



MATHIS

Das Schicksal eines Automobilbauers

Emile Ernest Charles Mathis

*Straßburg - 15. März 1880 † Genf - 3. August 1956



Zur Zeit des Reichlands

Sohn eines Straßburger Hoteliers (Hotel "Ville de Paris"), wird Emile Mathis als Zwölfjähriger nach England geschickt, um dort die Sprache und die guten Manieren im Hotelfach zu lernen. 1898 gründet er sein Unternehmen zum Verkauf und zur Reparatur von Automobilen in Straßburg. Dazu erwirbt er die alleinige Vertretung der Automobile De Dietrich - Lizenz Amédée Bollée.

Emile Mathis lernt Ettore Bugatti 1901 in Niederbronn kennen. Zusammen planen sie die Teilnahme an dem Rennen "Paris-Madrid" (1903). Zu diesem Zweck werden zwei Fahrzeuge entworfen und getestet, aber die zwei Freunde werden von den Rennkommissaren aus Sicherheitsgründen nicht zugelassen.

Die Firma De Dietrich - Niederbronn gibt die Produktion von Automobilen 1904 auf, was den beiden ehrgeizigen jungen Leuten eine glänzende Zukunft eröffnet. Im April 1904 unterschreiben sie einen Vertrag zur Entwicklung, Herstellung und Vertrieb der Fahrzeuge "Hermes-Simplex" oder "Mathis-Hermes, Lizenz Bugatti". Die Firma "Mathis & Co" wird zu diesem Zweck gegründet. Emile Mathis ist ein junger aber schon geschickter Geschäftsmann; er setzt auf Vielfältigkeit und so bleibt neben dieser neuen Gesellschaft, die "EEC Mathis", mit Alleinvertretungen für Deutschland und die Nachbarländer der Firmen De Dietrich-Lunéville, Panhard-Levassor, Rochet-Schneider, Minerva, Fiat,... in seinem alleinigen Besitz. Es ist sein zweites Standbein in diesem riskanten Geschäft, das die Automobilherstellung am Anfang dieses Jahrhunderts noch ist. 1906 ist der "Auto Mathis Palace" die größte Autowerkstatt in Europa, und eine der drei größten auf der Welt. Im selben Jahr trennen sich die beiden Männer: zwei unterschiedliche Persönlichkeiten mit unterschiedlichen Konzeptionen ihrer Autos betreffend. Ettore Bugatti setzt mehr auf sportliche und luxuriöse Autos, Emile Mathis hingegen will kleine und sparsame Autos auf den Markt bringen.



AUTO MATHIS PALACE, Straßburg

Mathis und die Fliegerei

Parallel zum Auto beschäftigt sich Emile Mathis mit dem Flugzeugbau, eine andere neue Technologie, und gründet auf dem Polygone in Straßburg eine Flugschule. Am 3. Mai 1910 überfliegt ein Flugzeug mit einem V8 Antoinette-Motor das Emile Mathis gehört, das Straßburger Münster. Es ist das erste französische Flugzeug, das dieses denkwürdige Gebäude, das Symbol des Elsass, das damals zum deutschen Reich gehörte, überfliegt. Die Straßburger Bevölkerung ist begeistert!

Mathis, als Autobauer

Mathis hat das ehrgeizige Ziel ein wahrhaftiger Autobauer zu werden. Von Ende März bis September 1911 entsteht so eine moderne Fabrik in der südlichen Vorstadt von Straßburg. Die ersten kleinen Mathis entstehen, zuerst die "Baby" (6/16HP), dann die "Populaire" (6/18HP) und schließlich die "Babyllette" (4/10HP), letztendlich auch noch einige Wagen mit größerem Hubraum. Verschiedene Fahrgestelle werden mit unterschiedlichen Motoren bestückt (Stoewer), so dass eine Produktpalette, die die gesamten Kundenwünsche anspricht, entsteht.

Dabei kommt der sportliche Wettkampf nicht zu kurz: Serienfahrzeuge, die von Mathis selber oder Dragutin Esser gesteuert werden, erzielen Ehrenplätze in der Kategorie "Tourismus": Großer Preis von Boulogne 1911, Großer Preis des französischen Automobilclubs 1912 und 13, Tour de France 1914, usw.

Der erste Weltkrieg

August 1914: Beginn des ersten Weltkriegs. Die Mathiswerke stellen nur noch Ambulanzen und LKWs für die Front her. Emile Mathis wird 1916 von der deutschen Regierung (Feldkraft-Wagen A.G.) beauftragt Autos in die Schweiz zu verkaufen und Fiat Lastwagen aus Italien zu erwerben. Er setzt sich ab und schließt sich der französischen Armee an. Die Firma Mathis wird beschlagnahmt.



MATHIS Krankentransportwagen (1915)

Die erste Generation französischer Fahrzeuge 1919-1924

Als der Frieden zurückgekehrt ist, beginnen die Mathiswerke wieder Autos zu bauen. Ende 1919 laufen zwei Modelle vom Band, die direkten Nachfolger der Vorkriegsproduktion. Die Modelle 8/10HP "S" und 10 HP "SB" sind wahre Erfolge. 1921 folgt der 6 HP "P" cyclecar. Ende 1922 entstehen die ersten Sechszylinder in Abwandlung der Vierzylinder, der 10 HP "PS" und schließlich Ende 1923 der 8/10 HP "M". Alle diese Modelle haben Motoren mit seitlichen Ventilen und Vierganggetriebe.

Gesteuert von Lams, De Bremond und Bocchi nehmen 1923 und 1924 Mathisfahrzeuge, ausgestattet mit Motoren die obenliegende Nockenwellen besitzen, erfolgreich an den Grand Prix in Lyon und Tours teil: erster und zweiter Platz, und sogar die gesamten Podestplätze in der Kategorie Tourismus. Es entstehen die Modelle PR & G mit obenliegenden Ventilen mit Kipphebel.

Oktober 1920 schlagen ein Mathis 10PS "SB" mit einem Verbrauch von 4,481 L/100 KM und ein "P" mit 2,38 L/100 KM den Sparsamkeitsweltrekord. Diese beiden Erfolge wurden zu Werbezwecke lange genutzt. "Das Gewicht das ist der Feind" ist der von Mathis schon 1922 eingesetzte Werbespruch.

Die Produktion ist im stetigen Wandel durch neue Methoden der Herstellung und der Montage. Mit zwei Fließbänder wird sie von 12 Autos täglich 1920, auf 20 im Juni 1923 und 25 Ende 1924, gesteigert. Das Kapital der Firma Mathis erhöht sich auch gewaltig von 1,75 Millionen Francs Ende 1922 auf 20 Millionen Ende 1924. Es wird mit 40 Millionen seinen Höchststand im Juli 1928 erreichen.

Die zweite Generation der Fahrzeuge 1925-1929

1925: das ist das Jahr des 10 PS "GM", mit Druckschmierung. Dieses Auto führt im Herbst 1925 einen spektakulären Dauertest durch: 30000 KM in 30 Tage, 1000 KM am Tag mit ausschließlich Fahrerwechsel und Tankpause. Diese Fahrleistung, bei der Haube und andere wichtige Teile verplombt sind, findet unter der Kontrolle der Technikkommission des französischen Automobilklubs statt. Es lösen sich sechs Fahrer ab. Nach dieser außergewöhnlichen Leistung wird von Seiten der Vertragswerkstätten behauptet, dieser Mathis "GM" hätte über 100 000 KM ohne jegliche Probleme zurückgelegt.

Im Jahr 1926 wird der 8 PS "MY" geboren, "das Auto das noch fehlte" laut Mathis Werbung. Die ersten Modelle haben Magnetzündung, die Karosserie ist ein Weymann Patent (Moleskin auf Holzrahmen gespannt) nach dem Motto «**Das Gewicht, das ist der Feind**»

Die Flamme auf dem Kühlerverschluss erscheint zur selben Zeit wie die Sechszylindermodelle "EMYSIX" Ende 1927, diese Modelle haben einen Motor mit getrennten Zylinderköpfen. Das Motto trifft auch für den Sechszylinder zu: eine Innensteuerlimousine, die je nach Ausstattung zwischen 900 und 1000 Kilo aufweist. Manche 4 und 6 Zylindermodelle haben eine "hypoide" Hinterachse und ein "Synchro-Biflex" Vierganggetriebe mit 2 "stummen" Gängen.

Die dritte Generation der Fahrzeuge 1930-1934

Die Dreißiger Jahre beginnen; der 8 PS "MY" wird verbessert und heißt nun "MYN" (N wegen dem neuen niedrigen Rahmen), dann "MYP" bei der Übernahme des Motors Continental PYC - 7 PS. Mit dem 10 PS "QM-QMN", wesentlich leistungsfähiger als der "MY" und der "GM", endet die eckige Karosserieform.

Emile Mathis hat, seit 1925 enge Beziehungen zur amerikanischen Autoindustrie geknüpft. Er unternimmt den Versuch den kleinen "PY" mit dem Continental Motor - 7 PS - genannt "PYC" auf dem amerikanischen Markt einzuführen, und das in Detroit, der Hauptstadt des Autos in den USA und legendärem Standort von Ford. "**The Wonder Car**" wird jedoch nicht zum Erfolg und die vorgesehenen 100 000 Stück werden nie gebaut. Das Modell, das über hydraulische Bremsen serienmäßig verfügt, wird aber von der europäischen Kundschaft gut angenommen. Das Projekt in den USA wird nach der Krise von 1929 aufgegeben.

Diese Zeit von 1930-34 ist gekennzeichnet durch eine Zunahme der verschiedensten Modelle, zahlreiche Versionen verlassen die Bänder in der Meinau, wo direkt oder indirekt (es gibt schon Zuliefererbetriebe) zwischen 4000 und 10000 Personen beschäftigt sind, d.h. mehr als ein Fünftel der aktiven Bevölkerung Straßburgs. Das Band, über 850 Meter lang wird von Spezialwerkstätten beliefert (Rahmen, Steuerung und Achsen, Motor und Getriebe, Karosserie). Die Weyman Karosserie von denen bis zu 1000 pro Monat hergestellt wurden, verlieren rasch an Stückzahl als die Aerodynamik Einzug hält und eher große Tiefziehblechteile bevorzugt werden. Es ist die Zeit der Studien in alle Richtungen, oft gegensätzlich wie große Achtzylindermaschinen und kleine mit 5 PS.



MATHIS EMY8 "Coupé Deauville" (1930)

Zuerst sind es die 8 Zylinder "HYM", "HYP" dann "FOH", bei denen ein Leerlauf als Option angeboten wird, mit Hydraulik ausgestattet, die sich von den bei Mathis üblichen Kleinwagen deutlich absetzen. Die "EMYHUIT" verfügen über noch weiterentwickelte Technik: Motoren von 3 bis 3,5 Liter, 17 bis 18 PS, es sind Autos der Oberklasse, die mit den Luxusautos der bestehenden Konkurrenz rivalisieren sollen. Die kleinen 5 PS "TY" haben jetzt ein 3 Gang Getriebe und ein Hubraum unter 900 cm³. Nach über 20 Jahre Erfahrung in der Automobilentwicklung, besonders im Bereich der 8 -10 PS, bringen die Mathiswerke, die robusten und populären "EMY 4" heraus. 1933, um gegen fallende Verkaufszahlen in Zeiten der Wirtschaftskrise anzugehen, wird der "EMY 4" mit 8 oder 9 PS, 1,4 oder 1,5 l Hubraum in verschiedenen Versionen angeboten, mit vorne separat aufgehängter Federung statt Starrachse (Porsche Lizenz) , synchronisiertes Getriebe, eine moderne aerodynamische Karosserie mit oder ohne Trittbrett. Die "EMY 4" sind die letzten Mathisfahrzeuge, die vor dem Krieg konzipiert werden.

Eine andere Entwicklungspolitik sei noch zu erwähnen: für die 4,6 und 8 Zylinder sind viele Teile die gleichen und austauschbar, wie Kolben, Kurbelwellen, Ventile, etc... Dadurch entstehen ein erheblicher Zuwachs an Produktivität und Ersparnisse in der Fabrikation, aber auch in der Verwaltung des Ersatzteillagers.



Neben der Palette an PKWs stellen die Mathis Werke auch Nutz- und Industriefahrzeuge her. Zuerst von den PKWs abgeleitet (Handelslimousinen, Handelstropedos), wird die Modellpalette in den Jahren 1928-34 auf Nutzfahrzeuge (LKW und Busse) mit Zuladungen von 400 bis 4500 Kg.

Auch die Sechszylinder sind in der Produktpalette, mit Motor mit Einzelzylinderkopf, 11, 14, 17 und 23 PS, vom Typ "CFO Continental USA" hauptsächlich; darauf folgt der "13PS "SY" mit Einzelfederung, Leerlauf und aerodynamischer Karosserie.

Wichtigste Werbeslogan und Patente

- 1920 Vier ganze Federn und 4 Gänge
- 1922 "Das Gewicht, das ist der Feind"
- 1928 Einführung der "Hypoiden" Achse, die 20 cm tiefer liegende Rahmen erlaubt, Serie (N) MYM, QMN, SMN und FON
- 1929 Motor mit wassergekühlten Ventile (Typ PYC)
- 1930 "Das Auto, das Amerika zum Staunen brachte" hydraulische Bremsen. PYC erster Wagen mit geringem Radabstand und großer Breite, Vorreiter der heutigen Fahrzeuge
- 1931 "Folgen Sie Mathis, dann haben Sie Vorsprung"
Einführung des Leerlaufs
- 1933 Einführung der Einzelaufhängung aller vier Räder und Drehstab (Quadruflex) Hohlraumkarosserie und Tubex Rahmen



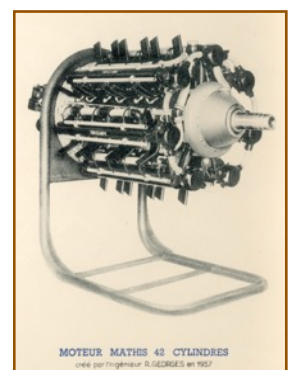
Emile Mathis versucht ständig seine Marktanteile zu erhöhen und dank seiner früheren Kontakte zur amerikanischen Autoindustrie, verhandelt er mit dem Vorstand von FORD - France. Es kommt zur Gründung der Allianz Mathis-Ford im Oktober 1934. Der erste MATFORD V8-Alsace, in Straßburg gebaut , überquert den Atlantik bei der Einweihungsreise des Passagierschiffs "Normandie", um Henry Ford vorgestellt zu werden. Chassis, die mit dem amerikanischen V8-Motor 21PS, dann dem V8-13 PS sind ausgestattet mit Karosserien, die bei der Firma Chausson, später in den "amerikanisierten" Straßburger Fabriken hergestellt werden. Die Ford Produktpalette verdrängt rasch das Mathisangebot, obwohl beide im Rahmen der MATFORDserie gleichwertig vertreten sein sollten. Der darauffolgende Rechtsstreit wird von Mathis gewonnen.

Der Flugmotorenbau in Gennevilliers

Nach einer ersten Zusammenarbeit mit Mawen, gründet Emile Mathis 1938 eine Abteilung Flugzeugbau, die von Raymond Georges geleitet wird. Er ist der Erbauer des 42 Zylindermotors mit 2300 PS und von anderen Motoren von 32 bis 500 PS (G4R, G7R, G16R), nach dem Krieg des Motors des Panzer AMX 13 (8GBX) durch die Firmen Mecamat und Sofam.

Der Zweite Weltkrieg

Im September 1939 erfolgt die Kriegserklärung und die Besetzung des Elsass. Aus Angst vor Repressalien auf Grund seiner Flucht 1916, lässt Emile Mathis alle Maschinen seiner Fabrik in der Meinau nach Athis de l'Orne, nach einer langen Irrfahrt



42 Zyl. Flugmotor (1938)

durch Frankreich, bringen. Er selber flieht in die USA, wo er die Firma MATAM Corporation (Mathis America) in Long Island bei New York gründet. Innerhalb von 10 Monaten erhält diese neue Gesellschaft Aufträge der "Navy" und hat 2000 Angestellte. Die Matamwerke werden über 220 Millionen Flugabwehrgranaten herstellen. Auf Grund dieser erfolgreichen Kooperation wird Emile Mathis mit dem berühmten "E" der Navy belohnt, eine Auszeichnung, die noch nie vorher ein Ausländer erhalten hatte.

Die Werke auf der Meinau sind zwischenzeitlich von der deutschen Besatzung beschlagnahmt worden und arbeiten an der Optimierung und Herstellung der Junker Flugzeugmotoren. Um sich an der Zersetzung der deutschen Wirtschaftskraft zu beteiligen, gibt Emile Mathis, von den USA aus, alle nötigen Informationen um ... sein eigenes Werk in Straßburg zu zerstören. Nach einem ersten misslungenen Versuch, werden die strategisch wichtigen Gebäude 1944 durch amerikanische Bomber zerstört.

Nach 1945

Nach der Befreiung haben die Mathiswerke erhebliche Schwierigkeiten wieder Fuß zu fassen. Der Marshallplan, und der folgende Ponsplan (Wiederaufbau der französischen Automobilindustrie) erteilen nicht die notwendigen Genehmigungen zur Wiederaufnahme der Autoproduktion. Emile Mathis kommt erst Juli 1946 zurück.

Nachdem zuerst die Gebäude in Straßburg und Gennevilliers zur Reparatur von amerikanischem Kriegsgerät verwendet wurden, werden jetzt dort amerikanische LKWs der Marke Mack, Traktoren und landwirtschaftliche Geräte von Moline-Mineapolis zusammen gebaut.

Die Forschungsabteilung in Gennevilliers hat im Geheimen, während dem Krieg, an der Entwicklung des VEL 333 gearbeitet (Projekt vom Ingenieur Jean ANDREAU), und nach der Rückkehr von Emile Mathis 1946 wird der 666 im Autosalon vorgestellt, es ist ein Sechszylinder Boxermotor.

Der VL 333 (3 Räder, 3 Plätze, 3 L/100Km) hat eine Aluminiumkarosserie und ein Zweizylinder Boxermotor. Der 666 wurde in den USA und Gennevilliers entwickelt. Diese beiden Fahrzeuge sind für die Zeit eine echte Revolution. Sie können aber, wegen dem Mangel an Rohstoffe, nicht in Serie gebaut werden. 1948 wird ein "Jeep" VLR86 entworfen für die Armee und ein Bügeleisen Matmatic (Matam) in den USA auf Markt gebracht.



MATHIS 333: 3 Steuer-PS - 3 Räder - 3 Plätze (1946)



MATHIS 666: 6 Zyl. - 6 Gänge - 6 Plätze (1948)

Das Ende der Firma Mathis

Emile Mathis ist enttäuscht über die Nachkriegskonjunktur, der Enthusiasmus der Vorkriegsjahre fehlt ihm, er hat keine Nachkommen, die sein Imperium übernehmen könnten, das Interesse an seinen Firmen verlässt ihn mehr und mehr. Es folgt der Bankrott, die Auflösung zwischen 1953 und 1956. Die Gebäude werden an die Société Immobilière Lyonnaise und an Citroën veräußert, was die Schulden deckt. Die Firma Mathis wird aber erst 1982 aus dem Handelsregister gelöscht, nach dem Tod der zweiten Ehefrau.

Und so verschwindet der viertgrößte französische Automobilbauer aus der Zeit zwischen den beiden Weltkriege.



Übersetzung: René SIEGRIST

Kontakt: Pierre HAAS, «Les Amateurs de Mathis»

+33 (0)6 85 23 17 58 mail: hp-auto67@orange.fr

© **Les Amateurs de Mathis** 09/2012 - 06/2014

Vereinsitz: 737, Chemin des Ferratières F69390 CHARLY (France)

