

LIBRIS

We know
books

Luca Dal Monte

FERRARI REX

Povestea unui gigant italian
al secolului XX

Traducere din limba italiană de
MARIA VOICU



ZYX Books

5	Modena	269	Un cuplu ciudat
11	Scânteia	275	Tragedia
23	Visul se adeverește	283	„Un Saturn modern”
37	Marea iubire	291	„Ferrarina”
47	Laura	299	Absolvit
55	Victorie!	309	„Bucuriile mele teribile”
65	Campionul	317	Visul american
73	Lyon	327	David și Goliat
83	Exilul	337	Avocatul
91	Reîntoarcerea	347	Umbrele serii
99	Scuderia	357	Marele Bătrân
111	Succesul	369	Interludiu
121	Calul cabrat	377	O vară lungă și călduroasă
135	Șeriful	387	O problemă nu vine niciodată singură
147	Cazul Moll	395	Paradisul pierdut
157	Inelul nibelungilor	407	Ultimul „ura!”
169	Târgul iluziilor	417	Patriarhul
179	Obiceiuri proaste	429	Douăzeci și șapte roșu
191	815	435	Vara din San Martino
199	Război și pace	447	Amurgul
207	„Ferrari”	457	Ferrari 90
219	Avântul	467	Paradisul nu poate să aștepte
229	Răzbunarea		
241	Pe acoperișul lumii		
255	Înalta trădare		
263	Cu moartea la rever		

Modena

Data exactă a nașterii lui Enzo Ferrari rămâne până astăzi un subiect controversat, învăluit în mister. Documentele oficiale menționează data de 20 februarie 1898, deși Ferrari însuși a susținut mereu că s-a născut pe 18, zi în care mama lui, an de an, până la moartea ei din 1965, i-a trimis la birou o telegramă de felicitare, semnată „Draga ta mamă”. În autobiografia lui, Ferrari pune intervalul de două zile pe seama unei ninsori abundente, care l-ar fi împiedicat pe tatăl lui să ajungă la oficiul de stare civilă al primăriei din Modena. Cât a trăit Ferrari, aceasta a fost versiunea acceptată. Totuși, dacă verificăm știrile vremii, nu găsim nicio informație despre ninsori abundente care să se fi abătut asupra orașului Modena în acele zile de februarie, din 1898. Ba mai mult, iarna dintre 1897 și 1898 a fost una dintre puținele din secolul al XIX-lea în care nu a nins.

De fapt, tatăl lui nu a ajuns niciodată la oficiul de stare civilă, pentru că înregistrarea nașterii lui Enzo Anselmo Giuseppe Maria Ferrari a fost făcută de moașă, Teresa Allegretti. Cel mai probabil, această eroare s-a produs fiindcă nașterea a fost raportată la începutul după-amiezii zilei de 24, și nu în orele următoare, imediat după naștere.

Adevăratul mister rămâne motivul pentru care raportarea s-a făcut abia șase zile mai târziu, și nu în decurs de câteva ore

de la naștere, cum cerea legea. Răspunsul se găsește în certificatul de naștere, scris chiar de ofițerul de stare civilă, care, după ce „a constatat veridicitatea nașterii”, a lăsat „declarantul”, adică pe moașă, să plece „fără să prezinte nou-născutul, din motive de sănătate”.

Raportarea s-a făcut, așadar, abia la șase zile după naștere, pentru că, până atunci, nimeni nu știa clar dacă micuțul Enzo avea să supraviețuiască. Povestea ninsorii ar fi, cel mai probabil, versiunea oficială, născocită de tată și de mamă pentru fiul care creștea și își sărbătorea ziua de naștere pe 18 februarie, deși în actele oficiale era trecută data de 20, într-o încercare, pe deplin justificată, de a nu-l împovăra cu adevărul. Odată devenit adult, e posibil ca Enzo să fi aflat povestea reală, dar episodul cu zăpada i se potrivea mult mai bine personajului, așa că, probabil, i-ar fi părut rău să renunțe la ea.

Astfel, având în vedere documentele oficiale, care indică ora trei dimineața, duminică, pe data de 20 februarie, putem concluziona că Enzo Ferrari a venit pe lume vineri, pe 18 februarie 1898, la ora trei dimineața.

Modena sfârșitului de secol XIX, unde s-a născut Enzo Ferrari, era un centru în plin proces de transformare. Orașul se extindea cu repeziciune dincolo de granițele vechilor ziduri, iar Enzo a venit pe lume chiar într-una dintre aceste zone nou construite de-a lungul câmpurilor, numită Villa Santa Caterina. Casa din cărămidă roșie în care s-a născut se afla dincolo de o linie ferată care făcea legătura între Milano și Bologna. Villa Santa Caterina, numărul 136.

Nou-născutul a fost botezat în bisericuța Santa Caterina, nu departe de casa în care se născuse. Cel de-al doilea prenume, Anselmo, pe care Ferrari nu l-a menționat niciodată în afara documentelor oficiale, a fost pus în onoarea nașului, Anselmo Chiarli, un prieten de-ai tatălui și proprietar, împreună cu frații lui, al unei crame care se bucura de un oarecare prestigiu. În ceea ce privește celelalte două prenume primite, Giuseppe și Maria, vorbim de o practică uzuală: aceea de a le da nou-născuților, pentru a-i proteja, prenumele părinților Domnului Isus, uneori chiar fără să fie consultați părinții copilului. Chiar dacă, evident, nu putem exclude posibilitatea ca mama, fiind foarte credincioasă, să i le fi ales în semn de recunoștință pentru că i-au salvat viața micuțului ei, care întâmpinase probleme de sănătate la naștere.

Tata se numea Alfredo. Era un tâmplar născut la Carpi, la vreo 20 de kilometri de capitală, unde bunicul lui Enzo avea o mică drogherie sub Portico del Grano, chiar lângă piața principală. Născut pe 15 iulie 1859, Alfredo a lucrat la început ca ucenic într-o tâmplărie din satul lui. La Modena s-a mutat după ce s-a căsătorit, când s-a angajat la turnătoria Rizzi. Aici, în scurt timp, a fost numit director tehnic. Cu puținii bani pe care a reușit să-i pună deoparte și-a deschis propriul atelier,

iar după câțiva ani s-a născut Enzo. Alfredo Ferrari se îmbrăca sobru și avea o mustață stufoasă, după moda vremii. În ciuda faptului că era complet absorbit de munca lui, iubea muzica, știa să cânte la violoncel, îi plăcea teatrul și avea un pian acasă. Era „un om de cultură”, care primise o educație modestă, dar adecvată. În momentul în care s-a născut Enzo, Alfredo era deja un mic-burghez. În atelier, lângă care și-a ridicat o casuță unde să locuiască alături de familie, Alfredo construia piese pentru poduri și copertine pentru căile ferate de stat. În funcție de comenzile pe care le avea, personalul atelierului număra între minimum 15 și maximum 30 de persoane.

Când au cumpărat clădirea, Alfredo și soția lui s-au mutat în două camere de la etaj. În atelier, Alfredo făcea câte puțin din toate, în funcție de necesități: era „director, proiectant, administrator, contabil și dactilograf”. De la el, Enzo a învățat importanța „ordinii în lucruri” și să țină „totul notat cu meticulozitate”. Când avea să vină momentul să pună bazele propriei afaceri, Enzo avea să-și amintească de cuvintele tatălui: că numărul ideal de asociați dintr-o companie trebuie să fie mereu impar și, dacă se poate, mai mic decât trei. În ciuda muncii de echipă care avea să-i fie necesară pentru a ajunge la nivelul pe care l-a și atins, Ferrari a fost mereu un individualist, calitate care, negreșit, i-a fost transmisă de tată.

Mama lui Enzo se numea Adalgisa Bisbini. Era o femeie frumoasă, cu părul lung și închis la culoare. Plăcută și dezinvoltă, nu lăsa indiferent niciun bărbat care o întâlnea. După câte se pare, nici ei nu o lăsau pe ea indiferentă. Familia ei provenea din Romagna, unde tatăl făcuse o mică avere ca agricultor în zona din jurul orașului Forlì. Toată viața ei, Adalgisa s-a considerat din Romagna, dar, de fapt, se născuse în Marano sul Panaro, aproape de Modena, pe data de 3 iunie 1872. Pe lângă vreo două proverbe pe care nu avea să le uite niciodată, printre care „ai grijă de sănătate, că-i mai bună decât toate”, Enzo a învățat de la ea să nu se abată niciodată de la drumul lui, să se refugieze întotdeauna în lucru ca să scape de problemele pe care viața i le scotea în cale și să vadă mereu în ziua care urmează un nou început.

Fratele mai mare al lui Enzo s-a născut pe 7 august 1896. Se numea Alfredo, la fel ca tatăl. În familie, toată lumea îi spunea Dino. El și Enzo împărțeau aceeași cameră neîncălzită de la primul etaj al casei, de lângă atelier. Apartamentul era compus din patru încăperi la parter și tot atâtea la etajul superior. Cele două dormitoare erau sus, împreună cu bucătăria și o mică sufragerie. La parter se aflau micul birou al lui Alfredo, cămara, șopronul cu lemne și un spațiu de depozitare pentru toate acele unelte, inclusiv lopețile pentru zăpadă, folositoare într-o casă care se afla la granița dintre oraș și câmp.

Casa era simplă și relativ modestă. Singurul lux pe care și-l permitea Alfredo, în afară de pianul de care nu s-ar fi putut despărți vreodată, era scara din marmură roșie de Verona, care ducea de la parter la primul etaj. Amintirea acelei scări din marmură „trandafirie” a rămas pentru totdeauna imprimată în sufletul lui Enzo.

La fel și lovirurile de ciocan ale muncitorilor tatălui, care îi trezeau pe frații Ferrari în diminețile când voiau să mai lenească în pat.

Enzo nu era, cu siguranță, un copil dificil, dar nu era nici disciplinat și energic, precum fratele lui. Era cu un an și jumătate mai mic decât Dino și nu-l interesau mai deloc lecțiile de catehism pe care era obligat să le ia alături de fratele lui, pentru a se pregăti de prima comuniune și de confirmare. Micuțul și-a dus pregătirea la bun sfârșit doar datorită răbdării și insistențelor pline de ardoare ale mamei lui, o catolică ferventă. Doar mulțumită ei, Enzo a reușit să primească, împreună cu fratele lui, taina primei comuniuni și a confirmării.

Ceremonia a avut loc în Duminica Floriilor, în 1903, și a fost oficiată de Monseniorul Natale Bruni. Cei doi frați, Enzo, de cinci ani, și Alfredo, de șapte, se confesaseră cu o zi înainte. Potrivit chiar lui Enzo, aceasta a fost prima și ultima sa confesiune. Sigur că nu avea de ce să se teamă, așa că i-a revelat sacerdotului toate slăbiciunile care, pentru un copil aflat prima dată față în față cu misterele religiei, puteau fi catalogate drept păcate. Pedepsa pe care a primit-o în schimbul iertării păcatelor l-a făcut să abandoneze orice viitoare intenție de a se confesa din nou.

Dino avea toate calitățile pe care Enzo și le-ar fi dorit. Era bun la școală, harnic, ascultător. În plus, era priceput și la diferitele sporturi pe care le practica, unde Enzo dădea dovadă de un entuziasm mult mai mare față de cel rezervat studiului. Ani mai târziu, Enzo a mărturisit că avea o „adevărată aversiune pentru învățătură”. Când tatăl îl obliga să studieze mai riguros, Enzo răspundea invariabil că prefera să înceapă să învețe cât mai repede, poate și pentru a evita anumite „mângâieri” care însoțeau notele proaste pe care le lua la școală.

Școala elementară, la care cei doi frați mergeau în fiecare zi pe jos, se afla pe Via Camurri, la aproape un kilometru de casă. Directoarea era o femeie zveltă și căruntă, care nu pierdea nicio ocazie să-l certe pe Enzo pentru lipsa lui de interes față de școală. Ea nu reușea să înțeleagă cum de cei doi frați, atât de apropiați unul de celălalt, erau atât de diferiți când venea vorba de școală. Așezat în bancă și plictisit, Enzo aștepta să sune clopoțelul care anunța sfârșitul orelor. În momentul în care ieșea de la școală, iar în piața din fața școlii îl aștepta Dick, uriașul dog german al familiei Ferrari, își recăpăta ca prin minune entuziasmul caracteristic.

Din multe activități sportive practicate de frații Ferrari, lui Enzo îi plăcea cel mai mult atletismul ușor, disciplină foarte populară în Italia acelor vremuri datorită primelor ediții ale Jocurilor Olimpice moderne.

Dino și Enzo aveau chiar propria pistă de atletism, pe care își invitau colegii de la școală să se antreneze. Pista nu era altceva decât aleea de acces în casă, suta aceea de metri de pământ bătucit, flancată de un șanț mărginit de plop, care ducea de la Via Camurri la atelierul tatălui Alfredo și la casa care se deschidea în spate. Folosind

un metru luat cu împrumut de la atelier, cei doi frați măsurau distanța exactă de o sută de metri. Unde începeau și se sfârșeau cei o sută de metri au înfipt doi pari care să indice linia de start și cea de finiș.

Și, astfel, în fiecare seară, aerul se umplea de strigătele de bucurie sau de nemulțumire ale copiilor care se luau la întrecere și care, adesea, se certau cine a ajuns primul. Visul acelor băieți era de a egala recordul olimpic de 10,8 secunde, stabilit la Jocurile de la Londra de un atlet sud-african pe nume Walker. Pentru a compara timpii obținuți cu cei ai lui Walker, Dino și Enzo foloseau micul ceas deșteptător al mamei, căruia îi mai rămăsese doar secundarul.

Pe timpul iernii, cei doi frați se duceau la sala de sport Panaro din centrul orașului. Sala nu era nimic altceva decât o încăpere enormă și slab luminată, în care se simțea „un miros de mucegai și de aer stătut, îmbâcsit de praf”. Acolo mai existau spaliere, bare, paralele și, mai ales, se putea patina, acesta fiind și motivul principal pentru care Enzo frecventa locul. În plus, de două ori pe săptămână, frații luau și lecții de scrimă.

Era o singură activitate la care Enzo reușea să fie mai bun decât toți, mai bun decât fratele Dino și cel mai bun din grupul de prieteni, din care făceau parte Peppino, fiul droghistului, Enzo, fiul portarului, Luciano, cel mai curajos din clasă, Carlo, fiul bărbierului, Giulio și Mario. Dintre toți colegii de școală și prietenii de joacă, nimeni nu-l întrecea pe Enzo la tras la țintă.

După multe insistențe, a reușit să-și convingă tatăl să îi cumpere o armă cu aer comprimat, un Flobert cu care exersa trăgând în tuburi de ipsos. Văzând marele interes al fiului pentru pușcă, tatăl a creat un sistem de recompense pe baza căruia, dacă lua note bune la școală, Enzo putea obține un număr proporțional de cartușe cu care să tragă. Sistemul funcționa doar pe hârtie: în ciuda strategiei, notele lui Enzo nu creșteau. Doar grație complicității lui Toni, un băiat de 14 ani, angajat ca ucenic de fierar, dar care în realitate era responsabil, printre altele, cu supravegherea celor doi copii, Enzo reușea să recupereze cartușele cu care să tragă în tuburi și șoareci.

Enzo și Dino, adversari în diferite sporturi, erau aliați într-o activitate foarte la modă în acele vremuri: creșterea de porumbei voiajori. Tatăl i-a făcut pe cei doi copii responsabili de porumbei, dar, în timp ce Dino îi antrena, Enzo se ocupa de întreaga logistică pentru participarea păsărilor la diferitele concursuri organizate la Modena și în împrejurimi. Privind în urmă, e destul de greu să presupunem că această primă activitate de organizare din partea unui băiat de 10-12 ani ar fi sădit sămânța viitoareii vocații, care, în primă fază, avea să-l ajute să dea viață astăzi celebrei Scuderia Ferrari* și, ulterior, fabricii de automobile care îi va purta numele.

* În limba italiană, *scuderia* înseamnă „grajd”. Scuderia Ferrari este numele diviziei de curse a producătorului italian de lux Ferrari și al echipei care concurează în cursele de Formula 1 (N. tr.).

Puțină școală, mult sport, pasiunea pentru tir, dragostea pentru biciclete, interesul pentru porumbeii voiajori. Și muzică sau, mai bine zis, teatru. În ciuda faptului că tatăl a cântat la violoncel în tinerețe și a prezenței pianului în casă, niciunul dintre fii nu a învățat să cânte la vreun instrument. Amândoi însă mergeau cu plăcere la teatru, de obicei sâmbătă seara, împreună cu părinții.

Pasiunea lui Enzo era opereta – reprezentațiile de la Teatro Storchi, chiar la ieșirea de pe bulevardul Porta Bologna. În inima lui, își dorea să devină tenor. Deși, mai degrabă decât muzica, îl atrăgea „extravaganta și fastuoasa lume a scenei”, a cântăreților și actrițelor. „Lipsa vocii și a urechii muzicale” au făcut ca visul de a deveni tenor să rămână neîmplinit.

După teatru, mama, tatăl și cei doi fii luau masa în oraș, adeseori în restaurantul deschis în spatele tejghelei din magazinul lui Giusti, la doi pași de Academia Militară; tânărul Enzo bănuia că tatăl mergea acolo cu familia nu doar pentru calitatea mâncării, ci și din motive afective, „ca să-și aducă aminte că era fiul celui care a avut drogheria din Carpi”.

Scânteia

În 1903, afacerile mergeau din plin, iar Alfredo Ferrari și-a cumpărat primul automobil. Alegerea câștigătoare a fost unul cu motor monocilindric, produs în 1898, anul nașterii celui de-al doilea copil, de la De Dion-Bouton*, unul dintre cei treizeci și ceva de fabricanți francezi. Enzo și fratele lui, Dino, îmbrăcați de mamă în hainele bune, de biserică, au început să simtă emoția vitezei stând, duminica după-amiaza, pe scaunele din spate ale mașinii tatălui. De Dion-Bouton al lui Alfredo Ferrari a fost cel de-al douăzeci și optulea automobil înmatriculat în Provincia Modena.

În 1908, la vârsta de doar zece ani, tatăl l-a dus pe Enzo să asiste la prima cursă de automobile. Enzo va vorbi ulterior despre o „scânteie” care i-a aprins o vâlvătaie ce nu avea să se mai stingă niciodată. Cursa era Cupa Florio, o întrecere din împrejurimile Bolognei ajunsă deja clasică, desfășurată pe drumurile de țară care făceau legătura cu Via Emilia. Acolo, văzând bolizii aceia plini de praf, pilotați de Felice Nazzaro și Vincenzo Lancia, primii campioni ai unui sport încă în fașă,

* Firmă franceză producătoare de automobile și de vagoane, care a funcționat între 1883 și 1953. Motorul monocilindru De Dion-Bouton este considerat primul motor de mare viteză cu combustie internă ușoară (N. tr.).

pe pământul acela ars de soare și printre un șir infinit de plopi, Enzo a început să viseze că ar putea *deveni* Ferrari.

Era 6 septembrie 1908.

Cupa Florio era o cursă destul de importantă în panorama automobilistică a acelor primi ani ai secolului XX, chiar dacă nu avea nimic de-a face cu mult mai cunoscuta și mai serioasa Targa Florio*, care se disputa de doi ani în Sicilia. Până în acest moment, Enzo nu arătase niciun entuziasm deosebit pentru automobile, chiar dacă tatăl își cumpăraseră, după primul De Dion-Bouton, un alt automobil, cu motor cu doi cilindri, produs tot de un francez, Marchand**. Tatăl și fratele vorbeau des despre automobile, chiar și în prezența lui Enzo, dar nimic nu l-a pregătit pentru „emoția răscolitoare” pe care a simțit-o în ziua aceea, stând pe marginea străzii și văzând cum treceau pe lângă el mașinile acelea caraghioase și zgomotoase, pe care greu și le puteai închipui ca fiind automobile de curse.

Pentru spectatori, al căror număr creștea de la an la an, nu exista nicio măsură reală de protecție. În mod curios, la sfârșitul acelei prime curse, în mintea lui Enzo a rămas fixat pentru totdeauna chiar un detaliu legat de protejarea publicului. Cu ajutorul unei cisterne, organizatorii au udat terenul dimprejurul celei mai periculoase curbe și l-au acoperit cu un strat de aproximativ 30 de centimetri de apă. Asta pentru că noroiul putea opri automobilul care ieșea de pe drum, înainte să ajungă la spectatori, care se presupunea că ar fi asistat la cursă stând în zona uscată, la vreo 50 de metri de traseu. La numai 10 ani, Enzo a fost fascinat de acele „emoții inofensive cu stropi și băi neprogramate pentru spectatori și șoferi”.

Mezinul casei Ferrari a reținut și alte aspecte care erau mai degrabă legate de concurs: câștigătorul acelei prime curse a fost Felice Nazzaro, cu o viteză medie de aproximativ 120 de kilometri pe oră. Nazzaro a terminat cei 530 de kilometri ai cursei în opt ore. Cea mai rapidă tură a fost executată de Vincenzo Lancia, care pusese de curând bazele companiei ce îi purta numele.

În anul următor, Enzo nu a trebuit nici măcar să se ducă prea departe de casă pentru a asista la cea de-a doua cursă din viața lui. A fost suficient să traverseze calea ferată de lângă casă și să parcurgă pe jos, pe câmp, cei doi kilometri dintre Villa Santa Caterina și Navicello, pe drumul care dădea în satul vecin, Nonantola. Aici, pe o șosea dreaptă, lungă de vreo kilometru și jumătate, se organiza o cursă ce purta denumirea pompoasă de Record del Miglio.

* Cursă automobilistică de duranță, desfășurată pe drumuri publice, organizată în munții Siciliei, lângă capitala insulei, Palermo. Fondată în 1906, reprezintă cel mai vechi eveniment de curse de mașini sport, parte a Campionatului Mondial de profil între anii 1955 și 1973 (N. tr.).

** Letourneur et Marchand, situat în suburbia pariziană Neuilly-sur-Seine, a fost unul dintre ultimii producători francezi de caroserii auto. Atelierul s-a deschis în 1905, iar fabrica a dat faliment în 1960 (N. tr.).

Era luna iunie a anului 1909. Lancia și Nazzaro, protagoniștii de la Cupa Florio din 1908, erau nume cunoscute în întreaga Italie sportivă din primul deceniu al secolului XX, dar piloții care participau la Record del Miglio erau, aproape toți, iluștri necunoscuți: Ceirano, Gioia, Scipioni, Carminati și Da Zara – câștigătorul –, nume aproape uitate astăzi, dar care, indirect, datorită faptului că au participat la această cursă, au avut asupra lumii automobilistice un impact mai mare decât ar fi bănuțit vreunul dintre ei vreodată.

Comitetul de organizare, Associazione Mondenese Automobilistica*, a primit 30 de înscrieri. Printre acestea se numărau câteva nume cunoscute din Modena cuprinsă de fiorul vitezei: producătorul de biciclete și fotograful amator Francesco Stanguellini, fiul primarului din Modena și șeful comitetului de organizare, Claudio San Donnino, și iscusitul Guido Corni, care în oraș era cunoscut ca „pasionat de orice înseamnă mecanică”.

Toată săptămâna, cetățenii din Modena se duceau la sediul AMA și în atelierelor lui Stanguellini și Palmieri pentru a cumpăra bilete la cursă. Sâmbătă, întregul oraș s-a oprit pentru a asista la verificările tehnice ale mașinilor, care se făceau în atelierul lui Corni, în cartierul Sacca, chiar lângă Porta Emanuele și nu departe de casa lui Enzo. Între timp, la sediul AMA au fost expuse premiile care urmau să fie decernate învingătorilor: Regele trimisese de la Roma o medalie de aur, la fel cum a făcut și ministrul de război al Regatului Italiei. La fel și diferite asociații sportive din Modena și Camera de Comerț, care puseseră în joc alte cupe și medalii.

Duminică dimineață, cu câteva ore înainte de startul cursei, a început să plouă. Bineînțeles, asta nu era nici pe departe suficient pentru a-i descuraja pe cei doi fii ai lui Alfredo Ferrari. Enzo și Dino au pornit de dimineață către Navicello, fără să le pese câtuși de puțin de ploaie. Dimineața târziu, când ploaia a încetat, drumul s-a uscat rapid și organizatorii au fost nevoiți să înceapă să-l ude din nou, cu găleți și butoaie cu apă, încercând să scape de praful care se așezase din nou pe asfalt.

Cursa a durat extrem de puțin: în cel mai bun dintre cele două tururi ale sale, Da Zara a parcurs distanța de aproape un kilometru și jumătate în doar 41 de secunde. A mers cu o viteză de peste 140 de kilometri pe oră. Pentru Enzo a fost încă un prilej de emoții tulburătoare, pe cât de fulgerătoare, pe atât de intense, care îl înflăcărau și îl mistuiau într-o fracțiune de secundă.

În primăvară s-a răspândit zvonul că la a doua ediție a Record del Miglio urma să participe chiar Felice Nazzaro. În ciuda faptului că era o competiție nouă în panorama automobilistică italiană, absența curselor internaționale o transformase într-un prilej de neratat. Inclusiv presa națională era atât de interesată de concurs, încât în săptămâna cu pricina, la Modena, au sosit ca invitați speciali jurnaliști de la aproape toate ziarele din țară.

* Asociația Automobilistică din Modena (AMA) (N. tr.).

Din păcate pentru Enzo și pentru toți concetățenii vrăjiți de automobile, a doua ediție a Record del Miglio a fost și ultima. Un incident care a implicat două mașini, doi piloți și tot atâția mecanici a marcat finalul unui eveniment care câștigase repede aprecierea tuturor. Niciunul dintre accidentați nu a suferit răni grave. Cei doi mecanici și unul dintre cei doi piloți, Ferruccio Cercignani, au avut doar câteva contuzii ușoare. Celălalt pilot, Rodolfo Peruzzi de' Medici, a rămas ceva timp în stare de șoc. Dar atenția acordată evenimentului a fost enormă. Martorilor oculari nu le-a scăpat faptul că, doar prin minune, a fost evitată o tragedie. Ediția din 1910 a Record del Miglio a fost, așadar, ultima.

Dacă pasiunea lui pentru raliuri îl făcea să viseze cu ochii deschiși, școala îl aducea în mod brutal la realitate în fiecare zi.

Tatăl Alfredo și mama Adalgisa nu pierdeau nicio ocazie să-i amintească fiului lor cât de important era să învețe. Tatăl, cu care Enzo se certa cel mai des, îi amintea mereu că trebuie să termine studiile pe care el le ratase. Ar fi vrut ca băiatul lui să devină inginer și, împreună cu fratele lui, să ducă într-o zi mai departe afacerea de familie, dar Enzo nutrea o antipatie puternică pentru matematică – „să lăsăm matematica în pace”, avea să spună el mulți ani mai târziu. Băiatul avea doar un interes superficial pentru geografie, dar iubea istoria și italiana, mai presus de toate. Enzo adora să scrie: îi plăcea să-și lase imaginația să zburde în voie, în compunerile pe care le scria „cu destul de multă ușurință”.

Astfel, și-a găsit un mod de a petrece timpul care, treptat, l-a făcut să viseze că într-o zi ar putea deveni jurnalist. Dacă ambiția de a deveni tenor de operetă fusese doar o iluzie, jurnalismul părea o variantă mult mai plauzibilă pentru Enzo Ferrari.

În 1914, anul în care în Europa a izbucnit Războiul Mondial, Enzo, care între timp se înscrișese la Institutul Tehnic, a început să petreacă o parte din timpul său liber în redacția *Provincia di Modena*, ziarul de inspirație conservatoare din capitala regiunii. În oraș nu se stinsese încă ecoul condeiului lui Luciano Zuccoli, romancierul elvețian naturalizat în Italia, care se aflase la cârma cotidianului spre sfârșitul secolului al XIX-lea. Această ipostază dublă, de jurnalist și de scriitor, i-a stârnit imaginația lui Enzo, care în scurt timp își promitea lui însuși că postul acela de director al ziarului urma să fie al lui într-o zi.

În acel ultim an de pace, Enzo își împărțea timpul între redacția ziarului, unde se uita cu tot mai mare interes la profesioniștii din lumea presei, și străzile orașului, pe care îl străbătea în lung și-n lat, căutând știri și făcând orice comision i se solicita. Sarcina lui era de a fi un modest „comisionar” și ar fi greu de spus dacă, în afară de a căuta știri pentru director sau pentru alți redactori, Enzo a scris vreodată un articol pentru *Provincia*. Ceea ce se știe sigur este că nu a avut niciodată voie să-și pună semnătura pe un text.