



Der heutige Firmensitz in Nara

Das waren die Anfänge von O.S.-Engine, eine rund 20 m<sup>2</sup> große Werkstatt in Osaka

# 70 Jahre und immer noch jung

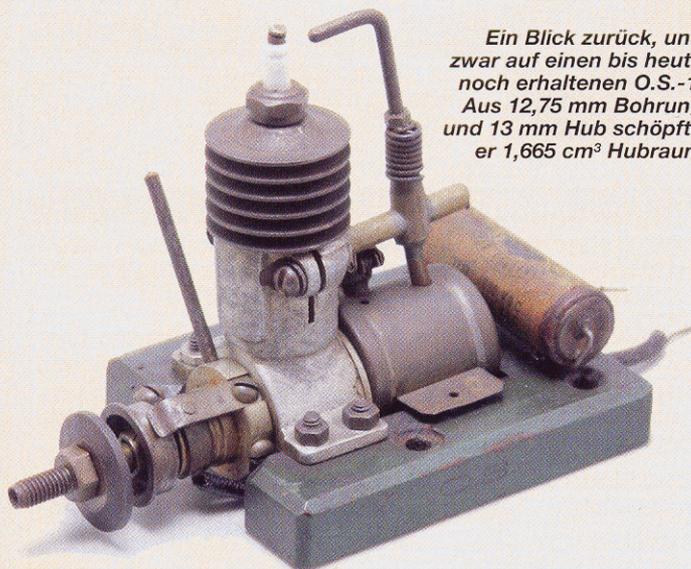
Im Herbst 1936 gründete sich in bescheidenen Verhältnissen eine Firma, die sich heute mit ihren Initialen O.S. voller Stolz als Weltmarktführer unter den Verbrenner-Modellmotorenherstellern präsentiert. Ein Jubiläum, das fast untergegangen wäre, aber auf keinen Fall übersehen werden darf.

Schon der Firmenname macht es klar: O.S.-Engines steht für Shigeo Ogawa, und Shigeo Ogawa ist O.S. Die Firma und ihr Gründer sind eins. 1917 geboren, weckte die Schulzeit schon früh das Interesse an Mathematik und Technik. Sein Adoptivvater, ein Bauingenieur, wollte eigentlich die Neugierde am eigenen Beruf wecken, doch Shigeo Ogawa interessierte sich mehr für feinmechanische Objekte, speziell für elektrische Eisenbahnen und Dampfboote. Der später ein-

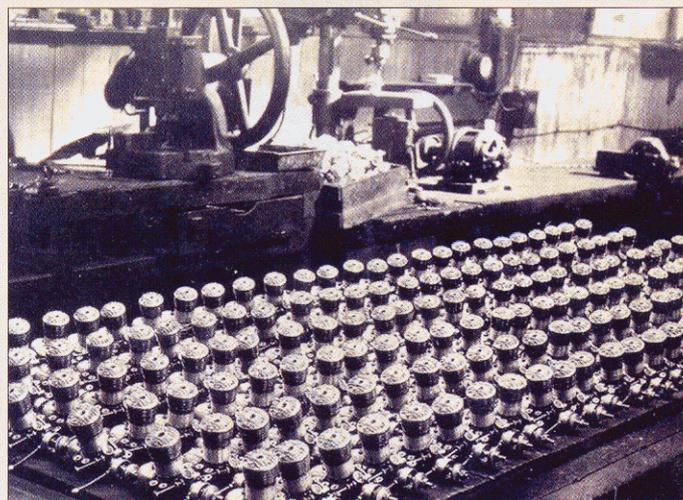
geschlagene Weg war somit keineswegs abzusehen, auch wenn der Firmenmentor von Anfang an sehr genau wusste, was er wollte: Eine eigene Firma nämlich und die damit verbundene Unabhängigkeit. Das dazu nötige Durchhaltevermögen war ebenfalls vorhanden, bereits 1931, im zarten Alter von 14 Jahren also, begann er einen drei Jahre dauernden Nachbau einer Dampflokomotive. Die daraus hervorgegangene »D-6000« war dann auch das erste Produkt, mit dem Mr. Ogawa im

Herbst 1936 seinen Traum verwirklichte. Eine Werkstatt mit 20 m<sup>2</sup> war von nun an das „Königreich seiner Träume“, zumal sich bereits für das erste Dampfross Händler interessierten.

Das Interesse an Modellmotoren wurde wenig später durch den Besuch eines gewissen Paul Houghton, ein Spielwarenhandler aus den USA, geweckt. Somit war der erste Verbrenner, der O.S.-Typ-1, nicht nur eine Auftragsarbeit, sondern er orientierte sich auch stark an dem, was

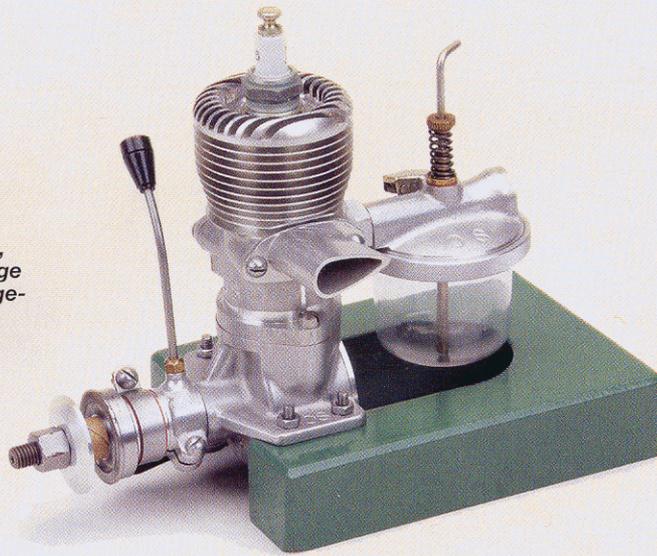


Ein Blick zurück, und zwar auf einen bis heute noch erhaltenen O.S.-1. Aus 12,75 mm Bohrung und 13 mm Hub schöpfte er 1,665 cm<sup>3</sup> Hubraum



Schon früh war O.S. auf die Serienproduktion ausgerichtet, hier zu sehen der erste große Kassenschlager O.S.-3

Wenn auch ein Replikat, so dennoch ein Zeitzeuge der 70-jährigen Firmengeschichte: der Typ-6



bereits an Modellmotoren am Markt vorhanden war. Erst

die folgenden Typen waren die ersten „echten“ O.S., aus eigenem Antrieb heraus und auf Basis eigener Konstruktionen entstanden. Auch wenn der Kontakt zu frei fliegenden Flugmodellen bereits in der Jugend erfolgte, war es doch erst der Typ-6, der speziell auf deren Belange ausgerichtet war.

Wegen stetigem Firmenwachstum erfolgte im Dezember 1941 die Umstrukturierung zur Ogawa Model MFG.CO.LTD, praktisch zeitgleich mit dem Angriff der Japaner auf Pearl Harbour und damit dem Kriegsausbruch zwischen Japan und den USA bzw. dem britischen Commonwealth. Ein Rückschlag für O.S., war die Firma doch von Anfang an dem Export eng verbunden, vor allem in das englischsprachige Ausland.

Die Kapitulation Japans vier Jahre später er- und überlebte der Firmengründer in Bangkok, die Heimatstadt war zerbombt, doch die Firma stand noch. Die Nachkriegszeit war von der Sorge getrübt, ob unter den Auflagen der Siegermächte die so wichtige Expansion, vor allem auf den englischsprachigen Markt, unterbunden werden würde. Doch diese Sorge erwies sich als unbegründet.

Im Gegenteil, zahlreiche der amerikanischen Besatzer entwickelten ein starkes Interesse an den O.S.-Modellmotoren,

und damit einher ging der Erfolg des ersten Nachkriegsmusters, des Typs 29. Dieser verhalf Shigeo Ogawa zur „Massenproduktion“, wenn man das heutige Verständnis von diesem Begriff überhaupt anwenden darf. Den internationalen Durchbruch schaffte O.S. im Jahr 1956, als der britische Modellbauer Ronald Draper die FAI-Weltmeisterschaft in einer Freiflugklasse in England gewann. Von nun an blickte die ganze Welt auf den von ihm eingesetzten O.S., aus Sicht des Firmengründers legte dieser Erfolg sogar den Grundstein für die heutige Position als Weltmarktführer.

Mit dem Einstieg in den RC-Flug begann für O.S. 1954 eine neue Ära, nach außen hin sichtbar durch die neuen O.S.-MAX. Als unmittelbarer Nachfolger des Kassenschlagers Typ-29 ging der O.S.-MAX-1/15 hervor, dessen Design bis heute in der O.S.-Linie durchschimmert. Während die frühen Sechzigerjahre den Freiflug endgültig zum RC-Flug umkrempelten, begann für O.S. durch die Zusammenarbeit mit Graupner der Einstieg in die Viertakttechnik. Bereits 1967 kam man so über einen Vertrag mit Hans Graupner an die Lizenz für einen Nachbau des NSU/Wankel. 1968 flog der erste Prototyp, 1970 folgte dann die Markteinführung des bis heute bekanntesten Einscheiben-Wankels mit 4,97 cm<sup>3</sup> Hubraum. Erst sechs Jahre später tauchte der FS-60 auf, der den Grundstein für viele weitere Viertakter legte.

Die darauf folgende Firmenentwicklung und vor allem der Ausbau des Motorenprogramms bzw. des technischen Vorsprungs dürfte vielen von uns noch in lebhafter Erinnerung sein. Am heutigen Tag kann O.S. jedenfalls auf eine komplette Motorenpalette, vom Zweitakter mit 1,76 cm<sup>3</sup> bis hin zu großvolumigen, z. T. mehrzylindrigen Viertaktmotoren, verweisen. Und wer schon so lange so engagiert an der Entwicklung von Modellmotoren aktiv beteiligt war, wird sich und seinen Kunden wohl zum 70. Firmenjubiläum ein ganz besonderes Geschenk bereiten. Wie es aussieht, werden wir es schon in Nürnberg zu sehen bekommen, und es darf ein echtes Motoren-Schmankerl erwartet werden.

R. G.

## Firmenchronik

**1936**  
Firmengründung und Produktionsbeginn des Typ-1

**1941**  
Umstrukturierung in O.S.-Engines MFG.CO.LTD

**1954**  
Entwicklung der Motorenserie O.S.-MAX speziell für den RC-Flug

**1957**  
Beginn der Zusammenarbeit mit Graupner

**1967**  
Bau des neuen Firmengebäudes in Nara

Erwerb der Lizenzrechte zum Nachbau eines Einscheibenwankels über Firma Graupner

**1970**  
Markteinführung des Wankel-Modellmotors

**1973**  
Entwicklung des ersten Glühzünders mit Schnürle-Spülung in Japan

**1976**  
Beginn der Viertakt-Ära bei O.S., Entwicklung des FS-60

**1978**  
Wiedereinstieg in den Bau von Live-Steam-Lokomotiven

**1983**  
Einführung vollautomatischer Bearbeitungszentren

**1984**  
Aufbau einer hauseigenen, 1,8 km langen Gleisanlage für Live-Steam-Lokomotiven

Ehrung durch die höchste FAI-Auszeichnung, das Paul-Tissandier-Diplom

**1990**  
Entwicklung des ersten serienreifen Modellmotors mit Roots-Verdichter zwecks Ladedruck-erhöhung

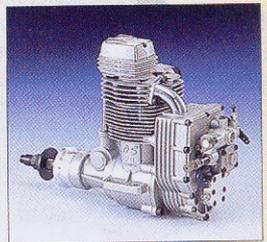
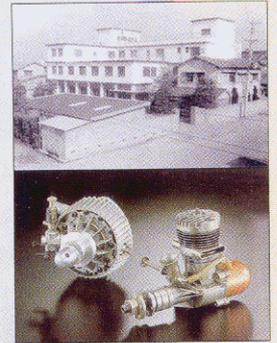
**1993**  
Firmenzusammenschluss mit Futaba

**1997**  
Bau einer hauseigenen Teststrecke für Mini-Cars bzw. deren Motoren

**1999**  
Bau des ersten serienmäßigen Modellmotors mit elektronischer Kraftstoff-Zufuhrregelung

**2006**  
70-jähriges Firmenjubiläum

Shigeo Ogawa,  
1917 – 1992



So sieht's bei O.S. heute aus: Modernste Maschinen fertigen die Teile für die weltweit etablierten Motoren