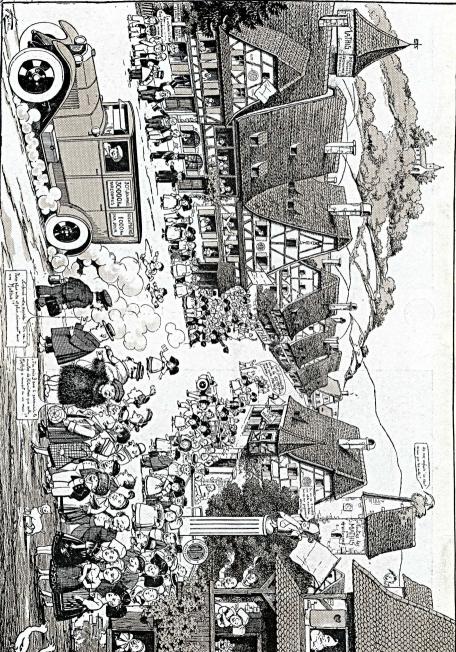
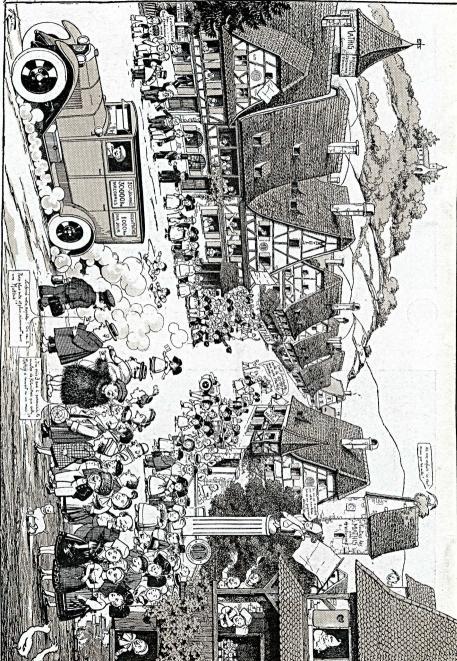
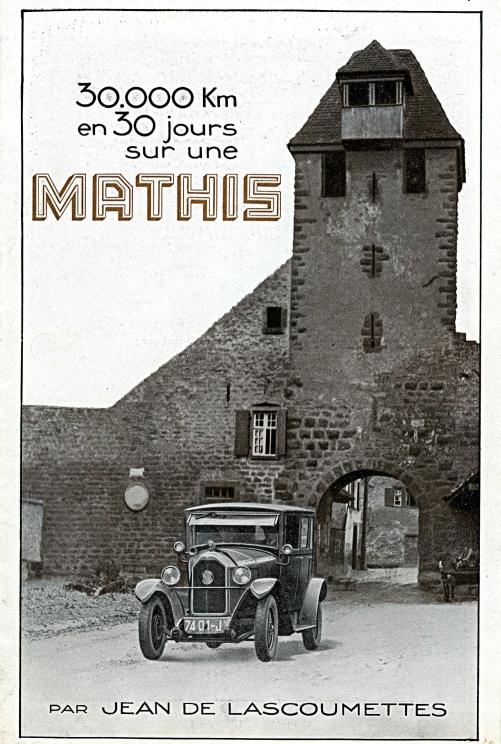


Traversée d'un vil 30,000 Klm. sur route en

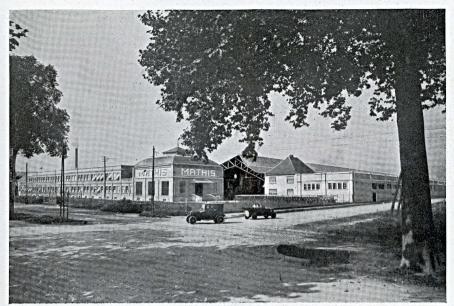








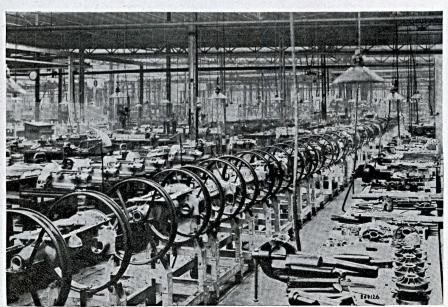
## USINES MATHIS - STRASBOURG





Façade des Usines MATHIS à Strasbourg Bâtiments d'Administration

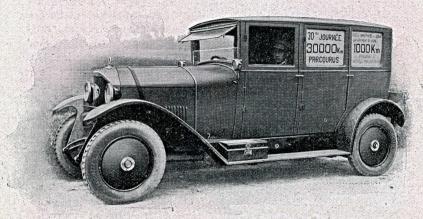








## S'il y avait des ponts sur la mer!... Comment une 10 Chevaux MATHIS aurait bouclé le Tropique du Cancer en trente jours.



La 10 C.V. MATHIS de série photographiée à la fin de l'épreuve d'endurance de 30.000 klm sur route en 30 jours consécutifs à raison de 1.000 klm, par jour.

Jules Verne, dont l'imagination faisait, à l'époque, des excès de vitesse, prévoyait un tour du monde en 80 jours. Et ses lecteurs, à le suivre, de se croire en plein rêve... Or, le tour du monde est de 40.000 km. Et, en trente jours, une auto de dix modestes petits chevaux a couvert 30.000 km. Elle n'a été arrêtée volontairement, trépidante encore et préte à une tâche illimitée, qu'après avoir parcouru les trois quarts de la fameuse et classique distance!!

Ceci pourrait s'appeler, en sous-titre, la merveilleuse petite histoire de dix chevaux-vapeur, et cela ressemblerait à un conte de fées. Il y a tout au plus un magicien: MATHIS...

... Et maintenant, sautons à pieds joints dans la réalité.

Noblesse oblige. Dès son apparition, la strasbourgeoise MA-THIS s'était affirmée la plus parisienne des voitures — ce qui ne veut pas dire qu'elle ne tint pas un rang aussi glorieux en province — mais tout le monde sait bien que ce que la province a fait de mieux, c'est Paris... Aussi, devant cette faveur, MATHIS se trouva tout naturellement amené à adjoindre aux Usines mères de Strasbourg une filiale, l'annexe de Levallois-Perret.

Et, ma foi, il ne serait peut-être pas tout à fait téméraire d'affirmer que la belle histoire que vous allez lire ne fût la suite logique de l'installation de MATHIS à *Paris*.

Peut-être MATHIS estimait-il prudent de ne pas confier ses transports urgents aux aventures ferroviaires... Qu'importe d'ailleurs?... Le certain est qu'il utilisait souvent ses voitures pour la liaison de *Paris* à *Strasbourg*, quand il voulait être sûr d'avoir, à l'heure dite, ce qu'il attendait. Lui, n'avait pas d'indicateur; il n'avait pas non plus de retards.



Monsieur E. MATHIS.

Or, Paris- Strasbourg, ça fait près de 500 km. et Paris-Strasbourg-Paris, la quarantième partie du méridien terrestre... C'est un chiffre!... C'est aussi une épreuve. Et à voir comment ses voitures, rien d'autre qu'utilitairement, se comportaient dans les voyages commandés par les besoins de l'Usine, M. MATHIS pressentit qu'il pouvait, selon une formule facile et frappante, faire partager à la foule les satisfactions qu'il avait lui-même de son honnête et merveilleuse machine.

Lui, seul savait combien de kilomètres additionnaient les compteurs de ses voitures laborieuses. Pour que nul ne l'ignorât, il n'y avait qu'un moyen: lancer une MATHIS

droit devant elle, sans répit, sans repos, sans défaillance.

Le compteur, arbitre impartial, se chargerait d'administrer la preuve, et on demanderait à l'Automobile-Club de France d'assurer le contrôle de la performance. C'était, en germe, l'idée de la merveilleuse épreuve qui, durant un mois, a passionné les foules, et que vous allez connaître... si vous l'ignorez encore.

On ne part pas, pour un voyage de trente mille kilomètres comme on prend à *Paris* le train pour *Bois-Colombes*. En l'espèce il s'agissait de ne point se lancer dans une aventure douteuse.

Il y eut, l'idée d'une épreuve d'endurance lancée, des échanges de vues animés entre les Ingénieurs de la Maison conviés à ce conseil. Tous avaient la foi, mais aussi la sagesse et la prudence qui s'imposaient pour estimer les difficultés d'une expérience qui dépassait tout ce qu'on avait tenté de plus audacieux jusque là.

De leurs discussions, sortit l'assurance qu'on pouvait demander à une 10 chevaux MATHIS de se lancer dans un parcours quotidien de 1000 km., sans crainte de mésaventure ou d'échec, mais que 15 journées consécutives constituaient une épreuve tellement formidable qu'il serait trop audacieux de prévoir davantage.

Les quelques automobilistes qui ont pu faire 1000 km. dans une journée, s'en vantent comme d'une prouesse exceptionnelle, et aucun d'eux ne penserait qu'il soit possible, pendant plusieurs jours consécutifs, de couvrir la même distance, sans être arrêté quelques heures par un incident mécanique quelconque et par les aléas que comportera toujours l'emploi d'une automobile sur route.

Il appartint, par la suite, à la MATHIS, de confondre ceux qui les connaissaient pourtant bien, en reculant de plusieurs milliers de kilomètres ce que l'on considérait avec sagesse comme la limite du possible. Voulant sortir des sentiers battus, M. MATHIS désira faire, en public, l'épreuve d'une voiture construite pour ce même public et roulant dans les conditions ordinaires du tourisme. Il ne fut pas question un instant de faire rouler durant plusieurs jours la machine choisie sur la piste polie d'un autodrome, non plus de multiplier jusqu'à concurrence du total assigné les kilomètres, sur la route-billard qu'on eût pû élire.

Le parcours choisi devait être un parcours ordinaire, avec tous ses aléas. Par coquetterie, sans doute, on s'arrêta, entre plusieurs itinéraires proposés, à celui qui était le plus dur, qui traversait de grands centres, escaladait deux fois les Vosges et s'aggravait des habituelles intempéries de l'Est à l'époque où devait se tenter l'épreuve. Mais, Paris-Strasbourg-Paris, la navette entre la capitale de la France et celle de l'Alsace, n'était-ce pas un symbole? Il fut donc décidé qu'on partirait de Neuilly (où se trouve le Laboratoire de l'A. C. F.), qu'on traverserait Paris dans toute sa largeur, puis : Coulommiers, la Champagne, Ligny-en-Barrois, Toul, Nancy, Sarrebourg, la montée des Vosges, Saverne, et Strasbourg.

On n'arriverait pas ainsi théoriquement à la somme des mille kilomètres proposés. Nous disons « théoriquement », parce que la distance était calculée sur le plus court itinéraire... que la MATHIS ne suivit d'ailleurs pas. Aussi, une boucle de 104 kilomètres fut-elle tracée aux environs de *Strasbourg*, qui devait apporter aux 896 dûment catalogués le complément nécessaire. En réalité, la voiture a couvert, chaque 24 heures, 1032 km.

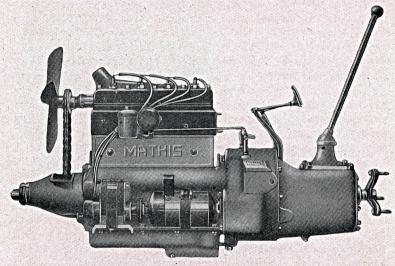
A beau mentir qui vient de loin! Or, 1000 km. c'est un éloignement! Pour que l'épreuve qu'on allait tenter eût un cachet d'authenticité, il lui fallait le contrôle d'une autorité indépendante et respectée. Le choix ne se posait pas. L'Automobile-Club de France, s'il voulait bien l'accepter, avait qualité pour contrôler, d'une façon indiscutable, l'aventure de la MATHIS.

L'A. C. F., dont la Commission technique est présidée par le Colonel Ferrus et dont les Laboratoires voient à leur tête des ingénieurs tels que M. Lumet et M. Delpeyroux, fut invité à contrôler le raid projeté.

L'A. C. F. proposa, et M. Mathis accepta, les dures condi-

tions dans lesquelles l'épreuve devait se dérouler.

La voiture fut présentée au milieu d'autres strictement de même série, pour que nul ne pût soupçonner une préparation particulière, ou une mise au point spéciale. Cette constatation faite, la Commission technique plomba les organes essentiels de la voiture pour qu'ils ne puissent être changés ou réparés. Le poinçon de l'A. C. F. marqua ainsi le cadre du châssis, le pont arrière, le moteur, la direction, la boîte de vitesses, l'essieu avant,



Le bloc moteur 10 C.V. de série qui a été monté sur la voiture ayant accompli les 30.000 klm, en 30 jours. Ce moteur est identique en tous points à ceux qui sont livrés à la clientèle.

les organes de l'appareillage électrique, etc..., etc... Mieux que cela! Le livre de bord sur lequel les personnes officiellement désignées allaient apposer leurs visas, fut relié au châssis et scellé de telle façon qu'il fit partie intégrante de la voiture.

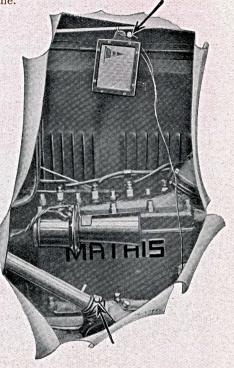
Enfin, il fut décidé que la voiture se ferait contrôler quotidiennement au Laboratoire de l'A. C. F., à Neuilly, et à l'Automobile-Club d'Alsace à Sirasbourg. Comme nous l'avons expliqué plus haut, on ne «créditait» la voiture que du nombre de kilomètres correspondant au trajet le plus direct, en prenant les raccourcis qu'offraient certaines petites routes, alors qu'en réalité, elle devait couvrir, chaque jour, par la route normale, 32 km. de plus que les 1000 km. imposés. L'A. C. F.pouvait, en outre, exercer tout contrôle volant qu'il jugerait utile, et une place dans la voiture était à la disposition des Contrôleurs de sa Commission technique.

Vous avouerez que jamais personne susceptible d'être battue ne fournit autant de verges, pour sa correction, que MATHIS!! Mais il se savait sans reproche.

Dès que se révèle un enfant prodige, dès qu'un pur sang s'avère un crack, vous êtes certain de voir partout sa généalogie ou son pedigrée. Croyez-vous que la petite MATHIS ne mérite pas l'honneur fait au poulain?

au poulain? La MATHIS aux 30.000 km. est née, enfant d'une très nombreuse famille, dans la plus belle et la plus moderne des Usines qui soit, où tout a été également prévu pour le maximum de rendement, dans le maximum de conscience et de perfection. D'ailleurs, pourquoi ne pas laisser la parole ici à Charles FAROUX qui ne s'étonne plus de grand'chose - et qui proclame ainsi son admiration, dans le numéro du 10 mai 1925, de la Vie Automobile.

« Une usine moderne, « une usine moderne. Ah! « que cela est vite dit.



La plaque de contrôle fixée au moteur par un fil traversant le carter et plombé par les Automobile-Clubs qui ont contrôlé l'expérience; un fil de contrôle plombé entourait aussi le carter de la direction,

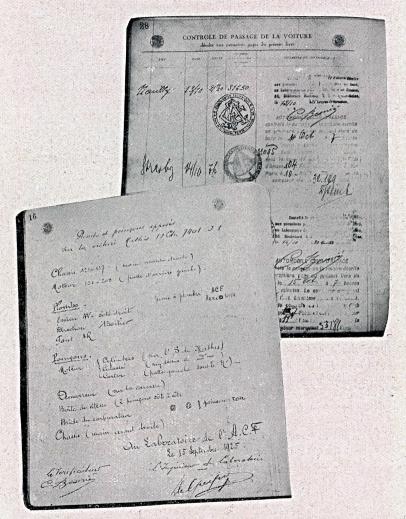
« Combien peu d'usines modernes qui soient modernes. MATHIS « a voulu une usine dont le rendement fut maximum; il y « est parvenu avec une simplicité de moyens qui lui font honneur « et dont on est surpris qu'on y ait même point songé en Amérique.

« Certes, un Overland, un Buick constituent de précieux témoi-« gnages ; on ne peut ici parler de Ford, trop disséminé parce que « grandi au point de ne pouvoir rester homogène. Mais Overland, « comme Buick, ne sont point parvenus à la réalisation de MATHIS.

Et voici sur l'Usine proprement dite:

« Le long de son grand côté, règne le hall des matières brutes , « les voies ferrées amènent là, convenablement répartis les aciers, « fontes, bois, cuirs, que l'Usine va assimiler.

« Le long du côté opposé, c'est un grand hall d'une seule travée « et de 700 m. de long. Entre ces deux halls, cinq grandes usines Deux pages du Livre de Bord, scellé au châssis par l'A. C. F., qui a reçu chaque jour la signature de contrôle au Laboratoire de l'Automobile-Club de France à Paris, et à l'Automobile-Club d'Alsace.



Le Livre de Bord a ensuite reçu le visa de contrôle des Automobile-Clubs locaux dans toutes les villes visitées par la voiture, sans que les plombs aient été enlevés; au moment où la présente brochure est mise sous presse, la voiture a parcouru plus de 45.000 klm., et continue à visiter les Concessionnaires de la Marque MATHIS, en France et à l'étranger.

« parallèles qui les réunissent, usines indépendantes et autonomes, « dont chacune a son outillage, son matériel, ses cadres et ses ou- « vriers. La première, en commençant par le Nord, établit le châssis « et ses accessoires; la seconde, les directions et essieux avant; « la troisième, les ponts arrière et leurs liaisons; la quatrième, les « embrayages et les boites; la cinquième, les moteurs. Dans chaque « usine, travail identique. A la porte Ouest on prend la matière « brute, qui s'usine, devient matière ouvrée, se contrôle, s'assemble... « et à l'usine Est, l'ensemble est terminé.

« Cependant, dans le vaste hall, une chaîne sans fin pour-« suit son mouvement inexorable; sur cette chaîne, la première « usine a versé le cadre du châssis; les premiers ouvriers assemblent « ressorts, axes, jumelles; la chaîne poursuit sa marche et ce sque-



« lette reçoit à point nommé, de la seconde usine, sa direction et « essieu avant; quelques mètres encore, la troisième usine livre « son pont... quelques minutes, et la voiture est terminée.

« Revenons sur ce hall d'un seul tenant, et d'une longueur de « 700 m. avec une largeur de 25 m.; réfléchissez, c'est en longueur, « le triple de toute la Rue Royale; dans ce hall, on mettrait, bout « à bout, les deux plus grands léviathans de nos mers qu'ils ne s'y « toucheraient pas, et si *Thomas* prenait à un bout le départ arrêté « au volant de sa 200 CV, il aurait atteint le 180 à l'heure à l'autre « extrémité.

« Ce hall emplit le visiteur de respect; c'est d'ailleurs le plus « grand hall d'Europe et il faut aller à Pittsbourg ou à Philadelphie « pour trouver quelque chose de comparable; encore le fameux

« hangar aux locomotives de *Baldwin* n'a-t-il que 1800 pieds, soit « moins de 600 m....»

De la voiture elle-même, que dire que vous ne connaissiez déjà? C'est une 10 chevaux de quatre cylindres (70 mm. d'alésage 105 mm. de course), carrossée en Conduite intérieure souple, brevets Weymann, munie de magnéto Marelli, de radiateur Gallay. Les roulements sont des S. K. F.; Marchal a fourni les phares, la dynamo et le démarreur; de Dinin les accumulateurs. Carburateur Solex, bien entendu. Grâces soient encore rendues à ces collaborateurs que furent les établissements Piganeau, pour les freins avant système Perrot, Champion pour les bougies et Yvel pour les lampes.

Avec de tels parrainages, la MATHIS pouvait se lancer dans la vie... ou, si vous aimez mieux, dans l'aventure.

Mais une voiture — à moins qu'il ne s'agisse d'une galéjade — pour parfaite qu'elle soit, ne saurait se passer d'âme, et l'âme, c'est le conducteur. Ici, encore, MATHIS trouva chez lui à qui confier les précieuses destinées des dix téméraires petits chevaux. Et il serait injuste de ne pas citer les noms des six hommes qui se partagèrent les trente mille kilomètres de la randonnée, à raison de 10,000 pour chaque groupe de deux.

Cette demi-douzaine de jeunes gens, aussi fins pilotes que braves garçons, comprenait cinq Alsaciens et un Lyonnais. C'étaient les deux frères Mœssmer, Michel attaché au service des essais de la Maison, et Victor, aviateur à *Strasbourg*, qui trouvait ainsi le moyen de couler une permission où l'aventure ne chômait pas. Voici Million, ou plus pittoresquement «Gueule cassée » en souvenir d'un ancien accrochage assez brutal, par quoi il portait la preuve péremptoire que le métier lui était entré dans la peau. Voici Heinrich, dont il n'y a rien à dire, puisque lui-même ne consent pas à parler, ou si peu... Voici Deisenroth, à la joviale assurance qui ne doute de rien, pas même de lui. Et voici enfin Issenhuth, dont la gaieté dissipait, comme un autre soleil, les brouillards méchants éparpillés sur la route. La machine était en bonnes mains.

Deisenroth avait, depuis quelques jours, mené la voiture des Usines de Strasbourg à l'annexe de Levallois, et attendait de pied ferme le signal du départ. Ce fut M. Mathis qui le donna le 14 septembre au soir, avec une désinvolture de grand constructeur, au moment de poser le pied sur le pont du transatlantique qui l'emmenait en Amérique pour un voyage d'études. Cette sérénité, cette insouciance au moment du «lâcher tout» d'une épreuve jamais tentée jusqu'alors, n'était-ce pas déjà comme l'assurance d'une réussite fatale?

Quoiqu'il en soit, le 14, à 22 h. la voiture, tous phares allumés, s'en allait de *Neuilly* et un télégramme partait pour l'Automobile-Club d'Alsace, l'avertissant que la course avait commencé. Le rouge



était mis. Au matin, Deisenroth faisait son apparition dans la ville aux cigognes, devançant — ce qui est moins une performance à l'actif de M. Mathis qu'une performance au passif des P. T. T. — les télégrammes expédiés la veille. Contrôlée à Strasbourg, la voiture allait faire, avec M. Daniel Steinlen désigné par l'A. C. d'Alsace, la boucle de 104 km. imposée, faisait son plein... et la deuxième équipe de conducteurs prenait place à bord pour le retour sur Paris. Elle y arrivait vers les 8 heures du soir: Les 1000 premiers kilomètres étaient couverts.

Ces premiers 1000 kilomètres n'étaient rien du tout, surtout si on les comparaît avec le chiffre total à atteindre. Cependant, ce fut joyeusement qu'on fêta la réussite de cette première étape. Il n'y a que le premier pas qui coûte! Ce premier pas avait été concluant. Combien de belles entreprises ont été tuées dans l'œuf? L'œuf, cette fois, s'affirmait incassable.

Donc, ce deuxième jour, à la même heure que la veille, l'équipe de conducteurs qui n'avait pas encore tenté l'aventure s'embarqua à destination de Strasbourg. Et, dès lors, cette histoire qui vous amuse — devait recommencer chaque 24 heures ; la narrer, en la chronométrant, serait fastidieux; mais rien n'est plus savoureux que le récit pittoresque qu'en fera, avec le sourire, le modeste Deisenroth. «Le paysage? Dame, on ne le regardait pas beaucoup : d'abord, on partait de Paris au début de la nuit qui vous accompagnait jusqu'aux Vosges, et on y revenait après le crépuscule. Quand il faisait grand jour, celui de nous deux qui n'était pas au volant, dormait. Le pilote, lui, admirait les sites au passage. Quant au nom des pays, on l'avait regardé une fois pour toutes. Tenez! Voyez ma carte, j'ai fait des marques rouges de distance en distance. Ça, c'est mon chronométrage. Ça gazait tellement régulièrement que je n'avais qu'à consulter ma montre. Au bout d'une heure de route, je me trouvais au patelin que j'avais marqué d'un signe rouge; une heure après, au second, et ainsi de suite. Et si, au contraire, je n'avais pas eu de montre pour connaître l'heure, il m'aurait suffi de suivre ma marche sur la carte. Et si ça n'avait pas gazé comme ça, croyez-vous qu'on aurait pu, quand nous repartions de Strasbourg, téléphoner à Paris: «La MATHIS arrivera à telle heure!»? Si ça avait duré davantage, on n'aurait pas même eu besoin de se servir du télégraphe. Il n'y aurait eu qu'à demander à Chaix d'éditer un indicateur comme celui des chemins de fer!

« Des embêtements? Pensez-vous! Marelli faisait des étincelles; Solex carburait que c'en était une bénédiction; Gallay



Un des clous semés sur la route par des personnes mal intentionnées. Le clou a été photographié à côté d'un sion exacte.

refroidissait; Marchal nous éclairait la nuit comme en plein jour: Piganeau nous donnait une sécurité absolue avec ses freins avant Perrot; Champion additionnait dans ses bougies des millions d'étincelles; S. K. F. nous permettait de rouler comme sur un billard.. Et, pour le reste, c'était une MATHIS, n'est-ce pas?

«De plus ou moins sales blagues? Oui! Imaginez-vous qu'au sortir de Strasbourg, un beau jour, de sinistres individus auxquels cette expérience n'avait pas l'heur de plaire, avaient ensemencé la route de grands clous: de la belle semence, je vous jure! timbre-poste pour montrer sa dimen- Résultat: plusieurs crevaisons simultanées du même pneu, etc.... pré-

cipitation dans les brancards d'une charrette... qui nous ouvrait les bras. Et, résultat de cette accolade : les garde-boue et un marchepied rasés net, comme la nuque d'une femme à la mode.

«Un jour, comme on arrivait à Paris, du côté de la Villette voilà qu'une bande de vaches... ou plutôt de bœufs, autophobes, et rétrogrades, nous assaillent. C'aurait pû être grave. Mais on a été quittes pour la peur... je veux parler des vaches.

« Ce qui nous embêtait, par exemple, c'est le froid. Brr! On aurait fait Paris-Marseille, que ça aurait été pain bénit. Mais du côté des Vosges, et même avant d'y arriver, au petit matin, il fait frisquet... en fin d'automne. Naturellement, on voulait faire honneur à notre MATHIS et notre tenue n'avait rien de négligé. Nous étions, en particulier, chaussés de souliers à l'intérieur desquels il ne faisait pas toujours tiède. Mais un de nos camarades fut victime d'un accident — oh! très peu grave — un taxi parisien qui le prenait pour un bec de gaz lui passa... quelque peu... sur le pied. Il fut obligé de chausser des pantoufles de fortune : ma foi, joliment brodées! et nous nous empressâmes tous de suivre la mode qu'il venait de lancer sans le vouloir. Ca alla, depuis, beaucoup mieux.

«Il y avait aussi le brouillard, ce sacré brouillard, le «coton» comme disait Mæssmer, l'aviateur, dans lequel il fallait rouler au jugé. Heureusement, nous avions des phares Marchal, c'est tout dire; et, en collant sur le verre du papier rose diffusant, on pou-

vait encore marcher à allure raisonnable. N'empêche qu'un certain iour. naviguant en brouillard épais, de Paris à Strasbourg, nous avons pris 5 heures de retard... rattrapées dans le trajet de retour.

«Une nuit, par exemple, j'ai eu grand peur. Je dormais, avant cédé le volant, quand, réveillé en sursaut, je vois à quelques mètres devant la voiture, un monstre bizarre qui s'enfuyait au grand galop... une vision de cauchemar! Et c'était tout simplement, dans le brouillard où nos phares allumaient un incendie, un poulain effrayé, qui fuyait devant le monstre que nous étions, à notre tour, pour lui.

« La fatigue? Euh! On aurait continué comme la voiture — et pour elle - malgré le brouillard, malgré le froid qui givrait notre pare-brise, certains jours, malgré même... ou plutôt à cause des lièvres! «Ah! ça, nous en avons eu quelques-uns! Quand je dis nous, je devrais dire mes camarades. J'en ai bien tué, moi aussi, mais les cueillir après, c'était une autre histoire. Je n'avais pas de chance... On a fait quand même quelques bons civets!

«Bon accueil sur la route? Certes! A force de nous voir passer, tous les jours, aux mêmes heures, on nous reconnaissait. Je ne jugerais pas qu'ils ne réglassent même leurs pendules sur notre marche! - «C'est la MATHIS!» criaient les gosses, en nous voyant venir; on nous saluait; on nous encourageait. Dans tous les villages traversés, je suis persuadé que l'on connaissait aussi bien que nous notre kilométrage. Cela, d'ailleurs, ne faisait pas que nous remplir d'aise. Notre tâche en était aussi facilitée. Combien de braves garde-barrières nous ont donné de la voie libre nous entendant venir de loin, pour que nous ne subissions nul arrêt. Et les employés des divers octrois rencontrés, eux-mêmes, mettaient un empressement charmant à écourter les formalités. Un gabelou, toutefois, pour faire du zèle, prétendit une fois nous arrêter. Mais il avait compté sans son brigadier, un sportif, qui lui passa un magnifique savon. Brigadier, vous aviez raison!

«Les dimanches, quand il y avait des fêtes sur la route, c'était moins drôle, parce qu'on était bien tenté d'aller foxtrotter un peu. Les jeunes filles nous faisaient de si gentilles invites! Mais le devoir avant tout. A celles de Pagny-sur-Meuse, qui se distinguaient par leur amabilité, nous ne pûmes accorder qu'une faveur, celle d'accepter une poupée de chocolat qu'elles nous offraient, et de la conserver jusqu'à la fin du voyage, comme mascotte.

« Et voilà! Une vraie partie de plaisir! Une vie épatante! Voir du pays, manger, boire, dormir et rêver, rêver comme dans un lit... Avec les roulements S. K. F., on a plus de silence dans une voiture qui fait du 80, que dans une somptueuse chambre à coucher, sur les boulevards parisiens.

« Nous étions partis pour 15.000 km. On nous a dit ensuite : «Continuez jusqu'à 20.000»; puis: «jusqu'à 30.000»... On aurait bien été jusqu'au bout du monde!» Deisenroth s'imaginaitil qu'il en avait fait à peu près le tour?

\* \*

Et maintenant, comme la statistique est la chose la plus follement amusante du monde — en même temps que la plus instructive – quelques chiffres:

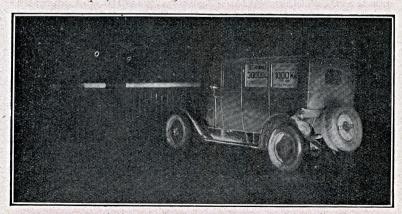
Le moteur qui n'eut pas le temps de refroidir, au cours de ce mois d'épreuves (couvrant le même nombre de kilomètres qu'une voiture de tourisme en trois ans) a tourné pendant 540 heures, faisant 65.000.000 de tours. La magnéto a fourni 130.000.000 d'étincelles. Chaque piston, dans son court voyage d'aller et retour, a couvert 13.608.000 m. ou à peu près 3 fois *Paris-New-York*.

Les trente mille kilomètres officiels ont coûté 2700 litres d'essence ou 27 hectolitres... ce qui est peu comme consommation. Enfin, une ultime comparaison: En un mois, sans arrêt, sans anicroches, sans ennuis, la 10 chevaux MATHIS, lâchée sur la route de *Paris à Strasbourg*, a couvert plus de six fois l'itinéraire du célèbre Tour de France cycliste. Combien de voitures n'ont parcouru cette distance qu'en plusieurs années?

\* \*

Ainsi contée, cette histoire paraît, comme toutes les histoires contées — même les plus extraordinaires — quelque chose de parfaitement plausible. Et vous l'acceptez sans que jamais votre étonnement se cabre. C'est là le propre des folles aventures qui ont parfaitement réussi. Les autos heureuses sont comme les peuples fortunés..., On finit par ne plus avoir d'admiration pour l'acrobate qui réussit tous ses tours...

Il conviendrait peut-être que l'on vous amenât au seuil de ce court historique, à réfléchir, à confronter aux résultats de tous les



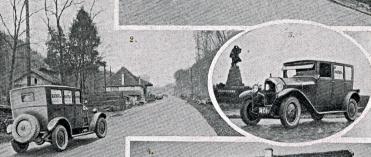
La voiture devant l'un des 38 passages à niveau qu'elle avait à traverser chaque jour.

## ᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗ**Რ**ᲗᲗᲗᲗᲗᲗ**ᲗᲠᲗᲗ<mark>ᲓᲠ</mark>ᲓᲠ</mark>ᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗᲗ**

## Pendant les mille kilomètres quotidiens

- Traversée du village d'Herbsheim.
- 2. La voiture s'engageant dans les premiers contreforts des Vosges.





- 3. Devant le monument du Général GALLIENI, érigé en commémoration de la bataille de la Marne.
- 4. Traversée du village d'Ittenheim.





Le contrôle de la voiture et la signature du Livre de Bord au Laboratoire de l'Automobile-Club de France,

jours et de tout le monde, le résultat obtenu par la fameuse MATHIS; en un mot, à revoir l'expérience, schématiquement, nue, dépouillée de tout son pittoresque et de toute sa poésie — car il y a de la poésie dans le cran et dans l'audace.

Jusqu'ici, nul n'avait osé tenter d'établir un record d'endurance du genre de celui qui existe désormais. Les épreuves courues étaient celles, fort intéressantes d'ailleurs, qui bénéficient de la renommée du Grand Prix, sous l'égide duquel elles se disputent.

Les records d'endurance proprement dits n'avaient été tentés que sur les autodromes, avec des machines, sinon

établies dans ce but, du moins mises au point à cet effet. Et, en tout cas, il n'est pas d'exemple que cet essai se soit prolongé tout un long mois.

MATHIS, lui, s'est peu soucié, cette fois, de l'éphémère gloire des comptes rendus, pour enthousiastes qu'ils soient. Il a continué jusque dans ses audaces, à demeurer pratique, sa voiture était pratique, il la voulait telle... il tenait à le démontrer d'une façon éclatante, mais pratiquement. Et c'est un peu parce que la fortune sourit aux audacieux qu'elle lui a distribué ses faveurs.

Mais l'audace est peu de chose, quand elle ne s'étaye pas sur une foi robuste. Et MATHIS avait foi en sa voiture.

Il eut pu trouver, pour son expérience, un parcours idéal, des routes de choix, une époque favorable. Il ne l'a pas voulu. Il sait que ses clients, disséminés dans toute la France, n'ont pas, eux, le choix de la route, ni celui du temps quand leurs obligations les pressent. Il a voulu se mettre à leur place, à la place des plus déshérités.

Et c'est pourquoi l'inoubliable raid de 30.000 km. sans arrêt, a, par son résultat, une portée formidable.

Et chaque propriétaire d'une 10 chevaux MATHIS peut en être fier, comme d'une action d'éclat personnelle... car sa propre voiture en eut fait autant! car cette histoire merveilleuse, dont vous savez maintenant les grandes lignes, aurait pu être son histoire!

Or, si le raid officiel est depuis longtemps terminé, la voiture victorieuse n'en poursuit pas moins son petit bonhomme de chemin.

Automobile-Elub de Françe

B, PLACE DE LA CONCORDE, PARIS

COMMISSION TECHNIQUE

CABINET DU PRÉSIDENT

Telephone Elysées 34-70

米

EXTRAIT d'UN PROCES-VERBAL de CONTROLE de PERFORMANCE

Il resulte d'un procès-verbal de contrôle de performance, établi par la Commission Technique de l'AUTOMOBILE-CLUB de FRANCE, le 20 Octobre 1925, et signé:

du Directeur du Laboratoire de 1ºA.C.F., Monsieur LUMET de 1ºIngénieur du Laboratoire de 1ºA.C.F., Monsieur DELPEYROUX du Préposé à la Vérification à Paris, Monsieur BESNIE du Délégué de 1ºA.C. d'Alsace, Monsieur STELLEN.

qu'une automobile MATHIS 10 C.V., modèle GM, châssis N° 121.137, moteur N° 121.208, identique au type de catalogue, carrossée en conduite intérieure 4 places, a souvert, sur route, du 14 Septembre 1925 à 22 heures 5, au 14 Octobre 1925, à 18 heures 30 un total de TRENTE MILLE (30.000) kilomètres, à raison de MILLE (1.000) kilomètres chaque jour. La performance a été contrôlée par le Laboratoire de 1'A.C.F. et par l'Automobile-Club d'Alsace.

Le procès-verbal donne la liste des pièces plombées et poinconnées, qui ont été vérifiées chaque jour, et constate que le livre de bord, scelle au châssis, a reçu régulièrement, dans la limite de temps imposee, tous les visas de contrôle décides par la Commission Technique, au moment où la performance a été entreprise.

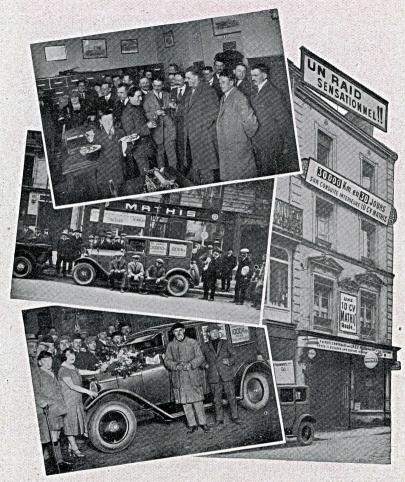
Vu pour extrait conforme du procès-verbal de contrôle :

LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION TECHNIQUE

Sterry Sterry



Extrait du Procès-Verbal établi par l'Automobile-Club de France et l'Automobile-Club d'Alsace après vérification des plombs de contrôle à la fin des 30.000 klm.

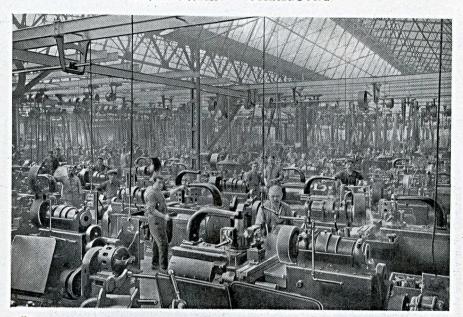


Comment la voiture était fêtée à son passage chez les Concessionnaires de la Marque MATHIS

Toute fière de ses plombs intacts, elle se promène de ci, de là, va se montrer tantôt dans une ville, tantôt dans une autre. Elle a été aux Salons de *Bruxelles* et d'Amsterdam, elle a déjà parcouru une bonne partie de la France. Elle continue. Elle a droit, elle et ses auteurs, à cette petite satisfaction d'amour-propre.

Mais, en ajoutant sans cesse des kilomètres aux kilomètres, en se jouant, elle fera mentir, le titre de cette petite étude, et son moteur pourra rythmer l'air fameux: « J'ai fait trois fois le tour du monde...»

JEAN DE LASCOUMETTES.





Usinage des ponts-arrière - Division IV









