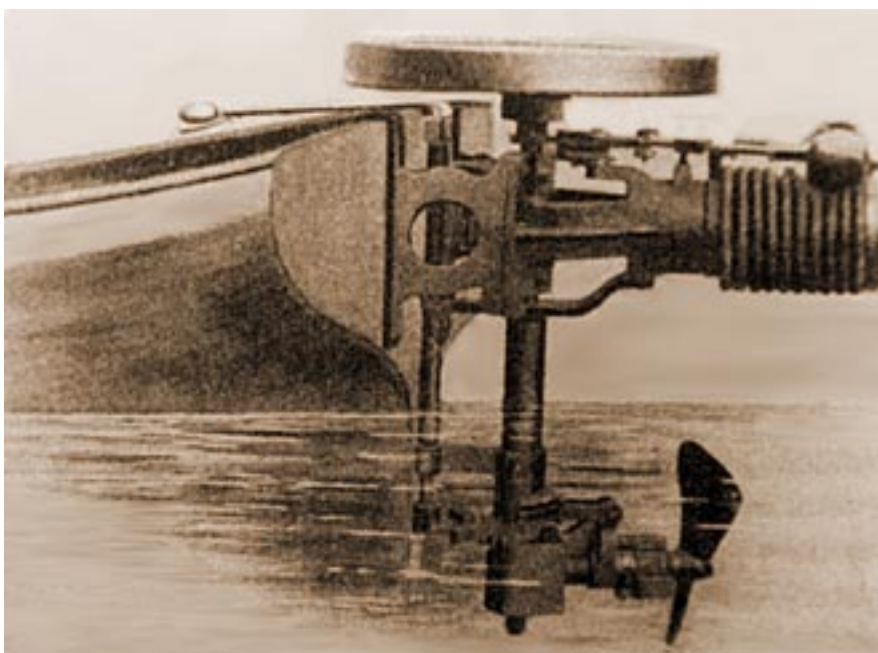


Das Outboard-Racing-Fieber, das in den 50er Jahren zum heißbegehrten "Volkssport" wird, ist eng verbunden mit der Entwicklungsgeschichte der Motoren. Die Frage, wann das erste Außenbordrennen statt fand, ist ebenso wenig eindeutig zu beantworten wie die Frage nach dem allerersten Außenbordmotor. Wo also beginnt unsere Geschichte? Vielleicht bei dem ersten pedalbetriebenen Heckantrieb, gebaut 1864? Oder bei dem ersten "abnehmbaren" Dampfmotor?

Eins ist sicher: es war ein langer Weg von Versuchen und Irrtümern, der bis ins späte 19. Jahrhundert zurück reicht. Tauchen wir also erst einmal ein in die Zeit der Kutschen und Reifröcke und wenden unseren Blick auf diese frühen Außenbord-Pioniere...

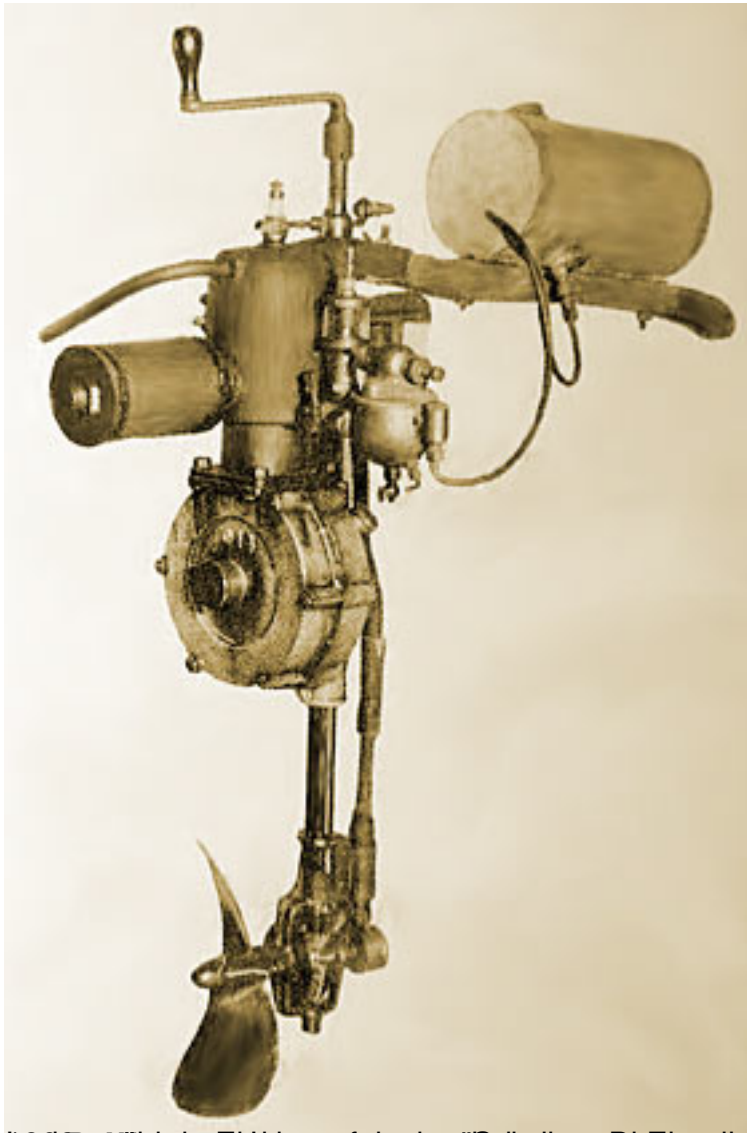
1887 - 1907: Die Entwicklung der ersten "abnehmbaren Motoren"

Bereits 1887 erhält **Emerson Hartan** (Massachusetts) ein Patent für den Entwurf eines "Dampfmotors mit 4-Blatt-Propeller, der vollständig vom Heckspiegel eines kleinen Bootes abgenommen werden kann". Obwohl der Motor nie gebaut werden sollte, verhindert diese erste Patentanmeldung einen vollständigen Patentschutz aller folgenden Outboard-Motoren.



Die älteste Dokumentation eines "abnehmbaren Motors" mit Benzinbetrieb geht auf das Jahr 1896 zurück. Zu dieser Zeit baut die **American Motor Company** (Long Island / New York) einen luftgekühlten Einzylinder-Viertakter. Er liefert ca. 1-2 PS bei 400 bis 600 U/min. Der Motor hat trotz seines primitiven Aufbaus bereits erstaunliche Ähnlichkeit mit den später folgenden, modernen Motoren. Angeblich werden 25 Exemplare gebaut, jedoch offenbar mit wenig Erfolg: das "Rudder Magazine" schreibt im Mai 1916, dass diese Motoren einfach nicht laufen wollten.

(Abb. rechts: den 1896er "American" kann man als "Urgroßvater aller Außenborder" bezeichnen. Sein Zylinderkopf war mit Spiralfedern umwickelt, die allerdings eher der Verzierung als der effektiven Motorkühlung dienten. Bildquelle: » [Peter Hunn / The Old Outboard Book](#))

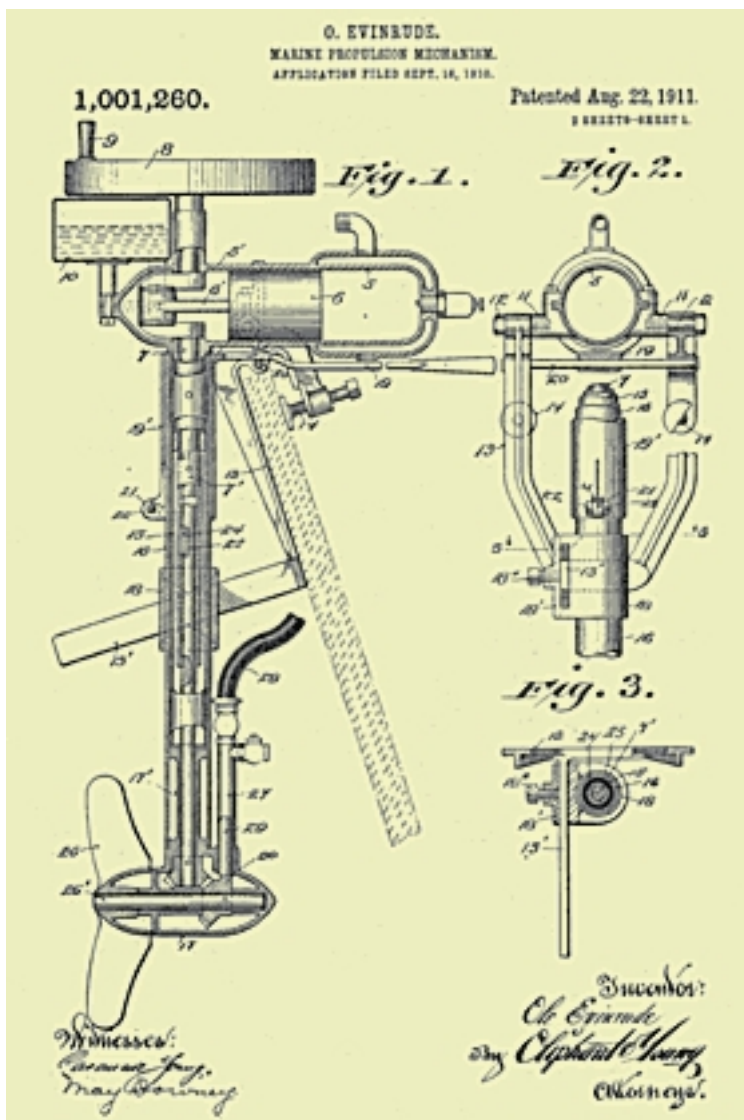


1908 - 1923: Die ersten inoffiziellen Outboardrennen

Kaum sind die ersten Außenbordmotoren auf dem Markt erhältlich, finden auch schon erste inoffizielle Außenborder-Regatten statt. Anfangs treten die wenigen Außenborder allerdings noch gegen Inboarder-Boote an. Im September 1908 erhält die Firma Waterman folgenden Brief:

"Dear Sirs, with a Waterman Out-Board Motor I took first prize in the Labor Day Regatta against boats with two horsepower installed inboard engines!" ("Sehr geehrte Herren, mit einem Waterman Outboard-Motor wurde ich Erster bei der Labor-Day-Regatta gegen Boote mit 2-PS-Inboard-Antrieben!"). Dieser Brief wird zum ältesten bekannten Beleg für ein Bootsrennen mit Außenbordmotoren.

Die einfachen "Außenbord-Rennboote" der Anfangszeit sind den leistungsfähigen, edlen Mahagoni-Schönheiten mit Inboard-Antrieb (» [Gentlemen's Racer](#)) in der Regel weit unterlegen und finden daher nur geringes öffentliches Interesse. Diese ersten Außenbord-"Rennboote" haben noch reine Verdrängerrümpfe, kommen also nicht in Gleitfahrt. Es sind schmal-lange Fischerkähne in Kanuform, die einen flachen Rumpfboden aufweisen. Diese 14 bis 20 Fuß (4,27 bis 6,10 m) langen, flachen Kähne werden "Putt-Putts" (später auch "Jon Boats") genannt. Zum Ausballancieren benötigten sie eine zweiköpfige Besatzung: eine Person im Bug, eine hinten am Motor.



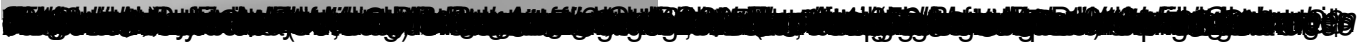
Das Jahr 1909 wird zu einem Meilenstein in der Entwicklung des Außenbord-Motors: der junge Ingenieur **Ole Evinrude**, Sohn eines norwegischen Einwanderers, stellt seinen ersten Motor vor. Es ist ein Einzylinder-Zweitakter mit Batteriezündung, der 1.5 PS bei 1.000 rpm leistet. Dieser 65 Pfund schwere Außenborder, der mit einer Handkurbel auf der Schwungscheibe einfach zu starten ist, wird sofort zu einem Verkaufsschlager: noch bevor die ersten 25

Exemplare zu einem Stückpreis von 62 US\$ verkauft sind, kommen weitere Aufträge herein. Ole's geschäftstüchtige Frau Bess verfasst im April 1910 ihren berühmten ersten Anzeigentext: "*Don't row! Throw the oars away! Use an Evinrude Motor.*" ("Rudert nicht! Werft die Riemen weg! Benutzt einen Evinrude Motor!").

(Abb. rechts: Ausschnitt aus der Evinrude-Patentschrift von 1910)

Ole und Bess Evinrude werden oftmals als das perfekte Business-Team bezeichnet: er - der konstruktive Genius, sie - die Marketing-Expertin (» Video: [Die Geschichte von Ole Evinrude](#)). Bess' Werbeanzeigen schlugen ein wie eine Bombe. Jahre später erzählt sie: "Ein paar Tage nach Erscheinen der Anzeigen kam Ole nach Hause und sah aus wie ein Briefträger. All seine Taschen und beide Hände waren voller Briefbündel. Er warf sie auf den Tisch und wir vollführten einen Freudentanz ringsherum." Am 22. August 1910 erhält Ole Evinrude das Patent für seinen "Marine Propulsion Mechanism" (= "Marine-Antriebs-Mechanismus"). Über 1000 Motoren werden bis Jahresende verkauft.

1911 wird die **Evinrude Detachable Rowboat Motor Company** gegründet. Chris Meyer, Präsident der "Meyer Tug Boat Lines", investiert 5.000 US\$ in die Firma und wird damit 50%iger Teilhaber. Das junge Unternehmen beschäftigt rund 100 Mitarbeiter und verkauft im ersten Geschäftsjahr 2.090 Motoren. In diesem Jahr wird auch die erste "Evinrude Regatta" veranstaltet - das älteste bekannte Outboard-Rennen der Welt, bei dem flache Fischerkähne zum Start antreten, die mit den kleinen Evinrude-Einzyclindern motorisiert sind.





[https://www.boat.com/boats-for-sale/boats/1930s-outboard-motor](#)



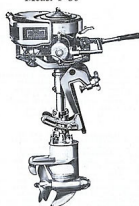
1924 - 1928: die Ara der Tiller-gesteuerten Gleiter und die ersten Hydros

Die American Powerboat Association (APBA), bei der bisher nur Inboard-Rennen gefahren werden, verfolgt die Entwicklung der Außenborder mit großem Interesse. Die neuen Outboard-Rennen haben das Potenzial, um der APBA neue Mitglieder zu verschaffen. Darum werden 1924 erste Outboard-Klassenregeln formuliert. Die Rennklassen werden nach Motor-Hubraum aufgeteilt (A-Class: bis 12 Kubik-Inches, B-Class: 12-17 Kubik-Inches, C-Class: 17-30 Kubik-Inches, D-Class: über 30 Kubik-Inches). Obwohl die Regeln im weiteren Verlauf der Geschichte noch häufig wechseln, werden die verschiedenen » [Rennklassen](#) fortan immer nach Hubraumgröße unterschieden.

JOHNSON BIG TWIN

SIX HORSE POWER

Model P-30



JOHNSON MOTOR COMPANY
WAUKEGAN, ILL.

1925 wird der Johnson P-30 "Big Twin" entwickelt, ein Zweizylinder Zweitakter mit 6 PS Leistung aus 22,73 Kubik-Inches Hubraum (372 ccm). Es ist der erste Motor, der im Aluminium-Druckgußverfahren hergestellt wird. Daher wiegt er nur 80 lbs (36,3 kg). Am 4. Juli 1925 hat dieser Motor seinen ersten öffentlichen Auftritt bei der White Lake Regatta in Michigan / USA - und erzielt sofort einen Riesenerfolg: jedes einzelne Rennen dieses Wettbewerbs wird von Johnson Big Twins gewonnen.

Warren Conover - mittlerweile Manager bei Johnson - stellt 1926 mit dem 14-Fuß-Flatbottom "Baby Buzz" und einem P-30 Big Twin am Heck einen neuen Weltrekord von 16,68 mph (26,84 km/h) auf. Bis Ende des Jahres kann dieser Rekord sogar noch auf 23,38 mph (37,63 km/h) gesteigert werden. Niemand hatte bisher geahnt, dass ein Außenborder-Boot solche Geschwindigkeiten erreichen könnte. Ende 1926 sind die Big Twins und die Baby Buzz auf jedem Wettbewerb anzutreffen.

(Abb. rechts: Johnson P-30 Big Twin, 6 hp, Bj. 1926. Bildquelle: » [AOMCI Special Feature, April 1969](#))

1926 beginnen auch die ersten » [Outboard-Marathons](#) . Einer der frühesten Wettbewerbe (New York - Bear Mountain - New York) führt über eine Distanz von 71 Meilen (114,3 km). Sieger wird Vic Withstandly mit einem 16-Fuß-Hydroplane und Johnson Big Twin 6 hp, der die Strecke in 4 Stunden und 46 Minuten zurück legt. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 24 km/h.

Die Mitglieder der "Poor Men's Yacht Clubs" zeigen sich deutlich experimentierfreudiger als ihre "Big Buck Inboarder"-Kollegen, denn Modifikationen der einfachen Außenborder-Bootsrümpfe kosten nur wenig Geld. Um höhere Geschwindigkeiten zu erreichen, muss eine neue Bootsform gefunden werden: die » [Flatbottoms](#) bekommen Konkurrenz durch gestufte Bootsrümpfe, die ersten » [Single Steps](#) werden entwickelt. Durch ihren reduzierten Rumpfwiderstand sind sie den Flatbottoms überlegen. Damit ist die » [Rekordjagd](#)

nach immer höheren Geschwindigkeiten eröffnet: 1926 erreicht ein Single Step mit 6-PS-Johnson Big Twin bereits 22 mph (35,4 km/h). Und 1927 setzt Julius Herbst mit dem neuen 8-PS-Johnson P-35 Big Twin am Heck seines Bootes "Kayo II" mit 32,32 mph (52,01 km/h) einen neuen Meilenstein in der Renngeschichte.

Diese frühen Außenborder-Rennboote werden noch per » [Tiller](#) gesteuert. Es gibt keine

Cockpits, in denen der Fahrer kniet, den Motor per Steuerrad und Seilzügen lenkt und einen Bowdenzug-Gasgriff bedient. Statt dessen sitzt der Fahrer hinten im Boot, die eine Hand am Tiller, mit der anderen reguliert er die Geschwindigkeit über einen kleinen Gashebel an der Vorderseite des Motors. Dass in einer solch "labilen" Position Geschwindigkeiten von über 50 km/h erreicht wurden, erscheint heute nahezu unglaublich.



Die Rekordjagd bringt auch die Motorenentwicklung in Schwung, denn die Hersteller haben längst gemerkt, wie wichtig Rennerfolge für ihre Verkaufszahlen sind. 1927 führt Evinrude den "Speeditwin" (8 PS) ein, 1928 erscheint sowohl der ELTO "Speedster" (7 PS) als auch der leistungsstarke ELTO "Quad" (18 PS, 40 c.i.) auf dem Motorenmarkt. Dieser erste Vierzylinder-Außenborder setzt neue Maßstäbe: der Geschwindigkeitsrekord wird 1928 von Eldon Travers mit der ELTO Quad-betriebenen "Spirit of Peoria" auf 41,748 mph (67,19 km/h) erhöht. Sein Boot ist ein 12-Fuß Class-D Boyd-Martin "Bullet Junior". Der ELTO Quad wird zur Legende - er schlägt alle anderen Antriebe auf dem Markt. In diesem Jahr verkauft ELTO über 10.000 Motoren. Trotzdem bleibt Johnson der populärste Hersteller - mit über 20.000 verkauften Einheiten.

(Abb. links: Johnson TR-40 "Giant Twin", 25.75 PS bei 3.500 U/min. Mit seinen 50 ci Hubraum (820 ccm) ist es der grösste jemals gebaute Zweizylinder-Außenborder. Trotz seiner imposanten Abmessungen wiegt er lediglich 110 lbs (49.9 kg). Bildquelle: » www.quincylooperracing.us, Mark Suter Collection)

Johnson reagiert sofort auf diese Entwicklung, indem der Big Twin P-40 (1928) eine Leistungssteigerung auf über 13 PS erfährt. Gleichzeitig führt Johnson mit den neuen "-R"-Motoren ("Racing") spezielle Renntriebwerke ein: den KR-40 (Class B, 11 PS), den PR-40 (Class C, 16 PS) und den TR-40 "Giant Twin" (Class E, 25.75 PS). Der "Horsepower War", das Rennen um die leistungsstärksten Motoren, hat begonnen.

1928 ist auch die Geburtsstunde eines der legendärsten Outboard-Rennen aller Zeiten: der Albany to New York Marathon, der fortan jährlich im April ausgetragen wird, führt über eine Distanz von 125 Meilen den Hudson River entlang. Das Rennkomitee geht beim Start der 15 teilnehmenden Boote davon aus, dass die Fahrer mindestens 12 Stunden für die Strecke nach New York benötigen werden. 4 Stunden und 44 Minuten später erreicht Kirk Amos in seiner "Baby Whale" das Ziel - mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 29.7 mph (47.8 km/h).

Die APBA ändert nun ihr Regelwerk für Außenbordrennen. Es werden zwei Divisionen eingeführt: Division I für Amateure, Division II für die "free-for-all"-Klassen. Gleichzeitig werden die Motorenklassen neu eingeteilt:



[Peter Huber und die Entwicklung der Evinrude](#)
1929 - 1931: Die Motorenhersteller als Wettbewerbs-Sponsoren

Ende der 20er Jahre haben alle großen Motorenhersteller spezielle » [Rennmotoren](#) in ihrem Lieferprogramm. Diese hochgezüchteten Evinrudes, Eltos, Cailles und Johnsons sind aufwändig gefertigt, handpoliert und oftmals auch recht empfindlich. Einzig für den Zweck gebaut, um in Rennen hohe Geschwindigkeiten zu erzielen, sind sie mit ihren hohen Drehzahlen und fehlendem Leerlauf- / Rückwärtsgang für normale, nicht-gleitende Alltagsboote gleichermaßen unpraktisch wie ineffizient.





Motorleistung in kW/HP/Gl. für ein 30 min. Rennen mit einem 1620 g. dies. 4-Zylinder 1-60 in. Elco 4-60 motor.

1932 - 1935: Die Weltwirtschaftskrise und das große Firmensterben

...folgt...

1935 wurde mit einem 61 [cu.in.](#) Elco 4-60 "X-Type" Außenborder bereits knapp 70 mph (112,6 km/h) erreicht.



1936 - 1941: Die goldene OMC-Ara

...folgt... ab 1939 erste Dreipunker...

1942 - 1946: Die Auszeit während des zweiten Weltkriegs

Der Outboard-Racing-Sport ist seit seinen Anfängen einem relativ kleinen Kreis von Spezialisten vorbehalten. Die Fahrer müssen über das entsprechende Geld verfügen, um die speziell gefertigten [Rennmotoren](#) und den teuren [Spezialsprit](#) bezahlen zu können. Außerdem müssen sie über jahrelange Rennerfahrung und eine ausgereifte Fahrtechnik verfügen. Und nicht zuletzt müssen sie auch noch sehr gute Mechaniker sein, um ihre empfindlichen Renntriebwerke warten und tunen zu können.

Anfang der 40er Jahre erreicht der zweite Weltkrieg auch Amerika. Viele der aktiven Rennfahrer werden zum Militärdienst eingezogen, Aluminium (notwendig für den Bau der Motorblöcke) und Benzin werden streng rationiert. Die Rennveranstaltungen werden eingestellt und die Motorenhersteller produzieren nun für das Militär. Die Zweitaktmotoren werden für Landungsboote der amerikanischen Navy und für Feuerlöschpumpen auf großen Kriegsschiffen und Flugzeugträgern benötigt.

...wird fortgesetzt...

1947 - 1949: Die Pioniere des "Stock Racing"

Als nach dem Ende des Kriegs die ersten amerikanischen Rennveranstaltungen ins Leben gerufen werden, stehen die Rennfahrer vor einem echten Problem: es gibt keinen Hersteller mehr, der Rennmotoren fertigt. Die großen Motorenhersteller haben die Produktion der aufwändigen und teuren Renntriebwerke zugunsten einfacher und gut verkäuflicher Allround-Außenborder eingestellt. Auch die noch vorhandenen Vorkriegs-Rennmotoren können kaum weiter verwendet werden: schon seit 1942 gibt es keinerlei Ersatzteile mehr für diese empfindlichen und verschleissfreudigen Triebwerke. Es kommt zu einer » [Versorgungskrise](#) , die von vielen Kritikern bereits als das Ende des Outboard-Racings angesehen wird.

Aber die Fahrer wissen sich zu helfen. Nach dem Krieg sind viele Zweitakter aus Armeebeständen verfügbar und dienen der Rennszene als Ersatzteilsupplier. Die Evinrude-Outboarder der Navy-Landungsboote sind z.B. nahezu identisch mit den ehemaligen Evinrude 4-60 Rennmotoren. Fahrer mit besonderen mechanischen Fähigkeiten beginnen darüber hinaus, die Einzelteile der Vorkriegs-Rennmotoren zu kopieren und zu verbessern. Sie erstellen eigene Formen und beginnen, Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe selber zu gießen. Einige Jahre später sind bereits wieder so viele verschiedene Einzelteile verfügbar, dass sich jeder Fahrer seinen eigenen Rennmotor für jede beliebige Klasse selber aufbauen kann. Und als Evinrude gegen Ende der 40er Jahre die Muster seiner ehemaligen Rennmotoren zum Nachbau freigibt, entstehen schnell kleine Spezialfirmen, die bald darauf komplette Renntriebwerke liefern können.

Darüber hinaus beginnt Ende der 40er Jahre aber ganz überraschend noch eine völlig andere Entwicklung. Inoffiziell - und im Profilager fast unbemerkt - entsteht eine völlig neue Outboard-Rennszene: Amateure beginnen, mit serienmässigen Motoren und einfachen Runabouts "Outlaw-Rennen" zu veranstalten. Das ist die Geburtsstunde des "Stock Outboard"-Gedankens, der den USA in den folgenden Jahren einen sensationellen Outboard-Rennboom bescheren wird.

weiter zum Kapitel » [Outboard Racing in den 50er Jahren](#)