

Reisebericht von meiner ersten «IoM»-Reise im Frühsommer 1984

Verfasser: Urs + Luzia Tobler, Kurvenstr. 8, 8600 Dübendorf

"TOURIST TROPHY" auf der ISLE OF MAN

(sprich: Eil of Män)

Erstling-Erfahrungen von Urs + Luzia

Es gibt im Leben eines richtigen Bikers ein paar Dinge, die er einfach (mindestens einmal) gemacht haben muss. Ziele wie Südfrankreich, Italien od. die Alpen sind da schon viel zu alltägliche Namen; Irland, Schottland, Norwegen und Nordkap im Norden, Griechenland, Kreta, Tunesien und Marokko im Süden klingen schon viel besser. Spricht aber jemand von den Daytona-Wochen in Amerika oder den Isle of Man-Tourist Trophy Races, dann beginnt das Herz erst richtig im Viertakt-Klang zu schlagen. Ist es nun Sage, Legende oder Wirklichkeit? Diesem Rätsel auf die Spur zu kommen, war das Ziel unserer diesjährigen Ferien, welches zu Beginn gar nicht so leicht zu erreichen schien. Fast wären wir in Schottland gelandet....!

Es ist nicht immer leicht, in der Vorbereitung Empfehlungen zu folgen. Besonders in der Isle of Man-Frage waren sehr unterschiedliche Meinungen zu hören. Alte, mehrfach erfahrene Hasen lachten über Vorbuchungen und derartiges, andere, ebenso vorbelastete Isle of Man-Fans sagten schon im Winter, dass die Zeit der Reservation schon verpasst wäre. Unsere Erfahrungen zeigten, dass weder das eine noch das andere eine Garantie für sorgenfreie Ferien ist, dass aber im Moment des grossen "Rush's" ein vorgebuchtes Ticket allerhand Vorteile bringen kann. Wer also im nächsten Jahr mit Sicherheit zur Tourist Trophy fährt, tut gut daran, alles (Fähren, Hotel) bereits jetzt zu buchen. Jetzt ist auch noch die Auswahl am grössten.

Den ersten Vorgeschmack erlebten Luzia und ich bereits in Calais. Infolge des britischen Fährenstreiks war die "Hovercraft" so stark mit Cars und Autos belegt, dass sie kurzerhand nur noch 3 Motorräder pro Fähre zulassen. Buchungen hatten Vorrang. Wir hatten keinen Pakt mit der Glücksgöttin Diana geschlossen und warteten bis zum "Abflug" acht Stunden - nach drei Stunden war mein Widerstand gebrochen. Mit etwas Glück fanden wir ein relativ preisgünstiges Motel in der Umgebung Dover, da es unterdessen bereits einundzwanzig Uhr geworden war. Den Aerger ersäuften wir mit einem ebenso leidgeplagten deutschen Paar durch ein gutes englisches Bier!



Die Fahrt in den Norden verlief problemlos. Die neue Motorway M25 im Norden Londons ersparte uns eine nähere Bekanntschaft mit dem "London City-Traffic", da sie ausserhalb der äussersten Siedlungen und sechsspurig fast ohne niveaugleichen Kreuzungen verlief. Ueber die M1 und M6 erreichten wir nach etwa fünfstündiger Fahrt den nördlich von Liverpool gelegenen Hafen von Heysham, von wo im Vergleich zu ersteren ein kleiner Teil der Tourist-Trophy-Bummler zum Sprung hinüber ansetzten. So warteten dann hier im Vergleich zu Tausenden in Liverpool "nur" 250 Motorräder infolge des Fährenstreiks.



Bild oben: Majestätisch der Anblick dieser Hovercraft im "Endanflug" über die Asphaltpiste am Hafenufer. Unten: Bis zu drei Tagen mussten einzelne Motorradfahrer ausharren, bis der Fährenstreik beendet war und die Arbeit wiederaufgenommen wurde! Viele kehrten wieder um.

Hier trafen wir die ersten Bekannten aus der Schweiz, die bereits seit 24 Stunden festsassen – mit vorgebuchtem Ticket wohlverstanden! Nachdem unterdessen – es war bereits Donnerstagabend – bekannt geworden war, dass die Arbeit ab Mitternacht wieder aufgenommen würde, verlief die Warterei relativ freidlich und familiär. Man lernte neue Leute kennen und deckte sich gegenseitig mit Proviant ein. Dann kam es allerdings anders als wir dachten. Gut 250 Motorräder trafen innerhalb etwa von drei Stunden ein, alle mit Vorbuchung auf die angekündigte Nachtfähre. Als diese alle – mit grossem Polizeiaufgebot – kontrolliert und verladen waren, blieb gerade noch für 34 Maschinen Platz – einen Tropfen auf den heissen Stein. Vor allem unter denjenigen, die seit Mittwochvormittag(!) warteten, machte sich der erste Unwille bereit. Wir hatten glücklicherweise vorgesorgt und bereits in einem Hotel Zimmer bezogen. Unsere Freunde kamen nach der enttäuschenden Warterei ebenfalls und belebten noch bis zwei Uhr die Hotelbar.

Die Fähre, die am Freitagmittag hätte auslaufen sollen, erlebte genau denselben Vorgang wie oben beschrieben. Nur hatten diesmal etwa sechzig Maschinen zusätzlich Mitfahrgelegenheit, so dass wir uns an etwa vierzigster bis fünfzigster Stelle wiederfanden. Sie lief mit etwa vierstündiger Verspätung aus. Nun waren wir an so aussichtsreicher Stelle, dass wir es mindestens noch versuchen wollten, vor Samstag auf die Insel zu kommen. Unterdessen hatten wir uns Tickets besorgt, die allerdings auf Sonntagnacht ausgestellt wurden. Doch ohne Billet wären wir nie auf die Fähre gekommen. Um vierundzwanzig Uhr, der normalen Abfahrtszeit der Fähre, war noch weit und breit kein Boot zu sehen. So gegen ein Uhr früh legte es an und wir in der "alten" Warteschlange machten uns mit einem Hupkonzert und mit drohendem Motor-Gefache bemerkbar. Denn wieder waren etwa 250 vorgebuchte Motorräder eingefahren und schienen uns den Platz wieder vor der Nase wegzuschnappen. Doch diesmal hatte es sich die Hafenleitung besser überlegt. So nach etwa einer Stunde kam der Direktor und gab bekannt, dass **w a h r s c h e i n l i c h** alle mitkommen könnten. War es Taktik oder wahr? In ein paar Stunden dürften wir weiser sein in dieser Sache. Dann kam plötzlich Bewegung in die Reihe: Die Motorräder wurden gezählt und die ersten zwanzig durften vorziehen. Der nächste Schub liess uns dann direkt in erster Linie stehen, noch ein Bobby über den Haufen fahren und dann hätten wir's geschafft – doch dieser lachte

nur, als wir ihm seine Aussichten erklärten. Dann – wieder ein Stück vor bis zur Billetkontrolle (er nahm es – das Sonntags-ticket!), dann hinab in den Schiffsbauch und da streikte mein Anlasser! Einige hilfreiche Hände halfen dann beim Wendemanöver und mein "Longvehicle" reihte sich mehr schlecht als recht in die übrigen Solomaschinen. Bis auf etwa zehn Maschinen haben's dann alle geschafft, vielleicht hatten diese überhaupt kein Ticket vorzuweisen. Und hoch zum Treffpunkt, der Schiffsbar, diesmal um zu feiern, wie wenn wir bereits die Insel erobert hätten. Um drei Uhr legte die Fähre ab, viereinhalb Stunden später waren wir doch noch am Ziel unserer Reise, der Isle of Man angelangt! Gerade rechtzeitig für ein richtiges englisches Frühstück im Hotel unserer Freunde, wo wir Klaus Fischer vom "Moto Sport Schweiz" antrafen. Gegenüber den Ereignissen in Liverpool, wo er um einen Fährplatz kämpfte, muss es bei uns in Heysham geradezu freundlich und familiär zugegangen sein!

Wer mich kennt und weiss, welch grosser Motorrad-Fan ich bin, kann sich das Bild, das sich uns in Douglas, der Hauptstadt der Isle of Man bot, ungefähr vorstellen: Ueberall, links und rechts der Promenade, auf dem Trottoir, in den Vorgärten, ja auf jedem freien Quadratmeter standen Töff um Töff, so viele, dass sie für den ersten Augenblick schon fast bedrohlich wirkten! Mir war es ob dieser Menge nicht mehr so recht wohl, vor allem dann auf der Strasse, wo sich ein Autofahrer schon richtig als Aussenseiter vorkommen musste. Auf dem Weg zu unserem Camping, kamen wir ohne zu wollen auf den Tourist Trophy-Track, die Rennstrecke, die hier auf dem normalen Strassennetz verläuft. Und da fuhren sie entsprechend, all die vielen Eglis, Mokos, Martins und was es alles noch so gibt. Selbst die Engländer auf ihren betagten Konstruktionen benahmen sich alle, wie wenn sie selbst im Rennlauf an aussichtsreicher Position lägen, sodass wir uns mit unserem Touristentempo und reich beladenen Maschinen schon fast verirrt fühlten. Doch so ging es auf dem Track Tag und Nacht zu und her. Wir fanden uns trotzdem bestens zurecht und steuerten auf den ersten Anhub den richtigen Camping an. Er war genau auf der anderen Seite der Insel gelegen und weit weg vom grossen Rummel in einem idyllischen Tälchen mit Ausgang zum Meer. Wir suchten uns eine wind- und wettergeschützte Stelle aus und richteten uns ein. Als nächstes mussten wir einkaufen gehen und während dieser Zeit wurde die Strasse ab-

Der Himmel hatte schon wieder aufgehehlt, bis wir uns aus dem Zelt machten. Heute gab's nicht allzuviel, denn am "MAD SUNDAY" (mad= schlecht, schlimm) findet kein Rennen statt. Dafür - und dies spricht wieder mal für die Isle of Man - ist ein Teil der Rundstrecke, die sonst vom Jedermann-Verkehr ausserhalb der Rennen befahren wird, als Einbahnverkehr geregelt, damit die Zuschauer und Touristen wenigstens in diesem Teil ein bisschen Rennfeeling mitbekommen können: Die Strasse gehört ihnen - und noch vielen anderen, die dasselbe im Sinn haben. So kann man also an vierter Stelle überholend um unübersichtliche Ecken rasen, muss aber überall mit parkierten Fahrzeugen auf der Fahrbahn rechnen, da jeder gerade da anhält, wo es ihm passt. Bei den gefährlichen Stellen sitzen Zuschauer wie beim Rennen selbst und erleben wahrscheinlich noch mehr als in einem solchen! Meine GoldWing mit Anhänger wurde noch nie soviel fotografiert wie auf dieser Strecke.

Erstmals fiel mir an diesem Tag noch auf, wie britisch die Engländer auch heute noch fahren: Bestimmt haben viele eine kleine japanische Maschine zu Hause, um zur Arbeit zu fahren, ihre Tridents und Bonneviles

Sooooviele Schweizer ! am vom MotoSportSchweiz ausgeschriebenen Schweizertreffen. Ganz rechts aussen: Martin Meier, Uznach - GoldWings-Neumitglied. Cafe Elby Point, Niarbyl, Westküste der I.O.M.

sind aber grösstenteils noch gut im Schuss und werden liebevoll gepflegt. Was man sonst aber noch sehen konnte an alten und uralten Maschinen war absolut Spitze! Nicht nur all die vielen berühmten Namen aus den fünfziger und sechziger Jahren von der Insel, sondern auch viele deutsche und italienische Fabrikate, die hier nicht nur gezeigt, sondern richtig gefahren wurden. Kam man mit einem solchen Fahrer ins Gespräch, zeigte es sich, dass dies in der Regel nur eine von mehreren Maschinen zuhause war, die er einfach von damals behalten hat oder die er im Laufe der Zeit zusammengesammelt hatte. Na ja, so hätte ich auch schon sechs Maschinen in der Garage! Dass man darunter natürlich auch einige "Ausbrecher" sehen konnte, die einen fahrbaren Untersatz unter dem A.... hatten, mit dem ich mich keine zehn Schritte von zu Hause weggewagt hätte, muss auch erwähnt werden, um das Bild abzurunden. Wieder zurück auf dem Zeltplatz, war auch unser junger Zeltnachbar am Schrauben. Ihn hatte es beim "Schoolhouse Corner" bei etwa 70mph erwischt und seine 350er Yamaha sah nicht mehr so schön aus, ihm hatte es glücklicherweise (fast) nichts gemacht. Die Freundin hatte unterdessen lesend im Zelt gelegen - zum Glück! Einfach "mad", dieser Sunday!



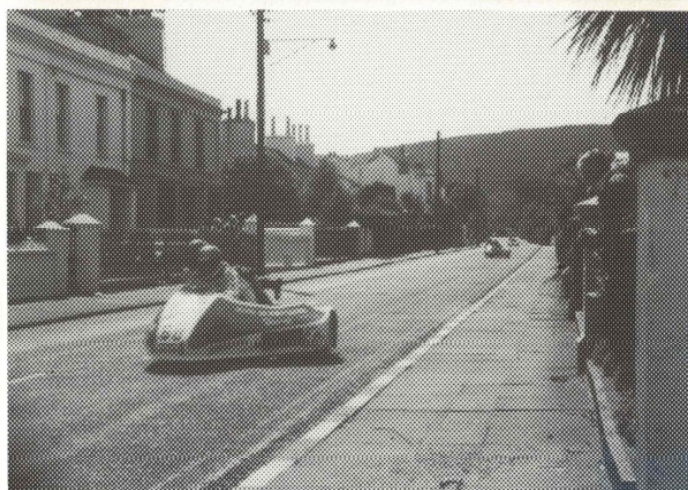
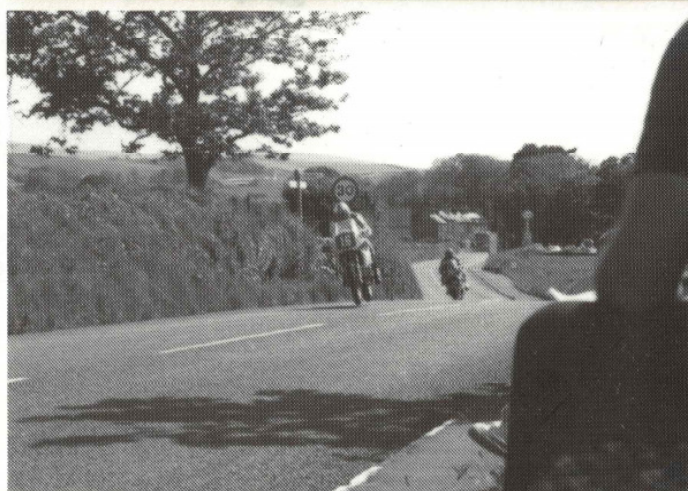
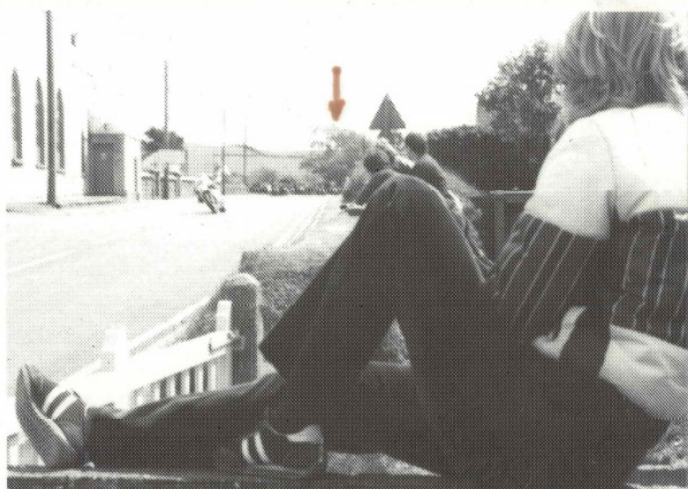


Bild oben: Mit Vollgas im dritten Gang um die Kurve und dann mit Volldampf durchs Dorf, hier aus einem privaten Garten. Auf diesem Trottoir (Pfeil) kam Klaus Klein ! Mitte: Serien-Produktions-Maschinen, hier die als achte klassierte BMW K 100 RS (beide Räder in der Luft !) vor einer Honda VF 1000 R. Unten: Von 200 km/h auf 60 hinunter vor Parlaments Square in Ramsey im 2. Lauf der Seitenwagen vom Montag.

gesperrt: Für die nächsten paar Stunden gehörte die Insel den Freunden der Motorrad-Rennen und diese waren wirklich zahlreich eingetroffen, trotz der streikenden Fähren. Auf dem Rückweg fragten wir um Einlass in einen Privatgarten und dort wurden wir gleich in die Tourist Trophy-Gesetze eingeführt: Warum wir kein eigenes Programm hätten (kauften wir dann bei der nächsten Gelegenheit), dann machte er sein Radiogerät lauter, als der deutsche Rennkommentar kam (wir hatten kein eigenes Radio!) und schon bald hatte er uns erklärt, wer für den Sieg in Frage kam usw. Als dann tatsächlich die ersten Rennfahrer eintrafen, sie brauchten für die gut vierzehn Meilen bis zu uns (ca. dreiundzwanzig Kilometer) etwa sieben Minuten, erschrakten wir ganz tüchtig ob dem horrenden Tempo hier durchs Dorf: Mit etwa 160-180 Stundenkilometer kamen sie Ende der Kurve zum Teil nur zwanzig bis dreissig Zentimeter parallel zum Trottoirrand (Klaus Klein aus Deutschland sogar einmal auf dem Trottoir!) und beschleunigten voll, um mit 220-240 Stundenkilometer durchs Dorf zu jagen, wobei sie bei den leichten Kurven, die in diesem Tempo schon recht eng wurden, voll zur Seite raushingn, den Hausmauern entlang. Beim zweiten Rennen, den ersten Lauf der Seitenwagen, wurde uns dieses gefährliche Spiel zu bunt und wir gingen zum Zelt um das Nachtessen zu kochen. Zum dritten Rennen (Classic Bike Historic Tourist Trophy) waren wir wieder zurück und mussten feststellen, dass die besten dieser Klasse nicht langsamer als die schlechteren Fahrer der Formula I (750 ccm) waren! Und welcher Sound diesen alten englischen Eintöpfen entwich, kann nur mit dem Angriff einer zweiten Weltkrieg-Fliegerstaffel verglichen werden. Dass die Rennfahrer in dieser Klasse zum Teil so historisch waren wie ihre alten Rennmaschinen aus den sechziger Jahren, liess das angeschlagene Tempo noch eindrücklicher erscheinen: Wenn die sechzig- und siebzighährigen Opas wieder wie in alten Zeiten um Meter Rad an Rad kämpfen, sich gleichzeitig aber mit vielen jungen Fahrern messen, dann gewinnt dieses Rennen noch mehr an Eindrücklichkeit. Dass es dabei nur über 180 Kilometer Distanz (etwas mehr als eine Stunde) geht, setzt die gebotene Leistung nicht mehr herab. Am Ende dieses Tages, nach nur drei Stunden Schlaf am Tisch des Selbstbedienungs-Restaurants auf der Fähre, waren wir so erleidet, dass wir den ersten Regen und Sturm in dieser Nacht nicht mehr mitbekamen. Wir schliefen tief und gut, und das Zelt stand am anderen Morgen noch!

Am Montag standen zwei weitere Rennen auf dem Programm. Das erste Rennen wurde in der heutigen Grand-Prix-Klasse (bis 500ccm) ausgetragen, welches wir uns bei der berühmten Ballaugh Bridge anschauten: Die Bilder sehen jeweils spektakulärer aus als die Wirklichkeit. In der Pause wechselten wir die Szene nach Ramsey, wo wir in der Bremszone vor dem Parlament Square den Gespannen im zweiten Lauf beiwohnten. Es ist unheimlich, welche Kräfte auf ein solches Gefährt wirken. An der Stelle bremsten sie von etwa 200 Stundenkilometer auf 40-60, je nachdem, wie gut der Pilot die nächste Ecke befuhr. Am Abend sahen wir noch die Kehrseite der Medaille: Drei Briten, nicht mehr so ganz nüchtern, kehrten im selben Pub ein und genehmigten sich noch ein paar, bis der jüngste von den dreien den anderen ständig die Drinks umstiess, so besoffen war er schon. Als sie sich dann auf den Weiterweg machten, räumten alle schnell die Gartenbeiz, bis die drei heil ihre Maschinen vom Parkplatz auf die Strasse gefahren hatten, dann entschwanden sie unseren Blicken....

Der Rest der Woche verbrachten wir bei Rennen, welche noch am Donnerstag (durch Verschiebung) und am Freitag durchgeführt wurden. Dazwischen fanden überall lokale Treffen für die verschiedenen Marken statt. Wir nahmen am Honda Owners Club meeting in Laxey teil, von wo Luzia den Pokal für die schönste Maschine vom Kontinent mit nach Hause brachte. Ebenfalls besuchten wir das Triumph Owners meeting, waren aber von der mageren Ausbeute enttäuscht: Ganze zwei Maschinen waren da, die wir wirklich bestaunenswert fanden, vielleicht noch ein paar gut restaurierte Oldtimer. Per Zufall landeten wir noch im HRD-Vincent-Treffen, wo sogar eine vollverkleidete "Black Shadow" stand. Auf die ganze Insel verteilt gibt es Museen und zahlreiche Attraktionen wie die Dampfeisenbahn nach Port Erin, das Laxey Wheel, das grösste Wasserrad der Welt, hervorragend restauriert und noch in Betrieb, allerdings nur für die Touristen. So schnell wird es einem nicht langweilig und sonst bleibt immer noch die Douglas-Promenade! Tag und Nacht fahren hier die Motorräder hoch und wieder runter, links und rechts schrauben und polieren hunderte an ihren Lieblingen rum und reden mehr Benzin, als auf der kleinen Insel überhaupt verfahren werden kann. Wer den grossen Rummel und das Nachtleben liebt, tut gut daran, sich ein Hotelzimmer in dieser Gegend zu reservieren. Allerdings kann es durchaus auch vorkommen, dass in derselben Strasse ein paar Leute während der ganzen Nacht ein privates Drag-Rennen

veranstalten, dann ist es halt nichts mit Schlafen! Man lernt aber so viele Leute kennen, denn all die vielen Fahrer (wenn auch nur ganz wenige vom Kontinent) wohnen auch hier überall und man kann mit ihnen zusammensitzen, etwas trinken und mit ihnen plaudern. Dies dürfte wohl auf der Welt einmalig sein. Von den Preisen her lohnt es sich kaum zu campieren. Man findet so preiswerte Zimmer, wenn man nicht Ansprüche auf eigenes WC und Dusche oder Bad im Zimmer stellt, das Frühstück, in der Regel ein sehr reichhaltiges, ist bereits im Preis eingeschlossen, sodass man mit einer Hauptmahlzeit auskommt. Es ist gut, wenn man auf eine eigene Bar im Hotel achtet, da die Pubs bereits um dreiundzwanzig Uhr schliessen. Die meisten Hotels sind damit ausgestattet. Da wir unsere Ferien sowieso am liebsten auf dem Campingplatz verbringen, nahmen wir unsere ganze Ausrüstung mit. Der Camping war gut eingerichtet und wurde ständig sauber gehalten. Der Preis von etwa vier Franken pro Person schloss alles ein bis auf die heisse Dusche, die mit Münzautomat funktionierte. Vom Wetter her hatten wir Glück, die zweite Hälfte der Woche war heiss und schön, jedoch sehr kalt in der Nacht.

Die Rennwoche hat sich zu einem Riesengeschäft entwickelt. Nicht nur die Fährenpreise sind (wie bei einer Hauptsaison) angehoben, alles, vom Souvenir bis zu den T-Shirts hat seinen entsprechenden Preis. Trotzdem sind die Getränke zum Beispiel noch nicht auf unserem Niveau und Beefburger, Fish und Chips sind billig zu erstehen. Wer wirklich gut essen will, hat eine Riesenmühe, ein entsprechendes Lokal zu finden. Am billigsten ist es im Hotel, wo man wohnt, nicht aber immer am besten.

Genauso schnell wie die Touristenwelle angeschwappt war, flaut sie wieder ab: Am Samstag nach dem letzten Rennen verliessen alle fluchtartig die Insel. Schön für die, die noch etwas länger Zeit hatten. Wer erst nach Sonntag abreisen kann, geniesst noch wunderbar ruhige Tage und profitiert bereits von den herabgesetzten Preisen. Auf den Fähren findet man wieder einen Platz, wo es einem gefällt und an Wartezeiten denkt schon niemand mehr. Nur ein Gedanke bleibt bei jedem hängen: Nächstes Jahr, oder spätestens im übernächsten Jahr bin ich wieder dabei, wenn Tausende von Motorradfahrern "ihre" Insel in Besitz nehmen und Tag und Nacht Motoren dröhnen, und sich für einmal noch die meisten Leute daran freuen ... - ja, wo gibt es das bei uns noch?!!?

- Ende -



Unter "Fifi's" Arm steht Udo Helmlinger vom Titelbild. Das war anlässlich unserer 2. Reise im Jahr 1985. Ich schoss dieses Bild und deshalb war ich dann nicht auf dem Schweizer-Treffen-Bild im Heft.

Zurück zur Reise von 1984: Im Anschluss an den Besuch der «IoM»-Rennen machten wir noch verlängerte Ferien in Mittelengland, wo wir speziell den Lake District (mit Steigungen von 1:3!) besuchten und verschiedene Mitglieder des Britischen GoldWing-Clubs. Ich fuhr die GL 1000 mit Einradanhänger, Luzia ihre im Jahr 1982 erworbene Honda CM 250 C. Wir legten rund 3'500 km auf dieser Reise zurück, die 4 Wochen dauerte.



1992 veranstaltete ich eine «IoM»-Reise von meiner Fahrschule (nach der Trennung von Küde Bachmann) mit insgesamt 9 Personen.



Bilder von 2011: Die 4.«IoM»-Reise zu dritt, zweites Mal mit der GW GL 1000 mit Einradanhänger, mit Sigrid selig.