

Biographie
d'Emile Mathis

1880-1956

1880-1898: les jeunes années

Emile Mathis est né le 30 mars 1880 à Strasbourg.



Ses parents Charles Frédéric Mathis et Fanny, née Arbogast, étaient propriétaires de l'hôtel de Paris, situé rue de la Mésange.

Envoyé en Angleterre à l'âge de 12 ans pour se perfectionner dans le domaine de l'hôtellerie, il rentre six ans plus tard, pour fonder une entreprise de vente et de réparation automobile.

1901: une rencontre

Commercial pour la société De Dietrich, alors engagée dans le domaine de l'automobile en pleine expansion, il fait la connaissance d'un jeune ingénieur talentueux:

Ettore Bugatti



1904-1906: premier succès

Ensemble, ils projettent de participer à des compétitions automobiles, puis s'associeront de 1904 à 1906 pour développer de nouvelles voitures:



Les Hermès

INV. 0301

MATHIS

BIPLACE SPORT
TYPE HERMES-SIMPLEX
1904 / FRANCE

4 CYLINDRES / 12057 CM³

92 CV / 135 KM/H

1905-1911: l'Auto Mathis Palace

Emile Mathis construit l'Auto Mathis Palace au 23-25 rue Finkmatt à Strasbourg. Il est concessionnaire des modèles de grandes marques automobiles. Il devient rapidement le plus grand garage d'Europe et le troisième du monde.

Il y présente les :

- Automobiles Fiat, Turin
- Automobiles Panhard & Levassor, Paris
- Société Lorraine (Lorraine-Dietrich), Lunéville
- Automobiles Rochet & Schneider, Lyon
- Automobiles Sizaire & Naudin, Paris
- Chantiers navals Fiat-Muggiano, La Spezzia
- Hydravions Tellier, Paris



1910: l'avion Antoinette

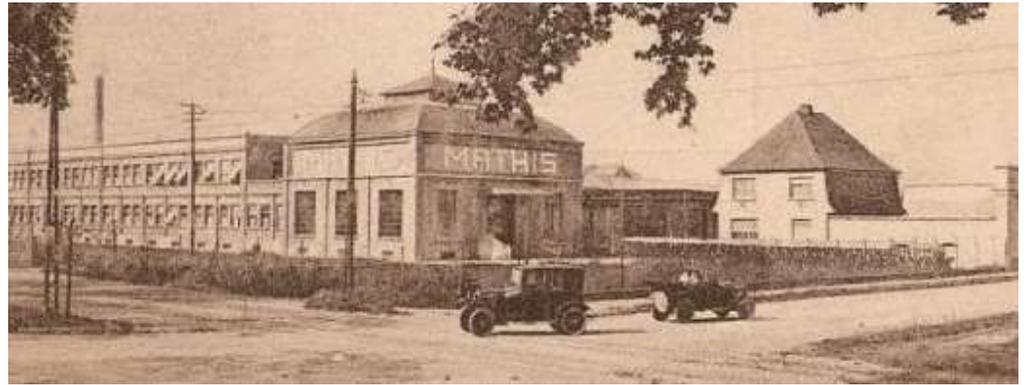
Appartenant à Emile Mathis,
l'avion survole
la cathédrale de Strasbourg

Il fut ensuite exposé dans le
hall de l'usine qu'il va
construire l'année suivante à
la Meinau



1911: l'usine de la Meinan

Début de la construction de l'usine en mars 1911, période à laquelle Emile Mathis envisage la production de ses propres voitures. La type « Baby » est produite dès novembre.



26 juin 1913: Mariage

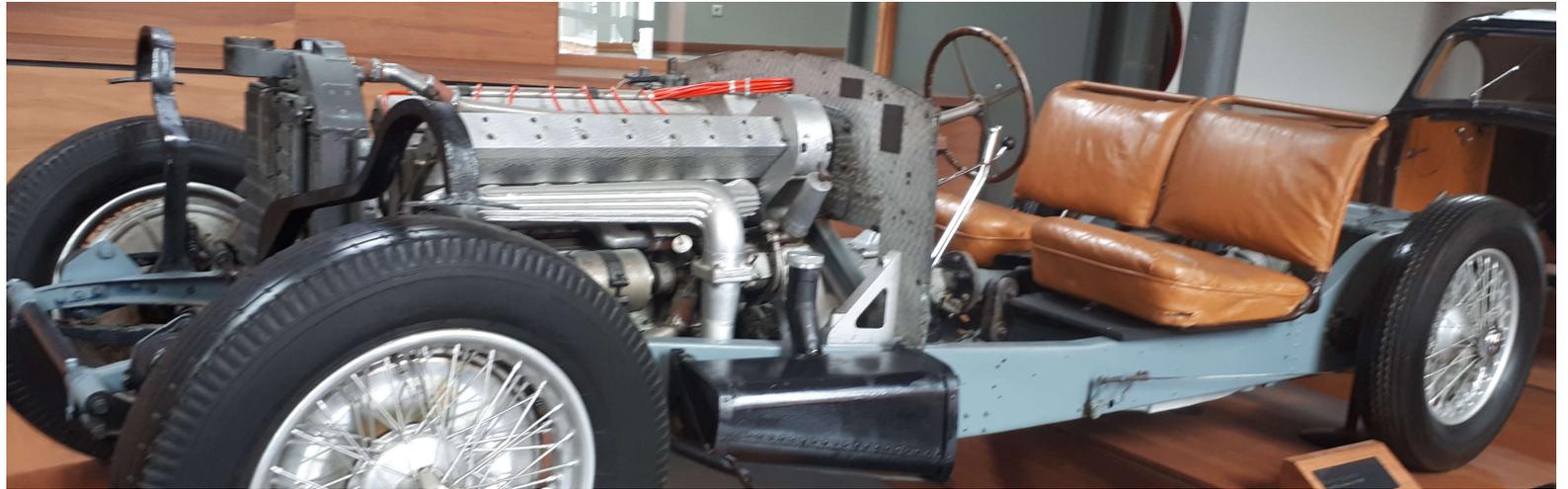


Émile Mathis épousa Marie-Jeanne-Alice Boyer.

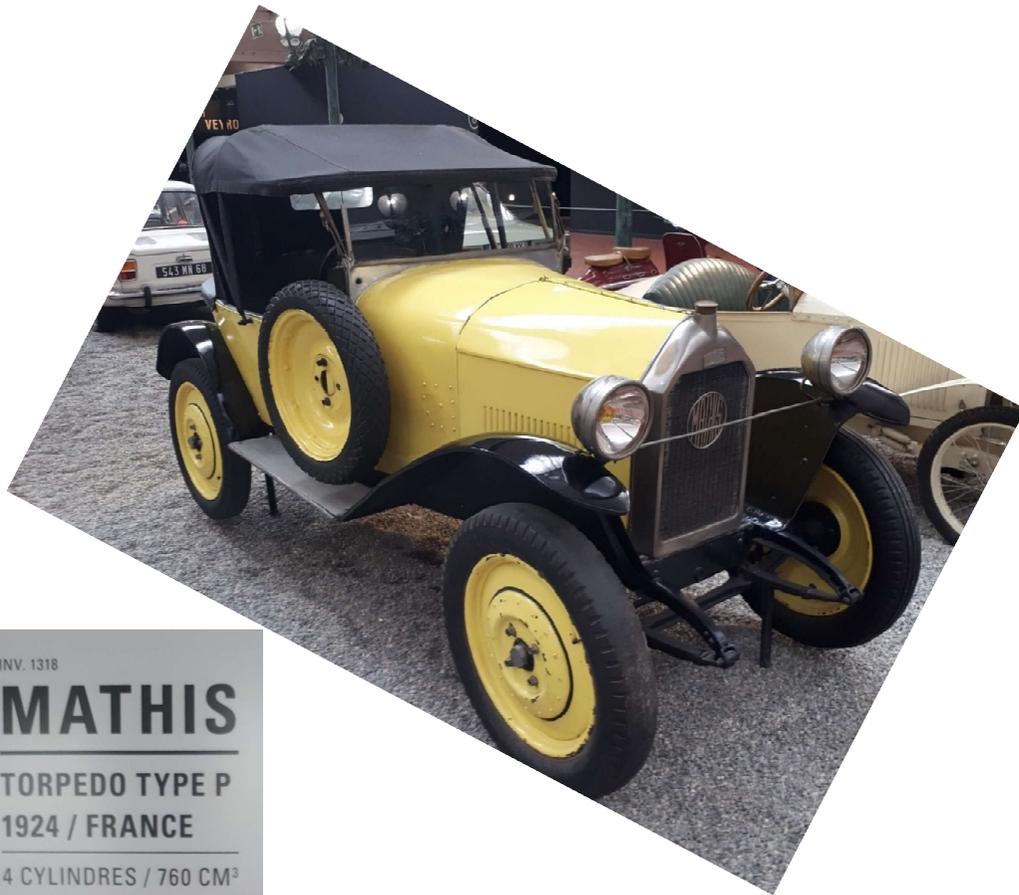
1916: en Suisse

Emile Mathis est envoyé en Suisse par les autorités allemandes pour acheter des châssis et du matériel destiné à l'armée.

Il s'enfuit
en France,
s'engage
dans l'armée
française, et
revient
en Alsace
en 1919.



1920-1934: l'entre deux-guerres



INV. 1318

MATHIS

TORPEDO TYPE P
1924 / FRANCE

4 CYLINDRES / 760 CM³
9,5 CV / 65 KM/H

Emile Mathis ne cessera de lancer de multiples modèles d'automobiles puis de véhicules utilitaires pour hisser son entreprise à la quatrième place des constructeurs français après Citroën, Renault et Peugeot. Les usines Mathis produiront pendant cette période près de 90 000 véhicules.

1930: La voiture qui a étonné l'Amérique

Lancement de la 6-7CV PY-PYC



Mathis PY 6 CV Roadster 1930-1931



Mathis PY 6 CV Fourgon 1930-1931

1933: Distinction

Emile Mathis est promu
Commandeur de la
légion d'honneur



1934-1938: Matford, les VS

L'association contrainte avec Ford en conséquence à la crise économique d'octobre 1929, les deux constructeurs cherchent à consolider leurs bases respectives aux USA et en Europe. Ils créent Matford.



Ford détient 52% des parts et Mathis 48%.

Les dirigeants de Ford estiment très vite que la base Mathis ne permet plus d'évolution.

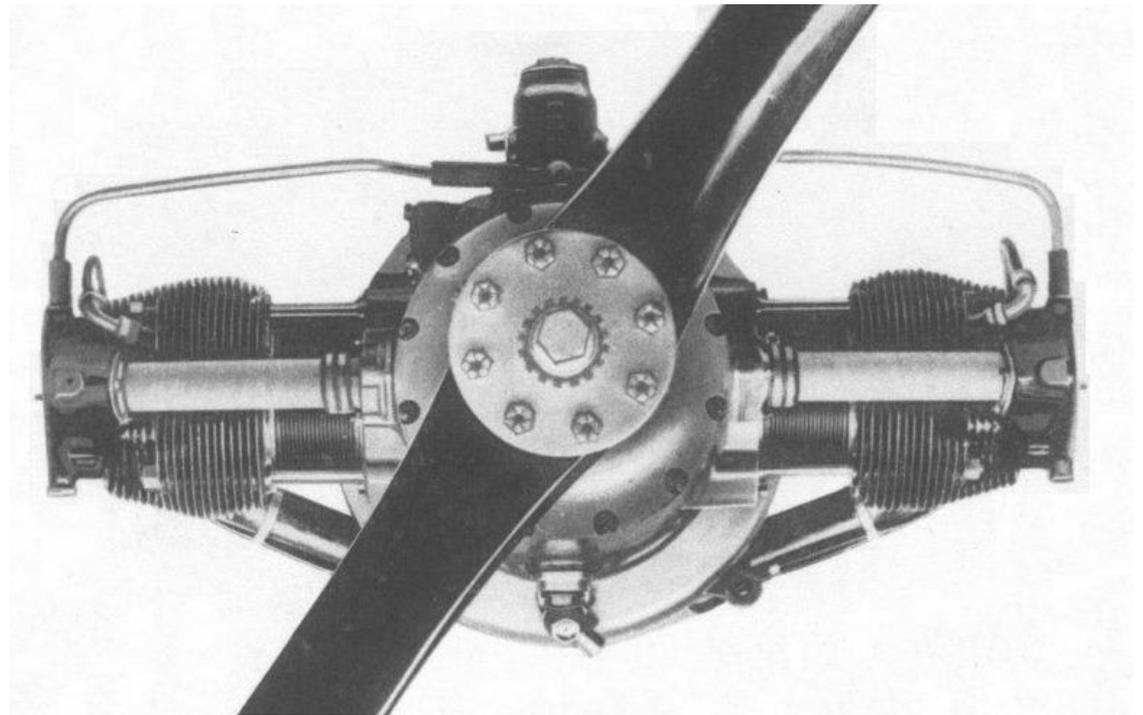
Les relations entre les deux associés s'enveniment pour finir par conclure un compromis d'arbitrage. La production de voitures cesse à Strasbourg. La société Matford est dissoute en 1941.

1938: la division aviation

Grâce aux dédommagements de Ford suite au compromis d'arbitrage, Mathis peut investir dans la création de moteurs d'avions à Gennevilliers.

Caractéristiques (Catalogue oct. 1946) **MATHIS G 2 F, 40 ch**

2	Architecture	Cylindres horizontaux opposés
3	Refroidissement	Air
4	Cycle	4 temps
5	Nb de cylindres	2
6	Alésage	100 mm
7	Course	90 mm
8	Cylindrée totale	1,507 litres
9	Cylindrée unitaire	0,754 litres
10	Rapport volumétrique	6,6
11	Carburant	Type A
12	Puissance Maximum	40 ch à 2700 tr/min
13	Puissance nominale	38 ch à 2500 tr/min



1940-1946: les Etats-Unis

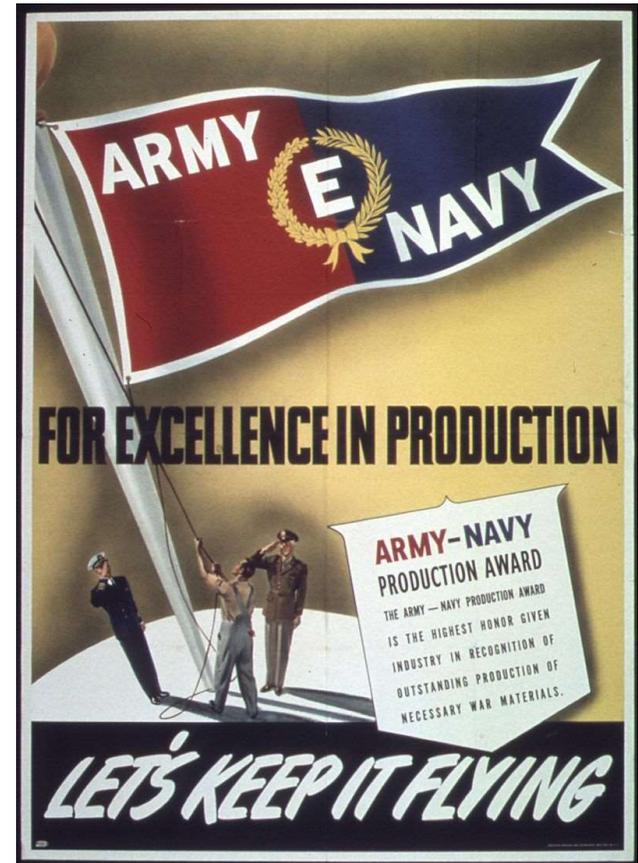
Emile Mathis émigre aux USA et crée la société Matam (création d'obus DCA pour soutenir l'effort de guerre des alliés).

Matam produira entre mai 1941 et septembre 1945:

209 420 000 obus de 20 mm et

9 563 200 obus de 40 mm

Il fut décoré du fanion « E » de la Navy : 5 étoiles, la plus haute distinction de l'armée américaine et premier non-américain à l'obtenir.



1944: usine de la Meinau bombardée



L'usine de la Meinau a été réquisitionnée par le gouvernement national-socialiste suite à son départ pour les USA, pour fabriquer des moteurs d'avions Junkers et des réacteurs de fusées V1.

Emile Mathis communique aux autorités alliées des plans de l'usine de la Meinau qui sera bombardée.

1946-1953: les derniers modèles

En juillet 1946, quand Emile Mathis rentre en France, son équipe d'ingénieurs travaille sur les modèles d'avant-garde successivement sur la 333 et la 666 puis sur le véhicule de reconnaissance le VLR 86 dérivé de la 666.

Mais âgé et sans descendant, il cessa peu à peu ses activités.

En 1953, les sociétés appartenant à Emile Mathis sont placées en liquidation judiciaire. Les biens des usines de Strasbourg furent vendus à Citroën.



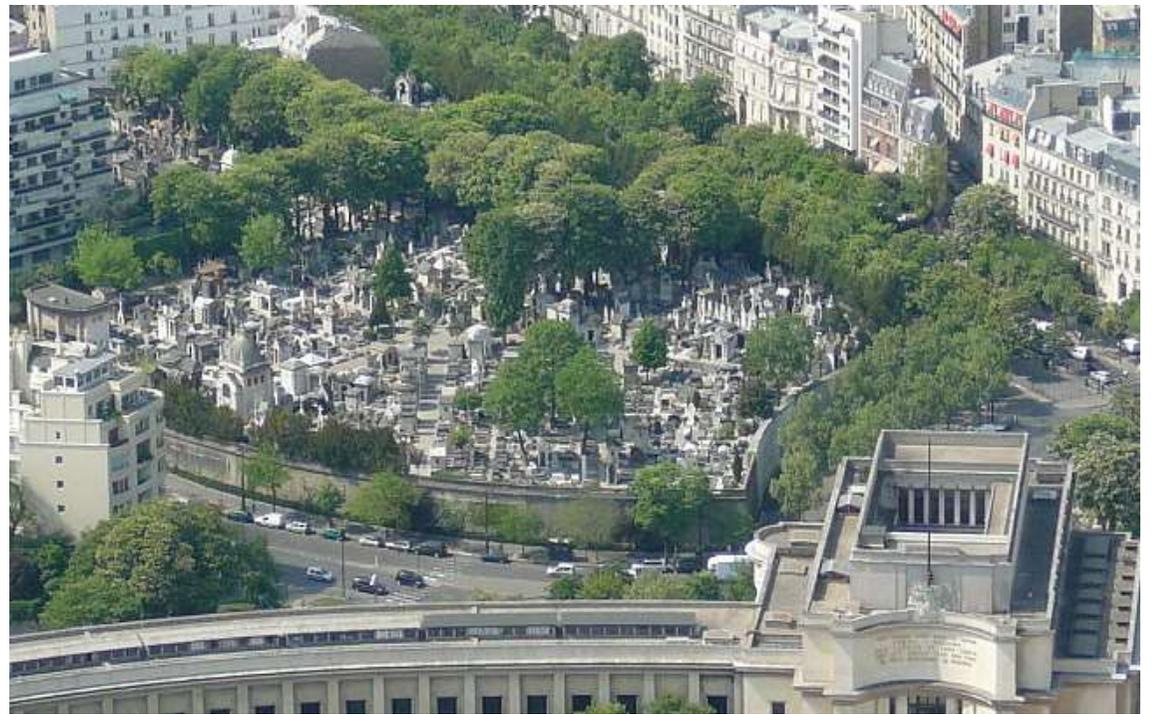
30 novembre 1950: Mariage



En secondes nocces, il épouse Jeanne-Marie-Marguerite Donnefort

1956: Décès

Emile Mathis mourut accidentellement le 3 août 1956 à Genève en tombant par la fenêtre de son hôtel. Il est inhumé au cimetière de Passy à Paris, le 8 août 1956.



Fin

Remerciements à M. Krantz

pour la mise à disposition de son livre

Emile Mathis

L'épopée d'un industriel alsacien

passionné d'automobile

Diaporama réalisé par Emmanuel, Yannick, Kevin,
Imad, Jeffrey, Alexandre, Marius, Ludovic et Murat,
élèves de TVP2,
en cours d'Eveil Culturel avec Mme Yasir.