



**ENZO**  
**FERRARI**  
*Enzo Ferrari*

**MÉ STRAŠNÉ RADOSTI**

**MÉ  
STRAŠNÉ  
RADOSTI**

**ENZO FERRARI**

*LE MIE GIOIE TERRIBILI*

© 2016 Mondadori Libri S.p.A., Milano

*Všetchna práva vyhrazena.*

*Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu nakladatele.*

Překlad © Lucie Koubová, 2018

Obálka © Jiří Miňovský – ARBE, 2018

© DOBROVSKÝ s.r.o., 2018

ISBN 978-80-7642-459-3 (pdf)

# MÉ STRAŠNÉ RADOSTI

ENZO FERRARI

Přeložila: Lucie Koubová



*Knih*a *Le mie gioie terribili (Mé strašné radosti)* byla zveřejněna poprvé v roce 1962 ve tvaru knižního rozhovoru vydavatelstvím *Cappelli di Bologna*, další vydání se uskutečnilo v roce 1980 v revidovaném a aktualizovaném znění, upraveném autorem. Současné vydání z roku 2016 vychází z obou verzí textu.

*Poznámkový aparát českého vydání z roku 2018 je původní vzhledem k nutné ediční potřebě vydavatelství Omega.*

## Prolog

V posledních letech jsem byl více než jednou vyzván, abych napsal příběh o svém „případu“, ale neučinil jsem tak. Velké množství každodenních povinností, které jsem považoval za neodkladné, mi ani nedovolovalo srovnat si v paměti všechny lidi, věci a události, jež definovaly můj život a přivedly mě ke konstruování automobilů s mým jménem, což bylo posledním aktem cyklu započatého snu mého dospívání.

Smrt mého syna Dina mě krutě přiměla zastavit se a přemýšlet. Když jsem se po dlouhé náročné cestě ohlédl zpátky, spatřil jsem obraz svého života. Po tom, co jsem četl knížky mapující můj život, se přání představit se takový, jakým jsem se opravdu cítil být, stalo skutečným odhodláním. Rozhodl jsem se tedy dát průchod této, možná příliš dlouho odkládané, rozmluvě se sebou samým. Rozmluvě v osamělosti, doprovázené největší bolestí mého života.

Paměť mi při tomto návratu do minulosti zahlcuje spousta tváří a jmen. Jmen a osobností těšících se světové popularitě a množství osobností méně významných,

jež sice široká veřejnost neznala, ale hrály velkou roli v historii sportovního automobilismu.

Přes šedesát let jsem z první řady mohl sledovat, jak se tato historie psala. Dokonce si troufám říct, že jsem patřil k těm, kteří se na jejím psaní podíleli, protože je k tomu hnala nutková vášeň nebo ambice. Nuvolariové, Lanciové, Ascariové, Vallettové, Pirelliové, Fangiové, Neubauerové, Mossovové, Ecclestoneové a Villeneuveové, Balestreové a Jonesové a sto dalších, pro mě po celá ta léta, celá desetiletí mého života, souženého neustálou úzkostí, znamenali přátele, žáky, spolupracovníky, společníky a soupeře.

Příběh – tak, jak ho budu vyprávět – si nečiní nárok dělat ze mě antologii, dělat ze mě „dějiny automobilismu“. Bude to pro mě jen příležitost, abych odkryl své smýšlení, názory, přesvědčení, pocity, které předly vlákna mého sukna. Objeví se tu hodně jmen, zatímco mnoho dalších, i když stejně nesmazatelných, zůstane „jen“ v mém srdci. Doufám tudíž, že nikdo nebude zklamaný nebo ponížený, protože o něm v této zcela osobní, impulzivní knížce chybí zmínka. Tady je: rozmluva, nepublikované vyprávění, nenucená zповěď.

## Začátky

Zima, šílená zima, byla v některých důležitých momentech tak trochu jmenovatelem mého života. Už když jsem se 20. února 1898 v Modeně oficiálně narodil. Záměrně podotýkám „oficiálně“, jelikož jsem ve skutečnosti na svět přišel už 18. února. Ten měsíc však nachumelilo tolik sněhu, že ohlásit mé narození bylo možné až za dva dny, jak mi vyprávěla matka. Mí rodiče, otec z Carpi, matka z rodiny z Forli, bydleli na vzdálené periferii ve skromném domě, přistaveném ke kovodílně mého otce.

Byla to prostá hala o sto čtverečních metrech, se stříškou ze zvlněného plechu, bez podlahy. Dům měl čtyři pokoje na vyvýšeném patře. Přízemí fungovalo jako sklep, dřevník, kumbál na kola a spoustu dalších věcí, které tehdy byly potřeba, včetně dřevěných lopat, aby se v zimě odklidil sníh, když jste se chtěli dostat na okresní silnici.

Jel jsem se na to místo z velké nostalgie znovu podívat po šedesáti dvou letech. Zmizely jenom kanály, a přestože se na cihlách podepsal zub času, dům i dílna tam ještě stojí, obklopeny moderními betonovými stavbami. Na odlupující se zčernalé fasádě ještě lze rozluštit



nápis STROJNÍ DÍLNA ALFREDO FERRARI. Modena tehdy měla 50 000 obyvatel. Dnes jich čítá 200 000. V nížině na úrovni moře, kde se mé rodné město rozprostírá, se sice pořád pravidelně střídají zimní mlhy a letní žár, ale hodně se toho změnilo v okolí.

Po tolika letech, tolika desetiletích, jsem tady znovu a poznávám některé stromy, osamělá stavení, staré kanály a v dálce obrys hory Cimone. Z Maranella, jež bývalo vesničkou, se ovšem díky mé práci stalo město. Dnes má 12 000 obyvatel, nachází se zde továrna, nesoucí moje jméno, odborná škola, pojmenovaná po mém synu Dino-vi, s přilehlou dílnou, sportovní vybavení i divadelní sál. Nedaleko odsud, na pomezí obce Fiorano, se v přeživší zeleni podhůří vynořuje dráha zkušební trati. Nyní ji obléhají keramičky. Na této trati, podél rovných úseků via Giardini, které si pamatuji jako prašné, volské cesty, se v dnešní době prohání neobvyklá auta. Mohu říci, že jsem něco vybuodoval? Mohu říci, že jsem od doby, kdy jsem byl ještě kluk, šel za svými sny a vášněmi?

Mému dospívání dominovaly tři vášně, tři velké sny: stát se operetním tenoristou, sportovním žurnalistou a automobilovým závodníkem. První sen se rozplynul, protože mi chyběl talent a hudební sluch; druhý přetrvával, ale byl nerealistický; třetí měl svou cestu, vyvíjel se.

Poprvé jsem se ze svých tajných tužeb odvážil vyznat v létě před mnoha, mnoha lety. Komáři byli ten srpnový večer nesnesitelní. V rukou jsem držel ilustrovaný časopis o automobilismu, tištěný v Turíně. Sloužil mi k jejich odhánění. Najednou se mě Peppino, můj velký kamarád

z dětství, zeptal: „Co budeš dělat, až vyrosteš?“ Pod matným světlem plynové lampy modenské městské brány jsem mu prstem ukázal na fotografii na první stránce. „Raffaele De Palma opět hlavním aktérem v Indianapolis, velkém americkém závodu,“ sděloval titulky. „Budu závodníkem,“ odpověděl jsem. „Bezva! Jestli se ti to podaří, bude to fajn povolání,“ řekl mi na to Peppino.

Tento můj kamarád a důvěrník z dětských let byl synem významného obchodníka a vývozce potravin. Jeho rodina měla vedle otcovy dílny na rozlehlém pozemku postavený krásný dům, prostorné sklady a vysokou, věžovitou stavbu, jež sloužila jako mrazírna. V zimě trávník před jejich domem vždycky zaplavovala voda a mráz na něm pak vytvářel silnou vrstvu ledu. Převozníci ho lámali, aby ho uložili ve věži. Nejdřív ta ledová krusta ale posloužila našim rychlým manévřům na sáňkách a bruslích. Peppino vyhrazoval toto privilegium před svými ostatními kamarády mně.

Můj bratr Alfredo se narodil dva roky přede mnou. Dělili jsme se spolu o pokoj nad dílnou. O ranní budíček se nám staraly první rány tesařů. V zimních ránech jsme se v nevytápěném pokoji bez závěsů mohli bavit nenapodobitelnými obrazci, které mráz vykreslil na okenní skla. Využívali jsme těch duhových povrchů, abychom se cvičili ve stylizaci našich podpisů, o nichž jsme si vysnili, že jednoho dne budou vyhledávanými autogramy.

Můj otec vyráběl nápravy a stříšky pro státní dráhy. Byl zároveň ředitelem, projektantem, správcem, ekonomem a písařem své firmy. Podle sezony zaměstnávala

deset až třicet dělníků. Kromě mnoha všetečných otázek, co mi kladou novináři, jsem byl dotázán i na to, proč zarytě trvám na používání inkoustu fialové barvy. Vysvětlení je jednoduché. Můj otec psával dopisy tak, že si nejprve vypracoval koncept na zadní straně obálek, jež dostával. Pak je nařukal na malém psacím stroji značky Royal a podepsal inkoustovou tužkou. Od všeho pak svědomitě uchovával kopii na orazítkovaném kopírovacím papíru, tedy na jakési fotokopii *ante literam*, které se docílilo malým tlakovým lisem. Na navlhklých kopiích se potom text i podpis ukázaly v intenzivní modrofialové barvě. Odtud pochází moje oddanost fialové.

Otec zemřel na počátku roku 1916 na zápal plic. Dnes se přitom tato nemoc vyléčí za pár hodin. Tentýž rok zemřel i Alfredo. Nakazil se nějakou nemocí během dobrovolné vojenské služby. Já jsem najednou s maminkou zůstal strašlivě sám. Chtěla by mě mít stále nablízku, ale život mě od ní nemilosrdně vzdaloval. Žila až do devadesáti tří let. Něžně na mě dohlížela a dobře vím, že jsem byl její pýchou i každodenním trápením.

Moje mládí až do toho osudného roku plynulo poklidně. Navštěvoval jsem základní školu na via Camurri, ulici vedoucí k nádraží, vzdálenému asi jeden kilometr od našeho domu. Tou cestou jsem s matkou chodil na týdenní nákup do konzumního družstva. V socialistické Emilii, silně levicovém regionu, kde Modena leží, bylo jedním z prvních svého druhu. Dnes tu obchodní domy hlásající socialistická hesla zamořují každou čtvrť a maskují autorství svých sponzorů.

Ředitelka školy, ne moc vysoká paní s šedivými vlasy, pocházející z Marche, mi s přísnou jemností kladla na srdce, abych, stejně jako můj bratr, projevoval zájem a píli. Tady to vidíte – jediné trápení pro mě představovala škola. Já jsem totiž, na rozdíl od svého bratra, vynikajícího žáka, zakoušel k učení upřímný odpor. Špatná vysvědčení předložená otci ještě dobře pamatují, jak jimi pokaždé mrskl o stůl. „Musíš z tebe být inženýr!“ naléhal na mě. Odpověděl jsem: „Chci jít pracovat!“ Často jsem pak ale litoval, že jsem jeho naléhání neuposlechl.

Když jsem šel ze školy, chodil mi naproti Dick, naše obrovská doga. Jeho hrůzu nahánějící vzezření ovšem mé spolužáky nijak neděsilo, protože jeho poslušnost byla pověstná. Zemřel mladý, ve dvou letech, poněvadž spolkl ostrou kost. Chudák Dick! Bylo mi moc smutno, když mi profesor veterinárního ústavu ukázal kus jeho potrhaného jícnu naloženého do sklenice alkoholu.

Pamatuji si, jak jsme s Alfredem chovali poštovní holuby a se šampiony se pak účastnili závodů, chodili jsme na lekce šermu, závodili v běhu, cvičili jsme svou obratnost ve střelbě. Především však vzpomínám na kamarády ze školy. Některé jsem znovu potkal o mnoho let později.

Například Giulia, který je silničářem; Maria, zaměstnaného za bankovní přepážkou; školníková syna Enza, nyní učitele na základní škole. Jeho otec, školník, byl pohledný muž s dlouhými, bílými vousy a vlající černou kravatou. Maximalista. Vždycky se hlasitě projevoval, když přicházelo procesí. Říkalo se, že byl jedním z prvních socialistů a nemohl vystát kněze a věřící. Pak si ještě

vybavuji Luciana, nejpilnějšího, ale také nejstydlivějšího ze třídy. Po letech jsem se s ním mimochodem setkal jako s technickým ředitelem fabriky RIV, specializující se na výrobu kuličkových ložisek. Mluvil se mnou o ložiskách, vykal mi. Nedalo mi to a už jsem mu musel říct: „Zapomněl jsi, že jsme spolužáci ze základky na via Camurri?“

Toni. Malý podsaditý kluk s velkýma rukama, bystrýma očima, věčným úsměvem. Narodil se v údolí řeky Samoggia, přítoku Rena, do početné rodiny výběřčího mýta na železnici. Otec byl přeložený na dozorování úseku u Crocetty, cesty, která od našeho domu vedla ke kostelu svaté Kateřiny. Ve čtrnácti letech ho můj otec přijal jako kovářského učně, ale brzy v dílně dostal další úkoly. Vyzvedával nás ve škole, staral se o Dicka, pomáhal bratrovi s chovem holubů, uklízel schody z růžového mramoru – takové chtěl otec, snad toto jediné si při svém odříkání dopřál – pak měl na starosti i sklep.

Byl klukem pro všechno. Také mě a Alfreda učil jezdit na kole. Otec nám totiž daroval ta ze slavné značkové série „Tre Fucili“ s přehazovačkou značky Durkopp na tři rychlosti. Toni zemřel už před lety, ale do poslední chvíle se vždycky objevoval při důležitých událostech, ať už byly radostné, nebo smutné. Jeho přítomnosti jste si ovšem všimli až po tom, kdy všichni ostatní odešli.

Bylo mi deset let a psal se rok 1908, když mě otec vzal na jeden automobilový závod na okruhu v Boloni, který se vinul podél via Emilia a Persicetana. Otec a můj starší bratr často mluvili o autech, já je poslouchal, a rostl

tak můj zájem o věc. Toho dne jsem tedy ze závodu měl silný zážitek. Kolo nejrychleji zajel Lancia, ale vyhrál Nazzaro díky velmi přesné jízdě průměrnou rychlostí téměř 120 km za hodinu. V paměti mi utkvěla zejména prozíravost organizátorů. Aby v nejnebezpečnější zatáčce chránili tísňící se publikum před následky případné nehody, nechali vedle trati vybudovat patnáct metrů široké plochy zaplavené do výšky 30 centimetrů vodou.

O hodně let později se nejprve v Castagnetu staly běžnou praxí ochranné bariéry z žoků slámy nebo v Bacciagaluppi svodidla. Já jsem ale pořád vzpomínal na tu záplavu, díky níž se dařilo držet publikum v bezpečné vzdálenosti, a navíc divákům a pilotům mimo program nabídnout neškodnou zábavu v podobě cákaní a koupání.

Rok nato jsem nechyběl na novém velkém závodě, o kterém se v mých kruzích hodně debatovalo – na *Record del Miglio*. Jel se na rovném úseku u Navicella, na okrese mezi Modenou a Ferrarou. Účastnili se ho piloti Ceirano, Da Zara, Gioia, Scipioni a Carminati. Ještě si je vybavuji všechny. Abych se na tu prašnou rovinku dostal – asfalt ještě neexistoval – musel jsem přejít několik polí a železnici, neboť náš dům od měřeného úseku dělilo tři a půl kilometru. Na místě stáli muži s káděmi a kýbly vody, s cisternami, a před průjezdem účastníků každé kategorie kropili silnici.

Závod organizovala Modenská automobilová asociace. Automobilový klub Itálie totiž v Modeně zatím nebyl zavedený. Toho roku vyhrál Leonino Da Zara, jenž zajel míli za 41,2 sekund průměrnou rychlostí 140,251 km

za hodinu. Tyto závody pro mě byly prvním impulzem. K mému přímému kontaktu s autem ovšem došlo až na konci celkem klikaté cesty.

Když se doma objevil první automobil, jednoválec De Dion-Bouton, začaly tím Tonihovo zkušenosti s auty. Své řidičské schopnosti pak ještě zdokonalil s dvouválcovým vozem značky Marchand a skončil u jednoblokového třílitrového čtyřválcového automobilu značky Diatto, červeného torpéda, jak se tomuto vozu přezdívalo. To bylo zároveň poslední auto, které řídili můj otec a bratr Alfredo, než zemřeli.

Sedět za volantem pro mě znamenalo ještě vzdálenou touhu. Mým sportem tehdy byla lehká atletika. Náš dům dělilo zhruba 200 metrů od via Camurri. Vedla tam přístupová cestička, lemovaná zapáchajícím kanálem se stojatou vodou a alejí topolů na břehu. S bratrem jsme pomocí svinovacího metru vyměřili 100 metrů a na začátku a konci té provizorní běžecké trati jsme zatloukli dva dřevěné kolíky. Tréninky se pravidelně opakovaly každý večer. Za cíl jsme si stanovili vyrovnat se času 10,8 sekund Jihoafričana Reginalda Walkera, jímž zvítězil v roce 1908 na olympiádě v Londýně.

Někdy s námi soutěžili kamarádi. Když všichni startovali souběžně z jedné čáry, bylo to pro cílového rozhodčího všechno jednoduché. Jakmile se však běželo jednotlivě, nebralo naše dohadování konce, protože se zaběhnutý čas měřil jenom budíkem se vteřinovou ručičkou.

Dobrým sprinterem byl Alfredo. Carlo, syn holiče, zase exceloval na dlouhých tratích. Na okruhu po cestách

vedoucích okolo družstva a vinařské firmy bratrů Chiarliových, jejichž lambrusco chutnalo už od roku 1860, ho nikdo nedokázal porazit.

Po starším z bratrů, otcově kamarádovi a mém kmoetrovi, panu Anselmovi, se také jmenuji Enzo Anselmo Ferrari. Proslavily ho jeho vytríbené chuťové buňky. Měl ve zvyku z legrace připomínat mému otci, že „dobré víno se může dělat ‚i‘ z hroznů“, když byl tázán na kompozici svého přelahodného lambrusca.

V atletice jsem nijak nevynikal, a tak jsem dával přednost střelbě na terč. S flobertkovou puškou jsem snadno masakroval sádrové dýmky. Zapřísahal jsem otce, aby mi tu pušku koupil. S bratrem jsem s ní lovil přerostlé hraboše, kteří se přemnožili na břehu kanálu u domu. Vymysleli jsme velmi zvláštní pravidla: k dispozici byl počet nábojů podle toho, jaké jsme měli známky ve škole. Přišel s tím Toni, ale poradil mu to náš otec. Kvůli špatným známkám bych moc střel neměl, ale Toni naštěstí podváděl v můj prospěch.

Navštěvoval jsem také tělocvičnu v ulici Saliceto Panaro, obrovskou halu s tyčemi na šplh, hrazdami, bradly a žíněnkami. Nacházela se tam i rozlehlá plocha na bruslení na kolečkáčích. Byl to vždycky Alfredo, komu šlo všechno. Včetně šermu, k němuž nás dvakrát týdně vedl učitel Marsciani, otcův blízký přítel. Pach plísně, vzduchem vířící prach, matné světlo, to jsou vzpomínky na tu tělocvičnu, kam jsem rád chodíval, jen abych si mohl zabruslit.

První svaté přijímání tu přemíru zájmu o sport tak trochu utlumilo, ačkoli mě náboženská nauka poněkud



obtěžovala. Dona Morandiho, starého kněze, jenž nás učil náboženství ve farním kostele svaté Kateřiny, můj nezáměr o věci církevní dost zlobil. Vybavuji si zpověď v sobotu před obřadem. Vysloužil jsem si přísné pokání, neboť výčet hříchů, jichž jsem se dennodenně dopouštěl, skoro nebral konce. Byla to první opravdová zpověď. A tuším, že víc jsem jich nevykonal.

V neděli jsme v neodmyslitelných tmavěmodrých námořnických oblečcích šli Alfredo a já do kostela. Pak nás doma čekalo pohoštění a nějaký ten dárek. Po mnoho let jsem si uchovával stříbrné hodinky, dar od pana Anselma. Na oběd byli pozváni don Morandi – na naši malou jídelnu byl možná trochu objemný, ale zato měl pověst boдрého spolustolovníka a dobrého znalce vín – učitel šermu Marsciani, gymnastický olympionik Braglia – číslo jedna tělocvičny na Saliceto Panaro – a tenorista Bussetti.

Bussetti býval podkovářem, ale v pokročilém věku slavil úspěch díky svým vysokým tónům. Nás kluky ovšem jaksi děsily. Jednou kvůli jednoduché vadě na elektroinstalaci během koncertu zhaslo světlo, přesně při jeho nejvyšším tónu. Tato událost mu vynesla značnou popularitu. Dokud se světlo nerozsvítilo, všichni trousili komentáře: tak, a teď rozbije i žárovky.

Jeho hlas pak sklidil veliký úspěch i v Metropolitní opeře v New Yorku. Dlouho mě ten muzikální svět bavil, především tradiční sobotní večery, strávené díky tatínkovi návštěvami tehdy velmi moderních operet jako například *Gejša*, *Eva* a *Veselá vdova*.

Byly to klidné časy a zdálo se, jako by nikdy neměly skončit. Jenže pak přišla válka a rodinná neštěstí, která do značné míry naznačila mé další osudy. Všechno se jako mávnutím kouzelného proutku změnilo a můj život dostal pěkně na frak.

Během čekání na povolávací rozkaz jsem si našel místo v soustružnické škole hasičské dílny v Modeně. Přijali mě jako instruktora žáků vyšších ročníků, jimž náleželo osvobození od vojenské služby, kdyby byli zaměstnaní v pomocných dílnách. Po tříměsíčním kurzu tyto dospělé soustružníky vskutku posílali do jednoho modenského závodu na výrobu munice. Nová dílna, kde závod sídlil, měla podle prvotního záměru janovských finančníků fungovat jako přádelna bavlny. Ke konci války se měnila na fabriku OCI, věnující se výzkumu a konstrukci tahačů, a nakonec se z ní stal velký výrobní komplex traktorů značky Fiat.

Do války jsem narukoval v roce 1917. Byl jsem přidělen k III. pluku alpského dělostřelectva. Zařadili mě do detašované jednotky Val Seriana, protože v Itálii se tehdy na vojnu neodvádělo podle odbornosti, nýbrž podle počtu vystudovaných tříd ve škole. Moje znalosti o strojírenství přesvědčily urostlého piemontského podporučíka, aby mě zapsal do odbornosti „podkovářství“, tedy k jednotce, kde se kovali mezci k tahání děl.

Avšak vážně jsem onemocněl, a kvůli tomu mě nejdříve poslali do nemocnice v Brescii a potom do špitálu Barracana v Boloni. Tím moje práce pro armádu vlastně skončila. V té nemocnici, kterou tvořily ztrouchnivělé dřevěné chatrče, ležely beznadějně případy.

Tato pověst onoho špitálu se bohužel tristním způsobem potvrzovala. V noci mě z horečnaté malátnosti často budilo ostré a prudké bušení. Několikrát jsem se na jeho původ ptal paní Germany, milé, mladé válečné vdovy, jež se starala o pacienty na mém oddělení. Po mnoha rozpačitých vyhýbavých odpovědích mi na mé naléhání nakonec prozradila, že ty zvuky jsou od zatoulání rakví zemřelých toho dne. Dva lékařské zákroky a řada léčebných procedur mi nakonec umožnily vrátit se pomalu do normálního pracovního života. Bohužel jsem neoplýval nijak výraznými schopnostmi, chyběly mi opravdové zkušenosti a pořádné vzdělání, zato jsem však měl velkou touhou uspět.

Díky vojenské „kariéře“ jsem alespoň dostal doporučující dopis od svého plukovníka, abych se mohl nabídnout u společnosti Fiat. Byl jsem plný nadějí, když jsem v Turíně na corso Dante vešel do kanceláře vybavené mahagonovým nábytkem a závěsy ze zeleného aksamitu. Patřila inženýru Diegu Soriovi, muži robustní postavy s prošedivělými zrzavými vlasy, ostříhanými na ježka.

Můj pohovor by vystihovalo jedno slovo: fiasko. Fiat, jak mi zdvořile řekl Soria, ještě nebyl tak velký, aby poskytoval pracovní útočiště navrátilcům z války.

Vzpomínám na to s velkou lítostí. Venku tenkrát na přelomu let 1918 a 1919 panovala krutá zima. Šel jsem pak po ulici, oblečení na mně mrzlo. Když jsem procházel parkem del Valentino, odhrnul jsem rukou sníh z nějaké lavičky a sesunul se na ni. Zůstal jsem sám. Můj bratr a otec už tu nebyli. Přemohla mě sklíčenost

a rozbrečel jsem se. Na tutéž lavičku jsem se znovu posadil až o mnoho let později. V roce 1947, když můj pilot Sommer vyhrál první poválečnou Velkou cenu Turína s dvanáctiválcovým Ferrari. Slzy toho dne měly úplně jinou příchut'.

V Turíně jsem svou první práci nakonec našel u jistého Giovannoniho, původem z Boloni. Předělával menší náklad'áky typu Lancia Zeta na podvozky, sloužící potom jako nosiče různých karoserií. Já jsem je opakovaně testoval a následně dodával italsko-argentinské karosárně v Milánu. Z těchto šasi vznikala rychlá žihadla, velmi žádaná hlavně kvůli nedostatku nových aut na trhu. Horlivě jsem v té době navštěvoval Bar del Nord na Porta Nuova, kde jsem se potkával s mnoha dobrými přáteli, především s Romolem Bonacinim. Bonacini byl před první světovou válkou mechanikem Pietra Bordina a poté Francesca Brach Papy, leteckého maršála, průkopníka a esa italského letectví.

Dal mi mnoho rad. Dále jsem se tam setkal s Carlonem Rossem, Biagiem a Felicem Nazzarovými, Gismondim, Moriondem, Boettem, Lampianem, Menchettim, Cagnem, Bergesem, Salamanem a mnoha dalšími.

První turínské období se neslo ve znamení hořkosti, bídy. Postupně jsem splácel pohledávky za skromným dědictvím po otci, které jsem po válce mohl zachránit. To první zaměstnání mi kromě malého platu hlavně dokázalo navrátit víru. Když jsem pak přešel do milánské automobilky CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali), nejdřív jako testovací jezdec a následně jako závodní

pilot, podstatně se mi zvýšil plat. Od té doby už jsem si nemusel odříkat.

Tím, kdo mě přiměl opustit Turín a otevřel mi dveře do Milána, byl Ugo Sivocci. Báječný přítel. Poznali jsme se v baru Vittorio Emanuele v Miláně, kde se setkávali sportovní nadšenci. Během svých služebních cest z Turína jsem tam ani jedinkrát nechyběl. Ugo Sivocci přesně v těch letech zanechal cyklistiky, do níž ze začátku promítal svou vášeň aktivního sportovce. Pak se stal skvělým automobilovým šampionem. Cyklistice se však obětoval jeho bratr Alfredo. Byl už vycházející hvězdou profesionálního peletonu v týmu, v němž jako Velká Medvědice zářil Constante Girardengo, vítěz Giro d'Italia 1919 a 1923, šestinásobný vítěz závodu Milán – San Remo.

Zpráva o Alfredově smrti v roce 1980 ve věku 89 let mi připomněla závod Turín–Trento–Terst, první velký cyklistický závod pořádaný po první světové válce. V mém voze z výroby CMN seděl Luigi Bertolino, tenkrát hlavní představitel Italské cyklistické unie. Odjeli jsme z Turína a celý den jsme sledovali cyklisty, mořící se na tehdejších nesjízdných cestách.

Girardengo odpadl ve Vittoriu Veneto a závod vzdal. Odpoledne následujícího dne Alfredo Sivocci při příjezdu do cílové rovinky v kopci Opiciny předjel malého Galettiho, který velkou část závodu „táhl“, a vítězně tak dovršil to nelidské úsilí v této etapě. Alfredo také vyhrál jednu etapu Giro d'Italia. Ugo bydlel v jedné vilce na náměstí Rotole, onehdy známém kvůli jistému zločinu

z vášně, a pracoval jako hlavní testovací jezdec v automobilce. Tou malou automobilkou na konci via Vallazze byla právě CMN.

Až do roku 1918 vyráběla čtyřkolové traktory pro dělostřelectvo. Nyní se zde montovaly na nové podvozky motory 4CF, jednoblokové třílitrové čtyřválcové, ještě spolu s přebytečnými materiály závodu Isotta Fraschini. Tento motor si ve změní zkratek a jmen, které už moje hlava pomalu nepobírala, v mé paměti zachoval mimořádné místo. CMN také hledala nějaký výrobní plán. Nemohlo se pokračovat v předělávání předválečných vozů. Ředitelem společnosti byl mladý, schopný inženýr Piero Combi, jenž později CMN přesunul do dílen v Pontedeře, jež se pak jednoho dne měly proslavit svými skútry.

Tenkrát jsem tedy začal navazovat různé kontakty a setkal jsem se s nezapomenutelnými osobnostmi. Například s Adalbertem Garellim, konstruktérem slavné dvourychlostní motorčky Garelli s dvojitými válci. Notoricky známého stroje, držícího po mnoho let světová prvenství. Tato motorčka vyhrála první ročník závodu Raid Nord-Sud. Startovalo se z Porta Romana v Milánu a končilo příznačně symbolicky v Neapoli. Řídil ji Ettore Girardi a já se Sivoccim jsme ho následovali v automobilu CMN, abychom mu během té skvělé jízdy doplnili palivo. V Capue měl nehodu. Porouchalo se jedno kolo a museli jsme mu pomoci.

Na motorce tam závodila i další známá osobnost – poslanec Aldo Finzi jel na jedné z prvních Guzzi 500 s horizontálním válcem, naprosté překvapení. Teď je poslanec

Finzi<sup>1</sup> každý rok vzpomínán spolu s oběťmi nenávisti v mauzoleu Fosse Ardeatine.

Sivocci mě tedy vzal s sebou do CMN a pracoval jsem s ním, když se u mě začaly projevovat první známky „malého“ životního poslání – stát se pilotem závodních automobilů.

Říkám malého vzhledem k poslání číslo dvě, jež potom zabralo, zahrlo i komplikovalo celý můj život – poslání konstruktéra. Ugo Sivocci později přeběhl do Alfy Romeo a pár let nato, v roce 1923, tragicky zemřel v Monze. Konaly se závody Velké ceny Itálie a Sivocci sjel z trati v zatáčce. Dnes se jí říká Ascariho zatáčka, ale mohlo by se jí přezdívát i zatáčka archandělů, protože tam v roce 1931 přišel o život i další italský pilot podobného jména – Luigi Arcangeli.

Nemyslím si, že jsem si jako pilot vedl nějak zle. Závodění pro mě začalo v roce 1919. V prvním závodě své kariéry Parma–Berceto přijel debutant Ferrari jako čtvrtý v kategorii třílitrů a sklidil při tom střípky aplausu od publika, které už mělo spálené ruce z tleskání velkému Antoniovu Ascarimu, absolutnímu vítězi ve čtyřapůllitrovém Fiatu typu Grand Prix 1914. Později se v tomtéž roce odehrála rozhodující zkouška mých zkušeností jakožto pilota – závod Targa Florio.

---

1 Tento židovský politik, mimo jiné bojový pilot v první světové válce, byl obětí masakru jednotek SS v Ardeatine 24. 3. 1944, během něhož bylo povraženo 335 italských politických vězňů a civilistů (pozn. red.).

Jeli jsme se Sivoccim z Milána na Sicílii, kde se tento závod vždy koná, projížděli jsme Itálií týmiž auty CMN, s nimiž jsme se ho pak měli zúčastnit. Na abruzzeské náhorní plošině Cinque Miglia nás uvěznila sněhová bouře. Když se za námi hnali vlci, museli jsme nečekaně zarisovat. Vlky přemohli silničáři se zapálenými loučemi, výstřely z pušek a také padlo pár ran z mého revolveru. Vozil jsem ho vždycky pod sedačkou v autě.

Do Neapole jsme dorazili tak akorát, abychom naše auta naložili na *Città di Siracusa*, parník z řady flotily *Florio*. Vypadalo to, jako by se nad námi smilovala vyšší moc. Mám totiž dojem, že jsem v kapse neměl víc než 450 lir, ale dostali jsme k dispozici nosiče, námořníci odložili odjezd a já, Sivocci a další piloti jsme mohli dojet do Palerma jen za cenu příšerné noci na rozbouřeném moři (a útoků štěnic).

Targa Florio vyhrál André Boillot v Peugeotu. Smutnou okolností bylo, že právě když tento francouzský pilot projížděl cílem, srazil nepozorného diváka. Na cílové rovince ještě neexistovaly tribuny, ale jen prosté kolíky spojené mezi sebou provazy. Tehdy jsem tedy poprvé pocítil přítomnost smrti na automobilových okruzích.

Já jsem měl na tom závodě trochu smůlu: už od prvního kola se mi začala viklat benzinová nádrž a musel jsem zastavit, abych opravil jednu ze součástí, které ji fixovaly na karoserii. Ztratil jsem přes 40 minut a pohyboval se na posledních pozicích. Podařilo se mi tu ztrátu díky dost hazardérským pokusům o něco stáhnout až



koncem závodu, ale znovu zasáhl osud, tentokrát poněkud kuriózně. Přesvědčilo mě to, že mám sny o slávě odložit na jindy.

Zrovna jsem totiž dojížděl do Campofelice a za mnou v těsném závěsu další dvě auta. Vtom nám tři urostlí četníci, s nohama zešíroka rozkročenýma na prostředku silnice, dali znamení zastavit. Četníkům se nikdy neříkalo ne, a tudíž jsme uctivě požádali o vysvětlení nucené zastávky. „Žádná nehoda, žádné nebezpečí, jen musíte mít trpělivost. Předseda musí dokončit svůj projev,“ odpověděli nám karabiníci. O kus dál za zatáčkou se cesta hemžila lidmi a byla zacpaná až po hlavní náměstí. Siciláné tam tleskali Vittoriu Emanuelu Orlandovi, předsedovi vlády. My jsme nesměle dali najevo své protesty, avšak naprosto zbytečně.

Projev trval docela dlouho, a když skončil, cesta se ještě neuvolňovala. Bylo nám jen povoleno přiřadit se s auty k předsedově koloně. Takto jsme postupovali kupředu nějaký ten kilometr za jeho limuzínou De Dion-Bouton a volně uhánět k cíli jsme mohli až tehdy, když předsedovo auto zabočilo do vedlejší ulice. V cíli už časoměřiči a diváci zmizeli s posledním vlakem do Palerma. Nějaký strážník, vybavený budíkem, trpělivě zaznamenával časy opozdílů, přičemž je zaokrouhloval na minuty. Příští pondělí jsem šel za organizátorem závodu, donem Vincenzem Floriem. S nevzrušenou vážností mi řekl: „Na co si stěžuješ? Měl jsi zpoždění, o nic ti nešlo, a dokonce ti dáme jako dárek, že tě zařadíme do klasifikace.“

Bylo mi přiřknuto deváté místo – podtrženo sečteno, nic moc úspěch. Don Vincenzino Florio! Vnímá jsem ho jako mistra sportu. Pak se z nás dokonce stali přátelé a nyní zůstává na předním místě v mé paměti, kam náleží průkopníci. Absolvoval jsem pak ještě několik jiných závodů s vozem značky Isotta Fraschini 4500 typu Grand Prix 1914 a v následujícím roce 1920 jsem na Targa Florio vybojoval druhé místo s dvoublokovým čtyřapůllitrovým čtyřválcem značky Alfa Romeo. Kromě medaile a dalších drobností jsem získal 12 000 lir.

Tenkrát to byla spousta peněz. Dnes oproti tomu sice pilot dostane ještě mnohonásobně víc, ale my jsme se tomu tehdy nevěnovali kvůli penězům, nýbrž kvůli zápalu pro věc. Pro mé další osudy mělo velký význam, že jsem toho dne oficiálně vstoupil do týmu Alfy.

Alfa tehdy ještě měla ve znaku pouze viscontského hada, purpurový křížek a slovo Alfa, tedy zkratku pro název Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Vznikla z podnětu milánského aristokrata Uga Stelly, jenž se připojil k francouzské firmě Darracq. Tato společnost nabízela k odkupu své akcie před vypuknutím první světové války.<sup>2</sup>

Za první světové války se k Alfě přidal Nicola Romeo, profesor z Neapole, předurčený k dráze průmyslníka

---

2 V Itálii Darracq založil v roce 1907 společně s Ugem Stellou pobočku Società Italiana Automobili Darracq, která vyráběla automobily v Neapoli a později v Portellu u Milána. Tato společnost byla předchůdcem Alfy, založené v roce 1910 (pozn. red.).

a politické kariéře, jež ho přivedla až do senátu. Alfa během válečného období vyráběla jen munici, traktory a další stroje, které s automobily neměly moc společného. A nutno podotknout, že právě Romeovi vděčíme za to, že v ní následně inicioval a prosadil výrobu přímo pohádkových vozů.

Počátek mé spolupráce s Alfou se datuje do roku 1920. Poznal jsem tam řadu nezapomenutelných lidí. Hned se mi třeba vybavuje sportovní a obchodní organizátor Giorgio Rimini. Byl to mladý katánský inženýr s olivovou pletí, velkýma očima a v koutku úst měl vždycky cigaretu. Čísel z něho entuziasmus, inteligence a povaha baviče. K dobru mu budiž přičteno i to, že zásadně přispěl k vytvoření skutečného technického a sportovního štábu, který pak na dlouhou dobu dopředu určoval osudy Alfy Romeo.

Kromě toho byl ale Rimini i velmi důvtipný obchodník. Prodal mi totiž závodní auto, konečně mělo být jen a jen moje, avšak k předání nikdy nedošlo. Měl jsem tenkrát zamluvený G1, šestilitrový šestiválec, navržený podle amerického vozu, jež na náš trh Spojené státy nastrčily, aby si v poválečném období „prokleply“ potenciál výroby velkých amerických podniků. Když už jsem na to auto čekal příliš dlouho a začalo mě to štvát, troufl jsem si jednoho dne na inženýru Riminim začít vůz vymáhat a decentně jsem mu přitom naznačil, že jsem za něj značnou částku peněz zaplatil předem. Rimini přede mě položil smlouvu s mým podpisem. Hořící nedočkavostí jsem si ji tenkrát bohužel nepřečetl dost pozorně, jelikož

u kolonky „předání“ bylo napsáno „co možná nejrychleji, a ještě dřív“. Od té doby už vím, že mám dokumenty číst až do posledního řádku, než je podepíšu.

Závodil jsem od roku 1921 do roku 1924. Vždycky s vozy Alfa Romeo. Střídavě se mi dařilo a nedařilo. Ze závodů, jichž jsem se v té době zúčastnil, s mimořádným zadostiučiněním vzpomínám na své vítězství s Alfou Romeo RL na závodě Coppa Acerbo v Pescaře roku 1924. S tímto autem jsem sice vyhrál i závod Circuito del Savio v Ravenně a Circuito del Polesine v Rovigu, ale slávu mi jako pilotovi zajistilo právě ono první místo v Pescaře. Porazil jsem totiž Mercedes, který se právě vrátil jako vítěz ze závodu Targa Florio.

K týmu Alfy na tom mém vítězném závodě také patřil Giuseppe Campari s proslulou P2, ale v jeho průběhu bohužel musel odstoupit. Jeho bratranec Eugenio Siena mi dělal mechanika. Eugenio měl soutěživého ducha a díky tomu se nad svůj příbuzenský vztah s Camparim povznesl. V roce 1938 bohužel zahynul při autonehodě na Velké ceně Tripolisu, zrovna když usiloval o status mezinárodně uznávaného pilota.

Ještě před závodem jsme se dohodli, že kdybych se dostal do vedení, budu si už od prvního kola hlídat ve zpětném zrcátku siluetu Campariho P2, abych ho hned nechal projet. Měl jsem hodně rychlý start a každé kolo jsem se tedy koukal do zrcátka, ale marně. P2 jsem neviděl. Začal jsem si dělat starosti, protože Campariho vůz byl rychlejší než můj, a stejně ho nebylo vidět. A jelikož mě znepokojovalo také to, že už nás dohání i Mercedesy

Giovanniho Bonmartiniho a Giulia Masettiho, dal jsem Sienovi znamení, že přibrzdím. Ale Siena na mě vykřikl: „Jeď, ať to zvládnem!“ Zpoždění jeho bratrance mu evidentně vrásky na čele nedělalo, tak jsem pokračoval v čele a k všeobecnému překvapení jsem vyhrál. Campari mi pak vysvětlil, že odstoupil kvůli poruše převodovky a takticky schoval auto na vedlejší silnici, aby si jeho kapitulace soupeři všimli co možná nejpozději.

V Alfě jsem ale nepůsobil jen jako závodní pilot. Zkrátka se mě zmocnila chorobná touha dělat něco pro auto, pro tu němou tvář, kterou jsem tak vášnivě miloval. Pustil jsem se tedy do toho a poohlížel se zároveň po dalších posilách do týmu, i když se má kariéra jezdce vyvíjela tak slibně, že bych se klidně mohl naplno věnovat jen jí. Milánská automobilka už mohla počítat s vynikajícím technikem Giuseppem Merosim, který navrhl první závodní vozy. Do Alfy přišel z automobilky Marchand v Piacenze. Začal jsem tedy bez nějakého osobního očekávání přemýšlet o tom, že bych nové mladé techniky přetáhl z konkurenčního Fiatu. Jeden z nich, Luigi Bazzi, na můj popud z turínského Fiatu do milánské Alfy již přešel.

S Bazzim mě pojilo pevné přátelství už od roku 1923, kdy do Alfy nastoupil. Dlouhá léta byl potom nosným pilířem Ferrari, a i díky tomu naše přátelství trvá dodnes. Rozhodl se mě jako někdejší technik závodní divize Fiatu následovat do Alfy po Velké ceně Tours ve Francii a za přispění jisté neshody s inženýrem Fornacou, který byl v té době v turínském Fiatu generálním ředitelem. Jakmile k nám nastoupil, snažil se hned vyladit vůz P1

s šestiválcovým motorem o obsahu dvou litrů. Když jsem se do Alfy snažil přivést nové techniky, poradil mi, abych z Fiatu přetáhl mladého, nadaného Vittoria Jana.

V září 1923 jsem se tudíž vrátil do Turína. Tentokrát nikoli abych si práci hledal, nýbrž abych ji nabídl. Vyšel jsem do třetího patra domu na via San Massimo a otevřela mi Janova manželka, půvabná paní Rosina. Nedůvěřivě se mě zeptala, proč jsem přišel, a já jsem jí bez vytáček vyložil svůj plán přesvědčit jejího muže, aby kvůli Alfě opustil Fiat. Odvětila mi, že na to, aby se odstěhoval z Turína, je její muž příliš hrdý na své piemontské kořeny. Ale on zrovna v tu chvíli přišel. Promluvili jsme si a já ho přesvědčil.

Hned druhého dne pan Jano v Campo dei Fiori u Varese, kde jsem dohodl schůzku, podepsal pracovní smlouvu s inženýrem Riminim. Nikdy předtím jsem se s Janem nesetkal. Bazzi mi ho sice popsal jako člověka s ohromně pevnou vůlí, ale i sebevětší chvála se pak oproti tomu, jaký skutečně byl, a jeho zásluhám jevila nicotně.

Takto tedy do Alfy přišel Vittorio Jano. Vyprávění o tom, co se dělo dál, patří do historie automobilismu, na jejímž psaní se dlouhou dobu sám podílel. Mimo jiné sestrojením šesti-, osmi- a dvanáctiválců Ferrari, světových vzorů, které svým technickým progrese předběhly dobu a udávaly směr dalšímu vývoji. Byl vysoké, štíhlé postavy – mohl působit až křehce. Ale měl v sobě naopak spoustu energie i sebedůvěry, již uměl projevit a také probouzet v ostatních. Silnou osobností byl za svého života a jako silná osobnost nás také opustil. Vittorio

Jano roku 1965 po tom, co zemřel jeho syn a on sám onemocněl rakovinou, spáchal sebevraždu. Obdivoval jsem ho, protože takový čin považují za velikou odvahu.

S Janem z Fiatu do Alfy přešli i další schopní technici, byť menšího věhlasu. Jano se v milánské Alfě chopil vedení, nastolil vojenskou disciplínu a během pár měsíců dokázal zrealizovat nový vůz P2, osmiválec s kompresorem. Se vši pompou debutoval v roce 1924 na závodě v Cremoně, když na 10 kilometrech stanovil rekord rychlostí kolem 200 kilometrů za hodinu. Řídil ho Antonio Ascari a Bazzi, který se staral o přípravy, nebezpečí jízdy prožíval s ním.

Přesně v těch letech Fiat dospěl k rozhodnutí, že se definitivně zříká účasti na závodech. Krize této automobilky už nějaký čas zrála, ale vyvrcholila v roce 1924 po Grand Prix Francie v Lyonu. Já sám jsem se toho závodu původně měl účastnit jako čtvrtý pilot oficiálního týmu Alfy, složeného z Antonia Ascariho, Giuseppe Campariho a Louise Wagnera. Cítil jsem se už ale hrozně vyčerpaný a kvůli tomu jsem se závoděním skoro přestal. Od té doby začaly moje problémy se zdravím, které mě trápily v dalších letech.

V roce 1976 Niki Lauda již po druhém kole odstoupil z Velké ceny Japonska, kde ve finálním souboji o světový titul stanul proti Jamesu Huntovi, a prohrál tak o jediný bod. Při nehodě v Nürburgringu totiž přišel o kus očních víček, v Japonsku přišlo a řídit za deště pro něj bylo mnohem náročnější. Bezprostředně potom jsem se ho

zastal na tiskové konferenci, protože jsem si vzpomněl sám na sebe: „Já na rozdíl od vás chápu, že pustil titul k vodě, protože jsem podobnou nepříjemnost zažil sám.“

Ale vraťme se zpátky. Na zmíněné Velké ceně Lyonu zvítězil Campari. Až do předposledního kola se držel na druhé pozici za svým týmovým kolegou Ascarim, ale vytěžil z toho, že Ascari musel odstoupit kvůli prasklině na válci. Fiat tehdy nasadil výtečné piloty Nazzara, Bordina, Pastoreho a Marchisia, i tak ovšem utrpěl těžkou porážku. Právě ta nakonec tuto velkou turínskou automobilku přiměla, aby si přímou úměrou spočítala, jak moc se jí vyplatí technické úsilí vynaložené na závody a jaký z toho má okamžitý výnos na obchodním a průmyslovém poli. Od té doby se tedy Fiat, založený původně na závodech, omezil na sporadickou účast na soutěžích nebo přehlídkách jasně definovaného charakteru.

Aura slávy přešla z Turína do Milána. Ale lidé, již s sebou do bohatého Milána přinesli spoustu technického umu a inteligence, nikdy nezapomněli, že jsou rodilými Turíňany, že jejich pomyslnou „rodnou hroudou“ byl Fiat. Už několikrát jsem kvůli tomuto nepopiratelnému faktu přemýšlel nad tím, jaké vlastně existují lidské národy a jaký vliv na to má konstantní vztah mezi různými lidmi a různým prostředím.

Například Turín, jeho činnost, jeho rytmus, dal původ nátuře lidí odlišných od těch z jiných měst. Nebo by možná bylo lepší říci, že jí Turín vytvořil příznivé podmínky. Když šlo o hledání techniků, aby se z Alfya Romeo na závodech stalo číslo jedna, hledal jsem záměrně



Turiňany, protože byli techniky Fiatu. Nevím, jestli tu v tomto smyslu existovali dřív Turiňané, kteří stvořili Fiat, nebo Fiat, který stvořil Turiňany.

Po druhé světové válce vyzval vážný problém s vnitrostátní migrací, když do Turína proudily davy lidí z jižní Itálie. Zůstává nezodpovězenou otázkou, jestli je Fiat dokáže obrátit na „piemontskou víru“. Tento problém nabyl obřích rozměrů. A já se proto obávám, že kvůli rozhořčení původních obyvatel a složitému vzájemnému přizpůsobení zvyklostí a návyků starousedlíků a přistěhovalců Turín těžko znovu uvidíme v podobě, jakou měl v padesátých letech.

Podle mě existují celkem zásadní schopnosti, které jsou přímo spjaté s některými italskými regiony. Když je vztáhneme na oblast průmyslu, nabývají až mimořádné důležitosti. Já na základě svých zkušeností z konstruktérské praxe vidím některé základní regionální rozdílnosti v pracovních dispozicích a schopnostech. Nevylučuji například, že by v nějakém městě ve střední nebo jižní Itálii také mohla vzniknout a prosperovat automobilka. Ale vzhledem k tamním podmínkám a tomu, že fabriky v prvé řadě tvoří lidé, pak auta, a až nakonec i budovy, bude nejdřív potřeba zavést zaškolovací kurzy. A aby průmyslové střední školy učily nezbytným základům každého, kdo by se chtěl věnovat strojírenství. Především tomu rozmanitému automobilovému, kde se nabízí hodně specializací.

To je také problémem Alfy Sud, jež byla jako dceřiná společnost Alfy Romeo založena roku 1968 v Neapoli, aby

se v jižní Itálii zvýšila zaměstnanost. Proč se už dávno nezařídily nějaké firemní skupiny o tisícovce zavedených spolupracovníků, kteří by vychovali jednotlivé odborníky nebo celé technické skupiny? Přesně ty ještě dnes automobilovému průmyslu v Itálii chybí. Vznikly by tak produktivní, tvárné pracovní síly, nezbytně nutné k tomu, aby se i v jižních regionech Itálie zrodila technická mentalita. Nic z toho se neudělalo a Alfa Sud nemá zrovna málo problémů, s nimiž se vlivem tamního prostředí opakovaně potýká.

Stala se soběstačnou, průmyslově zdravou společností, protože je produktivní, nebo z ní vznikla opakovaná nedefinovatelná pasivita? Pasivita srovnatelná s tou, jaká by vynikla v jiné provozovně a s jinými důsledky, kdyby pokus zastavit provoz na severu nebyl dovršen? Když už jsem u toho, můj kamarád Roberto Rossellini škodolibě podotýkal, že na severu lidé práci nazývají prací, zatímco na jihu dřinou nebo mukami.

V Modeně existuje cosi jako psychóza, z níž se vyvinul návyk a která prakticky stvořila náтуру pro závodní auta. Nejen kvůli přítomnosti Ferrari, ale i jiných velkých či malých podniků, angažujících se ve sportovním automobilismu. Dělník v tomto kraji je inteligentní a čino-rodý, ať už pracuje rukama, nebo hlavou. A to se navíc jedná o kraj povstalců, tedy ne vždy klidných povah. Horká krev v žilách a rozum jsou tu zkrátka dobře sjednoceny a formují smělé, schopné a neústupné lidi. Tedy lidi nadané vlastnostmi potřebnými pro sestrojování žihadel.

Já jsem k Modeně a svému rodnému kraji nesmírně přilnul. Především v poslední době, kvůli tragickým událostem, které zasáhly mou rodinu. Dřív, když jsem pracoval v Turíně, Miláně nebo ve Švýcarsku, ve mně takové pouto neexistovalo. Všechna tato místa se mi totiž zamlouvala mnohem víc než mé rodiště, jež jsem pokládal za nevýrazný, nudný kraj zahalený do mlhy, kde bylo v létě hrozné horko, žádná jezera, žádné pláže, jen skrovné kopce na obzoru. Nevím ale, jestli bych na severu, kdybych tam zůstal, dosáhl stejně dobrých výsledků jako v Modeně. Možná bych toho dokázal víc díky zázemí, jednoduššímu zásobování, úctě, jíž bych požíval. Jenže pro to, abych se usadil v Modeně, jsem měl jisté důvody, které asi byly ještě důležitější.

Za mým návratem do tohoto města stálo něco jako morální revolta. Když jsem odsud totiž za mlada odešel, měl jsem pověst dost divného kluka, zblázněného do automobilů a závodění a nikdo mi nepřisuzoval nijak výjimečné schopnosti. Po dvaceti letech jsem se do Modeny vrátil, abych se po kariéře závodního pilota a organizátora stáje stal bezvýznamným konstruktérem.

Znamenalo to pro mě nejen uzavřít zásadní životní etapu, ale i pokus dokázat ostatním a sobě samému, že jsem se v Alfě Romeo, v níž jsem těch předchozích dvacet let působil, nechlubil jen cizím perím. Záleželo mi na tom, abych všechny přesvědčil, že mi moje sláva právoplatně náleží jako výsledek tvrdé práce a přirozených vloh. Bylo na čase ukázat, kam až může vést moje odhodlání.

Ten čas přišel a mé předsevzetí se zpečetilo v červenci 1951 v Silverstonu. Tehdy José Froilán González se čtyřapůllitrem Ferrari poprvé porazil Alfu – tu slavnou 159, která vycházela z modelu 158 vyrobeného roku 1937 v Modeně a v roce 1939 se stala Alfou Romeo. Když jsem od inženýra Quaroniho, generálního ředitele Alfy Romeo, obdržel telegram s gratulacemi k vítězství, jehož Ferrari dosáhlo díky Ascarimu na svém prvním světovém šampionátu, odpověděl jsem následujícím dopisem: „Srpen 1952. Drazí přátelé z Alfy, dovolte mi takto uvést dopis, který vám píši po mnoha letech. Váš dnešní telegram mi přinesl závan jara a na vymeteném nebi jsem se znepokojivou jasností četl celou knihu našich vzpomínek. Prožil jsem s vámi dvacet let. Tolik věcí, záležitostí a lidí prošlo mým životem. Na všechno a na všechny jsem si dnes vzpomněl. Stále k naší Alfě, tím si buďte jistí, chovám mladickou něhu první lásky, neposkvrněný cit jako k vlastní mamince. Věřte mi! Váš Enzo Ferrari.“

Ale to předbíhám události, musím se vrátit o nějakou dobu zpět, do časů, kdy jsem ještě byl součástí Alfy Romeo. Můj život s Alfou! Když o něm vyprávím, mám neustálé nutkání odbíhat od tématu, abych „usouvztažnil“ to nekonečné množství osob, jednu propojenou s druhou, jež v mém příběhu hrály velkou roli. Nyní to období neváhám označit za mytické. V Alfě Romeo jsem zůstal až do roku 1939. Do roku 1931 jsem tam také působil jako jezdec. Narození syna mi však obrátilo život vzhůru nohama a rozhodl jsem se kvůli němu se závoděním skončit.