

FERRARI

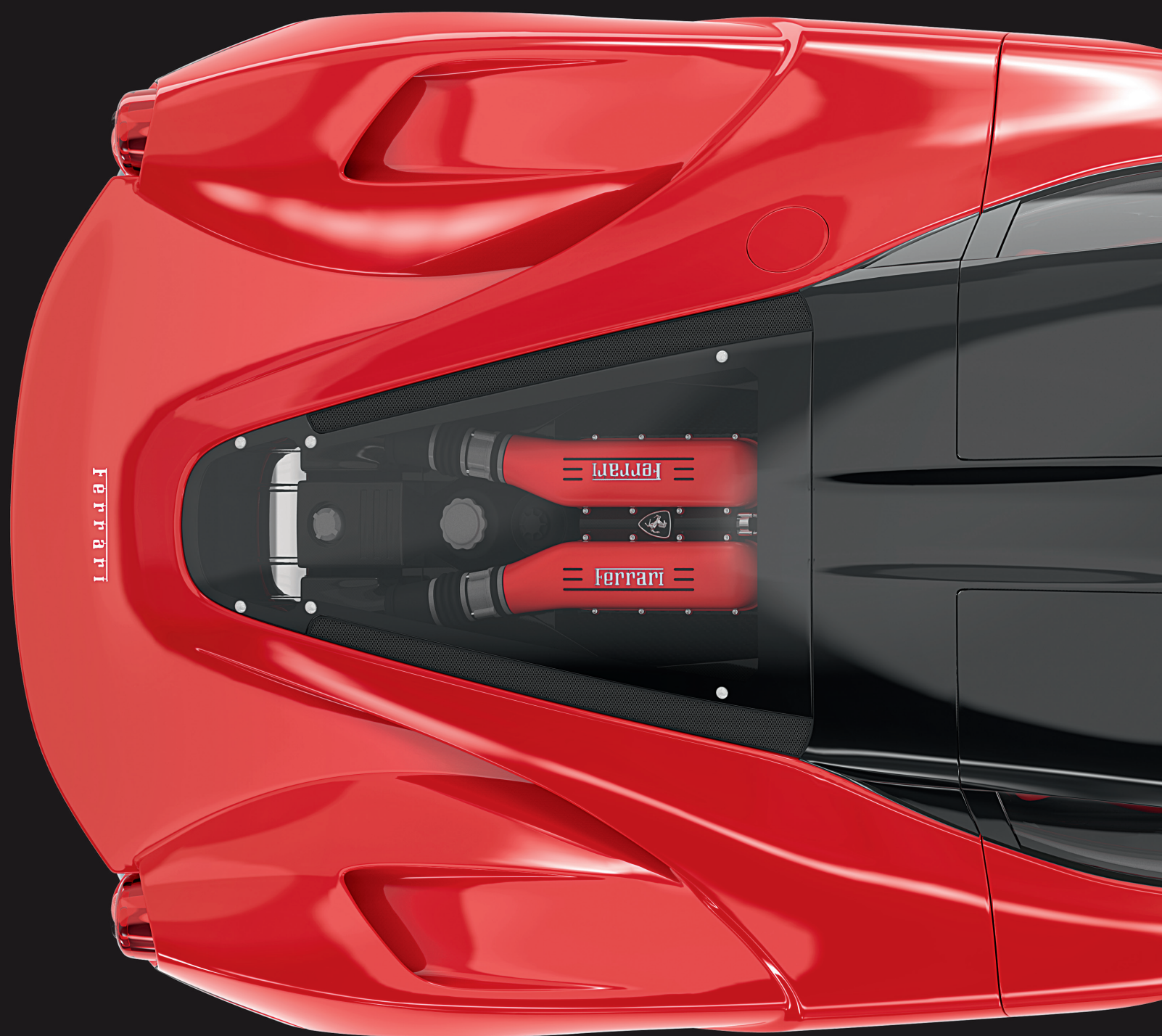
ВСТРЕЧАЙТЕ ЛЕГЕНДУ





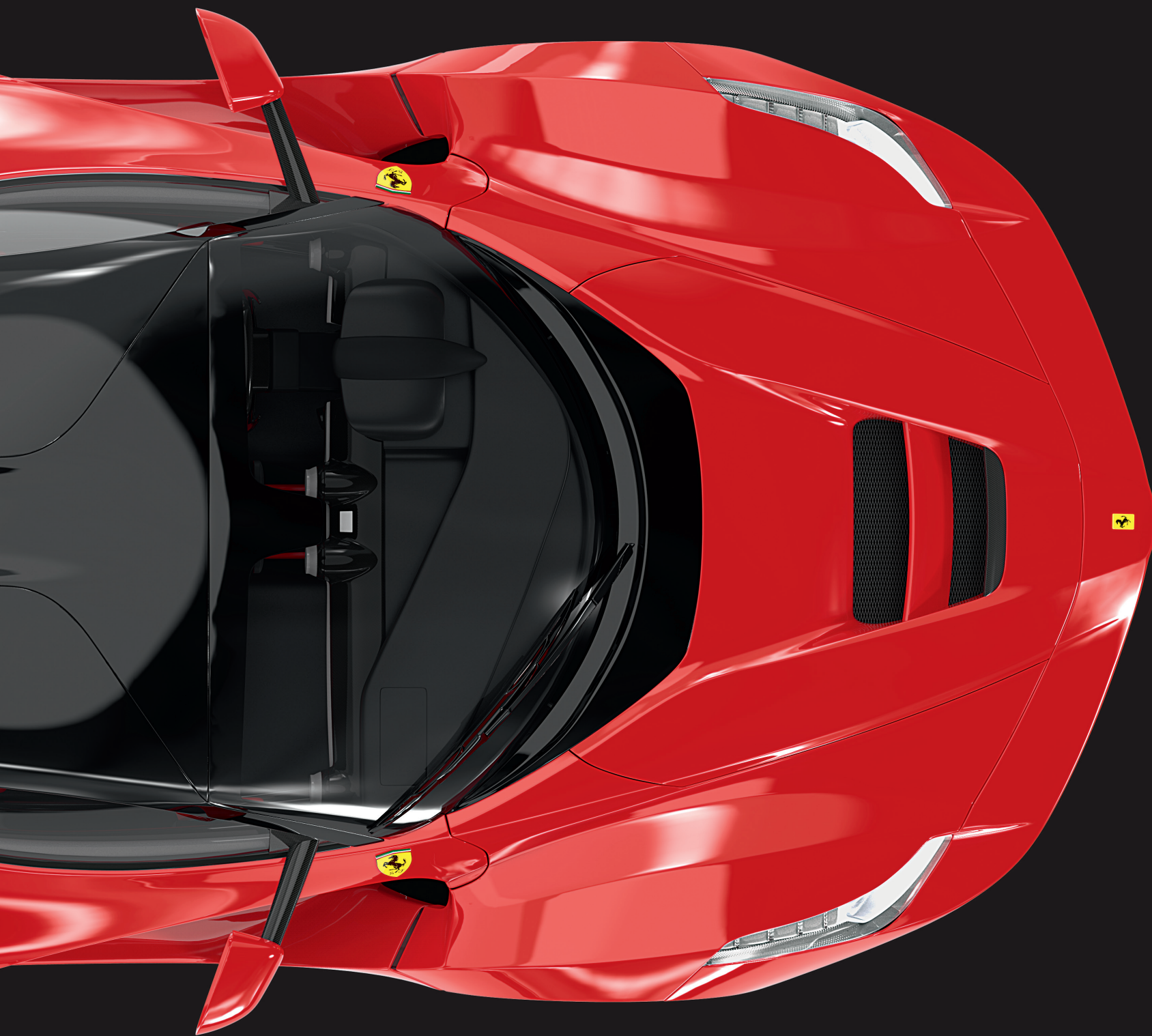
СОДЕРЖАНИЕ

Миф, сопровождающий этот автомобиль	6		
От мастерской в Модене до котировок на Уолл-стрит	8		
FERRARI и Формула-1: взаимосвязанные и неразделимые судьбы	28		
Прежде всего «завод» делают люди	46		
Жемчужины в короне: от 166 Inter до гибрида SF90 мощностью 986 л.с.	94		
FERRARI 166 INTER, 1948 год	98	FERRARI 360 SPIDER, 2000 год	186
FERRARI 250 CALIFORNIA LWB, 1957 год	102	FERRARI 550 BARCHETTA PININFARINA, 2000 год	190
FERRARI 250 TESTA ROSSA, 1957 год	106	FERRARI 575M MARANELLO, 2002 год	194
FERRARI 250 GTO, 1962 год	110	FERRARI ENZO, 2002 год	198
FERRARI 250 GTL, 1962 год	114	FERRARI 612 SCAGLIETTI, 2004 год	202
FERRARI 275 GTB, 1964 год	118	FERRARI P4/5 от PININFARINA, 2006 год	206
FERRARI 330 GT 2+2, 1964 год	122	FERRARI 599 GTB FIORANO, 2007 год	210
FERRARI 330 P3, 1966 год	126	FERRARI 430 SCUDERIA, 2007 год	214
FERRARI MODULO, 1967 год	130	FERRARI CALIFORNIA, 2008 год	218
FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA, 1968 год	134	FERRARI 458 ITALIA, 2009 год	222
FERRARI DINO 246 GT, 1969 год	138	FERRARI P540 SUPERFAST APERTA, 2009 год	226
FERRARI 365 GT/4 BB, 1971 год	142	FERRARI FF, 2011 год	230
FERRARI 308 GTB/GTS, 1975 год	146	FERRARI SP12 EC, 2012 год	234
FERRARI 288 GTO, 1984 год	150	FERRARI 599XX EVOLUZIONE, 2012 год	238
FERRARI TESTAROSSA, 1984 год	154	FERRARI F12 BERLINETTA, 2012 год	242
FERRARI 328 GTB, 1985 год	158	FERRARI 458 SPECIALE, 2013 год	246
FERRARI 412, 1985 год	162	FERRARI SERGIO PININFARINA, 2013 год	250
FERRARI F40, 1987 год	166	FERRARI LAFERRARI, 2013 год	254
FERRARI 512 TR, 1991 год	170	FERRARI 488 GTB, 2015 год	258
FERRARI F355 BERLINETTA, 1994 год	174	FERRARI F12TDF, 2015 год	262
FERRARI F50, 1995 год	178	FERRARI SF90 STRADALE, 2019 год	266
FERRARI 360 MODENA, 1999 год	182	АВТОРЫ ФОТОГРАФИЙ	270



МИФ, СОПРОВОЖДАЮЩИЙ ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ

Необязательно быть страстным ценителем автомобилей, чтобы знать и любить Ferrari, потому что Ferrari — это часть истории современного мира. Это многогранный миф, связывающий концепцию автомобиля с эволюцией технологий, дизайна и культуры. Компания из Маранелло — главный герой эпохи, наполненной непобедимыми гоночными автомобилями, отчаянными испытаниями на самых сложных трассах мира и непревзойденными дорожными автомобилями. А еще множеством историй о людях, которые создавали величие «Гарцующего



жеребца» вместе с Великим Стариком, иногда конфликтуя с ним, а также после его смерти. В конце Второй мировой войны Ferrari из маленькой амбициозной провинциальной компании превратилась в мировой феномен в области технологий, имиджа, маркетинга и стоимости; по мнению экспертов, она стала «самым известным брендом в мире».

Именно по этой причине в новое издание книги добавлен раздел, посвященный незабываемым личностям из Маранелло, а также глава, рассказывающая об истории Ferrari, переплетающейся

с историей Формулы-1, которая внесла и продолжает вносить решающий вклад в легенду «Гарцующего жеребца». Конечно, помимо достоверного воссоздания истории компании, которая началась в 1947 году, в книге представлены изображения, технический анализ и характеристики самых важных моделей Ferrari, от 166 Inter 1948 года до невероятного гибрида SF90 Stradale 2019 года. В результате получился труд, который проводит читателя сквозь время: увлекательное путешествие по автомобилям, гонкам, историям и жизням.

Ferrari. Легендарное имя. Уникальная история. Ни одна другая автомобильная марка в мире никогда не была так тесно связана с именем и личностью своего основателя. Сердце и душа «Гарцующего жеребца». Энцо Феррари. Родившийся в 1898 году в Модене (Италия) юный Энцо впервые познакомился с устройством механизмов в мастерской своего отца Альфредо.

Позже он получил прозвище Дрейк в честь сэра Фрэнсиса Дрейка, капера времен королевы Елизаветы, в 1588 году разгромившего во главе английского флота испанскую Непобедимую армаду, а также в знак признания выдающихся способностей Энцо, который на протяжении всей своей жизни делал практически невозможное возможным. Его ранние годы были непростыми. В 1915 году его отец и брат Альфредо, известный как Дино, умерли один за другим. Сам Энцо заболел плевритом и был демобилизован с военной службы в Королевской армии Италии. В конце Первой мировой войны Феррари пытался устроиться на работу в FIAT, но получил отказ. Тем не менее в 1920 году он начал участвовать в гонках на Alfa Romeo и несколько лет спустя выиграл первую гонку «Гран премио дель Чиркуито дель Савио» неподалеку от Равенны. Среди зрителей была мать Франческо Баракки, летчика-аса Первой мировой войны и обладателя золотой медали за воинскую доблесть. Она подарила Феррари эмблему с гарцующим жеребцом, изначально нарисованную на фюзеляже самолета ее покойного сына, и посоветовала Энцо нанести эмблему на его машины в качестве талисмана.

Таким образом, эмблема стала символом марки из Маранелло, обозначив важную веху в истории автомобилестроения.

В 1929 году, полностью оправившись от серьезного нервного истощения, Энцо Феррари был приглашен в Милан, чтобы основать гоночную команду в составе компании Alfa Romeo — команду, которой суждено было стать знаменитой Scuderia Ferrari. Движимый только своими мечтами, Феррари, зачастую дальновидный и одержимый, убедил известного автомобильного конструктора Витторио Яно покинуть FIAT и перейти в Scuderia.



Фото, стр. 10. Эмблема «Гарцующий жеребец»

Фото, стр. 10–11. Молодой Энцо Феррари (крайний справа) в команде Alfa Romeo, которой он руководил до того, как основал собственную компанию. В центре — Никола Ромео, купивший компанию Alfa в 1918 году.

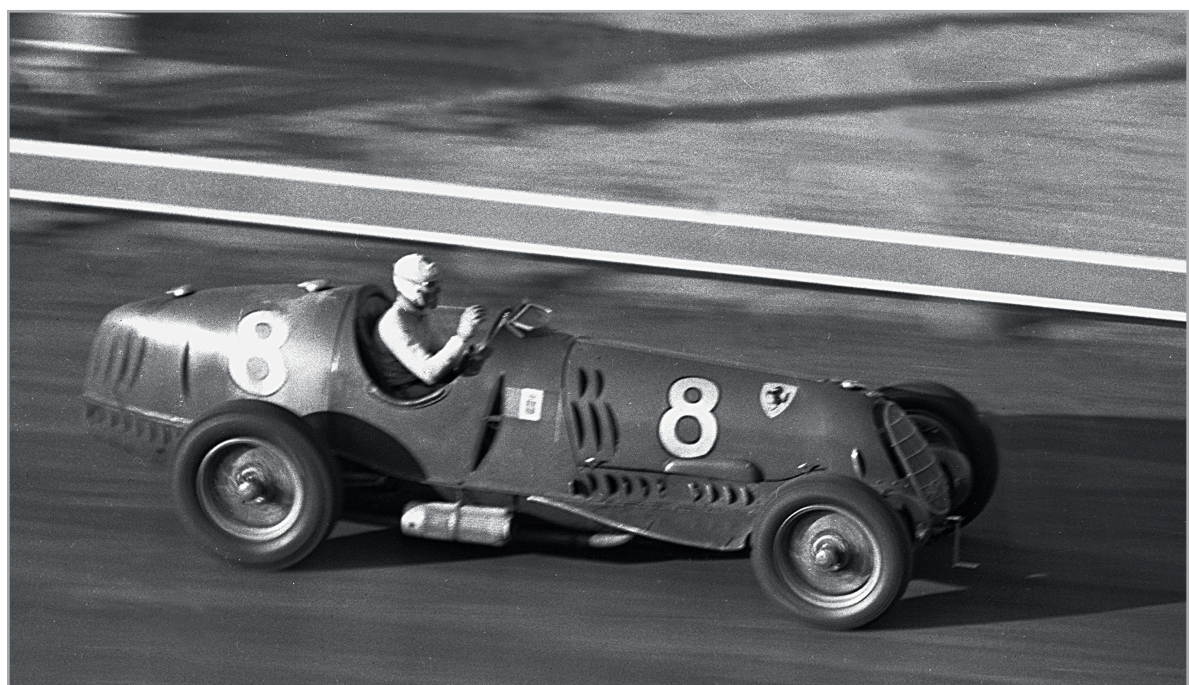
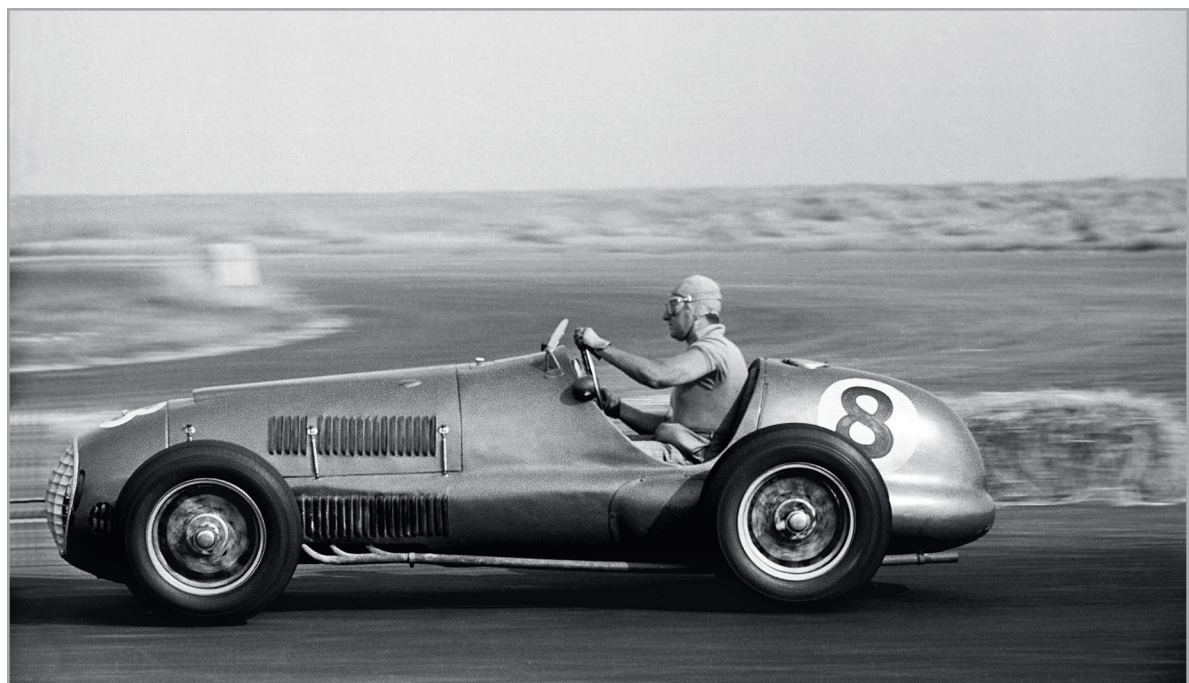






Изначально Дрейк был не только основателем и директором, но и гонщиком команды. Сам Феррари продолжал участвовать в гонках до 1932 года, когда у него родился сын Дино, названный в память о покойном брате Энцо, Альфредино. Одна за другой последовала целая череда побед. Команда Scuderia Ferrari постепенно росла и в итоге насчитывала более сорока гонщиков, среди которых были такие известные имена, как Антонио Аскарри, Джузеппе Кампари и Таццио Нуволари. По сути, она превратилась из гоночного подразделения автомобильной компании в независимую команду. Alfa Romeo, несколько озадаченная таким успехом, делала все возможное, чтобы сохранить Коммендаторе, этот титул Энцо получил еще в 1927 году, в составе компании, в том числе назначив Феррари спортивным директором гоночного подразделения Alfa Corse.

Это стало невероятной историей успеха для человека, который не был ни инженером, ни конструктором, ни профессиональным менеджером. В 1939 году, после десяти лет работы в Alfa Romeo, Энцо Феррари покинул компанию из-за непримиримых разногласий с руководством Alfa. В 1940 году на деньги, полученные в качестве компенсации, Феррари основал в Модене компанию Auto Avio Costruzioni. В ее мастерских были созданы два автомобиля, построенные в основном из компонентов FIAT.



Фото, стр. 12. Таццио Нуволари и его Alfa с эмблемой «Гарцующий жеребец» в Ницце в 1935 году. Энцо Феррари получил разрешение использовать этот знак от матери Франческо Баракки.

Фото, стр. 13, вверху. В 1949 году Альберто Аскарри на Ferrari 125 побеждает в гонке на приз Daily Express в Сильверстоуне, опередив Фарину и Виллорези.

Фото, стр. 13, в центре. Таццио Нуволари на Alfa Romeo 12C команды Scuderia Ferrari, во время гонки за Кубок Вандербильта 1936 года на трассе Лонг-Айленд.

Фото, стр. 13, внизу. Джузеппе Кампари в своей Alfa 8C2300. Под управлением Таццио Нуволари этот автомобиль выиграл Гран-при Италии 1931 года, обойдя Bugatti, Mercedes, Talbot и Maserati.





Фото, стр. 14. Энцо Феррари за рулем одного из своих автомобилей в конце 1950-х годов. Он начал карьеру в качестве гонщика, а в 1929 году стал менеджером гоночной команды Alfa Romeo.

Успех этих машин был связан в первую очередь с гладкими, плавными обводами двухместного кузова, оснащенного восьмицилиндровым двигателем объемом 1500 куб. см. Кузов был изготовлен мастерами из миланского кузовного ателье Carrozzeria Touring, которых вдохновляла Alfa Romeo 6C2500 SS 1939 года. Миланская компания также была известна под торговым названием Touring Superleggera («Сверхлегкий кузов») из-за метода сборки, представленного в 1936 году, который сочетал несущую раму из тонкостенных стальных труб с алюминиевыми панелями кузова.

Казалось, все было готово для новых триумфов. Феррари основал собственную компанию, осуществив мечту всей своей жизни. Но обстоятельства изменились с началом Второй мировой войны. Все гоночные соревнования были отменены, а промышленность была вынуждена переключиться на военное производство. Это стало жестоким ударом по мечтам Дрейка. Компания Auto Avio Costruzioni начала выпускать шлифовальные станки для изготовления шарикоподшипников. Ближе к концу войны Модена оказалась под угрозой боевых действий и бомбардировок. Компания была переведена в местечко под названием Маранелло, расположенное всего в 19 км от Модены. Ему предстояло стать штаб-квартирой марки Ferrari.

Когда война закончилась, Энцо Феррари, освободившись от контрактных ограничений, навязанных Alfa Romeo, начал вынашивать идею создания автомобиля, который будет носить его имя. Он возобновил сотрудничество с проверенными коллегами из Alfa Romeo, в том числе с техником Джузеппе Буссо, испытателем Луиджи Бацци и конструктором Джоаккино Коломбо. Коломбо было поручено создать первую настоящую Ferrari, увидевшую свет в 1947 году. Автомобиль под индексом 125 S оснащался продольно расположенным спереди двигателем V12 объемом 1,5 л.

Итак, 125 S должен был стать современным высокотехнологичным автомобилем-победителем. И он оправдал ожидания. Всего за пять месяцев он выиграл шесть из четырнадцати соревнований, в которых принимал участие. Так родилась легенда Ferrari. Автомобиль сразу же

поступил в продажу, и те, кто хотел участвовать в гонках на 125 S, также получали заводскую техническую и логистическую поддержку. 1948 год стал решающим. Дрейк решил начать производство машины для гонок в категории спортивных автомобилей.

В результате появилась 166 MM Touring, где MM означает «Милле Милья». Этот родстер оснащался расположенным спереди двигателем V12 с углом развала цилиндров 60° и рабочим объемом 1995 куб. см. Мощность двигателя составляла 140 л. с. Излишне говорить, что он сразу же вызвал всеобщее внимание и восхищение. Ребра жесткости, проходящие вдоль боковин кузова между передними и задними колесными арками, определяли 166 MM как баркетту («лодочка») — название, которое с тех пор использовалось для описания стиля кузова всех родстеров (или «спайдеров») из Маранелло.

1951 год стал поворотной точкой в истории марки из Маранелло. Гран-при Великобритании в Сильверстоуне выиграл аргентинский гонщик Хосе Фройлан Гонсалес за рулем Ferrari 375 F1, опередив машины сильной команды Alfa Romeo. Это была первая победа Ferrari в гонках Гран-при Формулы-1, исторический триумф, ознаменовавший начало новой эры для «Гарцующего жеребца».

Отголоски успеха Ferrari были слышны на другом берегу Атлантики. Дрейк сразу же осознал важность международного признания собственной компании и назначил гонщика Луиджи Кинетти, основателя Североамериканской гоночной команды (NART), эксклюзивным импортером автомобилей Ferrari в Соединенных Штатах. Интуиция в очередной раз не подвела Феррари, и вскоре США стали одним из важнейших рынков для марки «Гарцующего жеребца».

В 1951 году Энцо Феррари первым поднял бокал за открытие кузовного ателье Carrozzeria Scaglietti. Компания из Модены была основана Серджио Скальетти, ветераном «Скудерии» со времен Alfa Romeo, который продолжал работать с Феррари. Кузовное ателье Scaglietti сразу же стало важным компонентом бренда «Сделано в Маранелло», и цеха в Модене занялись изготовлением кузовов для серийных моделей Ferrari.