

# Mathis

Type P. S. — 6 Cylindre 55×80 mm, 4,4 Skatte HK., sidestillede Ventiler, ikke aftageligt Cylinderhoved, Pladekobling i Oliebad, Kuglegear m. 4 Hastigheder frem og 1 tilbage, kombineret Stænk- og Tryksmøring, Thermosyphonkøling, Spidskøler, Marelli-Magnet, Blieriot-Phi Lys- og Startanlæg (2 Enheder), Solex Karburator, halveliptiske Fjedre for og bag, aftagelige Pladehjul, Gummi: Ballonringe: 715×115 mm, Hartford-Støddæmpere. Egenvægt 700 kg, største Længde 4,0 m, største Bredde 1,4 m, Hjulafstand 2,75 m, Sporvidde 1,10 m.

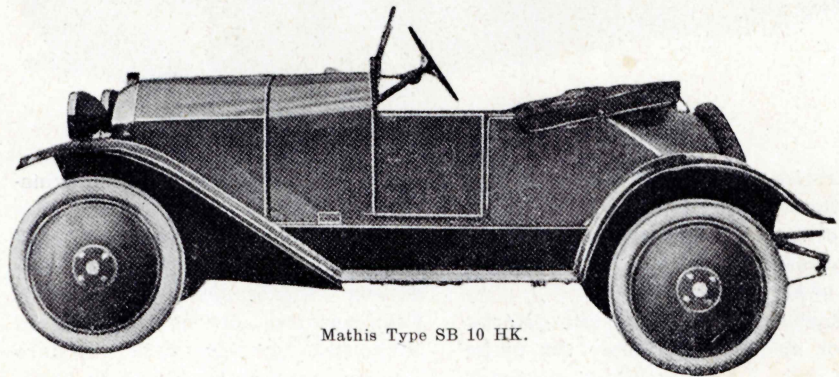
Type S. B. — 4 Cylindre, 60×100 mm, 4,3 Skatte-HK., sidestillede Ventiler, ikke aftageligt Cylinderhoved, Pladekobling i Oliebad, Kuglegear med 4 Hastigheder frem og 1 tilbage, kombineret Tryk- og Stænksmøring, Thermosyphonkøling, Spidskøler, Marelli-Magnet, Blieriot-Phi Lys og Start (2 Enheder), Solex Karburator, halveliptiske Fjedre for og bag, aftagelige Pladehjul, Gummi: Balonringe: 715×115 mm, begge Bremses virkende paa Baghjulene. Egenvægt Sedan 800 kg, største Længde 4,10 m, Hjulafstand 2,850 m, Sporvidde 1,200 m.

**B**LANDT de Automobilmærker, som har skiftet Fædreland ved Versailles-Freden 1918, findes det kendte tidligere tyske, men nu franske Mærke »Mathis«, der her i Landet forhandles af A/S. Nordisk Motor Depot, Chr. IX's Gade 1, adm. Direktør Hr. R. Laybourn.

Fabriken er grundlagt i Aaret 1898 og har i den forløbne Tid forstaaet at faa sine Vogne ualmindelig godt indarbejdede rundt omkring. Aarsagerne hertil maa søges dels i Fabrikens store Erfaring paa Automobilfabrikationens Omraade og dels i det gode og omhyggelige Arbejde, og »Mathis«-Vognen er da ogsaa overalt anerkendt som en udmærket lille Vogn, der er usædvanlig billig i Drift, og som derfor under de nuværende vanskelige økonomiske Forhold har de bedste Udsigter til at vinde endnu større Udbredelse, end den allerede har; tilmed da den synes at være en for danske Forhold særlig egnet Vogn.

Selv om Vognen er lille, er den fuldt gennemtænkt og hver enkelt Del er konstrueret med tilbørlig Hensyntagen til de smaa Dimensioner, idet Fabriken paa dette Omraade sidder inde med en enestaaende Erfaring, da den udelukkende fremstiller smaa Vogne og altid har indskrænket sig til at bygge saadanne.

Som det almindeligt er Tilfældet ved de europæiske Automobilmærker er Arbejdets Udførelse meget soigneret, og da tilmed Linierner i Vognen er klassisk rene og noble, frembyder



Mathis Type SB 10 HK.

den et smukt og tiltalende Skue.

»Mathis« fremstilles i 4 forskellige Typer, nemlig Type PS, Type L, Type SB og endelig Type P, af hvilke vi i det følgende nærmere skal betragte Type PS. og Type SB.

Type PS. har en 6-cylindret Motor med 55 mm Boring og 80 mm Slaglængde, svarende til 4,4 Sk.-HK. Cylindrene er støbte i en Blok, og uden aftageligt Topstykke, hvilket som bekendt har baade sine Fordele og sine Mangler; men »Mathis«-Fabriken har aabenbart ment, at man vandt de fleste Fordele ved at undgaa det aftagelige Topstykke med de dermed forbundne Ulemper saasom Kompressionstab og Vandudtrædning ved eventuelle utætte Pakninger o. l.

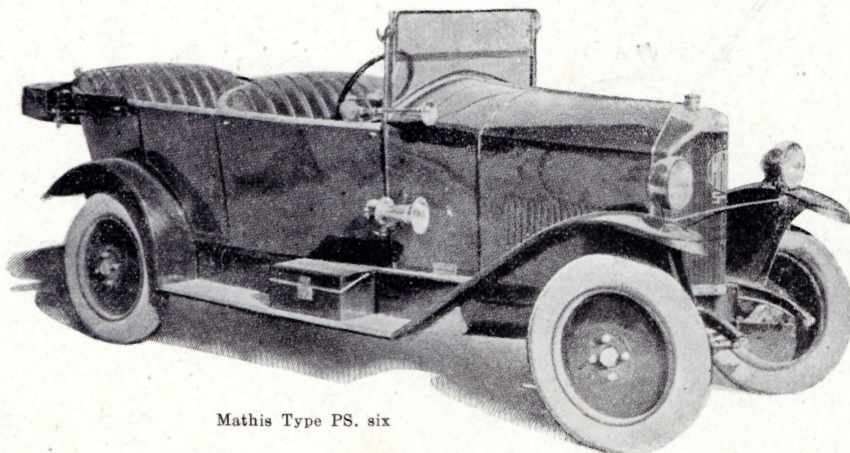
Ventilerne, der er sidestillede, har en stor Diameter, saaledes at selv en ret ringe Løftning af Ventilerne giver et stort Gennemstrømningsareal og da der sidder to og to under hvert Dæksel, er Udtagning af Ventilerne meget let.

Krumtapsakslen er udført af Nikkelstaalet og med stor Diameter for at øge Stivheden. Da den tillige er vel afbalanceret og lejret i 4 Lejer, af hvilke de 3 er normalt placerede, medens det fjerde er anbragt paa Gearkassen og støtter Forlængelsen af Krumtapsakslen, forstaar man, hvorfor Motoren har en saa enestaaende vibrationsfri og lydløs Gang, idet det tillige maa erindres, at »Mathis«-Motoren er udstyret med Aluminiums-stempler.

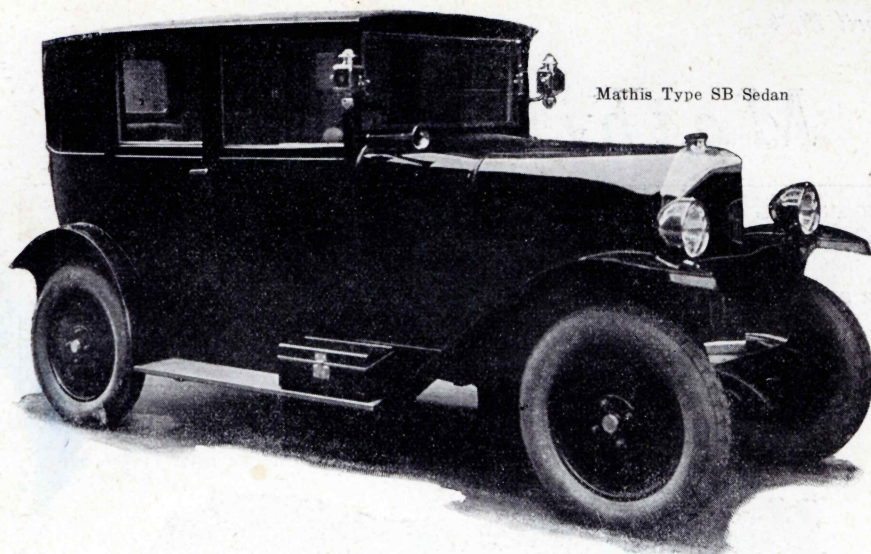
Smøringen af Hovedlejer, Fordelerhjul, Kobling og Gearkasse sker under Tryk, idet den i Krumtaphuset værende Olie ved Rotationen af Svinghjulet slynges ud mod Væggene i Krumtaphuset og derved trykkes gennem Rør til de forskellige Smøresteder, medens de øvrige bevægelige Dele smøres af den i Kamret værende forstøvede Olie.

Koblingen er som nævnt en Flerpladekobling, anbragt i Svinghjulet. Da Koblingen til Stadighed dypper i Olie, giver den en bemærkelsesværdig blød og rolig Indgribning, saa at Igangsætninger sker uden Ryk eller Stød.

For et Automobil med en meget kraftig Motor kunde man vel til Nød nøjes med to Gear; men jo mindre Motoren bliver, des flere Gear maa man have, og for en Motor af den Størrelse, som anvendes i »Mathis«, er det ubestrideligt en stor Fordel at have 4 Gear, idet man derved kan afpasse Omsætningsforholdet ret nøje efter Vejens Stigning og Modstandens



Mathis Type PS. six



Størrelse og derved opnaa en høj Nyttevirkning.

Iøvrigt skal anføres, at Akslerne i Gearkassen er udførte af Nikkelstaalet og løber i Kuglelejer.

Karburatoren er en »Solex«-Karburator med Benzintilførsel ved naturligt Fald. Den er meget anerkendt dels for den lette Tilgængelighed af Straalerørerne og dels for den økonomiske Virkemaade.

Tændingen sker ved højspændt Marelli-Magnet, medens der findes 2 særskilte Enheder til Lys og Start, System Blieriot-Phi. Dynamoer er anbragt i Forlængelse af Krumtapakslen og drives direkte af denne, medens Selvstartermotoren virker paa Svinghjulet ved Bendix-Drev.

Kraftoverføringen fra Motor til Bagaksel sker gennem en Aksel med to Universalled og iøvrigt gennem Hjul med spiralskaarne Tænder.

Bagbroen er meget kraftigt bygget og er af en saadan Konstruktion, at alle Differentiallets Tandhjul ved Aftagning af et Dæksel kan efterses uden at demontere Bagbroen.

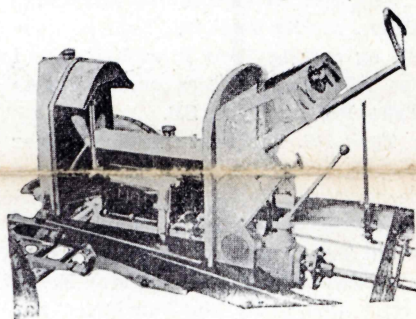
Chassisrammen er meget omhyggelig udført og er indsnævret fortil for at give Vognen forøget Manøvrerevne. Den er ophængt paa halvelliptiske Fjedre, der baade for og bag er meget lange og bøjelige, og som derfor i sig selv bevirker en udpræget god Afjedring og blød Kørsel, der desuden yderligere fuldkommengøres ved paa monterede Hartford-Støddæmpere.

Trods nogen Forskel er der selvfølgelig stor Lighed mellem de forskellige Chassis, som Fabriken fremstiller, og idet vi nu gaar over til

#### Type SB,

skal vi indskrænke os til at omtale Punkter, hvori denne Model adskiller sig fra Type PS.

Motoren er en 4-cylindret Blokmotor med 60 mm Boring og 100 mm Slaglængde, hvilket svarer til 4,3 Skatte-HK., og er udstyret med sidestillede Ventiler med stor Diameter. Krumtapakslen, der er udført af en Nikkelstaalet-Legering, hviler i store Kuglelejer, af hvilke de to er placerede i Krumtaphuset, medens det



Mathis

trede er anbragt paa Gearkassen og støtter Krumtapakslens Forlængelse, og da tilmed Stemplerne er meget lette, faar denne Motor, ligesom for Type PS, en ualmindelig rolig og vibrationsfri Gang.

Smøringen foregaar som for Type

PS's Vedkommende ved en Kombination af Tryk- og Stænksystemet, idet dog Gearkassen ogsaa smøres automatisk fra Motoren, ligesom Fordelertandhjulene, saaledes at Ejeren kun har nødtigt at holde den rette Oliestand i Krumtaphuset.

Kølingen sker efter Thermosyphon-systemet og forstærkes ved en meget kraftig Ventilator, der bevæges af Fordelertandhjulenes lydløse Kædedrev.

Bremserne virker begge indvendig paa Baghjulenes Bremsetromler og virker meget sikkert og progressivt, idet de 4 Bremseklodser er beklædt med Ferrodobelægning. Det skal dog bemærkes, at Type SB — saavel som de andre Modeller, der ikke har 4-Hjuls Bremse — paa Forlangende leveres med saadanne.

Foruden disse Chassis fremstilles »Mathis« som allerede nævnt i forskellige andre Typer, nemlig Type L, hvis Motor har 6 Cylindre 60×90 mm eller 4,6 Skatte-HK. og er udstyret med Topventiler — en udpræget Sportsvogn — og Type P, der har en Motor med sidestillede Ventiler og 4 Cylindre 55×80 mm svarende til 3,0 Skatte-HK.

Med Undtagelse af Type L, der som anført nærmest er en Sportsvogn, leveres alle »Mathis«-Vogne baade med aabne og lukkede Karosserier og baade som Person- og Varevogne.

Den Omhyggelighed og Nænsomhed, hvormed hele den maskinelle Del er udført, er ogsaa overført paa Karosserierne, saa at den, ligegyldigt paa hvilken Maade den betragtes, altid vil gøre et godt og tiltalende Indtryk.

Naar dertil kommer, at dens Økonomi baade med Hensyn til Benzin- og Olieforbrug staaer meget højt, og da den desuden har staaet sig fint baade i inden- og udenlandske Løb, forstaaer man, at den lille »Mathis« har vundet saa stor Yndest, som Tilfældet er.

Motor Type PS.

