



# Chevrolet

**Ш**евроле (Chevrolet Motor Division), ведущее отделение концерна «Дженерал Моторс», специализирующееся на выпуске легковых автомобилей, пикапов и внедорожников. Штаб-квартира находится в Уоррене, северном пригороде Детройта (штат Мичиган).

На заре автомобилестроения часто новые модели машин носили имена своих создателей. Так произошло и с маркой Chevrolet. Швейцарец Луи Жозеф Шевроле (1878-1941) был известным гонщиком и механиком, однако никогда не был владельцем фирмы, носившей его имя.

Луи Шевроле был одним из семерых детей бедного часовщика в швейцарском городке Шо-де-Фонд. В то время, когда ему исполнилось 10 лет, его семья, в поисках лучшей доли, переехала во Францию, где смысленный мальчик смог закончить среднюю школу, после чего устроился на работу в автомобильную фирму «Морс». Здесь он на всю жизнь увлекся автомобилями и стал официальным автогощиком этой фирмы. Практически ни одно из спортивных состязаний того времени не обходилось без участия в них «Морсов». За рулем одного из которых неизменно восседал Луи Шевроле. Получив хорошие навыки в автомобилестроении и спорте, он, вместе со

своими братьями Гастоном и Артуром, уезжает в Канаду, а в 1900 году - в Соединенные Штаты Америки. Здесь он начал свою деятельность в качестве представителя в Америке французского автозавода «Де Дион Бутон». Однако его больше, чем автомобильный бизнес, занимали гонки. Целых пять лет подряд Луи участвовал во всех местных соревнованиях, пока в 1905 году не добился права выступать на кубок американского миллионера Вандербильда. Но здесь ему не повезло - на седьмом круге его «Фиат» потерпел аварию. Тем не менее, смелый и решительный гонщик привлек внимание промышленных тузов Америки. Среди них был и Уильям Дюрант, собравший к тому времени несколько разных автомобильных компаний под вывеской «Дженерал Моторс». В 1909 году Дюрант пригласил Луи Шевроле и его брата Артура стать фирменными гонщиками «Бюика». Те с радостью согласились. Но место было всего одно, и потому для братьев были устроены состязания. В автомобильных гонках победил Луи, после чего звезда его славы начала восходить с небывалой скоростью. В 1909 году он одерживает сразу три важные победы и занимает почетное 11 место в соревнованиях на кубок Вандербильда.



До первой мировой войны он входил в когорту лучших автогонщиков Америки.

Предприимчивый У. Дюрант решил сделать бизнес на имени прославленного спортсмена. В 1911 году он предложил Луи на время оставить гонки и заняться производством своего собственного автомобиля, и тот согласился на это. Проект нового автомобиля разработали специалисты «Дженерал Моторс», У. Дюрант вложил в проект немалые деньги, а Шевроле дал машине свое имя, уже хорошо известное большин-

ству американцев. Оно-то и послужило залогом будущего успеха.

Рождение компании Chevrolet Motor Cars в Детройте в 1911 году пришлось не на самый лучший период в существовании General Motors.

Ее руководитель - У. Дюрант - поставил ее на грань банкротства, необдуманно скупив убыточные автомобильные фирмы. К тому же, он начал терять деньги на биржевых спекуляциях с ценными бумагами, отчего был вынужден пойти на поклон к банкирам. Те пообещали вложить в General Motors 15





миллионов долларов, но с одним условием - У. Дюрант должен уйти с поста ее руководителя. Однако он не оставил надежды снова взять бразды правления этой компанией в свои руки. Для достижения этой цели ему и понадобился Луи Шевроле - известный в то время гонщик.

Образовав новую фирму и наводнив рынок дешевыми и популярными автомобилями марки Chevrolet, У. Дюрант заработал кучу денег и решил, ни много ни мало, присоединить автомобильный гигант General Motors к крошечной Chevrolet. И ему это удалось! У. Дюрант смог выкупить контрольный пакет акций General Motors и снова сел в кресло председателя правления. Фирма Chevrolet вошла в состав концерна, а ее автомобили стали основной продукцией автогиганта.

Одни говорили, что он сделал первый автомобиль марки Chevrolet чуть ли не в одиночку, а другие утверждали, что он разработал лишь общую концепцию нового автомобиля. Так было дело, или иначе, но первый Chevrolet Classic-Six появился на свет 3 октября 1911 года. Это был традиционный американский четырехместный автомобиль с 6-цилиндровым двигателем мощностью в 30 лошадиных сил. Но цена первенца - 2500 долларов - была непомерной для покупателя, и поэтому он успеха не имел. Популярный тогда Ford-T стоил в пять раз дешевле.

У. Дюрант понял, что залог успеха кроется не в фешенебельности автомобиля, а в его простоте и дешевизне. Он отошел от производства шикарных моделей и начал выпуск недорогих 4-цилиндровых машин - открытого легкового "Бэби" и спортивного "Ройал Мэйл". В 1916 году на их базе был создан Chevrolet-490, принеший фирме громкую славу. Эти дешевые, но надежные машины



стали такими же популярными, как и "Форды". На них стояли 4-цилиндровые моторы объемом 2,8 литра. Машина оказалась настолько удачной, что выпускалась до 1922 года, и дала жизнь не менее известной модели "Супериор", просуществовавшей до 1927 года. На Chevrolet-490 стояла простейшая 3-ступенчатая коробка передач, обе жесткие оси подвешивались на рессорах. Как и в "Фордах", здесь все было до предела упрощено, однако эти машины имели электрические фары и стартер, что было тогда редкостью даже для дорогих автомобилей. Именно с 490-й модели и началась специализация фирмы Chevrolet на самых дешевых и простых автомобилях, принесших ей всемирную славу.

• 1928 Появление модели "International Six", известной также под индексом "АВ".

- 1933 Появление модели "Master".
- 1949 Появление новых моделей "Special" и "De Luxe".
- 1950 Компания начала применять на своих моделях автоматические коробки передач.
- 1953 Начало выпуска первого в США серийного спортивного автомобиля "Corvette". В середине 50-х объем продаж компании составил 50 процентов рынка США.
- 1958 Компания представила новые модели "Biscayne", "Bel Air" и "Impala".
- 1960 Компания подготовила к выпуску компактные модели "Corvair".
- 1961 Первый показ модели "Chevi 11".
- 1963 Начало производства модели "Chevelle".

- 1965 Выпуск модели "Malibu".
- 1966 Выпуск спортивной модели "Camaro".
- 1969 Появление модели "Monte Carlo".
- 1970 Начало выпуска автомобилей меньшего размера. Появление модели "Vega".
- 1974 Начало производства "Monza".
- 1979 Компания приступила к выпуску переднеприводных машин с поперечно расположенными силовыми агрегатами. Первой в этой серии стала модель "Sitiation".
- 1981 Презентация модели "Cavallier".
- 1984 Начало выпуска нового поколения модели "Corvette".
- 1987 Первый показ модели "Lumina".







### История Chevrolet Dat

General Motors последовательно придерживается стратегии позиционирования Chevrolet в качестве доступного бренда для развитых рынков и в качестве массовой марки — для развивающихся.

В сентябре 2002 года южнокорейская фирма Daewoo официально перешла под юрисдикцию General Motors, сменив название на GM Daewoo Auto & Technology Co. Сегодня бренд Daewoo существует только благодаря автомобилям, произведенным в Узбекистане на заводе Uz-Daewoo, который остался вне рамок вновь созданной компании. Все остальные автомобили корейской компании выпускаются теперь под брендом Chevrolet Dat.

Таким образом, история автомобилей Chevrolet Aveo, Lacetti, Evanda — это история южнокорейской компании Daewoo Motor Co., Ltd.

В 1972 году власти Кореи законодательно закрепили право заниматься автомобильным производством за четырьмя компаниями — Kia, Hyundai Motor, Asia Motors и Shinjin. Затем произошло слияние фирм Kia и Asia Motors.

В 1983 году было образовано новое корейско-американское СП под названием Daewoo Motors. Его учредители — корпорация Daewoo и концерн General Motors. Первой моделью марки стала Le Mans, построенная на базе первого поколения Opel Kadett E. На местном рынке автомобиль известен как Daewoo Racer. В России впервые появился в 1993 году, сразу став самым популярным на отечественном рынке легковым автомобилем среди новых иномарок.

Популярная Daewoo Nexia фактически представляла из себя видоизменённый Opel Kadett E.

Довольно молодая динамичная компания Daewoo до начала 1990-х сотрудничала с General Motors, а в 1992 году превратилась в самостоятельное предприятие в рамках промышленной группы Daewoo.

В 1995 компания Daewoo появилась на рынке Германии с моделями Nexia малого класса и Espero — среднего. Daewoo Nexia (ранее выпускавшаяся под названием Le Mans) представляла собой последнюю генерацию Opel Kadett E. После очередной модернизации в марте 1995 года модель переименовали в Nexia (Cielo для Кореи). А вскоре сборку перебросили на филиалы Daewoo в различных странах:

Uz-Daewoo — в Узбекистане, «Красный Аксай» — в России и Rodae — в Румынии.

Русский хит с узбекским настоящим и корейским прошлым. Daewoo Nexia на вершине хит-парада долгие годы и пока не собирается её покидать.

Переднеприводный хэтчбек Tico класса «мини» для городских поездок на базе Suzuki Alto производился в Южной Корее с 1988 года, с 1996 — в Узбекистане.

К началу 1996 года Daewoo построила три крупных технических центра: в Уортингге (Великобритания), недалеко от Мюнхена (ФРГ) и в Пульяне (Корея). Главным техническим руководителем проектов компании является Ульрих Бец (Ulrich Bez), в прошлом высокопоставленный менеджер BMW.

С 1993 года выпускался седан Prince и его более комфортабельный вариант Brougham на базе снятого с производства автомобиля Opel Senator. Седан Espero был спроектирован фирмой Bertone на базе агрегатов модели Opel Ascona и впервые представлен в 1993 году.

Внешность Daewoo Espero проектировала известная итальянская дизайн-студия Bertone.

В 1994 году была выпущена модель Espero, кузов которой был сконструирован в дизайн-ателье Bertone на шасси опелевской модели Ascona. Компания заняла в этом году третье место в Корее по выпуску автомобилей. Была поставлена задача стать лидером корейского автостроения.

В конце 1997 года компания представила на международных автосалонах три последние моде-





ли — Lanos, Nubira и Leganza. Автомобиль Lanos был разработан и запущен в производство за 30 месяцев и стоил компании 420 миллионов долларов. Это первая собственная конструкция компании Daewoo.

В России была представлена версия Lanos «Ассоль». Lanos должен был заменить выпускаемую ранее модель Nexia, позаимствовав от неё подвеску и рулевое управление. Daewoo Nubira — собственная разработка отделения в Англии, дизайн — I.D.E.A.

Работа над моделью Nubira (в переводе с корейского «путешествовать по свету») началась в 1993 году и продолжалась 32 месяца. Конструкция была разработана в Уортинге, и первый макет, изменённый в дальнейшем, был представлен в конце 1994 года. Это автомобиль гольф-класса с поперечным расположением двигателя и передним приводом, пришедший на смену Espero (выпускаемая в России версия называется «Орион»).

Модель Leganza — попытка компании производить модели бизнес-класса. Это наиболее комфортабельный и оснащённый автомобиль фирмы. За основу дизайна этой модели взят кузов автомобиля Opel Senator, доработанный итальянскими специалистами фирмы Italdesign (русский аналог корейской модели — «Кондор»).

Итальянская дизайн-студия ItalDesign поработала на славу. Кто догадается, что кузов Daewoo Leganza не что иное как Opel Senator.

Daewoo Matiz, модель мини-автомобиля с поперечным расположением двигателя и передним приводом, впервые была представлена в 1998 году в



Женева. На парижском автосалоне в октябре 2000-го был выпущен обновлённый вариант Daewoo Matiz.

Корейская Ока, любимица женщин и просто симпатичный автомобиль — Daewoo Matiz.

После азиатского финансового кризиса 1998 года компания Daewoo столкнулась с огромными трудностями. Тем не менее, правительство Южной Кореи отказалось от идеи национализировать компанию. За право её приобретения боролись крупнейшие корпорации мира. В результате Daewoo была поглощена GM, и автомобили, выпускаемые в Корее, поменяли не только бренд, но и названия.

Четыре новые модели под маркой Chevrolet Dat: Aveo,

Lacetti, Evanda и Rezzo, поступившие на европейский и российский рынки, пользуются большим спросом у российских потребителей, и спрос, по прогнозам специалистов, обещает устойчиво расти.

Chevrolet Aveo был создан ещё в рамках компании Daewoo под именем Daewoo Kalos (Kalos по-гречески «прекрасный»). Однако концерн General Motors принял решение поменять название.

Будучи в Корее Kalos\ом был переименован в Aveo. Интересно, почему?

Ещё один автомобиль этой марки Chevrolet Evanda ранее носил название Daewoo Magus. Magus задумывался как преемник довольно-таки распространённой у нас модели Leganza. Поскольку финансированием инженеры избалованы не были, пришлось идти эволюционным путём, то есть, совершенствовать уже имеющую платформу Leganza с учётом того, что новый автомобиль получился несколько крупнее. Стайлинг был заказан знаменитому ателье Italdesign, в последние годы отвечавшему за дизайн многих машин марки Daewoo.

Chevrolet Lacetti с кузовом хэтчбек обладает нестандартной для корейских автомобилей внешностью.

Chevrolet Lacetti на самом деле является симбиозом двух моде-

лей Daewoo — Lacetti и Nubira последнего поколения. Модель с кузовом «универсал» это как раз Nubira, а седан и пятидверный хэтчбек — Lacetti.

Chevrolet Viva — не что иное как Opel Astra предыдущего поколения. Исключительно для России, исключительно в максимальной комплектации, исключительно плохие продажи.

В 2005 году начинается серийное производство нового поколения модели Matiz — Chevrolet Spark, официальная европейская премьера которого состоялась в начале 2005 года в рамках автошоу в Женеве. Облик Chevrolet Spark нового поколения разработало ателье Italdesign. От предшественника Spark отличается преимущественно замысловатыми фарами, хромированным декором и принципиально новым интерьером.

Сотрудничество Chevrolet DAT и головной компании постепенно расширяется, и «исконно корейских» автомобилей в линейке автопроизводителя скоро уже не останется. Одним из таких автомобилей станет кроссовер Captiva, машины на платформе которого будут продаваться во всём мире, и вместительный седан Epica.

Chevrolet Captiva — венец слияния Chevrolet DAT и главного подразделения американской компании.

