**Феррари (Ferrari), Энцо**

18 февраля 1898г. – 14 августа 1988г.

Рано оставшись без отца, Энцо Феррари был вынужден оставить школу и начать работать, чтобы помочь семье. Свой путь в автомобильный мир он начинал после Первой мировой войны как испытатель автомашин в небольшой миланской компании. В 1920г. он пришел в компанию «Альфа-Ромео» и стал участвовать в автомобильных гонках. В 1929г. он организовал собственную команду «Скудериа Феррари», успешно выступающую и поныне в различных сериях гонок.

Оставив после рождения сына Дино в 1932 году гоночную карьеру, Феррари сначала руководил командой гонщиков, потом основал новую компанию и сразу же создал машину собственной конструкции. Но только после войны, когда вышел срок его обязательств перед «Альфа Ромео», он смог дать машинам свое имя.

Свой первый гоночный автомобиль Энцо Феррари собрал в 1937г. для компании «Альфа-Ромео». С 1939г. его команда выделяется из компании «Альфа Ромео» и Феррари основывает собственное предприятие «Auto Avio Costruzioni Ferrari». Первоначально оно производило различное оборудование для автомобилей. Первый автомобиль под названием «Феррари» появился в 1946г. Это была модель «Ferrari 125» с мощным 12-цилиндровым двигателем, призванная воплотить в жизнь мечту ее создателя: придать обыкновенному дорожному автомобилю свойства гоночного.

К концу 1947г. существовали уже две модификации двигателя Феррари, а его рабочий объем вырос у модели 166 до 1995см3. В следующем году собственная команда Феррари впервые одержала победу в гонках «Милле-Милья» и «Тарга-Флорио». 1949 год принес команде и новый триумф в тех же соревнованиях, а чуть позже – победу в гонке «24часа Ле-Мана».

В 1951г. появляется этапная модель «340 America» с двигателем, первоначально разработанным для Ferrari GT с рабочим объемом 4,1 литра. В 1953г. эта же машина оснащается двигателем объемом 4,5 литра и получает новое имя – «375 America». В том же году Феррари представляет автомобиль «250 Europa» с трехлитровым двигателем.

Всего к началу 1954г. Энцо Феррари выпустил около 200 своих машин в эксклюзивно-дорожном варианте и 250 гоночных моделей. Создавая свои дорожные автомобили, Феррари обращался к разным дизайнерским компаниям, выполняя свои модели непохожими друг на друга. Но модель «250 GT» 1954 года положила начало многолетнему и плодотворнейшему сотрудничеству с компанией «Пининфарина», как нельзя лучше подстроившей свои кузова к новым короткобазным шасси, у которых ведущая задняя ось была подвешена на пружинах. В 1958г. «Пининфарина» создала для модели «250 GT» кузова специфически угловатой формы: эти автомобили, оснащенные 12-цилиндровым двигателем, и внешне производили впечатление очень мощных и послушных.

Модель «375 America» и сменившая ее в 1956г. «410 Super America» (их было выпущено всего 14) предназначались для «сильных мира сего»: дизайн этих моделей вызывал ощущение силы и уверенности в себе.

С 1957 по 1962 годы выпускался видоизмененный «Феррари 250 GT California» с хищно заостренным профилем и съемной крышей. Свою первую победу эта машина одержала в гонках «Tourist Trophy» 1960 года на трассе «Гудвуд».

В 1966г. фирма разработала новый V-образный двигатель, ведущий свое начало от гоночных моторов: 12-цилиндровый, с двумя распределительными валами в каждой головке цилиндров, системой смазки с сухим картером, обеспечивший высокий крутящий момент и гибкость, имевший мощность 300л.с.

50% акций своей компании Феррари в 1969 уступил концерну ФИАТ, но до 1977 остается президентом фирмы, а контроль над командой «Скудериа Феррари» держал в своих руках до самой смерти.

В 1968г. Феррари выпустила легендарную Daytona, или 365GTB/4, с передним расположением 4,4-литрового V-образного 12-цилиндрового двигателя, мощностью 352л.с., развивающего сверхскорость 282км/ч. Эта модель, внешне сдержанная и функциональная, является самой скоростной в мире машиной и, безусловно, рекламная оценка ее как «лучшей в мире» не так уж далека от истины.

В 1987г. основатель компании Энцо Феррари возглавил коллектив конструкторов, подготовивших модель «F40», обозначенную как «сумма усилий компании за годы ее существования». Свое начало F40 ведет от GTO 1984 года и, на первый взгляд, имеет много общего с Ferrari 308GTB, однако имеет существенные технические нововведения: турбонаддув, V-образный 8-цилиндровый двигатель продольного (а не поперечного) расположения установленный на трубчатой раме усиленной несущими панелями из кевлара, мощность 478л.с. – все говорит о том, что прежней осталась только конфигурация. Кузов этой супермодели выполнен из углеволокна и кевлара, а ее тесный салон вполне отвечает спортивной сущности машины: в ней даже нет механизма для регулировки сидений. Автомобили компании «Феррари», с 1969г. контролировавшейся ФИАТом, а с 1989 окончательно отошедшей к корпорации, имеют репутацию самых дорогих в мире. Каждый из них – легенда.

Заводская команда участвует в различных автомобильных соревнованиях, где результаты выступлений стали уже легендарными. Наибольших успехов команда достигла в гонках серии «Формула 1» – 9 раз гонщики, управлявшие автомобилями «Феррари» становились чемпионами мира. Кроме того, автомобили команды неоднократно побеждали в гонках «24 часа Ле-Мана.

Три мечты Энцо Феррари:

стать оперным тенором;

стать спортивным журналистом;

стать автогонщиком.

Первая мечта оказалась несбыточной из-за отсутствия голоса, второй он добился частично, опубликовав в 16 лет отчет о футбольном матче в главной спортивной газете страны, а третью осуществил сполна, став гонщиком команды «Альфа Ромео» и одержав в двадцатые годы ряд побед на гоночных трассах. После победы в Равенне в 1921 году его представили графу Баракка, отцу погибшего в первую мировую войну летчика-аса. Феррари познакомился и с графиней, которая попросила его поместить на счастье эмблему ее сына на борту гоночной машины. Так родился знакомый всем поклонникам автоспорта знак – поднявшийся на дыбы черный жеребец.