



# Εντζε Φερ- ραρι



ΟΤΑΝ ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΜΙΛΟΥΝ ΓΙΑ  
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ, Τ' ΟΝΟΜΑ ΦΕΡΡΑΡΙ  
ΠΑΙΡΝΕΙ ΤΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΛΥΤΗΣ  
ΤΙΜΗΣ. ΕΙΝΑΙ Ο,ΤΙ ΚΑΛΥΤΕΡΟ

ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΜΑΣ. Η  
ΙΣΤΟΡΙΑ ΜΑΣ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΑ ΠΡΩΤΑ  
ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ  
ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥ



Ο Φερράρι, δεξιά, με τον Μπόζι σε μια "Άλφα Ρ2 στο Γαλλικό Γκραν Πρι του 1924. Η υγεία του δεν του επέτρεπε να οδηγεί, αλλά ήταν συχνά στο κάθισμα του συνεπιβάτου. Κάτω: Ο "Άλμπινο" Ασκάρι, στην πρώτη Φερράρι, την «Βετούρα 815».



Πενήντα τέσσερα χρόνια πριν, βέω από το γραφείο του μηχανικού Σόρια, στη Φιάτ Μότορ Κόμπανυ, στο Τουρίνο, περιμένα ένας άνδρας. Στο χέρι του κρατούσε ένα συστατικό γράμμα, που του είχε δώσει ο συνταγματάρχης του στον πόλεμο. Έλεγε ότι ο άνδρας ήταν τραυματίας πολέμου με μία ελαφριά άναπηρία και ότι οποιος μπορούσε να τον βοηθήσει θα έκανε μεγάλο καλό...

Τ' όνομά του ήταν Έντσο Φερράρι. Ήθελε να δει τον Σόρια. Να του ζητήσει μία δουλειά στη μεγάλη εταιρία, γιατί είχε απόλυτη ανάγκη να εργασθεί. Ήταν Νοέμβριος κι έκανε κρύο και ο Έντσο Φερράρι ήθελε να πάει να εργασθεί.

Ο Σόρια τον δέχτηκε κάποια στιγμή. Άλλο εύγενικό του άπαντες ότι η Φιάτ Μότορ Κόμπανυ δεν μπορούσε να προσλάβει άλλους έκτακτους που πήγαιναν στα γραφεία της με μία συστατική επιστολή από τον συνταγματάρχη τους.

Έτσι, ο Φερράρι, βγήκε στους δρόμους εκείνο τον παγωμένο χειμώνα του 1918 και περιπάτησε άργα προς το πάρκο Βαλεντίνα.

Πενήντα τέσσερα χρόνια πριν, εκείνος που μία μέρα θα γινόταν ο «μεγαλύτερος» — το μεγάλο δεν σημαίνει πάντα μεγεθος — κατασκευαστής αυτοκινήτων, δεν ήταν παρά ένας απογοητευμένος, πεινασμένος και πολύ παγωμένος άνθρωπος.

Λίγα καιρό πριν, ο Έντσο Φερράρι είχε χάσει τον πατέρα του και τον αδελφό του και ο ίδιος είχε περάσει μία τρομερή αρρώστια στον στρατό. Μία αρρώστια που έκανε τους γιατρούς από νοσοκομείο της Μπαλκονία να τον θέλουν στην πτέρυγα που έγραφε ότι έβω: «Χωρίς ελπίδα». Ο άνθρωπος, όμως, κατάφερε να ξαναβρεί την υγεία του, πολεμώντας την αρρώστια του με όλο του το είναι.

Αυτή η δύναμη βελήσεως συναντάται σε όλη τη μετέπειτα ζωή του Έντσο Φερράρι. Κι είναι αυτή που τον έφερε στη κορυφή του δύσκολου δρόμου που διάλεξε.

Κάθισε σε ένα παγκάκι στο πάρκο. Τό χιόνι είχε καλύψει τα πάντα γύρω του. Ο Φερράρι ήταν ένας πολύ δυστυχισμένος άνθρωπος. Το παγκάκι αυτό θα έρχόταν πολλές φορές στο δρόμο του Φερράρι τα

επόμενα χρόνια. Σε αυτό ξαναγύριζε κάθε φορά που τ' αυτοκίνητά του κέρδιζαν βάρηνα στεφάνια και νίκες στα Γκραν Πρι και τους αγώνες άνοιξης, για να καθίσει και να θυμηθεί εκείνη την παγωμένη μέρα στο πάρκο. Ήταν ένα σύμβολο και έλεγε: «Μας έχουμε παρόμοια σύμβολα στη ζωή μας. Η μόνη διαφορά ανάμεσα στους ανθρώπους που κέρδισαν και στους ανθρώπους που έχασαν, είναι ότι οι δεύτεροι ποτέ δεν γυρίζουν στο παγκάκι τους».

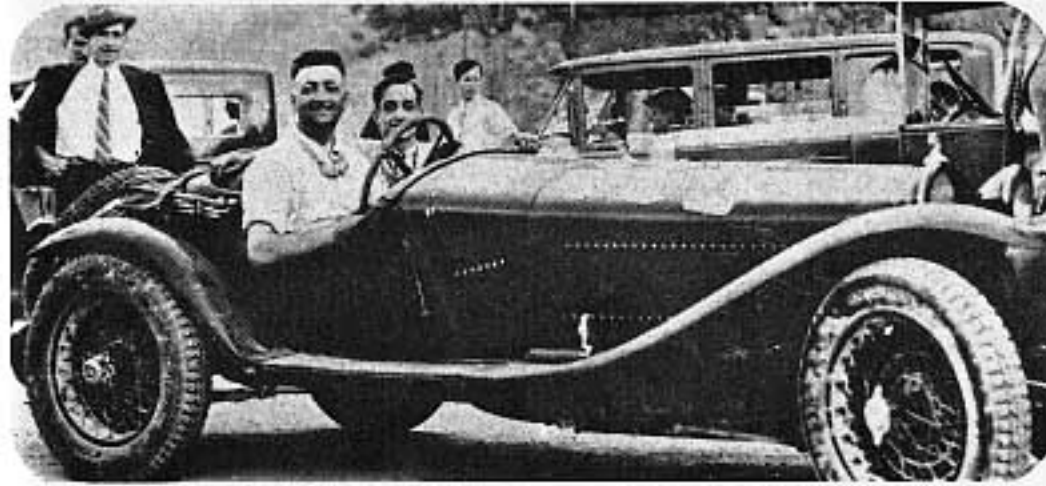
Όταν ήταν μικρός, ο Φερράρι είχε τρία συγκεκριμένα όνειρα... Να γίνει τραγουδιστής της Όπερας, να γίνει αθλητικός συντάκτης και οδηγός αγώνων! Από τα τρία κατάφερε να πραγματοποιήσει τα δύο. Το πρώτο δεν το κατάφερε, γιατί το ένα του αυτό δεν άκουγε καλά κι αυτό δεν είναι καλό για την καριέρα ενός τραγουδιστή της Όπερας! Ο Φερράρι γεννήθηκε στην Μόντενα, στις 18 Φεβρουαρίου 1898. Η οικογένειά του ήταν μία από τις χιλιάδες μέσης οικογένειες της τότε Ιταλίας, με αρκετά αλλά όχι πολλά χρήματα στη διάθεσή της από την εργασία του



Στο τιμόνι της CMN στο δρόμο για το Τάργκα Φλόνιο του 1919... Όπου τον σταμάτησε ο... πρόεδρος της Ιταλίας!

Σίλβερστον, 1951. Μία Φερράρι, Φόρμουλα Ένα, με υπερσυμπίεστη και κινητήρα 4,5 λίτρων. Στον αγώνα αυτόν, οι Φερράρι κατακέρματισαν τις Άλφα, που αποσύρθηκαν το 1952.

Νικητής σε μία Άλφα 1750 με συνεπιβάτη τον Βαλίσσι, ο αγώνας: Το Μπόμιο - Πενίτσα. Την εποχή εκείνη γεννήθηκε ο γιος του Νέινο, που πέθανε από κερφίτιδα το 1936. Δεξιά: Το περιβόχο που εξέδιδε ο Φερράρι. Η «Σκουτερία Φερράρι»!



παπά - Φερράρι, που έφτιαχνε άσαλοκατασκευές για οικοδομές.

Τα Σαββατοκύριακα, ο παπά - Φερράρι έπαιρνε τον μικρό Έντσο στους αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας που γίνονταν στην περιοχή και, όπως έλεγε, είναι γνωστό, δεν γίνονταν και λίγο!

Από τις πρώτες κιόλας φορές, αυτό το λαδωμένο, οκούρο γκρί, παραλληλόγραμμο, θορυβώδες κατασκεύασμα που λέγεται κινητήρας εσωτερικής καύσεως, έκανε μεγάλη εντύπωση στο μικρό παιδί.

Στό μεταξύ, οι δουλειές του παπά - Φερράρι πήγαιναν όλο και πιο καλά. Ο μικρός Έντσο άρχισε να εργάζεται σαν μηχανικός αυτοκινήτων, πάντα στη βασιλεία του πατέρα του, και κάθε Κυριακή οι δύο τους δεν παρέλειπαν να παρακολουθήσουν τους τοπικούς αγώνες. Ήταν η εποχή που έρχονταν ο Φελίτσο Ναζάρο κι ένας άνθρωπος που άκουγε από όνομα Βιτσέντσο Λάντσια. Έβλεπε, ο μικρός Έντσο, τους δύο μεγάλους να σηκώνουν σύννεφα σκόνης με τα τεράτια τους στους χωματόδρους δρόμους της εποχής εκείνης.

Όσο περισσότερο έβλεπε ο μικρός,

τόσο περισσότερο μεγάλωνε η έμπλοκή του σε αυτοκίνητο.

Χρόνια αργότερα, την Άνοιξη του 1919, η απόφαση του Έντσο Φερράρι να εργασθεί ολοκληρωτικά για τα αυτοκίνητα, τον έκανε να συνεχίσει την έρευνά του για μία αξιολογότερη εργασία πάνω στον τομέα που τόσο αγαπούσε.

Και κάποια μέρα το κατάφερε! Έπιασε δουλειά σε ένα μεταπράτη, που αγόραζε στρατιωτικά φορητά, τα έγδυνε από τις καρράτσες τους και πουλούσε τα σανιούς καρρατοέρηδες του Τουρίνου! Ο Φερράρι δοκίμασε αυτά τα γυμνά σανιούς πριν φύγουν για τα εργαστήρια, όπου ντύνονταν σε σπορά καρροσσερι και πουλιούνταν σε σπορά υψηλές τιμές στους πλούσιους Μιλανέζους.

Κι ενώ εργαζόταν σε αυτή τη θέση, ο Φερράρι άρχισε να γνωρίζει άλλους εκείνους που ήταν κάτι στο Σπάρ. Οι γνωριμιές του τον βοήθησαν να βρει μία νέα, καλύτερη εργασία. Πήγε στην CMN, σαν δοκιμαστές πρώτα και σαν οδηγός αγώνων έπειτα!

Η CMN του έδωσε ένα διθέσιο, άνοι-

χτό αυτοκίνητο για το Τάργκα Φλόνιο του 1919. Ο Φερράρι έτοιμάστηκε και με τον συνοδηγό του, ξεκίνησε για τον Νότο και τη Σικελία.

Η πρώτη του έπαση με το Σπάρ, όμως, δεν ήταν τέλειος τον λόγο που περιμένα η αυτή που έπρεπε. Οδηγώντας το CMN στο θουνά Άμπροζι, μέσα σε μία τρομερή χιονοθύελλα, δέχτηκαν την επίθεση... λύκων και χρειάστηκε να πυροβολήσουν — κανείς δεν ταίρισε το τριχωτό κεφάλι — για να σώσουν τη ζωή τους!

Και από να μην έφτανε αυτό, όταν ο Φερράρι έφτασε επτάμιλος στο Τάργκα Φλόνιο, αναγκάστηκε να σταματήσει στη μέση του αγώνα μαζί με άλλα δύο αυτοκίνητα, διότι ο πρόεδρος της Ιταλίας Βιττόριο Έμμανουέλε Όρλάντο έβγαζε... λόγο στους χωρικούς του Καμποφελίτσι!

Κι όταν τέλειωσε τον λόγο του, οι κοραμινιέροι δεν επέτρεψαν σε αυτοκίνητα να περάσουν, αλλά τ' ανάγκασαν να ακολουθήσουν την προεδρική πομπή με βήμα σημειωτών. Κι όταν κάποτε, κάποια στιγμή, κατάφεραν να περάσουν τους «επίσημους» και να τερματίσουν τον αγώνα, δεν

βρήκαν κανένα στον τερματισμό! Οι άρχοντες του αγώνα, αλλά και οι θεατές, είχαν όλοι πάει στα σπίτια τους!

Ο πρώτος αγώνας του Έντσο Φερράρι ήταν μία καταστροφή που η CMN δεν μπόρεσε να «καταλάβει».

Ο Φερράρι εγκατέλειψε την εταιρία το 1920 και πήγε στην Άλφα Ρομέο. Η μιλιανέζικη εταιρία του έδωσε μία Άλφα 4,5 λίτρων και ο Φερράρι πήρε τον δρόμο για τον Νάπο, για μια ακόμη φορά, έλλοιζον ότι θα συναντήσει λιγότερους Λέκους και προέδρους στον δρόμο του.

Και το δεύτερό του Τσγκο ήταν μια άγου προηγουμένου επιτυχία. Ο Φερράρι κατέλαβε τη δεύτερη θέση, πίσω απ' τον Τζουζέππε Καμπόρι σ' ένα όμοιο αυτοκίνητο. Από εκείνη τη μέρα και μετά ο Φερράρι άρχισε να γίνεται εύκολα γνωστός σαν οδηγός αγώνων. Νίκησε στο Μουγκέλλα το 1921, νίκησε στο Σάλδιο το 1923 και στο Κόππο Άκέρμο το 1924. Στο μεταξύ, η ανεργητικότητα και ο ενθουσιασμός του Φερράρι έπεισαν τους επικεφαλής της Άλφα Ρομέο, ότι αυτός ήταν ο άνθρωπος που ζητούσαν να συγκεντρώσει τα ταλέντα που ήταν απαραίτητα για την αγωνιστική ομάδα του εργοστασίου.

Η Άλφα ήθελε να κάνει μια μεγάλη προσπάθεια στους αγώνες και εκτός απ' τ' αυτοκίνητα χρειαζόταν και ανθρώπους. Ο Φερράρι έγινε ένας «τήμ μοναξέρ» της εποχής — ένας Τύρελ δε πούμε — κι «έκλεψε» τον Λουίτζι Βάρτζι απ' την Φιατ, που ήταν μέχρι τη μύτη στας αγώνες, ενώ όργότερα κατάφερε να αποσπασει και τον λαμπρό μηχανικό Βιττόριο Τζάννο. Με τους δυο ανθρώπους της Φιατ στα σχεδιαστήρια και τους Καμπόρι, Αντόνιο Άσκάρι — τον πατέρα του Άλμπέρτο Άσκάρι — και Σιλβίο Πίσω απ' το τιμόνι, άρχισαν να κατασκευάζονται και να δοκιμάζονται τα πρώτα περιεργα αυτοκίνητα που έμελλε να παράξουν εκ θύμων το αγωνιστικό αικαδύμμημα της εποχής εκείνης.

Το 1924 η ουϊζόν άρχισε και όλοι είχαν τι έτοιμάζον ο Φερράρι και οι συνεργάτες του.

Οι Άλφα Ρομέο άρχισαν να έξουσιάζουν, κυριολεκτικά, τους αντιπάλους τους. Τ' αυτοκίνητα ήταν σοσι του 1923 και τα ολοκαινούργια, σχεδιασμένα απ' τον Τζάννο, P2. Πρώτα νίκησαν τις Μερτσέντες στην Πισκάρρα — με τον Έντσο Φερράρι οδηγό! — και κατόπιν τα Φιατ στο Γαλλικό Γκραν Πρι, αναγκάζοντας την εταιρία να ακερφή περισσότερο και τελικά ν' αποφοίση την αποχώρησή της απ' τους αγώνες.

Παράλληλα, οι ικανότητες του Φερράρι σαν «τήμ μοναξέρ» γίνονταν όλο και πιο μεγάλες. Η οσθίνειά του εξακολουθούσε να τον ένοχλη και δεν λάβαινε πια μέρος σε όλους τους αγώνες που θα ήθελε να λάβει, αλλά εξακολουθούσε να τα καταφέρνει θουμύσια όταν οδηγούσε. Το 1924 ήταν πρώτος στις αναβάσεις του Κάργκανο και Σάλδιο, έχοντας, στην τελευταία, πίσω του ένα καντό, άνησχο άνθρωπο, που όκουγε στο όνομα Τάτοιο Νουβολάρι. Νίκησε όκωρα στο Πολεζίνε, την Πισκάρρα και ήταν δεύτερος στο σιρκουί του Πότσι... Όνόματα που δεν υπάρχουν πια στα αγωνιστικά ημερολόγια, μιά και η «κίνηση» δεν έπρεπει το κλεισιμο των δρόμων, όπως γινόταν εκείνη την εποχή.

Κι' εκείνη την εποχή ο Φερράρι υιοθέτησε το περίφημο έμβλημα του Άλόγου που πηδά, το Καβαλλίνο Ραμπάντε, το Πράνιινγκ Χορς. Η Ιστορία του σήματος είναι βγαλμένη απ' τα παλιά θιλία των ευγενών. Είναι συγκινητική και όμορφη και χρησιμεύει σαν βάση για μς που παρεκολουθούμε αυτό το Σπάρ από τα πολύ μικρά του χρόνια.

Η Ιστορία πάει κάπως έτσι... Όταν έγινε ο αγώνας, στο Σάλδιο, παρών ήταν ο Φραντσέσκο Μπαράκκα, πατέρας ενός Ίταλοό άσου αεροπόρου του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Όταν ο Μπαράκκα κατερριεθη προς το τέλος του πολέμου, ο πατέρας του έστειλε στον Φερράρι το

έμβλημα του γιού του, που δεν ήταν όλλα απ' το Καβαλλίνο Ραμπάντε!

Και το έστειλε, γιατί έμνινε εκπληκτικός με το θάρρος του νεαρού οδηγού που είδε στο Σάλδιο και που όκουγε στο όνομα Έντσο Φερράρι. Ο Φερράρι το δέχτηκε και από τότε το έμβλημα ενός άσου του άερου κοσμου τα αυτοκίνητα που θγοίνουν απ' το εργοστάσιο της Μόντενα.

Πριν απ' το 1929, το έμβλημα θριοκόταν μόνο στο προσωπικό αυτοκίνητο του Έντσο Φερράρι, αλλά, μιά νύχτα, οι επικεφαλής της Άλφα Ρομέο άπεφάσισαν ν' αποσπασούν απ' τους αγώνες και την ίδια νύχτα ο Έντσο Φερράρι και τρεις φίλοι συναντήθηκαν για να συζητήσουν τη δημιουργία μιας νέας αγωνιστικής ομάδας... Της «Σκουτερία Φερράρι»! — Η συζήτηση έφερε άμεσα άποτελέσματα και η ομάδα διάλεξε σαν βάση την πόλη του Φερράρι, την Μόντενα. Οι σποράς με την Άλφα δεν διακόπηκαν, όλλά, αντίθετα, διατηρήθηκαν σε ύψηλά επίπεδα, αφού ο Φερράρι έγινε «ντιπλερ» της εταιρίας σε δύο περισχές, διατηρώντας τέλεια αέρδια για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, ενώ παράλληλα ήταν κι' ένα άνεπισημο αγωνιστικό τριμιο για την Άλφα. Οι αντίπαλοι της «Σκουτερία Φερράρι» ήταν οι Μπαυγκάτι και οι Μαζεράτι, με την Μερτσέντες στην άρχή της μεταωρικής ομάδας, καθώς το ενδιαφέρον των Ναζι άρχισε να μεγαλώνει για τους πάντες και τα πάντα!

Χρειάστηκαν αρκετά χρόνια κι' εκατομμύρια Ντώατε Μάρκς, για να νικήσουν οι γίγαντες τις μικρές, όλλά γεμάτες φλόγα Ιταλικές ομάδες. Στο μεταξύ, οι Άλφα Ρομέο της Σκουτερία Φερράρι ήταν τ' αυτοκίνητα που όλοι είχαν στραμμένα τα μάτια τους. Ήταν οι αντίπαλοι σε κάθε όλλη σοβαρή συμμετοχή και αυτό το ήξεραν όσοι άποφάσιζαν να δοκιμάσουν την τύχη τους στους αγώνες. Το 1930, η ομάδα βασιζόταν στις P2 με τους κινητήρες των 1750 κ. εκ., που κάτι άσφαλώς θα σάς ευμίζουν!!

Την χρονιά εκείνη, ο Ναυβολάρι νίκησε στο Μίλλε Μίλλιε και ο Βάρτζι κό-



Το 1952, ο Άλμπέρτο Άσκάρι, έγινε παγκόσμιος πρωταθλητής οδηγώντας το «Τίπο 500» της Φόρμουλα Δυσ! Κι' αυτό γιατί οι μεγάλες Φερράρι, των 3,5 λίτρων, δεν είχαν με ποιόν ν' αγωνισθούν στην Φόρμουλα Ένα μετά την αποχώρησή της Άλφα!

τέθωρα το ρεκόρ του γύρου στο Τάργκα Φλόριο κατά 20 δεκάλερα λεπτά!!!

Τό 1931 η Μερτσέντες παρουσίασε μια ομάδα από αληθινά τέρατα των 7 (επτά) λίτρων και κυριολεκτικά έπιασε τον Φερράρι στον ύπνο! Δουλεύοντας νύχτα - μέρα ο Έντσο Φερράρι κατάφερε να αναρμολογήσει μια Άλφα των 2.300 κυβικών εκκαταστών που οδηγούσε εύκολα τα «κλειστά» κορμάκια του Μίλλε Μίλλιε, αλλά δεν μπορούσε να τα θγάλη πέρα με την αφύσικη ισχύ των γερμανικών τεράτων. Η Μερτσέντες πήρε εκείνο το Μίλλε Μίλλιε. Ο Τζόννο και ο Φερράρι κατάλαβαν ότι δεν είχαν πια καιρό να παίξουν με τους μικρούς κινητήρες - διαμάντια που έφτιαχναν μέχρι εκείνη τη μέρα, αν ήθελαν βεβαιότατα να κρατηθούν στην κορυφή. Και στο εργαστήριο της Μόντενα ο Φερράρι έβαλε δ' ο ο κινητήρας 1750 μοζί, έφτιαξε μια δωδεκακύλινδρο μηχανή των 3.500 κ. εκ. και έστειλε το αυτοκίνητο στο ιταλικό Γκράν Πρί, στην Μόντζα. Νίκησε! Και πίσω του άφησε εύκολα τις σχεδόν παντάλιντρες Μπουγκάτι και τις Μαζεράτι... Με μια μικρή διαφορά!!! Οι Γερμανοί δεν εμφανίσθηκαν στην Μόντζα εκείνη τη χρονιά. Έτσι, το «μάτς» δεν είχε τελειώσει. Η άποψη του Μίλλε Μίλλιε δεν είχε πάρει απόνηση.

Η Σκουντερία δεν όρησε τα πράγματα στην τύχη. Έγερσε ότι στην επόμενη συνάντησή της με τους Γερμανούς έπρεπε να νικήσει! Δεν ήταν η Άλφα Ρομέο ή η «Σκουντερία Φερράρι» στη μέση! Ήταν η Ιταλία και η Γερμανία!

Ο Τζόννο τελείωσε, μυστικά, την νέα Άλφα 2.650 Ρ3. Ο Φερράρι κατάφερε να πάρη τον Ρούντολφ Καρταϊόλλα από τους Γερμανούς. Άλλα τα νέα αυτοκίνητα δεν χρειόσθη, από Μίλλε Μίλλιε τουλάχιστον. Τό 1932 ο Μπορζακίνι ήταν πρώτος με δε Άλφα Ρομέο στις επόμενες θέσεις!!!

Και μετά τις δε ήταν μια μοναχική Λάντσια και μετά τέσσερις ακόμα Άλφα στη σειρά!!!

Τέτοια νίκη δεν είχε ξαναγίνει και οι

Γερμανοί πήγαν οπίσω τους σαν θρεγγμένες γάτες. Και δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η Μπουγκάτι, η Λάντσια και φυσικά η Μερτσέντες είχαν στείλει πλήρεις ομάδες στον αγώνα!

Η Άλφα 2.3 συνέχισε να νικά. Πήρε τους 24ωρους αγώνες στο Σπύ και το Μόν, το Τάργκα Φλόριο και το Γκράν Πρί της Φινλανδίας και της Μασσαλίας, πάντα την ίδια χρονιά! Τό 1932 ήταν μια πολύ καλή χρονιά για την Σκουντερία Φερράρι, αλλά και για την Άλφα Ρομέο. Κι όταν η 2.3 έκανε ό,τι έπρεπε να κάνει, η Ρ3 ανέλαβε το ήγνα και μ' αυτήν ο Νουβολάρι νίκησε στο γαλλικό Γκράν Πρί, στο Κόππο Ακέρμπο, στο Γκράν Πρί του Άβελλίνο, Μοντανέρο και Μόντε Κάρλο, ενώ ο Ρούντολφ Καρταϊόλλα νίκησε στους Αϊφελλρέννεν και στο γερμανικό Γκράν Πρί, μέσα στο ίδιο το σπιτι της Μερτσέντες!

Τό 1933 η κατάσταση δεν άλλαξε για την Σκουντερία. Ο Νουβολάρι νίκησε στο Μίλλε Μίλλιε κι έλασε την πρώτη θέση από τον Άκιλε Βαρτζι, όταν ο κινητήρας του «κάλλησε» στο Μονακό.

Ο Νουβολάρι συνέχισε τις νίκες του στην Άλκασάντρια, το Μόν, τους Αϊφελλρέννεν και τη Νιρ, πριν εγκαταλείψη την Σκουντερία για την Μαζεράτι, που είχε από σκαριά ένα ταχύτερο αυτοκίνητο. Αυτό ήταν όμως λάθος για τον οδηγό, άφου στην Μόντζα της ίδιας χρονιάς, ο Φατζιόλι κατετρόπως τον Νουβολάρι α' έναν αγώνα που πήρε τις ζωές του Καμπαί και του Μπορζακίνι. Ο Φατζιόλι νίκησε ακόμα στην Πεσκάρα, ενώ ο Λουί Σιζόν νίκησε σε άλλα δύο Γκράν Πρί.

Ο Νουβολάρι, καταλαβαίνοντας το λάθος του, ζήτησε να επιστρέψη στην Άλφα για το Μίλλε Μίλλιε το 1934 και με τη βοήθεια του Τζόννο κατάφερε να πάρη μια από τις «πολιές» Ρ2 2.3. Ο Βαρτζι οδηγούσε μια Ρ3 2.6.

Τό Μίλλε Μίλλιε το 1934 ήταν ένα από αυτά που θά μείνουν γραμμένα με χρυσό γράμμα στο βιβλίο.

Η όρχηγία του αγώνα άλλαξε πολλές

φορές. Στην όρχη ήταν ο Βαρτζι εμπρός έχοντας στη διάθεσή του την περίσσεια ισχύ της Ρ3, αλλά μετά ο Νουβολάρι άρχισε να κερδίζει έδαφος, καθώς ο συμπελεκτής του Βαρτζι άρχισε να πατινάρε. Προς τό τέλος του αγώνα, ο Φερράρι έδωσε στον Βαρτζι τό δελτίο καιρού για τό επόμενο χιλιόμετρο και ο Βαρτζι αποφάσισε να χρησιμοποιήση λάστιχα βραχής και να κερδίση έτσι τον αγώνα, παρά τον σχεδόν κατεστραμμένο συμπλεκτή του.

Τό 1934 όμως ήταν και η χρονιά της επιστροφής των Γερμανών. Η Μερτσέντες και η Άσπτα Γιουνιόν ήταν αποφασισμένες να κάνουν κάτι για τους Ιταλούς, αλλά τό μικρά προβλήματα που υπάρχουν σε κάθε αυτοκίνητο δεν είχαν λυθή ακόμα.

Οι Γερμανοί προσπάθησαν και τ' αποτελέσματα των προσπαθειών τους θάρχονταν σαν αληθινός καταρράκτης μερικούς μήνες όργότερα. Η Σκουντερία Φερράρι, στο μεταξύ, συνέχισε να κερδίζει αγώνες. Τό 1934 νίκησε σε 12 μεγάλους αγώνες, μεταξύ των οποίων ήταν τό Τάργκα Φλόριο, τό Γερμανικό, τό Μονακό και τό Γαλλικό!

Τό 1935 η Σκουντερία είχε επίσης νίκες, αλλά οι Γερμανοί είχαν βρη τη φόρμα τους και είχαν λύσει τό πρόβλημά τους. Η επαχή των ασπώντων βιών είχε αρχίσει και οι νίκες της Μερτσέντες και της Άσπτα Γιουνιόν θά άρχιζαν τον κόσημα άφωνα. Τη χρονιά αυτή η Σκουντερία νίκησε μόνο στο Τάργκα Φλόριο και τό Μίλλε Μίλλιε.

Έκτος από τό αυτοκίνητο, όμως, ο Έντσο Φερράρι είχε και μια θευματή Σκουντερία μοτοσυκλετιστών. Οι αναβάτες του νίκησαν ό,τι υπήρχε να νικήσουν και πήραν και μερικά Εθνικά Πρωταθλήματα!

Την εποχή εκείνη, ο Φερράρι έκανε πραγματικότητα και τό δεύτερο όνειρό του. Έγινε δημοσιογράφος και έκδότης, άφου κατάφερε να κυκλοφορήση για όρεκό καιρό τό περιοδικό «Αά Σκουντερία Φερράρι», που έγραφε φυσικά για τις δε-

κάδες νίκες των αυτοκινήτων και των μοτοσυκλετιστών, που είχαν κάποιο δεσμό με τό αρχηγείο της Μόντενα!

Στό μεταξύ, τό γερμανικό αυτοκίνητο είχαν αρχίσει να επιτυγχάνουν τους σκοπούς τους. Οι προπολοιοισμοί που διάβητον δεν είχαν τελειωμό και άροφη και ήταν μόνο ζήτημα χρόνου η πλήρης υπερίσχυση στους αγώνες.

Από τό 1937 μέχρι τό 1940, τό σιρκαίο είχαν τό χρώμα του άσημιού. Η Σκουντερία κατάφερε να νική στο Μίλλε Μίλλιε κάθε χρόνο, αλλά η ύψη είχε έλθη.

Στό τέλος του 1938, η Άλφα Ρομέο αποφάσισε να επιστρέψη, σε μια άπέλλιδα προσπάθεια να αντιμετώπιση τους Ναζί.

Η Σκουντερία Φερράρι σταμάτησε να ύπρχη, άπως ήταν φυσικό. Τό 1940, άφωια, στο Γκράν Πρέμιο της Μπρέσια, έμφωνίστηκαν δύο πολύ γρήγορα αυτοκίνητα.

Τό αυτοκίνητο αυτό έτέθησαν όμέως επικεφαλής του αγώνα, αλλά η μόχη ανάμεσα στους οδηγούς ήταν σκληρή και οι κινητήρες τους δεν άντεζαν. Τ' αυτόκίνητο, που έφεραν τον χαρακτηριστικό αριθμό «815», είχαν όκτακύλινδρους εν σειρά κινητήρες των 1500 κυβικών εκκαταστών, με καρσοσαπί από την Τούρινγκ.

Στό εμπρός μέρος, πάνω στο κοπό, ύπήρχε ένα έμβλημα. Ένα όλογο που ηδούσε! Ήταν οι πρώτες πραγματικές Φερράρι! Κι όμως, δεν όνομάζονταν Φερράρι, αλλά «Ότα Άθιο - Καστραυαίόνι» - κι αυτό γιατί ο Έντσο Φερράρι είχε κάνει μια ειδική συμφωνία με την Άλφα Ρομέο που έλεγε ότι δεν θά μπορούση να κατασκευάση αυτοκίνητο με τ' όνομά του, για τέσσερα χρόνια μετά την άπεχώρησή του από τό εργοστάσιο.

Τό «815», όμως, δεν ήταν για τους φίλους του Καβαλλίνο Ραμπάντε παρά οι πρώτες αληθινές Φερράρι.

Ο πόλεμος που έσπασε, έστρεψε την προσοχή των ανθρώπων σε άλλα, πιο ένδιαφέροντα πράγματα. Όπως π.χ. τό ποίος θά σκατίση περισσότερο από τον άλλο. Η Ιταλία ύπεφερε όρεκό από τό σπόρ αυτό, αλλά όταν οι έπαρές τελείωσαν, η Ιταλική όμάχη για τους αγώνες και τ' αγωνιστικά αυτοκίνητα δεν άρχισε να ενόλθη στην επάνεια. Τό 1946, δύο προπολεμικές Άλφα 158, ή Άλφρέτες, άρχισαν να παίρνουν μέρος στους αγώνες που γίνονταν ό ένας μετά τον άλλον. Τ' αυτοκίνητα έφθασαν σε ένα έκπληκτικό σημείο εξέλιξης, άφου απέδιδαν πάνω από

400 ίππους από τους κινητήρες των 1.500 κ. εκ., με ύπερτροφόδοτηση. Τ' αυτοκίνητο αυτό ήταν σχεδιασμένο από τον Κολόμπο, τον συνεργάτη της πολιός Σκουντερία Φερράρι και στο χρόνο από τό 1947 μέχρι τό 1951 πήραν 31 νίκες σε 35. Τ' αυτοκίνητο αυτό, όμως, ήταν Άλφα Ρομέο και είχαν όντιπόλους τις Φερράρι!

Άμέσως μετά τον πόλεμο, ο Έντσο Φερράρι άρχισε να κατασκευάη αυτοκίνητα για την τότε Φόρμουλα.

Άρχισε με δωδεκακύλινδρους κινητήρες 1.500 κ. εκ., αλλά αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα με τό κιβώτιο ταχυτήτων των πρώτων αυτοκινήτων. Τό 1948 και τό 1949, οι Φερράρι έκαναν καλές έμφωνίσες και δημιούργησαν και μερικά ρεκόρ γύρων, αλλά η νίκη τους διάφευγε. Βλέπετε, έξοκολοιούσαν να ύπρχουν οι... Άλφα, που η Σκουντερία Φερράρι είχε φροντίσει να νικούν από τό χρόνο πριν από τον πόλεμο!

Τό 1950, ο Φερράρι αποφάσισε να δοκιμάση την τύχη του στην Φόρμουλα Ένο, που τότε είχε όριο τό 4,5 λίτρα, χωρίς ύπερουμπισοτή και τό 1,5 λίτρα με συμπιεστή. Τό εργοστάσιο έφτιαξε πρώτα ένα μοτέρ 3,3 λίτρων, μετά αύξησε τον κυλινδρισμό στο 4,1 λίτρα και τέλος τον έφθασε στο 4,5 λίτρα. Τ' αυτοκίνητο αυτό κέρδισαν αρκετούς αγώνες - με την απουσία της Άλφα - αλλά τό 1951 τό πάντα ήταν έτοιμο για την τελική άναμέτρηση της Φερράρι με την Άλφα!

Στό Γκράν Πρί της Βέρνης, ο Άσκαρι, ο Βιλορέτσι και ο Ταρούφι όδηγούσαν τις Φερράρι. Ο Χουάν Μανουέλ Φάντζιο όδηγούσε για την Άλφα. Στη Βέρνη ο Άσκαρι ύπέφερε από εγκαύματα που είχε πάθει από έναν όγωνα στη Φόρμουλα Δύο. Ο Βιλορέτσι έφυγε από τό δρόμο και άπόμεινε στον Ταρούφι να ύπερασπιση τα χρώματα της Σκουντερία Φερράρι. Η Άσημένια Άλεπού - ο Ταρούφι - κατάφερε να τερματίση δεύτερος πίσω από τον μεγάλο Άργεντινό. Τό ίδιο έγινε στο Σπύ και την Ρέις, αλλά η άπόσταση μικρονε συνεχώς. Τό 1951, στο Σιλβερστάουον, ο Φροζόν Γκονζάλες έκανε γύρο ταχύτερο από την Άλφα του Φάντζιο και στον αγώνα οι δύο

όδηγοί έκαναν ό,τι μπορούσαν για να πάρουν ο ένας τον άλλον.

Κάποια στιγμή η Άλφα μπήκε στο ήγος για κάοσημα και τό παγνίδι έληξε. Ο Γκονζάλες ήταν νικητής. Η Άλφα όσούρθηκε εκείνη τη χρονιά, κερδίζοντας και τό παγκόσμιο με μια νίκη του Φάντζιο στη Βαρκελώνη. Κι από εκείνη τη χρονιά τό όνομα Φερράρι δεν σταμάτησε να όκούγεται. Πέντε νίκες στις 24 ώρες του Μόν από τό 1960 μέχρι τό 1965, δε νίκες στο Σημπρινγκ σε έπτά αγώνες και παγκόσμια πρωταθλήματα στην Φόρμουλα Ένο τό 1952, 53, 56, 58, 1961 και 1964 και άμέτρητες νίκες σε Γκράν Πρί, έκαναν τ' όνομα κάτι περισσότερο από αυτοκίνητο.

Άλλά η ιστορία δεν σταμάτη εδώ! Έδώ με ά λ ι ε αρχίζει! Δεν γράψαμε τίποτα για τις Σπώντερ Κόρσο, που όκούλούθησαν τό 125 Σπόρ της Όιο - Άθιο, ούτε για τους δωδεκακύλινδρους κινητήρες της επαχής του Λαμπρέντι ή του Κολόμπο, για τό αρχέτυπο απόρ αυτοκίνητο που χρησιμοποιούσαν αυτοίς τους κινητήρες από τό 1949 μέχρι τό 1962... Δεν γράψαμε τίποτα για τό τετρακύλινδρο και τό έξοκύλινδρο μοτέρ που όκούλούθησαν ή για τις αγωνιστικές υπερλίνετες Μεγάλου Τουρισμού... Όστε για τους κινητήρες Νιόν και την εξέλιξη των απόρ αυτοκινήτων με τον κινητήρα π ι ο ω !

Δεν γράψαμε τίποτα για τον Έντσο Φερράρι...

Τον τελευταίο από τους Γιγάντες. Κι αυτή η τελευταία φράση δεν είναι αυνοιαθηματισμός.

Είναι ένας ελάχιστος φόρος τιμής σε έναν άνθρωπο που στέκει άνετα δίπλα στον Μικελάντζελο και τον Μπετόβεν. Σ' έναν άνθρωπο, που, στον τομέα του, δημιούργησε, γέννησε, έκίνησε, έφερε σε πέρας τόσα πολλά σχέδια, ώστε ακόμα και ο άπλος παρατηρητής να μνή με τό στόμα άνοητό εμπρός σε αυτή τη Μεγαλοφυα. Ύπάρχουν άνθρωποι που πιστεύουν ό,τι όλ' αυτά δεν έχουν κομμά όείο... Ότι οι αγώνες ό,τι είναι για ψυχολογικές, για «νευρωπόδες» και δεν έζοιματε τί άλλο...

Ύπάρχουν άνθρωποι με παρωπίδες. Άνθρωποι που δεν έννοούν να καταλάβουν τί θά πη δ η μ ι ο υ ρ γ ι ο .

Γι' αυτούς ο Έντσο Φερράρι δεν ήταν τίποτα.

Άλλά για μας, αυτοί οι άνθρωποι δεν είναι ΤΙΠΟΤΑ!



δ. Τό 1956, ο Χουάν Μανουέλ Φάντζιο, κατέκτησε τό Παγκόσμιο Πρωταθλήμα με τις Λάντσια - Φερράρι. Τις «Ιούλικα - Σκουάλο» όπως λέγονταν. Κάποτε άγώνισα με τό σπικριό «λευρικό κόνικ»

