

Der Rastlose

Ein Amerikaner, den sie „den Franzosen“ nannten, der aber eigentlich Schweizer war: Louis Chevrolet

MAI 1893 kommen die Einwohner des beschaulichen Beaune (Frankreich) ins Stauen: Ein völlig neuartiges Vehikel knattert durch die Straßen des Weinorts. Das Lokalblatt berichtet von einem Fahrzeug, das sich wie von selbst fortzubewegen scheint. Es biete Platz für sechs Personen und werde von einem Benzinmotor im Heck angetrieben. 20 Kilometer pro Stunde könne es erreichen!

Zu den Neugierigen gehört auch der 15-jährige Louis Chevrolet. Abends beim Essen fragt er fasziniert: „Wie wird das Automobil angetrieben? Wie fährt es? Kann es nicht schneller fahren?“ Der Zufall will es, dass zu dieser Zeit der Besitzer eines benzinbetriebenen Dreirads in Beaune übernachtet. Als er sein Gefährt am nächsten Morgen starten will, passiert erst mal nichts. Louis bietet seine Hilfe an und erweckt das 1,5-PS-Dreirad zum Leben. „Ich konnte mein Glück kaum fassen, als der Fahrer sagte, ich könnte es versuchen“, wird er später erzählen. „Da fuhr ich plötzlich mit diesem Dreirad, und meine Freunde jubelten mir zu. Ich war der glücklichste Mensch auf der Welt.“ Er lässt sich genau erklären, wie der Motor funktioniert. Damit ist es um ihn geschehen, er muss ein eigenes Automobil haben!

Louis Chevrolet kommt als zweites von sieben Geschwistern am ersten Weihnachtstag in La Chaux-de-Fonds in der französischsprachigen Schweiz zur Welt. Die Stadt ist bekannt für ihre Uhrenindustrie. Auch der Vater von Louis ist Uhrmacher und kann seinem Junior die Leidenschaft für



**RADRENNFAH-
RER** Beim Velo-
club in Beaune.
Mit 16 Jahren
wird Louis dort
Mitglied und
nimmt erfolg-
reich an Ren-
nen teil. Er ar-
beitet zu dieser
Zeit als Fahr-
radmechaniker

Mechanik vermitteln. Eine hand-
feste Wirtschaftskrise zwingt die
Familie zum Umzug nach Beaune
in der Weinregion Burgund in
Frankreich. Hier wird 1892 Gaston
geboren, mit ihm wird Louis spä-
ter eine besondere Verbindung
haben. Weil der Vater gesundheit-
lich angeschlagen ist, muss die
ganze Familie zur Existenzsiche-
rung arbeiten, so auch der elf-
jährige Louis. Er findet eine An-

AUTO- Biografie

stellung in einer
exklusiven Fahr-
radwerkstatt. Der
Teenager verbes-
sert hier seine
mechanischen Fä-
higkeiten, die Fahr-
räder der Marke Gla-
diator wecken seinen

Ehrgeiz auch auf dem Sattel.
1895 gründen sich zwei Velo-Clubs
und veranstalten Rennen, Louis
ist am Start, und nicht nur das: „Er
verlor kein Rennen, kein einziges“,
wird sich Louis' jüngste Schwester
Martha Desnoyers später erin-
nern. Die Presse titelt „Champion
von Beaune“, und schreibt von
einem sympathischen Rennfahrer,
der auf seiner göttlichen Gladiator
als Erster ankommt.

Mit fast 20 Jahren möchte Louis
seinen Traum verwirklichen und
geht zur Automobiles Darracq SA,
es ist die Firma, die die Gladiator-
Fahrräder produziert hat und jetzt
Automobile baut. Louis, der nur
wenig Schulbildung hat, eignet
sich in den folgenden 18 Monaten
wertvolles Wissen im Automobil-
bau an. Er wechselt zur bekannten
Société d'Automobiles Mors in Pa-
ris. Hier baut man Rennwagen, für
den jungen Mechaniker ein großer
Schritt. Was ihn aber wirklich reizt,
ist Amerika, er hört von erfahrenen
Mechanikern und vielen Möglich-
keiten in den USA. Also spart er
Geld für eine Überfahrt an und
kommt an seinem 22. Geburtstag,
dem 25. Dezember 1900, in New
York an. Die Reise geht bis nach
Montreal, hier findet er eine An-
stellung als Chauffeur und Mecha-
niker. Weil in Kanada auch Fran-
zösisch gesprochen wird, kann
sich Louis gut einleben.

LOUIS CHEVROLET

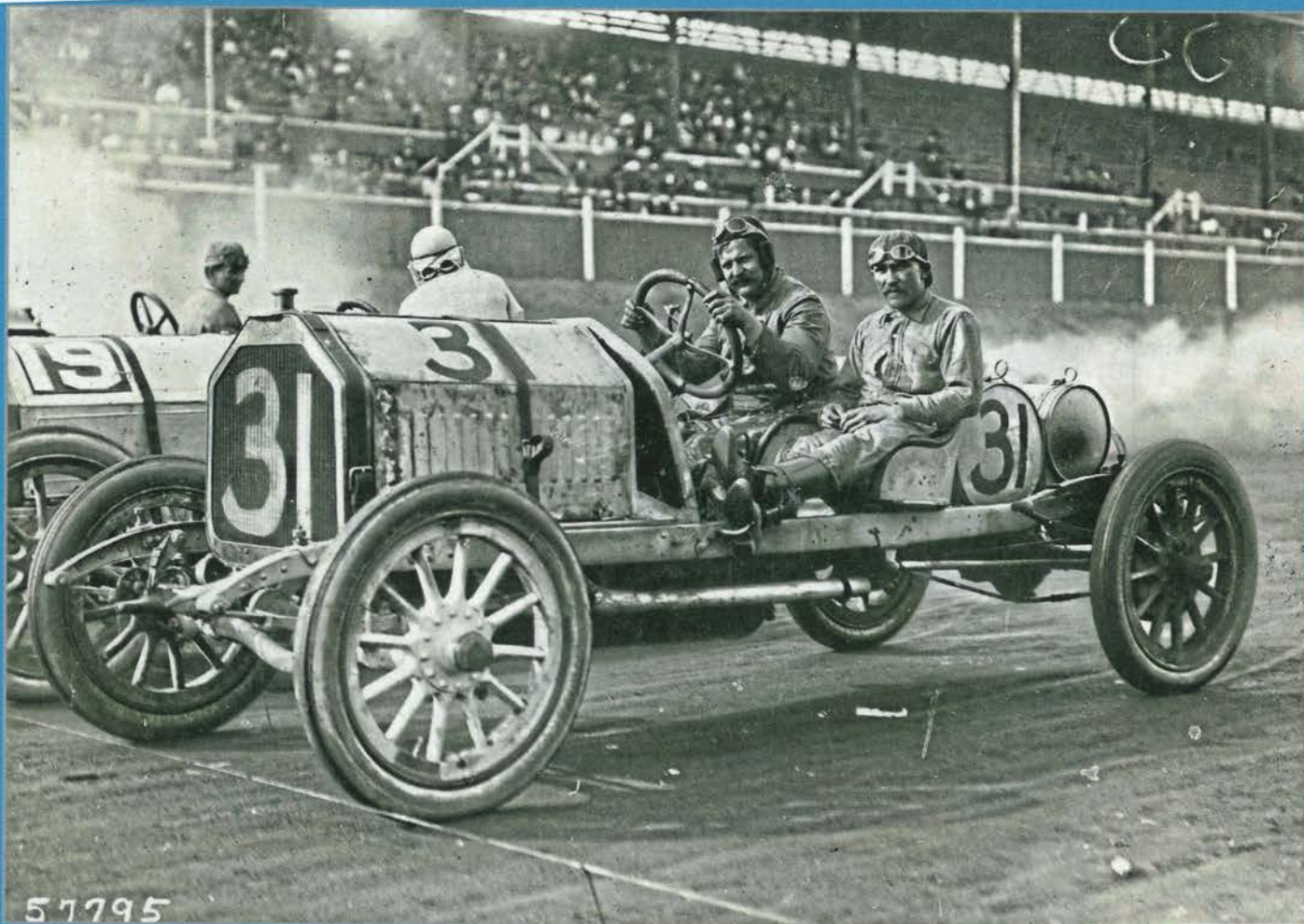
wächst zusammen mit vielen Geschwistern auf. Unten ein Foto der neunköpfigen Familie aus den späten 1890er-Jahren. Hinten stehend von links nach rechts: Arthur, Louis, Fanny, Berthe und Alfred. Vorn von links nach rechts: Joseph-Félicien, Gaston, Marie-Anne Angéline und Marthe. Alle außer Alfred und dem Vater werden in die USA auswandern



„Bewegung ist die universelle Sprache der persönlichen Freiheit.“
Louis Chevrolet



Nur ein halbes Jahr später geht er zurück nach New York und arbeitet in einer Niederlassung des französischen Autoherstellers De Dion-Bouton Motorette Company. Was ihn plagt, ist das Heimweh nach seiner Familie. Kurzerhand überzeugt er seine zwei Schwestern, in die USA zu kommen. Als Vater Chevrolet 1902 stirbt, >>



» zieht bis auf einen Bruder auch die restliche Familie in die USA. Nach mehreren Anstellungen bei verschiedenen Firmen landet Louis bei Fiat und damit direkt in der Rennszene. Und wieder ist es ein Zufall, der dem Mechaniker weiterhilft: Rennveranstalter Alfred Reeves sucht für ein Vergleichsrennen in New York einen Fahrer. Er hat zwar ein Auto, einen Fiat, aber keinen Piloten. Ratlos wendet er sich an den Autohändler Rand Hollander. „Lass mich nachdenken“, sagt der zu Reeves, „ich würde dir gerne helfen, doch das Auto fährt nicht von alleine. Aber warte eine Minute. Da ist ein Mann draußen in der Werkstatt, ein Franzose, der Fiat durch und durch kennt, aber er ist nie Rennen gefahren.“ Für Louis keine Frage, er wird antreten. Sein erstes Rennen (am 20. Mai 1905) ist ein fulminanter Sieg. Und mehr noch, er stellt mit 52,4 Sekunden auf der Ein-Meilen-Runde einen neuen Weltrekord auf! 1906 wird er mit

HOCHZEIT in der Rennkarriere von Louis. Hier am 9. November 1909 mit seinem Mechaniker Joe Nelson vor dem Rennen in Atlanta (oben). Obwohl der Wagen Feuer fängt, gewinnen sie das Eröffnungsrennen um die Coca-Cola-Trophy. Rechts beim Familienausflug mit Frau Suzanne und Nachwuchs in einem Buick, Ort und Datum der Aufnahme unbekannt

119 mph gemessen, gleich der nächste Weltrekord. Im selben Jahr heiratet Louis die fast zehn Jahre jüngere Suzanne Treyvoux in New York, sie bekommen zwei Söhne, 1906 Charles Louis und 1912 Alfred Joseph Etienne. 1906 geht er zu

John Walter Christie nach Philadelphia und holt mit dem Darracq V8, einem Monster mit 25 Litern Hubraum und 200 PS, weitere Rekorde. Auf der Rennstrecke ist er inzwischen in den USA und Kanada eine Legende. Die Presse nennt





FABRIK in Flint, Michigan, hier werden ab 1912 Automobile statt Pferdefuhrwerke gebaut. William Durant ist Eigner



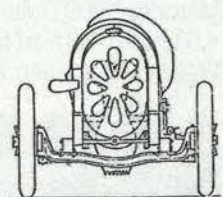
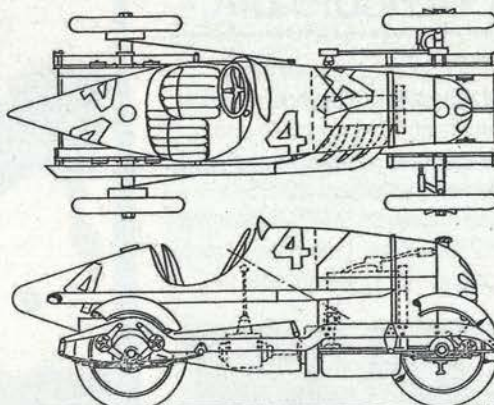
ihn „the daredevil frenchman“, den waghalsigen Franzosen. Louis fährt mit viel Glück und hat öfter Unfälle, die er überlebt, bei denen aber andere Fahrer und Mechaniker ums Leben kommen. Bei allem Erfolg: Er möchte Autos bauen.

Der Zufall hilft ihm auch jetzt: Er lernt den Geschäftsmann William Durant kennen. Der Mann gilt als automobiles Schwergewicht, er ist Besitzer der Firma Buick und hat 1908 die General Motors Corporation gegründet – man versteht sich und arbeitet zusammen. 1910 verliert Durant die Kontrolle über GM, hat aber schon eine neue Geschäftsidee: Er will aus dem Ruhm Chevrolets Kapital schlagen. Dazu gründet er zusammen mit Louis, dessen Bruder Ar-

HIGH SOCIETY in den Vereinigten Staaten. Hier Louis mit Frau Suzanne und dem Stummfilmschauspieler Lew Cody im Jahr 1918. Das Ehepaar weiß sich in der gehobenen Gesellschaft zu bewegen. Frau Suzanne begleitet ihren Mann regelmäßig, auch bei den Rennen

1920 FRONTENAC 4 CYL.

WHEEL BASE 96"
TIRES 35 x 5
GREEN & WHITE
TREAD 5 1/2"
SCALE 1/24"



RENNWAGEN

Frontenac-Vierzylinder. Typisch für die Fahrzeuge sind die wind-schlüpfrige Frontpartie und das Heck in Zigarren-form



DARRACQ V8, mit dem Louis zwei Rekorde einfährt

DESIGNING ROOM als Arbeitsplatz von Louis bei American Motors an der Ostküste



thur, dem ehemaligen Besitzer von Buick James H. Whiting und dessen Schwiegersohn am 3. November 1911 in Detroit die Chevrolet Motor Company. „Wir brauchen ein neues Auto“, sagt er zu Louis. In seinen Memoiren wird Durant später dazu schreiben: „Ich hatte einen Namen für mein Unternehmen gefunden, Chevrolet. Meine nächste Aufgabe war es, einen Wagen zu finden, der zum Namen passte, einen Wagen, der sich durch Kraft, Geschwindigkeit, Stabilität, Aussehen und Preis auszeichnete, der jedes andere Auto im Land übertreffen würde – ein ziemliches Unterfangen. Um einen solchen Wagen zu produzieren, arbeitete ich monatelang mit zwei

bewährten, fähigen Mechanikern zusammen, Männern mit Geist und Mut, Männern, die nie aufgaben.“

Louis reagiert euphorisch, endlich kann er ein eigenes Auto bauen. Im März mietet er eine Werkstatt in Detroit und macht sich mit mehreren Kompagnons an die Arbeit. Sein Freund Etienne Planche ist für die Konstruktion des Wagens zuständig, Louis entwirft das Konzept, es entstehen Vier- und Sechszylindermotoren. Im Jahr darauf erscheint nach ein- einhalb Jahren Entwicklungsarbeit das erste Auto der Firma auf dem Markt, ein großer Pkw mit sechs Zylindern, 40 oder 50 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von re- >>

FOTOS: ARCHIV MARTIN SINGIG (7)



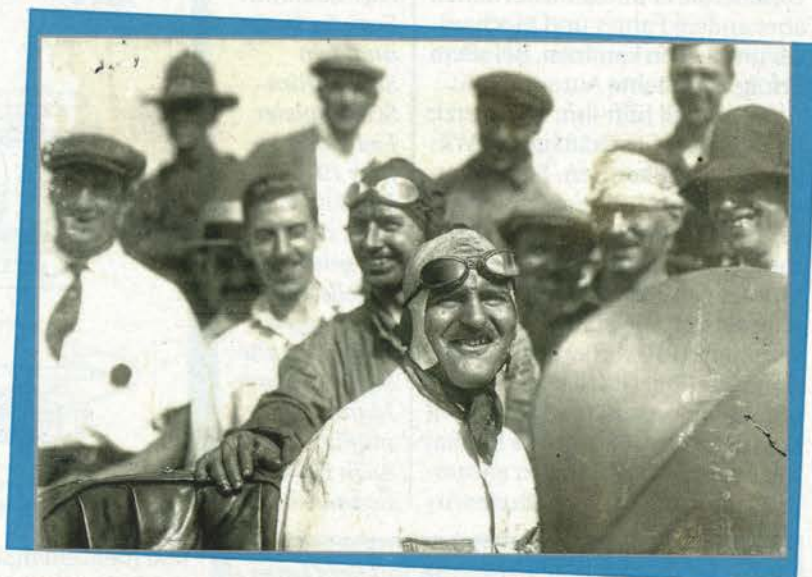
PRÄSENTATION des Classic-Six-Tourenwagens der Chevrolet Motor Company Ende 1912 in Detroit. Louis im weißen Kittel rechts, seine Ehefrau Suzanne auf dem Beifahrersitz

CHEVROLET CLASSIC SIX

Ende 1912 wird der Classic Six nach eineinhalb Jahren Entwicklungszeit vorgestellt. Das hochwertige Auto ist mit elektrischen Frontscheinwerfern und einem automatischen Anlasser ausgestattet. Es wird in zwei Varianten angeboten, mit einem 40-PS-Motor für 1950 Dollar und mit einem 50-PS-Motor mit 4,9 Litern Hubraum für 2100 Dollar. Lieferbar ist der Wagen erst ab dem 2. Januar 1913, gleichzeitig mit



dem neuen Little Six, der in Flint produziert wird. Nach einer Testfahrt mit Louis Chevrolet ist ein Reporter der „Motor World“ voll des Lobes über die Laufruhe des Wagens. Zu verdanken ist die der ausgewuchteten Kurbelwelle. „Es machte keinen Unterschied, ob man mit 2 oder mit 55 Meilen (etwa 88 km) pro Stunde unterwegs war.“ In der Werkstatt kann der Motor bis auf die Höchstdrehzahl gebracht werden, ohne das Wasserglas zu verschütten, das auf dem Kühlerdeckel platziert ist. Der Reporter schreibt von einem Automobil, das keine Wünsche offen lässt. Am Markt setzt es sich allerdings nicht wirklich durch, wohl auch wegen des hohen Preises, der 1914 auf 2500 Dollar klettert.



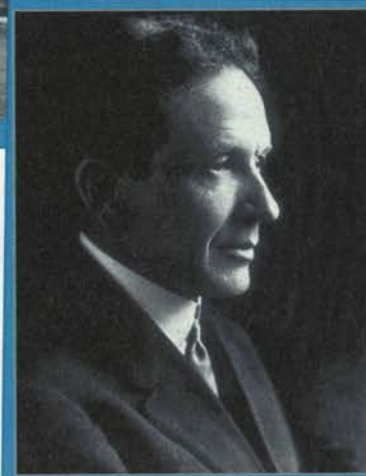
GASTON CHEVROLET ist einer der erfolgreichsten Frontenac-Piloten. Er war Louis in die USA und damit in die Rennfahrerszene gefolgt. Gaston tritt am 25. November 1920 zum Speedway Classic an und kommt dabei mit seinem Mechaniker bei einem Unfall ums Leben (unten)





» spektakulären 105 km/h. Er trägt den zukunftssträchtigen Namen Chevrolet mit der Typbezeichnung Classic Six. Ursprünglich sollte es ein leichter und erschwinglicher Sechszylinder werden, ein Konkurrent des günstigen Ford Modell T, nur mit mehr Zylindern und stärkerem Motor. Louis liefert jedoch mit dem Classic Six ein großes, luxuriöses und mit 1,7 Tonnen schweres Auto zum stattlichen Preis von 2100 Dollar (in der 50-PS-Version, entspricht 2024 etwa 61 000 Euro). Genau das aber ist seine Absicht, er möchte hochwertige Fahrzeuge für wohlhabende Käufer bauen und sich damit unter den Buicks

und Cadillacs in der oberen Mittelklasse etablieren. Die Medien frohlocken, die Motor World schreibt: „Das neue Auto verkörpert eine Reihe ungewöhnlicher Konstruktionsideen, die auf ausländische Einflüsse hindeuten.“ Produziert wird er in Detroit, später



REPRÄSENTATIV

ist das Gebäude (oben), das das Entwicklungsteam im August 1911 in Detroit bezieht. Die Firmengründung der Chevrolet Motor Company gemeinsam mit William Durant (rechts) folgt erst Monate später. Durant hat an Chevrolet viel auszusetzen, unter anderem stört ihn, dass er ständig raucht (links)

in Flint, 70 Meilen nordwestlich. Durant sieht das inzwischen anders, er möchte sich entgegen seiner bisherigen Aussagen auf preisgünstige Autos spezialisieren und damit expandieren, ganz nach dem Vorbild von Henry Ford. Das geht dem Zigarettenraucher Louis gegen den Strich, und nicht nur das, wie Louis' jüngere Schwester später schreiben wird: „Durant hat ihn bei praktisch jeder Unterhaltung aufgefordert, sich wie ein Geschäftsmann zu benehmen und Zigarren statt Zigaretten zu rauchen.“ Louis hat genug, er verkündet Durant: „Ich habe Ihnen mein Auto und meinen Namen verkauft, aber ich werde mich nicht verkaufen. Ich werde meine Zigaretten so oft rauchen, wie ich will, und ich gehe.“

Der angesehene Rennfahrer und Konstrukteur gründet in Detroit die Frontenac Motor Corporation und steigt damit wieder »





» ins Rennbusiness ein. Zusammen mit Etienne Planche entwickelt er einen eigenen Motor. Sponsor ist der Zündkerzen-Hersteller Albert Champion. Diese Partnerschaft ist allerdings nur kurz. Als sich Louis Chevrolet ungerecht behandelt fühlt, geht er in Champions Büro, verprügelt seinen Geldgeber und gibt ihm den Rat, ihm nie wieder in die Quere zu kommen. Weil Louis immer noch Verbindungen zur Firma Chevrolet hat (sein Bruder Arthur arbeitet 1914 noch dort), kann er das Chevy-Rennteam unterstützen. Seit einem Unfall 1910 hat er kein Rennen mehr gefahren. 1914 setzt er sich, inzwischen 36 Jahre alt, wieder ans Steuer, kann aber das Los-Angeles-Phoenix-Rennen trotz guter Leistung wegen eines Tankfehlers nicht gewinnen. 1915 gründet Louis die Frontenac Motor Corporation, schon bald sind die neuen Rennwagen der Firma am Start und erfolgreich. Louis und

TYPISCH für Louis: Auf fast jedem Bild ist er mit einer Zigarette zu sehen (oben). 1924 setzt ein Ford-Händler auf der Rennstrecke in Indianapolis drei Fronty-Fords mit einem Achtungserfolg ein. Am Steuer (rechts) Henry Ford, links hinter ihm Louis Chevrolet. Mit dem Ingenieur Cornelius Van Ranst (rechts unten) bildet Louis ab 1919 ein erfolgreiches Team



VITA

1878 Louis Chevrolet kommt in La Chaux-de-Fonds zur Welt

1886 Umzug der Familie nach Beaune

1895 Einstieg in den Radsport

1898 Lehrzeit bei verschiedenen Autoherstellern in Paris

1900 Übersiedlung nach Amerika

1901 Auto-mechaniker in New York

1905 Erstes Rennen auf Fiat

1906 Rekordfahrt auf Darracq, Sohn Charles Louis wird geboren

1909 Rennfahrer im Buick-Rennteam

1911 Mitbegründer der Chevrolet Motor Car Company

1912 Präsentation des Classic Six in Detroit, der zweite Sohn Alfred Joseph Etienne kommt zur Welt

1915 Chevrolet wird amerikanischer Staatsbürger, er gründet die Frontenac Motor Corporation

1920 Frontenac siegt beim Indy 500

1928 Beginnt mit der Entwicklung von Flugzeugmotoren

1933 Er kehrt zur Firma Chevrolet zurück

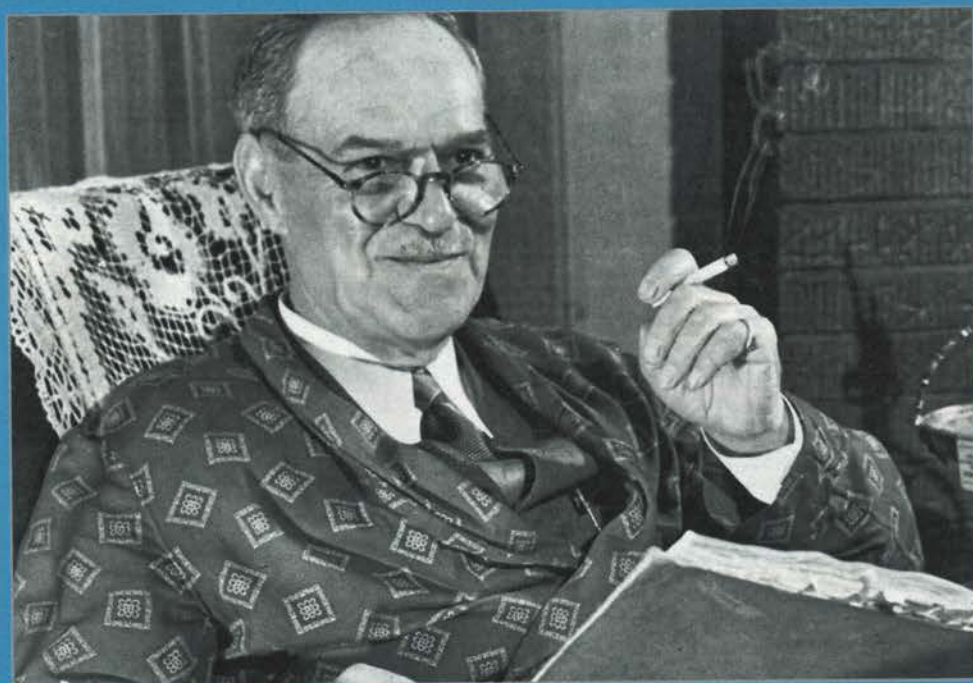
1938 Er muss gesundheitsbedingt aufs Autofahren verzichten

1941 Louis Chevrolet stirbt in Detroit

sein Bruder Gaston dominieren mit den Frontenacs die nationale Rennszene, Gaston gewinnt 1920 die 500 Meilen von Indianapolis, was als die prestigeträchtigste aller Trophäen gilt. Auch finanziell geht es der Familie Chevrolet prächtig, Louis liebt Golf und die Jagd. Er konstruiert mit dem Ingenieur Cornelius W. Van Ranst die Indy-500-Gewinner von 1920 und 1921, die beiden entwickeln die Fronty-Ford-Zylinderköpfe. Ein halbes Jahr darauf kommt Gaston bei einem Rennen in Beverly Hills ums Leben. Ein schwerer Schlag für Louis, der sich sofort aus dem Rennsport zurückzieht. Er entwickelt wieder Alltagsautos. 1921 kommt es zu einem ersten Frontenac-Prototyp, im Jahr darauf sollen in dem Werk 1500 Arbeiter beschäftigt sein.

Schon zwei Jahre später der nächste Schlag, die Firma muss wegen einer Wirtschaftskrise Konkurs anmelden. Gemeinsam mit Arthur wendet er sich der Produktion von Flugzeugmotoren zu, wo es zum Streit der Brüder kommt. Louis ruft 1928 die Chevrolet Aircraft Corporation ins Leben, welche aber 1929 wegen der Weltwirtschaftskrise schnell wieder verschwindet. Die Firma wird daraufhin vom Flugzeugbauer Glenn L. Martin übernommen. Louis arbeitet dort als Entwicklungsingenieur und Vice-Präsident einer Tochtergesellschaft.

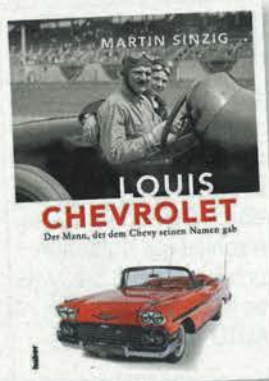
1933 kehrt er zu Chevrolet zurück, inzwischen eine Division von General Motors. Hier arbeitet Louis zehn Monate, bis ihn ein Gehirnschlag zum Aufhören zwingt. 1934 stirbt sein Sohn Charles Louis an einer Nieren-Insuffizienz, was ihn schwer trifft. In der kommenden Zeit arbeitet er als Werbeträger für eine Ölfirma und repräsentiert die Chevrolet-Division auf Autoausstellungen, geht aber 1938 nach einem Herzinfarkt mit 59 Jahren in den Ruhestand. Aufs Autofahren muss er inzwischen wegen seiner Gesundheit verzichten. 1941 stirbt der Mann, dessen Namen inzwischen Millionen von Automobilen tragen. In diesem Jahr läuft der 16-millionste Chevrolet vom Band... ● Michael Schießl



FOTOS: ARCHIV MARTIN SINZIG (6)

RENNFAHRER UND PRIVATIER

Oben beim Gewinn der Harkness-Trophäe in New York 1917, unten nach einem erfüllten und aufregenden Leben als Privatier Ende der 30er-Jahre



BUCHTIPP MARTIN SINZIG LOUIS CHEVROLET

Der Mann, der dem Chevy seinen Namen gab; ca. 200 Seiten, zahlreiche Abbildungen; gebunden, Format 160 x 245 mm; Preis 29,90 Euro
ISBN 978-3-7193-1566-5

Die englische Geschichte des Schweizer Automobilisten Louis Chevrolet vom 190. Geburtstag

Wie viele berühmte Biografen, so auch Martin Sinzig, geboren 1955, ist ein Autor, der sich mit der Geschichte des Schweizer Automobilisten Louis Chevrolet beschäftigt. Sinzig hat sich mit der Geschichte des Schweizer Automobilisten Louis Chevrolet beschäftigt. Sinzig hat sich mit der Geschichte des Schweizer Automobilisten Louis Chevrolet beschäftigt.

Martin Sinzig
Geboren 1955 in Bern, Schweiz. Schriftsteller und Journalist. Neben der Biografie Louis Chevrolet hat er auch die Biografie Louis Chevrolet geschrieben. Sinzig hat sich mit der Geschichte des Schweizer Automobilisten Louis Chevrolet beschäftigt.

Verlag: Bastei Lübbe
ISBN 978-3-7193-1566-5