

# Ferrari

ИСТОРИЯ  
ЛЕГЕНДАРНОГО  
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

 **БОМБОРА**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО  
Москва

УДК 629.371(450)  
ББК 39.335.6  
Ш64

Во внутреннем оформлении использованы фотографии:  
Brandon Woyshnis, S. Candide, Kosarev Alexander, VikStel, D-VISIONS,  
Steve Lagreca, Alexandre Prevot, Mino Surkala, cjmacc, Maksim Toome,  
Jan Zabrodsky / Shutterstock / FOTODOM

Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM;

© Phil Talbot, GP Library Limited /alamy Legion-media;

© Alvis Upitis, Bernard Cahier, Clive Rose, David Phipps, David Taylor, Edoardo Fornaciari,  
Imagno, Ker Robertson, Keystone, Klemantaski Collection, LAT Images, Maggi & Maggi,  
Martyn Lucy, Mondadori Portfolio, Paul-Henri Cahier, Photo 12,  
Pier Marco Tacca, Robert Fellowes, Sam Bloxham, Sutton Images / GettyImages.ru;

© Ercole Colombo / Studio Colombo / GettyImages.ru;

© Jean-Marc ZAORSKI, Marc DEVILLE / SGamma-Rapho / GettyImages.ru;

© Keystone / Hulton Archive / GettyImages.ru;

© Andreas Rentz, Christian Fischer / Bongarts / GettyImages.ru;

© Breslin / Central Press / GettyImages.ru;

© National Motor Museum / Heritage Images / GettyImages.ru;

© Gerlach Delissen / Corbis / GettyImages.ru;

© Daniele Venturelli / WireImage / GettyImages.ru;

© CBS Photo Archive / Magnum / GettyImages.ru;

© EMPICS / EMPICS Sport / GettyImages.ru;

© Pascal Rondeau / Allsport / GettyImages.ru

### **Ширяев, Антон Александрович.**

Ш64 Ferrari. История легендарного производителя / Антон Ширяев. — Москва : Эксмо, 2026. — 176 с. : цв. ил. — (Культурные автомобильные марки).

ISBN 978-5-04-213918-5

Ferrari — это имя, которое говорит само за себя.

Это страсть к скорости, мощь инженерной мысли и безупречный стиль, возведённые в культ. Роскошные фотографии, которые сопровождают рассказ, делают эту книгу настоящим сокровищем для автолюбителей, коллекционеров и всех, кто восхищается искусством на четырех колесах.

Идеальный подарок для тех, кто ценит эстетику, скорость и силу легенды по имени Ferrari.

**УДК 629.371(450)**  
**ББК 39.335.6**

ISBN 978-5-04-213918-5

© Ширяев А. А., текст, 2024

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026



# ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Рождение легенды . . . . .	7
Глава 2. Машина прежде всего . . . . .	23
Глава 3. Дорога к славе . . . . .	41
Глава 4. Возвращение на вершину . . . . .	63
Глава 5. Ни шагу назад . . . . .	89
Глава 6. И пришел спаситель . . . . .	111
Глава 7. Дорога к независимости . . . . .	133
Глава 8. Новая эра . . . . .	153
Глава 9. Икона . . . . .	163



# **РОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ**





# ГЛАВА 1

История «Феррари» неотделима от линии жизни Энцо Ансельмо Феррари — он не только создал величайшую легенду автомобильной индустрии, но и сам стал легендой. Коммендаторе, Великий Старик, Инженер и даже Дрейк — за долгие годы жизни он получил множество прозвищ, к которым относился с долей иронии. Символично, что мифы, окружавшие его жизнь, окутывают тайной и дату его рождения. Согласно официальной версии, Энцо родился в Модене 18 февраля 1898 года, но из-за снежной бури этот факт был зарегистрирован властями только два дня спустя. Соблюдение формальностей, связанных с оформлением официальных документов, было низким приоритетом для среднего гражданина молодого королевства, которое объединилось при жизни Альфредо Феррари и Адальджизы Бизбини, родителей Энцо. Хаос продолжал оставаться частью жизни в стране, которая окончательно стала единым государством лишь за несколько десятилетий до рождения Энцо Феррари.

Как и Германия, совершившая рывок от объекта притязаний других монархов до молодой сверхдержавы, Италия после объединения прошла через быстрый процесс индустриализации. Молодое королевство стало одной из европейских держав с большими амбициями, которые, впрочем, не всегда были обоснованными. Неравенство по-прежнему оставалось важным фактором итальянской жизни, а индустриализация почти не затронула аграрный юг страны. Неравномерное развитие порождало бедность, бедность

## **слева**

Фотопортрет Энцо Феррари, сделанный в его офисе.



### **Вверху**

В 2012 году на месте, где располагалась мастерская Альфредо Феррари, открылся музей, который так и называется: Museo Casa Enzo Ferrari — Дом-музей Энцо Феррари.

приводила к внутренней миграции и массовому отъезду из страны, а государственные структуры на местах были неэффективными. Италия объединилась, но так и не стала единым организмом. В этой еще не устойчивой обстановке молодые мужчины, обладающие способностями пробивать себе дорогу в жизни и обзаводиться нужными связями, быстро получали большие возможности для реализации своих самых смелых идей. Энцо Феррари был как раз таким человеком.

Во времена расцвета Римской империи регион Эмилия-Романья был колонизирован бывшими легионерами, которым предоставлялись участки земли после 25 лет службы империи. Модена была одним из многих поселений, выросших вдоль Виа Эмилия, римской дороги, соединяющей Пьяченцу с Римини. Дорога, проходящая через весь регион, во многом определила род занятий местных жителей. Они не только выращивали пшеницу, но и обслуживали нужды путников. Там, где есть дорога,

есть и транспорт, который имеет свойство ломаться. Модена звенела молотками многочисленных мастерских вокруг города; когда-то там чинили колесницы и телеги, а в начале XX века изготавливали детали автомобилей. Со временем этот район стал центром автомобильной промышленности, дизайна и кузовостроения.

Энцо был стопроцентным эмильянцем. Его мать происходила из Форли, города-крепости, расположенного по другую сторону от Болоньи, присоединенного к папской области могущественным кланом Борджиа в XV веке. Отец Феррари был родом из Модены и, как и многие его земляки, посвятил свою жизнь кузнечному делу. Вместе с другими моденцами он извлекал из автомобилизации одни выгоды — по меркам Италии рубежа веков семью Феррари можно было назвать

**Внизу**

Энцо Феррари и его механик Микеле Конти в их ALFA 40–60 HP во время гонки «Тарга Флорио» по дорогам Сицилии 1920 года.

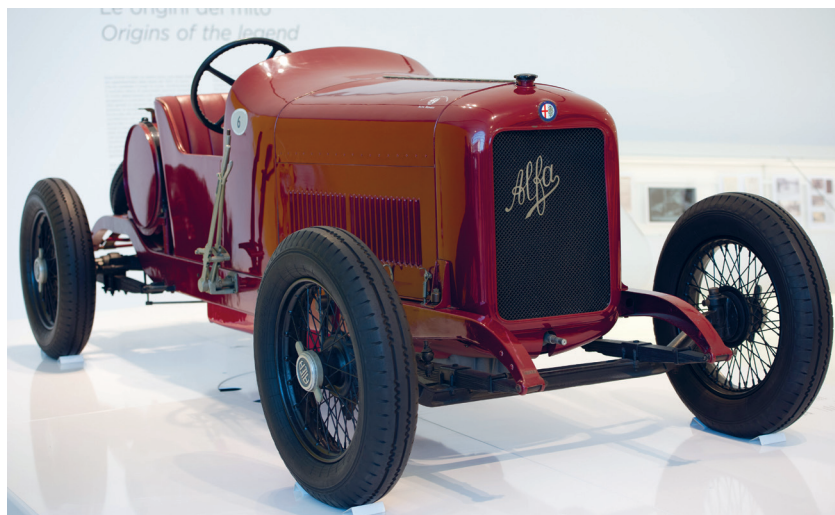


зажиточной. В автобиографии «Мои ужасные радости» Энцо вспоминал, что он и его брат Альфредо-младший каждое утро просыпались от звуков молотков из мастерской, расположенной под спальней. Альфредо-старший в своей маленькой фирме был человеком-оркестром: секретарем, менеджером, инженером и продавцом. И в каждой из этих ролей отличался педантичностью — качество, которое унаследовал у него сам Энцо.

В отличие от своего брата, Энцо был равнодушным и немотивированным учеником, которого отец часто бил за слабую успеваемость в школе. Альфредо-старший мечтал видеть Энцо дипломированным инженером, но эта задача оказалась тому не по плечу. Может, поэтому Энцо с радостью принял почетное звание *Ingegnere* (инженер), которым в Италии отмечали выдающихся конструкторов. Со временем Феррари станет куда более значительной фигурой, чем простой инженер, но его отец этого уже не увидит. Судьба оставила его в семье за главного, едва ему исполнилось восемнадцать лет, — Альфредо-старший умер от пневмонии в 1916 году. Альфредо-младший в это время был в действующей армии — его направили в Красный Крест. В том же году он скончался от плеврита.

#### Внизу

ALFA 40–60 HP, аналогичная той, на которой выступал Энцо, в его доме-музее в Модене.



Смерть отца и брата стала для семьи крахом — мастерская закрылась, а самого Энцо призвали в армию. До войны он мечтал стать автогонщиком, оперным певцом или спортивным журналистом. Гонки он полюбил в 1908 году, когда вместе с отцом поехал в Болонью посмотреть дорожную гонку «Кубок Флорио». Но его репортажи, которые даже публиковали в легендарной *La Gazzetta dello Sport*, были вовсе не о них, а о футбольных матчах. Однако все эти мечты растаяли вместе с туманом, который накрывает Эмилию в холодное время года. В армии Энцо пригодились уроки отца — ему поручили подковывать мулов в артиллерийском полку.

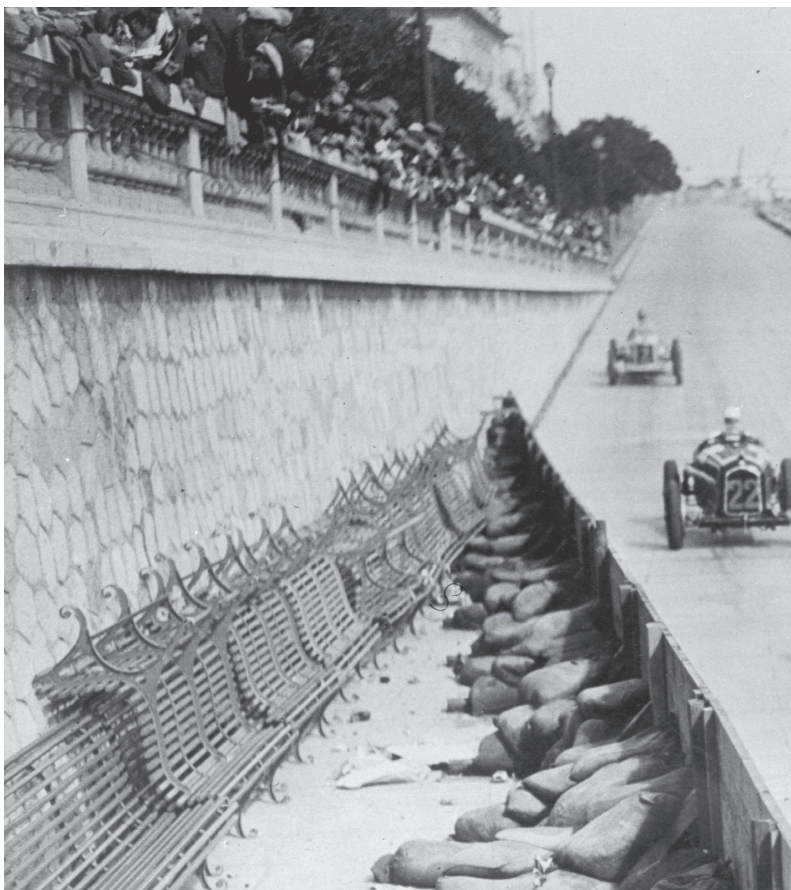
Во время смертоносной пандемии испанского гриппа в 1918 году 20-летний Феррари слег с пневмонией. Его отправили в барак для безнадежных, и по утрам его вновь будил стук молотка. Только теперь не из кузницы — то заколачивали гробы с теми, кто не пережил ночь. Энцо чудом выжил, война закончилась, но, вернувшись домой, он столкнулся с перспективой начинать жизнь с нуля.

Один в поле не воин — в Италии с ее семейственностью и клановостью эта поговорка звучит особенно уместно. У Феррари не было ни семьи, ни денег, ни опыта, ни законченного образования. Энцо вспоминал, что его единственным активом в то время было желание добиться чего-то в жизни.

Он отказался переезжать в Турин ради работы инженера в FIAT, вместо этого устроившись на работу в CMN, одну из многих инженерных компаний, которая в то время переходила от сборки военно-промышленной техники к производству легковых автомобилей. Работа Энцо заключалась в тест-драйвах и доставке этих автомобилей, что позволило ему возродить мечту стать автогонщиком. Жил он скромно, но остался в родной Эмилии-Романье и занимался тем, что ему по-настоящему нравилось.

Этот период жизни Энцо был коротким, но поучительным. Вдохновленный первыми впечатлениями от участия за рулем CMN в горных гонках «Парма — Поджо-ди-Берчето» и «Тарга Флорио», которая еще не обрела своей славы,

**На развороте**  
Пьер Вейрон  
на Bugatti  
Туре 51 опе-  
режает графа  
Карло Феличе  
Тросси на Alfa  
Romeo команды  
«Скудерия Фер-  
рари» в Монако  
в 1934 году.



Феррари приобрел более мощный автомобиль — старую модель «Изотта-Фраскини» с двигателем объемом 4,5 литра. Покупка себя быстро оправдала: в первой же горной гонке он стал третьим. Но для «Тарга Флорио» Феррари искал что-то еще более быстрое. Энцо помогло умение заводить полезные знакомства и использовать связи.

Энцо устроился в «Альфа-Ромео», причем не только в качестве пилота — он активно помогал команде компании переманивать инженерные и гоночные таланты из испытывающей трудности SMN, а также привлекал перспективную молодежь из FIAT. Главным успехом Энцо в этой бурной



деятельности стало привлечение в «Альфа-Ромео» великого Витторио Яно — конструктора, который создаст множество успешных гоночных и дорожных машин. Работа оказалась настолько прибыльной, что Энцо смог открыть дилерский центр «Альфа-Ромео» в своем родном городе, продолжая при этом время от времени участвовать в гонках.

Успехи Феррари как пилота были несколько скромнее. Да, на его счету есть второе место в «Тарга Флорио» и победа в «Кубке Ачербо», но на роль примы он не тянул. У команды «Альфа-Ромео» был по-настоящему звездный состав пилотов, которые получали самые мощные автомо-

били. Энцо же выступал на технике прошлого поколения. В том же «Кубке Ачербо» он победил только после того, как его напарник Джузеппе Кампари, управлявший новой мощной моделью «Альфа-Ромео Р2», сошел с дистанции из-за лопнувшей шины. Но победа есть победа — Энцо воспользовался успехом, чтобы убедить Джорджо Римини, менеджера Alfa Corse, как называлась заводская команда, выставить его на Р2 в предстоящем Гран-при Франции. Увы, автомобиль оказался слишком мощным и непредсказуемым даже для такого решительного человека, как Энцо. За рулем «Альфа-Ромео Р2» он пережил настоящую паническую атаку и понял, что больших успехов в международных гонках в качестве пилота ему достичь не суждено. Феррари вернулся в Италию, продолжал от случая к случаю участвовать в местных гонках, включая самые престижные, но его карьера пилота покатила к закату.

#### Внизу

Пьеро Ларди Феррари, внебрачный сын Энцо, позирует на фоне Alfa Romeo 16C Vimotore, которую «Скудерия» создала в тщетной попытке победить немецкие Mercedes-Benz и Auto Union.

Все изменилось три года спустя, когда Alfa Corse покинула гонки Гран-при. У Энцо был опыт выступлений, связи с талантливыми механиками, собственный дилерский центр и пул богатых клиентов. Он понял, что может утолить жажду гонок в роли менеджера. Энцо убедил «Альфа-Ромео», которая понимала маркетинговую ценность сохранения





вовлеченности в автоспорт, продать его пилотам топовую технику, заручился поддержкой «Пирелли», нашел двух обеспеченных клиентов и... создал «Скудерию Феррари» — «конюшню Феррари». Энцо предложил пилотам гонки «под ключ». От них требовалось лишь приехать на старт в день гонки, все остальные заботы брал на себя синьор Феррари. Союз Энцо с его бывшим работодателем оказался настолько успешным, что до самой Второй мировой войны Феррари оставался бессменным представителем миланской марки в автоспорте.

В 1932 году «Скудерия» получила всем известную эмблему с гарцующим жеребцом. Согласно легенде, Энцо получил ее от семьи Франческо Баракки, аса-истребителя, погибшего на войне. По одной версии, Баракка служил в одной эскадрилье со старшим братом Энцо, по другой, родители летчика увидели Феррари на трассе и восхитились его мужеством. Так или иначе, но с новой эмблемой «Скудерия Феррари» вступила в непростой период — на трассах доминировали немецкие машины.

В 1933 году к власти в Германии пришла НСДАП и ее лидер Адольф Гитлер, который быстро установил в стране тоталитарную диктатуру. Пропаганде в ней отводилась ключевая роль, а одним из основных инструментов про-

#### **Вверху**

Типичная картина гонок Гран-при 1930-х — немцы впереди, итальянцы догоняют. Луи Широн на Mercedes-Benz, Бернд Роземайер на Auto Union и Джузеппе «Нино» Фарина на Alfa Romeo на Гран-при Монако 1936 года.