

Wann die ersten Outboard-Rennen veranstaltet wurden, weiss niemand so ganz genau. Alte Fotos belegen, dass schon in den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts "Outboard-Rennen" ausgetragen wurden - mit Flachboden-Fischerkähne und kleinen 2-PS-Motörchen. Zum Teil waren es bereits organisierte Rennen, wie z.B. der frühe "Evinrude-Cup" (der eingestellt wurde, nachdem Boote mit Johnson-Motoren den Pokal gewannen). Es gab jedoch kein klares Schema und keine festen Rennregeln.

Die Racing-Outboards (ab 1924)



Ein wichtiges Datum ist jedoch historisch belegt: 1924 legt die American Powerboat Association (APBA) erste Regeln für sanktionierte Outboard-Rennen vor. Die Boote werden je nach Motorisierung in verschiedene

[Rennklassen](#)

eingeteilt. Gleichzeitig werden Abmessungen und Gewichte der Boote definiert, Sicherheitsanforderungen festgelegt (z.B. Helm, Schwimmweste, Sicherheits-Gasgriff), Punkttabellen für die Rennwertung aufgestellt, etc. Es ist die Geburtsstunde der "Racing Outboards" oder "Alky-Rennen", die gegen Mitte der 40er Jahre ihre Hochblüte erreicht.

Durch die Versorgungskrise während des 2. Weltkriegs finden diese Rennen ein jähes Ende. Auch nach dem Krieg kommen sie nur mühsam wieder in Schwung, denn die großen Motorenhersteller haben die Fertigung der aufwändigen und entsprechend teuren Renntriebwerke eingestellt.

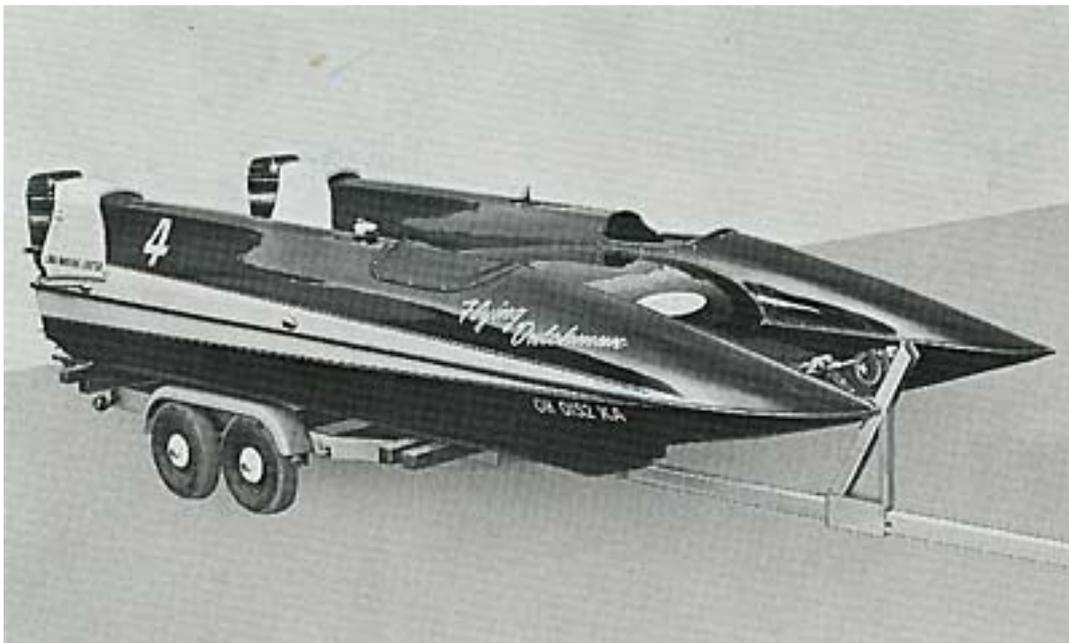
Gleichzeitig etabliert sich jedoch eine ganz neue Art von Rennen: Jugendliche fahren mit standardisierten Serienmotoren und einfachen "Family-Runabouts" um die Wette und eifern mit einfachsten Mitteln ihren großen Vorkriegs-Rennidolen nach. Die APBA erkennt das große Potenzial dieser Entwicklung und definiert Regeln für eine neue Renngattung: das "Stock Outboard Racing" (Rennen mit serienmässigen Motoren) ist geboren. Diese "Volksrennen" führen zu einem wahren Rennfieber in den frühen 50er Jahren, die Mitgliederzahlen der APBA vervierfachen sich.

Das Stock-Outboard-Racing (1948 - 1959)

Der rauhe Charme des "Stock Outboard Racings" besteht in seiner Simplizität: die kleinen Rennboote können von jedem halbwegs begabten Heimwerker in der eigenen Garage erbaut werden, die Pläne dazu sind am nächsten Zeitschriftenkiosk verfügbar. Die serienmässigen Motoren dürfen in keinsten Weise verändert werden, professionelle "Tuning-Erfahrung" ist also nicht gefragt. Zudem ist der Einstieg für (fast) jedermann erschwinglich: 50 Dollar für das Bootsmaterial und 10 Dollar für einen ausrangierten Außenborder vom Schrotthändler reichen anfangs meist schon aus, um an den Stock-Rennen teilnehmen zu können.



Die OPC-Rennen (ab 1960)



Die Entwicklung immer stärkerer und grösserer Motoren führt 1960 zur Gründung der OPC-Rennklassen ("Outboard Pleasure Craft", später "Outboard Performance Craft" genannt).

Die Weiterentwicklung der hydrodynamischen und aerodynamischen Kenntnisse führt zu ganz neuen Rumpfformen wie z.B. Deep-Vs, Katamarane und Tunnels. Die Rümpfe werden meist in modernen Verbundfaserwerkstoffen wie GFK gefertigt. Damit kann erstmals die brachiale Leistungsentfaltung der großen Motoren umgesetzt werden.

Durch neue Erkenntnisse ändern sich auch die physikalischen Grundlagen: zur Erzielung immer höherer Geschwindigkeiten wird die Reduzierung der benetzten Fläche zum zentralen Thema. Die gezielte

Nutzung der Aerodynamik führt zur Entwicklung von Booten, die im Rennen kaum noch Wasserberührung haben.

Der ehemalige Rumpf-Gleitzustand wird durch einen Flugzustand ersetzt, bei dem sich nur noch der Propeller in ständigem Wasserkontakt befindet. Diese Boote werden nicht mehr kniend, sondern ausschliesslich sitzend oder liegend gefahren.

Die frühen 1960er Jahre kennzeichnen somit auch den Übergang vom vorwiegend hydrodynamisch zum vorwiegend aerodynamisch fahrenden Rennboot (Proprider, Tunnels, etc.). Gleichzeitig explodieren die Kosten: Sponsoring und Werbung dominieren die Rennszene, die Boote werden zu bunten Reklameträgern.

Die OPC-Klassen existieren bis heute; ihre letzte Evolutionsstufe sind die bekannten Formel-1-Tunnels. Diese Rennen haben mit dem rauen Charme, den einfachen Mitteln und dem freundschaftlichen Pioniergeist der ursprünglichen Stock-Outboard- und Racing-Outboard-Rennen kaum noch etwas gemeinsam.

Die 152VO-Rennen

Die oben geschilderte geschichtliche Entwicklung der Outboard-Rennen macht deutlich, warum in den Bauregeln der 152VO-Rennklasse ein Vorbild-Baujahr zwischen 1924 und 1960 festgeschrieben ist - mit Schwerpunkt auf den 50er Jahren. Dieser Zeitraum definiert die Aera der einfachen Holzrennboote, die aus einer sehr begrenzten Motorleistung enorme Geschwindigkeiten erzielen konnten. So hat es Karl Kiekhaefer seinerzeit immer wieder in Freudentaumel versetzt, wenn ein kleiner Class-BU-Racer mit seinem 20-ci-Mercury problemlos an einem großen Family-Runabout mit einem 50-PS-Johnson Big Twin am Heck vorbeirauschte.



[» Qualitying](#)