

Frank H.M. van der Heul

Chevrolet

de Amerikaanse nummer één



Chevrolet

de Amerikaanse nummer één



Van dezelfde auteur
Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht in 1963)
De kunst van het versieren (autobio)
Het zomerhuisje van tante Amalia (autobio)
Doorlopende voorstelling (autobio)
Koers Kreeftskeerkring (zeereis naar West-Afrika in 1965)
Reis naar een verdwenen wereld (zeereis naar China in 1965)
Cowboys, kitsch en Cadillacs (reisverslag VS in 1987)
Salsa, suikerrieten sleeën (reisverslag naar Havana in 1992)
Ford 'made in Holland' (vier delen)
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)
De auto ad rem – klassieke auto advertenties (meerdere delen)
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea – twee delen)
Al Capone in Zaandam (anekdotes rond het toenmalige wagenpark van de auteur)
Oldtimers (klassieke auto's – meerdere delen)
De eerste versnelling (pionierautomobielen - 2 delen)
Amerikaans antiek (klassieke auto's - 4 delen)
Volkswagen (merkhistorie)
Citraën (merkhistorie)
Renault (merkhistorie)
Chevrolet (merkhistorie)

ISBNNEAN: 978-94-90495-35-0

NUR 462

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende

Copyright © 2026 Frank H.M. van der Heul

Omslagillustraties en foto's binnenwerk van de auteur

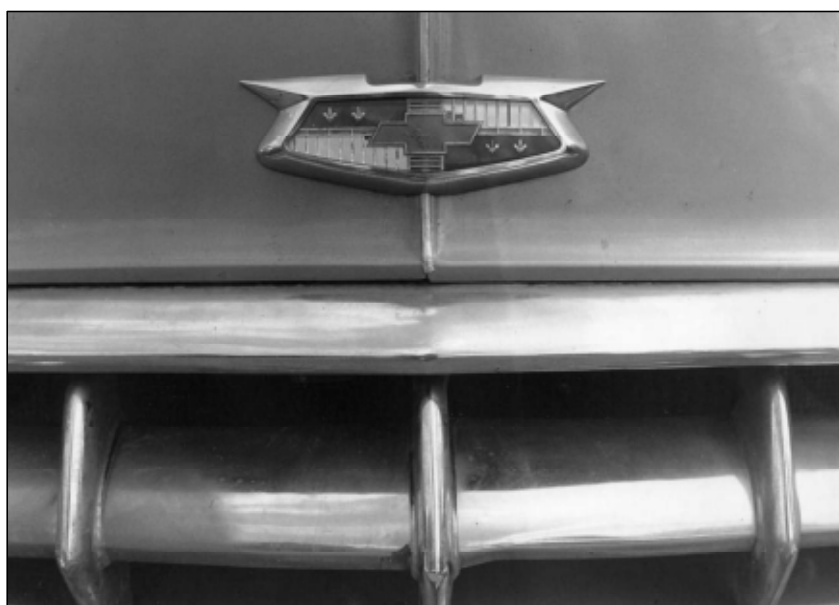
Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever:

e-mail: frankh.m.vanderheul@hetnet.nl

Inhoud

Van badkuipen tot verbrandingsmotoren	6
Valve in head - ahead in value	10
Zaken zijn zaken	11
Het teken aan de wand	14
Een snelle Zwitser	17
De achtcilinder die te vroeg kwam	21
General Motors in de Fortuinstraat	32
Een zes voor de prijs van een vier	45
Art & Color Section	52
Double clutchen	59
Autostrade	63
Knee-Action	74
Diamond Crown`	82
Een wonder van zuinigheid	86
Hit and run	91
Jimmy	99
General Motors – Branch Rotterdam	105
Corvette koorts	116
Dollarkoning	120
Een over-vierkante V8	124
Een halve eeuw General Motors Corporation	132
Hot one	135
Strato Flight Hydra-Matic	138
Aircooled	145
Seagull wings	153
Nawoord	156



Van badkuipen tot verbrandingsmotoren

‘Zullen wij de ongelukkige vluchtelingen de gastvrijheid weigeren die de inboorlingen onze voorvaderen verleenden?’ Deze retorische vraag werd gesteld door herenboer, slavenhouder, filosoof, archeoloog, architect, gepassioneerd paardenliefhebber en Amerika’s derde president Thomas Jefferson. Hij sprak het Congres toe nadat hij op 4 maart 1801 het Witte Huis had betrokken. De democraat Jefferson is de geschiedenis ingegaan als opsteller van de eerste versie van de *Declaration of Independence* - de verklaring van 4 juli 1776 waarin de Amerikaanse koloniën zich vrij en onafhankelijk verklaarden van de Britse overheersing. Onnoemelijk veel mensen mochten Jefferson dankbaar zijn toen de Verenigde Staten tot een open-deur politiek besloten. Noord-Amerika werd een toevluchtsoord voor godsdienstige en politieke ontheemden, en voor anderen die hun treurige levensomstandigheden verruilden voor een nieuw en hopelijk beter bestaan. Al met al vertrokken voor de eeuwwisseling tegen de vierenveertig miljoen Europeanen over alsmede de nodige Aziaten naar wat het land van de onbegrensde mogelijkheden werd genoemd. Dat de oorspronkelijke Indiaanse bevolking door deze invasie letterlijk het veld moest ruimen en tot de bedelstaf vervallen naar armzalige reservaten werd verdreven, was niet iets waar men zich in kringen van blanke kolonisten druk over maakte.

Nog geen halve eeuw na Jefferson humanitaire, maar ook door economische belangen ingegeven verzoek aan het Congres, arriveerden er wekelijks duizenden emigranten in de havens van Boston, New York City, New Orleans en San Francisco. Het was daar een komen en gaan van schepen met uiteenlopende thuishavens als Londen, Marseille, Napels, Odessa, Constantinopel, Hamburg, Rotterdam, Hongkong en Shanghai.

Op een zekere dag in de herfst van 1856 werd de ongeveer veertig meter lange en zeseneenhalve meter brede brik *Zephyr* in de haven van New York City afgemeerd na een onstuimige passage. De vierkant getuigde tweemaster was met rustig weer en een gunstige wind vertrokken en stond bekend als een snelle zeiler. Ditmaal echter had het schip onderweg met bijzonder slecht weer te kampen gehad. De grauw weggetrokken passagiers hadden de meeste tijd gedurende de reis onderdeks doorgebracht in benauwd vochtige ruimten die met hun dunnen tussenschotten meer op paardenstallenleken. Het voor ongeveer tachtig passagiers bestemde tussendeck was door zeildoek in drie compartimenten verdeeld. Er was een ruimte voor echtgenoten met kinderen en de resterende oppervlakte was bedoeld voor ongetrouwde mannen en vrouwen. De slaapplekken voor de gezinnen bevonden zich achterin en waren voorzien van dunne matrassen. Vrijgezellen moesten zich maar behelpen met hangmatten of piepkleine stapelkooien die tot tegen de zoldering waren bevestigd om zoveel mogelijk ruimte te besparen. De mogelijkheid tot afzondering in deze door een aantal walmende olielampen verlichte en bedompte ruimte was een onbekend begrip; slaande ruzie lag er op de loer. De toch al beperkte leefruimte met een aantal ruwhouten banken en tafels was volgestapeld met het hele povere hebben en houden van de landverhuizers, zodat men amper een voet kon verzetten. Het duurde niet lang, of het stonk er uitbundig naar zweet, vuile kleding, braaksel en opgedroogde urine. Ongedierte had hier vrij spel en frisse lucht kwam uitsluitend door een rooster van het dekhuis binnen als het weer niet tegenzat. Vers water voor drinken, koken en wassen werd één maal daags uitgereikt, maar het rantsoen bedroeg slechts een liter per persoon. Door huizenhoge stortzeeën en het gevaar van overboord slaan was het de zeezieke landrotten verboden om aan dek een luchtje te scheppen. Over het eens per week verstrekte en zelf te bereiden voedsel hoefde niemand naar huis te schrijven en met de hygiëne was het ook al slecht gesteld. Er was een aantal gevallen van tuberculose aan het licht gekomen, en vier emigranten hadden een zeemansgraf gekregen tijdens de slopende overtocht. Nadat de kapitein een officiële verklaring had overhandigd

aan de immigratiedienst over opvarenden met besmettelijke ziekten aan boord, begon men met het debarkeren. Behalve diegenen die aan vliegende toring, tyfus of cholera leden, werden de anderen naar Castle Garden gebracht. In deze sombere oude citadel op de zuidpunt van het eiland Manhattan waar ooit de Britse Union Jack wapperde, werd men medisch gekeurd, ondervraagd en uiteindelijk ingeschreven. Later nam men het iets voorbij het Vrijheidsbeeld gelegen Ellis Island als douanestation in gebruik.

Onder de passagiers van de *Zephyr* bevond zich de landbouwknecht Alexander Ross Buick, die samen met zijn vrouw en hun twee jaar oude zoontje David Dunbar Schotland vaarwel had gezegd. Het gezin was afkomstig uit Arbroath, een gehucht in een zwaar verarmde streek ten noordoosten van de havenstad Dundee. Het ongerepte achterland van de bosrijke staat Michigan trok de nodige emigranten aan. Een hectare onontgonnen grond kostte slechts tien shilling, een bedrag dat met een of wat van hard werken verdiend kon worden.

Bij het verlaten van de *Zephyr* kreeg iedereen een kaart met een volgnummer opgespeld om vervolgens in lange rijen op de keuringsartsen te wachten. Deze letten scherp op de haren, ogen, gelaatskleur en handen van de landverhuizers. Uitslag op gezicht of handen resulteerde in de met krijt op de rug aangebrachte letter F. Het was de afkorting van *facial rash* – of huiduitslag. Kinderen en volwassenen die niet rechtop konden staan of mank liepen, kregen de letter L opgespeld, wat voor *limp* of Engelse ziekte stond. Ook zij maakten weinig kans om het in Amerika te gaan maken. Wie een cirkel met een streep er doorheen op de rug gekalkt kreeg, werd met het eerste het beste schip terug gestuurd of kwam in een inrichting terecht. Volgens de arts was de betreffende persoon geestelijk gestoord. Het lag onder de nogal chaotische toestanden in Castle Rock, waar het gezien de etnische verschillen, de taalbarrières en de vele dialecten op een moderne toren van Babel leek, enigszins voor de hand dat de medici en hun tolken makkelijk een beoordelingsfout konden maken door communicatiestoornissen. Na deze eerste keuringsselectie kwam de immigratie-inspecteur er aan te pas, die de landverhuizers uithoorde. De beampte wilde weten wie de reis had betaald en of de persoon in kwestie al werk in het vooruitzicht had. Beschikte men over voldoende geld om het de eerste tijd te kunnen uitzingen en had men een bepaalde vakkennis. Kon men lezen en schrijven? De vraag of men wellicht een strafblad had in het land van herkomst werd voor de hand liggend ontkennend beantwoord. Wie ook dit antecedentenonderzoek goed doorlopen had, kon zich Amerikaanse staatsburger noemen en het ‘beloofde land’ betreden met geautoriseerde papieren.

Tot de gelukkigen die de brik *Zephyr* achter zich lieten hoorde ook het gezin Buick, dat daarna afreisde naar een stad die honderdvijftig jaar eerder was gesticht door Antoine de la Mothe Sieur de Cadillac. Deze uit de Franse Gascogne afkomstige ontdekkingsreiziger, handelaar en avonturier met blauw bloed had het omringende gebied met zijn veertig man sterke huurlingenlegertje uit naam van ‘Zonnekoning’ Louis XIV opgeëist.

Buick senior had voor Detroit - oorspronkelijk *d'etroit* ofwel bocht in de rivier - gekozen. Dit vanwege de snelle expansie van de in 1701 gestichte handelspost Pontchartrain die mede door de vele pelsjagers in een welvarende stad was veranderd. Tijdens de eeuwwisseling telde Detroit 289.000 inwoners en twintig jaar later was het een miljoenenstad. De bruisende metropool waar pioniers als Charles Brady King, Henry Ford, Ransom Eli Olds en de gebroeders Dodge hun eerste motorvoertuigen bouwden, zou na de Eerste Wereldoorlog mede dankzij de chemische industrie, staal- en conservenfabrieken en scheepsbouw uitgroeien tot de derde grootste stad in de Verenigde Staten. Detroit werd echter bovenal het zenuwcentrum van de auto-industrie en stond sindsdien bekend als Motown - motortown.

De grote droom van Alexander Buick was om zijn eigen landerijen te bewerken. Maar voor die wens in vervulling kon gaan moest hij eerst aanpoken in een conservenfabriek, waar werkdagen van zestien uur niet ongewoon waren en menige dagloner zijn oude dag niet

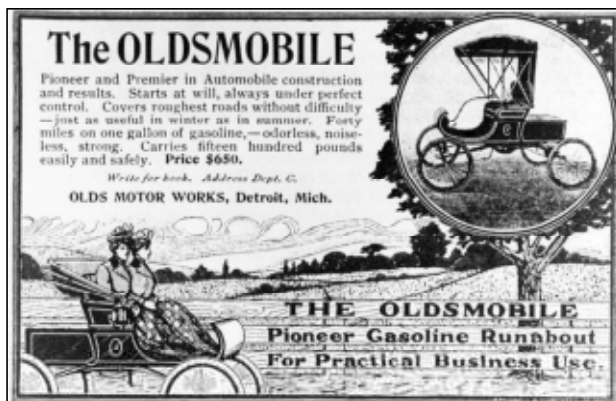
haalde door het moordende tempo en de puur slechte werkomstandigheden. De verhalen die Buick thuis had opgevangen over lage grondprijzen bleken nogal overdreven, maar het gezin leefde zuinig en na verloop van tijd werd er een redelijke lap grond buiten Detroit gekocht. Buick was dankbaar maar Vrouwe Fortuna was het niet veel langer welgezind. Nog geen drie jaar later overleed hij na een kort ziekbed. Ook zijn weduwe was van huis uit gewend om de handen uit de mouwen te steken, maar ze had de grootste moeite om de eindjes aan elkaar te knopen in de omgeving van een bikkelharte industriestad met dag en nacht rokende schoorstenen waar alles om geld leek te draaien. Toen David Dunbar elf was, zag ze zich gedwongen om haar zoon het huis uit te sturen. Hij kwam op een boerderij terecht en maakte lange dagen als hulpje op het land. De jongen verdiende vrijwel niets, maar aan de andere kant stak hij een veel praktische kennis op tijdens het bedienen van landbouwwerktuigen. Een loopbaan in de agrarische wereld bleek echter niet voor hem weggelegd. David Dunbar Buick was gezegend met een technisch talent dat zijn leven een radicale wending zou geven. Op zijn vijftiende veranderde hij van werkkring en kwam als leerling op de loonlijst te staan van de Alexander Manufacturing Company in Detroit, waar koperen brandspuiten en gietijzeren brandkranen werden gefabriceerd. Bij dit bedrijf zou jaren later ook Henry Ford een van zijn leerscholen doorlopen. Tegen de tijd dat Buick junior zijn opleiding afrondde, had hij het vak volledig in de vingers. Niet alleen kon David Dunbar werktekeningen en mallen maken als de beste; ook het gieten en installeren vormde geen geheim meer voor de jongeman, die na zijn werk tot diep in de kleine uurtjes met zijn neus in de studieboeken zat. De nachtelijke overpeinzingen resulteerden op gegeven moment in een uitvinding die Buick tot miljonair zou maken. Het proces om porselein als deklaag te verbinden met gietijzer bestond weliswaar al geruime tijd in Duitsland, maar in de Verenigde Staten was het onbekend. Andere jonggezellen legden het na werktijd met meisjes aan, maar de gedreven Buick ging stug door met experimenteren totdat hij zijn idee vervolmaakt had. In 1882 was het zover en richtte hij met zijn collega William Sherwood een onderneming op waar geëmailleerde badkuipen en toiletpotten werden gemaakt. Binnen tien jaar kon Buick zich tot een van de meest welvarende burgers van Detroit rekenen, en was het dat hij kennismakte met de verbrandingsmotor. Waarschijnlijk was hij erbij toen zijn stadgenoot Charles Brady King op 6 maart 1896 met een zelfgebouwde buggy met een viercilinder boxermotor over de Woodward Avenue reed waarbij hij een snelheid van bijna vijf mijl bereikte en het automobilisme in Detroit een feit was. Rond de eeuwwisseling besloot de negenenvestigjarige ‘badkuipbaron’ zijn sanitaire goudmijn van de hand te doen. David Dunbar verkocht zijn zaak en zijn patent aan de Standard Sanitary Manufacturing Company, en hield honderdduizend dollar aan die transactie over. Met dat kapitaal richtte hij vervolgens de Buick Auto-Vim and Power Company op om horizontale tweecilindermotoren te produceren, die voornamelijk in schepen werden ingebouwd. Hoewel hij goed verdiende en in hoog aanzien in Detroit stond, hielden deze activiteiten niet al te lang stand. De stationaire motor begon hem te vervelen en nu wilde Buick zich op de benzinemotor en de automobiel richten, en dat op een tijdstip dat er in de Verenigde Staten al behoorlijk wat fabrikanten op dit terrein bezig waren.

Voor zover bekend was John W. Lambert uit Anderson in de staat Indiana de eerste Amerikaan die in 1891 een motorvoertuig construeerde. Het driewielige prototype met een benzinemotor verbrandde helaas tijdens een proefrit. In 1893 kon Amerika kennismaken met een van de eerste automobielen waarbij het begrip serieproductie van toepassing was. Deze waren door de uit Duitsland afkomstige pianofabrikant William Steinway and Sons ingevoerde Daimler-Stahlradwagens. Zes van die tweecilinder modellen werden geëxposeerd tijdens de wereldtentoonstelling in Chicago en waren het gesprek van de dag. Die overstelpende belangstelling bracht heel wat rijwielconstructeurs, kachel- en hoefsmeden en kleine zakenlui op het idee dat het paardloze voertuig een uitvinding was waar veel geld mee

te verdienen viel. De meeste bankiers daarentegen vonden dit transportmiddel onbetrouwbaar. Men voelde er weinig of niets voor om zijn geld te wagen aan een riskante handelstak met een sterk fluctuerende seizoensmarkt. De automobiel was in hun behoudzame optiek een tijdelijke zaak; nauwelijks meer dan een speeltje voor rijke zonderlingen en getikte snelheidmaniakken. De Verenigde Staten waren mede dankzij het paard, de postkoets en de trein een land van onbegrensde mogelijkheden geworden, en zo moest het maar blijven. Men hield het paard in ere, hoewel de edele viervoeter ook bepaalde nadelen met zich meebracht. Zo lieten de trouwe trekkers van tramwagens, vrachtkarren, koetsen en rijtuigjes in het overbevolkte New York City rond de eeuwwisseling dagelijks tegen de twaalfhonderd ton uitwerpselen en vijftienduizend liter urine achter zich. Dode paarden en zwermen vliegen in het straatbeeld waren in die dagen dan ook geen unicum. Wie het geld er voor over had, liet een knechtje voor zich uitlopen om paardenvijgen weg te vegen.

De groei van de nieuwe bedrijfstak was echter niet meer te stuiten. Tijdens de eeuwwisseling verkocht Ransom Eli Olds vijfhonderd motorvoertuigen en beraadden andere pioniers als Albert Pope, Alexander Winton en George Pierce zich op de productie van het *horseless carriage*. Een paar jaar later waren er in Amerika al honderddrieëndertig autofabrikanten, maar de meesten hielden zich niet bezig met de door een benzinemotor aangedreven voertuig. In 1900 leverde de nog prille industrie negenhonderdzesendertig van dergelijke automobielen af tegen zestienhonderdeenentachtig die door een stoommachine werden voortbewogen. Het wegennet in de Verenigde Staten bestond op dat tijdstip uit welgeteld tweehonderdvijftien kilometer aan verhard wegdek. Het nationale wagenpark omvatte tegen de achtduizend personenwagens. Tijdens de dat jaar gehouden New Yorkse autotentoonstelling in Madison Garden werden vierendertig Amerikaanse merken getoond, waarvan negentien met een benzinemotor. Daarnaast werden dat jaar ruim vijftienhonderd elektrische auto's gebouwd.

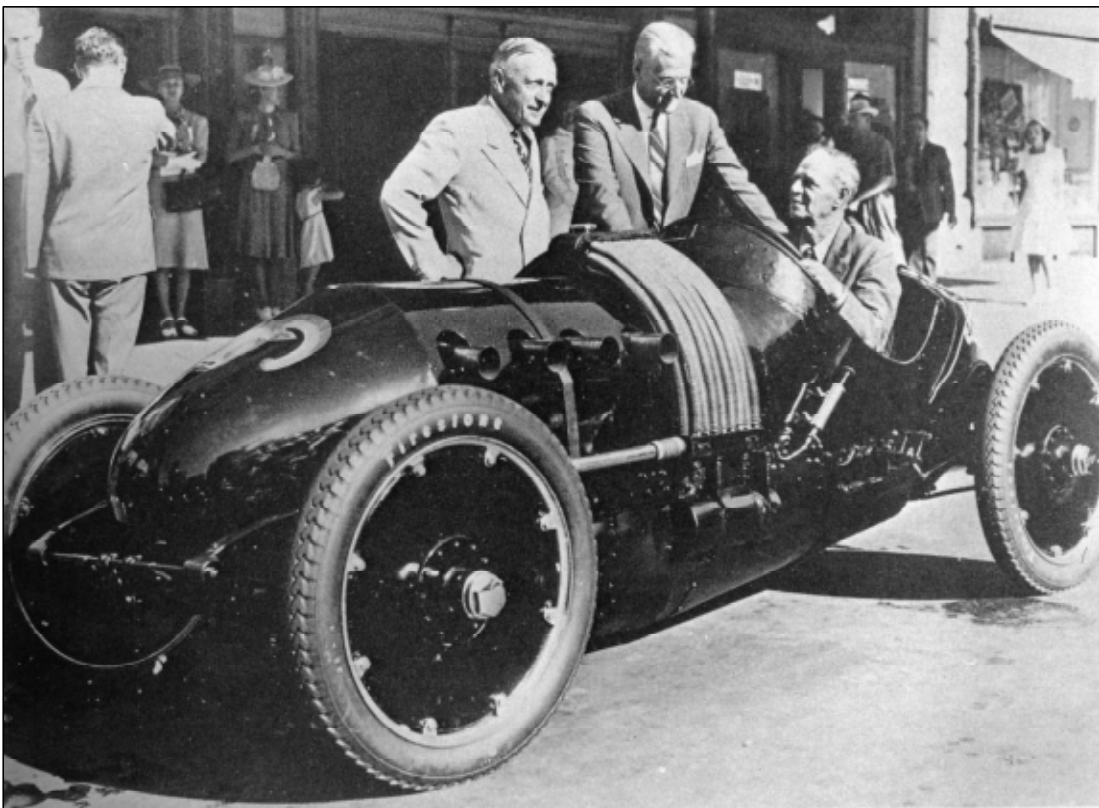
Tussen 1903 en 1926 waren er honderdenentachtig Amerikaanse ondernemingen die zich specifiek bezig hielden met de bouw van personenwagens. Het eerste vulstation voor benzine ter wereld werd in 1904 in St. Louis in de staat Missouri geopend. Elf jaar na dato werd de eerste Amerikaanse benzinepomp met een zichtbare en geijkte meetinrichting in gebruik genomen. In 1923 opereerden er driehonderdvijfentachtig verschillende firma's en assemblagefabrieken van personen- en bedrijfswagens. Daarna begon de branche te consolideren. Een economische recessie in 1920 en de activiteiten van de Ford Motor Company, General Motors Corporation en later ook Chrysler Corporation rekenden vlot af met kleine autofabrikanten. Door faillissementen en fusies concentreerde de auto-industrie zich binnen vijf jaar tot tweehonderdtweeënzestig firma's die afhankelijk van het seizoen gemiddeld aan 187.835 mensen werk boden. De dagen van de kleine ondernemer annex constructeur met een gering bedrijfskapitaal en een regionale markt waren geteld.



‘Starts at will, always under perfect control.’ Advertentie van Amerika's eerste in grote serie gebouwde auto. Horizontale onder de zitbank geplaatste 1,96 liter eencilindermotor. Planetaire transmissie met twee versnellingen. Eindoverbrenging via een ketting. Ophanging: twee grote overlangse veren die de voor- en achteras verbinden en de tweezits carrosserie ondersteunen. Productie van 1901 tot 1905 in een oplage van ruim vijfduizend stuks. (Coll. Auteur).

Valve in head - ahead in value

Omdat David Dunbar Buick geen praktische ervaring had met de benzinemotor, nam hij contact op met rijwielfabrikant Walter Marr uit Detroit. De oud-wielerkampioen, uitvinder en technicus studeerde al geruime tijd op het ontwerp van een motorfiets en ging met de firma Buick Auto-Vim & Power Company in zee als technisch consultant. Na enige tijd besloot hij echter om voor zichzelf te beginnen. Hij verhuisde naar Elgin in de staat Illinois waar hij in een leegstaand pakhuis begon met de bouw van de Marr Auto-Car Touring Runabout. Er was vraag naar deze open tweezitter, maar de voor de verkoop klaarstaande exemplaren plus onderdelen en bewerkingsmachines werden door brand verwoest. Marr keerde hierna terug naar zijn voormalige zakenpartner voor wie hij als hoofdingenieur optrad. De Buick Auto-Vim and Power Company stond er inmiddels beroerd voor en op de boekhouding schreef men uitsluitend met rode inkt. David Dunbar mocht dan wel over een technisch talent beschikken, van zakendoen had hij amper kaas gegeten. Met geleend geld werd de Buick Manufacturing Company in Detroit opgericht. Eugène Richard, die eerder bij autofabrikant Ransom Eli Olds had gewerkt, ontwikkelde samen (mogelijk samen met Marr en Buick) een motortype met kopklepbediening. Deze krachtcentrale zou tot in lengte van jaren worden geadverteerd onder de pakkende leuze *Valve in head ahead in value*.



Circa een jaar voor zijn dood nam Louis Joseph Chevrolet (1878-1941) nog een keer plaats achter het stuur van de gestroomlijnde viercilinder Buick Bug racewagen uit 1910. (Coll. Auteur).

In december 1902 verkeerde de Buick Manufacturing Company in financieel zwaar weer. David Dunbar had teveel aandacht besteed aan nieuwe en kostbare experimenten en verbeteringen, en te weinig aan een stipte productieplanning en een afleveringsschema dat

aansloot op de orderportefeuille. Kwade klanten verloren hun geduld en zegden bestellingen op terwijl investeerders hun geld terug eisten. Een op handen zijnd faillissement werd echter voorkomen dankzij Frank en Benjamin Briscoe. De eigenaren van een goed beklante plaatwerkerij in Detroit herfinancierden de onderneming, doch niet lang daarna was het bedrijf van David Dunbar opnieuw bankroet. Nogmaals schoten de gebroeders Briscoe te hulp met nieuw kapitaal onder voorwaarde van volledige financiële controle. David Dunbar ging akkoord en op 19 mei 1903 vond de oprichting plaats van de Buick Motor Company. Het duurde echter niet lang voordat de Briscoes hun geduld met de wispelturige David Dunbar Buick verloren. Ze verkochten hun aandeel in het bedrijf aan James H. Whiting, bedrijfsleider van de Flint Wagon Works. De Buick-fabriek verhuisde naar de stad Flint ten noorden van Detroit en het bedrijf werd gereorganiseerd. Het lag oorspronkelijk in de bedoeling dat de Buick Motor Company toeleverancier zou worden van tweecilinder stationaire, scheeps- en automotoren, versnellingsbakken en andere auto-onderdelen. Nadat Walter Marr en Tom Buick junior echter in twee dagen tijd een geslaagde rit met een prototype naar Detroit en terug had gemaakt, gaf hoofdaandeelhouder Whiting groen licht voor de productie van het vierpersoons model B met een horizontale tweecilinder kopklepmotor van 12 pk. De wagen werd geleverd met signaalhoorn, verlichting, een gereedschapskist met inhoud, plus vloermatten en een rubber schort voor de eigenaar die zelf wilde sleutelen. Het eerste exemplaar werd op 13 augustus 1904 overhandigd aan dr. H.H. Hills uit Flint, die er negenhondervijftig dollar voor betaalde. Het leek een voorspoedige herstart, maar het hele bedrijfskapitaal van vijfenzeventigduizend dollar was opgegaan aan de ontwikkeling van model B, waardoor de onderneming opnieuw in grote financiële problemen raakte. Dat de merknaam Buick is blijven bestaan was te danken aan een drieënveertigjarige selfmade miljonair, geboren verkoper en organisator en eigenaar van een van de grootste fabrieken van wagens, karren en rijtuigen in de Verenigde Staten.

Zaken zijn zaken



1931 Chevrolet AE Independence. (foto auteur).

William Crapo Durant had in tegenstelling tot David Dunbar Buick geen last gehad van zeeziekte op de Atlantische Oceaan. Hij was geen kind van armlastige landverhuizers maar een derde generatie Amerikaan uit gegoede kringen. Durant werd op 8 december 1861 in Boston in geboren. Zijn moeder was de dochter van een vermogende houthandelaar. Toen William tien jaar was scheidden zijn ouders en verhuisde hij met zijn moeder en zuster naar Flint waar ze bij een tante introkken. Op zijn zeventiende ging hij van school om bij een houtzagerij te gaan werken. In de nachtelijke uren had hij een bijbaan als verkoper van medicijnen. Durant bleek een geboren verkoper en werkte ook nog als handelsreiziger in sigaren, vastgoedmakelaar, boekhouder en verzekeringsagent. Durant straalde optimisme en zelfverzekerdheid uit en

kon praten als Brugman. Bovendien had hij een scherp oog voor buitenkansjes, wat zijn

gebrek aan technische kennis compenseerde. Op een zekere dag liep hij over een markt in zijn woonplaats waar hij een verzekering zou afsluiten. Die transactie ging niet door want zijn aandacht werd getrokken door een handkar. Het bijzondere er aan waren de bladveren en een viertal verstelbare steunen. Die maakten het mogelijk om de kar horizontaal neer te zetten zodat hij ook als marktkraam kon worden gebruikt. William Crapo raakte in gesprek met de eigenaar, die tevens de fabrikant en rechthebbende op het ontwerp was. Na wat marchanderen was Durant de eigenaar van de werkplaats en het octrooi, in ruil voor nog geen tweeduizend dollar. Wagenmaker Josiah Dallas Dort voelde er wel voor om met Durant een constructiebedrijf op poten te zetten en stak duizend dollar in het project. De handkar met vering en verstelbare steunen bleek een schot in de roos. Tegen 1890 verkocht de Durant-Dort Carriage Company er honderdvijftigduizend op jaarbasis en was het bedrijf de grootste wagenmaker van de Verenigde Staten. Het succes was vooral te danken aan Durants toegepaste kostencontrole, reductie van het aantal leverbare modellen en het opzetten van een systeem met toeleveranciers. Op zijn veertigste was 'Billy' Durant binnen. De miljonair zocht nu naar andere mogelijkheden om zijn kapitaal te vergroten en kwam als vanzelf op de aandelenbeurs in New York City terecht, waar economie en landspolitiek in zekere zin werden beïnvloed. Hier werden concerns gemaakt of gebroken, al naar gelang het streven van betreffende belangengroepen die een monopolie wilden uitoefenen. Het kostte Durant een paar maanden om de geheimen van het beursvak te doorgronden; althans dat vond hij zelf. De voormalige verzekeringsagent kreeg de smaak te pakken en er werd rekening met hem gehouden in de wereld van het grote geld. Door een reeks van succesvolle transacties raakte Durant bekend als de *wizard of Wall Street* die daarnaast ook uitstekende adviezen kon geven. Dat iemand met zo'n scherp inzicht en veel geluk op de aandelenbeurs ook vijanden maakte, zou de joviale en soms wat goedgelovige Durant nog parten spelen.



William Crapo Durant (1861-1947), de architect van General Motors Corporation. (Coll. Auteur)

Nadat de Buick Motor Company drieënvijftig auto's had afgeleverd, hadden de gebroeders Briscoe er schoon genoeg van. Ze wilden de onderneming zo snel mogelijk kwijt en Durant, voor wie geen zakelijke transactie geheim bleef, voelde er wel wat voor. De geboren zakenman zag direct waar het hem aan schortte en nam het kwijnende bedrijf op 1 november 1904 over voor een schappelijke prijs. Hij maakte er een naamloze vennootschap van en dankzij zijn connecties vond hij voldoende financiers om het bedrijf uit te breiden. Vier na de overname was de Buick Motor Company de Amerika's meest productieve fabriek met 8447 auto's. Henry

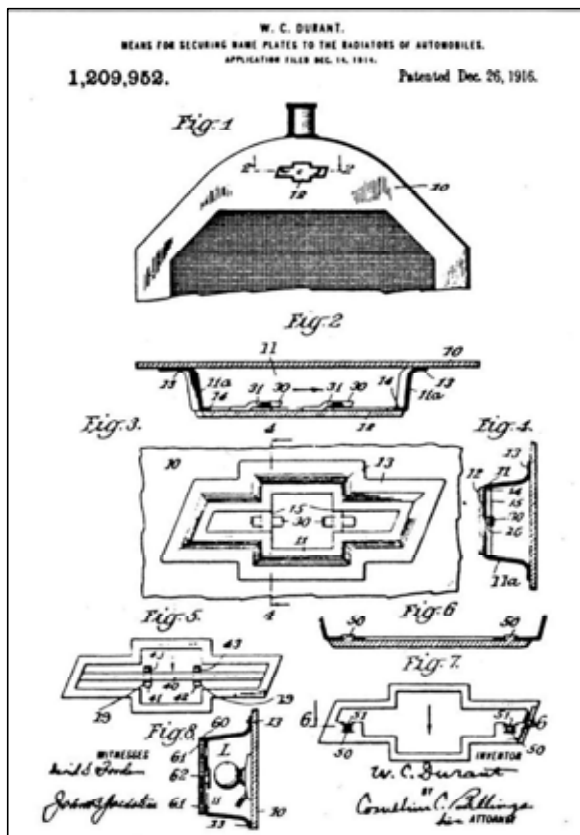
Ford bracht het in 1908 niet verder dan 6181 personenwagens. Voordat Buick echter aan die leidinggevende positie kwam, bracht Durant zijn aanwinst op een spectaculaire manier onder de aandacht van het grote publiek. De beste manier om naamsbekendheid te veroveren was om een automerk in wedstrijdkringen te profileren. Enerzijds kon men op die manier de technische stand van zaken evalueren, en aan de andere kant was een gewonnen race in die dagen de beste reclame die een fabrikant zich maar kon wensen. In 1905 begon de Buick Motor Company voor het eerst deel te nemen aan wedstrijden en een jaar later verbeterde Walter Marr het bestaande record van de fameuze heuvelklim bij Eagle Rock door twee maal zo snel aan de top te arriveren als zijn voorganger. Tussen 1908 en 1910 wonnen de coureurs Bob Burman, Lewis Strang en Louis en Gaston Chevrolet van het fabrieksteam tegen de vijfhonderd prijzen, totdat er nogal abrupt een streep werd gezet onder deze raceactiviteiten.

In 1908 voerde William Crapo Durant gesprekken met Henry Ford, de gebroeders Briscoe, Ransom Eli Olds, vertegenwoordigers van de Cadillac Motor Car Company en met woordvoerders van het gezaghebbende bankiershuis J. Pierpont Morgan. Durants voorstel om de her en der verspreid liggende auto-industrie om te smeden tot één groot concern vond geen weerklank bij zijn gesprekspartners op Henry Ford na. Die had schulden en was bereid om de Ford Automobile Company aan de Piquette Avenue in Detroit te verkopen onder de volgende voorwaarden: twee miljoen dollar contant en de resterende zes miljoen te betalen binnen twee jaar. Op het laatste moment weigerden Durants bankiers de transactie goed te keuren. Men vond dat het bedrijf van Ford niet zoveel waard was. Gesprekken met de Olds Motor Works in Lansing, Michigan, strandden eveneens toen de hoofdaandeelhouder en voornaamste financier Samuel Smith liet weten dat er voor de overname met contant geld moest worden betaald. Durant besloot vervolgens om de gok in zijn eentje te wagen. Op 16 september 1908 werd de General Motors Company opgericht met New Jersey als plaats van vestiging en met een aandelenkapitaal van twaalfeneenhalf miljoen dollar. Op 26 oktober richtte hij met Albert Champion de AC Spark Plug Company; op 28 december werd bekend gemaakt dat Buick, Oakland, Oldsmobile, de Reliance Truck Company en de Welch Motor Car Company deel zouden gaan uitmaken van General Motors Company.

In 1908 publiceerde de Britse Royal Automobile Club de voorwaarden voor deelname aan hun 'Standaardisatie Test'. De Cadillac Motor Car Company uit Detroit was de enige onderneming die hiermee akkoord ging. Keurmeesters van de RAC kozen uit acht fabrieksnieuwe Cadillacs willekeurig drie exemplaren die werden gedemonteerd. De onderdelen werden vermengd met de magazijnvoorraad van de importeur waarna de drie Cadillacs weer werden geassembleerd. Tenslotte volgden zware betrouwbaarheidsproeven die de wagens glansrijk doorstonden. Cadillac-oprichter Henry Martyn Leland, bijgenaamd 'de meester van de precisie' (zie ook mijn boek *Ford 'made in Holland'* - deel 1) ontving hiervoor in 1909 de prestigieuze Dewar Trofee. Toen Durant van deze prestatie hoorde raakte hij dusdanig onder de indruk dat hij besloot dat Cadillac het kroonjuweel van General Motors Company zou worden. Leland wilde zijn bedrijf wel verkopen maar alleen tegen contante betaling. Hij buitte de hebzucht van Durant uit door de prijs kort daarop met de helft te verhogen. Toen de koop voor viereneenhalf miljoen dollar tenslotte werd gesloten, moest de Buick-divisie deze financieren, in ruil voor 5.169.200 dollar aan preferente aandelen General Motors Company. Het was de grootste beurstransactie uit de financiële geschiedenis van Detroit. In het najaar van 1909 bestond houdstermaatschappij GMC al uit vijftientig verschillende bedrijven. Elf daarvan waren auto- en vrachtwagenfabrieken, twee firma's fabriceerden verlichtingsapparatuur en de rest bestond uit onderdelen- en accessoirebedrijven.

De tegendraadse David Dunbar Buick die op dat tijdstip de symbolische functie van technisch directeur bij General Motors bekleedde, vond al die fusies maar niets. Wat Durant bekookstoufde ging hem de pet te boven en Buick liet zich zonder moeite uitkopen. Hij kreeg honderdduizend dollar van Durant in ruil voor zijn aandeel in General Motors Company. Door een overmaat aan slechte investeringen in de aardolie-industrie in Californië en grondspeculaties in Florida en gebrek aan zakelijke visie zou Buick echter binnen korte tijd opnieuw op zwart zaad komen te zitten. De naamgever van het fundament van General Motors Company kreeg darmkanker en overleed op 5 maart 1929 in kommervolle omstandigheden in Detroit. In 1974 werd hij opgenomen in de Automotive Hall of Fame.

Het teken aan de wand



'Means of securing name plates to the radiator of automobiles'. Het in 1916 verleende octrooi voor het merkembleem van Chevrolet. (Coll. Auteur).

Het liep tegen kerstmis 1908 toen William Crapo Durant in New York City aan boord ging van een luxe oceaanstomer voor de oversteek naar La Havre. De magnaat die het opkopen niet kon laten bezocht vervolgens autofabrieken in en rondom Parijs om te zien hoe men het daar deed. Frankrijk was de bakermat van de internationale auto-industrie met pionierbedrijven als De Dion-Bouton, Mors, Renault, Unic, Darracq en Panhard et Levassor. Het land had in 1907 ruim vijf keer zoveel geëxporteerd als wat Amerikaanse ondernemingen presteerden. In Frankrijk hadden ook de nodige technische innovaties het licht gezien, zodat Durant tijdens zijn werkbezoek nog wel wat kon opsteken.

Naar het verhaal wil logeerde Durant in een hotel in Parijs. Terwijl de architect van General Motors Company in zijn royale suite aan hersengymnastiek deed en zat te dubben hoe hij de zaken het best kon aanpakken, viel zijn oog op het behang. Het motief daarop had wel wat weg van een vlinderdasje en het fascineerde hem op een onverklaarbare manier. Hij kreeg een ingeving en scheurde een stukje behang af ter hoogte van de plint met het idee dat het motief wellicht later nog als een handelsembleem toepasbaar zou zijn. Het ontstaansverhaal van het merkembleem van Chevrolet was een fraai staaltje van mythevorming, maar jaren later kwam Catherine Lederer-Durant met een beduidend minder spectaculaire versie voor de dag. Haar echtgenoot zou het bewuste motief in een zondagskracht zijn opgevallen toen het echtpaar met vakantie was in Hot Springs in de staat West Virginia. Hoe het ook zij, het motief werd in 1913 voor het eerst gecombineerd op de Chevrolet-modellen Classic Six, Little Four, Little Six, Royal Mail Roadster en Baby Grand Tourer. Sindsdien werd het bekend van Roodeschool tot Yokohama. Om eventueel misbruik tegen te gaan vroeg Durant een patent aan op de vorm van het merkembleem aan, dat hem op 26 december 1916 werd verleend onder nummer 1.209.952.

In 1911 had de General Motors Company een Amerikaans marktaandeel van 20 procent en leverden de verschillende fabrieken meer dan dertigduizend personenwagens af in uiteenlopende prijsklassen. Het concern boekte een nettowinst van negen miljoen dollar en keer 150 procent dividend uit aan de tevreden aandeelhouders. De autoproducerende bedrijven waarover Durant inmiddels de scepter zwaaide waren Buick, Cadillac, Carter, Oldsmobile, Oakland, Northway, Elmore, Ewing en Welch. Verder was hij in het bezit van

de al genoemde Champion bougiefabriek. In 1916 richtte Durant de United Motors Company op. Tot deze houdstermaatschappij hoorden de Hyatt kogellagerfabriek, de Remy Electric Company, de Dayton Laboratories Company - ook bekend onder de handelsnaam Delco - en de Perlman Rim Corporation. Onder de vlag van GM vielen later ook de Samson Sieve Grip Tractor Company, de Janesville Machine Company en de Doylestown Agricultural Company. Ook bezat Durant spoorwegaandelen en oefende hij via de aandelenbeurs enige controle uit over steenkoolmijnen en een scheepvaartmaatschappij. Tussen 1909 en 1910 werden verschillende vrachtwagenfabrieken door Durant overgenomen en vervolgens gebundeld tot Truck and Coach Division of General Motors met Pontiac, Michigan, als plaats van hoofdvestiging. De eerste GMC trucks reden een goed jaar later de voormalige Rapid vrachtwagenfabriek in Pontiac uit. De trucks die onder de vlag van GMC werden gebouwd waren kettingaangedreven een tot twee tons typen met een viercilindermotor van 37 pk bij 1810 omw/min, een vierversnellingsbak en remmen op alle wielen. Zwaardere uitvoeringen met een frontcabine en met een laadvermogen van drie tot vijf ton werden eveneens op het programma gezet.

Het ging William Crapo Durant voor de wind als nooit tevoren, maar de groepering die hem jaren geleden geen dollar had willen lenen, liet nu het oog op zijn zo florierende General Motors imperium vallen. Durant nam volgens velen die zijn handel en wandel al dan niet met een jaloerse scheve blik bekeken, sowieso veel teveel hooi op zijn vork. In Wall Street waar men gewend was om op het juiste moment meedogenloos toe te slaan, wachtte men geduldig af totdat de overactieve ondernemer uit Flint in de fout zou gaan. Die gelegenheid deed zich in 1910 voor toen Durant een octrooi kreeg aangeboden van de Heany Lamp Company. Na alle voorgaande transacties beschikte Durant over te weinig contanten zodat er met aandelen werd gewerkt. In ruil voor het octrooi kreeg de Heany Lamp Co. een kwart van de GM-aandelen. Beide partijen waren ervan overtuigd goede zaken te hebben gedaan. Met het patent klopte echter iets niet, want korte tijd later liet de niet direct kleinschalige General Electric Company Durant weten dat men de exclusieve rechten op elektrische autoverlichting had, en dat men zijn aankoop langs juridische weg zou aanvechten wanneer Durant de vinding in praktijk zou brengen. Een deel van het aandelenpakket was in handen van bankiershuis J. Pierpont Morgan. Het was een publiek geheim dat Morgan het spijkerhard speelde, maar financieel goochelaar Durant, die verslingerd was aan poker, kon het speculeren niet laten. Hij deed net alsof zijn neus bloedde en liet de onder de vlag van GM gebouwde auto's uitrusten met elektrische verlichting. Het daarop gevolgde kort geding werd door Durant verloren en een vierde deel van de GM-aandelen ter waarde van circa zeven miljoen dollar kwam in handen van de tegenpartij. Zestien jaar later zou blijken dat dit aandelenpakket een somma vertegenwoordigde van ongeveer 320 miljoen dollar. Deze financiële klap en het feit dat nogal wat door de overijverige Durant aangekochte bedrijven handenvol geld kostten in plaats van winst te maken, bracht General Motors Company een jaar na het proces tegen de elektrogigant fors in de rode cijfers. William Crapo Durant zag zich gedwongen om nogmaals in contact te treden met bankiers uit New York City en Boston. Min of meer tot zijn verbazing kreeg hij zonder veel moeite een krediet van vijftien miljoen dollar. Durant haalde opgelucht adem; hij was de dans opnieuw ontsprongen. De vermetele zakenman had echter te vroeg gejuicht. Van het gelende bedrag kreeg hij maar twaalfeneenhalf miljoen in handen; de rest hielden de financiers achter als zijnde provisie. Bovendien eisten de bankiers het fabriekscomplex van Buick als onderpand, alsmede een aandelenpakket ter waarde van vier miljoen dollar. Men hoefde geen rekenwonder te zijn om te doorgronden dat Durant behoorlijk getild was door zijn geldschietters. De verbolgen aandeelhouders van General Motors Company lieten Durant tijdens de eerstvolgende vergadering weten dat ze hem een rampzalige stuntel vonden, die in een kort tijdsbestek een vermogen had verspeeld. Iemand diende een motie van wantrouwen in tegen Durant en

tijdens de stemming kreeg hij te horen dat hij zijn functie per omgaande moest neerleggen. Durant vertrok in september 1910 onder protest.

De man die daarop het directiekantoor van General Motors Company betrok was Charles W. Nash. Deze self made technicus die twintig jaar geleden van onder af aan begonnen was bij de Dort-Durant wagenfabriek, had tot op dat tijdstip de functie van president bij Buick bekleed. Tot zijn opvolger had hij de oud-spoorwegingenieur Walter Percy Chrysler aangewezen, die kort daarop leiding gaf aan circa drieëneenhalfduizend werknemers. Binnen korte tijd zag hij kans om het omslachtige productieproces bij Buick drastisch te stroomlijnen. Chassis die zeven keer gelakt werden leverden een buitengewoon duurzaam draagframe op, maar Chrysler was van mening dat drie verflagen ook ruim voldoende waren. Daarnaast liet het nieuwe productiehoofd de werkruimte anders, efficiënter indelen. Dankzij Chryslers inzichten reden er binnen drie jaar tijd geen vijfenveertig, maar tien keer zoveel Buicks per dag de fabriek uit. Niet lang daarna werd Chrysler benoemd tot algemeen directeur met een meer dan riant te noemen jaarsalaris van 25.000 dollar. W. P. Chrysler bleef bij General Motors in dienst tot 1919. Een van zijn laatste klussen was een bezoek aan het bedrijf van André Citroën. GM wilde zich in West-Europa vestigen en had deze fabriek te koop aangeboden gekregen. De transactie ging echter niet door omdat Chrysler de productieapparatuur van de naar zijn mening nogal ouderwets ingerichte fabriek aan de Quai de Javel in Parijs ontoereikend vond. Zowel Nash als Chrysler werden na de Eerste Wereldoorlog toonaangevende autofabrikanten, maar tegen de enorme omvang van een General Motors Corporation konden geen van beiden op.

Durant was intussen geen persoon die zijn gedwongen vertrek over zijn kant liet gaan. Hij beraadde zich enige tijd over te nemen stappen om weer in het bezit te kunnen komen van het gestaag groeiende GM, dat inmiddels werd geleid door een groep bankiers. Met zijn aandelenpakket en het kapitaal waarover Durant nog beschikte, en met behulp van nieuwe leningen nam hij de automobielfabrikanten Little, Mason, Monroe, Republic en Sterling over. Hij was weer 'back in business' maar Durant was nooit tevreden. De overambitieuze ondernemer raakte in gesprek met Louis Chevrolet, de broer van zijn privéchauffeur.



1916 Frontenac Indy 300 met Louis Chevrolet achter het stuur. (Coll. Auteur).

Een snelle Zwitser

Toen Louis Joseph en zijn broer Gaston Chevrolet in 1907 een aanbod kregen om deel te gaan uitmaken van het Buick-fabrieksraceteam, hoefde het duo niet lang na te aarzelen. De negenentwintigjarige Louis Chevrolet had zijn sporen al ruimschoots als wielrenner verdiend in het land waar hij was opgegroeid en sinds een jaar of twee lag zijn naam ook op ieder lippen die verzot was op autoraces. Louis Chevrolet was een soort volksheld in Amerika geworden en had verschillende keren kans gezien om topcoureur en leeftijdsgenoot Barney Oldfield het stof te laten zien. Maar hij kwam niet uit de Nieuwe Wereld.

Louis Joseph Chevrolet was zo te zeggen een kerstkind. Hij was in de nacht van 25 december 1878 in La Chaux-de-Fonds in de Zwitserse Jura geboren als tweede zoon van een klokkenmaker. Zijn vader was een vakman maar verdiende zo weinig dat het gezin naar het plaatsje Beaune in het Franse Côte-d'Or verhuisde toen Louis zes jaar was. In deze streek scheen men ook weinig behoefte te hebben aan precisie-uurwerken van Chevrolet senior. Na de lagere school was er geen geld meer voor verdere studie en moest Louis aan de slag. Na werk als leerling-monteur in Beaune vertrok hij naar Parijs en kwam in dienst bij een blinde wijnhandelaar, die hij soms vergezelde als zijn gehandicapte werkgever voor zaken in de provincie moest zijn. Op een van die zakenreizen viel het Louis op hoeveel tijd er eigenlijk werd verspild in wijnkelders, waar men de vaten en flessen per traditie met de hand vulde. De jonge Chevrolet dacht hierover na en het resultaat was een mechanische wijnpomp met een tweedehands De Dion-Bouton eencilinder benzinemotor. Rijk werd hij niet door deze uitvinding, maar het feit dat hij een technische visie bezat zou zijn levensloop een radicale wending geven. Dit talent rijpte verder uit nadat Louis bij een motorrijwielhandelaar was gaan werken en hij na verloop van tijd ook in staat bleek om bij wijze van spreken geblinddoekt te repareren. Tussen de bedrijven door ontwierp hij ook nog een apparaat waar men fietsbanden mee kon maken, en bekwaamde hij zich in het opvoeren en afstellen van motoren. Omstreeks 1895 veranderde hij opnieuw van baan en begon hij zich met succes te profileren als wielrenner. Hij werd landelijk bekend en maakte er zijn beroep van om als eerste over de eindstreep te gaan. Chevrolet trapte een behoorlijk aantal bokalen en lauwerkransen bij elkaar en verdiende er niet slecht mee. De rusteloze kampioen besloot echter om zijn geluk elders te zoeken.

Tijdens de eeuwwisseling stak hij de Atlantische Oceaan over en ging in Canada aan wal. Na een half jaar als chauffeur en monteur in Montreal te hebben gewerkt vertrok hij naar New York City waar hij in de onderhoudsgarage van een geëmigreerde landgenoot werkte. Later vond een baan bij de dealer van het Franse pioniermerk De Dion-Bouton in Brooklyn en was hij ook nog een tijdje technisch adviseur voor de Walter Automobile Company. Louis had geen zitvlees en ging werken voor de uit Schotland afkomstige autocoureur en fabrikant Alexander Winton in Ohio, Cleveland. Daarna kwam hij terecht bij A.G. Southworth of Toledo, die middenklassers van Pope-Toledo en Rambler assembleerde. Ook de Amerikaanse vestiging van Fiat profiteerde van de technische kennis van snelheidsduivel Chevrolet. Op 20 mei 1905 versloeg hij de Amerikaanse topcoureur Barney 'Blasting' Oldfield op het Sheepshead Bay Speedway circuit bij New York City, door binnen 52,8 seconden een mijl met een 90 pk Fiat af te leggen. Louis Chevrolet zette op die gedenkwaardige dag een snelheid neer van 108,8 km/u en dat was een nieuw wereldrecord. Om nog meer ervaring op te doen werkte Chevrolet eveneens bij de Bliss Company in Brooklyn, de Autocar Company in Pittsburg, Pennsylvania, waar hij werd aangenomen voor het ontwikkelen van een voorwielaangedreven racewagen, en bij de Mattheson Motor Car Company in Wilkes-Barre, Pennsylvania. Niet alleen wendde hij zijn technisch vooruitstrevende visies aan voor deze bedrijven, maar ook voor het in de praktijk testen van nieuwe modellen. Het kon Louis Chevrolet nooit hard genoeg gaan.

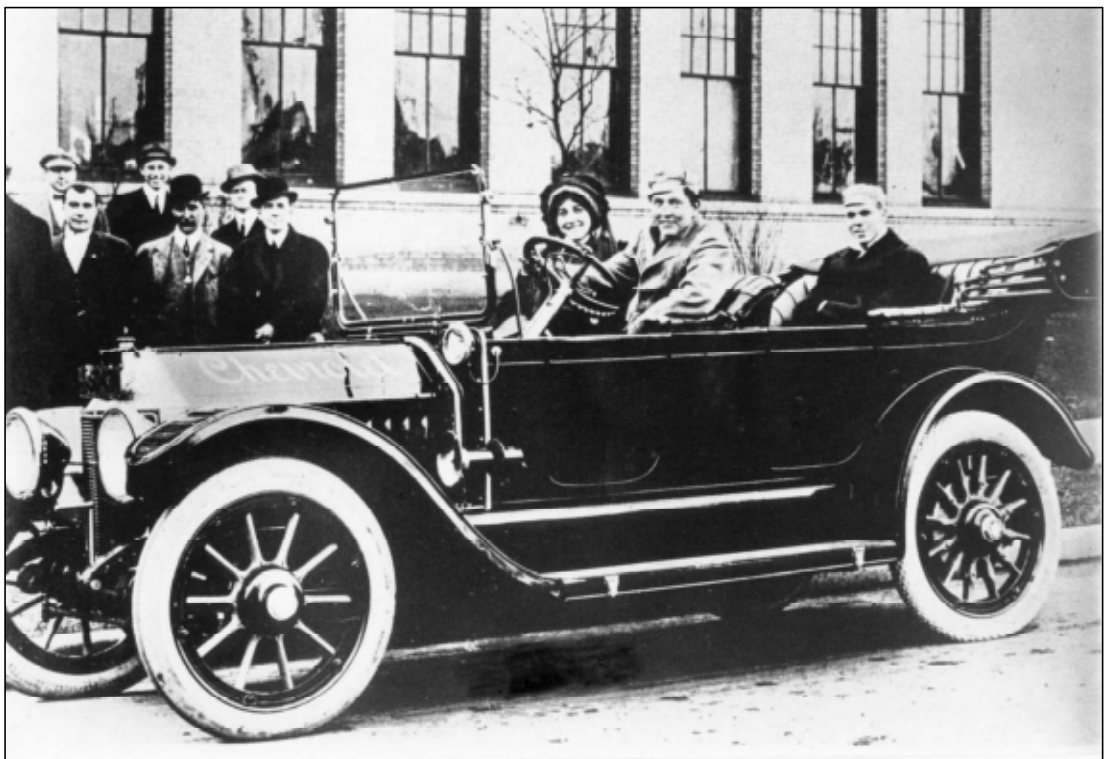
Toen hij en zijn broer Gaston het aanbod kregen om deel uit te gaan maken van het Buick-fabriksraceteam was de knoop snel doorgehakt. Gaston zou de befaamde Indianapolis 500-Mile Speedway nog winnen in 1920 met een Monroe-Frontenac racewagen.

Competities en het normale gebruik van de auto werden steeds populairder in de Verenigde Staten met zijn enorme afstanden, maar in Chevrolets geboorteland werd de auto anders beoordeeld. In een grote stad als Bern was het verboden om op zondag met de automobiel op de weg te komen, met uitzondering van huis- en dierenartsen. Een bewaard gebleven politierapport van 4 september 1905 uit de stad Lungeren maakt melding van een koddebeier die een automobilist tot stoppen dwong en hem niet alleen een fikse boete oplegde. De chauffeur die zonder rijvergunning op pad was gegaan werd tevens gesommeerd om een paard voor zijn motorvoertuig te spannen. Nog in het begin van de jaren twintig werden Britse automobilisten door de Royal Automobile Club geadviseerd om met een boog om Zwitserland heen te rijden omdat men anders buiten de grote steden daar het risico kon lopen om geslagen of zelfs gestenigd te worden door woedende boeren.

Als coureur van de Buick Motor Car Company was Louis Chevrolet ook in de gelegenheid om het een en ander te leren over het proces van ontwerp tot compleet geassembleerde auto. Hij richtte een werkplaats in aan de Grand River Boulevard in Detroit, waar hij een ontwerp van een zescilinder kopklepmotor op papier zette. Terwijl Arthur Chevrolet als particuliere chauffeur voor William Crapo Durant werkte, begonnen zijn broer Louis en Bob Burman deel te nemen aan wedstrijden met een nieuw ontworpen racewagen van Buick. De 1170 kilo zware eenzitter met een stroomlijncarosserie had een viercilindermotor van bijna elf liter inhoud en stel buizen over de motorkap die als koelinstallatie dienden. Beide coureurs wonnen in twee seizoenen de helft van alle landelijke wedstrijden op houten kombanen van stadions en over geïmproviseerde straatcircuits. Er werden snelheid tot 160 km/u gehaald en passant werden ook nog wat records verbeterd. Intussen zat Durant te broeden op een tegenactie waardoor hij General Motors weer onder controle kon krijgen. De faam van Louis Chevrolet in racekringen en diens technische kennis en visie brachten hem op een idee. Beiden raakten bevriend en werden zakenpartners. Op 3 november 1911 vond in Detroit de oprichting plaats van de Chevrolet Motor Car Company. Het startkapitaal werd ingebracht door William Crapo Durant, William H. Little (voormalig bedrijfsleider bij Buick), dr. Edwin R. Campbell (Durants schoonzoon) en de Canadese autofabrikant Samuel McLaughlin.

In het drie verdiepingen hoge gehuurde bedrijfspand op nummer 1145 aan de West Grand Avenue in Detroit togen Louis Chevrolet en zijn technische rechterhand, de ingenieur Etienne Planche, aan het werk. Al spoedig werd duidelijk dat de niet op zijn mondje gevallen Chevrolet en de door revanche gedreven Durant er nogal verschillende visies op na hielden betreffende het soort auto dat onder de vlag van Chevrolet op de markt zou worden gebracht. De naamgever ging van het standpunt uit dat zijn ontwerp over zowel prestige als prestaties moest beschikken. Met andere woorden; het moest een kwaliteitsproduct worden met een bijbehorende verkoopprijs. Bovendien zou de auto die Planche en hij aan het ontwerpen waren veel vermogen en een flitsende acceleratie moeten hebben, want Chevrolet was immers een synoniem voor snelheid. William Crapo Durant op zijn beurt wilde een zo laag mogelijk geprijsde personenwagen voor de grote-volume markt laten fabriceren, die het grote succes van de in oktober 1908 uitgebracht T-Ford op zijn minst diende te benaderen. De winstmarges die een dergelijke bestseller opleverden, zouden hem in staat stellen om weer in het bezit van de General Motors Company te komen. Gezien hun uiteenlopende ego's en standpunten moest het op gegeven moment wel spaak lopen tussen de autocoureur annex ontwerper en de financier.

In de zomer van 1911 kwam de eerste Chevrolet de fabriek aan de West Grand Boulevard uit. De kritische Louis was bij lange na niet tevreden over het prototype C. Gedurende anderhalf jaar werd er naar verbeteringen gezocht voor het open Tourmodel met vijf zitplaatsen en een van de Sterling Engine Company afkomstige 4,9 liter zescilinder met zijklepbediening in een T-vormige cilinderkop. Deze geheel met de hand gebouwde Chevrolet had een wielbasis van 3,048 meter, een drieversnellingsbak bij de achteras en een startinrichting die op luchtdruk werkte. De stadsverlichting onder de voorruit werkte elektrisch, maar voor het koplamplicht werd petroleum gebruikt. De Chevrolet type C, die in de volksmond bekend raakte als de Classic Six, onderging nog meer verbeteringen zodat er 4 januari 1913 op de kalender stond toen het uitgerijpte model in de openbaarheid werd gebracht tijdens de Cleveland Automobile Show. Een paar modificaties waren een elektrische startinrichting en een Stromberg-vlakstroomcarburateur die voorverwarmd werd door de uitlaat. Tot de bijgeleverde accessoires die andere fabrikanten in rekening brachten, hoorden een stoffen kap met zijpanelen van canvas en mica ruiten, een reservevelg, een snelheidsmeter, een achteruitkijkspiegel, verlichting, vijf witrubberen banden en een voorbumper. De Classic Six was een robuuste auto die zonder veel moeite een snelheid van tegen de 85 km/u bereikte, maar die door zijn hoge prijs van 2500 dollar in een afgeperkt marktsegment terecht kwam waar gevestigde bedrijven het voor het zeggen hadden.

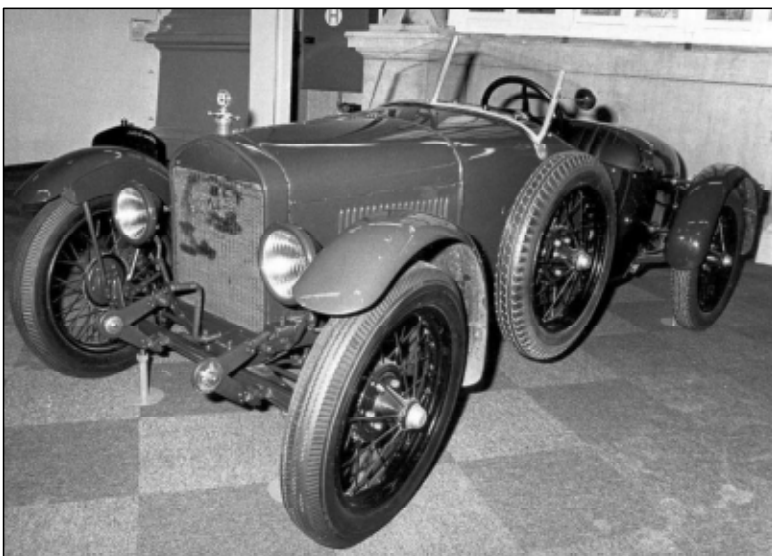


1912 Chevrolet vijfpersoons type C Classic Six Touring. Het handgebouwde prototype had een gietijzeren 4,9 liter uit twee blokken samengestelde zescilinder zijklepmotor van 50 pk. Wielbasis 3,048 meter, drieversnellingsbak bij de achteras. Eigen leeg gewicht 1588 kg. (Coll. Auteur).

De Classic Six, hoe goed ook voor een eerste proeve van kunnen, werd bij lange na niet de bestseller die Durant voor ogen had gestaan. Dat gold evenzeer voor de Little Four met een van fabrikant Mason betrokken viercilinder kopklepmotor met een vermogen van 20 pk wat de doorsnee automobilist kennelijk te weinig vond in verhouding tot de verkoopprijs.

Uit kostenbesparende motieven had deze Chevrolet magneetontsteking en thermosifonkoeling. Bovendien zat het stuur aan de linkerkant zodat de Little Four ook buiten de Verenigde Staten kon worden verkocht. Voor dit doel was op 19 juli 1911 de General Motors Export Company opgericht; Zuid-Amerika en Canada kwamen het eerst voor export in aanmerking. De Little Six was een verkleinde versie van het type C en werd tijdens het introductiejaar 1913 tegen de drieduizend keer verkocht. Deze Chevrolet had een van fabrikant Sterling afkomstige 32-35 pk zescilinder zijklepmotor met een zuigerverplaatsing van circa 3,5 liter, die uit twee gietijzeren blokken was opgebouwd.

Plannen om de sprong over de Atlantische Oceaan te maken werden doorkruist door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914. General Motors kwam hier later op terug, maar oprichter Durant was niet meer bij deze grootschalige ontwikkeling betrokken. De stormachtige groei van de Chevrolet Motor Company zou ook de naamgever niet meer meemaken. In augustus 1913 werden de modelseries Chevrolet Special Light Six, de Light Six, de vierpersoons Baby Grand Touring en de pijlsnelle tweezits Royal Mail Roadster gepresenteerd op de autotentoonstellingen in New York City en in Brooklyn. Eind die maand werd de productie van Chevrolet verhuisd naar de oude wagenfabriek in Flint. Op 17 september dat jaar gingen Louis Chevrolet en William Crapo Durant met bijna slaande ruzie uit elkaar. Het boterde al geruime tijd niet meer tussen beide ondernemers, maar Durants herhaalde hatelijke opmerkingen dat Chevrolet niet constant moest lopen paffen als een schoorsteen, was de bekende druppel die de emmer deed overlopen. Chevrolet deed zijn aandelen van hand en richtte in 1916 met zijn broers Gaston en Arthur in Indianapolis de Frontenac Motor Corporation op voor de productie van raceonderdelen voor T-Fords.



1927 T-Ford Speedster met een gemodificeerde 2895 cc viercilindermotor. (foto auteur).

Datzelfde jaar werd American Motors Corporation in Newark, New Jersey, opgericht met Louis Chevrolet als vicepresident en hoofdingenieur. Zes jaar later werd de door Louis Chevrolet en C. W. van Ranst ontworpen Frontenac Touring met een

thermosifongekoelde 3,2 liter viercilinder kopklepmotor aangekondigd. Tot productie kwam het echter niet wegens geldgebrek. Energiek als Louis Chevrolet was, begon hij opnieuw en hield zich bezig met het ontwerp voor een helikopter en dat voor een speedbootmotor waarmee hij in 1925 de *Miami Regatta* race in Florida won. Verder werkte hij voor Glenn Martin Aircraft en richtte hij in 1927 Chevrolair op voor de productie van vliegtuigmotoren. De onderneming ging twee jaar later failliet door de beurskrach van Wall Street. Louis Chevrolet zat toen zo krap bij kas dat hij noodgedwongen als arbeider aan de lopende band moest werken in een fabriek waar auto's werden geassembleerd die zijn naam droegen. Hij werd door een hartaanval getroffen en overleed op 6 juni 1941. Hij werd begraven in Indianapolis naast zijn broer Gaston, die eenentwintig jaar daarvoor tijdens een race op een circuit in Los Angeles was omgekomen.