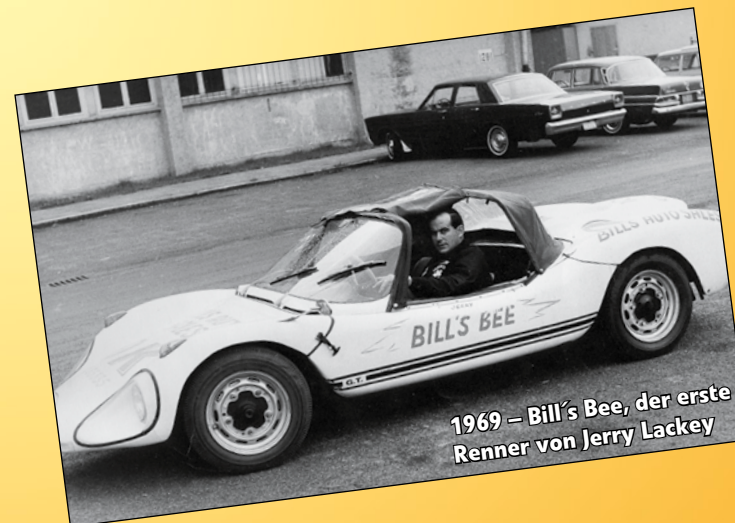
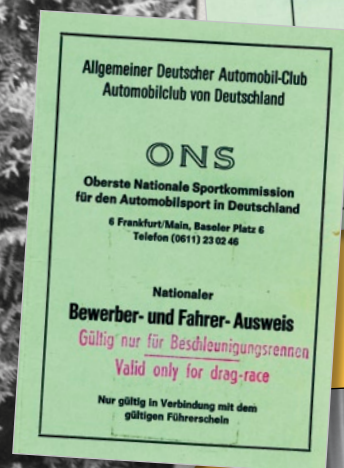




1969 – Bill's Bee, der erste Renner von Jerry Lackey



Drag Racing History Teil 2

1963, wir erinnern uns an Kennedy, reiste ein weiterer US-Amerikaner über den großen Teich nach Deutschland. Er war Soldat der US-Armee. Damals Zahntechniker, arbeitete er beim 92ten Dental Detachment am Fliegerhorst in Erlen-see. Der junge Soldat war bereits mit einer anhaltenden Motorsport-Infektion nach Deutschland gekommen, die er sich im Alter von 19 Jahren bei Stock Car Rennen in seiner Heimatstadt Cherry in North Carolina, zuzog. Auf unge- teerten Oval Rennstrecken sammelte er hier erste Renn-Erfahrungen. 1966 ging es von Deutschland nach Ft. Sam in Houston Texas zum Zentral-Lazarett. Darauf folgten sechs Monate Vietnam und er kehrte anschließend, im Februar 1967, nach Deutschland zurück. Schön wäre es, wenn man hier seiner Leidenschaft, dem Stock Car Rennen, nachgehen könnte und so erkundigte man sich

beim AVD und dem ONS (heute DMSB), um zu erfahren, welche Anforderungen dafür erfüllt werden müßten. Leider hielt sich das Interesse an Stock Car Rennen in Deutschland in Grenzen und so kam der junge Enthusiast als Zuschauer dann Ende 1967 nach Ramstein zu den Drag Races, die hier zu festen Terminen, die in der Militär-Zeitung „Stars & Stripes“ angekündigt wurden, auf dem alten Autobahnabschnitt gefahren wurden. Spä- tens jetzt passiert etwas von Bedeutung. Es macht „Klick“ beim Soldaten und wir lösen auf: Der Zahntechniker fühlt sich einer neuen Profession verpflichtet. Die Rede ist von Jerry „Big Daddy“ Lackey. Ab sofort engagierte sich Jerry für das deut- sche Drag Racing und wir nehmen es vorweg: Er tut es immer noch und hat sich wie kein anderer verdient gemacht. Sicher, solche Ausführungen könnten auch gut als Schlußwort dienen, aber bei

Jerry war es ähnlich; immer wieder ging es, nie müde geworden, auf zu neuen Ufern. Wir können 35 Jahre Arbeit und aktives Leben des schnellsten Sports der Welt nur skizzieren, nicht erzählen, das vermag er nur selbst und wir sind stolz, ihn persönlich durch unser Sprachrohr Andrea Kloss, welche übrigens das Amt der Schriftführerin in der HARA bekleidet, direkt vom Big Daddy zitieren zu können. Der Weg schien vorbestimmt, nur wußte dies zu dieser Zeit sicher noch niemand. Nach ehrenhafter Beendigung des Mili- tärdienstes besuchte Jerry Lackey nun tagsüber den US-Teil der Heidelberger Universität und machte sein Zertifikat als Bankkaufmann. Nach erfolgreicher Aus- bildung arbeitete er in seiner ersten of- fiziellen Anstellung in Deutschland beim Amerikanischen Government Employees Bank and Insurance Business, welche Ihre Hauptstelle in Washington DC hatte. Ein

Weg, der zunächst auf Eigenheim mit repräsentativen Stiefmütterchen-Beet und bügelglatter Markise abzielt. Doch weit gefehlt! Die motorsportliche Aus- richtung fordert aufmerksame Beob- achtungen ein, wo immer es möglich ist – auch international. In England treten Jaguar-modifizierte Austin Minis gegen V8-Hemis an und haben es schwer. Hier- zulande sind es liebevoll „Kugelporsche“ genannte Käfer aus der Volkswagen- schmiede und echte 911er, die sich gegen die V8-Macht aus Übersee zu verteidigen versuchen. Das geht so bis heute und das „versuchen“ können wir mitunter auch streichen. In Ramstein und Sembach geht es in der zweiten Hälfte der Sech- ziger auch in Deutschland so richtig los. Jerry beobachtet den Werdegang der nun entstehenden Vereinigungen und derer Race Events. Neben dem Ramstein Auto Sports Club um Peter Breeze, for- miert sich nun die Hanau Auto Racing Association, kurz HARA, die seinerzeit von Angehörigen des US-Militärs, unter Ihnen Captain Tompkins und Sergeant. Paul M. Creamer, gegründet wurde. Die HARA hatte bei Ihrem Auftaktevent am 30.03.1968, wir berichteten darüber im ersten Teil dieser Rubrik, für großes Auf- sehen gesorgt. Die Anzahl der Besucher übertraf die Erwartungen der damals zuständigen Armeebehörde „Morale Support“ bei weitem. Diese Instanz, ver-

traglich an die Versicherung des Events gebunden, bekam diesbezüglich „kalte Füße“ und wollte angesichts der nach nur wenigen Veranstaltungen erreichten Größenordnung von einer Fortsetzung der Versicherungsleistung Abstand neh- men. Ein frühes Aus für die Pioniersar- beit der noch jungen HARA Vereinigung? Eine neue Versicherung mußte gefunden werden und man fragte sich, welcher Bürohengst sich denn schon für solch et- was Gummireichendes, Benzintriefendes und Lautes wie Drag Racing begeistern könnte? Die fahren mit Ihrem 30 PS-Ra- battmarken-Käfer schon um 16:00 Uhr nach Hause und sparen auf den K70 der demnächst kommen soll. So verschlug es die beiden HARA-Gesandten Tomkins und Creamer in das Büro der ortsansä- sigen Amerikanischen Government Em- ployees Bank and Insurance Business, um sich zu erkundigen, wie man ein solches Event zukünftig ver- sichern könnte. Ver- mutlich versuchte man zunächst zu- rückhaltend dem Ge- genüber einen Hauch der Begeisterung für diesen Extrem-Sport



HANAU AUTO RACING ASSOCIATION



HANAU AUTO RACING ASSOCIATION

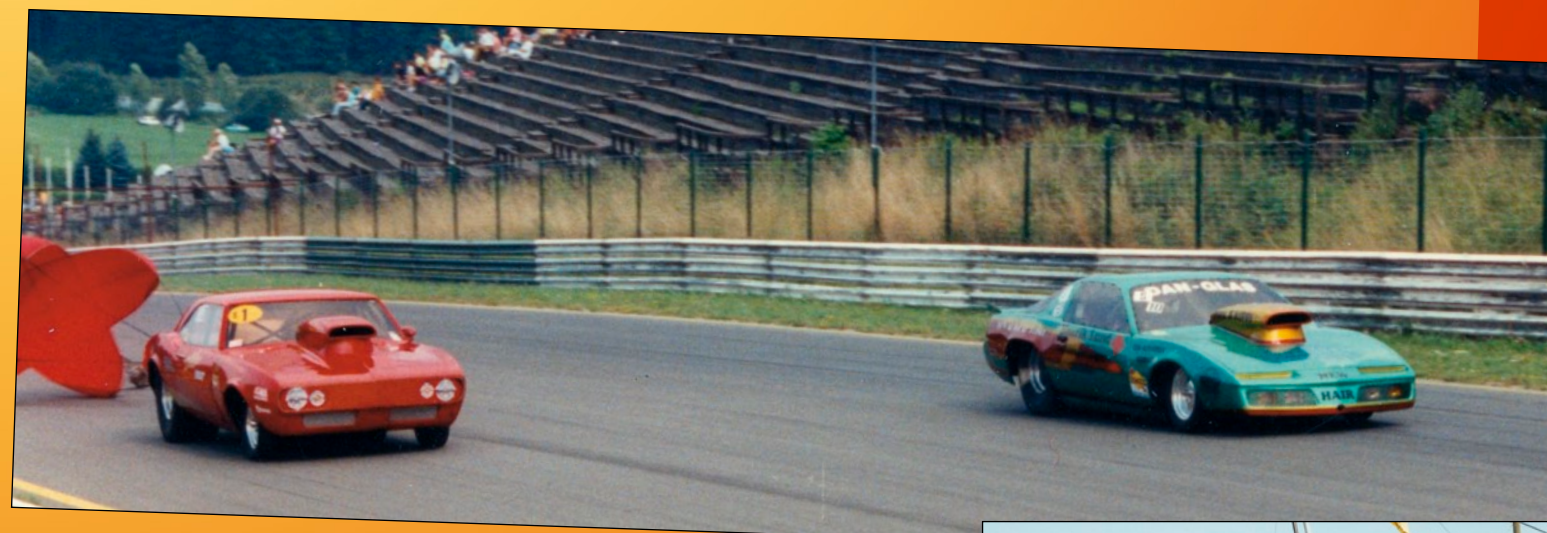
abzuringen. Doch schnell war klar, wo sie gelandet waren. Sie hätten sich kein besseres Büro aussuchen können! Denn hier saß Jerry Lackey und hörte aufmerksam zu. Am Ende des Gespräches war die Sache geritzt und die HARA hatte ein neues zugstarkes Pferd im Stall. Die HARA galt als amerikanische Privat-Vereinigung der US-Armee und nur US-Militärangehörigen war es zu dieser Zeit vorbehalten, als aktives Mitglied beizutreten. Deutsche durften nur passiv Mitglied werden, was bedeute, daß sie zwar an Rennen teilnehmen konnten, es ihnen aber nicht möglich war, dem Verein offiziell beizutreten. Es folgten dann auch Lärmbeschwerden von der Zivilbehörde und andere Schwierigkeiten mit denen die HARA in den späten 60er Jahren konfrontiert wurde. Captain Tompkins setzte sich nun mit Jerry an einen runden Tisch, um diese Probleme mit ihm zusammen in den Griff zu bekommen. Mitte 1969 wurde aus dem US-Club dann ein deutscher Verein nach deutschem Vereinsrecht und es entstand ein Kooperativ-Club der AVD und ONS (heutige DMSB). In diesem Jahr erhält Jerry die erste bei der NHRA angeforderte Fahrerlizenz für Dragsterpiloten, die in Deutschland ausgestellt wurde. Gratulation noch einmal nachträglich von hier aus!

Nun konnte es also losgehen und auch Willi Hestermann konnte als Deutscher offiziell Mitglied werden. Die HARA stockte während der kommenden Veranstaltungen das Equipment auf und verbesserte die Infrastruktur seitens der Sicherheit und der Kommunikation. Von der US-Armee erhielt man „Walkie Talkies“ und konnte somit Funkkontakt zum



Tower halten. Die ersten Rennen konnten immer nur während des Flugbetriebes auf dem Fliegerhorst durchgeführt werden. War ein Flugzeug im Anflug, mußte man also schnell den Rennbetrieb einstellen und die gesamte Technik von der Strecke, bzw. Landebahn räumen. Nach der Landung erfolgte dann das gleiche Procedere in umgekehrter Reihenfolge. Die Kommunikation mit dem Tower klappte diesbezüglich gut und man entwickelte Routine (Anm. d. Red.: das kommt uns sehr bekannt vor). Überhaupt waren die ersten Rennen noch sehr spartanisch gestaltet. Gestartet wurde zunächst per Fahnenstart. Im Ziel befanden sich zwei weitere Fahnen-schwenker, welche die Zieldurchfahrt signalisierten. Die Zeit wurde dann per Stoppuhr „zwischen den Fahnen“ gemessen. Sehr lange mußte man glücklicherweise nicht so verfahren. Nur so lange, bis Frederik Krux, zusammen mit einem anderen technisch versierten Soldaten die erste elektronische Zeitnahme baute. Mitte der Siebziger dann kaufte Jerry die

erste Chrondek Zeitmessanlage gebraucht aus den USA. Wer nun glaubt, Jerry saß immer nur im Hintergrund und hielt die Fäden am Schreibtisch in der Hand, hat sich schwer getäuscht. Selbstverständlich war er auch zu jeder Zeit aktiver Drag Racer. In dieser frühen Zeit erntet er bereits breit gesäte redaktionelle Sympathie-Bekundungen, obwohl noch keiner von uns geboren ist. Mit einem äußerst seltenen Volkswagen GT Roadster mit noch schön alter Technik (205er Lochkreis etc.) fährt Jerry die ersten Quartermile Races. „Bill's Bee“ sollte nicht der letzte luftgekühlte Vertreter im Fuhrpark der Lackey's bleiben, doch dazu später mehr. Aktiv sind auch andere HARA-Führungsmitglieder, wie z.B. Captain Tompkins. Seines Zeichens ein Mohawk-Pilot, war er sich nie zu schade, seine Maschine bei Regen anzuschmeißen und die Strecke zu trocknen. Die Mohawk war das erste Beobachtungs- und Aufklärungsflugzeug der US-Armee mit Turboprop-Antrieb. Die Propellerturbinen in den Tragflächen von Tompkins' Maschi-



ne eigneten sich hervorragend für's Trocknen und vermieden so erfolgreich lange Verzögerungen nach den Regengüssen. Man baute so Häufigkeit und Größe nachfolgender Events in den kommenden Jahren aus. Bei 10 bis 12 Rennen in 11 Jahren ist das Fliegerhorst in Erlensee ruhigen Gewissens als Mutterboden des deutschen Drag Racings zu bezeichnen. Doch die HARA muß sich auch weiterhin nach geeigneten Tracks umsehen, auf denen man Drag Race Events zukünftig pflanzen könnte. Giebelstadt wird zur neuen „Hausstrecke“ erkoren und ist fortan Schauplatz vieler hochoktaniger Wettkämpfe. Im Januar 1988 wird der Grand Prix von Österreich von der Federation Internationale du Sport Automobile, kurz FISA, ersatzlos vom Rennkalender gestrichen. Aus Mangel an Ideen ruft man in Hockenheim an, wo man genau weiß, was vor kurzem über 35.000 Zuschauer in den Ring gelockt hat und verweist auf die HARA. So bringt man in diesem Jahr das Drag Racing nach Zeltweg in Österreich. Jerry fährt in der Vergan-

genheit quer durch die Konstruktions-Riegen. In den insgesamt 35 Jahren als Fahrer zwischen 1969 und 2004 waren es 17 Fahrzeuge, die an dieser Stelle jedoch nicht alle genannt werden können. Da war der Volkswagen GT Roadster „Bill's Bee“, ein grüner Plymouth „Cherry“, ein VW Beetle mit Small Block Chevy „Cherry II“, ein Ford Anglia „Cherry III“ mit Hemi Motor, ein Porsche 911 „Li'l Bandit“, ein VW Karmann Ghia „Li'l Flyer“ und neben weiteren der VW Beetle „Pure Hell“. Eine opulente Portion Luftkühlung stellen wir hier fest und freuen uns mit dem „Big Daddy“ des deutschen Drag Racings einen waschechten Käfertreter am Start zu haben. Als wir uns noch die Stützräder gerade bogen, baute Jerry Lackey schon schnelle Käfer und infizierte vielleicht spätestens hiermit auch seine Frau Heidi, die in Giebelstadt 1985 ihr erstes Rennen in einem Käfer namens „Wild Thing“ bestreitet. Später pilotiert sie dann den von Jerry komplett selbst aufgebauten Käfer namens „Pure Hell“ mit dem sie erste große Erfolge feiern kann. Sie gewinnt



1986 das International Bug-In in Giebelstadt und schlägt hier 53 Kontrahenten – alles männliche Kollegen. Als „Europe's Fastest Bug-Lady“ wird sie fortan von den Medien gefeiert und ist später in der Klasse Modified die einzige Frau. Mit weiteren Käfern und Karmann Ghias fährt Jerry drei weitere Gesamtsiege in der Bug-In Meisterschaft ein. Eine Parallel-Betrachtung zu den Artverwandten Pionieren zeitgleich im US-Bundesstaat Kalifornien würde hier alle Rahmen sprengen und dem Verfasser blutet das Herz. Hierzu aber an anderer Stelle in diesem Blatt mehr, versprochen! Also weg vom Luftfetisch – hin zur größeren Motoren: Ein roter Mustang hält nun Einzug in den Fuhrpark der Lackey's und fährt mit Heidi als „Lady in Red“ viele von Erfolg gekrönte Rennen. Jerry ist zu dieser Zeit mit seinem Krawanleger, dem „Heavy Metal“-Dragster, den er Ende 1987 aus Schweden holte, beschäftigt; er überholt den Rahmen und komplettiert das Auto. Der Motor, ein 350er Chevy Block mit Alu-Köpfen & Spezialnockenwelle (Bill Mitchel) wird von Team Mitglied Harvey Deerfield, einem erfolgreichen Ex-Drag Racer, betreut. In der Rohversion 560 PS leistend, sollte Harvey imstande sein, mittels einem Nitrous Oxide Fogger System die Leistung um knapp 300 PS auf 860 zu er-

höhen. So gerüstet, plant Jerry für die Saison 1988 einen Frontalangriff auf die europäische Meisterschaft und organisiert mit seinem fünfköpfigem Team die Reisen nach Frankreich, England, Holland und Schweden. Selbst für ein Ersatz Nitro-Triebwerk ist gesorgt und verspricht unbremsten Tatendrang. Das können wir nachfühlen, hegt Jerry doch den Anspruch auf Nachholbedarf. Um andere Drag Race Veranstaltungen nach vorn zu bringen, verzichtete Jerry die letzten zwei Jahre auf die aktive Teilnahme an Rennen. Ende 1985 war es ebenfalls Jerry Lackey, der mit drei anderen die Drag Racing GmbH gründete und sich um die Promotion für Drag Racing Veranstaltungen kümmerte. Hierzu gehörte vor allen Dingen auch Hockenheim, zu dessen Erfolg von über 30.000 Zuschauern bei der ersten Veranstaltung 1986 Jerry maßgeblich beitrug, doch dazu an anderer Stelle mehr. Er qualifiziert sich als Zweitschnellster im englischen Santa Pod und kommt uns zum Finale seinerzeit ganz nah. In Ganderkesee bei Bremen nimmt Jerry den Gesamtsieg mit nach Hause. Unter der Schirmherrschaft von Peter Kruse traf sich hier bereits Mitte der Achtziger eine benzinkranke Elite und sorgte für erstes Gummi auf dem Race-

track. Hier begegnete Jerry einer anderen Größe im Dragster-Show Business, welche ebenfalls bis heute aktiv geblieben ist und dem Sport treu und verpflichtet gegenübersteht. Es ist unsere hanseatische Drag Racing Visitenkarte Thomas Engelage. Sein Ruf hat sich über die Jahre als feste Größe in der Szene manifestiert und so erhält Thomas 1995 den Auftrag von Jerry, der „Lady in Red“, dem Ford Mustang seiner Frau, einmal einen Wellness-Winter zugute kommen zu lassen. In Bremen wird der Mustang dann grundlegend modifiziert. Er erhält einen neuen

Vier-Kant-Rohrrahmen, das Fahrwerk wird optimiert – das Auto kommt tiefer. In der nächsten Saison gilt es motortech-nisch noch einiges am 350er in den Griff zu bekommen, was durch die Umstellung von zwei auf einen Vergaser dann auch gelingt. Ab jetzt bewegt Heidi das Auto unter der Sponsoren-Flagge der Firma Blaupunkt, welche auf dem Auto Ihre neuen Autoradio-, Lautsprecher- und Verstärker-Flotte namens „Velocity“ bewirbt. Eigentlich ist das Auto „Blue Angel“ getauft, wird im Volksmund aber fortan als „Velocity Mustang“ betitelt. Thomas und Jerry kennen sich nun viele Jahre und auch Thomas erzählt gehaltvoll von Rennen in Giebelstadt, als da ein Jerry Lackey und ein Mike Barnett am „Heavy Metal“-Dragster herumdokterten „Das war schon wer! Da blickte man schon ganz schön zu auf!“ schwelgt Tho-



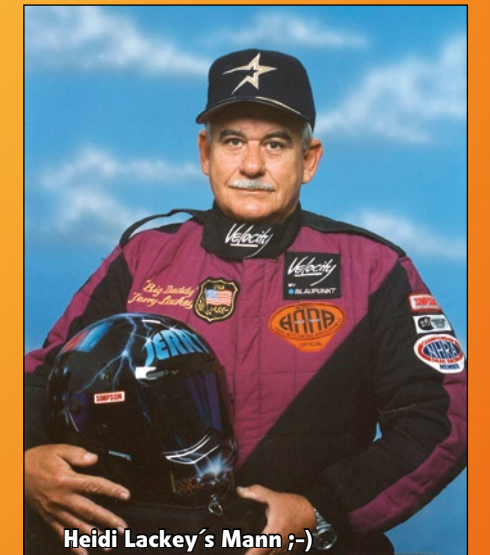
Nitro Olymp'X 1999



Nitro Olymp'X 1999



Heidi Lackey



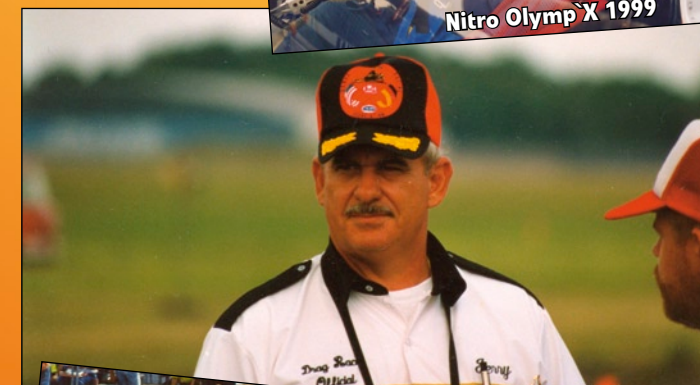
Heidi Lackey's Mann :-)



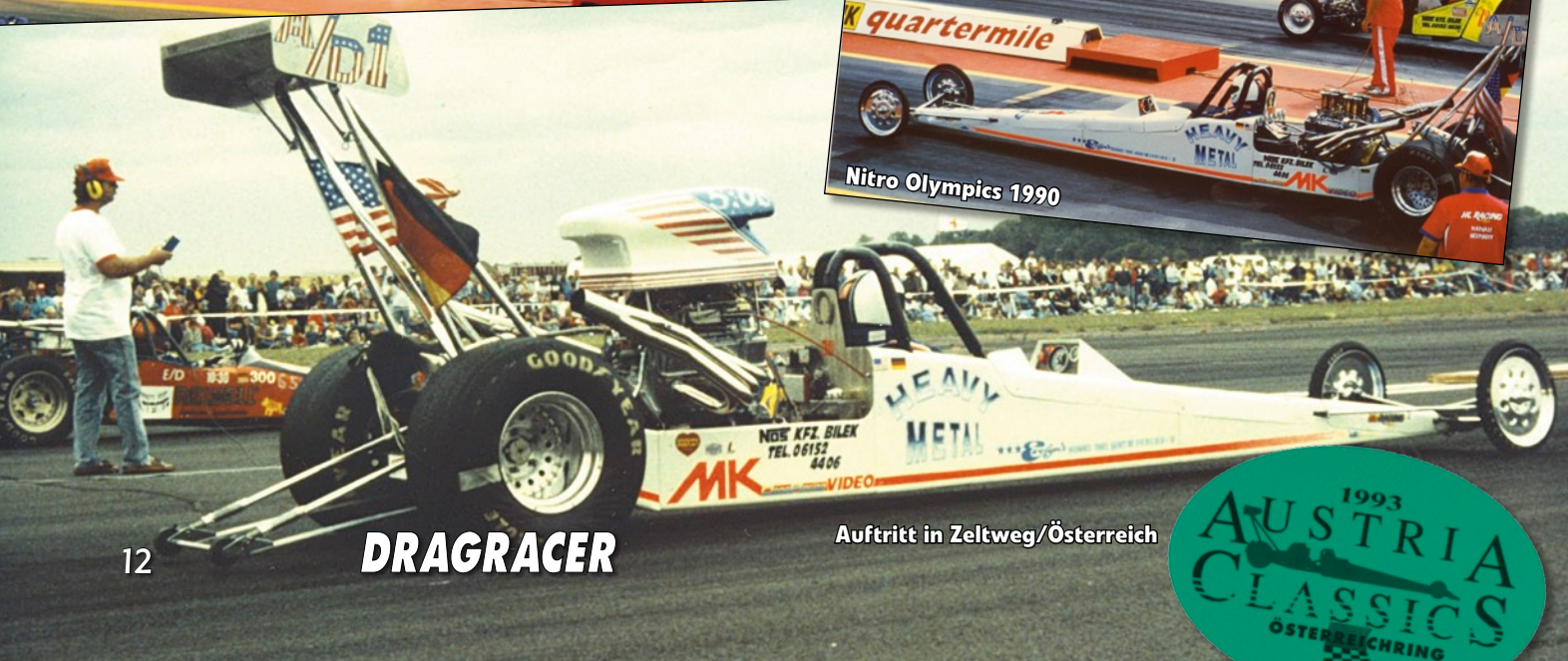
Jerry's Lieblings-Dragster:
zu Hause in -Competition Car-



HOCKENHEIM



Nitro Olympics 1990



DRAGRACER

Auftritt in Zeltweg/Österreich



the professional people

SPEED SHOP

Ersatzteile und Zubehör für amerikanische Fahrzeuge

Hinschenfelder Stieg 12
22041 Hamburg

Tel. 040 / 69 65 61 60
Fax 040 / 69 56 38 4

www.USSPEED.de

info@USSPEED.de



PATRIOT

Pilot Jerry Lackey
„My love, my life“

Team
 Crew Chief: Frans Steilberg
 Chief Mechanic: Jürgen Mahr
 Crew: Thomas Herbert, Ralf Wahnsiedler, Stefan Nickel, Kadir Celik

Fahrzeug
 Chassis: 1996 Siskley Jet Dragster
 Antrieb: J 46 WEB Westinghouse Strahltriebwerk
 Kraftstoff: Kerosin oder Diesel-Benzingemisch
 Leistung: 8600 Pound Schubkraft = 10.500 PS
 Geschwindigkeit: ca. 400 km/h nach 7 sec auf einer 1/4 Meile = 402,33 Meter

PIONEER MILITARY LOANS
 HIL-RACING
 Motul
 American Motorhomes

mas in Erinnerungen. Mike Barnett ist seit 1969 bis heute DER Mann für die technische Abnahme und war aktiver Drag Racer auf einem Chevy Bel Air mit dem Namen „Poor Man“. Der „Heavy Metal“-Dragster war eines von Jerry Lackey's Lieblingsfahrzeuge, womit er zahlreiche gute Rennen fuhr. Unter anderem ein Sieg über Tony Morris und Robin Read Anfang der 90er Jahre in Hockenheim, lassen Jerry auch heute noch zufrieden schmunzeln. Im Oktober 1985 reist Jerry nach Amerika zu jemandem, der einen Dragster mit einer Jet-Turbine zu veräußern hat. Jerry nimmt Maß, sitzt probe und könnte gesagt haben: „Paßt! Einwickeln!“. Er holt das Fahrzeug nach Deutschland und fährt damit viele Läufe. Jerry Lackey und der Patriot Jet-Dragster werden zum Markenzeichen nicht nur auf den Tracks. Auch auf zahlreichen Ausstellungen wird das Fahrzeug gezeigt. Heute ist es im Besitz vom Gerd Habermann Racing Team und wird von Ulrike Golde dirigiert, um dem meist stauenden Publikum einzuheizen. 2004 gründet Jerry zusammen mit langjährigen Supportern des Drag Racings die MSTO. Die MSTO ist ein Verein, dem vor allem Personen angehören, welche seit langer Zeit in der Drag Racing Szene tätig sind und ihren Fokus auf die Ausrichtung von Dragsterrennen haben. Die Mitglieder der MSTO, nehmen bis auf ein einziges Mitglied, nicht aktiv an den Rennen teil. Es gibt bei der MSTO keine Vereinsmeisterschaft oder Ähnliches. Im Kern geht es darum, Drag Racing Veranstaltungen zu organisieren, zu unterstützen uns selbst auszurichten, eben das was ihnen die letzten 38 Jahre Spaß gemacht hat. Die MSTO Mitglieder, welche auch vorher Mitglieder in der HARA waren, sind auch in der HARA geblieben - niemand wollte mit der Gründung der MSTO die HARA hinter sich lassen. Wir geben das Wort an dieser Stelle an „Mr. HARA“ selbst:

anstanter. tergrund hätte es keine Rennen gegeben und es hätte auch kein „Big Daddy“ Jerry Lackey gegeben. Diese Leute haben mich zum „Big Daddy“ gemacht. Damit meine ich die Wahnsiedler's dieser Welt, sowie die Henney's, Habermänner, Hestermänner, Morris's, Barnett's, Davis's, Krux's, Cote's, Creamer's, Hix's, Tomek's, Anthes's, Lipsey's, Saddler's und Kometz's, Tosuner's usw. Ich könnte einen Buch mit Namen füllen - das sind für mich die Leute, den der Dank für die jahrelange Unterstützung dieses Sports galt und das ist nur ein Auszug, es waren und sind so viele Leute im Hintergrund. Während meiner Zeit als 1. Vorsitzender der HARA war es mir ein Anliegen, die Leistungen dieser Leute anhand von Urkunden und Auszeichnungen gerecht zu werden.“ Im gleichen Jahr der MSTO Gründung nimmt Jerry Lackey Abschied vom aktiven Fahren und bestreitet mit seinem Patriot Jet seinen letzten Lauf auf der MZA in Luckau. Alle europäischen Jetpiloten, unter Ihnen Martin Hill aus England und Donald Poitter, waren neben Freund, Kollegen und Gastgeber Sammy Tosuner gekommen, um Jerry zu verabschieden, der vor Rührung um Beherrschung ringt. Wir alle konnten seinem offiziell erklärtem Abschied dann im August 2004 bei den NitroOlymp'X beiwohnen. Es war ein sehr bewegender Augenblick mit Standing Ovations und lang anhaltender Respekt-Aussprache. Ein tabel-larischer Lebenslauf könnte nur wenige Eckdaten erfassen, aber wir versuchen es einmal: Er ist seit



Probesitzen im PATRIOT-Jet im Oktober 1995



Das J.L.-Team v.l.n.r.: Kadir Zelik, Stefan Nickel, Jerry, Jürgen Mahr, Frans Steilberg



Das PATRIOT-Team v.l.n.r.: Sohn Christian Lackey, Stefan Nickel, Jürgen Mahr, Frans Steilberg

den Sechzigern Mitglied der NHRA, in der HARA seit 1968 in vielen verschiedenen Positionen als Manager, Präsident, 2. Präsident und 1. Vorsitzender. Gründungsmitglied und Sportleiter der MSTO e.V., Inhaber von folgenden Lizenzen: DMSB-Rennleiter, DMSB-Sportkommissar, DMSB-Leiter der Streckensicherung, DMSB-Organisationsleiter und DMSB-Clerk of the Course. Den Beinamen „Big Daddy“ trägt er zu Recht und hoffentlich wird er uns allen noch lange treu bleiben, denn eine Nachfolge anzutreten, wird nicht leicht sein.

Text: Andreas „Kalunki“ Dierking
 Fotos: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



HMT

Hamburger Motorrad Tage

Über 59.000 Besucher fanden Ende Januar den Weg zu den 13. Hamburger Motorrad Tagen. Der Laden war gerammelt voll und davon profitierte der große Stand, der mit zwei Exponaten aus der Garage von Gerd Habermann zahlreiche Leute neugierig auf die Drag Racing Internationals in Wittstock machen sollte. Und das Interesse war riesig! Haufenweise Flyer und Dragracer Magazine verschwanden in den Taschen der dragrace-hungrigen Besucher. Gerd Habermann konnte sein Jet Bike leider nur einmal bei der Pressekonferenz anlassen. Es folgte ein Anruf von Mitarbeitern des direkt an den Messehallen stehenden Hamburger Fernsehturms, die befürchteten, daß sich gleich die ganzen Fernsehsender aufgrund der „150 db-Druckwelle“ in ein farbiges Test-Bild verwandeln würden. Deswegen hieß es: Startverbot für Gerd am ganzen Wochenende. Na ja, ein schiefer Turm von Hamburg würde bestimmt viele Touristen anlocken.

Die Hamburger Motorrad Tage haben einmal mehr die besondere Stellung in der Motorradmesselandschaft bewiesen. Zweiradinteressierte sollte sich deswegen auf alle Fälle den Termin für die 14. HMT merken: 25.-27. Januar 2008! www.hamburger-motorradtage.de

