

Die Sammlung Otto Mathé. Das Lebensbild eines Tiroler Erfinders und Motorsportlers.

von Meinhard Neuner

Otto Mathé wurde am 31. Juli 1907 in Innsbruck geboren und absolvierte nach Volks- und Bürgerschule die Gewerbeschule, Fachrichtung Maschinenbau, sowie eine Feinmechanikerlehre bei der Firma Schennach in Innsbruck.

Bereits als Kind zeigte Otto Mathé großes Interesse für Räder, Motoren und Geschwindigkeit. So baute er sich selbst einen Tretroller - unter Verwendung von Bestandteilen der Nähmaschine seiner Mutter. Lassen wir Mathé selbst erzählen:

»Bereits mit 9 Jahren hatte ich den Geschwindigkeitsfimmel in mir. Damals zu der Zeit ist der Tretroller herausgekommen, ich hatte natürlich kein Geld, selbst einen zu kaufen, darum habe ich einen gebaut. Das Schwierigste an diesem Roller waren die Räder. Da meine Mutter Schneiderin war, habe ich die Räder ihrer Nähmaschine abmontiert und an meinen Roller geschraubt und bin im Hof meine Runden gefahren. Es ist ganz toll gelaufen. Einige Bewohner schauten aus den Fenstern und applaudierten, auch meine Mutter rief: »Des isch halt mei Bua, der isch a Genie.« Als meine Mutter wieder zurückging an ihre Arbeit, sah sie, daß die Räder nicht mehr da waren. Dann war es mit dem Genie-Sein aus. Es gab eine Ohrfeige und die Räder mußten wieder vom Tretroller an die Nähmaschine. Das waren meine ersten Runden!« Soweit also der Originalwortlaut von Mathé über sein erstes Fahrzeug.

In Jahren nach 1920 entwickelte sich Otto Mathé zu einem erfolgreichen Radrennfahrer bei seinem Verein »Veldidena«. Seine besondere Spezialität war das berühmte Arlbergrennen; 1926 gewann er diesen Bewerb mit einer Zeit von 1 Stunde, 32 Minuten und 51 1/5 Sekunden für die Strecke Bludenz - St. Christoph. Wie der Bericht in den Innsbrucker Nachrichten (1926, Nr. 205, S.6) besagt, fand diese Fahrt unter widrigsten Witterungsumständen statt, die Arlbergstraße war bei Braz durch heftige Gewitterniederschläge vermurt, daß die Rennfahrer ihre Fahrräder durch Schlamm und über Geröll tragen mußten.

Aber auch bei anderen Bewerben sah man Otto Mathé als Sieger, so bei der vierten Radfernfahrt Innsbruck - Reutte - Innsbruck am 29. August 1926 über eine Distanz von 170 Kilometern. Trotz Reifenschadens und daraus resultierendem Zeitverlust bei Telfs konnte Mathé bei Holzleiten wieder die Führung übernehmen und diese unanfechtbar ausbauen. Er gewann dieses Rennen in einer Zeit von 6 Stunden und 17 Minuten. Die Innsbrucker Nachrichten berichteten (1926, Nr. 201, S. 6): ...»Die Spitzengruppe, bestehend aus 12 Mann, durchfuhr um 8 Uhr 20 Telfs. Im Möderloch zerriß die Spitzengruppe gänzlich. Einige hundert Meter nachher erlitt der aussichtsreiche Mathé einen Reifenschaden. Plörer Vinzenz übernahm die Führung und zog mit mächtigen Tritten mit dem Wiener Salm, Fritz Saska und Töpfl davon. Auf der Steigung gegen Holzleiten fielen auch die Vorgenannten dem Tempo Plörers zum Opfer. In diesen Augenblicken tauchte von hinten das gelbe Trikot Mathés auf, der in großer Fahrt aufgeholt hatte. Nach einem Kilometer ging Mathé in

Führung und verstärkte das Tempo, wobei sich ein Abstand ergab, der sich immer mehr vergrößerte, umso mehr, als Mathé das Roßbachgefälle in einem mörderischen Tempo durchfuhr. In Nasse-reith hatte er schon eine Minute, am Fernpaß zwei Minuten Vorsprung und war somit Gewinner des Höhenpreises. Zeit 9 Uhr 35. Im tollen Tempo wurde der Fernpaß hinuntergefahren und Plörer gab sich redlich Mühe, den davoneilenden Mathé zu erreichen. Doch konnte er an der Lage nichts mehr ändern. Der Wendepunkt wurde um 10 Uhr 35 von Mathé als erster erreicht. (...) Der Abstand der Fahrer vergrößerte sich immer mehr und Mathé fuhr um 1 Uhr 47 in glänzender Form als erster über das Zielband, womit er einen Rekord mit 6 Stunden 17 Minuten aufstellte.« (...)

Der zweitplatzierte Plörer erreichte das Ziel erst 26 Minuten später.

1926 gewann Otto Mathé auch die Fahrt München - Augsburg - München gegen 75 größtenteils Profifahrer.

Nach den Gründen für seine glänzenden Erfolge befragt, gab Mathé immer an, die Kette seines Fahrrades besser geschmiert zu haben als seine Konkurrenten!

Nach diesen (und auch anderen) Siegen beendete Mathé seine Radfahrerkarriere und wandte sich dem Motorsport zu. Sein Drang nach immer höherer Geschwindigkeit begann sich abzuzeichnen. Mit selbstgebastelten Motorrädern stellten sich auch bald die ersten Erfolge ein, umso erstaunlicher, weil er - mangels Geld - wesentliche Motorenbestandteile, wie Zylinder, Kolben und Kurbelwelle selbst anfertigen mußte. Dabei war Mathé in allen Sparten (Rundstrecken-, Eis-, Berg- und Grasbahnrennen) mit seiner 350er Chater-Lea-Sportmaschine gleichermaßen erfolgreich. Nur ihm gelang es, in der Wiener Krieau die Wiener Sandbahnfahrer auf ihrem eigenen Platz zu schlagen.

Die ersten Erfolgsmeldungen tauchten zu Beginn der 1930er Jahre in der Presse auf; so berichteten die »Innsbrucker Nachrichten« (1932, Nr.122, S.8.): »...Mathé, der vom Start schlecht wegkam, in glänzender Manier aufholte und als zweiter durchs Ziel ging.« Bei diesem Rennen benutzte Otto Mathé ein Ariel 500 Motorrad.

Ebenso konnte er beim 7. Kesselbergrennen am 12. Juni 1932 auf einer Blackburn in der Klasse bis 250 ccm den 3. Platz belegen und beim ersten Motorrad-Grasbahnrennen in Innsbruck am 2. Oktober 1932 war Otto Mathé der meistbeteiligte und auch erfolgreichste Fahrer. Die »Innsbrucker Nachrichten« (1932, Nr.228, S.8.) schrieben: »Mathé placierte sich in den vier bestrittenen Rennen zweimal an die zweite Stelle und siegte schließlich im letzten Zehnrunderkampf um den Preis der Messeleitung, was nicht nur von unglaublicher Ausdauer zeugt, sondern auch seine einwandfreien Qualitäten als Rennfahrer hervorkehrt. Die Tatsache, daß er seine Siege auf einer bereits acht Jahre alten Maschine erringt, die er immer wieder selbst herrichtet, unterstreicht besonders seine Fähigkeiten.

Über das erste Motorrad-Bahnrennen bei Nacht am 19. August 1933 wird berichtet:

»Als ganz hervorragender Fahrer, sowohl was Kurventechnik und taktische Momente betrifft, erwies sich der heimische Fahrer Otto Mathé, der sich an allen Rennen beteiligte (...). Was Mathé mit seiner selbst hergerichteten 350 Kubikzentimeter Sunbeam zu leisten vermochte, zeigt die Tatsache, daß es ihm gelang, in allen großen Rennen der 500er Klasse hinter den berühmten »Wiener Kanonen« den 4. Platz zu belegen und im letzten Rennen (...) als zweiter hinter Cerny einzulaufen.« (»Neueste Sportzeitung - Sonderbeilage zu den Innsbrucker Nachrichten« 1933, Nr. 191, S.2.)

Das zweite Innsbrucker Straßenrennen am 11. September 1933 zeigte wiederum die technische Überlegenheit Otto Mathés, der - bei diesem Rennen unerwartet - den zweiten Platz erringen konn-

te. Nach dem Ausscheiden eines Favoriten führte Toni Untermarzoner, einer der schärfsten Rivalen Mathés. Hier ein Ausschnitt des Berichtes über dieses Rennen:

»(...) Noch ehe man sich des Situationswechsels bewußt war, lag auf einmal Mathé - Innsbruck hinter Untermarzoner, allerdings um zwei Runden zurück, durch das Ausscheiden von Boos-Waldeck, an zweiter Stelle. Mit unglaublicher Verbissenheit führte er seine 350-Kubikzentimeter Sunbeam und tatsächlich gelang es ihm, Untermarzoner zu überholen, was ungeheuren Beifall auf der dichtbesetzten Strecke auslöste. Vorerst bewältigte er seine beste Runde in der Zeit von 2.22 Minuten, also nur um 5 Sekunden hinter der des Salzburger (Boos-Waldeck). Als Mathé in der 37. Runde Brennstoff nachfüllen mußte, hielt Untermarzoner es für gekommen, davonzuziehen und fuhr in der 38. Runde nach dem Salzburger die zweitbeste Rundenzeit mit 2.19 Minuten, was einem Stundenmittel von 82,2 Kilometern gleichkommt. Obwohl Mathé Untermarzoner abermals einholte und hinter sich ließ, gelang es ihm nicht mehr, das zu Beginn verlorene Terrain aufzuholen, sodaß der Sieg Untermarzoners nicht mehr in Frage stand. Mathé ging zwei Runden später als zweiter Sieger aus dem Rennen durchs Ziel.« (Neueste Sportzeitung - Sonderbeilage zu den »Innsbrucker Nachrichten« 1933, Nr. 209, S.2.)

Soweit einige Streiflichter zur Motorradkarriere von Otto Mathé.

Am 30. September 1934 aber ereilte ihn das Schicksal: Mathé nahm an einem Sandbahnrennen in Graz teil. Auf der schlechten Sandbahn geriet das Vorderrad seines Eigenbau-Motorrades in eines der tiefen Schlaglöcher, er kam so unglücklich zu Sturz, daß er gegen eine Stahlsäule geschleudert



Abb. 1: Motorradrennen in Innsbruck-Amras ca. 1930-33

wurde. Als Mathé nach drei Tagen im Krankenhaus wieder erwachte, mußte ihm klargemacht werden, daß sein rechter Arm für immer gelähmt bleiben würde.

Otto Mathé resignierte nicht, stand im folgenden Winter schon wieder auf seinen Schiern:

»Zum Schifahren«, erzählte Mathé, »brauche man nämlich nicht unbedingt zwei Arme; um aber beim Schnüren der Schuhe nicht von der Hilfe anderer abhängig zu sein, nietete ich auf jeden meiner Schuhe drei Federstrammer, wie sie damals zum Spannen der Steigfelle verwendet wurden.« Beim Schifahren mit seinen Kameraden war er nun - trotz seiner Behinderung - beim Anziehen der Schuhe viel schneller und konnte natürlich auch früher abfahren - sehr zum Leidwesen seiner Freunde!

Apropos Schifahren - Otto Mathé ersann auch eine der ersten Sicherheits-Schibindungen, die so genial einfach und funktionssicher war, daß selbst renommierte Hersteller lange deren Funktion nicht zu durchschauen vermochten.

Finanziell kam Otto Mathé nach seinem Unfall durch die Unterstützung eines Freundes, der ihm eine Stelle als Vertreter für KFZ-Motorkolben vermittelt hatte, wieder auf die Beine.

Die Stadtgemeinde Innsbruck unterstützte ihn schließlich bei der Einrichtung einer Tankstelle in der Heiliggeiststraße. Bald darauf begann Mathé auch einen »Handel mit Auto- und Fahrradbestandteilen und deren Zubehör sowie Motorfahrzeugen und Muskelkraftautos« einzurichten.

1941 legte Mathé die Meisterprüfung zum Kraftfahrzeug-Meister ab, und als Invaliden war er auch vom Kriegsdienst befreit.

Neben dem Verkauf von Treibstoffen und Kraftfahrzeug-Zubehör unterhielt Mathé eine Zylinderschleiferei. Bei dieser Präzisionsarbeit leistete er oft bessere Arbeit als mancher andere mit zwei Armen. Auf seinen »Weltrekord als Einarmiger« ist er besonders stolz, als er damals an einem Tag 42 Zylinder auf den hundertstel Millimeter genau bohrte.

Zu den besonderen Spezialitäten von Otto Mathé gehört die Entwicklung außergewöhnlicher Treibstoffzusätze und Schmieröle, doch davon noch später.

Während des 2. Weltkrieges entwickelte Mathé, nachdem auch sein Benzinvorrat knapp geworden war, einen »Allstoffvergaser«, der die Abfälle des Gaswerks, ein stark verunreinigtes Benzolge-misch, verwerten konnte: Der Motor wurde mit Benzin gestartet und wenn dieser genügend warm war, schaltete man auf den anderen Treibstoff um, der durch die Abwärme des Motors genügend erhitzt werden mußte. Hierauf mußte dieser »Treibstoff« im Saugrohr mittels kleiner, gegenläufiger Propeller feinst zerstäubt werden, um ein brauchbares Gemisch zu bilden. Je heißer der Motor, umso besser funktionierte dieser Vergaser!

Das Prinzip dieser gegenläufigen Propeller überließ Mathé später dem bekannten Techniker und Traktorenhersteller Ing. Hermann Lindner zur Weiterverwertung, der daraus die gegenläufige Luftschraube für Flugzeuge entwickelte und dafür auch ein Patent zugesprochen bekam.

Während des Krieges lernte Otto Mathé seine Frau Rosl kennen, die beim Stadtmagistrat beschäftigt war. Sie gab ihm, wie er selbst sagt, den Sinn im Leben. Rosl führte Otto Mathé nicht nur den Haushalt, sie führte die Buchhaltung des Geschäftes und war ihm immer eine Stütze in allen Lebenslagen, besonders auch in den Zeiten, als er seine großen Rennen fuhr. Leider starb Frau Rosl Mathé allzu früh im Jahre 1988.

1948 machte Otto Mathé erstmals als Autorennfahrer von sich reden. Nachdem er durch seinen Allstoffvergaser vom streng rationierten Benzin unabhängig war, konnte er mehr als andere fahren und

trainieren. So gelang es dem Innsbrucker »Motorsport-Allrounder«, beim 1. Innsbrucker Hofgartenrennen im Juli 1948 mit seinem alten Fiat-Ballila-Sportwagen den 2. Platz zu erobern. Dabei betätigte Mathé die Schaltung mit der linken Hand durch das Lenkrad hindurch. In der Tiroler Tageszeitung (1948, Nr.159, S.3) wird über dieses Ereignis berichtet: »In der Autosportwagenklasse war nicht der schmissige, moderne italienische Fiat (des Vilotti Luigi) der Begeisternde, sondern der Innsbrucker Otto Mathé, der sich seinen Wagen eigenhändig selbst so weit zurecht richtete, daß er damit das höchste an Leistung durch einmaliges technisches Fahren von dem Fahrzeug herausbrachte und schließlich nur 17 Sekunden später nach dem »Roten Renner« das Ziel passierte.

Man muß sich vorstellen, so eine Leistung mit einem Arm zu vollbringen und dabei eine Sicherheit an den Tag zu legen, die verblüffend war.»

1950 triumphierte Otto Mathé bei der zwei Tage dauernden »Internationalen österreichischen Alpenfahrt, der größten österreichischen Wertungsfahrt nach dem 2. Weltkrieg. Über 1200 Kilometer, davon 700 am ersten Tag, auf schwierigem und kurvenreichen Gelände, nur zu dreißig Prozent asphaltiert, waren zu bewältigen. Der Start erfolgte in Velden am Wörthersee um 4 Uhr morgens.

Bei dieser bedeutungsvollen Leistungsprüfung waren Motorräder, Beiwagenmaschinen und Automobile vertreten. Neben Otto Mathé mit der Startnummer 138 nahmen aus Innsbruck auch Ing. Helmut Retter, Anton Nogler und Dr. Ing. Zorn teil.

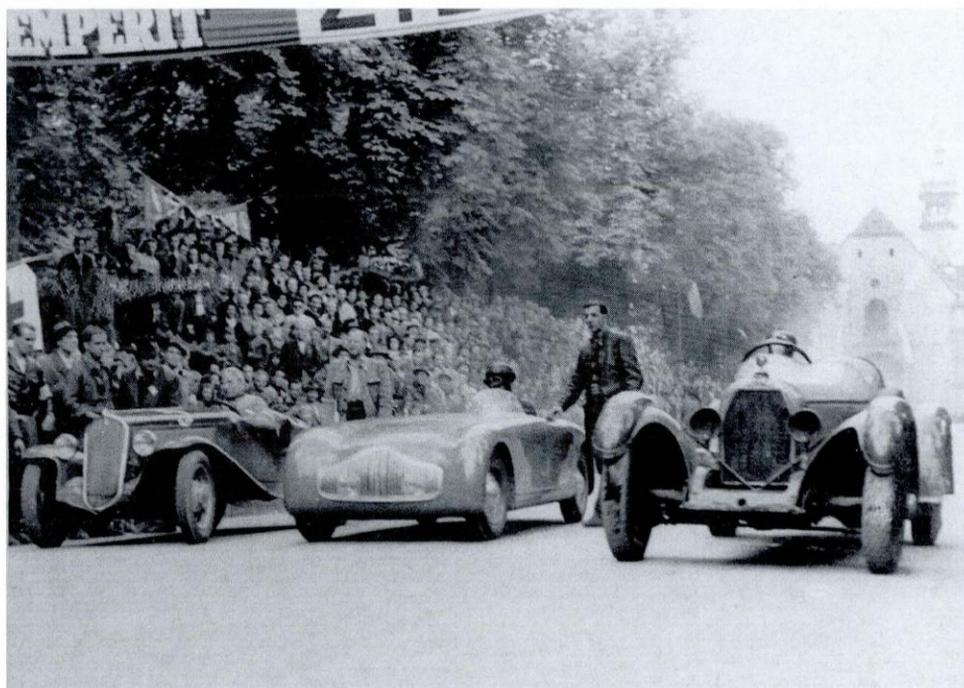


Abb. 2: Hofgartenrennen 1948, Otto Mathé auf Fiat Ballilla ganz links vor dem Start auf dem Innsbrucker Rennweg. Im Hintergrund die Hofkirche.

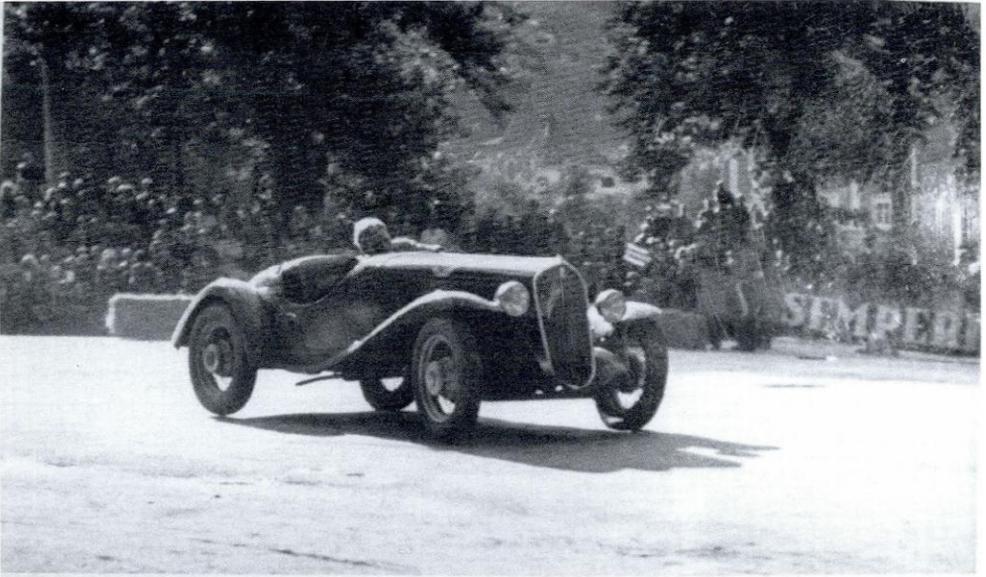


Abb. 3: Hofgartenrennen 1948,
»Otto Mathé auf großer Fahrt« um den Hofgarten.



Abb. 4: Hofgartenrennen 1948,
»Ein strahlender 2. Sieger – Otto Mathé.«

Um 10.28 Uhr kamen die ersten Fahrer in Straß/Zillertal an. Hier lag Mathé auf seinem Porsche 1100 bereits an zweiter Stelle, in Hochfilzen hatte sich sein Abstand auf den führenden Bozner Lothaller auf Fiat 1090 bedeutend verringert. Die weitere Fahrt führte über St. Johann/Pongau, Radstätter Tauern, Katschberg, Millstädter See nach Velden zurück. Die zweite Etappe ging über die

Turracher Höhe nach Unzenmarkt, Hohentauern, Trieben, Liezen, Prebichl, Knittelfeld, Zeltweg, Stupalpe, Packstraße, Lavamünd, Bleiburg wieder zurück nach Velden.

Otto Mathé gewann diese Konkurrenz auf seinem selbst hergerichteten Porsche in der Klasse Sportwagen 4 den Alpenpokal, das Edelweiß sowie mit 556 Punkten alle Wertungen und damit die Goldmedaille. (Erinnerungen, in: Senioren aktiv, Jg.2, März 1994)

Allein im Jahre 1952 gewann Otto Mathé 22 Rennen im In- und Ausland gegen internationale Rennfahrer-Asse, wie Huschke von Hanstein, Richard von Frankenberg u.a. Damit gewann er auch die Staatsmeisterschaft.

Die Starts und Leistungen von Otto Mathé des Jahres 1952:

6. April: Autorennen in Korneuburg. Sieger in der Klasse bis 1100 ccm, Sportwagen (Staatsmeisterschaftslauf)

1. Mai: Autobahnrennen Salzburg. Sieger in der Klasse bis 1100 ccm, Sportwagen (Staatsmeisterschaftslauf)

1. Juni: Autostraßenrundenrennen in Krems. Sieger in der Klasse bis 1100 ccm, Sportwagen, 2.Preis bis 2 Liter (Staatsmeisterschaftslauf)

Abb. 5: Internationale österr. Alpenfahrt 1950: Otto Mathé gewann diese Konkurrenz auf dem »Berlin-Rom-Porsche« aus dem Jahre 1938. Im Hintergrund das Seekirchlein in Seefeld.



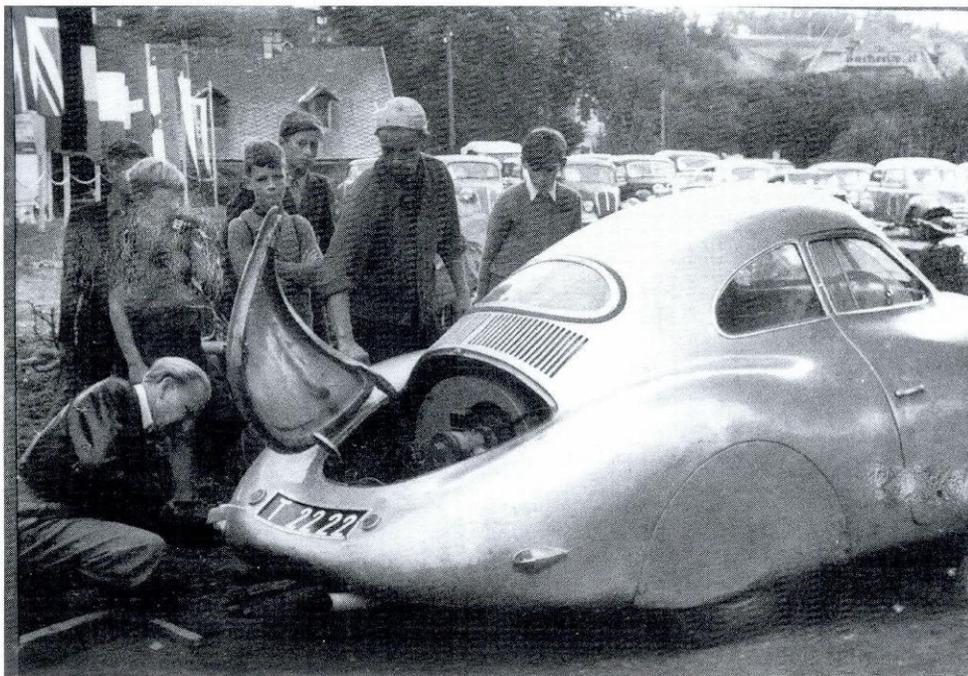


Abb. 6: Internationale österreichische Alpenfahrt 1950: Otto Mathé bei Wartungsarbeiten an seinem »Berlin-Rom-Porsche.«

4. Juni: Internationales Wurzenpaßrennen. Absolute Tagesbestzeit. Sieger in Klasse bis 1100 ccm, Sportwagen. Sieger in der Klasse bis 1500 ccm mit 1,1 Liter Wagen mit Klassen- und Streckenrekord.

8. Juni: Autorundenrennen in Linz. Sieger in der Klasse bis 1100 ccm, Sportwagen (Staatsmeisterschaftslauf).

15. Juni: Autostraßenrundenrennen in Gmünd. Sieger in der Klasse bis 1100 ccm Sportwagen (Staatsmeisterschaftslauf).

27. Juli: Gmundner Bergrennen. Sieger in Klasse bis 1100 ccm, Sportwagen. Sieger in Klasse bis 1500 ccm.

3. August: Straßenrundenrennen in Innsbruck. Absolute Tagesbestzeit. Sieger in Klasse bis 1100 ccm, Sportwagen. Sieger in Klasse bis 1500 ccm, Sportwagen. Sieger in Klasse bis 2000 ccm vor Veritas.

17. August: Wertungsfahrt rund um den Kaiser. Absolute Tagesbestzeit der Berg- und Geschwindigkeitsprüfung. Sieger in Klasse bis 1500 ccm (Sportwagen).

28. bis 31. August: Stella Alpina. 28. August: Sieger in der Klasse bis 1500 ccm Gran Turismo am Mendelpaß. 29. August: Sieger in der Klasse bis 1500 ccm am Costalungopaß. 30. August: Sieger in der Klasse bis 1500 ccm am Tonalepaß. 31. August: Sieger und absolute Tagesbestzeit Trient - Bondone. Gesamtklassifizierung in Klasse bis 1500 ccm Gran Turismo Zweiter.

7. September: Autobahnrunderennen Salzburg. Sieger in Klasse bis 1100 ccm, schnellste Runde des Tages der Sportwagen.

13. September: Supercortemaggiore Meran. Zweiter in Klasse Gran Turismo 1500 ccm im Namen des Mitfahrers Carlo Zanetti aus Trient, da es sich um eine nationale Veranstaltung handelte.

28. September: Rallye du Tyrol. Sieger in Klasse Sportwagen, 1500 ccm. Tagesbestzeit am Zirlerberg und neuer Streckenrekord für Sportwagen.

19. Oktober: Gaisbergwertungsfahrt. Absolute Tagesbestzeit mit Klassen- und absolutem Streckenrekord. Sieger in Klasse 1500 ccm, Sportwagen.

9. November: Sandbahnrennen Krieau, Wien. Zweimal Dritter in Klasse bis 2000 ccm.

Daß Otto Mathé 1952 erstmals österreichischer Staatsmeister wurde, mutet bei dieser Liste an Siegen und Streckenrekorden beinahe selbstverständlich an. Bei der Siegerfeier aber konnte Mathé nicht teilnehmen, ein Schiunfall hatte einen Sanatoriumsaufenthalt zur Folge.

An dieser Stelle seien noch einige Kommentare aus der Presse zu den diversen Leistungen von Otto Mathé aus dem Jahre 1952 wiedergegeben:

Die bekannte Zeitschrift »L'Automobile« schrieb am 7. September: »Der Österreicher Otto Mathé hat durch seine ungeheure Bravour beeindruckt. Körperbehindert, fährt er nur mit der linken Hand und ist trotzdem ein Meister des Volants.«

»L'Adige« schrieb am 1. September: »Gestern hat sich Rodenghi seine Genugtuung in der Parzial-Gegenüberstellung mit dem direkten Gegner auf der letzten Probebank der »Stella Alpina« geholt. Aber noch einmal, um zu zeigen, von welchem Wert der Vertretung er ist, kam im letzten Treffen des Rennens der »Teufelskerl« Mathé, der mit unbezwingbarer Courage seinen silbernen Porsche jagte, wobei er die Zeitmessung auf 13,22 Minuten hielt. Überragend dieser blonde Mathé, der Wollen und Können in einem wunderbaren Endspurt als Zeichen seines Mutes zum Besten gab.«

»L'Equipe«: Die 1500 ccm-Klasse hatte zwei Spitzenkönner: Dalla Favera und den Österreicher Mathé, beide auf Porsche, die unter sich die Vorherrschaft auf den sieben Etappen (der Stella Alpina) teilten, mit einem leichten Vorsprung, den Mathé auf der Strecke Trient - Bondone, gleichzeitig absolute Tagesbestzeit fahrend, herausgeholt hat. Der Österreicher ist ein Virtuose am Volant, vor allem, weil er nur mit der linken Hand fährt, da die rechte vollkommen fehlt, und er hätte auch für den scharfen Dalla Favera eine ernste Gefahr bedeutet, wenn Mathés Porsche nicht just auf dem Stilsfer Joch gebockt hätte.«

»Christophorus«, die Porsche-Zeitschrift, bringt in Nummer 4 das Bild Mathés mit seinem um die Kurve schießenden Porsche und schreibt dazu: »Otto Mathé, der Innsbrucker, hat gut lachen, denn es gibt wahrscheinlich kein österreichisches Berg- oder Rundstreckenrennen der Saison 1952, das er nicht gewonnen hätte - und meistens gleich in Tagesbestzeit: Mal mit seinem alten 1100er, mal mit einem 1500er in der Leichtmetallkarosse. Daß er aber auch international mitsprechen kann, bewies

er bei der »Stella Alpina«, der schwierigen italienischen Alpenfahrt, wo er bei der größten Bergprüfung die beste Zeit überhaupt (sogar gegen Ferraris) und in der 1500er-Gran-Turismo-Klasse im Endergebnis hinter Dalla Favera eine wertvollen zweiten Platz erzielen konnte.

Würde jemand vermuten, daß dieser Otto Mathé nur mit einem Arm fährt, weil der andere schon seit Jahren nach einem Sturz auf der Grazer Sandbahn völlig gelähmt ist? Wenn Mathé schaltet, preßt er sich mit der Brust gegen das Lenkrad - und so die Bergrennen mit den vielen gerölligen Kurven bezwingend -, das ist schon eine unerhörte, eine wirklich einmalige Leistung.»

»Otto Mathé fährt Bestzeit am Wurzenpaß: (...) Es gab wieder einmal einen großen Erfolg für den Automobil- und Touringklub Tirol durch Otto Mathé, Innsbruck. Er meisterte mit seinem alten 1100-Porsche die 3,8 Kilometer vor 3000 Zuschauern in schier unerreichter Manier und fuhr dank seiner ausgezeichneten Kurventechnik auch absolute Tagesbestzeit. In den Klassen 1100 und 1500 kam er überdies zum Klassensieg. Die vielen Kurven bei Steigungen bis zu 26 Prozent forderten den Konkurrenten alles an Konzentration und Technik ab. Otto Mathé fuhr auf seinem Porsche mit 3:13 Minuten neue Bestzeit und war noch um 2 Sekunden schneller als der Nächstplacierte Willy Faude aus Saalfelden auf BMW.

Otto Mathés Leistung wurde von Zuschauern, Teilnehmern und Veranstaltern neidlos anerkannt (...).« (Tiroler Tageszeitung 1952, Nr. 133, S.5.)

»Ein Innsbrucker feiert einen dreifachen Triumph« heißt es in der Tiroler Tageszeitung vom 4. August 1952 (Nr.179). Beim Innsbrucker Auto- und Sportwagenrennen war Otto Mathé der erfolgreichste Fahrer. (...) »In der Klasse der Sportwagen gab es im siebenten Rennen, der Kategorie bis 2000 ccm, das schönste und spannendste des Tages überhaupt. Der Wiener Kurt Koresch auf seinem schweren Veritas wollte es dem Innsbrucker Mathé auf seinem wesentlich leichteren Porsche zeigen. (...)

Mathé, als Kurventechniker schier unerreicht, war in Runde zwei wohl hinter Koresch gekommen, dann aber setzte er sich wieder nach vorne und schließlich gab es einen überlegenen Sieg von Mathé, während Koresch zweimal eine Strohmatte im Weg war. (...)

Mathé feierte in allen drei Rennen, in denen er gestartet war, den Klassensieg und verzeichnete überdies den höchsten Durchschnitt über sechs Runden mit fast 75 km/h. (...)

»Mathé fährt Rekordzeit bei der Stella Alpina (...) Otto Mathé behauptete sich glänzend. Von den in jedem Rennen eingeschalteten Bergprüfungen, insgesamt sieben, gewann Otto Mathé vier und ließ damit den Sieger in der »Coppa Dolomiti«, den bekannten Dalla Favera, einen Routinier ersten Ranges, viermal hinter sich.»

Hier sprechen einige Ausschnitte aus dem Sonderbericht für die Tiroler Tageszeitung vom 3. September für sich:

Rolle- und Mendelpaß: 22,9 km war die erste Bergprüfung auf dem Rollepaß. Mathé »gustierte« zunächst und wurde mit 17:55,3 Minuten Zweiter hinter Favera, gleichfalls auf Porsche mit 17:48. Die nächste Bergprüfung in der ersten Etappe war die Mendel. 20 km ging es durch allerlei scharfe Kurven zur Spitze. Mathé wurde Erster in 16:11,2 Min., mit genau acht Sekunden Abstand folgte Favera. Mathé führte in seiner Klasse nach der ersten Etappe, die von Trient über Arco, Rovereto, Rollepaß, Predazzo, Bozen, Molveno, Ponte delle Arche zurück nach Trient führte.

Costalunga und Pallade: Die zweite Etappe hatte wieder zwei Bergprüfungen, auf den Costalunga und Le Pallade, vorgeschrieben. 26 km, technisch schwierig, waren es auf den Costalunga. Mathé siegte in 20:18,1 Min. (Stundenmittel über 76 km), sein gefährlicher Rivale Favera benötigte 20:51,1. Die Sache lief wie am Schnürchen. Dann kam Le Pallade, 17 km. Mathé fuhr wieder rasant. Doch was ist mit dem Öldruck? Vorsicht ist am Platze, also herunter mit dem Tempo. Ergebnis: Favera Erster in 13:22,2, Mathé als Dritter 14:32,3. Diese Etappe führte von Trient über Canazzei, Corvara, Ponte Gardena, Bozen, Meran, Madonna di Campiglio, zurück nach Trient.

Stilfser Joch und Tonale: Mit Besorgnis sah der Innsbrucker dem weiteren Verlauf der Stella entgegen. 22,5 km auf das Stilfser Joch! Wer kennt die Windungen und das steile Gelände nicht? Ölwechsel war während der Fahrt notwendig. Mathé wurde dennoch Dritter, mit 29:02 Minuten. Favera wurde Erster mit 23:42,4. Das war ein arger Rückschlag. Aussichtslos schien die Sache zu werden. Doch vielleicht gelingt es am Tonale, wo nur 10,5 km zu bewältigen sind? Richtig, der Öldruck hielt durch, Mathé wurde Erster in 9:12,1 vor Favera mit 9:14,3. Die Etappe führte von Trient nach Bozen über Meran, Ponte sul Solda, Stilfser Joch, Bormio, Tirano, Aprica, Ponte di Legno, Mezzolombardo nach Trient, über 381,1 km.

Rekordzeit auf Bondone: Diese letzte Etappe war eine reine Bergprüfung, ein ausgesprochenes Bergrennen. Von Trient ging es über Montevideo, Sardagna, Candriali nach Vaneze. Über 15 km, davon 13 ausgesprochene Bergprüfungskilometer. 10,1 Prozent Steigung. Hundert Kurven schwerer und leichter Art, da muß man was können und was draufhaben. Der Innsbrucker fuhr technisch blendend und erreichte eine Zeit von 13:22 Min. Das ist ein Mittel von 58,344 km. Favera, der alles aus sich herausgab, mußte sich mit der Zeit von 13:32,4 begnügen. Mathé verzeichnete absolute Tagesbestzeit und neuen Rekord. Aurelia und Jaguar blieben schwer zurück. Rodenghi, der alte »Stellafuchs« und Sieger in der Zwei-Liter-Klasse benötigte als Zweitbesten 13:24,4. Das war Mathés größter Triumph. Seine Leistung wurde auch neidlos anerkannt. Mathé rückte damit in der Klasse der 1500 ccm auf den selbst nicht erwarteten zweiten Rang vor. Er hatte sich in die Liste der großen Stella-Asse eintragen können.

»Mit 85 Stundenkilometern über den Gaisberg.

Die absolute Tagesbestzeit mit neuem Bergrekord erreichte der Innsbrucker Otto Mathé auf seinem Porsche 1500 ccm mit 6:09,3 Minuten, das sind also um fast 18 Sekunden weniger als bisher. Sein erreichtes Stundenmittel beträgt 85 km, und das sagt wohl alles. Ohne das Können des abwesenden Zeller (dem bisherigen Rekordhalter) irgendwie schmälern zu wollen, darf wohl gesagt werden, daß Mathés Leistung in technischer und draufgängerischer Hinsicht kaum von einem anderen erreicht worden wäre. Ein Tiroler Rekordhalter auf dem Gaisberg, das ist immerhin ein Erfolg, der restlos anzuerkennen ist. Otto Mathé hat wieder einmal mehr seine hohe Klasse bewiesen (...).« (Tiroler Tageszeitung 1952, Nr.246, S.7.)

Soweit also einige Kommentare der Presse zu Otto Mathés großen Erfolgen im Jahre 1952.

Im selben Jahr baute Otto Mathé seinen Monoposto, mit dem er bekannt und berümt werden und seine Konkurrenten jahrelang das Fürchten lehren sollte: Eigenhändig hatte er ein Chassis zusammengeschweißt, Vorder- und Hinterachse entstammten dem Volkswagen, der 1500 ccm-Motor kam von Porsche. Mathé montierte diesen Motor umgekehrt vor die Hinterachse, womit einer der ersten Mittelmotor-Rennwagen überhaupt »aus der Taufe gehoben« werden konnte. Mit diesem

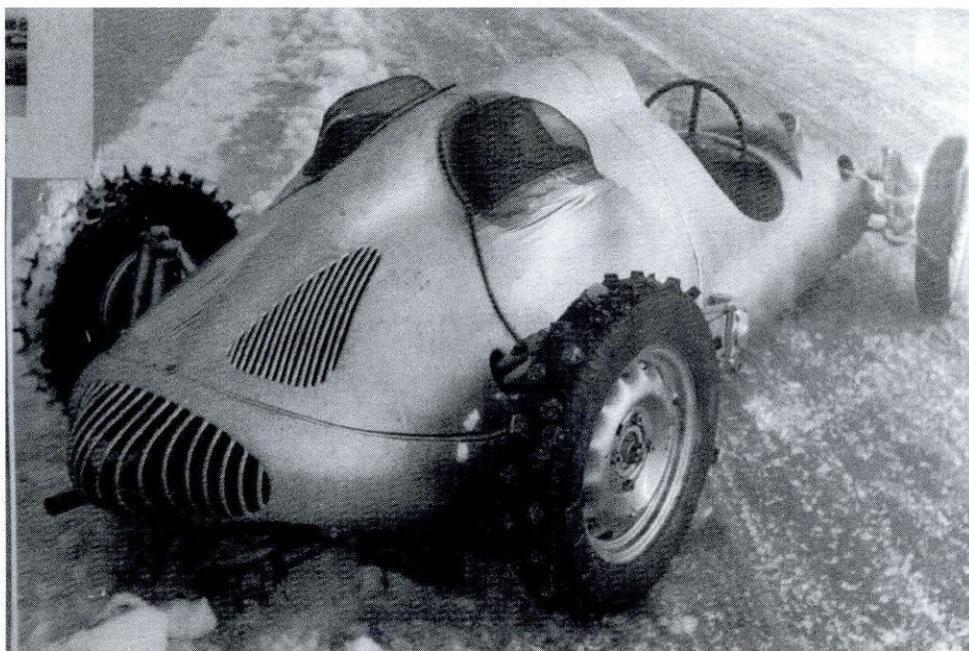


Abb. 7: Eigenbau – Mittelmotor – Rennwagen aus dem Jahre 1952, hier bestückt mit speziellen Spikes-Reifen für Eisrennen.

»Fetzenflugzeug«, wie dieses Fahrzeug bezeichnet wurde, war dieser »Teufelskerl« - so nannte Prof. Porsche Otto Mathé liebevoll - kaum zu schlagen.

In der Tiroler Tageszeitung (1953, Nr.301, S.11) wird über dieses Fahrzeug berichtet:

»Das kurioseste Auto des Jahres in Innsbruck: Wenn schon die Erfolge des Innsbruckers in der in- und ausländischen Presse große Würdigung fanden, so gab es durch Mathé im Ausland und natürlich auch im Inland sogar eine kleine Sensation. Mathé hatte nämlich nach seiner Idee, nach seinen Erfahrungen und nach seinem praktischen Geschmack einen neuen Porsche-Rennwagen für Sandbahn konstruiert und gebaut. Das erregte besonders in den deutschen Fachzeitschriften Aufsehen. Wir selbst wollen darüber kein Urteil fällen, sondern das Ausland in einem Artikel in »Das Auto, Motor und Sport«, Heft 24, zu Worte kommen lassen. Unter dem Titel »Ein Porsche-Rennwagen« wird folgendes geschrieben: »Das kurioseste Auto des Jahres - so etwa könnte man die Überschrift zu diesem von Mathé hergestellten Auto machen. Wir müssen schon sehr sorgfältig hinschauen, um zu entdecken, welchen »Stammbaum« dieser Rennwagen hat. An der Radaufhängung sieht man es aber: die ist, vorne wie hinten (mit dem langen Führungsarm zu den Torsionsstäben) aus einem Porsche geborgt... Die Stoßdämpfer und ihre Aufhängung stellen allerdings eine Eigenbauvariante dar, vom Fahrgestell und der Karosserie ganz zu schweigen, die sind ganz und gar »handgestrickt.«

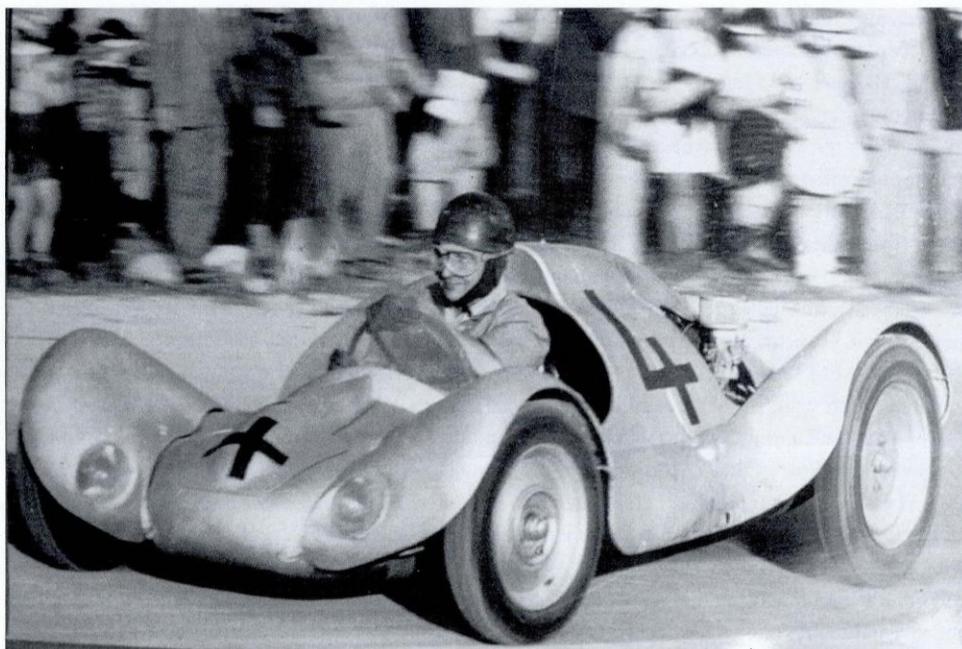


Abb. 8: Der Eigenbau – Mittelmotor – Rennwagen feierte in der Wiener Krieau 1953 seine Premiere – hier in Sandbahnausrüstung.

Unter den vorderen Haubendecken befindet sich vermutlich die Batterie, sonst hat da wohl nichts Platz. Und der Motor? Ist auch ein Porsche, man erkennt es an den Solex-40-PBIC-Vergasern, die herauschauen: ein 1500 Super. Gewicht des »Wagerls« knappe 350 Kilogramm. Wozu der gut ist? Nun, in der Krieau bei Wien fand kürzlich ein Internationales Aschenbahnrennen statt, und da gab es auch eine Rennwagenklasse. Es fuhren u.a. normale 500er-Cooper-Formel-III-Wagen, Hans Stuck mit einem 2-Liter-Bristol-AFL und dieser »Cooper-Porsche«. Alle auf einmal.

Und wer hat gewonnen? Dieser lächerliche »Porsche-Rennwagen.« Na bitte. Aber die Hauptsache kommt noch. Wissen Sie, wer drinnen sitzt und den Wagen auf der Aschenbahn in wildem Albin Siegel-Stil zum Siege und zur Tagesbestzeit steuerte? Der auch bei uns bekannte österreichische Sportwagenfahrer Otto Mathé, der sich den Wagen auch selbst gebaut hat. Und Mathé hat nur einen Arm zum Fahren, den linken. Und dann mit diesem Auto, auf der Aschenbahn und gegen 2-Liter-Rennwagen: da muß man wirklich Respekt haben.»

Dieser Eigenbau Otto Mathés wird, wie folgt, beschrieben: Das Chassis hat er selbst konstruiert, Vorder- und Hinterachse stammen vom Volkswagen, der 1500 ccm-Motor von Porsche. Mathé montierte das Triebwerk aber umgedreht vor die Hinterachse, womit einer der ersten Mittelmotor-Rennwagen (d.h. der Motor befindet sich möglichst nahe der Wagenmitte) überhaupt entstanden war. Durch diese Antriebskonfiguration war dieses Fahrzeug in den meisten Fällen auch stärkeren

Wagen mit Frontmotor durch seine viel bessere Traktion, bedingt durch die höhere Belastung der Antriebsräder bei weitem überlegen. (Information Otto Mathé)

Am 18. Oktober 1953 feierte dieses Auto in der Wiener Krieau seine Premiere - wie könnte man es anders erwarten - mit einem großen Sieg. Dieser Erfolg ist umso bedeutsamer, wenn man sich vor Augen führt, mit welchem Aufwand die großen Automobilwerke ihre Neukonstruktionen testen, bevor sie in ein Rennen geschickt werden. Dafür standen Mathé weder die Zeit noch die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung. Seine einzige Möglichkeit, das neue Auto auszuprobieren bestand darin, daß er die Erlaubnis erhielt, drei Tage vor dem Rennen auf dem Klosterkasernenplatz einige Runden zu drehen. Bei besagtem Rennen am 18. Oktober gelang es Otto Mathé, den renommierten Rennfahrer Hans Stuck zu besiegen: (...) »Wenn er auch seinen 2-Liter AFM auf der Krieauer Bahn nicht, so wie erwartet, zur Geltung bringen konnte, so hatte er immerhin das Plus von Mathés 1500 auf seinen AFM 2000 jene Kraftreserven, die eventuelle Kurvenvorteile Mathés aufzuwiegen imstande gewesen wären. Im Rennen der Wagen 2000 ccm und Limit siegte aber Mathé auf seinem Porsche 1500 ccm, mit dem beachtlichen Stundenmittel von 96,5 km/h, vor Hans Stuck. In diesem Rennen drehte Stuck mit 101,2 km/h wohl die schnellste Runde, doch der Sieg fiel an Staatsmeister Otto Mathé, der damit nicht nur als Fahrer, sondern auch als jüngster Rennwagenbauer einen zweifachen Erfolg verzeichnen konnte(...)« (Tiroler Tageszeitung 1953, Nr. 240, S. 6)

Das Jahr 1953 brachte für Otto Mathé 21 Starts im In- und Ausland. Insgesamt kam er dabei aber nur viermal nicht zum Zug, sechsmal fuhr er mit seinem Porsche Tagesbestzeit und stellte bei drei internationalen Rennen, zwei davon in Italien, Streckenrekorde auf.

Erstmals versuchte sich Mathé auch auf dem Nürburgring zu bewähren. Seine Fahrten und ganz besonders seine überragende Kurventechnik erregten Aufsehen. Daß er bei einem derartigen Rennen in der Klasse der 1500 ccm-Rennsportwagen mit seinem »alten« Porsche noch auf den siebenten Platz kam, spricht wohl für großes Können und ungeheuren Einsatzwillen (31. Mai 1953).

In der Klasse bis 1100 ccm konnte er sich sogar den dritten Platz erkämpfen:

Über dieses Rennen auf dem Nürburgring am 2. August 1953 berichtet die Tiroler Tageszeitung (1953, Nr. 175, S. 6): »Der »Große Preis von Deutschland« - Das war Otto Mathés größter Erfolg (...). Am Sonntag vormittag, Start 9.30 Uhr, wurden die Sportwagen, Klasse bis 1100 ccm, insgesamt 14 Wagen, auf die Strecke geschickt. Mathé, der nun zum zweitenmal auf dem Nürburgring gefahren war, konnte in einem äußerst spannenden Rundenrennen auf seinem Porsche 1100 ccm den äußerst ehrenvollen dritten Platz nach den bekannten Porsche-Spezialisten Trenkel und Bulla, beide Deutschland, herausfahren. Der Sieger in dieser Klasse, Trenkel, fuhr die 136,86 Kilometer in 1 Stunde 4 Minuten und 12,6 Sekunden. Der zweite, Bulla, kam auf 107,2 km/h und Otto Mathé auf 105,5 km/h (...).«

Hier die Starts und Erfolge von Mathé im Jahre 1953:

Sandbahnrennen Baden, 22. März: Sieger Klasse 1500 ccm

Straßenrennen Stockerau, 29. März: Motorschaden

Salzburger Straßenrennen, 1. Mai (Staatsmeisterschaftslauf): Sieger Klasse 1500 ccm.

Salzburger Frühjahrswertungsfahrt, 3. Mai: Absolute Tagesbestzeit der Bergprüfung und Beschleunigungsprüfung.

Rund um den Kaiser, 10. Mai: Absolute Tagesbestzeit in der Bergprüfung und Beschleunigungsprüfung. Sieger Klasse 1500 ccm.

Straßenrennen Hallein, 14. Mai (Staatsmeisterschaftslauf): Sieger Klasse 1500 ccm. Sieger Klasse 2000 ccm. Tagesbestzeit.

Straßenrennen Gmünd, 17. Mai Staatsmeisterschaftslauf): Sieger Klasse 1500 ccm, Sieger Großer Preis von Niederösterreich. Zweiter in allen Klassen.

Nürburgring, 31. Mai: Siebenter Klasse bis 1500 ccm-Rennsportwagen.

Internationale Österreichische Alpenfahrt, 18. bis 21. Juni: Edelweiß, Silbermedaille, Tagesbester am Pötschenpaß, Tagesbester am Präbichl.

Zirler-Berg-Wertungsfahrt, 28. Juni: Tagesbestzeit. Neuer Rekord.

Internationales Mendelpaßrennen, 5. Juli: Sieger Klasse 1500 ccm, Neuer Rekord.

Coppa internazionale delle Dolomiti, 12. Juli: Neuer Rekord Falzarego-Paß, neuer Rekord Pordojoch, neuer Rekord Rollepaß, ebenso neuer Rekord am San Martino di Castrozza (hier aber wegen Vorderachsbruches ausgefallen).

Wurzenpaßrennen, 26. Juli: Sieger Klasse 1500 ccm. Tagesbestzeit der Wagen.

Nürburgring, 2. August: Dritter Klasse 1100 ccm.

Freiburger Bergrekord »Schau ins Land«, 9. August: Dritter Klasse 1100 ccm.

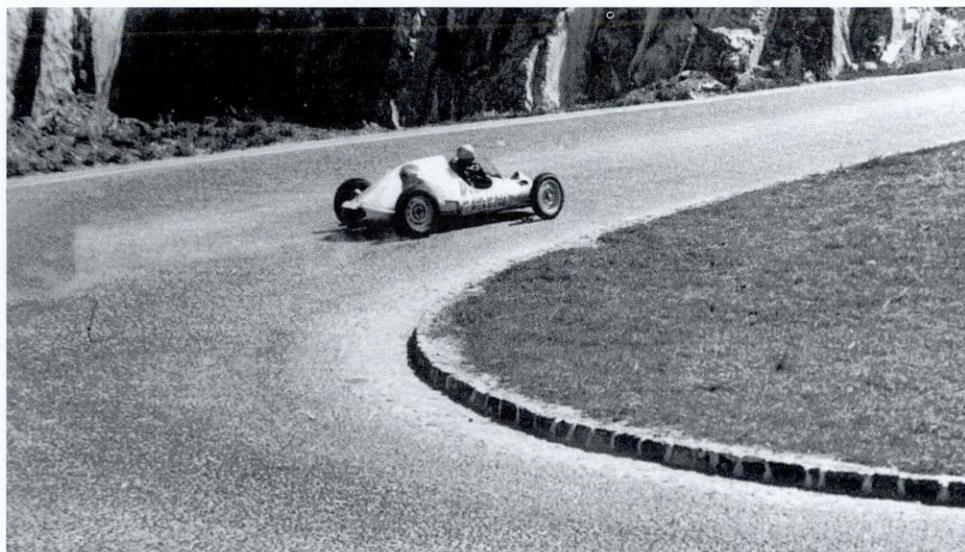


Abb. 9: Otto Mathé bei einem Zirlerberg-Rennen auf seinen Eigenbau-Renner wieder in der »Siegerkurve«.



Abb. 10: Otto Mathé steuert seinem größten Triumph entgegen – Sieg beim F. Porsche – Gedächtnisrennen auf dem Zeller-See 1957.

Abb. 11: Siegerehrung beim Prof. W. Porsche – Gedächtnisrennen 1959: v. l. – Richard Frankenberg (2.Platz), – Ferry Porsche, – Otto Mathé (Sieger)



Internationales Loiblpaßrennen, 30. August: Sieger über 1100 ccm, Bestzeit der Wagen, Neuer Rekord.

Sandbahnrennen Baden bei Wien, 13. September: Zweimal Sieger, zweimal Zweiter.

Sandbahnrennen Krieau bei Wien, 18. Oktober: Sieger der Rennwagen aller Klassen.

Otto Mathé gewann auch die Staatsmeisterschaft des Jahres 1954!

Auch in der Sparte Eisrennen war Otto Mathé eine Klasse für sich.

Sein letztes Rennen auf dem Zeller See, das Ferdinand Porsche-Gedenkrennen, am 15. Februar 1959, war zugleich sein größter Triumph. Hier gelang es Otto Mathé mit seinem alten Eigenbau-Monoposto, in den er einen 130 PS starken Porsche RS 4-Nockenwellen-Motor eingebaut hatte, die Porsche-Werksfahrer Huschke von Hanstein und Richard von Frankenberg, die mit modernen Porsche-Spyder-Wagen angetreten waren, zu schlagen.

Die Salzburger Nachrichten in ihrer Ausgabe vom 16. Februar 1959 (Nr. 38) berichteten: »Otto Mathé war nicht zu schlagen! (...) Der überragende Mann des Tages war bei den Automobilisten der einarmige Rennfahrer Otto Mathé, der mit seinem Porsche-Spezialwagen das Porsche-Memorial mit einem Schnitt von 96,8 km/h vor Richard von Frankenberg (Deutschland), Porsche RS, gewann. In der Klasse Automobile ohne Limit konnte Otto Mathé mit 94,7 km/h den Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein, der den zweiten Werkswagen steuerte, gleichfalls auf den zweiten Platz verweisen. (...)»

Abb. 12: »Konkurrenten sind Kameraden zugleich« – Otto Mathé und Hischke von Hanstein anlässlich einer Feierstunde.





Abb. 13: Von den Strapazen gezeichnet, aber glücklich: Otto Mathé nach Beendigung des Prof. Porsche-Gedächtnisrennens. Das Gesicht Mathés wurde von herunterfliegenden Eissplittern getroffen.

Mit diesem Sieg, mit dem Mathé bewiesen hatte, daß es einem einzelnen - ohne Sponsoren im Hintergrund - möglich ist, die professionellen Werks-Rennfahrer zu besiegen, verabschiedete er sich vom aktiven Automobilsport, abgesehen von Rennen mit historischen Fahrzeugen, woran er bis in die letzten Jahre teilgenommen hat.

Zu Beginn der 1960er Jahre entdeckte Otto Mathé das Wasser als Basis für weitere Aktivitäten im Rennsport: Er fuhr mit seinen Rennbooten auf Anhieb derart gut, daß er 1960 eine Regatta in Fuschach gewann und beim Weltmeisterschaftslauf der Profis in Campione am Luganosee als »Hobbykapitän« Vierter wurde. In dieser Zeit leitete Mathé auch eine Motorbootschule am Achensee.

Wie bereits weiter oben erwähnt, machte sich Otto Mathé im Jahre 1936 mit einer kleinen Tankstelle in der Innsbrucker Heiligegeiststraße selbständig. Nebenbei betrieb der gelernte Kfz-Meister eine Werkstatt mit Zylinderschleifwerk und einen »Handel mit Auto- und Fahrradbestandteilen und deren Zubehör sowie Motorfahrzeugen und Muskelkraftautos.«

Die Konzession dafür erhielt er im Juli 1936 ausgestellt. (Amtsblatt der Stadt Innsbruck 1936, Nr. 8, S. 7)

In dieser Werkstatt entwickelte er seinen schon weiter oben beschriebenen Allstoff-Vergaser, aber auch (im Jahre 1950) einen Drehkolbenmotor, der auf Anhieb lief. Dieser Motor basierte auf demselben Prinzip wie der Wankelmotor, der erst einige Jahre später auf den Markt gekommen war.



Abb. 14: »Fans« aus dem Pinzgau umringen Otto Mathé nach seinem Sieg beim Prof. Porsche-Gedächtnisrennen.

Wankel hatte allerdings eine mächtige Autoindustrie hinter sich, welche seinen Motor rasch bekannt machte.

Die größte Spezialität von Otto Mathé bildete die Entwicklung von ausgezeichneten Schmierstoffen mit unübertroffenen Qualitätsmerkmalen.

Er übernahm zunächst die österreichische Generalvertretung einer amerikanischen Additiv-Firma und verschaffte dem Namen »Bardahl« eine hervorragende Geltung für bestimmte Additive. Durch seine Erfahrungen im Rennsport - schon als Radrennfahrer gab er, nach seinen Siegen befragt, an, die Kette seines Rennrades besser geschmiert zu haben als die Konkurrenz - und Konstrukteur von Motoren und Rennwagen und eben die Beschäftigung mit dem genannten Schmierstoff versetzten Mathé - nach langwierigen Forschungen und Tests im hauseigenen Labor - in die Lage, ein eigenes, vorzügliches Additiv, namens »Mathé Universal auf den Markt zu bringen. Dieser Schmierstoff ist derart gut, daß BMW das Mathé Universal« in seinen Werkswagen verwendet. Andere Versuchsfahrten ergaben, daß das Öl durch die Zugabe dieses Additivs so stabil wurde, daß 100 000 Kilometer ohne Ölwechsel durchaus möglich sind.

Ein anderer Versuch zeigte folgendes Ergebnis: Auf einer gehärteten Stahlrolle erzeugt ein in einem Öl bekannter Marke rotierender Schleifring mit 50 Umdrehungen/Minute auf einer gehärteten Stahlrolle bei einer Belastung von 800 kg/mm² innerhalb von 20 Sekunden eine tiefe, raue Abriebstelle. Es kommt zu hoher Erhitzung mit Rauchentwicklung und kreischendem Geräusch. Der die Versuchsanordnung antreibende Motor kommt fast zum Stillstand. Bei Wiederholung desselben



Abb. 15: Die Ölprodukte Otto Mathés haben einen hervorragenden Ruf. Hier eine Auswahl in einer Vitrine in Mathés Arbeitszimmer. Ganz rechts das Bild der Frau von Mathé, Rosl.

Versuches unter Beimengung einer geringen Menge von Mathé Universal bei fünffacher Laufzeit und Verdoppelung des Druckes auf 1600 kg/mm^2 wurde eine kaum feststellbare Abriebstelle, minimale Erhitzung und nur unmerkliches Absinken der Drehzahl konstatiert. Die kleine Abriebstelle zeigt keine Aufrauung, sondern eine glänzende Oberfläche.

Durch den Zusatz von Mathé Universal erzeugt jedes Mineralöl einen vielfach zerreifesteren Schmierfilm, der in alle Oberflächenporen eindringt und dank seiner einzigartigen Haftfähigkeit stärkstem Druck standhält, wie ungewöhnlich hohen Temperaturen. (Information Otto Mathé)

Mathé Universal kann in verblüffend unterschiedlichen Bereichen angewendet werden:

Beim Automotor und anderen Verbrennungskraftmaschinen kann die regelmäßige Anwendung eine Verdoppelung der Lebensdauer erreicht werden, weil der unzerreibare Schmierfilm die Abnützung aller rollenden und gleitenden Teile minimiert. Durch den stark reduzierten Reibungswiderstand erhöht sich die Drehfreudigkeit und Startwilligkeit des Motors. Ölkohle (Verbrennungsrückstände) im Motor wird schon im Entstehen wieder aufgelöst, das Festfressen von Kolbenringen und Ventilen wird verhindert.

In Getriebe und Differential kann der durch Reibungswiderstände hervorgerufene Kraftverlust ebenfalls weitgehend aufgehoben, der Verschleiß nahezu vermieden und größere Laufruhe festgestellt werden.

Auch in der Industrie findet Mathé Universal vielseitigste Anwendung. Die Leistung von Maschinen und Werkzeugen wird verbessert, Abnutzung und Reparaturaufwand werden geringer. Solches gilt für alle maschinellen Arbeiten, wie Bohren, Drehen, Fräsen, Schneiden, Pressen, Tiefziehen etc. Bei Schnitt-, Präge- und Tiefzieharbeiten zeigt einerseits das Werkstück eine bessere Bearbeitung, andererseits wird das Werkzeug erheblich weniger strapaziert.

Getriebe diverser Bau- und anderer Maschinen arbeiten leiser, auch Seilbahnen und Schilifanagen zeigen deutliche Geräuschminderung und auch niedrigere Betriebstemperaturen. Der Schmierölverbrauch verringert sich, Werkzeugnachschleifungen werden seltener.

Auch härteste Arbeitsbedingungen, Wasserdampf und hohe Temperaturen können dem mit Mathé Universal versetzten Schmierstoff nichts mehr anhaben.

Die Qualität des Mathé Universal wird auch von zahlreichen Briefen überzeugter Anwender bestätigt; einhellig werden ein reduzierter Kraftstoffverbrauch, verbessertes Startverhalten und ruhiger Motorlauf festgestellt, sogar vermeintliche Defekte verschwanden wie von selbst.

So heißt es in einem Brief:

»(...) Der ehemals relativ hohe Kraftstoffverbrauch (14,6 - 15 Liter) im Stadtverkehr und Einsatz als Botenfahrzeug auf Kurzstrecken konnte auf den für einen Automatikwagen dieser Leistung sehr guten Wert von ca. 11 Liter auf 100 km gesenkt werden. (...) Bereits am nächsten Tag nach der Zugabe von Mathé Universal sprang der Audi bei -22° C bei der ersten Umdrehung an. Das ist besonders bemerkenswert, da der Wagen vorher trotz Startautomatik 6-7 Kurbelwellenumdrehungen benötigte, was die bei derartig niedrigen Temperaturen schwache Batterie an den Rand ihrer Leistungsfähigkeit zwang.

Insbesondere nach dem ca. 500 km nach der Zugabe von Mathé Universal erfolgten Ölwechsel ist der Motor wesentlich ruhiger, aber auch spurtstärker. Die Höchstgeschwindigkeit stieg von 165 km/h auf ca. 180 km/h. (...)« Bei dem oben angeführten Auto handelt es sich um einen Audi 80 Automatik, 75 PS, 35 000 km Laufleistung. (Informationsblatt von Otto Mathé)

Bereits im Jahre 1953 wurde Otto Mathé zum Gremialvorsteher des Tiroler Mineralölhandels gewählt. Diese Funktion bekleidete Mathé durch 28 Jahre bis 1981.

Seine besonnene, objektive Art zeichnete ihn besonders aus. Es ist ihm zu einem nicht geringen Teil zu verdanken, daß die Tiroler Mineralölversorgung immer ordnungsgemäß - auch in schwierigeren Phasen - funktioniert hat. (Tirols gewerbliche Wirtschaft 1981, Nr.27, S. 17/18)

Otto Mathé erhielt in Anerkennung seiner Leistungen verschiedene Auszeichnungen:

Schon 1952 verlieh ihm der ÖAMTC den Goldenen Ehrenring, 1956 folgte die Goldene Medaille des österreichischen Allgemeinen Sportverbandes und das Prominentenabzeichen der Österreichischen Motor-Rennfahrer-Vereinigung. Auch die Porschewerke zeichneten Mathé mit dem Porzellan-, Silber- und Goldporsche aus. 1975 erhielt er das Tiroler Landessportehrenzeichen.

Außerdem wurde ihm 1977 die Silberne Ehrenmedaille der Tiroler Handelskammer verliehen, 1978 folgte das Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich, 1992 die Verdienstmedaille des Landes Tirol.

Außerdem bekleidet Otto Mathé das Amt des Ehrenpräsidenten des Oldtimerklubs ÖAMTC Tirol.

Otto Mathé hat sich nie von einem seiner Fahrzeuge, mit dem er jemals gefahren ist, getrennt. So besitzt er heute eine reichhaltige Sammlung verschiedenster Rennfahrzeuge, angefangen von seinem Fahrrad, mit dem er in den 1920er Jahren seine Siege errungen hat. Seine Motorräder, auch die Maschine, mit der er in Graz verunglückt ist, hat er nie veräußert, ebenso seine sämtlichen Autos und Rennboote.

Seit 1991 befindet sich Otto Mathé offiziell im Ruhestand, was ihn aber nicht daran hindert, weiter in seinem Betrieb zu experimentieren und zu tüfteln.

Trotz seiner 87 Jahre lebt Otto Mathé noch immer in seiner Villa in der Innsbrucker Graßmayrstraße, versorgt sich größtenteils auch selbst und ist, laut eigener Aussage, zufrieden, wenn auch die Gesundheit einigermmaßen paßt... Den Tod seiner geliebten Frau Rosl im Jahre 1988 hat er allerdings nicht verwinden können. Er trauert nach wie vor sehr um sie.

Wünschen wir Otto Mathé trotzdem noch viele Jahre voll Gesundheit und Lebensfreude!

Katalog der Fahrzeuge, Motoren und Erfindungen von Otto Mathé:

1. BSA-Rennrad

Bj. 1926

ohne Gangschaltung

Mit diesem Fahrrad gewann Otto Mathé die Arlberg-Meisterschaft 1926.

2. Chater-Lea-Motorrad mit Blackburn-Motor

Bj. ca. 1927

350 ccm, 4-Gang-Getriebe, ca. 25 PS

3. Sunbeam-Motorrad mit Eigenbau-Rahmen

Bj. ca. 1927

350 ccm, 4-Gang-Hurth-Getriebe, ca. 30 PS

4. Jap-Motorrad

Bj. ca. 1930

500 ccm, Eigenbau-Maschine, 4 -Gang-Getriebe

Spezialmotorrad für Sandbahn- und Bergrennen

5. Eigenbau-Schnallenschische

Bj. 1934/35

Durch den Verlust seiner rechten Hand bedingt, konnte Mathé sich seine Schische nicht mehr selbst schnüren. Um aber von der Hilfe anderer unabhängig zu sein, nietete er sich auf jeden Schuh 3 Federstrammer. Damit hatte er die ersten Schnallenschische ersonnen.

6. Rennwagen Type T 60 K 10

Bj. 1938

konstruiert von Ferdinand Porsche

1100 ccm, ca. 60 PS, 180 km/h



Abb. 16: Ein Teil der Pokale, die Otto Mathé im Laufe der Jahre gewonnen hat.

Abb. 17: Die selbst angefertigten Schnallenschuhe von Otto Mathé.





Abb. 18: Der erste handgefertigte Serienporsche (aus Gmünd in Kärnten) mit der Fahrgestell-Nummer 356-001

Porsche hatte diesen Wagen für die dann nicht durchgeführte Rallye Berlin - Rom konstruiert. Von diesem Typ gab es nur 3 Ausfertigungen; ein Wagen verschwand während des 2. Weltkrieges, das zweite Exemplar wurde von amerikanischen Soldaten zerschossen und das dritte verwendete Ferdinand Porsche als Privatwagen.

Dieses Fahrzeug konnte Otto Mathé schließlich erwerben.

Der Typ T60 K10 kann als unmittelbarer Vorläufer des später so berühmten Porsche 356 angesehen werden.

7. Porsche 356

Bj. 1948

Fahrgestell-Nr. 356-001

1100 ccm, 40 PS

Wie aus der Fahrgestell-Nummer zu ersehen ist, handelt es sich bei diesem Fahrzeug um das erste, handgefertigte Exemplar dieser Baureihe. Es besitzt eine Aluminium-Karosserie, welche händisch über eine hölzerne Schablone gehämmert wurde. Die ersten Modelle dieses Fahrzeugtyps wurden in Gmünd/Kärnten, wo Porsche das Kriegsende mit seinem Konstruktionsbüro überlebt hatte, gebaut.



Abb. 19: Eigenbau-Rennwagen

8. Porsche 356

Bj. 1949

Fahrgestell-Nr. 356-052

1100 ccm, 40 PS

Letztes Modell der Gmünder-Serie. Zwischen Juni 1948 und Herbst 1949 wurde in Gmünd ca. 50 Wagen vom Typ 356 erzeugt. Diese Modelle besaßen bereits eine selbsttragende Karosserie, der Motor wurde nach Volkswagen-Art hinter die Hinterachse montiert.

Danach übersiedelte Porsche - nachdem in Österreich kein Interesse an seinem Fahrzeug bestand - wieder zurück nach Zuffenhausen/Stuttgart in Deutschland.

9. Eigenbau-Rennwagen auf Porsche-Basis

Bj. 1952

Verschiedene Motoren, etwa 1500 ccm Porsche-Super, aber auch ein RS-Viernockenwellen-Motor mit 130 PS; Chassis Eigenbau, Vorder- und Hinterachse Volkswagen. Die Besonderheit dieses Wagens besteht darin, daß Mathé die Antriebseinheit umgekehrt vor der Hinterachse hat. Damit war einer der ersten Mittelmotor-Rennwagen entstanden.



Abb. 20: Nach wie vor fahrfähig: Der Fiat Balilla von Otto Mathé.

10. Eigenbau-Rennwagen auf Porsche Basis

Bj. 1953 (?)

Verschiedene Porsche-Triebwerke, vor allem aber der 130 PS starke RS-4 Nockenwellen-Motor; völlig eigenständige Konzeption, ausgeprägte Stromlinienform; konstruktive Besonderheiten, wie elektrisch zu schaltendes Getriebe und die Ausbildung des Wagenbodens als Tank.

11. Rennwagen »Cisitalia T 46«

Bj. 1947 (?)

1100 ccm, 60 PS, 177 km/h

Dieser Rennwagen wurde von Hans Stuck, dem berühmten deutschen Berg- und Sandbahnkönig, gefahren. Von ihm konnte Otto Mathé dieses Fahrzeug erwerben.

12. Fiat 508 S Balilla

Bj. 1938 (?)

Mit diesem Fahrzeug begann Otto Mathé seine Karriere als Autorennfahrer nach dem 2. Weltkrieg. 1948 konnte er mit diesem Auto beim 1. Innsbrucker Hofgartenrennen 1948 den zweiten Platz belegen.

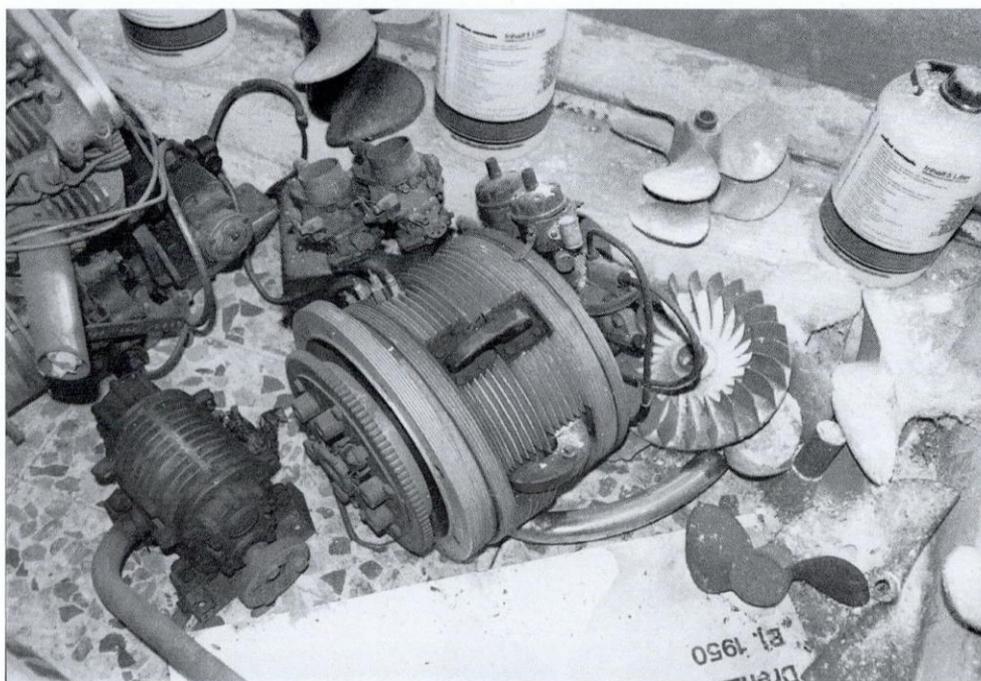


Abb. 21: Der Drehkolbenmotor von Otto Mathé.

13. Lancia-Aprilia-Sportwagen

Bj. ca. 1930

Stromlinienlimousine, rechtsgesteuert

Keine näheren technischen Angaben möglich.

Dieses Auto gehörte einstens Graf Ciano, dem Schwiegersohn Benito Mussolinis.

14. Universalvergaser

um 1944

Mit diesem Vergaser konnten die Abfälle des Gaswerks, ein stark verunreinigtes Benzolgemisch als Treibstoff verwendet werden:

Der Motor wurde mit Benzin gestartet und nachdem die Betriebstemperatur erreicht war, schaltete man auf den anderen Treibstoff um, der durch die Abwärme des Motors erhitzt werden mußte. Dieser wurde hierauf im Saugrohr mittels kleiner, gegenläufiger Propeller feinst zerstäubt, zu einem brauchbaren Gemisch aufbereitet.

15. Drehkolbenmotor

Keine näheren Angaben!

Diesen Motor entwickelte Mathé früher als Felix Wankel seinen nach dem gleichen Prinzip arbeitenden Motor.

Anschrift des Verfassers:

Mag. Meinhard NEUNER

Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum

Museumstraße 15

A-6020 Innsbruck