


Б Р О К Й Е Й Т С

Э Н Ц О

---

# Феррари

Б И О Г Р А Ф И Я

 **БОМБОРА**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО  
Москва 2022

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ ИЗДАНИЯ 2017 ГОДА .....	7
ПРЕДИСЛОВИЕ ИЗДАНИЯ 1990 ГОДА .....	12
ГЛАВА ПЕРВАЯ .....	16
ГЛАВА ВТОРАЯ .....	20
ГЛАВА ТРЕТЬЯ .....	31
ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ .....	54
ГЛАВА ПЯТАЯ .....	73
ГЛАВА ШЕСТАЯ .....	94
ГЛАВА СЕДЬМАЯ .....	119
ГЛАВА ВОСЬМАЯ .....	139
ГЛАВА ДЕВЯТАЯ .....	153
ГЛАВА ДЕСЯТАЯ .....	187
ГЛАВА ОДИННАДЦАТАЯ .....	209
ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ .....	222
ГЛАВА ТРИНАДЦАТАЯ .....	248
ГЛАВА ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ .....	265
ГЛАВА ПЯТНАДЦАТАЯ .....	289
ГЛАВА ШЕСТНАДЦАТАЯ .....	328
ГЛАВА СЕМНАДЦАТАЯ .....	360

ГЛАВА ВОСЕМНАДЦАТАЯ .....	384
ДОПОЛНЕНИЕ .....	417
ПРИМЕЧАНИЯ .....	428
ИСТОЧНИКИ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА .....	471
БЛАГОДАРНОСТИ .....	476

## ПРЕДИСЛОВИЕ ИЗДАНИЯ 2017 ГОДА

ОПУБЛИКОВАННАЯ в 1991 году книга «*Enzo Ferrari: The Man, the Cars, the Races, the Machine*» получилась честной и местами сырой биографией Феррари, рассматривавшей его жизнь в контексте его семейных уз, темперамента, образования, социально-экономического положения в стране, разоренной финансово двумя мировыми войнами, депрессии и личной вражды с Fiat, растянувшейся почти на полвека. Брок изучил обстоятельства рождения Энцо, его жизни и смерти; отсеял сплетни и мифы вокруг человека, предложив читателям четкий образ Энцо Феррари без лишнего романтизма и благоговейного трепета, который испытывали к нему многие биографы-современники.

Когда книга увидела свет, Брока приняли в равной степени как хвалить, так и поносить. Историки превозносили его точность и впечатляющую глубину исследований, в то время как адепты веры Феррари осуждали биографию за то, что она показала человеческую сторону Энцо, его пороки и недостатки без прикрас и розовых очков слепого обожания. Книга давала не восторженное переосмысление жизни Феррари, а скорее реалистичный и удивительно эрудированный взгляд на то, что двигало им всю его жизнь от колыбели и до могилы; без стеснений и ограничений.

Брока всегда поражала гневная критика со стороны тех, кто не соглашался с написанным им портретом Феррари.

**ЕСЛИ БЫ ЭНЦО БЫЛ СЛАБЫМ ЧЕЛОВЕКОМ, ЕГО КОМПАНИЯ ПОЧТИ НАВЕРНЯКА УШЛА БЫ КО ДНУ, НЕ ОСТАВИВ ОТ СЕБЯ ДАЖЕ МАЛЕНЬКОЙ СНОСКИ В АННАЛАХ ИСТОРИИ.**

При этом Энцо не был дилетантом. Он был безжалостным, жестким, порой даже жестоким и часто деспотичным человеком, создавшим компанию, пережившую тяготы военного времени и продолжительный период стоявшую на пороге финансового краха, пока Энцо пытался отыскать ей место в условиях невероятно изменчивого политического климата тех лет. Его сила воли, пронизательность в бизнесе и даже его мужицкое хамство вкупе обеспечили компании долголетие, заложив фундамент, на котором смогли расцвести Scuderia Ferrari и Ferrari S.p.A.

Вера Брока в журналистскую честность была священной, и хотя он никогда не прогибался под давлением критики, он все же был достаточно честным с самим собой и склонным к самокопанию, чтобы уметь отстраняться от темы и рассматривать ее со стороны в попытках понять, что

именно можно и нужно было бы изменить. Это самокопание началось практически сразу после публикации *«Enzo Ferrari: The Man, The Cars, The Races, The Machine»*.

Как и любой писатель, Брок подолгу мучительно размышлял о правильности выбранных слов, построении фраз и проведенных исследованиях материала. Достаточно ли труда он вложил? Достаточно ли сказал слов? А может, сказал слишком много? Эти вопросы повисали в воздухе и в конечном счете на долгие годы стали темой наших с ним разговоров, мы часто вместе обсуждали, какие изменения он хотел бы внести, какие фразы с охотой отполировал бы и какую информацию исключил бы из текста, если бы такая возможность представилась.

Будучи его дочерью, я большую часть своей жизни провела в окружении машин, писателей и автогонок, за дебатами о достоинствах его работ, и часто была ретранслятором его мыслей, его доверенным лицом и буфером, впитывавшим в себя его страхи и сомнения. При необходимости я исполняла роль его чирлидерши, но чаще хвалила и восхищалась великолепием его ремесла, его невероятными оборотами речи. Став старше и увереннее, я превратилась в его редактора и ассистента, а после того как ему диагностировали болезнь Альцгеймера, я стала его ходячей памятью, его архивариусом и главным критерием оценки работ.

Когда появилась возможность переиздать биографию Энцо, я из наших с ним прошлых разговоров уже знала, какие изменения в книгу необходимо внести, чтобы ее уровень соответствовал уровню наследия моего отца. Болезнь Брока прогрессировала, в какой-то момент достигнув той стадии, когда он уже не мог помогать мне вносить нужные корректировки, но, учитывая близость наших взаимоотношений и мое четкое понимание его желаний, могу с уверенностью сказать, что теперь книга точно завершена.

Тем читателям, кто знаком с первым изданием биографии, изменения в оригинальном тексте покажутся несущественными, однако они имеют ключевое значение для общего тона повествования, при этом подлинный образ Энцо они никак не меняют. В новом издании были исправлены мелкие ошибки, старомодный лексикон, который может показаться кому-то оскорбительным по современным стандартам, был подправлен в лучшую сторону, а кроме того, были добавлены прекрасные новые фотографии. Наибольшее сожаление у Брока вызывало включение в первое издание биографии определенной информации, которую невозможно было проверить и которая, несмотря на активные ее обсуждения, все же была ближе к спекуляциям и слухам, нежели к реальным фактам. Некоторые такие куски были целиком вырезаны из переиздания, но они никоим образом не сказались на биографии в целом и не уменьшили ее значимости. Последним штрихом стал мой собственный вклад в книгу. Если первое издание за авторством Брока завершалось смертью Феррари, то во второе я включила добавление, в котором пересказываются события из жизни компании, произошедшие уже после смерти Энцо.

На момент публикации портрет Феррари, написанный пером Брока, был довольно кратким, ибо никто не был готов к тому взлету Ferrari, что

произошел с компанией в последующие за смертью Энцо годы, когда ей удалось пробиться в лидеры мирового рынка. В свете этого стремительного роста никакая биография Энцо не может считаться по-настоящему завершенной без изучения того, какими получились для Ferrari три десятилетия, минувшие со дня его смерти.

Включая добавление в эту книгу, я не пытаюсь заново изобрести велосипед. Смерть Феррари в 1988 году ставит точку в контексте биографического повествования, но прогресс компании и ее продолжительный метеорный взлет после его смерти дает возможность лучше понять беспощадную волю и твердую решимость человека, стоявшего за компанией при жизни и продолжающего ассоциироваться с ней и в смерти.

За 29 лет, минувших со дня смерти Энцо Феррари, компания его имени вторично оказалась на грани финансового краха, прошла через реструктуризацию, отдав 90% своих акций Fiat, а ее гоночная команда пережила немало перемен, невероятных взлетов и падений в Формуле-1. 2014 год ознаменовался самыми крупными изменениями в современной истории Ferrari: Лука ди Монтедземоло неожиданно «ушел в отставку» с поста председателя совета директоров компании, а концерн Fiat-Chrysler объявил об отчуждении Ferrari и превращении ее в автономную компанию.

Богатое разнообразие информации и сложность образов многих игроков, так или иначе имевших отношение к Ferrari за последние три десятилетия, подавили бы своей тяжестью большинство биографических книг, но пронизательность Брока и его мастерство режиссера создали благоприятные условия для продолжения изучения компании в контексте того видения и той структуры, что спроектировал для нее Энцо за свою долгую и обросшую легендами карьеру.

В этом свете совершенно необходимым выглядит стремление по максимуму охватить актуальную историю Ferrari, сосредоточив основное внимание на переходе контрольного пакета акций компании в руки Fiat; непростых и зачастую враждебных отношениях сварливых ди Монтедземоло и Серджио Маркьонне, с трудом уживавшихся вместе; взлетах и падениях Ferrari в мире Формулы-1 и взрывной, таинственной природы Ferrari не только как автомобиля, но и как известного на весь мир бренда.

Новый материал подчеркнет самые важные и определяющие моменты последних трех десятков лет, но не коснется мелочей, в которых можно надолго увязнуть. Моим намерением было не увести внимание читателя от самой биографии, но скорее добавить самые важные и знаковые моменты, которые определяют и олицетворяют то, что в настоящее время представляет из себя Ferrari.

Учитывая востребованность на рынке всего, что ассоциируется с Ferrari, и то, каким почитанием пользуется компания по всему миру, эта биография становится для сегодняшних читателей актуальной как никогда, а включенные в нее добавления вдохнут новую жизнь в и без того важную и пользующуюся заслуженным уважением биографию, предлагая молодому поколению адептов веры Ferrari, с готовностью принимаю-

щих все, что имеет отношение к марке, свежий и пронизательный взгляд на историю компании.

Переиздание этой книги не стало результатом одиночных усилий с моей стороны. Это был долгий процесс, за участие в котором я бы хотела отблагодарить нескольких человек, позволивших мне обновить труды Брока и внести небольшие правки, не дававшие ему покоя все те годы, что минули с публикации первого издания. В первую и главную очередь я должна отблагодарить свою маму Памелу, музу Брока, старательно трудившуюся над тем, чтобы заново познакомить с его работами новых читателей, и одновременно осознавшую, что сейчас настало идеальное время для повторной публикации этой работы.

Также я благодарна Майклу Манну за то, что он выбрал «*Enzo Ferrari: The Man, The Cars, The Races, The Machine*» в качестве основы для своего нового фильма. Он невероятно кропотливо работает над созданием великолепного сценария, который отразит достоинства этой биографии и одновременно отдаст дань уважения наследию Энцо. Брок был в восторге от вашей твердой решимости и стремления рассказать эту историю на большом экране.

Отдельное спасибо Кэрол Манн, самому невероятному литературному агенту и поистине потрясающей женщине, годами хранившей верность Броку. Без нее этот проект никогда не сдвинулся бы с мертвой точки.

Спасибо Айлин Джордж и Стиву Россини за их громадную помощь с форматированием структуры книги и фотографий, включенных в нее.

В чисто личном плане я бы хотела сказать спасибо Даррену Бруксу, Курту Фатеру и Джиму Ван Шаффелю. В обстоятельствах болезни Брока и его последующей смерти ваша дружба, сила и юмор сыграли важнейшую роль, так как помогли мне справиться с болью, сосредоточиться на задаче и выполнить обещания, данные отцу.

Большое спасибо Тодду, чьи любовь и вера в мои способности, а также невероятная забота по отношению к Броку, имели колоссальное значение. Ты всегда будешь моим эхом и моим утешением.

И, наконец, я хочу поблагодарить самого Брока, породившего во мне страсть к печатному слову и поверившего в мою способность быть его голосом, когда его собственный умолк вследствие тяжелой болезни. Уважение и любовь, которые я испытываю по отношению к тебе, невозможно измерить, я буду скучать по тебе каждый день своей жизни.

Брок ушел в мир иной 5 октября 2016 года после долгой и отчаянной битвы с болезнью Альцгеймера. Его влияние на мир автомобильной журналистики не имеет себе равных. Он нежно любил свое ремесло и каждый аспект собственной карьеры. Пилоты, гонки, история и люди, связанные с миром автоспорта, были воздухом, которым он дышал, и каждый день своей жизни он испытывал благодарность судьбе за карьеру и дружбу со многими своими друзьями. Он никогда не считал свои успехи чем-то само собой разумеющимся, а самым тяжелым днем его жизни стал тот, когда он в последний раз выключил свой компьютер, понимая, что больше никогда не сможет сказать правды в лицо сильным мира сего, дискутиро-

вать о ярких моментах очередной гонки или преодолеть своим словом со страниц журналов или книг многие мили и достучаться до других таких же энтузиастов спорта.

Мы с ним до самого конца беседовали о машинах и Ferrari, до тех пор пока в комнате не остался звучать только мой собственный голос. Мы перелистывали страницы в книгах, смотрели гонки по ТВ и улыбались, воскрешая угасающие воспоминания о давнишних моментах, случившихся в Дайтоне, в Уоткинс-Глен или на скоростном треке в Шарлотте. Когда отец умер, мой муж сказал, что Брок наконец освободился и стал самим собой. Мне понадобилось какое-то время, чтобы переварить эти слова. Тодд имел в виду, что после смерти Брок стал прежним Броком. Его больше не сковывал Альцгеймер, он вновь воссоединился со своими воспоминаниями, знаниями и навыками. В таком его образе я нахожу для себя утешение. Теперь он окружен легендами своего прошлого, теми великими гонщиками и друзьями, вместе с которыми вырос и развивался. Как прекрасно представлять его снова рассказывающим свои байки и вспоминаящим те тихие, давно минувшие дни. Я буду лелеять эту мысль в своем сознании, надеясь, что она поможет мне пережить горе. Брок свободен и умиротворен, он снова стал самим собой, и я так горжусь, что сыграла свою маленькую роль в возвращении его биографии Энцо Феррари к жизни.

*Стэйси Брэдли,*  
2017

## ПРЕДИСЛОВИЕ ИЗДАНИЯ 1990 ГОДА

**БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ЖИЗНИ ЭНЦО ФЕРРАРИ ЕГО ПОЯВЛЕНИЯ НА ПУБЛИКЕ ЯВЛЯЛИ СОБОЙ БЕЗУПРЕЧНО ОТРЕПЕТИРОВАННЫЕ СПЕКТАКЛИ, ОБСТАВЛЕННЫЕ ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТОБЫ УСИЛИТЬ ВПЕЧАТЛЕНИЕ ОТ ОБРАЗА ВЕЛИКОГО ЧЕЛОВЕКА.**

СВОИМ присутствием он внушал окружающим трепет, был до крайности уверен в своей способности доминировать над толпами благоговейных клиентов, нетерпеливых поставщиков, склочных и порой драчливых журналистов и любопытных фанатов. С возрастом «папа римский Севера», как его часто называли, стал вести все более затворнический образ жизни, лишь укрепивший его репутацию царствующего монарха. То, что простой выходец из Модены превратился в практически сверхчеловеческую фигуру в восприятии своих преданных поклонников по всему миру — что, в свою очередь, принесло колоссальные прибыли предприятиям Модены, которыми он управлял на протяжении почти шестидесяти лет — не было случайным стечением обстоятельств.

У меня была лишь одна частная встреча с Энцо Феррари — в конце лета 1975-го. Я находился в Маранелло вместе с Филом Хиллом, великим американским гонщиком, выигравшим для Ferrari чемпионат мира в 1961 году, после того как его главный соперник и партнер по команде граф Вольфганг фон Трипс трагически погиб, разбившись в страшной аварии в Монце. Хилл, чувствительный и вдумчивый человек, год спустя покинул Ferrari под аккомпанемент громких обвинений в адрес команды, отвечавшей ему тем же. Когда мы с ним прибыли в город для работы над документальным фильмом, он уже 13 лет как был в разрыве с Ferrari. Без предупреждения Хилла вызвали в темный, со стенами синего цвета, офис команды, и по причине, до сих пор мне не ясной, туда же был приглашен и я, американский журналист, не имевший никаких формальных связей ни с Хиллом, ни с предприятием Ferrari, отчего мое присутствие на встрече казалось абсолютно излишним.

Энцо Феррари оказался более импозантным мужчиной, чем я ожидал. При росте почти в 190 см он был на полголовы выше Хилла, который, как и многие пилоты-профессионалы, был худощавым, почти что хилым человеком. Хозяину, пригласившему его, было тогда уже 77 лет, но двигался он с бесцеремонной легкостью успешного итальянца, его выдающийся подбородок смотрел вперед, грудь была выпячена, руки раски-

нуты, а крупные кисти были раскрыты плашмя и повернуты к небу, как бы подзывая к себе гостя. Зачесанные назад седые волосы, диктаторский римский нос и скучный серый костюм были хорошо известными фирменными чертами облика Феррари, а потому меня они не удивили. Очки, ставшие привычным элементом его публичного образа и добавлявшие его виду зловещие нотки, словно он был стареющим мафиозным *saro*, на сей раз отсутствовали, обнажая ясный, цепкий и внимательный взгляд. Но больше всего меня шокировал его голос, мягкий и звонкий. Я ожидал услышать зычный, мощный голос, высокий и властный, или, быть может, даже бормотание в духе Брандо, воплотившего на экране образ Крестного отца в недавно вышедшем одноименном фильме. Но в тишине кабинета звучали только мягкие, вельветовые тона. О припадках гнева Феррари, когда он натурально ревел на окружающих, ходили легенды, но в тот день, день примирения, он говорил слабо, приглушенно и подавленно.

Он обошел сбоку свой массивный и совершенно голый стол и заключил Хилла в свои объятия, едва не удушив калифорнийского гонщика, а в это время я стоял рядом и ощущал явный дискомфорт, наблюдая за этим натянутым, эмоционально тяжелым и сильно запоздалым воссоединением. В то время я слабо понимал итальянский, но смог расшифровать достаточно много из сказанного в разговоре, чтобы осознать, что обмен репликами получился сухим и формальным. Старые раны еще не зажили. (С годами Феррари и Хилл уладили свои разногласия, и американец стал частым гостем в Маранелло.) Короткая встреча завершилась еще одними объятиями и вручением нам двух подписанных экземпляров книги неофициальных мемуаров Феррари, известной под названием «Красная книга». Вполне очевидно, что тогда у меня не было ни малейшего представления о том, что однажды на мою долю выпадет колоссальная задача написания биографии этого могущественного и противоречивого человека.

По иронии судьбы, Феррари оставил после себя очень мало «бумажных следов», если не считать ряд тщательно отредактированных, неофициальных биографий, спорадически публиковавшихся — открыто и в частном порядке — в период с 1962-го и до начала 1980-х с вполне конкретными корыстными целями. Его личная корреспонденция по большей части ограничивалась деловой перепиской.

Довольно быстро я открыл для себя, что

**В РЕАЛЬНОСТИ СУЩЕСТВОВАЛО ДВА ЭНЦО ФЕРРАРИ: ЛИЧНОСТЬ, КОТОРОЙ ОН ПРЕДСТАВЛ В ЧАСТНОЙ ЖИЗНИ, И ЕЕ ИСКУСНО ПРОРАБОТАННАЯ ПУБЛИЧНАЯ ВЕРСИЯ.**

Я намереваюсь максимально точно и рассудительно рассказать историю настоящего Энцо Феррари, который на самом деле был амальгамой двух своих ипостасей.

Полученный результат может оскорбить многих его поклонников, твердо уверовавших в то, что он — полубог, гений, собственноручно создававший великолепные автомобили из кусков стали и алюминия. К сожалению, это не так, и решение препарировать этот миф вне всяких сомнений аукнется мне обвинениями в ревизионизме и стремлении раскопать в грязном белье легендарного человека неприглядные подробности его жизни. Но эти обвинения бесконечно далеки от правды. Я взялся за этот проект без каких-либо предубеждений и предвзятости. Но читателю стоит помнить о том, что после своей смерти Энцо Феррари стал отдельной мини-индустрией, какой простые смертные не бывают и при жизни. Вокруг мифа Феррари была выстроена громадная финансовая структура. Компании вроде Fiat SpA, которая теперь владеет брендом — равно как и всей итальянской автомобильной промышленностью в целом — полагаются на миф Феррари с целью укрепить свою репутацию по части передовых технологий и их применения. Более того, после смерти основателя компании зародился растущий рынок коллекционирования автомобилей марки. Сотни миллионов долларов вкладывались даже в самые рядовые модели Ferrari с целью превращения их в предметы высокого искусства. Изначальное стремление подкреплять ауру Энцо как человека, создававшего подобные машины, в итоге скатилось к банальной спекуляции товаром. (Было несколько случаев, когда озабоченные владельцы «Ferrari» спрашивали у меня, не скажется ли негативным образом публикация моей книги на стоимости их автомобилей.) Помимо тех, кто имеет финансовый интерес в мифологеме «Ferrari», по всему миру существует и огромное количество простых энтузиастов, отчаянно болеющих за «Ferrari» в автогонках, коллекционирующих памятные предметы с символической командой, восславляющих подвиги и достижения марки, и в целом проповедующих веру Феррари. Фигуру Энцо Феррари окружает бездумное фанатское поклонение, масштабы которого сродни тому, что окружало давно уже почивших идолов вроде Элвиса или суперзвезд кино Джеймса Дина и Мэрилин Монро. Следовательно, любая критика этого человека наверняка спровоцирует ураган гневных оскорблений. И пусть. Моя задача здесь — написать настолько точный, бесстрастный и честный портрет этого многогранного и сложного человека, насколько это возможно. Если итоговый результат оскорбит каких-нибудь инвесторов или приверженцев веры, ничего не поделать.

На подготовку этой книги было затрачено несколько лет. Выше я перечислил множество мужчин и женщин, помогавших мне в процессе исследования, открыто предоставлявших мне материал из-за кулис и делившихся личными воспоминаниями. Всем им я безмерно благодарен. Но несколько личностей заслуживают отдельных упоминаний и благодарностей. Во-первых, я обязан отблагодарить своего редактора Дэвида Гернерта, чей плодородный мозг первым породил идею написания биографии Феррари; во-вторых, спасибо Гэйл Янг, моему секретарю, которая печатала и перепечатывала этот манускрипт с неизменным

добрым юмором; и, наконец, самая главная благодарность — моей супруге Памеле. Именно она разъезжала со мной по Европе и Америке, помогая с переводом и поиском источников, и все это время играла роль моего лучшего друга и советника.

Всем и каждому, причастным к этому проекту, а также сотням мужчин и женщин, приложившим столь огромные усилия для построения империи Ferrari и формирования ее загадочного образа, я говорю искреннее «спасибо».

*Брок Йетс*  
Вайоминг/Нью-Йорк  
1990 год

## ГЛАВА 1

**А**ВТОСТРАДА до Бона простирается впереди чернильным пятном Асфальта. Позади него остались огоньки Лиона, они мелькают, отражаясь в зеркале заднего вида, пока его массивный седан «Renault» устойчиво набирает ритм размашистых 200 км в час. В Париже он будет еще до рассвета.

Он был пилотом. В возрасте 82 лет он по-прежнему управлял автомобилем с той же властью и решимостью, которые привели его к трем победам в Ле-Мане. Двадцать четыре часа. Круглые сутки. Такие гонки были его специализацией. Он никогда не был спринтером, никогда не был особенно быстрым в дерганных и не знающих жалости одноместных болидах Гран-при. Но дайте ему полнокрылый спорткар «Alfa Romeo» или «Ferrari», и он будет гнать, как марафонец, час за часом, километр за километром, уничтожая соперников нестигаемой выдержкой и мышечным ресурсом, скрывающимся в его компактном теле каменщика.

Он глянул на часы. Стрелки клонились к трем часам утра 14 августа 1988-го. Эту поездку он совершал уже, наверное, раз сто; из Модены в Париж, только теперь это была безудержная гонка по гладким, как стол, итальянским автострадам и скоростным французским магистралям. Сорок лет подряд его миссия была одной и той же. Центральной ее темой были автомобили; эти низко посаженные чудовища, доставлявшие ему столько радости и столько горя. Поднимаясь вверх и вниз по скоростным шоссе, снова и снова пересекая альпийский хребет, словно одержимый турист, мечущийся туда-сюда над холодными просторами Атлантики, он всегда преследовал одну-единственную цель — прославить и обогатить марку самых вызывающих, возмутительно мощных и до крайности сексуально притягательных автомобилей современности, темно-красных болидов родом из Модены и Маранелло, волшебных машин Энцо Феррари.

Феррари. Бывали моменты, часто растягивавшиеся на долгие месяцы, даже годы, когда он мечтал о том, чтобы никогда в жизни не слышать этого имени, но с тех пор утекло слишком много воды. Семьдесят лет, прикидывал он. Он знает этого невероятного человека с 1918 года, когда они оба были молодыми ветеранами войны, пытавшимися выискать себе место в послевоенном автомобильном бизнесе Милана и Турина. Феррари сделал Луиджи Кинетти богатым человеком, а себя — еще богаче. Феррари сделал его важным и уважаемым человеком, а себя поднял на уровень мировой славы, став полубогом позеров и выскочек, которые, казалось,

готовы продать своих первенцев в белое рабство, лишь бы только заполучить один из его автомобилей.

Все это время между ними шла упорная борьба эго и безумная показная демонстрация эмоций, от которой он очень устал. Они соперничали слишком долго, и если объявлять победителя так необходимо, то им следует провозгласить Феррари. Но разве он и так не побеждал всегда и везде? Разве не всегда он брал верх, порой поднимаясь с мата после многократных, кровавых нокаутов, чтобы потом нанести победный удар, нокаутировав противника? Они устраивали спарринги много раз, обнимались в перерывах между раундами, и часто ему удавалось неплохо набирать очки, но теперь этому настал конец, старые воины отсражались в своей последней битве. Больше не будет поводов для конфронтации, не будет больше гневных слов, не будет споров на повышенных тонах до дребезжания окон, не будет больше исков, угроз, попыток уйти или отвратительных оскорблений, все уже прощено и забыто. Но Феррари по-прежнему возвышался над ним и его жизнью, придавая ей смысл и цель, и он знал, что это стоило того безумия, которое ему пришлось пережить. Да, Феррари находился в самом его эпицентре.

Оба мужчины были жесткими и нестигаемыми итальянцами классического типажа, легко поддававшимися соблазну превратить отношения в пылающий пожар дикой похвальбы, злобных оскорблений и бесстыдно живых обвинений. На протяжении всех лет, что он знал Феррари,

**ДЕЛОВЫЕ ПЕРЕГОВОРЫ С НИМ ВСЕГДА БЫЛИ СЛОЖНОЙ, ЗАТЯНУТОЙ ДРАМОЙ С ИСКУСНОЙ ИГРОЙ НА ПОВЫШЕНИЕ СТАВОК, ПРИОСТАНОВЛЕНИЕМ ДЕЙСТВУЮЩИХ СОГЛАШЕНИЙ, ВСПЫШКАМИ ГНЕВА, ОПЕРНЫМИ ВОСКЛИЦАНИЯМИ О НАДВИГАЮЩЕМСЯ БАНКРОТСТВЕ, СОЦИАЛЬНОМ КРАХЕ, СЕМЕЙНОМ ПОЗОРЕ, НЕИЗЛЕЧИМЫХ БОЛЕЗНЯХ И НАСИЛЬСТВЕННОЙ СМЕРТИ.**

В такой византийской атмосфере Феррари расцветал, а люди вроде Кинетти либо учились подстраиваться и выживать, либо терпели поражение в кратчайшие сроки. В основе любых дел с ним всегда лежали деньги — предпочтительно швейцарские франки или американские доллары. Победы в автогонках были его одержимостью, но *только* если они сулили большой куш.

Когда тщательно вылизанный образ Энцо Феррари приобрел мировую известность, Кинетти и другие старые соратники, работавшие с ним вместе еще до войны, ушли в тень. Феррари ни с кем не желал делить внимание публики, даже с человеком, который помог открыть для его автомобилей рынок более крупный и более прибыльный, чем кто-либо вообще мог себе представить. Кинетти лучше всех понимал безумную, в духе комических опер, политику завода. В ходе своих многочисленных визитов в Маранелло он выучил, когда нужно льстить, когда угрожать, когда глупо ухмыляться, когда хандрить, а когда припудривать и баловать огромное самолюбие человека, соперничавшего с папой римским за титул самой знаменитой и популярной персоны всея Италии.

Эта склочная дружба старых вояк часто слабла и истончалась, но все же их связь было невозможно оборвать. Что же до Кинетти, то он узнал Феррари даже слишком хорошо. Понял его публичный образ хамелеона, его способность дирижировать прессой и общественностью, искусно и пафосно менять роли, идеально скроенные под запросы его аудитории: в одну секунду представлять милым, осажденным недругами со всех сторон и бедствующим патриархом, а в следующую безжалостным и самовлюбленным деспотом. Кинетти видел, как публичного Феррари, царствующего старого дона, источавшего респектабельность, так и Феррари непубличного, грубого, рыгающего, пердящего, сквернословящего, хвастливого, задиристого «моденского *крестьянина*», носившего свое низкое происхождение, словно кастовое клеймо на лбу. Он знал его как виртуозного манипулятора, особенно ловко управлявшегося с гонщиками, пилотировавшими алые болиды его Scuderia. В Маранелло он сидел в роскошном уединении и отслеживал успехи и провалы своих команд по телефону, телексу и ТВ, но при этом самолично не присутствовал ни на одной автогонке за последние тридцать лет своей жизни.

Нет никаких сомнений, что ему было некомфортно в больших скоплениях людей, и с годами его появления на публике стали ограничиваться только безупречно отрететированными пресс-конференциями, в ходе которых он обменивался вербальными хуками с переменчивой и часто сварливой итальянской спортивной прессой. Его настоящих друзей можно было пересчитать по пальцам одной руки, и в их числе было несколько давнишних и безмерно преданных ему компаньонов по бизнесу. За пределами этого небольшого периметра он стремился контактировать со стаей просителей, подхалимов, клиентов, обожавших его поклонников и легион гонщиков с их аристократической холодностью. Со своего невидимого трона он раздавал милости, шлепал по рукам зазнавшихся, отправлял наказания и разрешал споры.

Однажды Кинетти попросили прокомментировать замечание, сделанное другим близким соратником Феррари о том, что Энцо мало заботился о своих пилотах, несмотря на публичное нытье об обратном, и что на самом деле он чувствовал себя гораздо ближе не к гонщикам, а к механикам в мастерской. Кинетти на мгновение задумался, а потом ответил: «Я не думаю, что ему вообще кто-нибудь нравился».

Теперь он отдалялся от этого места в границах Эмилии, места, оккупированного этим Голиафом, которого, как он почему-то думал, он больше никогда в жизни не увидит. Он торопился, вызывая к тем скрытым ресурсам выносливости, которые так хорошо служили ему с тех самых пор, когда он начал водить автомобили на непристойно высоких скоростях.

Он ехал по длинному плоскому участку дороги, когда резкий взрыв сотряс внутренности его «Renault». Руль вдруг задрожал, и ему пришлось резко выпрямиться на водительском сиденье. Он сбросил скорость, замедлившись до черепашьего шага, и стал проверять тускло подсвеченную приборную панель в поисках возможной причины взрыва. Это был удар грома, без предупреждения поразивший машину. Он стал ощущать