

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

**Феррари**



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

УДК 796.7:929  
ББК 75.721  
ИЗ0

### **Йейтс, Брок.**

ИЗ0 Энцо Феррари : биография / Брок Йейтс ; [перевод с английского А. А. Качалова]. — Москва : Эксмо, 2025. — 832 с. — (Великие спортсмены, команды, тренеры).

ISBN 978-5-04-216237-4

Энцо Феррари — гений, который стоит за созданием известнейшего автомобильного бренда. Машины Ferrari воплощают скорость, красоту и удобство, а пилоты одноименной команды «Формулы-1» из года в год занимают призовые места.

Неудивительно, что о Комендаторе ходит множество слухов. На самом деле, он никогда не был конструктором. Не собирал великолепные суперкары из кусков стали и алюминия. Каким же образом Феррари удалось построить настолько мощную империю?

**УДК 796.7:929  
ББК 75.721**

© by Brock Yates with new material  
by Stacy Bradley

© Качалов А. А.,  
перевод на русский язык, 2018

© Оформление.

ООО «Издательство «Эксмо», 2025

ISBN 978-5-04-216237-4

# ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ ИЗДАНИЯ 2017 ГОДА .....	7
ПРЕДИСЛОВИЕ ИЗДАНИЯ 1990 ГОДА .....	15
ГЛАВА 1.....	21
ГЛАВА 2.....	28
ГЛАВА 3.....	47
ГЛАВА 4.....	89
ГЛАВА 5.....	122
ГЛАВА 6.....	161
ГЛАВА 7.....	207
ГЛАВА 8.....	243
ГЛАВА 9.....	267
ГЛАВА 10.....	328
ГЛАВА 11.....	368
ГЛАВА 12.....	391
ГЛАВА 13.....	438
ГЛАВА 14.....	469

6 ОГЛАВЛЕНИЕ

ГЛАВА 15.....	512
ГЛАВА 16.....	583
ГЛАВА 17.....	641
ГЛАВА 18.....	685
ДОПОЛНЕНИЕ .....	746
ПРИМЕЧАНИЯ .....	765
ИСТОЧНИКИ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА .....	822
БЛАГОДАРНОСТИ .....	829

## ПРЕДИСЛОВИЕ ИЗДАНИЯ 2017 ГОДА

ОПУБЛИКОВАННАЯ в 1991 году книга «*Enzo Ferrari: The Man, the Cars, the Races, the Machine*» получила 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 принялись 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 эрудиро-

ванный 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, проницательность 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 вопро-

сы 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 внима-

ние 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 принимающих все, что имеет отношение к марке, свежий и проницательный 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 познакомиться 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 разу-

меющимся, 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 сильному миру сего, дискутировать 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