

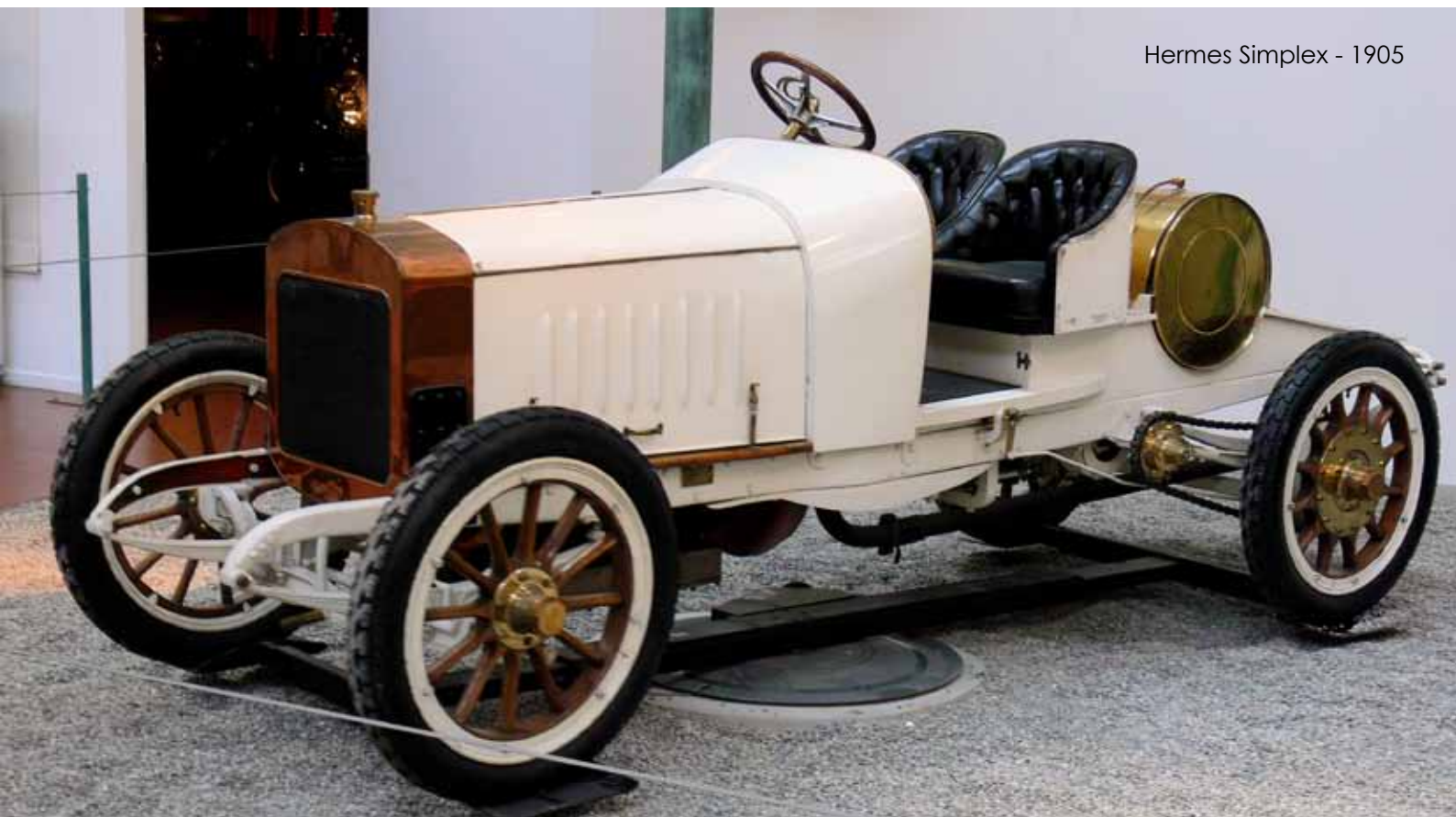


100 let obstoja avtomobilov Mathis

Avtor: Marko Pislak

Emil Ernst Karl Mathis je leta 1901 v Strasbourgu odprl trgovino z avtomobili, ki je imela v svojem sklopu tudi mehanično delavnico za vzdrževanje in popravilo avtomobilov. Postal je ekskluzivni zastopnik za firmo De Dietrich. V tem obdobju je za De Dietrich delal Ettore Bugatti. Mathis in Bugatti sta hotela leta 1902 nastopiti na dirki "Pariz - Madrid", kar jima je zaradi nejasnega pravilnika dirke spodletelo.

Ko je leta 1904 podjetje De Dietrich prenehalo izdelovati avtomobile, sta se Mathis in Bugatti odločila, da skupaj načrtujeta, izdelata in prodajata avtomobile pod imenom Hermes Simplex ali Mathis Hermes licenca Bugatti. Ustanovila sta podjetje Mathis & Co. V roku manj kot enega leta sta tudi začela s prodajo avtomobilov z imenom Hermes Simplex. To so bili avtomobili s štiri valjnimi motorji z zelo velikimi gibnimi prostorninami motorja med 7,5 in 12 litri.



Hermes Simplex - 1905

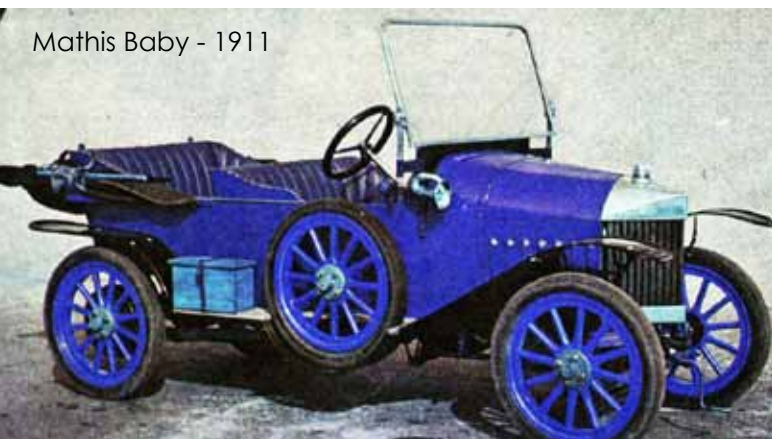
Poslovno sodelovanje med Bugattijem in Mathisom se je končalo že leta 1906, malo zaradi slabše prodaje avtomobilov, kot sta pričakovala, predvsem pa zaradi različnih idej, kakšne avtomobile bi naj izdelovala. Mathis je želel izdelovati majhne in poceni ter zanesljive avtomobile za široke množice ljudi v nasprotju z Bugattijem, ki je kasneje uresničil svoje ideje o prestižnih, hitrih in dragih avtomobilih za izbrano elito.

Mathis je bil zelo moder poslovnež, ki se je dobro zavedal, da si ne more privoščiti lastne proizvodnje avtomobilov brez ustreznega finančnega zaledja. Zato si je zagotovil zastopstvo za znamke De Dietrich – Luneville, F.I.A.T, Rochet – Schneider in Minerva za Nemčijo in sosednje dežele. Tako je bila leta 1906 njegova prodajalna avtomobilov "Auto Mathis Palace" največja v Nemčiji in tretja največja na svetu. Mathis je tako šele leta 1910 začel ponovno izdelovati avtomobile in jih prodajati pod svojim imenom. Za ta namen je zgradil tovarno v predmestju Strasbourga. Pod imenom Mathis so se prodajali osebni avtomobili, dostavna vozila ter tovorna vozila. Paleta avtomobilov je obsegala vse razrede, od najmanjšega Babylette s štiri valjnim 950 kubičnim motorjem pa vse do prestižnih osem valjnih avtomobilov. Babylette je bil majhen dvosedežnik, ki je spominjal na Peugeot Bebe, čeprav je imel večji motor kot le-ta. Na začetku 950 kubični motor so kaj kmalu povečali na 1050 kubikov. Izdelovali so ga med leti 1911 in 1914.



Mathis Babylette -1911, v ozadju večji modeli podjetja Mathis

Malo večji model je bil Mathis Baby, ki je bil štirisedežni model s 1326 kubičnim motorjem. Da bi zadovoljili vse potencialne kupce, so pri Mathisu ponujali tudi avtomobile z večjimi gibnimi prostorninami motorja. Motor z največjo gibno prostornino, in sicer 4396 kubičnih centimetrov, je imel model ZM. Posebnost tega motorja je bila, da je bil narejen po licenci firme Knight in ni imel ventilov. Zaradi mirnega teka je veljal za še posebej prestižni model.



Mathis Baby - 1911

Dirke so bile od nekdaj najboljša reklama, prav zato je Mathis nastopal na dirkah po navadi kar s svojimi serijskimi avtomobili, ki so imeli po navadi samo montirano lažjo karoserijo. Nastopili so na veliki nagradi Le Mansa 1911, veliki nagradi A.C.F. 1913 in 1914 ter na krožni dirki okrog Francije leta 1913 in dosegli odlične rezultate v kategoriji turnih vozil. Z začetkom prve svetovne vojne so bile vse kapacitete tovarne Mathis zasedene z izdelavo rešilcev in tovornih vozil za vzhodno fronto.



Mathis tip Z 3,5 litra – 1919

Po koncu prve svetovne vojne so pri Mathisu ponovno pričeli s proizvodnjo avtomobilov, in sicer predvojnih modelov s štirivaljnimi motorji. Kupci so bili navdušeni in leta 1922 so predstavili prvi povojni avtomobil s šest valjnim motorjem model 6HP-P.

Za prepoznavnost znamke pa so v dvajsetih letih pri Mathisu poskrbeli s postavljanjem rekordov v varčni vožnji. Tako so leta 1920 dosegli z modelom SB, ki je imel štiri valjni 1130 kubični motor povprečno porabo 4,4 litra na 100 km, kar je bil tedanji svetovni rekord.



Mathis P – 1921

Že leta 1923 so z modelom P, ki je imel manjši, 760 kubični motor, postavili nov svetovni rekord, in sicer 2,38 litra na 100 km. Prav tako so spet sodelovali na dirkah v razredu turnih avtomobilov in leta 1923 na dirki za veliko nagrado Lyona dosegli dvojno zmago in naslednje leto na dirki za veliko nagrado Toursa celo trojno zmago. Seveda so vse te dosežke s pridom izkoristili za reklamo.

Povpraševanje po avtomobilih Mathis se je povečevalo iz leta v leto. Leta 1920 so proizvedli le 12 avtomobilov dnevno. Ta številka je v letu 1924 narasla že na 100 avtomobilov dnevno. Leta 1925 so zopet postavili nov svetovni rekord, in sicer v vztrajnostni vožnji. Za to so uporabili ravno tistega leta predstavljeni model GM, ki je imel štiri valjni 1616 kubični motor in je imel kot novost takrat mazanje z oljno črpalko. Z njim so prevozili v 30 dneh 30000 kilometrov s povprečno hitrostjo 55 km/h. Vozilo ga je šest šoferjev, ki so se ustavljali samo za nalivanje goriva ali menjavo šoferjev. Vsi glavni sklopi avtomobila so bili plombirani in potek je nadzirala tehnična komisija ACF – francoskega avto kluba. S tem avtomobilom so v kasnejših letih prevozili skupno več kot 100000 kilometrov brez vsakršnega problema.



Mathis TY - 1931

Ker je vedno več kupcev želelo nekaj novega in modernega, so pri Mathisu najprej spremenili obliko svojih avtomobilov, kasneje pa še razširili paleto motorjev. Najuspešnejši je bil model EMY4 s štiri valjnimi motorji, sledil mu je model EMY6 s šestvaljnimi motorji ter ne nazadnje še prestižni model EMY8 z osem valjnimi motorji.

EMY4 je bil dobavljiv s 1445 ali 1525 kubičnim motorjem ter posamičnim vpetjem koles imenovanim Quadriflex, s katerim je bil eden izmed najbolj udobnih in zaradi dobre lege na cesti tudi varnih avtomobilov tistega časa.



Mathis GM – 1925, dirkalna izvedba

Tehnološki biser tovarne Mathis pa je bil model LH, ki je imel 1719 kubični osem valjni linijski motor z odmično gredjo v glavi motorja. Zaradi težav, ki so jih imeli s tem modelom, so ga izdelovali samo od konca 1925 do konca 1926 leta.

Na osnovi Mathisovih šasij so različne delavnice izdelovale karoserije tudi po lastnih zamislih oziroma zamislih naročnika. Tako je tudi nastal Mathis MYN z leseno karoserijo v stilu prestižnih čolnov Riva in sprednjim delom iz aluminija.



Mathis EMY4S - 1933



Mathis MYN Torpedo, F 1930

V tridesetih letih je Mathis poskušal prodreti na ameriško tržišče, zato je sodeloval z Williamom Crapo – Durantom (ustanoviteljem General Motorsa 1908). V njegovi tovarni v Michiganu bi naj proizvedli 100000 avtomobilov Mathis letno. Iz tega načrta ni bilo nič, tako da je Mathis ostal v Evropi.

EMY6 je bil dobavljiv s kar šestimi različnimi prostorninami motorja med 1839 in 4059 kubiki. Imel je tudi že delno sinhroniziran menjalnik. EMY8 pa je bil prav tako dobavljiv s štirimi različnimi prostorninami motorja med 3050 in 5264 kubiki.

Vzporedno z avtomobili so izdelovali dostavna vozila, ki so bila izdelana na osnovi šasij osebnih avtomobilov Mathis in so imela nosilnost med 350 in 1250 kg ter tovorna vozila, ki so imela nosilnost med 1000 in 5000 kg.

Leta 1934 se je Mathis povezal s koncernom Ford iz ZDA, ki je iskal možnosti za prodor na evropsko tržišče. Ustanovljeno je bilo skupno podjetje Matford in



Mathis EMY8 – 1933

avtomobili Mathis so se od tedaj naprej prodajali pod blagovno znamko Matford. Kmalu so Fordovi modeli izpodrinili Mathisove avtomobile iz proizvodnje. Sledil je sodni postopek med Mathisom in Fordom, v katerem je zmagal Mathis. Podjetje Matford se je preimenovalo v Ford France. Ime Matford je izginilo s francoskega tržišča še pred začetkom druge svetovne vojne.



Matford V8 Cabrio – 1938

Še preden so nemške čete vkorakale v Francijo, je Emil Ernst Karl Mathis naročil razstaviti vse stroje in jih skriti na skrivno mesto. Ob zasedbi Francije so okupacijske sile izdelovale v njegovi tovarni orožje in opremo. Sam je prebегnil v ZDA, kjer je na Long Islandu ustanovil podjetje MATAM Corporation, ki je izdelovalo topovske granate ter ladijske motorje za potrebe ameriške vojske med drugo svetovno vojno. Da bi pomagal zavezniškim silam premagati nemško vojsko, je leta 1944 ameriški vojski dal točne koordinate svoje tovarne v Franciji. Po nekaj poizkusih je uspelo zaveznikom z bombardiranjem uničiti in porušiti njegovo zasedeno tovarno v Franciji.

Po drugi svetovni vojni se je leta 1946 Emil Ernst Karl Mathis vrnil v Francijo. V njegovi delno obnovljeni tovarni v Franciji so se montirala ameriška tovorna vozila Mack in proizvajali traktorji in poljski delovni stroji podjetja Moline – Minneapolis, sam pa je ustanovil konstrukcijski biro Mathis S.A..

Njegova ideja je bila ponuditi kupcem majhen, poceni in uporaben avtomobil. Tako je nastal Mathis VL 333, ki je bil lahek tri kolesni avtomobil. Črki VL v imenu sta pomenili voiture legere, številka 333 pa je pomenila tri kolesa, tri potnike ter porabo tri litre na

100 km. Zasnova avtomobila je bila revolucionarna, saj je VL 333 bil maksimalno aerodinamično optimiran in je imel količnik zračnega upora le 0,282, kar je še danes zelo nizka številka. Za to je bil zaslužen Jean Andreau (Peugeot 402 Andreau).



Mathis VL 333 – 1946, spredaj
konstrukcijske slike

Prav tako je Mathis pri izdelavi modela VL 333 pazil na čim nižjo težo. Tako je dosegel težo le 387 kilogramov. Karoserija je bila izdelana iz aluminijaste pločevine in je sama tehtala le 78 kilogramov. Poganjal ga je vodno hlajeni dvo valjni bokser motor s 707 kubiki gibne prostornine, ki je dosegel 15 konjskih moči. Posebnost tega motorja sta bila dva hladilnika vode, za vsak valj svoj hladilnik. Kljub majhni moči motorja je VL 333 dosegel hitrost 105 km/h, predvsem na račun majhne teže in dobre aerodinamike.



Mathis VL 333 – 1946, zadek

Mathis pa ni samo zasnoval revolucionarnega avtomobila temveč, tudi koncept vzdrževanja in servisiranja. Tako je predvidel, da stranka nikoli ne sme ostati brez avtomobila več kot par ur. Vse vitalne komponente kot motor, menjalnik ter obese koles so bile zasnovane tako, da so bile lahko zamenljive. V primeru okvare bi tako servis "posodil" na primer rezervni motor, dokler ne bi bil okvarjen motor popravljen.

Takratna francoska vlada ni odobrila sredstev, potrebnih za zagon masovne proizvodnje, saj jih je odvrnilo ravno to, da je bila karoserija aluminijasta, torej iz materiala, ki ga je po vojni primanjkovalo. Tako je bilo izdelanih le 10 primerkov Mathisa VL 333. Ta neuspeh pa Mathisa ni odvrnil od tega, da ne bi leta 1948 predstavil modela 666. Številke so tokrat pomenile šest valjev, šest potnikov ter šest prestav. Mathis 666 je imel 2,8 litrski šest valjni bokser motor ter sprednji pogon. Zasnovan je bil tako, da je ponujal maksimalno udobje, preglednost in hitrost ob čim manjši porabi.



Mathis 666 – 1948

Zanj so natisnili tovarniške prospekte, na katerih je model 666 popolnoma drugačnega oblika, kot je bil predstavljen javnosti.



Mathis 666 kot prostorna limuzina

Berline **MATHIS**
Sur Châssis 16 ch. Type «666»
6 Cylindres
6 places
6 Vitesses

RAPIDE, ÉCONOMIQUE, SILENCIEUSE, LA 6 CYLINDRES MATHIS ALLIE LES QUALITÉS AMÉRICAINES D'ENDURANCE ET D'ACCÉLÉRATION, AUX QUALITÉS FRANÇAISES D'ÉCONOMIE ET D'ÉLÉGANCE.

Fast, economical and silent : the MATHIS six cyl. car combines the American qualities of endurance and acceleration with the French features of economy and elegance.

Prikazane so tri različice karoserije, in sicer prostorna limuzina – Berline, cabriolet Dandy s karoserijo Henryja Chaprona in cabriolet s karoserijo Saoutchik.



MATHIS DANDY

HENRI CHAPRON
CARROSSIER
127, rue de Valenciennes
LILLE

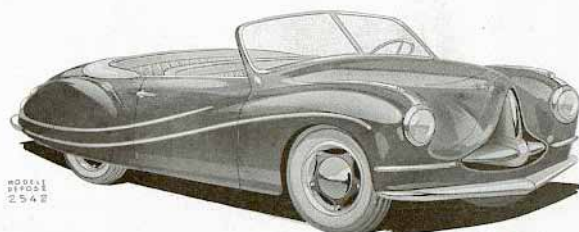
RAPIDE, ÉCONOMIQUE, SILENCIEUSE, LA 6 CYLINDRES MATHIS ALLIE LES QUALITÉS AMÉRICAINES D'ENDURANCE ET D'ACCÉLÉRATION, AUX QUALITÉS FRANÇAISES D'ÉCONOMIE ET D'ÉLÉGANCE.

Mathis 666 Dandy - s karoserijo Chapron

Fast, economical and silent : the MATHIS six cyl. car combines the American qualities of endurance and acceleration with the French features of economy and elegance.

1949-50

Žal Mathis 666 ni uspel priti v serijsko proizvodnjo, prav tako kot VL 333 zaradi svoje preveč napredne zasnove z uporabo lahkega aluminija namesto težjih in cenejših materialov



MOUILLÉ
STROUSSE
2, 5, 4, 2

J. SAOUTCHIK
CARROSSIER

RAPIDE, ÉCONOMIQUE, SILENCIEUSE, LA 6 CYLINDRES MATHIS ALLIE LES QUALITÉS AMÉRICAINES D'ENDURANCE ET D'ACCÉLÉRATION, AUX QUALITÉS FRANÇAISES D'ÉCONOMIE ET D'ÉLÉGANCE.

Mathis 666 s karoserijo Saoutchik

Fast, economical and silent : the MATHIS six cyl. car combines the American qualities of endurance and acceleration with the French features of economy and elegance.

1949

Nemirni duh Mathisu ni dal miru, tako je leta 1950 zasnoval terensko vozilo, ki bi nadomestilo ameriške terence znamke Jeep. Narejenih je bilo nekaj prototipov, v javnosti pa niso bili nikoli predstavljeni. Emil Ernst Karl Mathis ni imel dediča, ki bi prevzel vodenje njegove tovarne, tako da je tudi sam počasi izgubil zanimanje za vodenje. Bankrot je bil neizogiben. Leta 1954 je njegove proizvodne obrate prevzelo podjetje Citroen. Emil Ernst Karl Mathis je umrl leta 1956 v Ženevi.

Viri:

<http://www.autogallery.org.ru/m/mathis.htm>

<http://www.mathis-auto.com/>

http://www.histomobile.com/dvd_histomobile/fr/432/1905_Mathis_Hermes_Simplex.htm

http://www.histomobile.com/dvd_histomobile/fr/432/menu.htm

http://www.ultimatecarpage.com/slide/2852/Mathis-666-Concept_.html