

Brock Yates

Enzo Ferrari

FORDÍTOTTA BABITS PÉTER

Brock Yates

Enzo Ferrari

A birodalom, és ami mögötte van

ATHENAEUM

A fordítás alapjául szolgáló mű
Brock Yates: *Enzo Ferrari*

Copyright © 1991 by Brock Yates
Hungarian translation © Babits Péter, 2017

A könyv aktualizálásában Méhes Károly nyújtott segítséget.

Minden jog fenntartva.

Kiadta az Athenaeum Kiadó,
az 1795-ben alapított Magyar Könyvkiadók
és Könyvterjesztők Egyesülésének tagja.
1086 Budapest, Dankó u. 4–8.
Tel.: 1-235-5020
www.athenaeum.hu
www.facebook.com/athenaeumkiado
athenaeum@lira.hu

ISBN 978 963 293 636 9

Felelős kiadó: Szabó Tibor Benjámin
Felelős szerkesztő: Kal Pintér Mihály
Lektorálta: Méhes Károly
Műszaki vezető: Drótos Szilvia
Borítóterv: Földi Andrea
Nyomdai előkészítés: Tóth Viktor

Készült a Szekszárdi Nyomdában, 2017-ben
Felelős vezető: Vadász Katalin igazgató

Tizenhárom

A sorscsapásokat, amelyek 1955 végén Enzo Ferrari szakmai életében bekövetkeztek, új lehetőségek reménye váltotta fel. Ám mindez messze eltörpült a tragédia mellett, ami a Viale Trento e Triestén, a Scuderia kis emeleti lakásában bontakozott ki. Dino haldoklott. A titokzatos kór szinte felemésztette őt. Mind több időt töltött ágyban és a helyi kórházban, ahol anyja, Laura szüntelenül gondját viselte, és apja, Enzo az üzleti ügyek elintézése után folyton meglátogatta.

Alfredino Ferrari minden visszaemlékezés szerint remek fiatalember volt; barátaival kapcsolatban nyitott és nagylelkű, az idegenekkel szemben félénk és visszahúzódó. Az amerikai autóversenyző, Carroll Shelby 1955 nyarán és őszén sok időt töltött az ifjú társaságában, így a későbbiekben arra is emlékezett, ahogyan Dino egyre soványabbra fogyott, míg végül a lábszára olyan merev lett, hogy már a Scuderia területén belül is gondot okozott neki a mozgás. Bárhogy is bizonygatja Ferrari, hogy milyen csodálatos apa volt, milyen sokat törődött a fiával, Shelby kitart amellett, hogy Dino jószerével magára volt utalva: a régi Scuderia épületében hemzsegő szerelőkkel és ügyfelekkel töltötte napjait, amíg a gyártás át nem került Maranellóba, hogy onnantól a szerelőcsarnok csakis az új autók átadására szolgáljon. Apjával ellentétben ő beszélt angolul, így aztán nemcsak Shelbyhez került közelebb, de a Modenába látogató tehetős amerikaiakhoz és britekhez is.

Dino mindent elkövetett, hogy amennyire hanyatló egészsége engedi, próbálja hasznosítani mindazt, amit az autókról megtanult. Jelentkezett a helyi Corni Műszaki Intézetbe, ahová szinte az összes feltörekvő Ferrari-szerelő járt, majd egy évig közgazdaságtant hallgatott a Bolognai Egyetemen. Az elvárt kemény tanulás annyira megviselte, hogy fel kellett adnia tanulmányait.

A Ferrari-mitológia szerves része, hogy ezután levelezőként tanult a svájci Fribourg egyetemén, ahol egy másfél literes négyhengeres motorról és annak érdekes szelepelrendezéséről írt disszertációt.

Úgy tudni, eleinte Lampredi, majd a tehetséges mérnök és műszaki rajzoló, Andrea Frascetti is segítette, ezzel azonban van egy probléma: az 1950-es évek Fribourgjában egyetlen Ferrari nevű diák sem tanult, miként a németországi Freiburgban vagy az első számú svájci műszaki egyetemen, Lausanne-ban sem. Mindemellett Fribourg főként az ott működő filozófia karról híres, nem a mérnöki képzéséről, így vélhetően Dino egész műszaki háttértörténete csak kitaláció.

Noha egészségi állapota miatt Dino sosem versenyezhetett, apja igen sok autóval ellátta, ezeket pedig lelkesen vezette – elsőként egy aprócska Fiat 1100-ast, majd végül már egy kétliteres Ferrarit, amit közeli barátjával, Segio Sighinolfival a közeli hegyekben tett próbára –, ám ahogy 1955-56 modenai tele egyre szürkébbé komorodott, magas és szikár teste már az ilyen akciókhoz is erőtlenné vált, így mind több időt kényszerült a szobájában tölteni. Enzo Ferrari szerint Dino ebben az időszakban alkotta meg a nevét viselő V6-os motort, amit ő a cég egyik legsikeresebb modelljének tartott, sőt úgy emlékszik, fia még ágyhoz kötve is a V6-oson dolgozott, hogy munkaidő után Vittorio Janóval átbeszélje az új elrendezés technikai nüanszeit. Nos, Dino szerepét a fejlesztésben sokan vitatják. Egyes életrajzírói talán névértéken elfogadják Ferrari összes kijelentését, mások azonban rámutatnak, hogy Jano – harmincéves szakmai tapasztalattal a háta mögött – már 1950-ben megtervezte a Lancia Aurelio sportkupét, majd azt a Lancia D24-es sportkocsit, amely győzött a Mille Miglián és a Mexikói Közúti Versenyen is. Mindkét típusú remekbe szabott V6-os motor hajtotta. Távozása előtt Lampredi is egy V6-oson dolgozott, ami legalábbis kétségessé teszi Ferrari állítását, miszerint a V6-os teljes egészében a fia fejből pattant ki. Így visszatekintve, nem sok kétség férhet ahhoz: bárhogyan is szépítgeti a múltat a gyászoló atya, Lampredi és Vittorio Jano, nem pedig Dino Ferrari mozgatta a szálakat.

Miután a Mercedes-Benz hátat fordított a versenyzésnek és a hat új Lancia D50-es a garázsban várakozott a bevetésre, Ferrari derűlátással tekinthetett az 1956-os idény elé. Már csak az alkalmas pilótákat kellett megtalálni. Stirling Moss, aki egyre közelebb került ahhoz, hogy beírja magát a motorsport történetébe, egy személyben testesítette meg ugyanazt, amit annak idején Nuvolari, így kézenfekvő választásnak tűnt, csakhogy még mindig neheztelt a Bariban történetek miatt, ezért inkább vezetett egy Maseratit – legalábbis amíg a forradalmian új brit Vanwallok el nem készültek.

Felszabadult viszont a háromszoros világbajnok Fangio, akit még mindig a leggyorsabbnak tartottak, és aki negyvenhat évesen is boszorkányos ügyességgel uralta az autót. Ha létezett bárki, aki visszalendíthette Ferrarit a győztesek körébe, csakis a hallgatag, zord tekintetű, karikalábú argentin lehetett. Ferrari meg is kezdte az elhúzó és akadozó tárgyalásokat, hogy biztosítsa a szolgálatait, csakhogy kezdettől fogva gondok adódtak. Ferrari megszokta, hogy mindenféle közvetítő nélkül magukkal a pilótákkal tárgyal. Nem véletlenül – a versenyzők naiv hiszékenységgel közelítettek az üzlethez, így Ferrari könnyedén rászedhette őket, hogy utána bagóért dolgozzanak –, Fangióval azonban nem boldogult. Ő a Mercedes-Benztől jött, ahol tisztességesen megfizették a versenyzőket, így nem érte be holmi könnyöradománnyal és a ködös dicsőséggel, hogy a Scuderia színeiben indulhat.

Az argentin egy Marcello Giambertone nevű dörzsölt ügynökkel képviseltette magát, aki emellett versenyeket is szervezett, így kívül-belül jól ismerte az autósportot. Ferrari hiába dühöngött, amiért Fangio egy ügynököt sózott a nyakába, végül vállalnia kellett a számára kedvezőtlen feltételeket. A szerződés értelmében Fangio állítólag egy évre tizenkétfélmillió lírát kapott csak a vezetésért, plusz egy sor kisebb juttatást, ami szintén Ferrari pénztárcáját apasztotta. Akármilyen legyen az igazság, a Commendatore és a sztárpilóta kapcsolata rosszul indult.

Mintegy kárpozlásként a fafejű Fangióért, Ferrari magához csábított egy sor csillagszemű ifjancot is, aki alig várta, hogy ver-

senyezzen – és ha kell, akár meg is haljon – az istállóért. Az élen ott állt a jóvágású, kreol bőrű Eugenio Castellotti, egy lodi föld-birtokos arisztokrata család sarja, akit megnyerő külleme miatt maga Ferrari is *il hellónak* (a jóképűnek) nevezett. A versenyért élő és hiúságában a vastag talpú cipőt sem szégyellő Castellotti legalább fél tucat Ferrarit vásárolt, és szenvedélyes amatőrként versengett, mielőtt a megelőző évben szerény sikereket ért el a balsorsú Lancia csapattal. Itália máris úgy tekintett rá, mint igazi reménységre, aki pótolhatná a tragikusan elvesztett Ascarit.

Castellotti legádázabb vetélytársa egy másik tehetős olasz lett. A római Luigi Musso egy befolyásos diplomata gyermekeként látta meg a napvilágot, ám lehetett idősebb és tapasztaltabb, sorsát mégis eredendően megpecsételte déli származása. Itáliát mindig is belső széthúzás feszítette: város gyűlölt szomszéd várost, tartomány tartományt, térség térséget. Az északiak legjobb esetben is csak elviselték a rómaiakat, de Nápoly, Salerno és a hasonlóan *lepustult* helyek lakóit (a szicíliaiakat és a szardíniaiakat nem is említve) úgy kezelték, mintha Afrikából jöttek volna. Ez a provinciális szemlélet csak még inkább kiélezte Musso és Castellotti párharcát, miközben mindkettő Itália nemzeti hőségének babérajaira tört. A rivalizálást a nagy agitátor, Enzo Ferrari természetesen csak tovább tüzelte.

A nacionalizmus amúgy is rányomta a bélyegét az európai versenysportra. Az autók még mindig nemzeti színekben pompáztak: az olaszok vörösben, a britek zöldben, a franciák kékben, a németek ezüstben, a belgák sárgában, és így tovább. Számos vállalat – köztük az angol Dunlop gumigyártó, a francia Michelin vagy a német Continental – vonakodtak üzletet kötni olyan csapattal, amelyben honfitársaik nem kaptak helyet. Az erősen nacionalista olasz szaksajtó ugyanúgy vért követelt az 1954-55-ös német egyeduralomért, mint ahogy brit megfelelője szégyenkezett a BRM-fiasco miatt. Nyomást gyakorolt a Mosshoz hasonló versenyzőkre, hogy csakis *brit zöldre* festett autókba üljenek. A franciák, akik 1950 óta nem tudtak nyerni hazai futamukon, Le Mans-ban, a szabályokkal zsonglörködve megalkották azt a *misztikus teljesítményindexet*, ami lehetővé tette, hogy a dicsfény egy része a hazai építésű, mégis lassú Dyna-Panhardokra és

Gordinikre vetüljön. Ne feledjük: még évtizedek választottak el az újkortól, ami jószerevel a szponzorok mozgó reklámfelületévé silányította a versenyautókat. Az olyan szabadon felbérrelhető profikat leszámítva, mint a sokat látott Fangio, mindenki azért küzdött, hogy dicsőséget szerezzen szülőhazájának.

A két olaszhoz csatlakozott a vékony, szőke Peter Collins, egy makulátlan brit úriember, aki a különböző angol együlések volánjánál figyelemreméltóan agresszív oldaláról mutatkozott be, felkeltve ezzel többek között Ferrari figyelmét is. A huszonöt éves Collins a brit sportszerűség mintapéldája lehetett volna: a veszélyes, mégis mindig etikus játékos, egyszersmind elbűvölő úr. Akárcsak a csapat többi tagjától, tőle is elvárták, hogy minden idejét a Scuderíanak szentelje, és ne csak a Formula-1-ben induljon, de a világszerte megrendezett összes fontosabb futamon is, így a Buenos Airesben és a Nürburgringen rendezett 1000 kilométeres versenyen, a floridai Sebringben a 12 óráson, az országúti Mille Miglián és Targa Florión, vagy a 24 órás Le Mans-on. Napjainkban a pilóták jórészt egy adott versenytípusra szakosodnak, az 1950-es évek versenyzőinek azonban éppoly otthonosan kellett mozogniuk a kanyargós országúti futamokra szánt nehéz sportgépekben, mint a zárt pályákon köröző könnyű együlésekben. A szó klasszikus értelmében vett sokoldalú sportolókká kellett válniuk.

A fontosabb sportautófutamokon a csapatot erősítette még a belga Olivier Gendebien, az ellenállás egykori hőse, aki egyben pompás lovas is volt. Ő azzal kápráztatta el Ferrarit, hogy az 1955-ös Mille Miglián a hetedik helyet szerezte meg saját tulajdonú 300SL-jével. Ez a tehetős férfiú kevésbé volt naiv, mint mohó csapattársai, miként azt sem engedte, hogy bevonják a Scuderia intrikáiba. Az is lehet, hogy csak komolyan vette Ferrari szavait, amelyek egy ebéd alkalmával hangzottak el. Az olaszok sajátos személyiségjegyeit boncolgatva Ferrari azt találta mondani Gendebiennek, hogy *mi, olaszok mind vásári komédiások vagyunk*.

A csapatban másvalaki is akadt, aki nem a humort érzékelt a kijelentésből. A huszonkilenc éves kaliforniai Phil Hill különféle romantikus képzeteket dédelgetett az európai motorsportról,

amikor Maranellóba érkezett. Nagy tehetsége mellett magával hozta olthatatlan tudásvágyát is, legyen szó akár operáról, akár az antikvitásokról. Éppen ez a megfelelési kényszer lett a gyenge pontja, amire Ferrari rövid úton ráértett, hogy szégyentelen „húzd meg–ereszd meg” játékba kezdjen a sebezhető és temperamentumos pilótával, amit azután is folytatott, hogy az megszerzte gyárának a világbajnoki címet. Hill meglehetően jól szerepelt az 1955-ös tragikus Le Mans-on, így a megingathatatlan hitű Chinetti áldásával bebocsátást nyerhetett Maranellóba. Itt aztán, tagadhatatlan képességei ellenére, három éven át ült a kispadon.

Ennek épp az ellenkezője történt a színes spanyol egyéniséggel, akit a világ, ha csak rövid ideig is, de Alfonso de Portago grófként ismert. Ez a huszonnyolc éves nemes a lázadó, punkok közé vágyódó arisztokraták őstípusa lehetne, noha akkoriban azt mondták rá, hogy öt évszázadot késett. „Fon” Portago egy korábbi ír nővér gyermekeként vérbeli kalandornak és hősszerelmesnek született – éppen olyan típusnak, akire Ferrari felnézett –, ugyanakkor mindenre fittyet hányó pilótának is, akit egyedül vakmerősége vitt előre a pályán. Minden igyekezetével próbált alulöltözni: kedvelte a bőrdzsekit, a hosszú haját és borostát, állandó hagyma- és fokhagymaszag lengte körül. Noha feleségül vett egy tehetős amerikai nőt, a sajtó romantikus kapcsolataival volt tele, amelyeket hol Dorian Leigh modellel, hol Linda Christian színésznővel folytatott. A pólóban, bobban és akadályfutásban egyaránt jártas Portagót a veszély vonzotta. 1954-ben el is törte a lábát egy silverstone-i balesetben, miközben a Ferrari szemében oly tetszetős stílusban vezetett. A négy nyelven beszélő és patinás ősiséggel rendelkező spanyol (akinek saját elmondása szerint a trónon is lett volna keresnivalója, amennyiben Franco lemond vagy lemondásra kényszerül) az első pillanattól Ferrari nagy kedvencének számított. *Garabaldino* stílusával éppúgy lenyűgözte, mint botrányosan vérbő életvitelével.

Mint tudjuk, maga Enzo Ferrari hírhedten goromba fráter volt, ami megmagyarázza az efféle *úriemberek* iránti vonzalmát. Nála az asztal mellett folyó társalgás rendre a vaskos szexuális utalásokban és a riválisokra tett vitriolos megjegyzésekben csúcsosodott ki, amit hangos bőfögésekkel, ágyékvakargatással és

zajos orrfújással kísért – utóbbit az öltözéke elválaszthatatlan részének tekintett nagy vászonzsebkendő kárára. A hozzá közelállók szerint személyisége csak azután formálódott át, amikor egy Dario Zanesi nevű cremonai újságíró megjelent Modenában, hogy tudósítson róla a *Resto del Carlinó*nak – és megütközéssel lássa a megdöbbentő valóságot: a kézműves-arisztokrácia pátriarchus uralkodója helyett a *modenai paesanót*, akinek kis olasz gyárában történetesen gyors autók készültek. Annak érdekében, hogy eleget tegyen az olvasók túlzott elvárásainak, Zanesi egészen új képet festett a Commendatoréről – *új köntösbe bújtatta*, ahogy ő fogalmazott. A vén bugrisból méltóságteljes, tekintélyes és kulturált dózse lett, aki erős kézzel, mégis igazságosan uralkodik birodalma felett. Hízogató párhuzamokat vont, és ez a sorozat el is kente a neveltetés teljes hiányát, a dühödt kirohanásokat, az átkozódást, a munkatársak heccelését. Nem esett szó az ágyasokról, a törvénytelen fiúról (sőt, ha lehet adni a városban terjengő pletykákra, két törvénytelen leánya is volt, akiknek anyját busásan megfizették örök hallgatásukért) – tulajdonképpen Zanesi átformálta teljes személyiségét. Zanesi mesebeli hőse a bennfentesek szerint nagy hatást gyakorolt Ferrarira, aki született komédiásként egyszerűen magára öltötte a *köntöst*, ezt az új személyiséget, hogy ha máshol nem is, a nyilvánosság előtt viselje. Idővel szert is tett a méltóságteljes nagyság látszatára – jóllehet a mérnökök, szerelők és alkalmi barátok szemében ugyanaz a manipulatív, modortalan és elviselhetetlen *scemo* maradt, mint ami addig volt.

Ferrari korán megtanulta, hogy azt kell mondani az embereknek, amit azok hallani akarnak. Megnyilatkozásai, amelyek gyakran csepegték az önsajnálattól és az anyagi csőd felett érzett fájdalomtól, kiszámított módon keltettek együttérzést és tiszteletet a magányos, elveihez mindig ragaszkodó, már-már vértanúszámba menő olasz iránt, aki minden megpróbáltatása dacára büszkén emeli magasba hazája lobogóját. Gyakran mondják, hogy legjobban a tehetség felismeréséhez értett. Ez alighanem így is van, bár a tehetségektől ugyanúgy kikezdehetetlen hűséget és odaadást követelt: a Ferrari név szentségét mindig mindenkinek a saját érdekei elé kellett helyeznie. Tagadhatatlanul értett

a színleléshez. Munkatársainak is muszáj volt mindenhez jó képet vágniuk, hiszen Ferrari nem viselte el a kritikát. A Hollandiából visszatérő Romolo Tavonitól hallotta, hogy a nemzetközi motorsport egyik jeles alakja egyszer megjegyezte: ideje lenne, ha Ferrari felhagyna azzal, hogy kisiparosnak adja ki magát, viselkedhetne végre igazi üzletemberként. A sértésen felháborodott Ferrari a vétkes nevét követelte. Tavoni, aki mindezt egy bizalmas beszélgetésen hallotta, nem árulta el. *Hagyja el az irodámat öt percre, és térjen vissza a bűnös nevével!* – rivallt rá Ferrari. Tavoni vissza is tért, csak épp továbbra sem beszélt. *Menjen haza négy napra!* – rendelkezett Ferrari. Tavoni, bár visszatért száműzetéséből, továbbra is hallgatott. *Egy hónap!* – rikácsolta Ferrari. Tavonit, aki ekkor már a szervezet pótolhatatlan tagjának számított, végül idő előtt visszahívták. És miután a további kihallgatások sem vezettek eredményre, az incidens végül feledésbe merült.

Akadtak persze olyanok is, akik szót értettek Ferrarival, köztük egy Tony Parravano nevű kivándorolt amerikai. Parravano Apuliában, egy Nápolytól keletre eső kis hegyvidéki faluban látta meg a napvilágot, de még fiatalkorában emigrált az Egyesült Államokba, ahol az építőiparban találta meg a helyét – előbb Detroitban, majd végül, 1943 után a Los Angeles-i South Bay negyedben. Az 1950-es évek elejére már a dél-kaliforniai ingatlanfejlesztő körök befolyásos, bár némiképpen sötét alakjának számított. Azt beszélték róla, a maffia pénzeli, de a sikerének ez sem vethetett gátat. Az olasz-amerikai vállalkozót lenyűgözték a gyors sportkocsik, különösen a két modenai gyártó, a Ferrari és a Maserati termékei, így idővel afféle patrónusa lett a tehetséges amatőr versenyzőknek, akik ugyanabba a dél-kaliforniai autósport-rajongói körbe jártak, ahonnan Phil Hill is kiemelkedett. 1955-ben ő küldte Olaszországba a szívós texasit, Carroll Shelbyt – aki akkortájt rendszeresen győzött Kaliforniában –, hogy vásároljon fürge autót a gyűjteményébe – egyszerismind építsen ki kapcsolatot a Ferrari és a Maserati művek meghatározó alakjaival. Parravano végül e közeledés nyomán tért vissza Olaszországba és kötött ismeretséget magával Ferrarival. Az örökké pénzsűkében lévő Ferrari az ő jóvoltából kapott összesen mint-

egy 300 000 dollárnyi kölcsönt, míg a kamat fejében Parravano fél áron juthatott hozzá az autókhoz és alkatrészekhez – jöllehet a márka kizárólagos amerikai importőre még ekkoriban is a New York-i Luigi Chinetti volt. A Parravanoval kötött külön egyezség nyilvánvalóan sértette Chinetti üzleti érdekeit; mind anyagi értelemben, mind presztízsből sok kárt okozott neki. És még csak nem is ez volt az utolsó alkalom, amikor, Shelby szavaival élve, *az Öreg átverte Luigit és úgy kezelte, mintha szart sem érne.*

Ferrari viszont mind a márka presztízst, mind a rövid távú anyagi hasznot tekintve egyértelműen jól járt azzal, hogy sportautói meghódították az Egyesült Államok nyugati partvidékét. (Parravano egy barátjának elmondta: Ferrari ekkorra olyan pocskék pénzügyi helyzetbe került, hogy már szövetkezni akart a Maseratival, bár e kijelentés igazságtartalmát sokan vitatják.) A Parravano által Kaliforniába importált Ferrarik – kivált a 4,9 literes szörnyek – sokat tettek azért, hogy a korabeli Hollywood is a márka bűvkörébe kerüljön. Ez ütött vissza egy évvel később, amikor Parravano eltűnt, vélhetően egy leszámolás áldozataként. Habár időnként előkerül, hogy valójában Dél-Amerikába vagy Afrikába szökött, a legvalószínűbb magyarázat szerint vétett a maffia íratlan szabályai ellen. Ezen a nyomon elindulva némelyek odáig jutottak, hogy valamiképpen Ferrarit is a maffia pénzelte, vagy egy még nagyobb csavarral: talán köze lehetett magához az incidenshez is. Bármi történt, semmi sem bizonyítja, hogy Enzo Ferrari valaha is üzletelt volna a maffiával – akár Olaszországban, akár az Egyesült Államokban. Ha létezett is bármilyen kapcsolat, még legkritikusabb életrajzírója vagy egykori munkatársa sem sejtet olyasmit, hogy Enzo Ferrari kötődött volna az alvilághoz. A szóbeszéd ennek ellenére fennmaradt – részben éppen Tony Parravano titokzatos eltűnése miatt.

Janóval, Fangióval és az ifjú titánokkal az oldalán Ferrari a lehető legjobb formában vágott neki az 1956-os idénynek. A Lanciákat időközben módosították: üzemanyaguk a bizarr oldalsó kosarából hátrakerült hagyományos helyére, a farokban kialakított tartályba. A változtatás pontos oka nem ismert – talán csak kiszámíthatóbbá tette a kocsi viselkedését –, abban azonban szinte minden mérnök egyetértett, hogy ezzel a módosítással

visszalépés történt. Talán csak Ferrari mérhetetlen egója diktálta: így olcsó és viszonylag egyszerű módon a saját képeére formálhatott egy versenyautót, amihez semmilyen más értelemben nem volt köze.

A Pirelivel való szakítás arra kényszerítette a Scuderiát, hogy elkötelezze magát a belga Englebert mellett. A gyár cserébe egészen rendhagyó módon látta el a Ferrarit gumikkal. Minden tavasszal teherautó érkezett Belgiumból, rajta a csapat éves ellátmányával. A gumiabroncsokat egy Ferrari-raktárban helyezték el, és elvárták, hogy kitartsanak az egész idényben. A nevetségesen elavult rendszert egy évtizeden belül alapjaiban felülírta a Goodyear, a Dunlop, a Michelin és a Pirelli, amikor minden létező versenypályára és időjárási viszonyra speciális mintázatot és anyagösszetételt dolgozott ki.

Ferrari mindenekelőtt arra törekedett, hogy győzzön a Formula-1-ben. Ezért fizetett szemérmetlenül sokat Fangiónak, és a befektetése meg is térült: az argentin mester viszonylag könnyen behúzta a negyedik világbajnokságát – bár ehhez Peter Collins segítsége is kellett. Ahogy az idény lassan véget ért, Collins és Fangio egyaránt versengett a címért. Amikor Fangio az Olasz Nagydíjon lerobbant, úgy tűnt, minden világbajnoki reménye füstbe megy, ám ekkor Collins – ritka sportszerűségről tanúságot téve – leállt a boxban és átengedte autóját az öreg maestrónak, aki így másodikként ért be Stirling Moss illékony 250F Maseratija mögött. A kivételes önzetlenség megnyitotta az utat Fangio negyedik világbajnoksága előtt, egyszersmind Collins belopta magát Ferrari szívébe. A Commendatore ugyanis mindig értékelte, ha valaki feláldozta személyes ambícióit a csapatérdekért. Collins így adott magyarázatot gáláns gesztusára: *még csak huszonöt éves vagyok, bőven lesz időm világbajnokságot nyerni.*

Castellotti és Fangio az idény elején megnyerte a tizenkét órás futamot a floridai Sebringben, majd ezt követően is a Ferrarinak állt a zászló – leszámítva a Le Mans-i versenyt, ahol a Jaguar vitte el a pálmát, valamint a Monacói és a Monzai Nagydíjat, ahol a biztos kezű Moss győzött a Maseratival. Castellotti vakmerő stílusa sikert hozott a szakadó esőben rendezett Mille Miglián is, ahol az első öt helyen a Ferrari végzett – ötödikként Gendebien,

akinek egy lassabb 250 GT kupé jutott, amelyre nem kis utálat-
tal emlékezett vissza. A kocsí szélvédője már a korábbi szicíliai
körversenyen is eresztett, ezért a belga követelte, hogy a Mille
Miglia előtt javítsák meg, de a kérése süket fülekre talált, így ezer
mérőföldön át minimális látótávolság mellett ázott-fázott a hideg
esőben. A Futai-hágóban ki is pördült, amitől úgy meggörcsült
a karosszéria, hogy navigátor rokonának, Jacques Washernek
le kellett rúgnia magáról az ajtót, miután célba ért. Ferrarit, aki
Bresciától 160 kilométerre, a bolognai irányítóhelyiségből kö-
vette nyomon az eseményeket, mindez cseppet sem hatotta meg.
*Azt mondta: „Meg kell nyernie a nagy túraosztályt!”. Szinte hip-
notizált a hangjával és a modorával. Nem lehetett neki ellenáll-
ni – emlékszik vissza Gendebien.*

Az sem lehetett kétséges, hogy Fangio szénája rosszul állt Fer-
rarinál. Talán elkényeztette őt a Mercedes-Benznél uralkodó
bajtársias légkör és a Maseratinál töltött nyugodt időszak, ezért
peregtek le róla a belső intrikák, vagy egyszerűen csak túl öreg
és túl okos volt ahhoz, hogy Ferrari rajta gyakorolhassa a lélek-
tani hadviselést. Akárhogy is, meggyőződésévé vált – feltehe-
tően alaptalanul –, hogy másodrangú autókkal versenyeztetik,
míg a javát a főnök kegyeit élvező éhes oroszánok, a Collins- és
Castellotti-félék kapják. Amikor az üzemanyagcső kilyukadt,
és ezért csak a negyedik lett a Francia Nagydíjon, támogatói-
val együtt szabotázszt emlegetett – dacára annak, hogy az efféle
hibák végigkísérték az egész idényt, és nemcsak őt, de az ösz-
szes pilótát sújtották. Ferrari utóbb úgy emlékezett az 1956-os
versenyidény Fangio-féle olvasatára, mint *egyfajta krimire, tele
árulással, szabotázzsal, csalással és a létező összes machinációval*
– *mintha mindenki összeesküdött volna ellene.* Ferrari logikusan
azzal érvelt, hogy örülség lett volna tőle felbérelni a világ legjobb
versenypilótáját csak azért, hogy utána ne hagyja nyerni. Ennél
ő valóban pragmatikusabb volt. Nyilván azt akarta, hogy a be-
fektetése egy világbajnokságon eredményt hozzon, így a két férfi
ellentéte leginkább erős jellemek harcára emlékeztetett. Fangio
ugyanarra a mindent átható, érzelmektől mentes profizmusra
számított, ami a Mercedes-Benz erőfeszítéseit jellemezte, miköz-
ben Ferrari azt a hisztériával határos hűséget várta volna el, ami-

vel Fangio egyszerűen nem tudott szolgálni. Felesleges is mondanunk: az argentin közvetlenül az 1956-os idény után elhagyta a Scuderiat, hogy a város másik felébe, a Maseratihoz költözzön. A két férfit ez a karnyújtásnyi távolság választotta el egymástól, bármilyen színpadias gesztusokkal hangoztatták is, hogy megbocsátottak egymásnak és kölcsönösen elismerik a másik teljesítményét.

A Fangio és Ferrari kapcsolatát megterhelő feszültség ugyanakkor közelébe sem érhetett annak, ami a Scuderia feletti kis lakást uralta. Ahogy a Le Mans-i futam a végéhez közeledett (a hat benevezett Ferrariból végül csak a Tipo 625 LM futott be, amivel a Gendebien–Trintignant duó a harmadik helyet szerezte meg), Dino már a halálos ágyán feküdt. Június utolsó hetében a Scuderia műhelyében dolgozó szerelők egy új Enzo Ferrarit ismertek meg, akinek arcvonásait eltorzította a bánat, és aki leplezetlenül zokogott, amikor leereszkedett a lakásból levezető lépcsőn. A végzetes nap 1956. június 30-a volt, amikor a kellemes és közkedvelt fiatalember veséje feladta a küzdelmet. Az apát és az anyát lesújtotta a gyász. Tavoni aznap délután Ferrarival volt, amikor Eraldo Sculati csapatfőnök bejelentkezett Reimsből, hogy tudassa: Collins az imént nyerte meg a Francia Nagydíjat. Tavoni megpróbálta átadni a kagylót Ferrarinak, de az csak könnyes szemmel elhessegette, és kijelentette, hogy a versenyzés iránti érdeklődése fiával együtt a sírba száll.

Az ezerfős gyászmenet a Scuderia régi épülete előtt, a Viale Trento e Triestén gyülekezett, és kígyózott egészen a San Cataldo-i temetőig. A megpróbáltatást bátran és büszkén viselő Ferrari elől haladt, akárcsak a gyászba beleroppant, fekete fátyolba burkolózó Laura. Valahol a menet közepén kis Fiat szedán döcögött, benne az immár a nyolcvanas évei közepén járó Adalgisával, aki a fullasztó hőségben gyalogosan nem tudta volna megtenni az utat.

Ami ezután következett – a gyász látványos megnyilvánulása és Dino posztumusz megdicsőülése – egy szentnek is dicséretére vált volna. A San Cataldo-i temetőben roppant román stílusú márványmauzóleumot emeltek (részben a város pénzén), hogy ez szolgáljon családi kriptaként. Dino és a nagyapja földi

maradványait itt helyezték el, emellett külön sírt tartottak fenn Enzónak, az anyjának és Laurának is.

A kór, ami végzett Dinóval, mérhetetlen befolyást gyakorolt Ferrarira, és olyan polémiát gerjesztett, ami a sírig elkíserte. Dino Ferrari betegségével kapcsolatban ugyanis sok a megválaszolatlan kérdés, titok – ezért ez a mai napig szóbeszéd tárgya.

A különféle életrajzírók hol leukémiát, hol szklerózis multiplexet, hol vesegyulladást vagy izomsorvadást említenek. Utóbbi fordul elő a leggyakrabban, ráadásul maga Ferrari is sorvadásról beszél, ami fiát és feleségét egyaránt sújtotta – igaz, azt is állítja, hogy vírusos vesegyulladás végzett a fiával, jöllehet az orvostudomány nem ismer ilyen kórt. A bennfentesek ugyanakkor egy másik teóriát is emlegetnek, miszerint a népszerű fiatalemberrel nem más végzett, mint a rettegett szifilisz.

A történet kizárólag közvetett bizonyítékokon alapul, mégis olyan fordulatot, hogy muszáj megemlítenünk: eszerint Laura Ferrari rossz életű nő, *puttana* volt, aki már az anyaméhben továbbörökítette betegségét. Ferrarit nem is a szeretetet, hanem a büntudat vette rá, hogy istenítse egyetlen törvényes fiát – legalábbis ezt állítja egy komoly beosztásban dolgozó munkatársa, aki húsz évet húzott le Maranellóban. Ferrari közeli ismerősei szinte mind megismétlik és megerősítik ezt a sztorit, bár egyikük sem a nyilvánosság előtt. Valaki, aki már az 1930-as évek óta ismerze Ferrarit, szintén kitart amellett, hogy a történet igaz, és Laura valóban prostituáltként kereste a kenyerét.

A sárdobálókkal szemben sorakoznak fel azok – köztük Luigi Chinetti –, akik állítják, hogy Laura Garello Ferrari tisztességes és ok nélkül gyalázott asszony volt, egy kisbirtokos család sarja. Ezt erősíti, hogy anyagilag is segített beindítani a maranellói gyárat, amit egykori utcalányként aligha tehetett volna meg. A Cleve-landi Klinika és a Harvardi Egyetem szakértői is kétlik, hogy Dino szifiliszben halt volna meg, amit a legjobb esetben is csak közvetett tények bizonyítanak. Érvelésük így szól: a csecsemőknek – akik az anyjuk méhében kerülnek kapcsolatba a betegséggel – nyolcvan százaléka már élete legelső évében elhalálozik. A halálozási ráta az idő múlásával meredeken zuhan; az ötödik életév után a halál valószínűsége már csak tíz százalék. Dino

gyerekkorában, az 1930-as években a kórt még gyakran mérgekkel, arzénnal, bizmuttal és jóddal kezelték, a második világháború után azonban általánosan elterjedt az antibiotikus penicillin, így a szifilisz közel száz százalékos eredményességgel gyógyíthatóvá vált. Nem valószínű, hogy az 1950-es évek közepén egy fiatal férfi áldozatul eshetett ennek, miközben Modena legjobb orvosai kezelték.

Végső, harmadik stádiumában a szifilisz fő tünete az idegrendszeri funkciók hanyatlása – különböző tünetek (őrület, vakság és sükettség) jelzik, hogy a betegség végső stádiumában járunk. Akik azonban élete utolsó éveiben ismerték Dinót, mind életvidám fiatal férfiként emlékeznek vissza rá. Kóros soványságát, általános fáradékonyságát és végtagjai merevségét leszámítva nem tűnt ki kortársai közül. *Dino rendes fickó volt, mindig mosolygott* – idézi fel Shelby. – *Az örege sosem volt mellette, és a kölyöknek nem sok dolga akadt.*

Ha Dinót valóban izomsorvadás sújtotta – amelynek számos típusa ismert –, akkor ez feltehetően a leggyakoribb Duchenne-féle izomdisztrófia lehetett, amit kizárólag három és tíz év közötti fiúgyerekek kapnak el. Ők többnyire a kamaszévek végén vagy a húszas éveik elején halnak meg. Ugyanakkor az ő esetükben az utolsó éveket teljes bénultság jellemzi, míg Dino, ha nagy nehézségek árán is, de élete utolsó hónapjaiig képes volt mozogni.

Tudjuk, hogy Dino halála után Enzo Ferrari bőkezűen adakozott az izomsorvadásos betegeket segítő különféle alapítványoknak. Egy prominens amerikai tévés producer és lelkes Ferrari-gyűjtő is úgy emlékszik, hogy Ferrari csak *azután* tekintette őt barátjának, miután beszélt neki a saját dokumentumfilmjéről, ami bemutatta a betegséget.

A magyarázat, amit Ferrari Dino betegségének kezelésével kapcsolatban ad, nem segít eloszlatni a homályt. A *Rettentő örömeimben* írja: *Azzal áltattam magam – egy apa mindig áztatja magát –, hogy képes leszek helyreállítani Dino egészségét. Meggyőződéssel hittem, hogy ő is olyan, mint az autóim, a motorjaim, ezért kalóriaérték szerint táblázatba foglaltam az összes ételt, amit anélkül is megehetett, hogy a veséjét károsodás érte volna. Hogy nyomon kövessem a betegség alakulását, naponta grafikonon ábrázoltam*

a fehérjevizelés mértékét, a vér maradék nitrogénszintjének emelkedését, a fokozott vizeletkiválasztást, és a többbit. Orvosszakértők véleménye szerint mindez egyértelműen veseelégtelenségre utal. A vesegyulladás természetesen olyan betegség, ami a vese – gyakran végzetes – gyulladásával jár, márpedig Ferrari visszaemlékezései alapján nem lehet kétséges, hogy Dino Ferrari veséje végül felmondta a szolgálatot – de lehet ennek bármi köze az izomsorvadáshoz? A szakértők szerint aligha. Kapcsolódhat a vesegyulladás a szifiliszhez? Lehetséges, de csak kivételesen ritka esetben. Égető kérdések sora marad megválaszolatlan: Dinót talán fiatalabb korában arzénal kezeltek, ami végzetesen károsította a veséjét? Túl későn állapították meg és félrekezeltek a betegséget? Életének korai szakaszában egyszerre szenvedett izomsorvadástól és szifilisztől? Tisztos középosztálybeli anya szülte, vagy egy *puttana*? Némely, a családhoz közel álló modenai úgy tudja, az 1920-as évek elején Laurát egy prostituáltakra szakosodott torinói magánkórházban ápolták, méghozzá épp a fenti nemi betegséggel, bár erre az állításra sincs bizonyíték.

Bármi is okozta, Dino halála visszavonhatatlanul megváltoztatta Ferrari életét. Ettől kezdve még zárkózottabbá, még keserűbbé és cinikusabbá vált, még sztoikusabban viselte a sorscsapásokat, amelyek mellett mindennapi léte hirtelen eltörpülni látszott. Ha igaz, hogy a szifilisz szerepet játszott fiának korai elmúlásában, egyértelmű az ok-okozati láncolat, ha viszont az egész csak gonosz szóbeszéd, nem lehet kérdéses, hogy miként minden elstutogott pletykáról, erről is tudott. Ez is arra sarkallta, hogy bezárkózzon, és örökre hátat fordítson a köreiben kavargó intrikáknak és politikai játszmáknak.

Ferrari évtizedeken át mindennap elzarándokolt fia sírjához. Ez részévé vált óramű pontosságú reggeli rutinjának, amely ezenkívül magában foglalta a borbélynál és korosodó anyjánál tett kurta látogatásait is. Valamennyi V6-os motorját és az összes ezzel felszerelt autóját Dinóra kerestelte. Rideg maranellói munkahelye is inkább tűnt már szentélynek, mint irodának. Íróasztalával szemben – az egész helyiség fókuszpontjában – fiának komor portréja állt. Éveken át fekete nyakkendőt viselt, így emlékezve egyetlen törvényes gyermekére, akinek nevében számtalan

kitüntetést és ösztöndíjat alapított, miközben tekintélyes összegeket adományozott az izomsorvadásos betegeket segítő különféle szervezeteknek (függetlenül attól, hogy Dino pontosan mibe is halt bele).

Az év későbbi részében az abetonei út mentén nyitott kis szakiskola hivatalosan is elnyerte a műszaki főiskola minősítést és a Corni Műszaki Intézet részeként az olasz közoktatási minisztérium felügyelete alá került. Ferrari azt akarta, hogy az új iskola halott gyermekének nevét viselje, így azt formálisan is Istituto Professionale Statale Alfredo Ferrarira keresztelték át.

Dino halálakor Enzo Ferrari ötvennyolc esztendő volt. Hála a Fiatnak és a Lanciának, valamint világszerte élő tehetős vásárlóinak, immár kiélvezhette a jólét áldásait. Ő és Laura, akivel a békes egymás mellett élés politikáját folytatta, tekintélyes ingatlanvagyonot szerzett Modenában és környékén; az abban az évben nyolcvanegy autót építő gyár kibővítését tervezte, miközben az abetonei út mentén álló egykori istállót étteremmé és kis fogadóvá alakította át. A Cavallino nevet viselő szálláshely idővel csaknem olyan híres lett, mint maga a gyár, Dino elvesztése azonban még sokáig rányomta a bélyegét mindenre. 1956 nyarán Ferrari többször is azzal fenyegetőzött, hogy örökre felhagy a versenyzéssel, és ezúttal még azok is hajlamosak voltak hinni neki, akik nem először látták színpadias kirohanásait.

Mint oly sok olasz, Ferrari is sokkal több energiát fordított a gyászra, mint amennyi figyelmet életében szentelt a fiának. A halál valóban megszépíti a múltat – nem történt ez másként Dino esetében sem, akinek hibái halála után megszűntek, sőt abban a kiváltságban is részesült, hogy ő lett az a fiú, aki soha nem okozott csalódást az apjának. Ferrari nemes egyszerűséggel egy új, tökéletes Dinót teremtett. Teátrális gyásza nem ok nélkül keltett cinizmust azok körében, akik túl jól ismerték őt. Olyan hosszúra nyúlt, olyan csöpögős és szentimentális volt, hogy már kezdtek megkérdőjelezni az indítékait. Egy korábban nála dolgozó mérnök egyenesen a bűntudatnak tulajdonította: *A betegség. Bűntudat gyötörte a betegséggel – vélte. – Enzo Ferrari gyásza a bűntudatból táplálkozott.*

Miközben Dino elment – ám távolról sem merült feledésbe –, Ferrari vigaszt lelhetett másik fiában. Piero nemrég töltötte be a tizenegyet, és még mindig anyjával élt Castelvetroban. Örök talány, hogy a két fiú ismerte-e egymást – tudott-e Dino egyáltalán a féltestvére létezéséről –, az viszont tény, hogy valamikor az 1950-es évek vége felé Laura Ferrari tudomást szerzett férje kettős életéről. Nem mondhatni, hogy megadóan beletörődött a helyzetbe, amiből csakis vesztesen kerülhetett ki. Miután egyetlen fia meghalt, Ferrari nyilvánvalóan áthelyezte a fókuszat törvénytelen sarjára és pótörökösére, akiről mindeddig csak legközelebbi munkatársai tudtak.

Nem egészen egy hónappal Dino elvesztése után a halál, noha csak áttételesen, de újra lecsapott a családra. Sergio Sighinolfi, aki a vállán vitte az ifjabbik Ferrari koporsóját, beleroppant barátja elvesztésébe. A két fiatal kivételesen közel állt egymáshoz: Dinóban jószerevével csak Sighinolfi jelenléte tartotta a lelket, miután egészsége hanyatlásnak indult. Szeptember 7-én jött a hír, hogy Sergio az Appenninek hegyei között elvesztette uralmát Ferrarija felett és a helyszínen meghalt. A tragédia egy olyan kanyarban történt, amit a tesztvezetések során százszor is beszárgult, ezúttal mégis belezuhant a halálos szakadékba.

Enzo Ferrarit mélyen megviselte a veszteség. Miután szoros barátságot ápolt a fiával, a fiatalember több lett számára egyszerű alkalmazottnál – ő, akinek legtöbbször a szeme sem rebbent, ha elveszített egy pilótát, most mindent elkövetett, hogy a Sighinolfi család támasza legyen. Még egy közelebről meg nem nevezett összeget is adományozott, hogy enyhítse fájdalmát, ami tőle, ha nem is példátlan, de ritka nagylelkűségnek számított.

Ez az időszak óriási terhet jelentett Ferrarinak, amit csak még súlyosabbá tett a gyász. Két héttel a temetés után így írt barátjának, Rancatinak: *Miután alaposan végiggondoltam az előttünk álló versenyidényt, úgy döntöttem, másokra hagyom az olasz autóipar presztízsének védelmét. Mindnyájunk életében eljön a pillanat, amikor át kell értékelnünk mindazt, amit fontosnak találunk, és úgy hiszem, a fiam elvesztésével már lemondtam mindenről, ami igazán fontos.*