

Naziv originala:
Enzo Ferrari
LE MIE GIOIE TERRIBILI

Copyright © 2016 Mondadori Libri S.p.a., Milano
Translation Copyright © 2019 za srpsko izdanje Vulkan izdavaštvo

ISBN 978-86-10-02637-5



Ova knjiga štampana je na prirodnom recikliranom papiru od drveća koje raste u održivim šumama. Proces proizvodnje u potpunosti je u skladu sa svim važećim propisima Ministarstva životne sredine i prostornog planiranja Republike Srbije.

ENCO FERARI

MOJA PRIČA

Uz sećanjā Pjera Ferarijā

Preveo Ljubeta Babović

VULKAN

IZDAVAŠTVO

Beograd, 2019.

Sadržaj

Prolog	7
„Hajde, hajde, možemo mi to!“	9
Tim konjića koji se propinje	39
Da bi se išlo brzo, nisu potrebne kočnice	63
Rivali na stazi, neiskreni u boksovima	129
Trke za budućnost	153
Maranelo, magnet koji privlači.	183
Žene i motori...	225
1964, <i>annus mirabilis</i>	239
Epilog	259
Hiljadu života mog oca	261

Autobiografija *Moja priča* prvi put je objavljena prvi put su objavljene 1962. kao knjiga intervjua, u izdanju izdavačke kuće „Kapeli“ iz Bolonje, a ponovo objavljena 1980, nakon što je to izdanje autor revidirao i ažurirao. Ovo izdanje zasniva se na obe verzije teksta.

Prolog

Tokom godina sam više nego jednom bio pozvan da napišem priču o mom „slučaju“, ali se nisam prihvatio toga. Mnoštvo svakodnevnih obaveza koje su se pokazale neodložnim nije mi dozvolilo ni da pomislim da sredim u sećanju ljude, stvari, činjenice koje su odredile moj život i navele me da pravim automobile sa mojim imenom, kao poslednjim činom ciklusa započetog mojim adolescentskim snovima.

Smrt mog sina Dina bila je bolna i doprinela je da napravim predah i da razmislim. I kada sam se nakon tako napornog puta osvrnuo unazad, uspeo sam da sagledam svoj život. Čitajući knjige koje prikazuju moj život, želja da predstavim ono što osećam pretvorila se u odlučnost. Zbog toga sam uspeo da dam oduška ovom razgovoru sa samim sobom, možda previše dugo odlaganom. Razgovoru u samoći, praćenom najvećim bolom u životu.

Gomila lica i imena ispunila je moja sećanja u tom vraćanju u prošlost. Imena i likovi koji su uživali svetsku popularnost, zajedno sa mnoštvom manje važnih osoba koje publika nije nikada upoznala, ali koje su imale značajnu ulogu u istoriji automobilskog sporta.

Više od šezdeset godina mogao sam da pratim tu priču iz prvog reda, štaviše, rekao bih da sam među onima koji su morali da je ispričaju i odigraju, podstaknuti neodoljivom strašću ili ambicijom.

I Nuvolari i Lanča, Askari i Valeta, Pireli i Fando, Nojbauer i Mos, Eklston i Vilnev, Balestr i Džons, i stotine drugih, bili su iz godine u godinu, iz decenije u deceniju, učitelji, prijatelji, učenici, saradnici, saveznici, protivnici ovog mog života provedenog u neprestanoj strepnji.

Moja priča, kako god bude ispričana, nema nameru da bude antologijska, da čini „automobilsku istoriju“ – biće to samo prilika za mene da otkrijem svoja razmišljanja, ideje, uverenja, osećanja koja su formirala tkivo mog organizma. Pojaviće se tako mnogo imena, dok će najveći broj njih ostati u mom srcu, podjednako neizbrisivih; želja mi je da niko ne ostane razočaran ili uvređen zbog toga što nije spomenut u ovakvoj knjizi, sasvim ličnoj i vrlo impulsivnoj. Ukratko: ispričana knjiga, neobjavljena priča, ispovest bez predrasuda.

„Hajde, hajde, možemo mi to!“

Hladan, vrlo hladan bio je najmanji zajednički imenitelj mog života u nekim važnim trenucima. Već kada sam se rodio, 20. februara 1898. godine u Modeni. Stigao sam na svet 18. februara, ali je tog meseca sneg bio tako visok da su tek dva dana kasnije mogli da prijave moje rođenje u kancelariji matičara, ispričala mi je majka.

Moji roditelji, otac iz Karpija, majka iz porodice iz Forlija, živeli su na dalekoj periferiji, u skromnoj kući uz tesarsko-bravarsku radionicu koju je držao moj otac.

Radionica je bila rustična hala od stotinak kvadratnih metara, sa krovom od rebrastog lima i bez poda. Kuća se sastojala od četiri sobe na međuspratu, dok je prizemlje bilo namenjeno za podrum, šupu za drva, spremište za bicikle i mnoge druge stvari koje su u to vreme imale neki smisao i bile od koristi, počev od drvenih lopata za raščišćavanje snega, kako bi zimi moglo da se dopre do regionalnog puta.

Išao sam da obiđem to mesto nakon šezdeset dve godine, podstaknut dozom snažne nostalgije. Nestali su samo kanali; konstrukcija je i dalje bila tu, sa crepom koji je nagrizaio zub vremena, okružena modernim betonom. Na potamneloj i okrnjenoj fasadi i dalje je stajao čitljiv natpis: MEHANIČARSKA RADIONICA ALFREDA FERARIJA.

Modena je tada imala 50.000 stanovnika. Danas ima oko 200.000. Zimske magle i letnje žege nastavljaju da se podjednako

smenjuju u ovoj ravnici gotovo u nivou mora, ali se u okolnim mestima skoro sve mnogo promenilo. Našao sam se na tim mestima nakon mnogo godina, mnogo decenija, ali prepoznajem poneko drveće, neke usamljene kuće u polju, neke preživеле jaruge, daleke obrise brda Čimone. Moj posao je ipak nešto promenio: Maranelo je nekada bilo mestašće, danas se uvećalo, broji 12.000 stanovnika, ima fabriku koja nosi moje ime, strukovni institut koji nosi ime mog sina Dina, uključujući radionicu sportske opreme, pozorište. Malo dalje, na granici sa opštinom Fjorano, u zelenilu područja u podnožju brda, nazire se trasa staze za proveru ispravnosti vozila, koju je sada zaposeo pogon keramičke industrije. Na toj stazi, duž tih pravolinijskih delova puta u Ulici Đardini kojih se sećam onako prašnjavih i kako preko njih prelaze volovi, sada kao strele jure neobični automobili. Mogu li reći da sam nešto učinio? Mogu li reći da sam ispunio snove i zadovoljio strasti koje sam imao kao dečak?

U adolescentsko doba imao sam tri dominantne strasti: želeo sam da budem operski tenor, sportski novinar, vozač trkačkog automobila. Prvi san je iščileo zbog nedostatka glasa i sluha; drugi je odoleo, ali se završio u obliku hira; treći je imao svoj tok, svoju evoluciju.

Prvi put sam se usudio da otkrijem svoje tajne ambicije jednog leta pre mnogo, mnogo godina. Komarci su bili dosadni te avgustovske večeri. Imao sam u rukama ilustrovani časopis o automobilizmu, štampan u Torinu. Služio mi je da teram komarce. Onda me odjednom Pepino, moj veliki prijatelj iz tog doba, upita: „Šta ćeš raditi kada porasteš?“ Pod nesigurnim svetlom svetiljke na gas sa carinske rampe Modene, pokazao sam mu prstom na fotografiju na prvoj strani. „Rafaele de Palma“, pisalo je u opisu, „još jednom u glavnoj ulozi u Indijanapolisu, Američkoj velikoj nagradi.“ „Biću vozač trkačkog automobila“, odgovorio sam. „Bravo“, rekao mi je, „ako uspeš u tome, moglo bi to da bude baš lepo zanimanje.“

Taj prijatelj i osoba od poverenja iz tih dečaćkih godina bio je sin trgovca na veliko i izvoznika prehrambenih proizvoda. Stanovao

je u blizini radionice mog oca, gde se na prostranoj parceli zemlje uzdizala njegova lepa kuća. Bila su tu velika skladišta i visoka građevina sa mnoštvom kula, koja je služila kao ogromna hladnjača. U toku zime voda je preplavljivala veliku livadu i zbog hladnoće se formirao debeo sloj leda. Čamdžije su ga razbijale i smeštale u veliku kulu. Ali je pre toga ta ledena kora služila za naše brzinske akrobacije na sličugama i sankama. Zahvaljujući Pepinu, od svih njegovih prijatelja ja sam imao posebnu privilegiju.

Moj brat Alfredo rođen je dve godine pre mene. Sa njim sam delio sobu iznad radionice. Jutarnje buđenje stizalo je sa prvim udarcima majstorskih čekića. Zimi smo u toj nezagrejanoj sobi bez zavesa Alfredo i ja mogli da uživamo u neponovljivom jutarnjem prizoru šara koje je led ocrtavao na prozorskim staklima i da koristimo te raznobojne površine za vežbanje naših potpisa, za koje smo sanjali da će jednog dana biti traženi autogrami.

Otac je za državnu železnicu izrađivao pragove za šine i zaštitni krov za perone. U svom preduzeću bio je direktor, projektant, upravnik, komercijalista, daktilograf, zavisno od posla. Među tolikim znatizeljnim pitanjima koja su mi postavljali novinari, bilo je i ono zašto tvrdoglavo stalno koristim mastilo ljubičaste boje. Objašnjenje je jednostavno: moj otac je svoja pisma pisao tako što je najpre pravio koncept na poledini koverata koje je dobijao, zatim ih kucao na maloj pisaćoj mašini marke „rojal“ i potpisivao mastiljavom olovkom. Onda je kopiju svega vrednog držao u presi za kopiranje sa štampanim žigom, jednoj vrsti foto-kopije *ante litteram* koja se dobijala putem male štamparske prese. Na taj način pojavljivali su se vlažni duplikati teksta i potpisa u jar-koljubičastoj boji.

Otac mi je umro u zoru 1916. godine, zbog jednog od onih zapaljenja pluća koja se danas obuzdavaju u roku nekoliko sati. I moj brat Alfredo umro je te godine, od bolesti koju je navukao tokom dobrovoljnog služenja vojske. Ostao sam, u strahu, sâm sa

majkom, koja je želela da uvek budem blizu nje. Ali me je život nemilosrdno udaljivao od nje. Doživela je devedeset tri godine, nežno bdeći nada mnom, i mogu da zamislim koliko se ponosila i kolika je bila njena svakodnevna briga.

Moje adolescentsko doba je do te godine bilo spokojno. Išao sam u osnovnu školu u Ulici Kamuri, koja je vodila ka železničkoj stanici, udaljenoj kilometar od moje kuće. Tom ulicom prolazio sam sa majkom kada smo išli u nedeljnu nabavku u potrošačku zadrugu, jednu od najranijih u toj socijalističkoj Emiliji, poput onih tržnih centara koji su danas preplavili svaki kvart svojim neobičnim skraćenicama, prikrivajući poreklo svojih finansijera.

Direktorka škole, gospođa plave kose, ne toliko visoka, Markiđanka, sladunjavom strogošću zahtevala je od mene sve ono što je moj brat vredno i revnosno izvršavao. Eto, moja jedina muka bila je škola. Osećao sam iskrenu odvratnost prema učenju, nasuprot mom bratu koji je bio najbolji u svemu. Nedovoljne ocene u đačkoj knjižici koje su pokazivane mom ocu još više su podsticale njegovu vatru. Insistirao je: „Moraš da postaneš inženjer!“ Odgovarao sam: „Hoću da radim!“ Često bih se pokajao zbog toga što nisam poslušao njegove savete.

Na izlazu iz škole dolazio je da me čeka Dik, džinovska nemačka doga. Njegova impozantna veličina nije ostavljala nikakav utisak na moje drugove. Bila je isuviše poznata njegova izuzetna poslušnost. Uginuo je mlad, imao je samo dve godine, zbog toga što je progutao oštru kosku. Jadni Dik! Bilo je mučno kada mi je profesor sa veterinarskog instituta pokazao ostatak njegovog pcepnanog jednjaka u tegli sa alkoholom.

Sećam se treniranja golubova letaća koje smo moj brat i ja gajili, takmičenja na kojima smo učestvovali sa našim primercima, sećam se naših časova mačevanja, atletskih takmičenja, moje izuzetne veštine u streljaštvu. Naročito se sećam drugova iz škole, od kojih sam neke ponovo video mnogo godina kasnije. Na primer, Đulio koga

sam zatekao kao čuvara pruge; Mario, zaposlen na šalteru banke; Enco, učitelj u osnovnoj školi, inače sin školskog poslužitelja. Bio je lep čovek, duge sede brade i sa lepršavom crnom kravatom, maksimalista. Ustajao je da naglas protestuje kada bi prolazila neka povorka. Govorilo se da je jedan od prvih socijalista, nije mogao očima da vidi popove i vernike. Lučano, najvredniji, ali i najstidljiviji u razredu, postao je tehnički direktor fabrike kao što je RIV. Pričao je sa mnom o ležajevima, obraćao mi se sa vi, sve dok mi se sećanje nije osvežilo i dok mu nisam rekao: „Jesi li zaboravio osnovnu školu u Ulici Kamuri?“ Toni. Oniži dečaćić, nabijen, sa ogromnim ručerdama, sitnih, izuzetno živahnih očiju, većitog dečaćkog osmeha. Rođen je u dolini Samođe, pritoke reke Reno, u velikoj porodici čuvara železničke pruge, sa mnogo dece, koji je preseljen da bude čuvar pružnog prelaza u Kročeti, na relaciji Modena–Bolonja, putu koji je od moje kuće vodio do Crkve Svete Katarine.

Moj otac je primio Tonija sa četrnaest godina kao kovačkog šegrta, ali mu je ubrzo dodao još radnih zadataka u radionici. Dolazio je po nas u školu, brinuo se oko Dika, pomagao mom bratu u treniranju golubova, održavao čistoću na stepenicama od crvenog mermera – takve je želeo moj otac, jedini ustupak među tolikim ograničenjima – bavio se podrumom. Bio je posilni u kući. Podučavao nas je da vozimo bicikl, mog brata i mene, kada nam je otac poklonio čuvenu „trocevku“, bicikl „dirkop“ sa trobrzinskim menjačem na glavi točka. Toni je umro pre mnogo godina, ali je do kraja uvek stizao na vreme, u svim bitnim, radosnim i tužnim prilikama; njegovo prisustvo primećivalo se tek kada svi drugi odu.

Imao sam deset godina, bila je 1908. godina, kada me je otac odveo na automobilsku trku na stazi za auto-trke u Bolonji, koja se prostirala duž ulica Emilija i Persičetana. Moj otac i stariji brat često su pričali o automobilima, ja sam ih slušao i bivao sve zainteresovaniji.

Tako da sam tog dana, sećam se, bio izuzetno uzbuđen. Lanča je završio krug najbrže, ali je Nacaro u trci na hronometar pobedio sa prosečnom brzinom od gotovo 120 kilometara na sat. Bio sam izuzetno impresioniran pronicljivošću organizatora: nakon procene koja je krivina najopasnija, preduzete su mere da se zaštiti okupljena publika pa je na 15 metara od ivice staze teren bio ispunjen vodom u visini od 30 centimetara.

Mnogo godina kasnije, kada su u opštu upotrebu ušle ograde od bala slame, pod pokroviteljstvom Kastanjeta, ili pak zaštitne ograde, pod pokroviteljstvom Bačagalupija, setio sam se te vode sipane da se publika drži na odstojanju, u kojoj su se sa zadovoljstvom kupali i prskali gledaoci i vozači Formule, što nije bilo predviđeno programom.

Tačno godinu dana kasnije, u mom kraju održana je nova velika trka, „Rekord milje“, koja se odvijala na Navičelu, pravolinijskom delu regionalnog puta Modena–Ferara. Bili su tu vozači kao što su Čeirano, Da Cara, Đoja, Šipioni, Karminati. I dalje ih sve pamtim. Da bih stigao do te prašnjave pravolinijske staze – asfalt tada još nije postojao – prešao sam preko nekoliko polja i železničke pruge, pošto su tri i po kilometra delila moju kuću od dela staze predviđenog za trku. Bili su tu ljudi u čizmama i sa posudama punim vode, kojima su polivali ulicu, pre nego što tuda prođu takmičari u svim kategorijama. Organizator je bilo Automobilsko udruženje Modene, jer Automobilski klub Italije još nije postojao u Modeni. Te godine pobedio je Leonino da Cara. Prešao je milju za 41 sekundu i 2 desetinke, sa prosekom od 140,251 kilometara na sat. Ta takmičenja izazvala su u meni prva uzbuđenja, ali moj prvi direktan kontakt sa automobilom dogodio se na drugačiji način, na kraju prilično krivudavog puta.

Kada se u kući pojavio prvi automobil, jednocilindrični „dion-buton“, Toni je započeo svoja automobilska iskustva, koja će usavršiti sa dvocilindarskim „maršanom“, da bi se završilo sa

„dijatom“ od tri litra, s kompaktnim četvorocilindarskim motorom i crvenim torpedom. Bio je to poslednji auto kojim su upravljali moj otac i Alfredo pre nego što su umrli.

Zanimanje za automobile još je bilo daleko od mene. Moj sport bila je laka atletika. Oko 200 metara delilo je našu kuću od Ulice Kamuri. Bio je tu jedan mali prilazni put uz smrdljivi kanal ustajale vode, sa drvoredom topola na obali. Moj brat i ja imali smo metar na namotavanje i odmerili smo 100 metara. Zabili smo dva drvena kočica, jedan na početku, a drugi na kraju dela utabane zemlje. Svako veče metodično smo ponavljali treninge. Imali smo ambiciju da izjednačimo olimpijski rekord Redžinalda Vokera od 10 sekundi i 8 desetinki. Ponekad su naši prijatelji dolazili da odmere snage s nama. Kada smo startovali istovremeno u liniji, za sudiju na cilju bilo je sve jednostavno. Međutim, kada se trčalo pojedinačno, dolazilo je do beskrajnih rasprava. Zato što je postignuto vreme mereno budilnikom koji je imao samo sekundaru.

Moj brat Alfredo bio je dobar sprinter, dok su Karla, berberinovog sina, smatrali za odličnog dugoprugaša. Nije ga bilo moguće pobediti na stazi, izdvojenoj od ulica koje su se prostirale oko zadruge i vinarije braće Kjarli, čije je vino „lambrusko“ bilo čuveno još od 1860. godine.

Gospodin Anselmo bio je najstariji od Kjarlija. Prijatelj mog oca, bio mi je kum. Ja se u stvari zovem Enco Anselmo. Bio je poznat po svom nepogrešivom ukusu i uvek je najpre u šali podsećao mog oca, kada ga je ovaj pitao za sastav njegovog izuzetno prijatnog vina „lambrusko“: „Dobro vino može se napraviti i od grožđa.“

Pošto nisam uspeo u atletici, okrenuo sam se streljaštvu. „Floberom“ sam uspevao da sa lakoćom potamanim gipsane lule. Razepeo sam na krst mog oca da mi kupi tu vazдушnu pušku, sa kojom sam zajedno sa svojim bratom išao u lov na proklete miševе što su vrveli po slivnicima na obali kanala pored naše kuće. Imali smo poseban način računice: meci koje smo imali na raspolaganju bili

su u srazmeri sa ocenama u školi. Bila je to Tonijeva zamisao, ali ju je sugerisao tata. S obzirom na to kako mi je išlo u školi, nisam se baš proslavio sa mecima, ali je srećom Toni varao u moju korist.

Posećivao sam i Panarovu vežbaonicu. Ogromna prostorija, sa vratilima, razbojima, strunjačama. Kao i široku zaravan za trčanje na koturaljkama. Alfredo je bio uspešan u svemu. Uključujući mačevanje, kojem nas je dva puta nedeljno podučavao jedan dragi prijatelj mog oca, profesor Maršani. Smrad plesni, vazduh ispunjen prašinom, slaba svetlost, sve su to sećanja na tu vežbaonicu u koju sam rado odlazio samo da bih se posvetio klizanju.

Prva pričest je malo ublažila tu živahnost, mada sam osećao odbojnost i prema veronauci. Don Morandi, stari sveštenik koji nas je podučavao doktrini u parohijskoj Crkvi Santa Katarina, ljutio se zbog toga. Sećam se ispovedi u subotu koja prethodi ceremoniji. S mukom sam dobio oprost, zato što nisam imao nikakve rezerve dok sam pričao o svim svojim gresima koje sam pravio svakodnevno. Bila je to prva prava ispoved. I mislim da je bila i poslednja.

Nedeljom smo Alfredo i ja išli u crkvu u svojim neizostavnim tamnoplavim mornarskim odelima. Posle toga je pravljena zakuška kod kuće i dobijali smo poneki poklon. Srebrni sat koji sam čuvao dugo godina bio je poklon gospodina Anselma. Gosti na ručku bili su: don Morandi, možda previše kabast za našu malu trpezariju, ali izuzetno zabavna zvanica i dobar poznavalac vina, učitelj mačevanja Maršani, olimpijac u gimnastici Bralja, broj jedan u Panarovoj vežbaonici, i tenor Buseti.

Ovaj je bio bivši potkivač koji je i u poodmaklom dobu imao uspeha zbog svog prodornog glasa. Na nas decu to je delovalo zastrašujuće. Jednom prilikom, dok je bio na vrhuncu, zbog primitivnih i manjkavih električnih instalacija, glasom je ugasio svetlo. A za Busetija je to bila još jedna mrvica popularnosti više. Sve dok se nije ponovo upalilo svetlo, svi su komentarisali: sada će razbiti i sijalice. Tom glasu se kasnije aplaudiralo u Metropolitan operi u

Njujorku. Godinama mi je uveseljavao duh taj muzički svet, ali pre svega uobičajene sedeljke subotom uveče, kojima sam zahvaljujući tati prisustvovao i slušao operete koje su tada bile u modi, kao što su *Gejša*, *Eva*, *Vesela udovica*. Bila su to spokojna vremena i izgledalo je da se ona neće nikada završiti, ali je onda došla ona ratna godina, koja mi je zajedno sa porodičnom nesrećom verovatno odredila sudbinu. Sve se odjednom promenilo i ja sam se našao na ivici bezdana.

U očekivanju poziva na oružje, pronašao sam zanimanje u metalostrugarskoj školi u vatrogasnoj radionici u Modeni. Primljen sam kao instruktor onima koji su pohađali starije razrede i radili u pomoćnim fabrikama, a kojima je sledilo oslobađanje od vojne službe. I zaista, nakon kursa u trajanju od tri meseca bili su pozvani u fabriku oružja u Modeni, preuređenu u novu građevinu koja je, po prvobitnim zamislima đenovljanskih finansijera što su je unapredili i sagradili, trebalo da bude predionica pamuka. Na kraju rata ta radionica pretvorena je u fabriku nazvanu OCI, koja je počela sa projektovanjem i izradom traktora, da bi postala veliki kompleks „Fijat – traktori“.

Postao sam vojnik sa sedamnaest godina, priključen III alpskoj artiljerijskoj diviziji, istureno odeljenje u Val Serijani, zato što tada u Italiji nije postojala regrutacija po zanimanju, već po godištima. Moje poznavanje mehanike ubedilo je jednog pijemontskog potporučnika da me rasporedi u „potkivačnicu“, jedinicu koja je potkivala mazge. Zbog ozbiljne bolesti prebačen sam najpre u bolnicu u Breši, a zatim u Barakano kod Bolonje, i tako sam napustio taj posao. U bolonjskoj bolnici, koja se sastojala od trošnih drvenih baraka, ležali su beznadežni slučajevi.

Doživeo sam tragičnu potvrdu toga. Noć je često bila ispunjena iznenadnom bukom koja me je trzala iz grozničavog dremeža. Više

puta sam pitao Đermanu, dragu mladu ratnu udovicu koja je pomagala bolesnicima iz mog odeljenja, za razloge onih muklih udarača. Na moje insistiranje, nakon mnogih zbunjenih i neodređenih odgovora, na kraju mi je otkrila da se radi o zakucavanju mrtvačkih sanduka u koje su smeštani umrli toga dana. Dve operacije i dugo lečenje omogućili su mi da se oporavim i malo-pomalo se vratim daljem radu. Sa oskudnim sredstvima i bez pravog iskustva; sa ograničenim obrazovanjem, ali velikom željom da uspem.

Zahvaljujući iskustvu iz vojske, barem sam dobio pismenu preporuku od mog pukovnika, da mogu da se prijavim u Fijat. Bio sam pun nade kada sam ušao u kancelariju na Danteovom korzou, opremljenu nameštajem od mahagonija i zavesama od zelenog somota, koja je pripadala inženjeru Dijegu Soriji, čvrstoj osobi kratko podšišane prosede riđe kose.

Tu sam doživeo fijasko: „Fijat još nije dovoljno veliki“, rekao mi ljubazno Sorija, „da prihvati sve povratnike iz rata.“ Bila je to zima 1918/19, izuzetno hladna, sećam je se sa mučninom. Kada sam se našao na ulici, odeća se ledila na meni. Prolazeći kroz park Valentino, nakon što sam rukom stresao sneg sa sebe, skljojao sam se na neku klupu. Bio sam sâm, mog oca i brata više nije bilo. Osetio sam potištenost i zaplakao. Vratio sam se da sednem na tu istu klupu mnogo godina kasnije, tačnije 1947, kada je dragi Zomer sa dvanaestocilindarskim „ferarijem“ osvojio Veliku nagradu Torina, prvu posle rata. Suze su tog dana imale sasvim drugačiji ukus.

Ipak sam u Torinu pronašao svoj prvi posao kod nekog Đovannonija, poreklom iz Bolonje, koji je lake kamione marke „lanča zeta“ pretvarao u šasije za opremanje karoserija. Ja sam ih isprobavao i ponovo isprobavao, a onda ih isporučivao „Italijansko-argentinskoj karoseriji“ iz Milana: šasije su se ponovo pojavljivale kao elegantni torpeda, izuzetno tražene, posebno zbog nedostatka novih vozila na tržištu. U to vreme redovno sam posećivao Bar del Nord u Porta Nuovi, gde sam se sretao sa mnogim dobrim prijateljima: