

‘Rijen, rijen, we redden het!’

Kou, bittere kou, was min of meer de gemene deler van een aantal belangrijke momenten in mijn leven. Het begon al bij mijn geboorte op 20 februari 1898 in Modena. Ik zag het levenslicht op de achttiende, maar die maand lag er zo’n pak sneeuw, vertelde mijn moeder, dat er pas twee dagen later aangifte kon worden gedaan bij de burgerlijke stand. Mijn ouders, vader uit Carpi, moeder oorspronkelijk uit Forlì, woonden aan de uiterste rand van de stad, in een bescheiden woning die bij het metaalbewerkingsbedrijf van mijn vader hoorde.

De werkplaats was een grote boerenschuur van honderd meter lang, met een dak van golfplaten en zonder vloer. Het huis had op de bovenverdieping vier kamers, de begane grond deed dienst als wijnkelder, houtopslagplaats, berghok voor fietsen en allerlei andere zaken die in die tijd ergens voor dienden, nuttig waren, om maar met de houten scheppen te beginnen waarmee je in de winter sneeuw moest ruimen wilde je de provinciale weg kunnen bereiken.

Tweeënzestig jaar later ging ik, overvallen door een plotseiling heimwee, terug naar die plek. Alleen de kanalen waren verdwenen: het gebouw staat er nog, met haar door de tand des tijds aangetaste bakstenen en omgeven door modern beton. Op de zwart uitgeslagen en gescheurde gevel valt nog de tekst OFFICINA MECCANICA ALFREDO FERRARI te lezen.

In die tijd had Modena 50 000 inwoners, tegenwoordig ongeveer 200 000. Op deze vlakke, die bijna op zeeniveau ligt,

lossen de mist in de winter en de brandende zon in de zomer elkaar nog steeds af, net als toen, maar in de omgeving is veel, bijna alles, veranderd. Na zoveel jaar, decennia later, sta ik weer op deze plek en herken ik sommige bomen, bepaalde huizen, een paar sloten die het hebben overleefd, en in de verte zie ik de contouren van de Monte Cimone. Mijn werk heeft verandering teweeggebracht: Maranello was een dorpje, nu is het uitgedijd tot 12 000 inwoners; er is een fabriek die mijn naam draagt, een school voor beroepsonderwijs, met werkplaats, sportfaciliteiten en een theater-auditorium, die de naam van mijn zoon Dino draagt. Even verderop, aan de grens met de gemeente Fiorano, aan de voet van de bergen, doemt in het groen dat deze streek nog rest – inmiddels is bijna alles in beslag genomen door de keramiekindustrie – het parcours van een testcircuit op. Op dat circuit, over die rechte stukken van de Via Giardini, flitsen nu onalledaagse auto's voorbij. Ik herinner me nog dat er daar ossen door het stof sjokten. Kan ik zeggen dat ik iets heb gepresteerd? Kan ik zeggen dat ik de dromen en passies uit mijn jeugd heb waargemaakt?

Toen ik jong was, had ik drie duidelijke passies, drie grote dromen: ik wilde operettezanger, sportverslaggever en autocoureur worden. De eerste droom stierf een snelle dood, want ik had geen stem en geen muzikaal gehoor; de tweede hield stand, maar bleek moeilijk te realiseren, de derde kreeg vorm en ontwikkelde zich.

De eerste keer dat ik de moed had mijn geheime ambities uit te spreken was in een zomer van lang, lang geleden. Die avond in augustus waren er irritant veel muggen. In mijn handen had ik een tijdschrift over autosport dat in Turijn was gedrukt, en daarmee hield ik ze op afstand. Plotseling vroeg Peppino, mijn beste vriend destijds: 'Wat wil je later worden?' In het wisselvallige schijnsel van een gaslantaarn bij de tolpoorten van Modena, wees ik op een foto op de voorpagina. Het onderschrift luidde: 'Opnieuw een hoofdrol voor Ralph De Palma in de In-

dianapolis 500, de grote Amerikaans competitie.’ ‘Ik word autocoureur,’ antwoordde ik. ‘Knap als je dat lukt,’ zei Peppino, ‘het moet een mooi beroep zijn.’

Mijn boezemvriend was de zoon van een groothandelaar en exporteur van levensmiddelen. Ze woonden naast mijn vaders werkplaats, waar hun mooie huis op een grote lap grond stond. Ruime magazijnen en een hoge ronde toren met een soort kantelen, die dienstdeed als een enorme ijskast. In de winter werd het grasveld overspoeld door water en zorgde de kou voor een dikke laag ijs. De mannen sloegen het stuk om het in de toren op te slaan. Maar eerst gebruikten wij deze ijskorst voor snelle rondjes op de slee of op de schaats. Peppino had veel vrienden, maar dit voorrecht werd alleen mij vergund.

Mijn broer Alfredo was twee jaar ouder dan ik. We deelden samen de slaapkamer boven de werkplaats en werden in alle vroegte wakker door het gehamer van de timmerlieden. De kamer had geen verwarming en gordijnen, en in de winter amuseerden we ons met de onnavolgbare arabesken die de vrieskou op de ramen had getekend en gebruikten we deze matglanzende vlakken om onze handtekeningen te verfijnen, die in onze dromen ooit felbegeerde signaturen zouden worden.

Mijn vader maakte bruggen en overkappingen voor de nationale spoorwegen. Van zijn bedrijf, dat afhankelijk van de hoeveelheid werk tien tot dertig arbeiders in dienst had, was hij tegelijkertijd directeur, ontwerper, bedrijfsleider, boekhouder en typist. Mij is weleens gevraagd – een van die vreemde vragen die journalisten soms stellen – waarom ik altijd en eeuwig paarse inkt gebruik. De verklaring is heel simpel: wanneer mijn vader een brief schreef, maakte hij eerst altijd een kladje op de achterkant van de enveloppen die hij binnenkreeg, dan typte hij dat uit op zijn kleine Royal-typemachine en zette hij zijn handtekening met een anilinepotlood. Hij bewaarde zorgvuldig van alles een kopie in een gestempeld brievenboek; de fotokopieën avant la lettre maakte hij met behulp van een klei-

ne kopieerpers. De tekst én de handtekening op de vochtige duplicaten hadden een felpaarse kleur. Die herinnering verklaart mijn loyaliteit aan de kleur paars.

Mijn vader overleed begin 1916 aan een van die longontstekingen die ze tegenwoordig binnen een paar uur in de kiem weten te smoren. Ook mijn broer Alfredo stierf in datzelfde jaar aan een ziekte die hij had opgelopen toen hij vrijwillig in militaire dienst was gegaan. Ik bleef gruwelijk alleen achter met mijn moeder, die me het liefst altijd in de buurt had willen houden. Het leven voerde me echter meedogenloos bij haar vandaan. Ze is drieënnegentig geworden, heeft altijd liefdevol over me gewaakt en ik realiseer me dat ik haar trots was, maar ook haar beproeving, elke dag opnieuw.

Tot dat jaar had ik een zorgeloze jeugd. Ik ging naar de lagere school in de Via Camurri, de weg naar het station, op een kilometer van huis. Dezelfde weg die ik met mijn moeder aflegde als we de weekboodschappen gingen doen bij de inkoopcoöperatie, in het socialistische Emilia-Romagna, een van die allereerste warenhuizen die je tegenwoordig op elke hoek van de straat aantreft en waarvan de vreemde afkortingen en kleuren de financiers maskeren.

De schooldirectrice, een vrouw uit de Marche met grijs haar en niet lang van stuk, verwachtte met zachte strengheid hetzelfde van mij als wat mijn ijverige broer presteerde. De school was een kwelling voor me; ik had een bloedhekel aan leren, in tegenstelling tot mijn broer, die een echte studiebolk was. Als ik aan de slechte rapporten denk die ik mijn vader moest laten zien, voel ik nog het branden van zijn liefkozingen. Hij bleef erop hameren: 'Je moet ingenieur worden!' 'Ik wil werken!' was mijn antwoord. Later zou het me nog vaak spijten dat ik niet naar hem had geluisterd.

Als de school uitging werd ik opgewacht door Dick, onze enorme Deense dog. Zijn gigantische omvang had geen enkel effect op mijn klasgenootjes. Het was algemeen bekend dat hij

de goedheid zelve was. Hij stierf jong, twee jaar oud, doordat er een scherp bot in zijn slokdarm was blijven steken. Arme Dick! Wat een verdriet toen de professor van het veterinair instituut me zijn gescheurde slokdarm liet zien, in een potje op sterkwater.

Ik herinner me de postduiven die we hielden, mijn broer en ik, de wedstrijden waaraan we meededen met onze kampioenen, ik herinner me onze schermlessen, de hardloophwedstrijden, hoe goed ik kon schijfschieten. En ik herinner me vooral mijn klasgenoten, een enkeling zag ik jaren later terug: Giulio bijvoorbeeld, die wegpzichter was geworden; Mario, lokettist bij een bank; Enzo, schoolmeester, de zoon van de conciërge. Die laatste was een knappe man, met een lange witte baard en een wapperende zwarte stropdas, een maximalist. Hij protesteerde altijd luidkeels wanneer er een processie voorbijkwam. Ze zeiden dat hij een van de eerste socialisten was en dat hij priesters en gelovigen niet kon luchten of zien. Luciano, de ijverigste maar ook de verlegenste van de klas, kwam ik later tegen toen hij technisch directeur was van RIV, een in lagers gespecialiseerd bedrijf. We praatten over kogellagers, hij zei 'u' tegen me, totdat mijn geheugen me te hulp schoot en ik zei: 'Ben je de lagere school in de Via Camurri vergeten?' En Toni. Een kleine, gedrongen jongen, handen als kolenschoppen, kleine pientere oogjes, en altijd een kinderlijke glimlach op zijn gezicht. Hij was in het dal van de Samoggia geboren, een zijrivier van de Rijn, in het kroostrijke gezin van een spoorwegwachter die was overgeplaatst naar Crocetta om daar de spoorwegovergang op het traject Modena-Bologna te bewaken. De spoorlijn kruiste de weg vanaf ons huis naar de kerk in Santa Caterina.

Toni werd op zijn veertiende door mijn vader als leerling-ijzersmelter aangenomen, maar kreeg al gauw allerlei andere taken toebedeeld. Hij haalde ons van school, zorgde voor Dick, hielp mijn broer met zijn duivenmelkerij, hield de roze marmeren trap schoon – een wens van mijn vader, zijn enige

uitspatting in een leven waar altijd op de kleintjes werd gelet – en hij bekommerde zich om de wijnkelder. Hij was onze huismeester. Hij leerde mijn broer en mij fietsen toen we van vader de beroemde Tre Fucili-fietsen kregen met een Dürkopp-versnellingsnaaf met drie versnellingen. Toni is jaren geleden al gestorven, maar tot aan het einde was hij er altijd op cruciale momenten, de feestelijke en de verdrietige; je merkte pas dat hij er was als alle anderen waren vertrokken.

Ik was tien, het was 1908, toen mijn vader me meenam naar een autorace op het circuit van Bologna, een stratencircuit dat over de Via Emilia en de Via Persicetana liep. Mijn vader en mijn broer hadden het vaak over auto's, en ik luisterde met toenemende belangstelling. Die dag staat dan ook in mijn geheugen gegrift. Vincenzo Lancia behaalde de snelste rondetijd, maar Nazzaro won de tijdrit met een gemiddelde van bijna 120 kilometer per uur. Wat me ook altijd is bijgebleven, is het foefje dat de organisatie had bedacht om het samengedromde publiek te beschermen in de bocht die als het gevaarlijkst werd beschouwd: langs de weg was over een breedte van 15 meter het land onder 30 centimeter water gezet. Jaren later, toen het dankzij Castagneto gebruikelijk werd een circuit uit te rusten met een muur van stobalen – of een vangrail, op initiatief van Bacciagaluppi – moest ik weer denken aan al dat water dat het publiek op veilige afstand hield en tegelijkertijd toeschouwers en coureurs het onschuldig vermaak bood van een onverhoeds bad.

Het jaar daarop was ik er als de kippen bij toen opnieuw een grote wedstrijd bij ons in de buurt werd georganiseerd: de Record del Miglio, het record op de mijl, die werd gehouden op het rechte stuk bij Navicello, op de provinciale weg Modena-Ferrara. Er waren coureurs als Ceirano, Da Zara, Gioia, Scipioni, Carminati. Ik zie ze nog allemaal voor me. Om bij dat stoffige rechte stuk te komen – asfalt bestond nog niet – moest

ik door verschillende velden en over het spoor, want er lag driehalve kilometer tussen de uitgemeten afstand en ons huis. Er stonden mannen met kuipen, emmers water en giertanks: vóór de doorkomst van de verschillende deelnemers sproeiden ze de straat nat. De wedstrijdorganisatie lag in handen van de Modenese Automobielfclub; de Italiaanse Automobielfclub, de ACI, bestond nog niet in Modena. Dat jaar won Leonino Da Zara: hij legde de uitgezette mijl af in 41,2 seconden, een gemiddelde snelheid van 140,251 kilometer per uur. Door deze wedstrijden ontbrandde mijn enthousiasme, maar mijn rechtstreekse contact met de auto kwam op een andere manier tot stand, met de nodige omwegen.

Toen bij ons thuis de eerste auto zijn intrede deed – een De Dion-Bouton met een eencilindermotor – deed Toni zijn eerste rijervaringen op, die hij verder perfectioneerde met de tweecilinder Marchand, om te eindigen met de Diatto 3,0 liter met viercilindermotor, de rode torpedo. Dat was de laatste auto waar mijn vader en Alfredo in reden voordat ze stierven.

Dat gevoel, een stuur in handen houden, lag voor mij nog ver weg. Mijn sport was atletiek. Er lag ongeveer tweehonderd meter tussen ons huis en de Via Camurri. Er liep een weggetje naartoe met ernaast een stinkend kanaal met stilstaand water en een rij populieren op de oever. Met een rolmaat zetten mijn broer en ik honderd meter uit. We sloegen zowel aan het begin als aan het einde van deze renbaan van aangestampte aarde twee paaltjes in de grond. Elke avond werd er systematisch getraind. De ambitie was het olympisch record van 10,8 seconden van Reginald Walker te evenaren. Af en toe kwamen vrienden het tegen ons opnemen. Als iedereen tegelijkertijd vanaf de startlijn vertrok, was het voor de wedstrijdleader niet moeilijk te bepalen wie er het eerst over de streep kwam. Maar als we individueel renden, waren de discussies eindeloos. De tijd werd namelijk vastgesteld door een wekker met alleen een secondewijzer.

Alfredo, mijn broer, was een goede sprinter, terwijl Carlo, de kapperszoon, werd beschouwd als een uitstekende langeafstandloper. Niemand kon hem kloppen op het parcours dat we hadden uitgezet op de wegen rond de coöperatie en het wijnbouwbedrijf van de gebroeders Chiarli, die al sinds 1860 befaamd waren om hun lambrusco.

De oudste van de broers was meneer Anselmo. Hij was een vriend van mijn vader en werd mijn peetvader. Ik heet dan ook Enzo Anselmo. Hij stond bekend om zijn nimmer falende smaakzin, maar bovenal, zo grapte hij altijd tegen mijn vader, om zijn uitspraak ‘Een goede wijn kun je “ook” met druiven maken’, telkens wanneer hem naar het geheim van zijn heerlijke lambrusco werd gevraagd.

Daar ik het op atletiekgebied moest afleggen, hield ik het liever bij schieten. Met de Flobert schoot ik met het grootste gemak alle kalkpijpjes aan flarden. Ik had mijn vader net zo lang aan zijn kop gezeurd tot hij dat geweer voor me kocht. Samen met mijn broer ging ik op jacht naar de enorme bruine ratten die en masse huisden op de oever van het kanaal dat langs ons erf liep. We bedachten een soort systeem: het aantal keren dat je mocht schieten was afhankelijk van de cijfers die je op school had gehaald. Het idee werd door Toni geopperd, maar was ingefluisterd door pa. Ik zou niet vaak hebben mogen schieten, maar gelukkig sjoemelde Toni nogal voor me.

Ik ging ook regelmatig naar de sportzaal van Panaro. Een enorme hal met klimpalen, rekstokken, bruggen, matten. En een grote open ruimte om te rolschaatsen. Alfredo was altijd overal goed in. Ook in schermen, we kregen twee keer per week les van een goede vriend van vader, professor Marsciani. Een muffe geur, de lucht vol stof, en een vaag licht is alles wat ik me van die gymzaal herinner, waar ik graag naartoe ging, maar alleen om te rolschaatsen.

De eerste communie temperde mijn overvloedig sporten enigszins, al had ik ook de pest aan de catecheselessen. Don

Morandi, de oude priester die ons de geloofsleer bijbracht in de parochiekerk van Santa Caterina, ergerde zich groen en geel. Ik herinner me mijn biecht op de zaterdag voor de plechtigheid nog goed. Ik kreeg een flinke penitentie aan mijn broek omdat ik vrijuit alle zonden opbiechtte waar ik me volgens mij elke dag schuldig aan maakte. Het was mijn eerste, echte biecht. En ik geloof ook meteen de laatste.

Die zondag gingen Alfredo en ik, uiteraard in een donkerblauw matrozenpak, dat kon niet missen, naar de kerk. Daarna volgde een hapje en een drankje thuis, en een paar cadeaus. Van meneer Anselmo kreeg ik een zilveren horloge, dat ik jarenlang heb bewaard. Onder de genodigden voor het eten waren: Don Morandi, misschien iets te fors voor onze kleine eetkamer, maar een joviale tafelman en een echte wijnkenner, onze schermleraar Marsciani, de olympische turner Braglia – de nummer één van de Panaro-gymzaal – en de tenor Bussetti.

Die laatste was een voormalig paardensmid en had op latere leeftijd succes gekregen met zijn beroemde hoge c's. Wij jongens vonden ze huiveringwekkend. Op een keer, juist toen hij een prachtige hoge c ten gehore bracht, viel door een primitieve en slechte elektrische installatie het licht uit. Dit leverde Bussetti extra populariteit op. Tot het licht weer aanging, klonk het commentaar: 'Straks springen ook de lampen nog uit elkaar.' Zijn stem werd ook toegejuicht in het Metropolitan in New York. Jarenlang bezorgde de muziekwereld me veel vrolijkheid, vooral op zaterdagavond wanneer we dankzij pa meestal naar de operette gingen. In die tijd was de operette enorm populair: *The Geisha*, *Eva*, *Die lustige Witwe...* Het waren gelukkige tijden en het was alsof die eeuwig zouden duren, maar toen brak dat oorlogsjaar en tevens rampjaar voor ons gezin aan, het jaar dat waarschijnlijk mijn lot heeft bepaald. Plotseling veranderde alles en ik was het spoor volkomen bijster.

In afwachting van de oproep voor het leger kon ik aan de

slag op de school voor draaiers van de brandweerkloppers. Ik werd aangenomen als instructeur voor ouderen, die als ze werkzaam waren in ondersteunende werkplaatsen werden vrijgesteld van militaire dienst. En na een cursus van drie maanden werden deze volwassen draaiers inderdaad naar de munitiefabriek in Modena gestuurd, die was ingericht in een nieuw gebouw dat in eerste instantie een textielbedrijf had moeten worden, volgens de naïeve intenties van de geldschietters uit Genua die zich ervoor hadden ingezet en het hadden gebouwd. Na de oorlog werd het bedrijf omgevormd tot een constructiefabriek met de naam OCI. Dit bedrijf begon met het ontwerpen en bouwen van tractoren en groeide later uit tot de grote Fiat-tractorafdeling.

In 1917 moest ik als soldaat het leger in, want in die tijd werd je in Italië nog niet op basis van vaardigheden gerekruteerd maar op basis van leeftijd. Ik werd ingedeeld bij het Val Seriana-detachement van de Derde Alpen-artillerie. Mijn basis-kennis mechanica was voor een energieke tweede luitenant uit Piëmont aanleiding mij bij de 'hoefsmederij' in te delen, de afdeling waar de muilezels werden beslagen. Een ernstige ziekte verlost me van dat werk, ik werd eerst overgebracht naar het ziekenhuis in Brescia en daarna naar het Baraccano in Bologna. In dat ziekenhuis, dat bestond uit wat krakkemikkige barakken, lagen de opgegeven gevallen.

Dat werd me op tragische wijze bevestigd. 's Nachts verstoorden droge, harde geluiden regelmatig mijn koortsig sluimeren. Ik vroeg herhaaldelijk aan Germana, een lieve jonge oorlogsweduwe die de patiënten op mijn afdeling bijstond, wat dat geklop betekende. Op mijn aandringen vertelde ze uiteindelijk, na heel wat opgelaten en ontwijkende antwoorden, dat dan de kisten van de doden van die dag werden dichtgespijkerd. Na twee operaties en heel veel zorg kon ik op den duur mijn werkend leven weer hervatten. Met weinig geld op zak en zonder

echte beroepservaring; met een beperkte opleiding maar met een enorme drang om het te gaan maken.

Mijn militaire ervaring had me in ieder geval één aanbevelingsbrief opgeleverd, van mijn kolonel, waarmee ik mijn diensten bij Fiat kon aanbieden. Ik was vol goede hoop toen ik me in de Corso Dante aandiende bij het met mahoniehouten meubels en groenfluwelen gordijnen ingerichte kantoor van ingenieur Diego Soria, een stevige man met borstelig rossig haar dat begon te grijzen.

Het werd een afgang: Fiat, zo vertelde Soria beleefd, was nog niet groot genoeg om alle oud-strijders onderdak te kunnen bieden. Het was in de winter van 1918-19, een strenge winter, de herinnering is nog steeds pijnlijk. Ik stond op straat, mijn kleren bevroren aan mijn lijf. Ik liep door het Valentino-park en nadat ik met mijn hand de sneeuw had weggeveegd, plofte ik neer op een bankje. Ik was moederziel alleen, mijn vader en mijn broer waren er niet meer. Moedeloosheid kreeg de overhand en ik huilde. Jaren later, in 1947, zat ik weer op precies hetzelfde bankje toen Sommer met de twaalfcilinder Ferrari 125S de Grand Prix van Turijn had gewonnen, de eerste naoorlogse GP. De tranen van die dag smaakten vele malen zoeter.

Maar goed, in Turijn vond ik toch mijn eerste baantje bij een zekere Giovannoni, die uit Bologna kwam en lichte vrachtwagens als de Lancia Zeta sloopte en ombouwde tot chassis die dan weer van een carrosserie moesten worden voorzien. Ik testte en hertestte deze chassis en reed ze daarna naar het carrosseriebedrijf Carrozzeria Italo-Argentina in Milaan: de chassis kwamen daar weer uit tevoorschijn als supersnelle torpedo's, waar veel vraag naar was omdat er toen geen nieuwe auto's op de markt waren. In die tijd was ik een vaste bezoeker van de Bar del Nord bij het station Porta Nuova, waar ik veel goede vrienden leerde kennen: Romolo Bonacini bijvoorbeeld, die voor de oorlog Pietro Bordino's monteur was geweest en daarna boordmecanicien werd bij Brach Papa, de pionier en

spil van de Italiaanse luchtvaart. Ik heb veel van hem geleerd. Verder had je nog: Carlon Rosso, Biagio en Felice Nazzaro, Gismondi, Moriondo, Boetto, Lampiano, Menchetti, Cagno, Bergese, Salamano en heel veel anderen.

Die eerste tijd in Turijn viel me bitter tegen en ik had het niet breed. Het bescheiden vermogen dat mijn vader me had nagelaten en ik na de oorlog had weten te redden, raakte langzaam op. Die eerste baan gaf me weer een beetje vertrouwen en bracht bovendien geld in het laatje. Toen ik later naar Milaan verhuisde om bij het constructiebedrijf CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali) te gaan werken, eerst als testrijder en daarna als coureur, kreeg ik een flink salaris. Vanaf dat moment hoefde ik me nooit meer af te vragen of ik wel iets te eten zou hebben.

Dat ik van Turijn naar Milaan kon, had ik te danken aan Ugo Sivocci. Een geweldige vriend. We hadden elkaar leren kennen in bar Vittorio Emanuele in Milaan: een ontmoetingsplaats voor sportlieden. Tijdens mijn dienstreizen van Turijn naar de Lombardische hoofdstad ging ik daar altijd even langs. Destijds had Ugo Sivocci net het wielrennen vaarwel gezegd, waar hij in eerste instantie al zijn sportieve aspiraties op had gericht. Zijn broer Alfredo wijdde zijn spierkracht en energie nog wel aan de fiets, hij was een rijzende ster aan het firmament waar Girardengo de Grote Beer vormde. Het overlijdensbericht van Alfredo voerde me terug naar die eerste grote wielervedstrijd na de Eerste Wereldoorlog: Turijn-Trento-Triest. Luigi Bertolino, toentertijd de hoogste vertegenwoordiger van de Italiaanse Wieleronie, zat naast me in mijn CMN-wagen. We vertrokken uit Turijn en volgden vierentwintig uur lang deze fietsgekken die zich afmatten op de slecht begaanbare wegen van toen. Girardengo gaf op bij Vittorio Veneto. Tijdens een klim de volgende middag passeerde Alfredo vlak voor de finish de kleine Galetti, die het grootste deel van de wedstrijd op kop had gelegen, en sloot hij die onmenselijke krachttoer af met een overwinning.

Ugo, die in een klein huisje aan Piazzale Rotolo woonde, in die tijd beroemd vanwege een crime passionnel, was hoofdtestrijder bij een autofabriek. Dat fabriekje, aan het eind van de Via Vallazze, was inderdaad de CMN. Tot aan 1918 hadden ze tractoren met vierwielaandrijving gebouwd om de artillerie voort te trekken. Nu werden in deze fabriek, met restmateriaal van de fabrikant Isotta Fraschini, op nieuwe chassis 4 CF-motoren gemonteerd. Het was een monoblokmotor met vier cilinders en een inhoud van 3 liter. In mijn geheugen, waarin een wildgroei aan afkortingen en namen is neergestreken, heeft deze motor zijn eigen speciale plek. CMN was echter ook op zoek naar een nieuw productieprogramma; je kon niet blijven voortborduren op een vooroorlogs model. De directeur van CMN was een jonge, slimme ingenieur, Piero Combi, die het bedrijf na verloop van tijd verhuisde naar de fabriekshallen in Pontedera waar later de beroemde scooters vandaan zouden komen.

Ik leerde langzamerhand heel wat mensen kennen en ontmoette onvergetelijke personen. Adalberto Garelli bijvoorbeeld, constructeur van de beroemde Garelli-motorfiets met dubbelzuigertweetaktmotor, die veel bekendheid verwierf en jarenlang verschillende wereldrecords op zijn naam had staan. Deze motor won de eerste Noord-Zuid Rally, die vertrok vanaf de Porta Romana in Milaan en symbolisch eindigde in Napels. Ettore Girardi reed op de motor. Sivocci en ik volgden in een CMN-auto om hem tijdens deze heldenrit te bevoorraden. In Capua ging het mis, er was een wiel kapot en we moesten hem te hulp schieten. Er deed nog een ander bekend persoon mee: de politicus Aldo Finzi. Hij reed op een van de eerste Moto Guzzi's 500 met horizontaal liggende cilinder, wat een absolute verrassing was. Tegenwoordig wordt Finzi elk jaar herdacht als een van de slachtoffers van de haat, van de massa-executie in 1944 in de Ardeatijnse grotten vlak bij Rome.

Sivocci nam me dus bij CMN onder zijn hoede en door met

hem te werken voelde ik de eerste serieuze kriebels van een kleine roeping, die van autocoureur. Klein in vergelijking met roeping nummer twee, die mijn hele leven in beslag zou nemen, zou opslokken, het zelfs in de schijnwerpers zou zetten: de roeping constructeur te worden. Ugo Sivocci, die even na mij ook naar Alfa zou gaan, kwam in 1923 door een tragisch ongeval in Monza om het leven. Tijdens de trainingen voor de Grand Prix van Italië vloog Sivocci uit de bocht. Nu heet die bocht de Ascari-bocht, maar hij zou evengoed de Arcangeli-bocht kunnen heten, want ook die onverschrokken coureur uit Romagna vond er de dood.

Ik geloof niet dat ik het als coureur slecht heb gedaan. Ik begon in 1919, in de eerste Parma-Berceto-race: de debutant Ferrari werd vierde in de 3-literklasse, en kon nog net meegenieten van het uitzinnige applaus voor de grote Antonio Ascari, die overtuigd had gewonnen met zijn Fiat 4,5 liter, type Grand Prix 1914. Datzelfde jaar wachtte me de meesterproef als het ging om mijn coureurservaringen: de Targa Florio.

Vanuit Milaan gingen Sivocci en ik op weg naar Sicilië, in de CMN-auto's waarmee we ook aan de wedstrijd zouden deelnemen. Op de Cinque Miglia-hoogvlakte in de Abruzzes kwamen we midden in een sneeuwstorm terecht. Achtervolgd door wolven moesten we onvoorziene gevaren het hoofd bieden. De wolven werden verdreven dankzij wegwerkers met geweren en brandende fakkels, dankzij hun schoten en die uit mijn revolver, die ik stevast onder de zitting in mijn auto had liggen. We kwamen nog net op tijd in Napels aan om de auto's op de Città di Siracusa te laden, een lijnstoomboot van de Florio-vloot: het was pure camaraderie tussen arme sloebers – ik had geloof ik niet meer dan 450 lire op zak – dat ik de sjouwers aan mijn kant kreeg en de zeelieden bereid waren het vertrek even uit te stellen. Daardoor arriveerden Sivocci en ik en andere coureurs op tijd in Palermo, na een angstaanjagende nacht op een onstuimige zee waarin we waren opgevreten door de luizen.