

Adéu a Evinrude

Després de gairebé disset anys des de la compra de la marca Evinrude, Bombardier Recreational Product ha decidit deixar de fabricar els motors Evinrude. BRP és una empresa canadenca amb seu a Vancouver dedicada a dissenyar i fabricar sistemes de transport recreatius per a desplaçar-se per aigua, terra i aire. El seu origen es remunta a l'any 1937, quan Joseph-Armand Bombardier, va aconseguir la patent per al primer vehicle apte per a desplaçar-se per la neu.

Les altres marques que gestiona, les motos de neu *Ski-Doo* i *Lynx*, els vehicles aquàtics i embarcacions *Sea-Doo*, els vehicles tot terreny i biplaçes descapotables *Can-Am On-Road* i *Can-Am Off-Road*, els motors *Rotax*, els pontons *Manitou* i la gama de barques *Alumacraft* han estat i són icòniques en les indústries dels esports marítims que requereixen enginys a motor.

Evinrude fou adquirida juntament amb Johnson l'any 2003 aportant la seva expertesa i solvència en els motors forabord. El cessament de la fabricació de motors Evinrude és el resultat d'un procés anunciat per [Bombardier el 14 de setembre de 2012](#) de retirar-se del mercat de les embarcacions esportives degut al descens continuat de les vendes d'embarcacions a motor.

L'empresa Evinrude considerada com la creadora dels motors forabord, té un peculiar origen. L'any 1908, el jove Olé Evinrude, mecànic i fill d'immigrants noruecs es trobava d'excursió a una illa del llac Wisconsin a Estats Units, en companyia de Bess Cary, més tard la seva esposa. En acabat de dinar, la Bess tingué el desig d'un gelat i per satisfer el seu desig l'Olé hagué de remar fins a l'altra riba per a comprar-ne un. Malgrat l'esforç, l'Olé arribà exhaust i amb el gelat desfet. De la seva frustració sorgí el propòsit de construir un motor, portàtil i adaptable a diferents embarcacions que alliberés l'home de remar.

De fet, des de l'any 1866, gràcies a Gottlieb Daimler, les llanxes d'esbarjo duien incorporades un motor a l'embarcació: els motors intrabord, però la idea d'Ole: un motor portàtil i lleuger, per la seva novetat i practicitat tingué un èxit fulgurant. El primer motor forabord fou presentat i llençat al mercat l'any 1909 i tenia una potència d'1 5 cv.

Figura 1. [Primer motor forabord Evinrude de l'any 1909]



Font: Ryder, Ben. "History of Evinrude: All for a Scoop of Ice Cream and Clean Air". Outdoor Hub.[2019]. Blog.

L'eslògan per impulsar les vendes, creat per Bess Cary era: *No remes. Deshazte de los remos. ¡Usa un motor Evinrude!* El primer encàrrec important els arribà l'any 1911, amb una comanda de 1.000 unitats d'un importador escandinau, l'any següent, el 1912, l'Evinrude Motor Company ven 4.600 motors i es trasllada a unes instal·lacions més grans, aquest fet significà l'inici de la seva trajectòria internacional.

Evinrude: una marca en constant evolució

Al llarg dels més de cent anys de vida, la innovació ha estat la constant de l'empresa. L'any 1914 presenta l'encesa per magneto, sense bateria per facilitar l'arrancada. Set anys després, l'any 1921, incorporà dues novetats. En primer lloc es començà a emprar alumini en la fabricació dels motors i en segon lloc es canvià el lloc de sortida dels gasos al cub de l'hèlix. L'ús de l'alumini suposà un avantatge ja que disminuï el pes dels motors i el canvi de la sortida dels gasos fou adoptat com a estàndard de facto al sector. Un altra moment decisiu fou l'any 1928 quan Ralph Ole, convencé el seu pare per fabricar motors més ràpids, el resultat fou *Super Elto Quad* que amb 18 Cv impulsava una llanxa a més de 56 qms/h. Aquestes iniciatives, foren el principi d'un seguit de millores com la fabricació d'un motor de quatre cilindres en V l'*Evinrude Starflite* que aconseguí que l'embarcació *Starflite III* registrés l'any 1960, el rècord de velocitat de 197 quilòmetres hora. En contínua evolució, l'any 1978 comercialitzà el forabord més gran un V6 de 235 CV per a navegar per grans superfícies d'aigua. A la dècada dels anys noranta els enginyers d'Evinrude aconseguiren la injecció directa de combustible al motor, novetat que després fou replicada per la indústria de l'automoció. Més recentment el llançament de la tecnologia E-TEC l'any 2003 significà l'entrada al mercat de motors amb un elevat rendiment pel que fa la velocitat i potència, l'autopreparació per a l'hivernatge amb reducció dels costos de manteniment i la incorporació de la caixa d'engranatges Straight Leading Edge amb uns captadors d'aigua del mar que milloraren la refrigeració del motor.

Impacte dels forabord

El forabord és considerat el factor que va impulsar la popularitat de la navegació de lleure en llacs i rius i l'auge de la motonàutica de competició- A un article de *La Vanguardia* del set de març de 1969 Martínez-Hidalgo transcriu unes dades del mercat a Estats Units als anys cinquanta que fan palesa l'èxit dels motors forabord a la nàutica.

Figura 2. [Nombre de llanxes d'esbarjo i nombre de motors a EEUU 1948-1968]

	Motors fora borda en ús	Llanxes d'esbarjo
Any	Nombre de motors	Nombre de llanxes
1948	2.321.000	2.440.000
1958	5.040.000	6.000.000
1968	7.000.000	8.440.000

Font: La Vanguardia, 7 de marzo de 1969, pág. 10.

A més de les vendes, altres xifres són significatives de l'èxit de la marca al llarg del temps com la relació entre el pes i la potència dels motors. L'any 1958 causà sensació la presentació d'un motor de 50 HP, de quatre cilindres en V que pesava 1,98 kg, és dir una relació potencia/pes de 0,54 HP per quilo. Dos anys després, el 1960, l'augment del cinquanta per cent de la potència només requerí un augment del vint-i-cinc del cubicatge amb el manteniment del mateix pes del motor i del consum de combustible. L'any 1969 el motor de 115 HP presentava una relació de 1,04 HP per quilo. Aquesta progressió s'ha mantingut al llarg del temps i el catàleg dels motors Evinrude inclou aquest any 2020, un motor de 300 HP amb un pes entre 248 i 259 quilos.

Les velocitats assolides també han experimentat un augment espectacular, l'any 1974 Evinrude presentava al Saló Nàutic de Barcelona un motor forabord de competició de combustió rotativa WANKEL. Amb aquest motor, s'aconseguien velocitats de fins a 250 k/h. Altres fites foren el desenvolupament del sistema *autoblend*, presentat a Espanya l'any 1986. Aquest sistema injecta

automàticament l'oli al motor en la proporció adequada 100:1, mesura en tot el moment el nivell d'oli i en cas de descens d'aquest atura l'entrada de benzina per evitar danys al motor.

Figura 3. Motor Masó [Estand de Motor Masó al Saló Nàutic de 1969]



Font: Col·leccions fotogràfiques MMB. N° registre. 70865F

L'augment de la velocitat influí en la forma del buc de llanxes i vaixells ja que per evitar que aquestes s'elevessin totalment fora de l'aigua -la sustentació aèria total- es modificà la forma del buc en V en forma *Hunt*, *V fonda*, *catamarà* i *ala de gavina*.

El naixement de la motonàutica esportiva

Les primeres curses de llanxes de les que es té notícia daten de l'any 1867 al llarg del riu Sena i amb motiu de l'Exposició Universal de París. A l'any 1900 les curses de motonàutica formaren part del programa d'exhibició dins dels Jocs Olímpics de París. Les embarcacions estaven impulsades per motors a vapor. L'any 1904 sota el patrocini del príncep Albert I de Mònaco es convoca el *Meeting Canots Automobiles*. Aquesta convocatòria que es repetí anualment fou l'exponent de les innovacions tècniques amb la irrupció del motor d'explosió i posteriorment els forabord. La proliferació de les curses d'embarcacions motoritzades anà en augment i als Jocs Olímpics de Londres de 1908, la motonàutica fou disciplina esportiva de competició.

La normativització d'aquest esport començà amb la creació de la Union Internationale Motonautique (UIM) l'any 1922 que establí la seu a Brussel·les. Es determinen les classes, es redacten els reglaments tècnics per a les competicions i s'homologuen els rècords de velocitat l'any 1929. El primer Campionat del Món es convocà l'any 1938.

En els primers anys d'existència de la UIM, es prengué com a referència principal de competició el motor forabord i s'ordenaren els tipus d'embarcacions que s'utilitzaven, començant per definir les diferents modalitats, categories i disciplines. Així, s'estimulà l'adopció de les canoes, les llanxes i els esquifs en perjudici dels bots, que fins llavors havien marcat l'evolució de la motonàutica, i es començaren a introduir els multibucs o catamarans. També es fixaren les diferències entre les proves de velocitat i les de resistència, tant en aigües interiors (inshore) com en exteriors (offshore).

La Segona Guerra Mundial truncà l'expansió de la motonàutica, però els anys de guerra propiciaren el desenvolupament de tecnologies de les que després es beneficià la competició com l'ús de nous materials, com el PVC i les resines sintètiques en el disseny dels bucs i motors.

Durant els anys cinquanta, un cop superada la postguerra, la motonàutica ressorgí principalment a la Mediterrània, i el 1972 es traslladà la seu a Mònaco. La crisi del petroli a mitjans dels anys setanta desplaçà l'escenari de les competicions a l'Orient: península Aràbiga, Pacífic occidental i a Austràlia.

La motonàutica a Catalunya

A les primeres curses de motonàutica a Catalunya que tingueren lloc l'estiu de 1905 a Barcelona, juntament amb curses d'embarcacions a rem i vela, les embarcacions no estaven equipades amb motors forabord. Però a l'any 1919 hi ha la notícia d'una embarcació anomenada *Evinrude II*, d'un tal senyor Martí que guanyà la Copa Mas. De la mateixa manera que passà amb la vela que va anar arrabassant protagonisme al rem, a partir de la dècada dels anys vint la pràctica de la motonàutica anar guanyant protagonisme i augmentà el nombre de curses.

El febrer de l'any 1929 el Real Club Náutico organitzà la primera cursa de llanxes propulsades amb motor forabord que consistí en quinze voltes a un rectangle de dos quilòmetres de perímetre. L'octubre de 1932 s'organitzà la primera cursa internacional disputada a Catalunya la *Meeting International of Outboards*. Aquesta competició congregà a Catalunya personalitats reconegudes com Walter Meade, Manuel Giró o Ricardo Soriano.

A les tres institucions pioneres en donar suport a la motonàutica esportiva els primers anys del segle passat, -el RCMB, el Reial Club Nàutic de Barcelona i el Reial Club Nàutic de Tarragona, s'afegiren a partir dels anys cinquanta clubs creats als nous ports que s'anaven construint com el Club Nàutic d'Arenys de Mar (CNAM), el Club Nàutic Vilanova i el Club Nàutic Sant Feliu de Guíxols. Als anys setanta prengueren embranzida les seccions de motonàutica del Club Nàutic de Mataró i del Club Nàutic El Balís.

Del Club Nàutic de Mataró, destacà Joaquim Diamant. El seu primer triomf fou a l'edat de dinou anys al Campionat de Catalunya de Motonàutica celebrat l'any 1968. El 1969 feu la travessa Palma-Barcelona amb llanxa pneumàtica. Assolí diferents Campionats d'Espanya en diverses categories: SJ (1970), ON (1971, 1972), 3N (1974), offshore 3N (1978), i offshore 3E (1982), amb Josep M. Ferré. En l'àmbit internacional competí en un parell de Campionats d'Europa.

Figura 3: Joaquim Diamant pilotant un offshore [a les aigües del Port de Barcelona].



Font: Col·leccions fotogràfiques, núm. 59219F.

A final dels anys cinquanta es convoquen nombroses regates a Barcelona, Bilbao, València, Madrid, Màlaga o Balears. En aquest ambient d'eufòria per la motonàutica, l'any 1962 el Reial Club Marítim transforma el seu Gran Premi en el I Gran Premi Internacional d'Espanya. Els guardons en les categories DU, CU i EU foren per a en Jaume Martínez, el Marqués de Robert i l'Enric Coma Cross. Als anys seixanta algunes de les curses nacionals i internacionals més rellevants es celebren a Catalunya: Campionat d'Espanya de les categories FT, EU i DT a Palamós, el Campionat de la classe DU a Banyoles o el de la classe IT a Llafranc.

La creació de la Federació Espanyola de Motonàutica l'any 1965 després de la victòria del pilot català Jaume Martínez al Campionat d'Europa celebrat a Sant Feliu de Guíxols i la creació de la Federació Catalana de Motonàutica l'any 1968 significà la consolidació del boom de la motonàutica iniciat a Catalunya als anys cinquanta. La popularitat de la motonàutica es perllongà fins a mitjans dels anys setanta. A les col·leccions fotogràfiques tenim testimonis gràfics d'algunes curses celebrades durant aquestes dècades:

Figura 4: Motonàutica – Powerboat inshore Zaragoza , Open 45 minuts tardor Zaragoza



Font: Col·leccions fotogràfiques, núm. 65118F.

A la dècada dels anys seixanta, integrants de l'equip del Reial Club Marítim de Barcelona -Los Tiburones- dominaren les competicions catalanes i espanyoles i assoliren prestigi internacional. Albert Puig, el marquès de Robert, els germans Jaume i Pere Martínez Clotet, Víctor Sagi, Joan Capó, Jaume Voegeli i Carlos Usandizaga, són alguns dels esportistes que en formaven part. D'altres pilots catalanes cèlebres foren Eduardo Oscoz, Ricardo Sanz, Antoni Suqué o Enric Coma Cros.

Final de cicle

El declivi de la motonàutica a Catalunya i Espanya començà a partir de 1975 degut a l'encariment del combustible que tingué un fort impacte a nivell mundial. A més aquest any a Catalunya, succeïren dos fets que influïren en aquest canvi de cicle.

El 17 i 18 de maig de 1975, Ricard Sans i Roig bolcà la seva embarcació en una de les tres curses puntuables per al Campionat d'Espanya de circuit, que es celebrava a la dàrsena Prínceps d'Espanya del Port de Barcelona. Aquest accident tingué un tràgic final, a la imatge de dessora s'aprecia el moment de la bolcada.

Figura 5: Accident Ricardo Sans i Roig



Font: Col·leccions fotogràfiques, núm. 65398F

A aquesta tràgica mort, s'afegia la d'Antoni Figueras Fuentes succeïda el febrer d'aquell any. L'Antoni havia estat el president de la Federació Catalana de Motonàutica des de la seva creació l'any 1968 i havia estat Campió d'Espanya de les classes FT (1965, 1966), IT (1966, 1968) i Campió d'Espanya en la classe SE l'any 1970, i de Catalunya en 1971.

Les noves circumstàncies socioeconòmiques provocaren una tendència cap a l'especialització i a partir del segle XXI, l'activitat motonàutica es centra en les competicions de llanxes pneumàtiques i les motos aquàtiques. Han destacat els pilots Ignasi Armillas, subcampion del món en la categoria ski F1 (2012), i els campions d'Europa de resistència en classe B Norberto Mallo i Eduardo Platero (2012).

Evinrude a Espanya

Motormasó, aconseguí la llicència per a la distribució en exclusiva dels motors Evinrude a Espanya. L'empresa ubicada inicialment al carrer Entença i després a una nau a la carretera de Viladecans

oferia 141 punts de venda i d'assistència tècnica distribuïts per Espanya, 31 dels quals a Catalunya a l'any 1974.

Els fundadors de l'empresa, els germans Enric i José Maria Masó, enginyers, foren industrials que estudiaren a Estats Units. A la seva tornada, els seus contactes nord-americans els ajudaren a obtenir la llicència de distribució en exclusiva dels motors Evinrude per a Espanya i Andorra.

La capacitat de treball i les qualitats per a les relacions públiques de José María el convertiren en un destacat empresari del sector nàutic. Ell i el seu germà juntament amb el lletrat Andrés Espinós Tayà, el doctor Ladislao Franco i el periodista italià Carlos Piergiovanni es consideren els artífexs de la creació del Saló Nàutic de Barcelona. L'ur lideratge i prestigi, juntament amb la mediació de Samaranch aconseguiren la celebració del primer Saló l'any 1963. Des d'aquell primer any i fins a la desaparició de l'empresa, l'estand de Masó estigué a totes les edicions de la fira.

A més d'enginyers i empresaris, ambdós participaren en curses, així Josep Maria feu el 23 de juliol de 1969 la travessia en solitari entre Palma de Mallorca i Barcelona pilotant una llanxa pneumàtica Zodiac propulsada per un motor Evinrude. Josep Maria feia tasques de corresponsal i redactava les notes de premsa sobre les curses que publicaven diferents diaris

Els germans seguiren diferents trajectòries, i l'Enric (1924-2009), fou alcalde de Barcelona del 1973 al 1975. A la imatge de dessota obtinguda a l'edició del Saló Nàutic de 1970, apareix Enric Masó (segon a la dreta).

Figura 6: Enric Masó Vázquez i Josep Maria Masó Vázquez (Evinrude)



Font: Col·leccions fotogràfiques, núm. 65268F

La decisió de Bombardier posa punt i final a una trajectòria longeva i exitosa. A l'anunci del 28 de maig la companyia canadenca, també ha comunicat la signatura d'un acord amb Mercury Marine que proporcionarà els sistemes de propulsió amb que s'equiparà les embarcacions de la marca.

Angels Farré. Museu Marítim de Barcelona

Referències

“Adiós a Evinrude, la marca que inventó el motor fueraborda”. Mar abierto: la revista de los navegantes. [2019]
Mallfré, Miquel. Federació Catalana de Motonàutica : 1968-2018 : història de la Federació. Barcelona :
Federació Catalana de Motonàutica, 2019.

Ryder, Ben. “History of Evinrude: All for a Scoop of Ice Cream and Clean Air”. Outdoor Hub.[2019]. Blog.