

〔美〕布洛克·耶茨 著
(Brock Yates)

中国上海法拉利俱乐部 译

Enzo **Ferrari**

THE MAN, THE CARS, THE RACES

恩佐·法拉利



Enzo Ferrari

THE MAN, THE CARS, THE RACES

恩佐·法拉利

[美] 布洛克·耶茨 / 著

(Brock Yates)

中国上海法拉利俱乐部 / 译

图书在版编目 (CIP) 数据

恩佐·法拉利 / (美) 布洛克·耶茨著; 中国上海法拉利俱乐部译.
——北京: 国际文化出版公司, 2017.1
ISBN 978-7-5125-0905-4

I. ①恩… II. ①布… ②上… III. ①法拉利 (1898-1988)
—传记 IV. ① K835.465.38

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 257034 号

ENZO FERRARI: THE CARS, THE RACES, THE MACHINE By BROCK YATES
Copyright:© 1991 by Brock Yates
This edition arranged with CAROL MANN AGENCY
Through BIG APPLE AGENCY, INC., LABUAN, MALAYSIA.
Simplified Chinese edition copyright: 2017 JIC Bookstore Investment Co., Ltd.
All rights reserved.

著作权合同登记号 01-2016-8352

恩佐·法拉利

著 者	[美] 布洛克·耶茨
译 者	中国上海法拉利俱乐部
特约编辑	黄 艳 赵 芳
责任编辑	戴 婕
封面设计	宋 涛
出版发行	国际文化出版公司
经 销	北京联合天畅发行公司
印 刷	北京中科印刷有限公司
开 本	710 毫米 × 1000 毫米 16 开 34 印张 409 千字
版 次	2017 年 1 月第 1 版 2017 年 2 月第 2 次印刷
书 号	ISBN 978-7-5125-0905-4
定 价	118.00 元

国际文化出版公司

北京朝阳区东土城路乙 9 号

邮编: 100013

总编室: (010) 64271551

传真: (010) 64271578

销售热线: (010) 64271187

传真: (010) 64271187-800

E-mail: icpc@95777.sina.net

http://www.sinoread.com

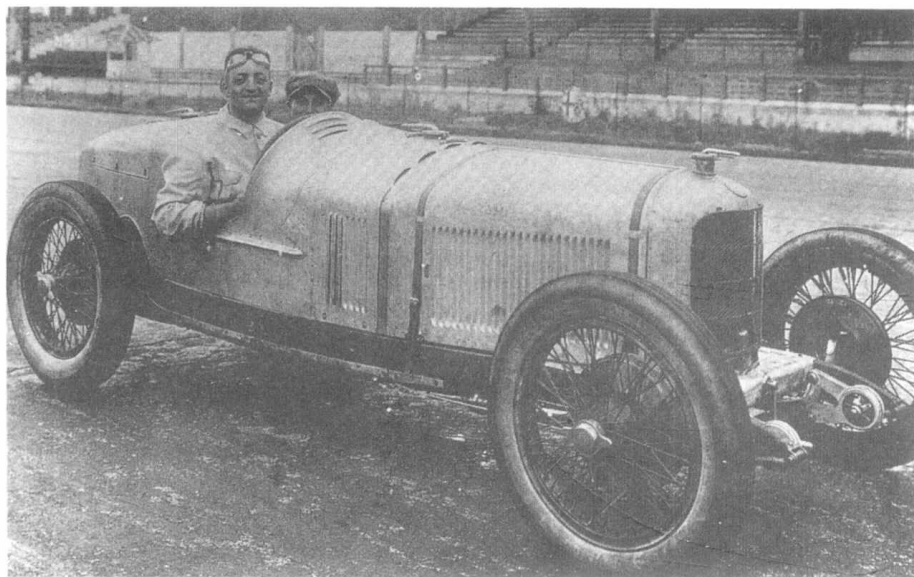
(图书如出现印装质量问题, 请联系 010-83670231 进行调换)



恩佐·法拉利的出生地，意大利北部城市摩德纳卡姆利街85号（如今已经改名为保罗·法拉利街）。一层是恩佐·法拉利父亲的家庭小工厂，楼上是全家人的居所。（图源：作者）



1921年7月24日，刚刚在穆杰罗环道获得第二名的恩佐·法拉利，左边上坐着的是和他一样疲惫不堪的米切尔·康迪。（图源：Wide World）



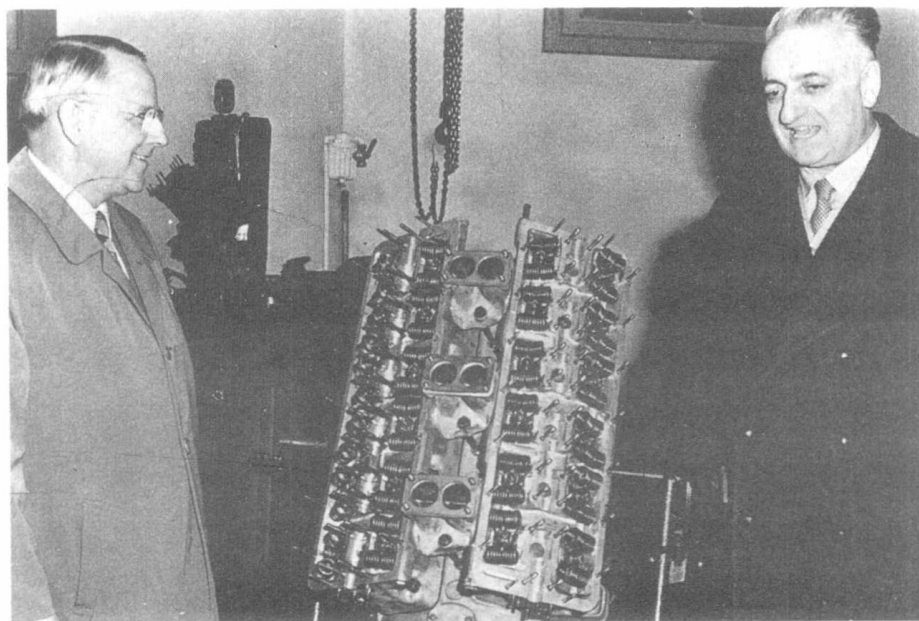
恩佐·法拉利正在蒙扎赛道对著名的阿尔法·罗密欧 P2 进行测试（请留意车上没有任何数字，也没有代表阿尔法的“四叶草”标识，说明车子还没有准备就绪）。恩佐·法拉利从未驾驶这个著名的车子参加过任何正式比赛。（图源：贝特曼档案）



法拉利第一款成功的客户车——著名的 166MM Barchetta（小船）。车子体型微小，车身是由图林车身厂打造的，1949 年路易吉·希奈蒂开着这款车，赢得了勒芒耐力赛——这是法拉利车队首次在国际跑车比赛中获胜。（图源：《人车志》）



恩佐·法拉利和著名的设计师及工程师奥雷利奥·兰普雷迪。(图源: R. 美兰德、卡尔·路德维格森)



恩佐·法拉利和格兰特活塞环公司总裁格里·格兰特一起查看准备参加1952年印第安纳波利斯500英里比赛的法拉利赛车的发动机缸体。(图源: R. 美兰德、卡尔·路德维格森)



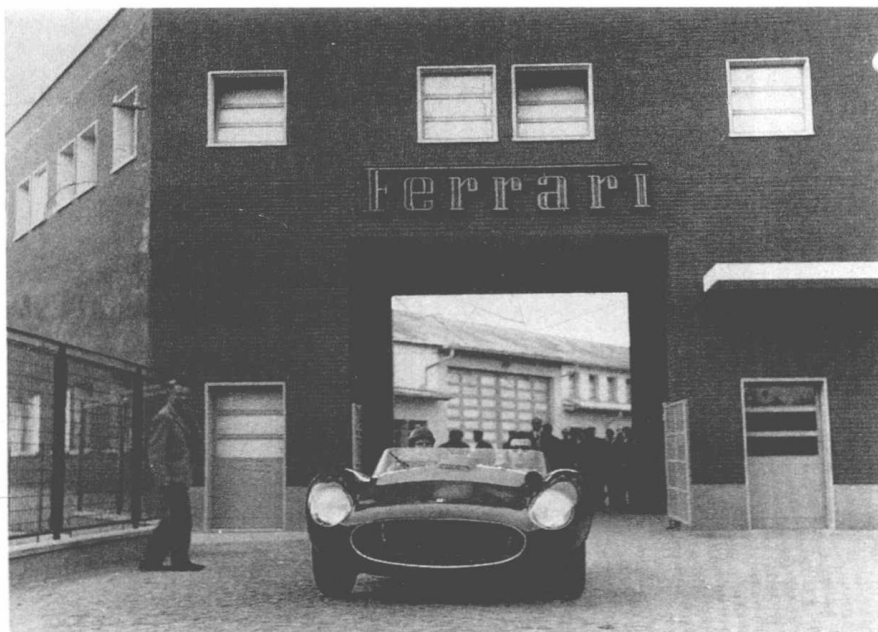
1953年6月，恩佐·法拉利和路易吉·维洛雷西及阿尔伯托·阿斯卡里在蒙扎赛道。（图源：R. 美兰德、卡尔·路德维格森）



1953年9月，恩佐·法拉利（罕见地在公众场合戴着老花镜）正在愉快地阅读意大利大奖赛的赛事新闻。（图源：R. 美兰德、卡尔·路德维格森）



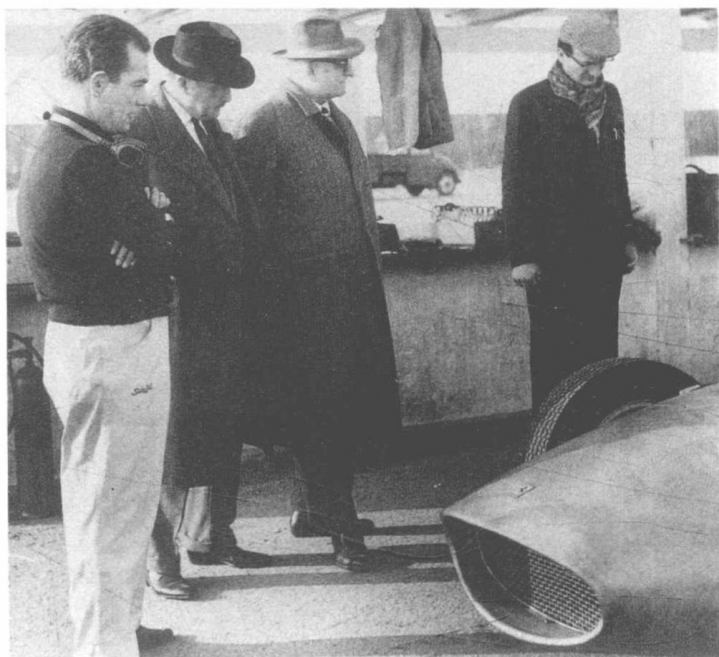
1953年，恩佐·法拉利在公司盛装接待《汽车评论》(Automobile Review)的编辑罗伯特·布伦斯维克。(图源：R.美兰德、卡尔·路德维格森)



1957年春，马拉内罗工厂门口，恩佐·法拉利和彼得·科林斯开车去阿贝托公路进行测试。这是一辆315S跑车，即将参加一千英里耐力赛。(图源：克莱曼塔斯奇)



1957年在马拉内罗的一次试驾前，赛车手彼得·科林斯正在和恩佐·法拉利讨论换挡相关的问题。这辆车是科林斯参加1957年一千英里耐力赛的315S运动赛车。（图源：克莱曼塔斯奇）



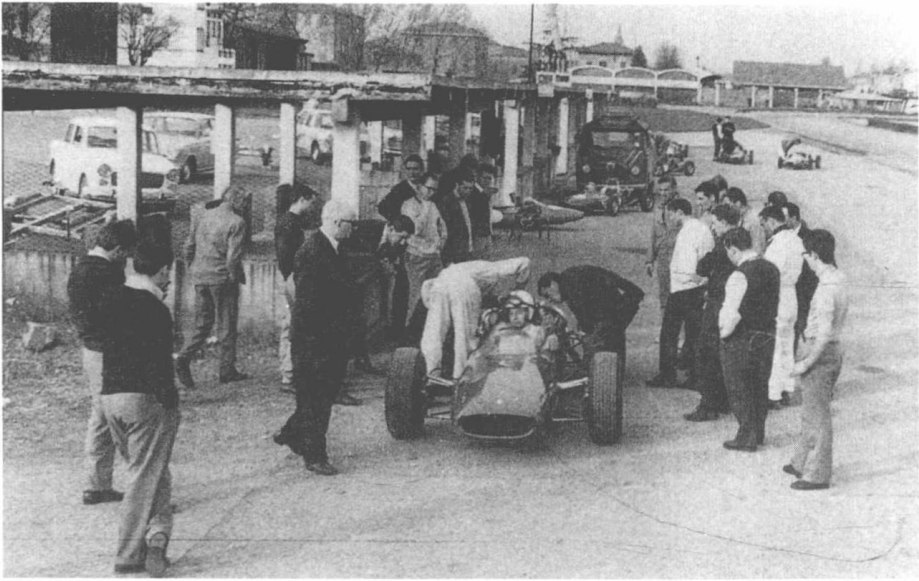
一个寒冷的早晨，在蒙扎赛道上的一次测试中，让·贝拉、阿玛罗蒂、恩佐·法拉利和罗莫洛·塔沃尼（左起）似乎对1959年的246型意大利大奖赛车的情况感到迷惑。（图源：彼得·科尔特林）



恩佐·法拉利和老友、车身制造商宾尼法里纳正在蒙扎讨论一款原型赛车的细节。
(图源：彼得·科尔特林)



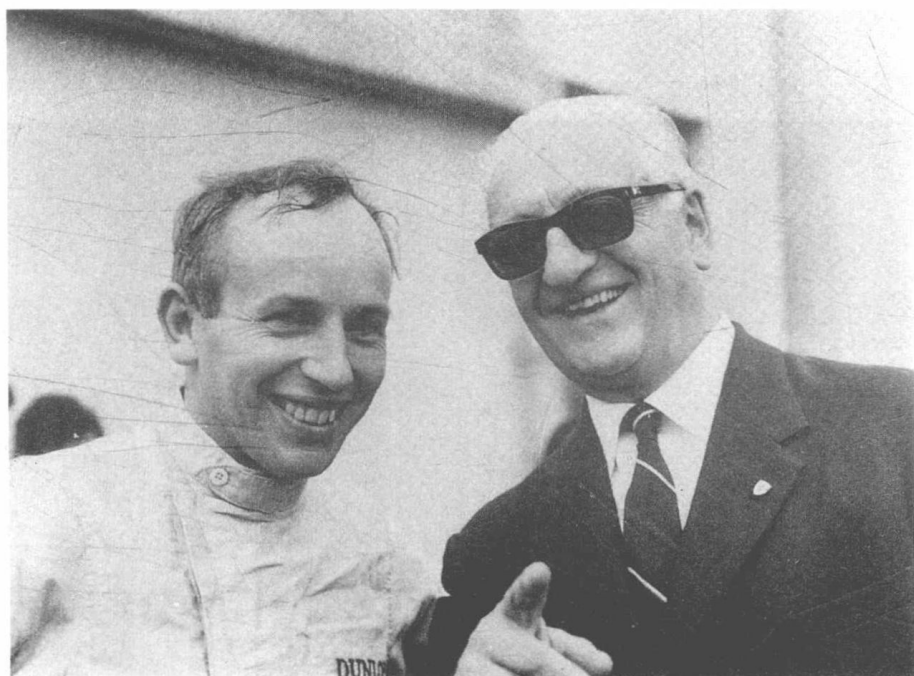
1963年9月，满头白发的恩佐·法拉利现身意大利大奖赛的练习日，身边一如既往地围满了追随者。(图源：彼得·科尔特林)



这是在摩德纳赛车场上一次典型的测试，恩佐·法拉利（中间偏左穿黑色套装）和两个机械师正在察看约翰·苏尔特的斯 F1 赛车，周围聚集着车队成员、朋友、记者及热切的围观者。（图源：彼得·科尔特林）



1964 年 3 月，恩佐·法拉利（右起第三位，戴着贝雷帽）在摩德纳赛车场。前面左边是洛伦佐·班迪尼，他的左手边是队友尼诺·瓦卡雷拉和班迪尼的妻子玛格丽塔；恩佐·法拉左手边是洛多维科·斯卡尔菲奥蒂以及他最忠实的司机佩皮诺·维德利。（图源：彼得·科尔特林）



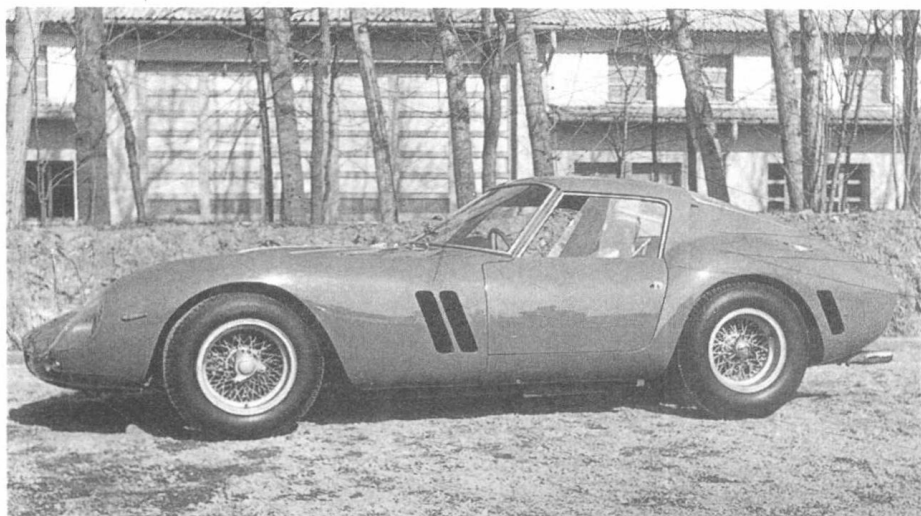
1964年，约翰·苏尔特斯和恩佐·法拉利在蒙扎。这是两人关系最好的时候，之后车队的形势发生变化，苏尔斯特在两年后离开了车队。（图源：Wide World）



1967年，恩佐·法拉利正在和他的三位明星赛车手交谈，从左至右分别是路易吉·穆索、埃乌杰尼奥·卡斯特罗蒂和彼得·科林斯。（图源：克莱曼塔斯奇）



一款法拉利的经典跑车，20世纪60年代的 Superamerica，搭载了宾尼法里纳车身。4L的V12发动机能达到时速160英里。1961—1964年期间，法拉利公司大约生产了45台样车，每一辆都不相同。（图源：《人车志》）



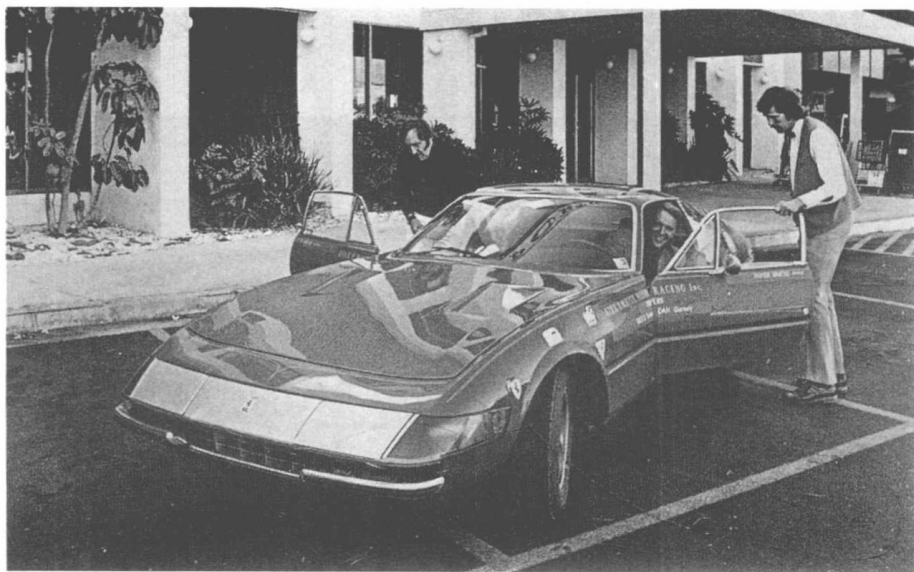
法拉利经典的路跑车型——出色的GTO，排量为3L，全球共有39辆这种漂亮的汽车，位列全球价值最高的汽车。其中7辆的售价超过了每辆1000万美元。（图源：《人车志》）



法拉利车总能引来围观人群。这一幕发生在1965年的纽约大街上，中置发动机的250 LM运动赛车体积小、动力足，吸引了不少眼球。这个车型全球共有35辆。（图源：《人车志》）



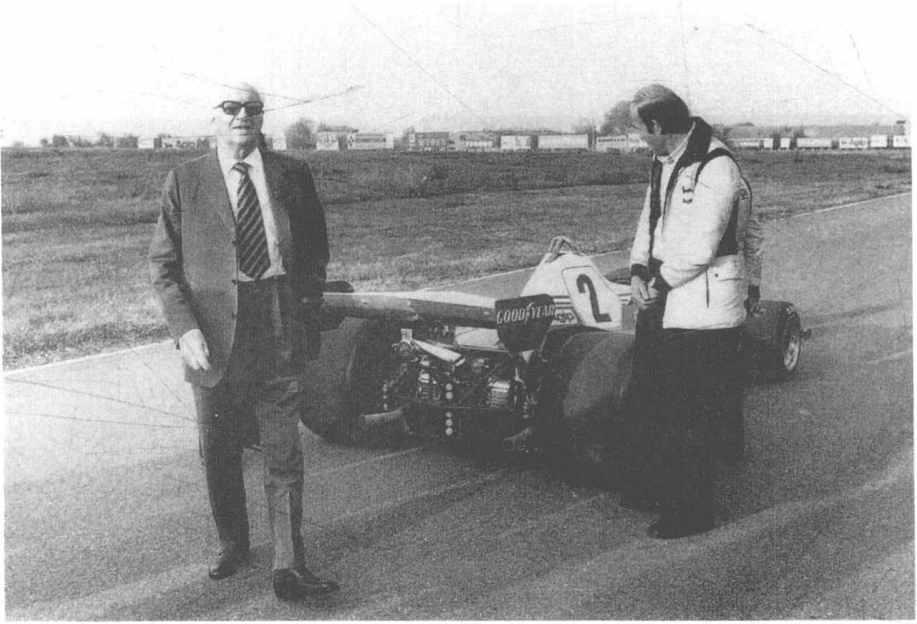
恩佐·法拉利为了纪念死去的儿子迪诺，1969—1974年期间推出了迪诺246。这款小型车使用的是V6发动机，而不是经典的V12发动机，也没有跃马标志，所以有人觉得这不是真正意义上的法拉利车。公司至少生产了4000辆这种灵巧的小型路跑车。（图源：《人车志》）



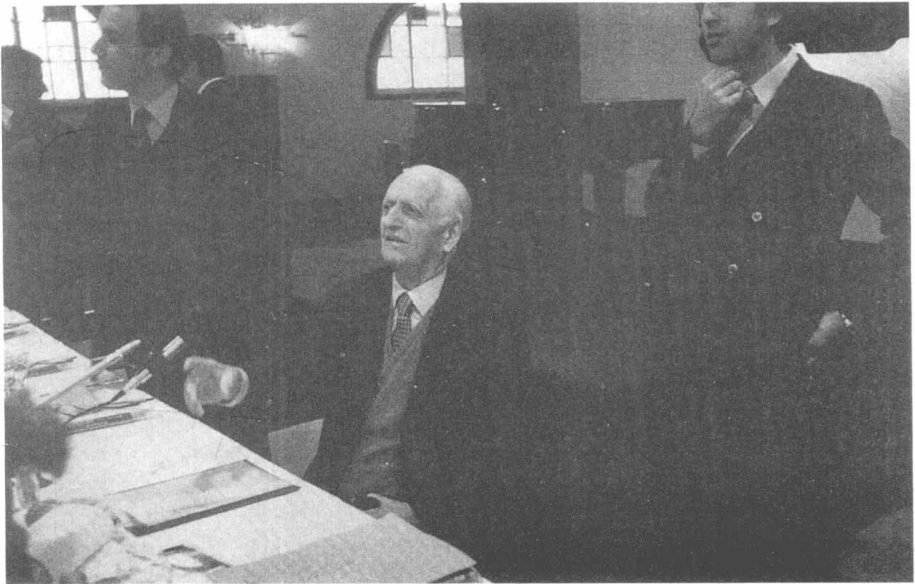
著名作家、赛车手丹·格尼驾驶着 365GTB/4（一般被称为“戴托纳”），获得了第二届 Cannonball 纪念杯赛的冠军。车子的最高时速达到了 170 英里，也是第一辆在 36 小时内横穿美国大陆（从纽约到洛杉矶）的汽车。（图源：《人车志》）



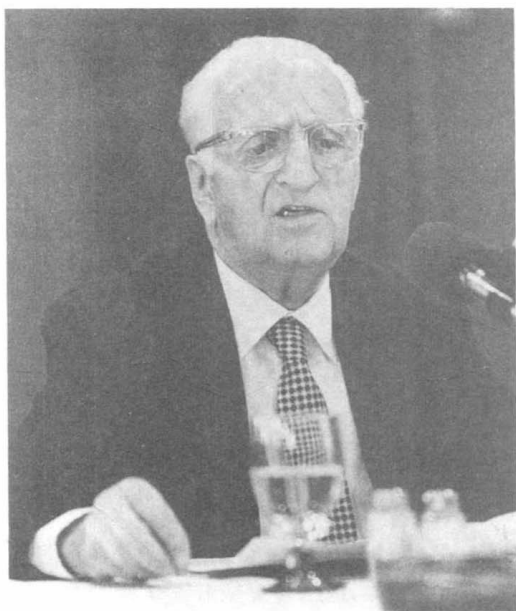
1975 年底，尼基·劳达和克雷·里加佐尼在年度新车展上和新车合影。这是一辆 312T2，也是现代法拉利最具美感的大奖赛车型之一。在 1976 年赛季的比赛中，车辆取消了前轮的制动管和挡泥板，致车毁人亡。（图源：《人车志》）



恩佐·法拉利和车队的老工程师维托里奥·贝伦塔尼在费奥拉诺试车道上，身后是1976年312T2大奖赛车。（图源：彼得·科尔特林）



1981年10月的年度新闻发布会上，恩佐·法拉利看上去苍老而疲惫，他身边的两人分别是马可·皮奇尼尼（左）和皮耶罗·拉迪·法拉利。（图源：彼得·科尔特林）



在1981年的新闻发布会上，恩佐·法拉利正在宣读提前准备好的讲稿。（图源：Wide World）



1983年恩佐·法拉利在私人办公室接受独家采访。空旷的房间，光秃秃的墙壁，侧面是弗朗西斯科·巴拉卡的照片，对面的墙上挂着纪念迪诺的照片（图中看不到）。（图源：拉里·格里芬）