



INTERMOTORI

[WWW.INTERMOTORI.COM](http://www.intermotori.com)

- [Home](#)
- [Contattaci](#)
- [Novità Auto](#)
- [Novità Moto & Scooter](#)
- [Sicurezza Stradale](#)
- [Tecnica](#)
- [Gare & Manifestazioni](#)
- [Prove su Strada](#)
- [Automobilismo](#)
- [Accessori](#)
- [Usato Selezionato](#)
- [Notizie Utili](#)
- [Quiz & Test](#)

[Novità Auto](#)

[Novità Moto](#)

[Sicurezza Stradale](#)

[Tecnica](#)

[Gare & Manifestazioni](#)

[Usato Selezionato](#)

[| Aggiungi a Preferiti](#) | [Note Legali](#) | [E-Mail](#) |

[| Prove su Strada](#) | [Automobilismo](#) | [Accessori](#) | [Notizie Utili](#) | [Quiz & Test](#) | [Contattaci](#) |

Louis Chevrolet: la storia di un progettista geniale

Automobilismo



Il giorno di Natale 1878, nella città svizzera di La Chaux-de-Fonds, nelle montagne del Giura, nasce un ragazzo destinato a cambiare per sempre il mondo dell'automobile. Alla fine del 1887, quando Louis ha solo nove anni, i coniugi Chevrolet si trasferiscono, con i loro cinque figli (Alfred, Louis, Fanny, Berthe and Arthur), a Beaune, in Francia, dove la famiglia continua a crescere. Dopo Marthe, la terza figlia, nel 1892 è la volta di Gaston, l'ultimo di sette bambini.

Mentre il padre Joseph si guadagna da vivere nella fabbricazione di orologi, Louis decide di diventare meccanico. Trova lavoro nella società di trasporti Roblin che si occupa anche della riparazione di carri e biciclette. La leggenda vuole che, nella primavera del 1896 o 1897, Louis Chevrolet venga prelevato dal laboratorio per riparare l'auto di un cliente che alloggia all'"Hotel de la Poste". Il veicolo, che all'epoca suscita enorme scalpore, appartiene al miliardario americano Vanderbilt. È questo, probabilmente, il momento in cui Louis Chevrolet si "innamora" due volte: dell'automobile e dell'idea di emigrare in America.

A Beaune, Louis Chevrolet scopre un'altra passione: le corse. Più o meno in quell'epoca, il ragazzo gareggia in sue prime corse ciclistiche nelle colline che circondano cittadina, ottenendo diverse vittorie.

Ed è effettivamente la sua bicicletta "Gladiator" a portarlo a Parigi all'inizio del 1899. Infatti, gli viene assegnato un lavoro nel laboratorio della casa automobilistica Darracq, che all'epoca fabbrica anche le biciclette Gladiator. Qui impara tutto quello che c'è da sapere sui motori a combustione interna. Si dice che qui abbia lavorato anche con De Dion-Bouton, Hotchkiss, Mors. Ma una cosa è certa: Louis diventa una vittima del "virus" dell'automobile.

Con il denaro guadagnato a Parigi, Chevrolet può finanziare il suo trasferimento nel continente americano, iniziando dal Canada. A Montreal, lavora come autista e meccanico (a quel tempo, in pratica, la stessa cosa) prima di spostarsi, qualche mese dopo, a New York, di nuovo con qualche soldo in tasca.

Grandi successi e grandi incidenti come pilota di auto da corsa

Nella Grande Mela, lavora inizialmente nel laboratorio tecnico di William Walter, uno svizzero di Biel emigrato a Brooklyn. Nel 1901, Louis passa alla filiale americana della De Dion-Bouton. Nel 1905 raggiunge la notorietà partecipando alla sua prima corsa.

Guida alla grande la sua Fiat, vincendo la "Tre Miglia" al suo primo tentativo e facendo segnare un nuovo record di velocità sul miglio. La sua velocità media è di 109,7 km/h. Il risultato lo rende famoso; lo stesso anno, Louis toglie un altro secondo al suo stesso record sul miglio. Chevrolet infrange anche il record mondiale sulla distanza di 68 miglia. Nel 1906 si associa a Walter Christie per aiutarlo nella progettazione di una nuova auto da corsa a trazione anteriore con motore Darracq V8. Il risultato è un altro record mondiale: 191,5 km/h.



Ma il nome Chevrolet è destinato a diventare ancora più famoso: negli anni seguenti, Arthur e Gaston seguono il loro già famoso fratello nel mondo delle corse automobilistiche, con il risultato che qualche volta sulla griglia di partenza ci sono tre Chevrolet. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, Louis è l'eroe, soprannominato con affetto dagli americani "il francese senza paura".

Negli anni successivi, Louis partecipa a molte gare, al volante di una Buick, di una Cornelian e soprattutto di una Frontenac progettata da lui stesso. Nella 1916, Gaston e Louis partecipano alla "500 miglia di Indianapolis", entrambi con una Frontenac, ma non concludono la gara. Nel 1919, dopo la prima guerra mondiale, riprendono le grandi competizioni. A Indianapolis, nonostante molti seri problemi, gli Chevrolet riescono comunque a conseguire discreti risultati: Louis è settimo e Gaston decimo.

Un anno più tardi, molte Frontenac (quattro di esse con il nome Monroe) si qualificano per Indianapolis, ma l'evento si rivelerà quasi disastroso: Louis Chevrolet, alla costante ricerca di materiali sempre più innovativi, decide all'ultimo momento di adottare dei bracci dello sterzo in vanadio che gli sono appena stati consegnati. Sfortunatamente, il vanadio non è stato sottoposto ad un adeguato indurimento. Il risultato è che una dopo l'altra le auto si ritirano. Soltanto Gaston Chevrolet arriva al traguardo, vincendo la leggendaria competizione alla velocità media di 141 km/h.

È comunque pesante il tributo richiesto dalle carriere agonistiche dei fratelli. In seguito a una serie di incidenti avvenuti tra il 1905 e il 1920, Louis Chevrolet passa un totale di tre anni in

Collaborazioni



Safety Drive WebTV



ospedale. Il 25 novembre 1920, suo fratello Gaston rimane ucciso in una gara a Beverly Hills, vicino a Los Angeles. Dopo questo incidente, Louis Chevrolet non partecipa più ad alcuna gara.

Un progettista geniale in concorrenza con la Casa che porta il suo nome

Nella sua attività di pilota con la Buick, la strada di Louis Chevrolet si incrocia più volte con quella di William C. Durant, il fondatore della General Motors. "Billy" Durant apprezza l'enorme talento di Louis Chevrolet e si associa con lui per dar vita, il 3 novembre 1911, alla "Chevrolet Motor Car Company". I primi modelli Classic Six escono dalla fabbrica di Detroit all'inizio del 1912.



Louis Chevrolet ha sempre voluto costruire auto di alta qualità. Durant, invece, ha capito molto presto che il futuro è "l'auto del popolo". Il suo obiettivo è di costruire le auto nel modo più economico possibile. Nessuno dei due protagonisti vuole recedere dalla sua

posizione, con il risultato che, nel 1913, Louis Chevrolet getta la spugna e lascia la sua stessa compagnia.

Mentre la Chevrolet si sviluppa rapidamente in linea con i piani di Durant, Louis Chevrolet ritorna alla sua passione originaria: la costruzione di autovetture allo stato dell'arte che possano competere nelle gare più prestigiose. A questo scopo, nel 1914 fonda la "Frontenac Motor Corporation". Per quei tempi, le prime Frontenac da corsa sono davvero ad alta tecnologia, con ampio uso di alluminio e l'adozione, ad esempio, del differenziale autobloccante.

Louis Chevrolet con le sue idee più innovative attrae di nuovo l'interesse delle industrie e, con la "Stutz Motorcar Co.", costruisce la prima Frontenac di serie nonostante la difficile situazione economica. Un modello che diventa subito l'emblema dell'industria motoristica americana negli anni Venti.

Ma Louis Chevrolet vuole continuare a progettare. Nel 1926, insieme al fratello Arthur, inizia lo sviluppo di un motore per aerei leggeri nell'ambito di un'azienda, fondata da loro stessi, denominata "Chevroair 333". La compagnia si scioglie in seguito ad un litigio tra i fratelli.

Subito dopo, Louis fonda la "Chevrolet Air Car Company" a Indianapolis, ma è costretto ad una nuova chiusura in seguito alla crisi economica. Il suo ultimo "colpo di ingegneria" lo fa nel 1932, con un motore stellare a 10 cilindri di cui richiede il brevetto. Ma quando il brevetto viene finalmente registrato il 19 febbraio 1935, Louis non ha più la forza di ricostruire l'azienda.

Nel 1934, Louis Chevrolet si ammala e viene colpito da un infarto. Lo stesso anno, suo figlio Charles muore a 27 anni. Il suo secondo figlio, Alfred, vive a Detroit fino al 1971 e scompare all'età di 59 anni.

Louis Chevrolet muore il 6 giugno 1941 all'età di 63 anni nella sua casa di Lakewood, a est di Detroit. Milioni di auto porteranno il suo nome. Un giornalista americano una volta gli aveva chiesto se la sua notorietà derivasse dal marchio Chevrolet o viceversa. Chevrolet aveva risposto con un sorriso: "Certamente un po' tutte e due le cose. Ma una cosa è certa: io sono arrivato prima...".

[« Indietro](#)

[Altri articoli di questa sezione »](#)

[| Aggiungi a Preferiti](#) | [Chi Siamo](#) | [Note Legali](#) | [E-Mail](#) |