

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 11 (1960)

Artikel: Louis Chevrolet (1878-1941)
Autor: Schmid, Hans Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091150>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LOUIS CHEVROLET

1878–1941

Louis Chevrolet ist der Mann, der dem volkstümlichsten amerikanischen Automobil den Namen gegeben hat. Die Chevrolet-Werke der General Motors in Detroit haben bis Ende 1960 insgesamt 32 190 763 Chevrolet-Personenwagen und 8 701 596 Chevrolet-Lastwagen fabriziert. Mit Chevrolet hat es die seltsame Bewandtnis, daß er vor fünfzig Jahren als Rennfahrer weltberühmt war, aber niemand seinen Wagen kannte. Heute kennt jedermann die Automarke Chevrolet, doch die wenigsten wissen etwas über die Herkunft, die geniale Begabung und die Schicksale des Mannes, der diesen Namen trug.

*

Wer heute auf den Anlasser eines Autos drückt, setzt die vollkommenste Maschine in Gang, die der Erfindergeist des Menschen für jedermanns Gebrauch ersonnen hat. Die Vollkommenheit der Maschine kommt darin zum Ausdruck, daß wir uns um ihr Funktionieren gar nicht zu kümmern brauchen.

In der Jugendzeit des Autos war das ganz anders. Der Fahrer mußte ein Kenner des Motors und ein Mechaniker sein; er mußte stets einen Vorrat von Putzfäden mitführen, weil er sich bei der Behebung von Pannen aller Art die Hände mit Öl und Schmutz verunreinigte. Die elegante Dame von Heute am Volant erhält nicht den geringsten Flecken auf ihrem Wildlederhandschuh, auch wenn sie Hunderte von Kilometern fährt.

Das Automobil von Heute ist das Entwicklungswerk unzähliger Pioniere. Sie gehören allen Kulturnationen an und haben, jeder auf der Arbeit seiner Kollegen und Konkurrenten aufbauend, die zahllosen Einzelprobleme gemeistert, die sich im Laufe der Jahrzehnte darboten. Ihre Erfindungs- und Entwicklungsarbeit, ihre konstruktiven und fabrikatorischen

Ideen gehören, im Rückspiegel betrachtet, in den Rahmen der gewaltigen industriellen Revolution des 20. Jahrhunderts, deren Glücksfälle und vernichtende Schläge sie am eigenen Leib zu spüren bekamen.

Herkunft und Jugendzeit

Louis-Joseph Chevrolet erblickte am 25. Dezember 1878 in La Chaux-de-Fonds als zweiter Sohn des Joseph Félicien Chevrolet, Bürger von Bonfol im Berner Jura, und der Marie-Anne Angéline, geborenen Mahon, das Licht der Welt. Sein Geburtshaus stand an der Rue du Grenier 22a. Der Vater war Uhrmacher. Er scheint ein sehr geschickter Uhrmacher gewesen zu sein. Doch war ihm das Glück nicht hold; er verstand es nicht, sein Können zur Geltung zu bringen. Als Louis sechs Jahre zählte, wanderten die Eltern Chevrolet mit den beiden Söhnen nach Frankreich aus, in der Hoffnung, dort bessere Tage zu sehen. Die Familie setzte sich im burgundischen Städtchen Beaune fest; dort wuchs die allmählich auf sieben Köpfe erweiterte Kinderschar heran: Alfred, der älteste, Louis mit seinen jüngeren Brüdern Arthur und Gaston, und die drei Schwestern Fannie, Berthe und Marthe. Einige von den Geschwistern folgten Louis, der zweifellos die stärkste Persönlichkeit unter den sieben war, später nach Amerika.

Im Hause Chevrolet herrschte die Armut. Jedes der Kinder mußte die Schule so früh als möglich verlassen, um zum Unterhalt der Familie beitragen zu können. An den Besuch einer höheren Schule, die der Begabung von Louis entsprochen hätte, war gar nicht zu denken. Aber der aufgeweckte Bursche war für vielerlei zu gebrauchen. Beaune ist ein berühmtes Zentrum des Burgunderweins und wird von Weinaufkäufern regelmäßig besucht. Louis diente oft einem erblindeten Weinhändler aus Paris als Führer, lernte dabei Keller und Menschen kennen und brachte selbstgeworbenes Geld nach Hause. Bei seinen Kellerbesuchen fiel ihm die Umständlichkeit auf, mit der man den Wein von einem Faß in ein anderes umfüllte. Als junger Bursche erfand er eine Weinpumpe, die in Beaune lange Zeit im Gebrauch war.

Es scheint, daß das Fahrrad damals die technische Phantasie der Jugend beflügelte, ja den ersten Anstoß zum Bau von Motoren gab. Wie die beiden Brüder Wright, die das erste brauchbare motorisierte Flugzeug bauten,

arbeitete Chevrolet anfänglich in einem Fahrradgeschäft, wo er auch Reparaturen besorgte. Der Eigentümer besaß ein dreirädriges Einzylinder-Motorrad von $1 \frac{1}{4}$ HP, das aber nie gehen wollte. Er schenkte es dem jungen Chevrolet, der mit Vorliebe daran herumbastelte. Das war der erste Motor, den Louis zu sehen bekam. Er verstand ohne weiteres, wie das Ganze funktionieren sollte, und bald lief das Dreirad. Als er dann mit dem Fabrikanten in persönliche Fühlung kam, lieh ihm dieser das Material, und Chevrolet baute sich sogleich ein verbessertes Modell.

Er beteiligte sich zwischen 1895 und 1900 auch an zahlreichen örtlichen Velorennen, vor allem lockten ihn die zwanzig Franken, die als erster Preis zu verdienen waren – so gestand er später freimütig, wenn er von den Taten seiner Jugend sprach.

Das Talent des Mechanikers und das Bedürfnis nach erhöhter Geschwindigkeit bedrängten den jungen Mann. Frankreich ist das Ursprungsland der Autorennen. Der junge Chevrolet erlebte diese damals neuartigen Ereignisse zweifellos mit. Das gelobte Land der Motorisierung waren aber die Vereinigten Staaten von Amerika. Im Jahre 1900 wanderte er aus und kam über Kanada nach New York, wo er anfänglich in Brooklyn in der Werkstatt eines Schweizers namens William Walter aus Biel tätig war. Dann arbeitete er bei der Vertretung der französischen Automarke Dion-Bouton, später bei Fiat.

Seine Frau Suzanne Treyvoux lernte Chevrolet anlässlich einer Autofahrt in New York kennen, wo er einen Panhard mit Sitzbänken kutscherte. Es war im kalten Winter 1904/05. Suzannes Eltern waren kurz vorher aus Paris nach New York gekommen, die Mutter, eine Pelzmacherin, als Angestellte eines bekannten Pariser Pelzgeschäfts, das in New York eine Niederlassung betrieb. Im Frühling wurde das Paar in New York getraut. Die Hochzeitsreise führte sie, wie üblich, zu den Niagarafällen.

Im gleichen Frühling trat er erstmals als Rennfahrer auf. Seine Geschicklichkeit im Fahren und seine durchdringende Kenntnis des Motors ermutigten ihn dazu, und sein Bedürfnis nach Wettstreit stürmte auf ihn ein. Das erste Automobilrennen, an dem Louis Chevrolet teilnahm, begründete schon seinen späteren Ruhm. Es fand am 20. Mai 1905 auf dem zum «Autodrom» umgebauten Pferderennplatz Morris Park im Staate New York statt. Chevrolet fuhr einen 90-HP-Fiat und gewann im offenen Dreimeilenrennen den Meilenrekord mit 52,8 Sekunden, was einer Stundengeschwindigkeit von 109,7 km entspricht; so bezeugt es eine goldene

Medaille des Motor-Rennclubs Morris Park. Ein weiteres Geschenk bestand aus einer Uhr, die auf der Rückseite die eingravierte Unterschrift des Spenders W. Chrysler trägt. So wurde Louis Chevrolet Rennfahrer.

Der Rennfahrer

Louis Chevrolet zog durch sein erstes Auftreten in Morris Park gleich die Aufmerksamkeit der Automobilfabrikanten und ihrer Finanzleute auf sich. Er gefiel dem Publikum durch sein verwegenes Draufgängertum, und bald bezeichneten ihn die Zeitungsreporter als den hemmungslosesten Rennfahrer der Welt, als den waghalsigen Franzosen mit dem Schnurrbart à la gauloise. Stets stand sein Name unter den ersten Preisträgern der großen amerikanischen Rennen. In den Jahren 1909 und 1910 blühte ihm das Glück so sehr, daß er ein Rennen um das andere gewann und den schnellsten amerikanischen Rennfahrer jener Zeit, Barney Oldfield, mehrfach schlug. 1919 fuhr er das Straßenrennen über 500 Meilen (804,7 km) von Indianapolis mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 88,16 Meilen (141,8 km) in der Stunde, der besten bis dahin gefahrenen Zeit.

In den Jugendjahren des Automobils bedeuteten die Autorennen viel mehr als heute. Sie machten das Auto, ihre Erbauer und die meist nach ihnen genannten Marken berühmt, sie stärkten das Vertrauen des Publikums in die Leistungsfähigkeit des neuen Transportmittels, auch wenn jedermann wußte, daß der Rennwagen eigens für Hochleistungen gebaut und mit den Serienprodukten des gleichen Namens nicht ohne weiteres zu vergleichen war.

Es ist auch zu sagen, daß die Teilnahme an den Rennen von damals einen hohen Krafteinsatz und eine gewaltige Ausdauer verlangte. Die Bilder jener Zeit zeigen jeden Rennwagen in einer Staubwolke. Die Straßen und Rennstrecken waren noch nicht geteert, sondern voll Sand und Staub, und oft mit losem Kies bedeckt, oder dann von sehr rauher Oberfläche, wie der «Speedway», die Express-Straße von Indianapolis, die mit Backstein gepflastert war und die Reifen sehr rasch abnützte.

Louis Chevrolets Brüder Arthur und Gaston, die beide ebenfalls tüchtige Mechaniker und flinke Fahrer waren, eiferten ihm bald nach, so daß sie oft auf den gleichen Rennplätzen, ja manchmal mit den gleichen Marken – anfänglich meist Buick – dort erschienen.

Eine Aufzählung der Rennen, an denen er sich beteiligte, ergäbe eine lange Liste. Wenn er nicht unter den ersten Rängen zu finden war, dann war ihm ein Unfall zugestossen, wie am 19. Juni 1909 in Crown Point (Indiana), wo er mit seinem 40-HP-Buick eine Bretterwand durchbrach und in eine Drahtumzäunung hineinfuhr. Meist fuhr er in jenen Jahren Buick-Wagen, die er selbst baute. Durch Erfahrungen wie die soeben geschilderte gewitzigt, baute er neben dem Führersitz seines nächsten Buick-Rennwagens einen viereckigen eisernen Pfahl auf, der den Kopf des Fahrers etwas überragte. Als er dann im Rennen stürzte, rettete der Aufbau ihm tatsächlich das Leben.

Unzählige Male steuerte er knapp am Tod vorbei. Die Zeit, die er zwischen 1905 und 1920 als Rennfahrer zum Kurieren seiner Verletzungen in Spitäler zubrachte, wird auf drei Jahre geschätzt. Von seinen Mechanikern, die ihn jeweils begleiteten, kamen vier ums Leben. Ihn schützte ein fast unglaublichsgescheitertes Fahrerluck, gemischt freilich mit einer ebenso unglaublichsgeschicklichkeit und Behendigkeit. So entging er am 20. September 1919 an einem Rennen über 150 Meilen (241,5 km) mit knapper Not dem Verbrennungstode. Nachdem der Wagen 110 Meilen (117 km) gefahren war, fing er Feuer.

Er und sein jüngster Bruder Gaston fuhren bei jenem Rennen – beide auf «Frontenac»-Motoren, die sie selbst gebaut hatten – sozusagen «Kappe an Kappe», bald lag der ältere Chevrolet in Führung, bald der jüngere. Zwanzigtausend Zuschauer jubelten den beiden Brüdern zu, die so kühn und knapp miteinander wetteiferten, doch erstarnten sie schreiend, als Louis Chevrolets Wagen plötzlich in Flammen daherschoß. Als das Feuer ausbrach, hatte sein Wagen eine Geschwindigkeit von rund 115 Meilen (185 km), so hoch, daß Chevrolet die Bremse nicht hätte betätigen können, ohne einen Sturz zu riskieren. Er und sein Mechaniker stiegen während der Fahrt aus den Sitzen, und Chevrolet steuerte den Wagen stehend in die Nähe der Betonmauer, die das innere Feld der Rennstrecke umschloß. Die Feuerwehr verfolgte den brennenden Wagen und konnte ihn löschen, nachdem er an der Betonmauer zum Stillstand gekommen war. Außer einigen leichteren Brandwunden wiesen Fahrer und Mechaniker keine Verletzungen auf. Gaston gewann das Rennen. Für die 150 Meilen hatte er 1 Stunde, 22 Minuten, $34\frac{1}{5}$ Sekunden gebraucht (Durchschnittsgeschwindigkeit: 174,7 Stundenkilometer).

Einmal brach im Verlaufe eines Rennens in Indianapolis die Vorder-

achse von Louis Chevrolets Wagen, und das vordere rechte Rad rollte allein beiseite. Es gelang ihm mit vollendeter Geschicklichkeit, den Wagen auf drei Rädern auslaufen zu lassen, ohne daß ein Unfall eintrat. Freilich passten ihm auch andere Wechselfälle. Im Jahre 1913 lag er an einem Rennen in Führung, das dem Gewinner 20 000 Dollar – ein kleines Vermögen – einbrachte. Wenige Meilen vor dem Ziel kam sein Wagen zum Stillstand – der Mechaniker hatte vergessen, den Benzintank ganz aufzufüllen. So ging der hohe Preis an einen Kollegen.

Rennen, Beifall und Gewinnen bildete für Louis Chevrolet stets eine fast unwiderstehliche Lockung. Im Jahre 1910 wollte er das Rennfahren aufgeben, um sich bei Buick den Aufgaben eines Konstrukteurs zu widmen. Aber einige Jahre darauf konnte er dem Reiz des Rennens doch nicht widerstehen und trat neuerdings in die Arena, freilich auf den Wagen der Marke, die er selbst baute: «Frontenac».

Dann aber verunglückte sein geliebter jüngster Bruder Gaston am 25. November 1920 auf der Holzpiste von Los Angeles tödlich mit dem Monroe-Rennwagen, mit dem er mehrere Siege davongetragen hatte. Louis Chevrolet besaß damals sieben Rennwagen. Er entschloß sich, dem Sport endgültig zu entsagen. Er fühlte selbst, daß es nicht richtig war, sein Leben bei Rennen immer wieder aufs Spiel zu setzen, während er als genialer Mechaniker vielmehr dazu berufen war, Motoren zu bauen, Wagen zu entwerfen und die Entwicklung des Automobils voranzutreiben.

Nur einmal noch ließ er sich auf ein Rennen ein: an der Küste der Halbinsel Florida. In den zwanziger Jahren hatte ein Unternehmer und Sportsmann, Carl Fisher, die Schönheit des Küstenstrichs von Miami entdeckt und lange Sandstrecken durch Steine auffüllen lassen, bis die Fundamente stark genug waren, um Häuser und Hotels tragen zu können. Seither ist Miami als Kurort weltberühmt geworden. Fisher suchte nach Gelegenheit, den Namen Miami bekannt zu machen, und veranstaltete im Frühjahr 1925 ein Motorbootrennen, zu dem er erstrangige Sportsleute einlud, darunter auch Louis Chevrolet, der mit seiner Frau die weite Reise in die damalige Palmenwildnis von Florida unternahm. Chevrolet saß zum ersten Mal in einem Motorboot. Er ging als Erster aus dem Rennen hervor.



Louis Chevrolet

Louis Chevrolet
1878–1941

Registre des naissances A.

Nr. 721

Chevrolet Louis Joseph

Le vingt cinq — Décembre — mil huit cent soixante-dix-huit —
 à dix heures et demie — après midi est né à la Chaux-de-Fonds —
 Rue du Grenier 22^a — Louis Joseph — fils légitime de —
 Joseph Félicien Chevrolet — (profession) hôtelier —
 fils de Victor Laurent — et de Maria Anna Agnes Corbat —
 de Bonfol et Bern — domicilié à la Chaux-de-Fonds —
 et de Maria Anna Angelina Mathow — fille de Pierre Joseph —
 et de Catherine Baurau — de Neunforn sur Bern —

Inscrit au présent registre le vingt Septembre — Décembre —
 mil huit cent soixante-dix-huit — sur la déclaration de Joseph Chevrolet —
 père de l'enfant mentionné : —

Confirmé après lecture faite :
J. Félicien Chevrolet

L'officier de l'état civil :

communiqué à BonfolHenri Nau

Der Eintrag im Geburtsregister von La Chaux-de-Fonds bescheinigt die Geburt von Louis-Joseph Chevrolet, Bürger von Bonfol im Berner Jura, am 25. Dezember 1878

Louis Chevrolets Geburtshaus,
 22a, rue du Grenier, La Chaux-
 de-Fonds (1959 abgebrochen)



Der zwanzigjährige Louis Chevrolet war in Beaune ein bekannter Velorennfahrer

Die Familie Chevrolet um 1898. Stehend von links nach rechts: Arthur, Louis, Fannie, Berthe, Alfred; sitzend: Vater, Gaston, Mutter, Marthe. Mit Ausnahme von Alfred wanderten alle nach Amerika aus; Louis, Arthur und Gaston wurden Rennfahrer

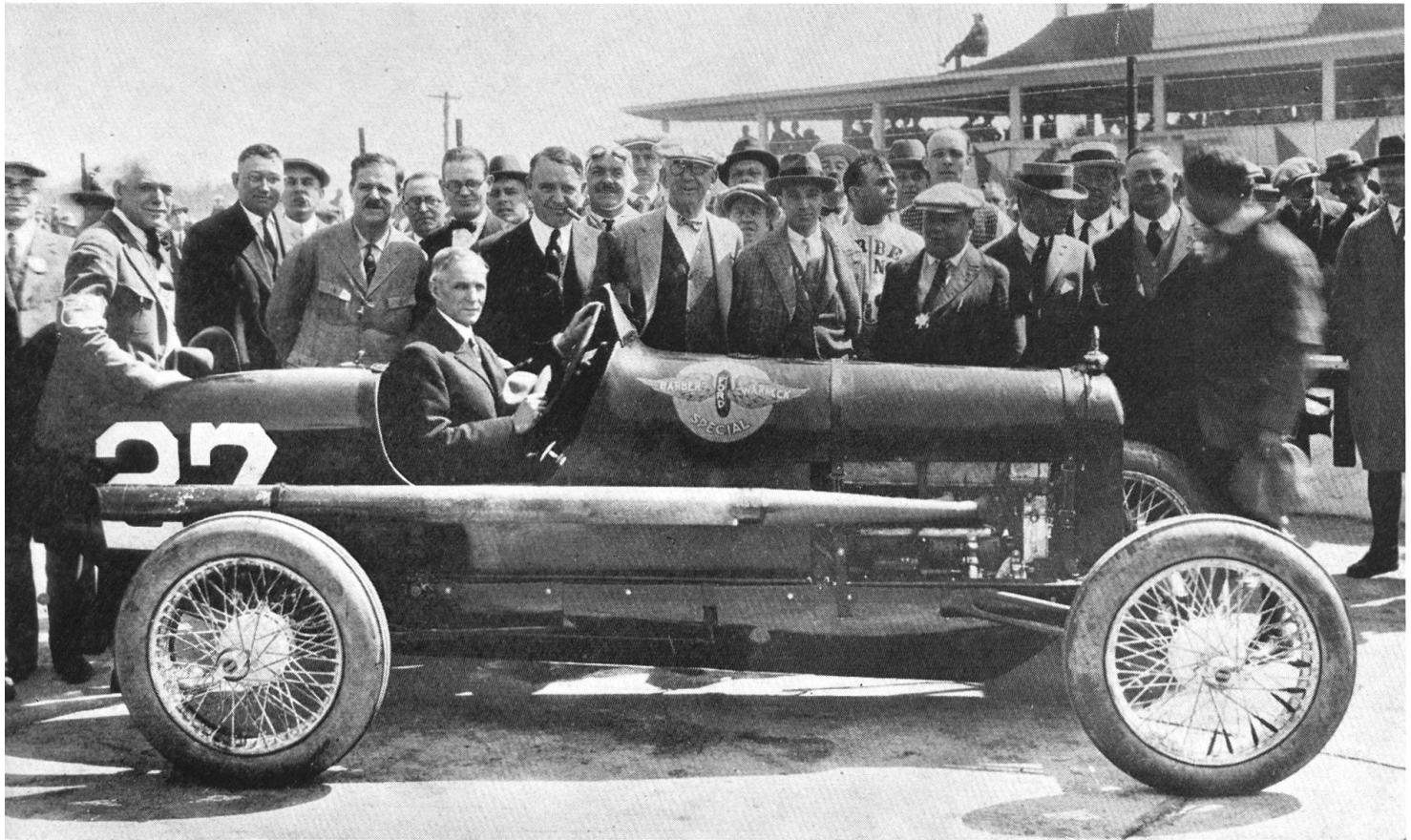




Louis Chevrolet zu zweit
auf einem «Dion Bouton»,
Brooklyn 1901

«Zum Andenken an das Vanderbilt Cup-Rennen auf Long Island», schrieb Chevrolet unter dieses Bild. Es zeigt seinen verunglückten Rennwagen; er selbst war bei dem Unfall unverletzt geblieben





Henry Ford am Steuer des von Louis Chevrolet gebauten Rennwagens «Frontenac», genannt «Fronty-Ford». Der Konstrukteur steht in hellem Anzug links von Ford. Rechts vom Autokönig, mit der Zigarette, der berühmte Rennfahrer Barney Oldfield, zweiter zu dessen Linken, mit dem Filzhut, Edsel Ford



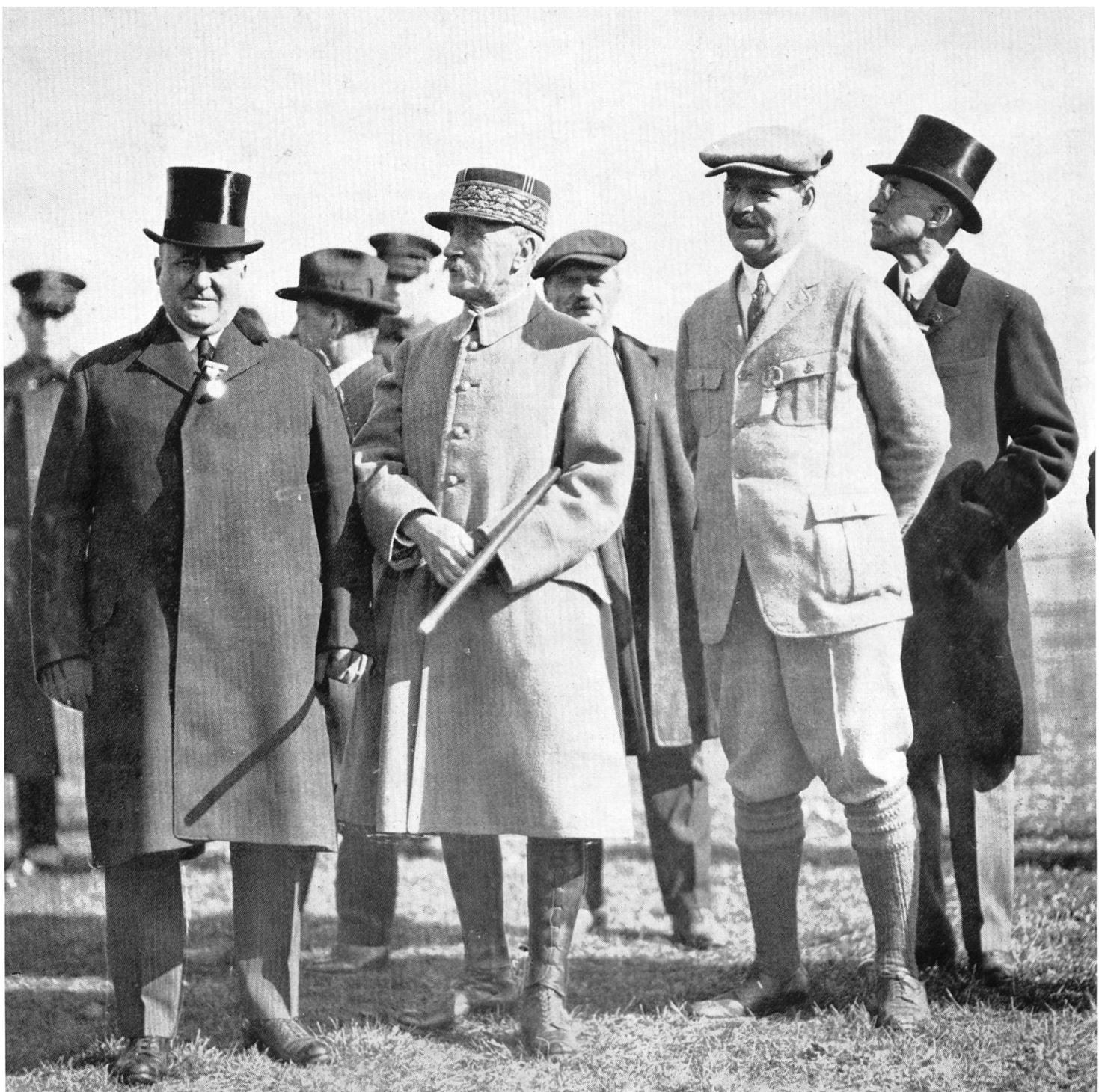
Die älteste Chevrolet-Marke lehnte sich an die Handschrift des Erbauers an. W. C. Durant ließ den Namenszug neu gestalten; diese Grundform ist jahrzehntelang verwendet worden

David D. Buick, der Erbauer der Buick-Wagen und Schöpfer der gleichnamigen Marke

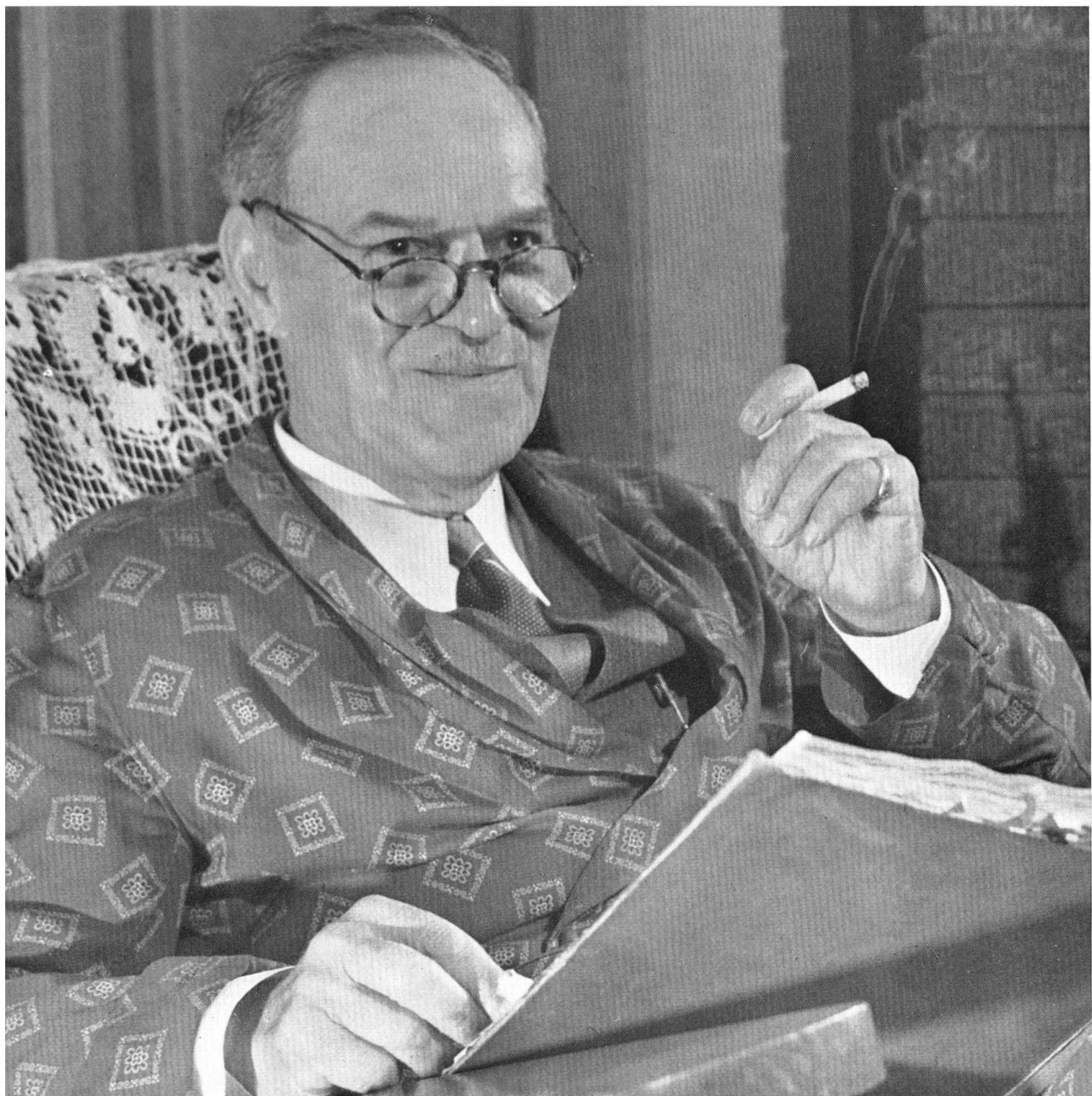


William C. Durant, der Gründer der General Motors Company, ein glänzender Geschäftsmann und Organisator





Marschall Foch auf seiner Amerikareise im Herbst 1921. Von links nach rechts: der Gouverneur des Staates Indiana, Marschall Foch, Louis Chevrolet, der Bürgermeister von Indianapolis. Über die Schulter Fochs blickt Arthur Chevrolet



Vereinigte Staaten

Louis Chevrolet †

Detroit, 6. Juni. ag (Reuter) Im Alter von 62 Jahren ist in Detroit Louis Chevrolet gestorben, einer der Pioniere des Automobilbaus. Chevrolet wurde in der Schweiz geboren und betätigte sich seinerzeit als Rennfahrer. Vor fast zehn Jahren hat er sich in den Ruhestand zurückgezogen.

Mit 56 Jahren erlitt Louis Chevrolet die erste Hirnblutung, der sechs Jahre Krankenlager folgten

Die Todesnachricht in der «Neuen Zürcher Zeitung»
vom 7. Juni 1941



Fünfzig Jahre «Chevrolet»

Das erste Chevrolet-Auto im Jahre 1911 vor der Fabrik der Chevrolet Motor Car Company in Detroit. Am Steuer Clifford Durant, Sohn von W. C. Durant, mit seiner Frau. Dahinter stehend in der ersten Reihe, von links nach rechts: 2. im hellen Mantel Louis Chevrolet, 3. William H. Little, Teilhaber, 4. Etienne Planche, Ingenieur, 6. William C. Durant, Gründer der General Motors Company (1908), zur Zeit der Aufnahme Teilhaber von Little und Chevrolet

Unten: Der elegante Chevrolet 1961 (Impala Sport Sedan) vor dem Marine-Denkmal in Washington



Autokonstrukteur und Fabrikant

Wäre Chevrolet nichts als ein erfolgreicher Rennfahrer gewesen, so würde sein Name heute, wie der vieler anderer, vergessen sein. Das bleibende Verdienst erwarb er sich als Auto-Konstrukteur. Um diese Tätigkeit in ihren Anfängen aufzuspüren, müssen wir wieder um zwei Jahrzehnte zurückgehen, in eine Zeit, da sich die Automobilindustrien Europas und Amerikas ganz unabhängig von einander entwickelten.

David D. Buick baute 1902 sein erstes Automobil, doch sah er sich bald gezwungen, Teilhaber in seine Firma aufzunehmen; der bedeutendste davon, William C. Durant, der 1905 die Leitung der Firma Buick übernahm, führte sie zum Erfolg und brachte sie als Grundpfeiler in die 1908 gegründete General Motors Company ein, in welcher dann auch die Marken Cadillac, Oakland, Oldsmobile und Northway vereinigt wurden. David D. Buick blieb in der Firma bis zu seinem Rücktritt 1919 und starb 1929.

Louis Chevrolets Karriere steht in engem Zusammenhang mit Durants Aufstieg. Durant, ein glänzender Geschäftsmann und Organisator, erkannte Chevrolets Fähigkeiten und engagierte ihn als Rennfahrer für die Marke Buick und als Konstrukteur. In Flint bei Detroit prüfte Durant die Brüder Louis und Arthur Chevrolet auf ihre Fahrkunst; sie hatten im Hinterhof der Buick-Fabrik auf einer kleinen, schmutzigen Strecke ein kurzes Rennen auszufahren. Louis gewann es. Durant engagierte beide, Louis als Rennfahrer und Arthur als seinen persönlichen Chauffeur. Er begründete seine Wahl so: «Louis hat gewonnen, weil er es immer darauf ankommen ließ, und Arthur hat verloren, weil er es nie darauf ankommen ließ.» Arthur mochte der zuverlässigere Chauffeur sein, aber Louis, der Draufgänger, hatte Ideen für die Entwicklung eines billigen Wagens, der mit der zunehmenden Verbesserung der amerikanischen Straßen auch vermehrten Absatz finden konnte, ähnlich dem Wagen Henry Fords.

Durant trat 1910 wegen Rückschlägen aus der Leitung der General Motors Co. aus und gründete mit William H. Little, der ebenfalls der Direktion von Buick angehört hatte, und andern zusammen die Little Motor Car Company, die zunächst als Konkurrenz zu Ford einen billigen Wagen bauen wollte. Chevrolet, der sich mit der Konstruktion befaßte, erkannte die schwache Seite des billigen Ford-Wagens, nämlich sein Aussehen. Er wollte schöne, gefällige Autos bauen, die gut präsentierten. Er wußte, daß viele wohlhabendere Käufer bereit waren, für ein elegantes

Automobil mit mehr Bequemlichkeiten etwas mehr Geld auszulegen. Sein Sechszylinder wurde fabrikationsreif; für den Bau und Verkauf des Wagens gründete Louis Chevrolet zusammen mit William H. Little und Edwin R. Campbell am 3. November 1911 die Chevrolet Motor Car Company of Michigan in Detroit. Die Chevrolet-Werke eröffneten Verkaufsstellen in Chicago, Philadelphia und Boston. Der große Sechszylinder-Wagen kostete aber 2500 Dollar. Damit konnte man den in großen Serien hergestellten und daher viel billigeren Ford nicht schlagen. Durant erblickte die Ursache des Mißerfolgs in der teuren Produktion. Chevrolet wollte seinen Wagen «zu gut» machen; er verwandte zuviel Arbeit und zu teures Material darauf. Durant schränkte die Herstellung ein, schloß eine der beiden von der Firma betriebenen Fabriken und konzentrierte die Leitung der Werke in der Hand eines neuen Mannes namens Hardy. Chevrolet sah sich gezwungen, aus der Leitung des Unternehmens auszuscheiden und sein Aktienpaket an die Geschäftspartner abzutreten.

So verließ Louis Chevrolet im Jahre 1913 die Gesellschaft, die seinen Namen trug, ärmer als er sie gegründet hatte. Die Wege des Mannes namens Chevrolet und des Autos namens Chevrolet trennten sich, um 18 Jahre später für kurze Zeit wieder zusammenzugehen. Sein Wagen wurde ohne sein Dazutun weiterentwickelt, aber doch in der Richtung, die er gewiesen hatte. Das Bild des Namenszuges, die kreuzartige Kartusche, die die Marke heute noch umschließt, scheint Durant auf einer Reise in Frankreich einem Tapetenmuster abgeguckt zu haben. Chevrolet verkaufte der Firma, die weiterhin den Chevrolet-Wagen baute, die Ermächtigung zur Führung seines berühmten Namens, vermutlich in der formlosen, mündlichen Weise, wie das in Amerika vielfach üblich war. Niemand weiß, was er dafür erhielt.

Durant erfuhr ebenfalls wechselvolle Schicksale, stieß wieder zu General Motors, in die er die Chevrolet-Motor Car Co. einbrachte, verließ sie 1920 zum zweiten Mal, verlor um 1929 einen großen Teil seines Vermögens, war später im Lebensmittelhandel tätig und starb 1947.

Inzwischen hatten sich Chevrolets Name und Marke erfolgreich durchgesetzt. Bis zum Frühjahr 1933, da Louis Chevrolet wieder bei General Motors eintrat, stieg die Zahl der verkauften Chevrolet-Automobile auf acht Millionen.

«Frontenac» und andere Projekte

Louis Chevrolet baute, nachdem er aus der Chevrolet-Firma ausgetreten war, mit den ihm verbliebenen Geldmitteln auf eigene Faust weiter, zunächst an einem Rennwagen, der den Namen «Frontenac» trug, und an einem kleinen, leichten Wagen, dem «Cornelian». Der vierzylindrige «Cornelian», der 1915 als Muster fertig war, fand bei den Geldgebern kein Interesse, so daß er gar nie fabriziert wurde. Er stellte aber in mancher Beziehung eine Pionierleistung dar: mit seinen ca. 480 kg (975 lbs) Gesamtgewicht – für den Motor und weitere Bestandteile wurden an Stelle von Stahl Aluminium-Legierungen verwendet –, mit seinen 12,1 PS und mit seiner flexiblen Hinterachse, die den Hinterrädern seitliche Bewegungsfreiheit ließ, in der Weise, daß die Hinterräder sich in der Kurve einwärts neigten. Trotz den zweifellos interessanten technischen Besonderheiten in der Konstruktion wurde das Projekt «Cornelian» nicht weiter verfolgt.

Um so mehr machte der «Frontenac» von sich reden, der auch «Monroe» genannt wurde, weil Louis Chevrolet damals in den Monroe-Werkstätten, wo er diesen Wagen baute, als beratender Ingenieur tätig war. Mit diesem Wagentyp fuhren Chevrolet und andere zwischen 1915 und 1925 erfolgreich manches Rennen in Indianapolis und anderswo; während etlicher Jahre gab es in Detroit eine Frontenac-Aktiengesellschaft mit Louis Chevrolet als Präsidenten. Gleichzeitig arbeitete er aber als Vizepräsident bei der ebenfalls neu gegründeten American Motors Corporation, die Tourenwagen in großen Serien herstellen wollte. Die Schicksale dieser Firmen zu verfolgen, würde hier zu weit führen. Jedenfalls rief Louis 1920 mit seinen beiden Brüdern zusammen die Chevrolet Brothers Manufacturing Company in Indianapolis ins Leben, die den «Frontenac»-, abgekürzt «Fronty»-Motor herstellte und im Auftrag von Henry Ford die gefürchteten Fronty-Ford-Rennwagen baute. Diese Firma, die anfänglich mit gutem Erfolg arbeitete, fabrizierte auch Auto-Bestandteile vom Motor und der Kurbelwelle bis zur Wasserpumpe, war jedoch auf die Dauer nicht konkurrenzfähig.

Louis Chevrolets Erfindergeist stand nicht still. Die Entwicklung des Flugwesens beschäftigte ihn jetzt. Um 1929 arbeitete er an Flugmotoren, vermutlich in Verbindung mit dem Konstrukteur Glenn L. Martin. Für den Bau dieser Motoren rief er eine neue Firma, die Chevrolet Aircraft

Corporation, ins Leben, die ihre Werkstätten in Baltimore aufschlug. Im Jahre 1930 baute er dort einen Vierzylinder-Reihenmotor, den Chevrolet 553 mit 2100–2500 Umdrehungen in der Minute und einer Stärke von 120–135 HP, der von den prüfenden Behörden günstig begutachtet wurde. Einen Zehnzylinder-Sternmotor legte er 1932 wegen einer mechanischen Verbesserung der Kolbenverbindung, die er durch Zahnräder vorgesehen hatte, dem amerikanischen Patentamt vor. Am 19. Februar 1935 – er lag damals schon krank darnieder – wurde ihm das Patent erteilt. Er soll auch einen Helikopter gebaut haben, der gut funktionierte. Aber seine Flugmotoren wurden nie fabrikmäßig hergestellt. Die Jahre 1929 bis 1935 sind auch in der Geschichte Amerikas durch die beispiellose Weltwirtschaftskrise gekennzeichnet, die jede Initiative lähmte. Millionen von Menschen auf der ganzen Welt waren ohne Arbeit, große Vermögen wurden zunichte. Niemand fand sich, der in diese letzten Projekte Chevrolets Geld hineinstecken wollte; seine Entwürfe und Konstruktionen fielen der Vergessenheit anheim und wurden auch durch die Entwicklung überholt.

Vor diesem Schicksal bewahrte ihn auch seine Rückkehr zu General Motors nicht, deren Leitung ihm im Jahr 1935 eine Stelle in der Chevrolet-Abteilung (Chevrolet Motor Division) der General Motors in Detroit anbot. Seiner Tätigkeit in der Firma, die «seinen» Wagen fabrizierte und mit ungeahntem Erfolg verkaufte, war jedoch schon im nächsten Jahr ein Ende gesetzt, als ihn mit dem ersten Hirnschlag ein schweres Leiden befiel. Um die Tragik des Erfinders voll zu machen, zerstörte ein Brand im Hause von Chevrolets Schwester auf New Jersey alle Pläne und Zeichnungen von Autos, Motoren und andern Bestandteilen, die Louis dort in Kisten eingelagert hatte.

Die Persönlichkeit

Von seinem Vater her besaß Louis Chevrolet eine Taschenuhr, die dieser selbst verfertigt hatte. Sie wird von den Nachkommen als seltsames und wertvolles Stück gehütet. In das Zifferblatt des Stundenkreises sind kreuzweise vier kleinere Zifferblätter eingelassen, die Minuten, Stunden, Tage und Monate anzeigen; der Sekundenzeiger geht aus der Mitte. Diese Uhr bedeutete für Louis Chevrolet das väterliche Erbe einer höchst ungewöhn-

lichen Geschicklichkeit als Mechaniker. Seine Frau erzählt: «Nie mußte ich eine Uhr oder sonst etwas zum Reparieren außer Haus geben. Wenn eine unserer Uhren nicht mehr gut ging, nahm mein Mann sie auseinander, reinigte sie und setzte sie wieder zusammen. Nie hatte ich mit den im Haushalt verwendeten Apparaten und Installationen etwas zu tun. Für meinen Mann war es ein Spiel, das alles in Ordnung zu halten.»

Seine Geschicklichkeit bewies er auch im Spiel und Sport. Er war ein Schütze von gefürchteter Treffsicherheit; beim Kegelschub bewies er die gleiche Präzision wie beim Lenken eines Rennwagens. Er liebte das Tontaubenschießen sehr und ging auch gerne mit seinen Freunden auf die Jagd. Der älteste Sport, den er übte, war das Schlittschuhlaufen, das er schon als Knabe in La Chaux-de-Fonds gepflegt hatte. Im Sommer liebte er das Golfspiel, und später, als er nicht mehr ins Freie konnte, gab es endlose Bridgepartien.

Das sportliche Wesen kam auch in der Gesinnung gegenüber seinen Mitmenschen zum Ausdruck. Als sportlicher oder geschäftlicher Partner war er zugänglich, liebenswürdig, loyal, die Güte selbst, ein prachtvoller, von allen geliebter Kamerad. Als Konkurrent im Wettrennen der Automobile aber war er schrecklich, erklärt einer seiner einstigen Freunde, weil er alle Kräfte restlos auf seinen Sieg konzentrierte. Als Rennfahrer verdiente er manchmal viel Geld, das er dann bei seinen Versuchen mit Neukonstruktionen und mit seinen geschäftlichen Gründungen wieder verlor. Er verstand den Wert seiner Entwürfe, Konstruktionen und Erfindungen wohl zu schätzen. Doch waren seine Gedanken bei den technischen Aufgaben; die kommerzielle Seite – die wichtig genug war! – lag ihm nicht. Aus diesem Grunde zeigte seine Lebenslinie etwas Unstetes. Wechsel über Wechsel in den geschäftlichen Partnerschaften, was übrigens in der Frühgeschichte der amerikanischen Automobilindustrie eher die Regel denn die Ausnahme bildet. Zweimal büßte Chevrolet seine ganze Habe ein, doch ertrug er alle Schicksalsschläge ohne Bitterkeit.

Beschäftigte ihn eine Konstruktionsidee, dann ließ er sie und ließ sie ihn nicht mehr los, bis sich eine Lösung einstellte. Manche Lösungen schwieriger Fragen kamen ihm im Schlaf, er hatte stets Papier und Bleistift auf dem Nachttischchen. Oft arbeitete er auch, sei es allein in seinem kleinen Atelier in der Wohnung, sei es mit den Ingenieuren in der Fabrik, bis in den Morgen hinein. Die Hingabe an die Arbeit verdüsterte seine gute Laune nicht. Aber bis eine Idee auf dem Papier ihre Form gefunden hatte,

entstanden oft Hunderte von Zeichnungen, deren beste dann von den Ingenieuren weiter bearbeitet und von den Zeichnern ausgeführt wurden.

Treu und liebevoll sorgte er für seine Frau, die ihm tapfer zur Seite stand, und für seine beiden Söhne; der Familiensinn war ihm von Haus aus zugeboren. Er war zeitlebens stolz auf seine schweizerische Herkunft, doch hat er das Land seiner Jugend nie mehr gesehen. Im Jahre 1927 war alles für eine Europareise vorbereitet, die den Berühmtgewordenen und seine Frau nach Paris, nach Beaune, nach La Chaux-de-Fonds führen sollte. Am Vorabend der Abreise befahl ihm eine Blinddarmentzündung, die ihn drei Monate lang im Ford-Spital festhielt. Später beschäftigten ihn andere Sorgen, so daß er sich die Europareise endgültig versagen mußte.

Von der Hochachtung und Zuneigung, die er in weiten Kreisen genoß, zeugt ein Auftrag der amerikanischen Regierung, der ihm im Herbst 1921 zuteil wurde. Der französische Marschall Foch, der Sieger des Ersten Weltkrieges, besuchte auf Einladung der amerikanischen Kriegsteilnehmer die Vereinigten Staaten. Die Reise glich einem Triumphzug. Sie führte Foch über eine Strecke von 26 000 km. Dreißig amerikanische Universitäten ehrten ihn durch Verleihung des Ehrendoktors. Der Marschall sprach aber kein Englisch. Unter den Persönlichkeiten, die ihn dolmetschend und erklärend zu begleiten hatten, befand sich Louis Chevrolet.

Krankheit und Tod

Die Krankheit sollte Louis Chevrolet dort treffen, wo seine größte Stärke und Verwundbarkeit war: im Gehirn. Ein erster Bluterguß im Gehirn im Jahre 1934 verursachte Lähmungen. Im Laufe der Jahre folgten weitere Hirnschläge. An lichten Tagen blätterte er in den Büchern, in denen seine Frau mit liebender Hand die Zeitungsberichte seiner Rennerfolge und seiner Autokonstruktionen vereinigt hatte. Die sechs Winter zwischen 1934 und 1941 verbrachte das Ehepaar in einer kleinen Privatwohnung auf der Halbinsel Florida, deren warmes Klima dem Kranken einige Linderung verschaffte. Doch der Verfall der Kräfte war nicht mehr aufzuhalten. Am 6. Juni 1941 starb er in seinem Heim in Detroit, von seiner Gattin Suzanne, seinem Sohn Alfred und der Tochter seines ersten, kurz vor seiner Erkrankung verstorbenen Sohns, Charles, betrauert. Die jahrelange Krankheit

hatte jedes Wirken längst stillgelegt. Das Interesse der Öffentlichkeit galt damals den Ereignissen des Zweiten Weltkriegs. Darum blieb sein Tod fast unbeachtet.

Viele von den biographischen Sammelwerken und Lexiken der alten wie der neuen Welt kennen nicht einmal Chevrolets Namen. Es ist wohl schwierig, im Automobilbau mit seiner stürmischen Entwicklung und dem rücksichtslosen Wetteifer aller Beteiligten die Verdienste eines einzelnen Mannes genau zu erfassen und sie jedem Einwand zu entziehen. Doch heißt das populärste amerikanische Automobil nicht umsonst Chevrolet. Er gehört in die Reihe der ersten Pioniere, die die kutschenförmige Transportmaschine, die das Auto im Anfang war, zu dem bequemen, eleganten Reisewagen umschufen, den wir heute gewohnt sind. Louis Chevrolet gilt als Begründer der berühmtesten aller Weltmarken; der Name dieses Schweizers ist auf allen Autostraßen der Erde ein Begriff.

