« eben nicht auf die traditionelle Art und Weise produziert. »Nun gut, wir nennen unser Produkt nun "Manx Spirits", auch wenn es besserer Whiskey ist, als es ihn in Schottland gibt«, sagt er voller Selbstbewusstsein; und das scheint gar nicht so vermessen, denn »unsere ständig steigenden Verkaufszahlen nach Frankreich, Kanada, die USA und auch nach Deutschland zeigen uns, dass wir ein feines Produkt herstellen!« Mit einem kleinen Probeschluck testen Thomas und ich, ob diese Behauptung von Andrew zumindest von uns bestätigt werden kann – tatsächlich!

»Es ist unglaublich, wie die Zeit vergeht ...« Chris, Thomas und ich sitzen im Welbeck-Restaurant nach einem wohl-schmeckenden Abendessen gemütlich beim Bier zusammen und bereiten unseren »Abgang« vor; unsere Inselzeit ist abgelaufen, und morgen früh wird uns die Fähre wieder zurück nach England bringen. »Ich hätte wirklich nicht gedacht, dass die Isle of Man so viel zu bieten hat.« Wir geraten richtiggehend ins Schwärmen, als wir die vergangenen Tage für Chris nochmal Revue passieren lassen. Was haben wir alles gesehen und erlebt – aber auch eine ganze Menge nicht; nämlich fast all das, wofür die Isle of Man vor allem bekannt ist: die TT-Week und das Drumherum. Wir bedauern dies jedoch kein bisschen, denn wie hat Chris schon bei unserem Kennenlernen gesagt: »... Ihr seid clever, denn die TT ist hier schließlich nicht alles!«

Die vollständige Dokumentation unseres Autors sprengte den Platz auf dieser Seite. Sie können sie auf unserer Homepage unter www.tourenfahrer.de nachlesen.

Allgemeines: Die Isle of Man liegt in der Irischen See, 50 Kilometer von England, etwa gleich weit von Nordirland und 25 Kilometer von Schottland entfernt. Sie ist rund 588 Quadratkilometer groß, hat eine Länge von etwa 50 Kilometern und ist zirka 20 Kilometer breit. Entgegen der landläufigen Meinung gehört die Isle of Man nicht zum Vereinigten Königreich, sondern ist sog. Kronland (dependency of the Crown). Das autonome Eiland besitzt ein eigenes Parlament (Court of Tynwald), das als das älteste der Welt gilt. Daher rührt es auch, dass die Insel eine Reihe überkommener Privilegien, eigenes Landrecht, eine eigene Verfassung (seit 1866) sowie Steuer- und Zollhoheit unter dem Schutz der englischen Krone besitzt.

Auf der Insel wohnen um die 73.000 Menschen. In den Sommermonaten während der berühmten TT-Week und den Festivitäten zur Versammlung der Inselregierung auf dem Thingfeld bei St. John kommen eine halbe Million Besucher dazu.

Die Insel und der Motorsport: Zu verdanken sind die Motorradveranstaltungen einer Idee, der Beharrlichkeit und dem Motorsportenthusiasmus von Lord Raglan, dem Gouverneur der Insel Anfang des 20. Jahrhunderts. Im Zuge der allgemein wachsenden Begeisterung für den (Auto)Motorsport und der Zunahme derartiger Veranstaltungen, wurde vom Herausgeber des New York Herald – Gordon Bennett – 1900 international der nach ihm benannte Gordon Bennett Cup ausgelobt. Ziel war es, möglichst viele Teams und Hersteller zur Teilnahme zu bewegen, denn damals wie heute sollten die Rennen u. a. auch der Fahrzeugentwicklung dienen. Zur damaligen Zeit war es jedoch in England per Gesetz verboten, öffentliche Straßen für Motorsportveranstaltungen zu sperren. So gab es dort keine Möglichkeiten zur Profilierung britischer Hersteller und Teams. Lord Raglan sah nun diesen Nachteil der großen Insel als den Vorteil für die kleine: Er erkannte die Chance, mit der Durchführung derartiger Motorsportveranstaltungen auf Man im Sog der Rennteams auch Touristen auf die Insel zu locken und damit vor allem die Wirtschaft anzukurbeln. Das erste Rennen fand am 10. Mai 1904 statt. Der Erfolg ließ auch die Motorradfans auf die Insel aufmerksam werden. 1907 konnte das erste Motorradren-

nen auf der Isle of Man durchgeführt werden. Auf einem damals 15,5 Meilen langen Kurs wurde in zwei Klassen – Ein- und Zweizylinder – um die vom enthusiastischen Motorradpionier Marquis de Mouzilly St. Mars gestiftete Trophäe gefahren. Diese wird heute noch immer als die bekannte Senior T. T. Trophy vergeben. Die Gewinner dieser historischen Veranstaltungen waren Charles Collier auf einer Einzylinder-Matchless mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 38,22 Meilen sowie Rem Fowler auf einer Zweizylinder-Norton mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 36,22 Meilen.

Sehenswürdigkeiten: Douglas, seit 1869 die Hauptstadt der Insel, beheimatet das alle Themen der Insel bedienende Manx Museum. Auf der etwa zwei Kilometer langen Hafensperrmauer verkehrt in den Sommermonaten die einzigartige Horse Tram, eine von Pferden gezogene, auf Schienen verkehrende Bahn. In Castle-

town, der historischen Hauptstadt, erwartet den Besucher das imposante Castle Rushen, jahrhundertlang Sitz der Inselkönige. Das kleine Dorf Cregneash gilt als die älteste Ansiedlung der Insel und ist teilweise als Museumsdorf gestaltet. Dem südlichsten Zipfel der Insel vorgelagert ist der Calf of Man, eine kleines, unbewohntes Eiland, auf dem sich ein Vogelschutzgebiet befindet, ein beliebtes Ausflugsziel für Ornithologen und Wanderer. Im Inselinneren liegt der kleine Ort St. John's. Hier tagt der Tynwald, das älteste Parlament der Welt. Von St. John's ist es nicht weit nach Peel. Im dortigen Museum House of Manannan wird in beeindruckender Weise und mit Hilfe modernster Technik die reiche Historie der Insel veranschaulicht. Klein, aber fein ist das nur während der Sommermonate geöffnete Motorradmuseum bei Bungalow am TT-Mountain-Course.

Anreise: Von Rotterdam oder Zeebrugge geht's erstmal per Fähre (P&O North

Sea Ferries, Jersbecker Str. 12, 22941 Bargtheide, Tel.: 04532-6519, Fax: 04532-24143, Internet: <http://www.ponsf.com/ponsf/index.htm>), nach Hull. Dann heißt's England zu durchqueren und nach Liverpool, Fleetwood oder Heysham zu gelangen. Von dort unterhält die Isle of Man Steam Packet Company (Imperial Buildings, Isle of Man IM99 1AF, Tel.: 0044-1624-661661, Internet: <http://www.steam-packet.com>), regelmäßige Fährverbindungen nach Douglas.

Unterkunft: Vom Campingplatz bis zur noblen Luxusherberge reicht die Palette des Angebots. Dementsprechend ist auch die Bandbreite der Preise. Wir fühlten uns sehr gut untergebracht im gemütlich-familien-geführteten Welbeck Hotel (The Welbeck Hotel, Mona Drive, Off Central Promenade, Douglas, Isle of Man, IM2 4LF; Tel.: (+44) 01624-675663, Fax: (+44) 01624-661545, E-Mail: welbeck@isle-of-man.com); Internet: www.isle-of-man.com/tourism/accommodation/welbeck/index.htm). Es ist unbedingt ratsam, für die Zeiten der Tourist Trophy lange im Voraus zu buchen. Auch wer zum Jahreswechsel auf die Insel möchte, tut gut daran, sich frühzeitig um sein Hotel zu kümmern. Am einfachsten ist es, gleich ein Kompaktangebot zu buchen, auch für die TT-Week gibt es mittlerweile zahlreiche Anbieter von Pauschalreisen.

Allgemeine Auskünfte: Informationen über so ziemlich alle Belange der Isle of Man: The Isle of Man Department of Tourism & Leisure, Sea Terminal Buildings, Douglas, Isle of Man, IM1 2RG. Tel.: 0044-1624-686868; Fax: 0044-345-686800. Internet: <http://www.gov.im/tourism>.

Karten: Isle of Man, Ordnance Survey, Landranger Serie, 1 : 50.000 (Isle of Man, ISBN: 0-319-22095-8). 13,90 Mark, auf der Fähre für etwa drei GBP.

Literatur: Von 1997 ist der Band »England und Schottland – Mit dem Motorrad durch Großbritannien und auf die Isle of Man«, Jürgen Thuner, Edition unterwegs, (159 Seiten, 29,80 Mark, 15,24 EUR, ISBN: 3613018241). »Isle of Man, Tourist Trophy-Motorradfestival«, Maria Keck (176 Seiten, 24,80 Mark, 12,68 EUR, ISBN: 3980540103). »Schottland, Irland, Isle of Man«, Elke Schwender, (193 Seiten, 42 Mark, 21,47 EUR, ISBN: 3613502259).

Die Anfahrt ist nicht gerade bequem, das Wetter häufig durchwachsen, und doch hat die Isle of Man ihren Besuchern auch außerhalb der TT einiges zu bieten.

