



# HET VERHAAL VAN **Ferrari**

EEN ODE AAN HET  
LEGENDARISCHE AUTOMERK FERRARI

STUART CODLING



HET VERHAAL VAN

# Ferrari

EEN ODE AAN HET  
LEGENDARISCHE AUTOMERK FERRARI

STUART CODLING

**KOSM•S**

KOSMOS UITGEVERS, UTRECHT/ANTWERPEN



# INHOUD

Het ontstaan van een legende .....	7
E la macchina? .....	19
De verkoop van de eeuw .....	41
Roem en macht .....	61
De prijs van vooruitgang.....	81
Het Schumacher-tijdperk.....	99
Wereldheerschappij.....	119
Ferrari in de populaire cultuur .....	141
Register.....	156
Verantwoording.....	160



---

**HET  
ONTSTAAN  
VAN EEN  
LEGENDE**

---





# EEN DROOM WORDT WERKELIJKHEID

*Il Commendatore* ('De commandant'). *Il Drake* ('De draak').  
*L'Ingegnere* ('De ingenieur'), 'De onruststoker'. Enzo Anselmo Ferrari kreeg tijdens zijn lange, veelbewogen leven veel grootse en vaak raadselachtige bijnamen, waar hij dankbaar gebruik van maakte. Zelfs de datum waarop zijn naam voor het eerst in de officiële documenten voorkomt, hult zich in mysteriën: volgens de ontstaansgeschiedenis van Ferrari werd Enzo op 18 februari 1898 in Modena geboren, maar volgens de autoriteiten was dat twee dagen later omdat een sneeuwstorm het registreren van zijn geboorte onmogelijk had gemaakt.

Aan het eind van de 19de eeuw waren officiële papieren niet de eerste prioriteit voor de gemiddelde burger van het jonge, onrustige koninkrijk, dat tijdens het leven van Enzo's ouders, Alfredo en Adalgisa, was ontstaan. Italië, de bakermat van talrijke belangrijke culturele ontwikkelingen, werd na de val van het Romeinse Rijk een broeinest van rivaliserende stadstaten die bekendstonden om hun prachtige kunstwerken en ongebreidelde onderlinge strijd, maar die ook regelmatig werden binnengevallen door naburige staten. Door het opkomende nationalisme werd de eenwording versneld en aan het einde

LINKS: de jonge Enzo Ferrari droomde van een carrière als operazanger, journalist of coureur.



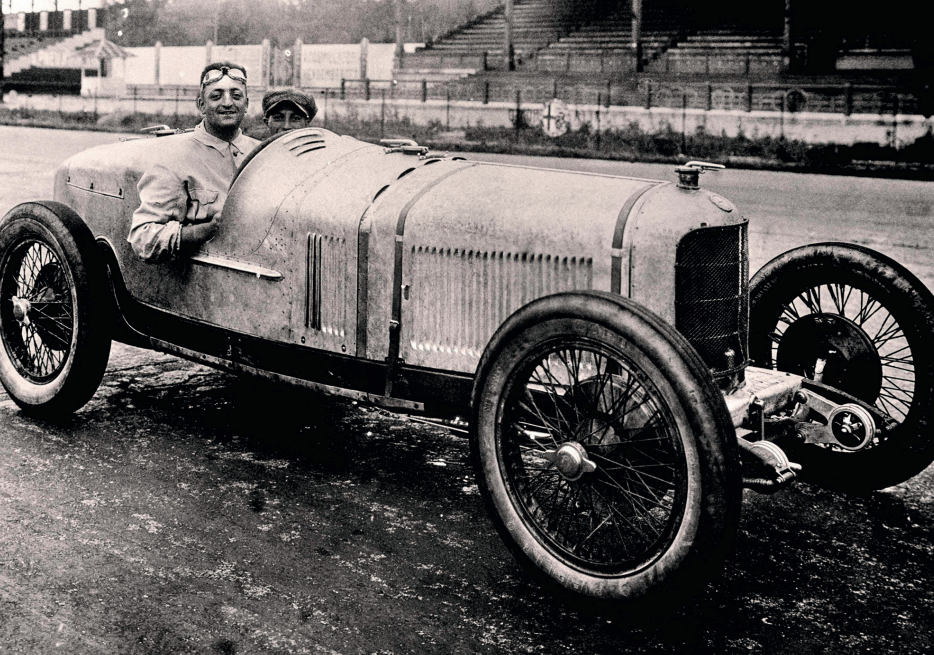
van de negentiende eeuw groeide Italië dankzij de industrialisatie in het noorden uit tot een van de grootmachten van Europa. Er werd echter niets aan de ongelijkheid gedaan die in de eeuw daarna de sociale onrust zou blijven voeden.

Deze chaotische en arme samenleving bood kansen aan mensen als Enzo Ferrari: ambitieuze mannen die snel leerden hoe zij de juiste contacten konden leggen. Voor verschillende mensen vervulde Enzo Ferrari verschillende rollen en als een ware bouwer van een imperium genoot hij van zijn rol als spin in een web vol intriges.

Tijdens de glorie-dagen van het Romeinse Rijk werd de regio Emilia-Romagna gekoloniseerd door voormalige legioensoldaten. Na 25 jaar diensttijd kregen deze soldaten er een stuk land. Modena was een van de vele nederzettingen die ontstonden langs de Via Aemilia, de Romeinse weg tussen Piacenza en Rimini. Enzo's moeder kwam uit Forlì, de ommuurde stad aan de andere kant van Bologna die in de vijftiende eeuw door de familie Borgia was ingenomen. Enzo's vader was metaalwerker, een industrie die dankzij de industrialisatie een hoge vlucht had genomen. In heel Modena klonk het getik van hamers in de vele werkplaatsen waar ooit onderdelen voor karren en koetsen, en later voor auto's werden gemaakt. De streek zou op het gebied van ontwerp en carrosserie uitgroeien tot het belangrijkste centrum van de Italiaanse auto-industrie.

Ook Enzo's vader had zo'n werkplaats en het gezin behoorde tot de middenklasse. In zijn autobiografie *Mijn leven* gaf Enzo een beschrijving van hoe hij een slaapkamer boven de werkplaats deelde met zijn oudere broer Alfredo jr. Daar werd hij elke ochtend wakker van het gehamer. Net als zijn vader was hij goed in het organiseren en in het familiebedrijf vervulde hij functies als administrateur, manager, ontwerper en verkoper.

In tegenstelling tot zijn broer was Enzo een onverschillige en ongemotiveerde student. Vanwege zijn slechte rapporten



BOVEN: Enzo Ferrari's racetalent en zijn gave om contacten te leggen bezorgden hem een baan bij Alfa Romeo.

werd hij regelmatig door zijn vader geslagen. Zijn vader wilde ook dat hij ingenieur zou worden, maar ondanks zijn latere bijnaam *L'Ingegnere* werd hij dat niet – uiteindelijk groeide hij tot iets veel groters uit, maar helaas heeft zijn vader dat niet meer meegemaakt. Alfredo sr. overleed in 1916 aan een longontsteking, kort na Enzo's achttiende verjaardag. Alfredo jr. zat toen bij de luchtmacht. Hij overleed aan het einde van hetzelfde jaar aan een onbekende ziekte.

Sinds zijn vader hem in 1908 had meegenomen naar de Coppa Florio-wegrace in Bologna, droomde Enzo ervan om coureur te worden. Maar hij wilde ook wel operazanger of sportjournalist worden; enkele van zijn voetbalverslagen werden in de *Gazzetta dello Sport* gepubliceerd. Die ambities leken echter onbereikbaar toen het familiebedrijf instortte na het overlijden van zijn vader. Enzo moest het leger in, waar

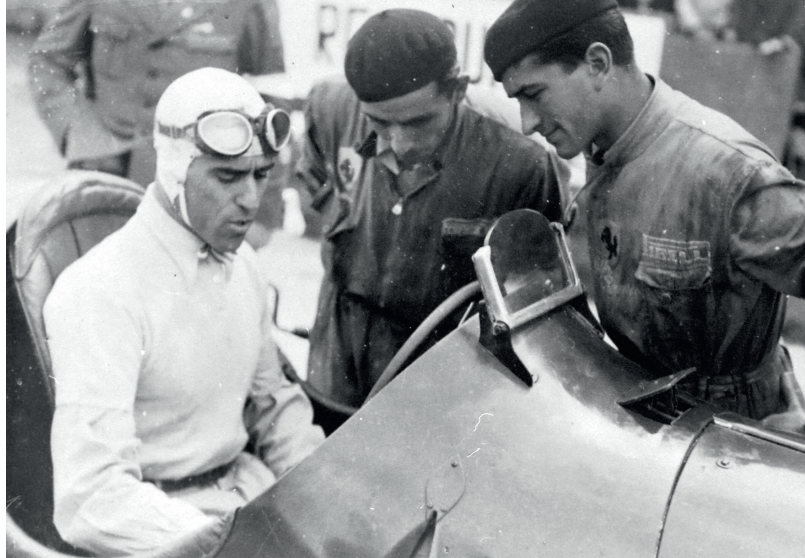
hij muilezels leerde beslaan voor een regiment van de artillerie. Hij had het geluk dat hij de dodelijke griepepidemie van 1918 overleefde, hoewel hij er ernstig door werd verzwakt.

Na de wapenstilstand keerde Enzo terug in het gewone leven, waar hij een nieuw leven moest opbouwen zonder de steun van een traditioneel familienetwerk. 'Ik was weer terug waar ik was begonnen [in Modena],' schreef hij in zijn autobiografie. 'Ik had geen geld, geen ervaring, nauwelijks een opleiding. Alleen een passie om iets te bereiken.'

Hij werd afgewezen voor een baan bij Fiat in Turijn, maar dankzij zijn sociale vaardigheden en zijn eenvoudige manier van leven verkreeg hij wel een baan bij CMN, een van de vele bedrijven die erin slaagden de overstap van de militaire machinerie naar personenauto's te maken. Enzo moest deze auto's testen en afleveren. Hiermee werd zijn droom om coureur te worden nieuw leven ingeblazen.

ONDER: Tazio Nuvolari en de monteurs van Scuderia Ferrari duwen zijn Alfa Romeo naar de startpositie tijdens de Grand Prix van Frankrijk in 1935.





Voor Enzo was dit een korte, maar leerzame periode. Hij kreeg de smaak te pakken na de heuvelklim van Parma-Poggio di Berceto en de wegrace Targa Florio in een CMN. Hij keerde terug naar de heuvelklim met een krachtigere auto, een oude Isotta Fraschini 4,5 liter, en eindigde als derde. Voor zijn tweede poging in de Targa Florio-race liet hij zijn oog vallen op Milaan en Alfa Romeo, op dat moment dé producent van raceauto's en eenvoudiger auto's. Hier legde hij de basis voor zijn latere imperium.

Enzo werd bij Alfa Romeo als coureur aangenomen. Daar breidde hij zijn werkzaamheden al snel uit tot die van verkoper en netwerker. Hij hielp het bedrijf ingenieurs en coureurs over te nemen van het noodlijdende CMN en kaapte talenten weg bij Fiat. Toen de P1, de Grand Prix-auto van Alfa, niet aan de verwachtingen bleek te voldoen, speelde hij een belangrijke rol bij het binnenhalen van de topingenieur Vittorio Jano. Enzo verdiende hiermee genoeg om in zijn geboorteplaats als dealer voor Alfa Romeo te beginnen. Daarnaast reed hij af en toe races.

BOVEN: in de jaren dertig domineerden de Duitse teams, maar tijdens de GP van Duitsland in 1935 versloeg Tazio Nuvolari ze op hun eigen terrein met zijn Alfa Romeo, waarvan de deelname aan de race werd mogelijk gemaakt door Ferrari.



**ROEM EN MACHT**





# DE LEGENDE KRIJGT EEN TWEEDE LEVEN

De investering van Fiat in 1969 gaf Ferrari de financiële middelen en de grootschalige productie-ervaring die cruciaal waren voor de verdere ontwikkeling van personenauto's. Enzo Ferrari kon nu ook zijn onwettige zoon Piero een aandeel van 10 procent in het bedrijf geven; hijzelf bleef verantwoordelijk voor de racedivisie en bezat een aandeel van 50 procent dat na zijn dood naar Fiat zou gaan. Maar er moesten nog moeilijke beslissingen worden genomen om de Ferrari-legende in leven te houden.

Die beslissingen hadden te maken met een ongemakkelijke waarheid die John Surtees jaren eerder al had benoemd: Ferrari wilde overal de concurrentie aangaan maar altijd met te weinig middelen, vooral als het ging om het bouwen van motoren en auto's.

Veranderingen in de sportautoraces kostten Ferrari te veel geld. In de jaren zestig waren wagens als de 250 GTO heel lucratief, omdat ze werden gemaakt door Ferrari's eigen team en werden verkocht aan rijke particuliere deelnemers. Racepromotors wilden echter meer spektakel, meer sterren en snellere

LINKS: Niki Lauda verrijkte het F1-team met zijn technische kennis en praktische-aanpak – en twee wereldtitels.





BOVEN: Ferrari verlengde voor Le Mans 1970 de achterkant van de 512 S om de weerstand te verminderen. Ronnie Bucknum en Sam Posey eindigden als vierde, achter drie Porsches.

sportprototypes die voor de meeste amateurcoureurs te duur en te snel waren. GT-wagens werden vanaf die tijd uitgesloten van het wereldkampioenschap. Er ontstond een felle concurrentie tussen de makers van sportprototypes; Ferrari werd vaak verslagen door Ford en Porsche, ondanks dat de organisatie de rivaliteit aan banden probeerde te leggen door te eisen dat makers een minimumaantal voor de verkoop moesten produceren.

Voordat het bedrijf in 1973 de onvermijdelijke beslissing nam om te stoppen met sportauto's, ging het eerst nog de strijd aan met de machtige Porsche 917. De 512 S was het eerste model dat profiteerde van de deal met Fiat: hij werd in een paar maanden tijd door het team van Mauro Forghieri ontwikkeld om de 917 tijdens Le Mans in juni 1970 te verslaan.

In januari presenteerde Ferrari in Maranello de benodigde 25 wagens aan de FIA-officials: dit model, met een 5 liter V12

Snelheid, luxe, uitmuntendheid en innovatie: deze kwaliteiten maken Ferrari al 75 jaar tot 's werelds meest gerespecteerde autofabrikant. Het Italiaanse merk is, met zestien constructeurstitels in de Formule 1, de succesvolste naam op het gebied van de autosport en heeft altijd vooropgelopen in innovaties op het racecircuit en nieuwe technische standaards.

*Het verhaal van Ferrari* behandelt alle belangrijke momenten in de geschiedenis van het iconische merk, van de allereerste auto met de naam Ferrari uit 1947 tot het heden. Het boek gaat in op de fascinerende ideeën van Enzo Ferrari op het gebied van design en techniek en bespreekt de meest bijzondere modellen in de geschiedenis van Ferrari, zoals de Dino 246 GT, de F40 en de Testarossa. Ook aan bod komen de verhalen over overwinningen en tegenslagen op het circuit en van de coureurs en ingenieurs die hebben bijgedragen aan het succes van Ferrari in de Formule 1.

Met de vele historische foto's die de spannende geschiedenis illustreren is *Het verhaal van Ferrari* een ode aan dit legendarische merk en zijn oprichter Enzo Ferrari.

**KOS  
M•S**

NUR 450

Kosmos Uitgevers,  
Utrecht/Antwerpen



[www.kosmosuitgevers.nl](http://www.kosmosuitgevers.nl)