

USCENDO DAL CINEMA

Welcome to the Machine

Le Mans '66 – La grande sfida di James Mangold.

di [Luca Bandirali](#) – 25 Novembre 2019



I film di Mangold ambientati nel presente si contano sulle dita di una mano, e anche quei pochi non eccedono certo in indicazioni temporali (*Identity*). Nella maggior parte dei casi il regista predilige storie ambientate integralmente o prevalentemente nel passato, senza privilegiare alcun genere di riferimento: western (il remake di *Quel treno per Yuma*), fantastico-ucronico (*Kate & Leopold*), biopic (*Ragazze interrotte*, *Quando l'amore brucia l'anima*). ***Le Mans '66*, in particolare, è la sua quarta incursione in quella seconda metà degli anni sessanta così decisiva per la cultura americana:** *Quando l'amore brucia l'anima* comincia nel 1968 con il concerto di Johnny Cash nella prigione di Folsom e va a ritroso verso l'infanzia perduta d'America; *Ragazze interrotte* comincia nel 1967; la serie televisiva *Vegas* è ambientata in tutto l'arco del decennio; *Le Mans '66* prende le mosse dalla vittoria di Carroll Shelby alla 24 ore di Le Mans del 1959 e si conclude nell'anno del titolo.

Non è uno stile nostalgico quello di Mangold, non c'è alcuna intenzione di allestire un museo per immagini, né di regredire a un'età dell'oro. Nel caso specifico di *Le Mans '66*, l'epos sportivo è totalmente al servizio di una visione politica, finanche ideologica, del rapporto tra uomo e macchina a vari livelli e con vari esiti a cui il film stesso assegna un

differenti giudizi di valore. La relazione tra uomo e macchina intesa come automobile è accessibile in profondità soltanto a pochi eletti, paragonabili ad artisti: Carroll Shelby, prima pilota poi costruttore e designer di auto, senz'altro lo è stato, e Ken Miles, pilota e poi leggenda, lo è stato al massimo grado. Questo è il motivo per cui soltanto Enzo Ferrari, dalla tribuna di Le Mans, con un semplice cenno del capo, attribuisce a Miles la vittoria morale della gara: soltanto un artista ne riconosce un altro. Il pilota e il designer rappresentano l'élite che comprende la struttura della macchina e la domina, ma sono individui destinati a soccombere.

In prima istanza, infatti, *Le Mans '66 - La grande sfida* (il cui titolo originale, ben più appropriato, è *Ford v Ferrari*) è una **rappresentazione critica dell'opposizione tra capitale e lavoro**. Henry Ford II, che nel film di Mangold vediamo attorniato di esperti di marketing e da manager come Lee Iacocca, è il nipote di Henry Ford, fondatore dell'azienda automobilistica di Dearborn e inventore della catena di montaggio e del "fordismo". Alla continuità sostanziale con la prima stagione del fordismo fa riferimento la scena del discorso di Henry Ford II agli operai: interrompe con un gesto della mano l'altrimenti inarrestabile catena di montaggio e chiede loro nuovi sforzi per riaffermare la posizione dell'azienda sul mercato.

Se il fordismo dei primordi ebbe la sua illustrazione cinematografica più pertinente ed efficace in *Tempi moderni* di Chaplin, la fase evolutiva del capitalismo novecentesco ha in *Le Mans '66* una rappresentazione altrettanto chiara: le nuove strategie di immagine e di ritorno reputazionale della Ford richiedono un investimento sulle corse automobilistiche, dove però la catena di montaggio e il fordismo non sono ancora arrivati. Il lavoratore (designer, meccanico, pilota) ha ancora un rapporto di familiarità con l'oggetto della produzione, il suo lavoro non è interamente mercificato. Quando Ferrari (interpretato da un "diabolico" Remo Girone) vende ad Agnelli e contestualmente la Ford investe nelle corse, ecco che il capitale trasforma l'oggetto familiare del lavoro in quello che Marx definisce «l'oggetto estraneo, ostile, potente, indipendente da lui», estraneo perché il padrone dell'oggetto stesso è qualcun altro.

Il pilota soccombe alla macchina; i piloti della Ferrari a Le Mans sembrano essi stessi delle macchine senza emozioni e senza volontà, inverando Marx: «La macchina si adatta alla debolezza dell'uomo, per fare dell'uomo debole una macchina». Tuttavia alla fine del processo anche l'uomo forte soccombe: Ken Miles (in una complessa interpretazione di Christian Bale), l'artista della guida, irregolare e irriducibile, cede prima alla logica del capitale, accettando l'assurdo principio di una vittoria "di squadra" (che significa la vittoria spersonalizzata dell'azienda), sia definitivamente alla vita stessa, perché «la vita che egli ha dato all'oggetto gli si contrappone ostile ed estranea»

(sempre Marx).

In secondo luogo, *Le Mans '66* è una riflessione sul cinema come macchina. In questo senso sono esemplari le sequenze in cui le riprese in camera car si svincolano dalla Ford di Ken Miles e prendono traiettorie autonome, a seguire o a precedere. Il cinema del Novecento, ce lo ricorda Casetti, non rappresenta un'eccezione storica: «In un mondo ormai popolato di dispositivi meccanici che assoggettano chi dovrebbero servire [...], in un mondo ridotto a macchina, il cinema obbedisce a una legge generale». **La questione posta dal cinema del Novecento è proprio la questione posta dal film di Mangold: «Nel tempo della macchina esiste ancora una soggettività e una *agency*?».** La risposta del film, come abbiamo già detto, è che la corsa di Le Mans del 1966 segni un punto di svolta o un punto di non ritorno, dopo il quale la soggettività viene sopraffatta.

Tutti i contributi del cast artistico sono portatori di un significato unitario, come avviene nelle opere di pregio. **Lo spartito musicale di Beltrami allestisce una tensione interna tra stili del passato e del presente, in una lettura diacronica del rapporto uomo/macchina,** molto efficace nel tema di Daytona, dove sullo scattante *groove* si appoggia una nervatura armonica chitarristica che sostiene la melodia degli ottoni, fino all'interminabile glissando dell'orchestra che prepara la rutilante chiusura. Il compositore newyorchese, qui affiancato dal collaboratore Buck Sanders, non lesina per il resto smaccate parafrasi di classici come *Take Five* di Dave Brubeck (cambiando lo strumento espositore) e oltre a omaggiare i giganti degli anni sessanta (Lalo Schifrin e John Barry soprattutto) non rinuncia a cercare una propria voce, trovandola nelle zone d'ombra della storia.

Certamente i suoni più notevoli di *Le Mans '66* restano quelli dei motori, cui Beltrami e Sanders fanno talvolta eco in una sorta di rielaborazione dell'estetica *krautrock*, con ripetizione ossessiva di cellule musicali scandite da un ritmo costante (il cosiddetto *motorik*). In verità il vero e proprio tema musicale del film non è scritto da Beltrami e Sanders ma è fornito da un brano rhythm and blues dell'epoca, "Polk Salad Annie" nella versione strumentale di James Burton, il leggendario chitarrista di Elvis Presley: il concetto non cambia, il ritmo è una macchina inesorabile, ma è l'uomo che gli assegna un senso, finché è possibile, finché il suo cuore non smette di pulsare.

Riferimenti bibliografici

F. Casetti, *L'occhio del Novecento. Cinema, esperienza, modernità*, Bompiani, Milano 2005.

K. Marx, *Manoscritti economico-filosofici del 1844*, Einaudi, Torino 1968.

T.E. Wartenberg, *Pensare sullo schermo. Cinema come filosofia*, Mimesis, Milano 2011.