

LE MANS '66

LA GRANDE SFIDA

Matt Damon
Christian Bale
Jon Bernthal
Caitriona Balfe
Tracy Letts
Josh Lucas
Noah Jupe
Remo Girone
Ray McKinnon
JJ Feild
Jack McMullen

Regia di James Mangold
Scritto da Jez Butterworth, John-Henry Butterworth, Jason Kelle
Prodotto da James Mangold, Peter Chernin, Jenno Topping
Produzione esecutiva di Kevin Halloran, Dani Bernfeld, Michael Mann
Fotografia di Phedon Papamichael
Scenografie di François Audouy (Logan, The Wolverine),
Montaggio di Michael McCusker, Andrew Buckland
Visual Effects Olivier Dumont
Musiche di Marco Beltrami&Buck Sanders
Costumi di Daniel Orlandi

Data d'uscita: 14 novembre
Durata: 2h 32minuti
Distribuito da: 20th Century Fox

LE MANS '66 - LA GRANDE SFIDA

C'è un momento in cui a 7.000 giri al minuto tutto svanisce.

La macchina diventa senza peso. Scompare.

Resta un corpo che attraversa lo spazio e il tempo.

È a 7.000 giri al minuto che l'incontri. È là che ti aspetta.

Dal regista candidato agli Academy Award® James Mangold, il magistrale narratore che ha diretto “Quando l'amore brucia l'anima” (*Walk the Line*) e “Logan – The Wolverine” arriva un film ispirato alla drammatica storia vera di una profonda amicizia che ha cambiato per sempre il mondo delle corse automobilistiche.

Nel 1959 Carroll Shelby (Matt Damon) è all'apice del successo, dopo avere vinto la più difficile fra le gare, la 24 Ore di Le Mans. Ma il trionfo è presto seguito da una notizia devastante: i dottori comunicano all'intrepido texano che, a causa di una grave patologia cardiaca, non potrà mai più correre. Shelby è un uomo dalle risorse illimitate e si reinventa un lavoro come progettista e venditore di automobili in un magazzino di Venice Beach, con un team di ingegneri e meccanici di cui fa parte l'irascibile collaudatore Ken Miles (Christian Bale). Miles, premiato pilota britannico e devoto padre di famiglia, è un asso del volante, ma è anche brusco nei modi, arrogante e poco incline al compromesso.

Quando le vetture di Shelby ottengono a Le Mans un ottimo piazzamento alle spalle del venerabile Enzo Ferrari, la Ford Motor Company ingaggia il giovane visionario e impulsivo per progettare una macchina da corsa rivoluzionaria, in grado di battere la Ferrari sul difficilissimo circuito francese. Decisi ad avere la meglio contro tutto e tutti, Shelby, Miles e il loro team eterogeneo e poco organizzato combattono le ingerenze della casa automobilistica, le leggi della fisica e i loro demoni personali, riuscendo a sviluppare un veicolo straordinario, capace di sbaragliare tutti gli altri concorrenti. Ma alla fine gli sforzi instancabili esigeranno un pesante tributo da questi uomini coraggiosi, che pagheranno la vittoria a caro prezzo.

“LE MANS '66 – LA GRANDE SFIDA ripercorre una vicenda reale, al tempo stesso trionfante e dolcesamar, che appartiene ormai alla storia. Il film vede tra gli interpreti il vincitore di un Academy Award® Matt Damon (“Sopravvissuto” [*The Martian*], “Jason Bourne”), il vincitore di un Academy Award® Christian Bale (“Vice – L'uomo nell'ombra”, “The Fighter”), Jon Bernthal (“Baby Driver – Il genio della fuga”, “Widows – Eredità Criminale”), Caitriona Balfe (“Outlander – L'ultimo vichingo”, “Escape Plan – Fuga dall'inferno”), Tracy Letts (“Lady Bird”, “The Big Short – La grande scommessa”), Josh Lucas (“Yellowstone”, “Atto di fede” [*Breakthrough*]), Noah Jupe (“A Quiet Place – Un posto tranquillo”), Remo Girone (“La legge della notte” [*Live by Night*]), Ray McKinnon (“Mayans M.C.”), JJ Feild (“Captain America: Il primo vendicatore” [*Captain America: The First Avenger*]) e Jack McMullen (“Waterloo Road”).

Il film, diretto da James Mangold (“Logan – The Wolverine”, “Quando l'amore brucia l'anima” [*Walk the Line*]), è stato scritto da Jez Butterworth & John-Henry Butterworth (“Edge of Tomorrow – Senza domani”, “Fair Game – Caccia alla spia”) e da Jason Keller (“Escape Plan – Fuga dall'inferno”, “Machine Gun Preacher”). I produttori sono Mangold, Peter Chernin (“Il diritto di contare” [*Hidden Figures*], “The Greatest Showman”) e Jenno Topping (“The War – Il pianeta delle scimmie” [*War for the Planet of the Apes*], “Spy”) per la Chernin Entertainment. Kevin Halloran (“The Space Between Us”), Dani Bernfeld (“Sweet Valley High”) e Michael Mann (“Collateral”) sono i produttori esecutivi.

Il cast tecnico comprende molti talenti che hanno già collaborato con Mangold in passato: il direttore della fotografia candidato agli Academy Award® Phedon Papamichael, ASC/GSC (“Nebraska”, “Quando l'amore brucia l'anima” [*Walk the Line*]); lo scenografo François Audouy (“Logan – The Wolverine”); Michael McCusker, ACE (“Logan – The Wolverine” e “Quando l'amore brucia l'anima” [*Walk the Line*], che gli è valso una candidatura agli Academy Award®) e Andrew Buckland (“La ragazza del treno” [*The Girl on the Train*]) al montaggio; il supervisore degli effetti speciali Olivier Dumont (“King Arthur: Il potere della spada” [*King Arthur: Legend of the Sword*], “The Tree of Life”); i compositori Marco Beltrami (“Quel treno per Yuma” [*3:10 to Yuma*], “The Hurt Locker”) e Buck Sanders (“The Hurt Locker”, “Wolverine: L'immortale” [*The Wolverine*]); l'ideatore dei costumi Daniel Orlandi (“Logan – The Wolverine”, “Saving Mr. Banks”); infine, il direttore del casting Ronna Kress (“Deadpool”, “Mad Max: Fury Road”).

DRAMMA AD ALTO NUMERO DI OTTANO SULL'AMICIZIA CHE HA RIDEFINITO LE CORSE AUTOMOBILISTICHE

Questa è una delle vicende più leggendarie nella storia dell'automobilismo. Carroll Shelby, lavorando spalla a spalla con l'esuberante pilota collaudatore Ken Miles, sviluppa un'auto straordinaria che riesce a battere i bolidi della mitica Scuderia Ferrari nell'edizione del 1966 della 24 Ore di Le Mans. È la storia di un gruppo di uomini anticonvenzionali che, superando mille peripezie, ottengono un risultato eccezionale grazie alla pura inventiva, alla determinazione e alla forza di volontà.

Il regista James Mangold si è entusiasmato per la duplice sfida del progetto: la possibilità di rappresentare delle sequenze emozionanti, che avrebbero letteralmente proiettato gli spettatori nelle automobili accanto agli intrepidi piloti, e l'opportunità di ripercorrere la turbolenta amicizia tra Shelby e Miles. Dotati entrambi di una propria personalità incontenibile — Shelby risoluto ma affabile, Miles suscettibile e intemperante — ciò che li unisce è la passione per l'innovazione e il profondo amore per le corse.

Più semplicemente, Shelby e Miles hanno una forte motivazione ad eccellere, anche se ciò significa mettere in gioco la vita tutte le volte che sono al volante. "I due si capiscono a un livello più profondo", dichiara Mangold. "Quando Shelby deve affrontare il fatto di non poter più correre, si reinventa un lavoro e, da pilota, diventa progettista e venditore di automobili, mentre Miles rappresenta il mezzo per realizzare i sogni di Shelby. Miles non riesce a trattenersi né a controllarsi quando si trova in un contesto aziendale o in situazioni pubbliche. Dice qualunque cosa gli passi per la testa, perciò Shelby assume il ruolo di suo difensore e portavoce. I due vivono un rapporto simbiotico: quando uno si tira indietro, l'altro subentra al suo posto".

"*LE MANS '66 – LA GRANDE SFIDA* è il genere di film che mi ricorda cosa mi ha spinto inizialmente ad entrare nel mondo del cinema", afferma il produttore Peter Chernin, riflettendo su ciò che lo ha attratto nel progetto. "È un'esperienza intensa, emozionante e peculiare che abbraccia tutte le ragioni per cui andiamo al cinema: vogliamo sentirci coinvolti, vogliamo commuoverci, vogliamo piangere e ridere... ed essere ispirati. Nel film c'è tutto questo e molto altro".

Dopo avere sviluppato la sceneggiatura nel corso di alcuni anni, Chernin è stato felice della scelta di James Mangold come regista, data la bravura dimostrata dall'artista sia nel rappresentare eventi e personaggi storici emozionanti, sia nel delineare vicende drammatiche di uomini emarginati.

"Mangold è sempre attratto dagli eroi riluttanti, dalle persone che vivono secondo un rigido codice morale tutto loro, spesso piene di idiosincrasie, a volte poco rispettose della legge", dichiara Chernin. "Il suo interesse per un dramma spettacolare, dall'ambito così vasto, ricco di azione e dalla posta in gioco altissima era inequivocabile. Nessuno sarebbe riuscito a mescolare bellezza e passione nel modo in cui lo ha fatto lui nel film".

“La sfida era trovare il modo di ripercorrere la storia facendo provare al pubblico la passione, il cameratismo e l’energia dei piloti, dei progettisti, dei meccanici e dei tecnici, ma senza legarla al cliché della vittoria nella corsa”, aggiunge Mangold. “Pensavo che, se fossimo riusciti ad approfondire questi personaggi unici, vincere o perdere la gara avrebbe avuto un’importanza secondaria rispetto a vincere o perdere la vita”.

Il fattore chiave nell’approccio alla regia è stato di rappresentare in modo genuino la vita di Shelby e Miles. Nel mondo del cinema attuale, in cui la CG caratterizza molti fra i film di maggiore successo, per Mangold era fondamentale adottare un approccio realistico alle scene d’azione di *LE MANS ’66 – LA GRANDE SFIDA*, non solo per delineare con maggiore accuratezza gli anni ’60, ma anche per aiutare gli spettatori a capire ciò che i piloti provavano quando spingevano se stessi e le loro vetture fino al limite.

“Il mio obiettivo, in quest’epoca in cui i film d’azione sono largamente potenziati con l’elaborazione digitale, era di rappresentare in modo reale e crudo i fatti, la bellezza dei bolidi e dei loro motori, il fascino del pericolo”, afferma Mangold. “I piloti sfrecciano in un sottile abitacolo di alluminio a oltre 300 chilometri orari lungo il circuito. La loro audacia e la sopravvivenza in queste circostanze sono il miracolo che volevo riuscire a trasmettere”.

Il film inizia con la vittoria di Shelby a Le Mans e la successiva diagnosi della sua patologia, quindi si sposta in avanti nel tempo, nel 1963, quando la Ford Motor Company, che un tempo era stata leader dell’industria automobilistica, arranca nelle vendite alle spalle del rivale americano General Motors. Secondo il direttore del marketing Lee Iacocca, per invogliare i giovani a comprare una Ford come loro prima macchina, la casa automobilistica deve focalizzarsi sulla velocità. Se la Ford disponesse di auto da corsa vincenti, per estensione i veicoli commerciali acquisterebbero una maggiore attrattiva agli occhi dei consumatori. Dato che nessuno produce automobili più belle o veloci di Enzo Ferrari, la soluzione sembra essere l’acquisizione del marchio italiano. Una rappresentanza di alti dirigenti parte alla volta del quartier generale della Ferrari per negoziare l’acquisto della fabbrica, ma torna in America a mani vuote.

Henry Ford II (soprannominato the “Deuce” – *l’Indiavolato*), CEO della Ford, è indignato e affida al suo braccio destro, il senior vice president Leo Beebe, il compito di creare una nuova divisione, la Ford Advanced Vehicles, per sviluppare automobili da corsa altamente tecnologiche e costruire rapidamente una vettura in grado di battere la Ferrari in pista, conquistando “l’Everest delle corse automobilistiche”: la 24 Ore di Le Mans. La nuova divisione costruisce l’entusiasmante GT40 Mark I, ma al suo esordio a Le Mans nel 1964 i risultati sono miseri. Nessuna delle tre vetture Ford riesce a ultimare la gara, mentre le Ferrari si piazzano al primo, secondo e terzo posto. Il quarto a tagliare il traguardo è Shelby con la Daytona Cobra Coupé, cosa che non passa inosservata a Henry Ford II.

Questi ingaggia Shelby per sviluppare, collaudare e, sostanzialmente, sovrintendere all’intero programma corse della Ford, ma il pilota collaudatore di Shelby, Ken Miles, rende tutto complicato. A causa della sua schiettezza, Miles finisce con l’inimicarsi Beebe, che fa di tutto per ostacolarlo e influenzare Shelby ad ogni occasione. Tuttavia, nonostante le enormi

difficoltà e le infinite interferenze da parte dell'azienda, Shelby e il suo team, che comprende anche l'ingegnere capo Phil Remington e il giovane meccanico britannico Charlie Agapiou, riescono a costruire una delle più grandi auto da corsa mai progettate: la Ford GT40 MKII, che cambia la percezione delle vetture Ford e dell'America stessa quando, nel 1966, prende parte alla prestigiosa 24 Ore di Le Mans.

Dichiara Mangold: "Il film parla di un gruppo di persone che cercano a tutti i costi di raggiungere l'eccellenza, resistendo alle interferenze dei dirigenti della Ford e al loro approccio aziendale focalizzato sul mercato. Questa lotta cruciale caratterizza il nostro paese anche nel nuovo Millennio: il rischio, l'audacia e l'istinto – fattori che hanno permesso di realizzare moltissime innovazioni importanti – forse oggi ci spaventano troppo per prenderli in considerazione".

E aggiunge Chernin: "Siamo sempre stati convinti che questo film sarebbe stato incredibilmente avvincente, perché mostra ciò che avviene dietro le quinte: i conflitti e le scelte di uomini appassionati, competitivi, motivati, incontenibili, colti nel momento in cui il panorama americano sta lasciando l'ottimismo del dopoguerra – tratto caratteristico degli anni '50 e dei primi anni '60 – per il cinismo che contraddistingue gli ultimi anni '60 e gli anni '70. Il film esemplifica un genere molto apprezzato in America, quello della rivincita del perdente, ed è anche una storia piena di nostalgia".

TROVARE CARROLL SHELBY E KEN MILES

Sebbene *LE MANS '66 – LA GRANDE SFIDA* sia impreziosito da un cast corale di livello eccelso, che rappresenta una varietà di personaggi di alto profilo, il dramma centrale ruota attorno al rapporto intenso tra Carroll Shelby e Ken Miles. Fin dall'inizio, il regista sapeva chi voleva per interpretare i protagonisti della vicenda: Matt Damon e Christian Bale. "Sono entrambi straordinariamente dotati", afferma Mangold. "Il cameratismo naturale che ho percepito da subito tra i due traspare dallo schermo".

Per il regista ogni attore ha una certa affinità con il ruolo interpretato. Analogamente a Carroll Shelby, pilota famoso e costruttore leggendario di auto sportive – le sue creazioni comprendono la Shelby Cobra e la Shelby Daytona, oltre alla Shelby Mustang, versione modificata per le competizioni della mitica Ford Mustang – Matt Damon è un personaggio dalla celebrità salda, consolidata nell'arco di alcuni decenni.

"È stato una stella del cinema per gran parte della vita", spiega Mangold parlando di Damon. "La fama e la reputazione caratterizzano la sua proficua e lunga carriera, ma anche lui si confronta con gli interrogativi di ogni attore della sua età – 'Dove sto andando?' – così come Shelby deve reinventarsi il futuro quando la storia ha inizio".

Come spiega Damon: "Shelby è un grandissimo pilota al culmine della carriera. A causa di un problema cardiaco, deve abbandonare la sua grande passione. Quando ormai quasi più nessuno lo ricorda e si affanna come un qualunque venditore di automobili, la

proposta di Ford rappresenta per lui l'occasione di una vita. La posta in gioco è incredibilmente alta, così come lo è per Miles. Per entrambi questo è un punto di svolta”.

Bale ha costruito la propria carriera delineando personaggi coraggiosi e, quando interpreta persone realmente esistite, che si tratti di Dicky Eklund in **“The Fighter”** o di Dick Cheney in **“Vice – L'uomo nell'ombra”**, riesce a immergersi nel ruolo incarnando l'essenza di quei personaggi. L'attore ha anche la fama di uomo appassionato e schietto, come lo era Ken Miles, che aveva guidato i carri armati durante la seconda guerra mondiale, prima di trovare la sua strada sui circuiti automobilistici.

“Sotto diversi aspetti, Ken Miles e Christian Bale hanno un carattere simile”, afferma Mangold parlando dell'attore, che ha recitato nel suo film del 2007 **“Un treno per Yuma”** (*3:10 to Yuma*). “Christian è un attore eccezionalmente dotato, ma non ama essere una stella del cinema. Gli piace il lavoro quando sente di averne il controllo, quando è alla guida. Anche lui, come Miles, è britannico e conosce i quartieri operai del Regno Unito – ha trovato un milione di affinità con Ken. Sapevo anche che gli sarebbe piaciuta l'idea di prepararsi e di cimentarsi al volante in questo film”.

Aggiunge Bale: “C'è una certa libertà nell'interpretare i personaggi reali, perché hanno il loro modo di fare, le loro eccentricità, la voce particolare, è tutto lì”, dichiara Bale. “Hai la libertà di usare i loro tratti caratteristici. Puoi osservarli in un video o puoi invitarli sul set per una chiacchierata: in questo modo le persone appaiono in tutta la loro originalità. Mi sento più libero quando interpreto un personaggio reale perché so che non è il mio *io* a guidare le scelte”.

E aggiunge il produttore Chernin riguardo ai due protagonisti: “Bale e Damon appartengono al gruppo ristretto dei migliori attori in circolazione oggi. Hanno entrambi la tendenza a scomparire nei loro ruoli, pur mantenendo intatto il carisma della celebrità. Sono molto credibili nel rappresentare un prototipo maschile coraggioso, umile e dignitoso, tipico della vecchia scuola”.

I due attori, che non avevano mai lavorato insieme, sono stati felici dell'opportunità di condividere lo schermo ed esplorare l'amicizia tra i loro singolari personaggi. “Shelby ritiene che Ken Miles sia indispensabile alla sua missione, e Ken è conosciuto per l'insofferenza all'ipocrisia”, afferma Damon. “È irascibile, parla senza peli sulla lingua e non vuole cambiare per uniformarsi agli altri. Se pensa che un'idea sia stupida, lo dice. Non ha nessuna capacità politica o diplomatica. Miles è una continua fonte di frustrazione per Shelby, ma non può essere diverso da se stesso e Shelby ha davvero bisogno del suo aiuto per costruire l'auto e poi guidarla a Le Mans”.

Mangold voleva che i due attori si cimentassero il più possibile alla guida di automobili vere su circuiti veri. “Sostanzialmente, puntavamo a sfruttare al massimo il nostro cast”, dichiara il regista. “Il mio vero proposito era di far provare agli spettatori la sensazione di essere essi stessi alla guida, sentendo e vedendo lo stridere dei bulloni nel telaio, avvertendo la vibrazione del motore, capendo che la vettura è spinta al limite e il motore è prossimo a scoppiare”, egli spiega.

“Al giorno d’oggi la progettazione è facilitata dai computer”, aggiunge Mangold. “Possiamo predire con maggiore accuratezza cosa funzionerà. Questi piloti, invece, dovevano entrare in un veicolo che non si sapeva neanche se sarebbe rimasto integro. Con la matita e l’abaco non c’era modo di capire in anticipo come sarebbero andate le cose. Dovevi solo costruire l’auto e guidarla per vedere se funzionava o esplodeva. C’è qualcosa di romantico in questo tipo di audacia, nella sfida al rischio e nello sporcarsi le mani con le proprie ambizioni”.

Prima dell’inizio delle riprese, Bale ha fatto pratica con il responsabile delle sequenze acrobatiche e stuntman Robert Nagle, che lo ha aiutato a prepararsi; sullo schermo Bale guida una Shelby Cobra e varie Ford GT40. Nagle ha passato una settimana con l’attore alla Bob Bondurant School of High Performance Driving, la scuola per aspiranti piloti di Phoenix (Arizona). “Christian era molto concentrato e ha dimostrato di avere attitudine”, afferma Nagle. “È il miglior attore che abbia mai addestrato alla guida”.

IL CAST PER I RUOLI SECONDARI

Jon Bernthal interpreta Lee Iacocca che, da figlio di immigranti italiani di umili origini ad Allentown (Pennsylvania), diventa una figura leggendaria dell’industria automobilistica, grazie al rilancio negli anni ’80 della Chrysler. Bernthal è un attore teatrale, cinematografico e televisivo, noto per i suoi personaggi emotivamente provati, come quelli interpretati nelle serie TV “**The Punisher**” e “**The Walking Dead**”, e nei film “**Sicario**”, “**The Wolf of Wall Street**” e “**I segreti di Wind River**” (*Wind River*).

“Generalmente, incarno uomini la cui vita dipende dalla loro forza, potenza e rabbia; in un certo senso, ho trovato in Lee Iacocca un uomo vigoroso e risoluto quanto i miei personaggi abituali”, dichiara Bernthal. “La sua forza nasce dall’energia, dall’intelligenza. Quando era alla Ford, Iacocca ha avuto la prontezza di spirito di capire che esisteva un’intera generazione di diciassetenni con i soldi in tasca e i cui interessi erano il rock’n’roll, il sesso e la velocità, e i modelli immutabili che replicavano le auto degli anni ’50 stavano facendo affondare la Ford”.

L’attrice irlandese Caitriona Balfe, che veste i panni di Claire Randall nella serie della Starz “**Outlander – L’ultimo vichingo**”, interpreta Mollie Miles, moglie di Ken e madre del loro figlio Peter. “Nonostante sia una casalinga, il rapporto di Mollie con il marito è sostanzialmente paritario e questa è una cosa che mi piace del personaggio”, afferma la Balfe. “Lui ha un carattere spigoloso e le sue capacità relazionali non sono il massimo. Ma è in questo che il loro rapporto è forte. Lei sa quando esortarlo a rimboccarsi le maniche e sa come incoraggiarlo. Danno la chiara sensazione di essere una squadra e di sostenersi a vicenda. È stato magnifico rappresentare il loro rapporto”.

Lo scrittore e attore Tracy Letts (“**I segreti di Osage County**” [*August: Osage County*], “**Lady Bird**”), vincitore di un Pulitzer e di un Tony Award, ha il ruolo del leggendario Henry Ford II, CEO della Ford Motor Company dal 1960 al 1979. Questo film, incentrato sullo sport e sulle corse automobilistiche, ha rappresentato una nuova opportunità per l’attore, attratto

dall'importanza degli avvenimenti narrati. "È una storia classica che contrappone l'uomo alla macchina, l'uomo all'uomo, l'uomo a se stesso", dichiara Letts. "Tocca diversi elementi tipici dei film sullo sport ma, al tempo stesso, le vicende narrate sono davvero singolari. Molte delle auto che conosciamo oggi, e numerosi progressi tecnologici, hanno origine in quel periodo".

Josh Lucas è Leo Beebe, il dirigente della Ford Motor Company responsabile della divisione corse. Lucas, noto per i ruoli in **"Tutta colpa dell'amore"** (*Sweet Home Alabama*) e nel vincitore dell'Oscar® **"A Beautiful Mind"**, ha in passato lavorato con Bale in **"American Psycho"** del 2000. "La sceneggiatura ha una qualità lirica ed epica", afferma Lucas. "Vi è una sorta di poesia nell'energia e nell'intensità del guidare un'automobile da corsa".

Peter Miles, come suo padre, è totalmente preso dalle corse automobilistiche. Il ruolo è interpretato da Noah Jupe, che ha recitato al fianco di John Krasinski ed Emily Blunt nel successo del 2018 **"A Quiet Place – Un posto tranquillo"**. "Peter è un ragazzo felice, anche se il padre potrebbe morire da un momento all'altro durante una gara", dichiara Jupe. "Fin da piccolo ha frequentato il mondo delle corse e da sempre sa che, da grande, anche lui sarà un pilota come il padre".

L'attore veterano Remo Girone, uno dei maggiori protagonisti del cinema, della televisione e del teatro italiani, veste i panni di Enzo Ferrari, la cui Scuderia ha dominato le corse automobilistiche per anni. Girone è noto per il ruolo di capomafia nella celebre serie televisiva **"La Piovra"**, oltre che per il ruolo di boss del crimine italo-americano ne **"La legge della notte"** (*Live by Night*), al fianco di Ben Affleck.

L'attore, scrittore e regista americano Ray McKinnon, noto per avere ideato la serie TV drammatica del Sundance Channel **"Rectify"**, è Phil Remington, l'ingegnere capo della Shelby American. Remington è un tecnico geniale, capace di fabbricare o aggiustare qualunque cosa, ed è una figura indispensabile per Carroll Shelby nello sviluppare la Ford GT40 MKII che batte la Ferrari a Le Mans.

JJ Feild, conosciuto per i ruoli in **"Captain America: Il primo vendicatore"** (*Captain America: The First Avenger*), **"Alla ricerca di Jane"** (*Austenland*) e attualmente impegnato al fianco di Idris Elba e Piper Perabo nella serie Netflix **"Turn Up Charlie"**, interpreta Roy Lunn, l'ingegnere della Ford responsabile della progettazione e dello sviluppo della GT40 da corsa.

L'attore britannico Jack McMullen ha il ruolo di Charlie Agapiou, meccanico della Shelby American. Ribattezzato Chaz, il giovane inizialmente lavora con Ken Miles a Hollywood nella sua officina specializzata in auto straniere, poi, all'inizio del 1963, lo segue a Venice nell'officina di Shelby.

La produzione ha anche ingaggiato i figli dei celebri piloti presenti nel film, molti dei quali erano o sono essi stessi piloti e hanno conosciuto Carroll Shelby, per interpretare i loro padri. Tra questi troviamo Alex Gurney, figlio del leggendario Dan Gurney; Derek Hill, figlio dell'ex campione di Formula Uno Phil Hill; infine, Jeff Bucknum, figlio del pilota Ronnie Bucknum.

LA PRODUZIONE

LE MANS '66 – LA GRANDE SFIDA è stato girato fra l'estate e l'inizio dell'autunno del 2018 in California meridionale, in Georgia e a Le Mans, in Francia. Il regista James Mangold si è avvalso di un team di professionisti con i quali collabora di frequente, che lo hanno aiutato a creare la visione della rivalità epica tra Henry Ford II ed Enzo Ferrari, e a rappresentare il combattivo gruppo capitanato da Shelby, reclutato da Ford per riuscire nella sua impresa. La produzione ha anche ingaggiato diversi consulenti che hanno un legame personale con gli eventi del film, per accrescerne il livello di autenticità; tra questi, Charlie Agapiou, l'ex meccanico della Shelby American, e Peter Miles.

Lo scenografo François Audouy ha avuto il compito di ricreare una varietà di luoghi reali per il film, dal quartier generale della Ford Motor Company a Dearborn (Michigan) all'officina della Shelby American, inizialmente a Venice (California), quindi nella più ampia struttura al Los Angeles International Airport. Audouy ha in passato collaborato con Mangold in *“Logan – The Wolverine”* e *“Wolverine: L'immortale” (The Wolverine)*, ed è stato felice di tornare a lavorare con il regista.

“Jim ha una visione molto forte della storia che vuole raccontare”, afferma Audouy. “I suoi film sono guidati dai personaggi e radicati in uno stile cinematografico capace di mantenere vivo l'interesse per gli eventi narrati. Le scenografie devono quindi assecondare questo stile, essere realistiche e plausibili e mantenere gli spettatori avvinti al mondo che è stato creato”.

Un elemento interessante è che praticamente tutte le sequenze di *LE MANS '66 – LA GRANDE SFIDA* sono state girate in esterni. Per le scene iniziali, ambientate nel famoso Ford River Rouge Complex a Dearborn (Michigan), la produzione ha effettuato le riprese all'interno di un'acciaieria del secolo scorso situata a Downtown Los Angeles. La struttura di circa 1.400 metri quadrati è stata trasformata impiantandovi una catena di montaggio e un nastro trasportatore, e diventando l'imponente fabbrica automobilistica in cui nel 1963 le Ford Falcon venivano assemblate. Per queste scene in fabbrica occorrevano 20 Ford Falcon da mostrare a vari stadi di lavorazione.

Anziché costruirle da zero, il coordinatore del reparto automobili Rick Collins ha passato al setaccio Craigslist, eBay e altri siti di auto usate in cerca delle Ford Falcon d'epoca. Queste, poi, sono state svuotate completamente e riallestite internamente in modo da creare l'illusione che i veicoli azzurri fossero nuovi, appena usciti dalla catena di montaggio. “Le auto sono tutte vere”, dichiara Audouy. “Niente vetroresina, sono tutte di metallo e totalmente restaurate. Anche la vernice è la stessa della gamma colori utilizzata dalla Ford nel 1963”.

Gli esterni della fabbrica Ferrari e gli interni dell'ufficio di Enzo Ferrari sono stati filmati alla Lanterman Development Facility di Pomona (California). Le pareti esterne e il cortile interno sono quasi uguali a quelli di Maranello. Il reparto artistico ha costruito una replica esatta dell'ufficio di Enzo Ferrari, con le finestre che affacciano sul cortile dove sono

parcheeggiate due Ferrari: una copia della California Modena Spider del 1961 e una vera Silver Ferrari 275 GTB del 1966, presa in prestito da un collezionista locale.

Uno degli elementi distintivi del quartier generale della Ferrari sono i cancelli della fabbrica; per *LE MANS '66 – LA GRANDE SFIDA* il team del reparto scenografie ne ha costruito una replica. “Sono come i cancelli di **‘King Kong’** o di **‘Jurassic Park’**”, afferma Audouy. “Li vedi e pensi subito ‘Ferrari’”.

Per ricreare la fabbrica originale della Shelby American, Inc. su Princeton Avenue a Venice (California), la produzione ha trovato un magazzino in mattoni a due piani e con un cortile interno nel quartiere di Chesterfield Square a South Los Angeles. Gli architetti di scena hanno riportato indietro nel tempo la struttura vuota di oltre 1.000 metri quadrati, utilizzando vari oggetti e accessori tipici di un’officina meccanica: cric, chiavi inglesi, riviste automobilistiche, oltre a trofei, tavole da surf e biciclette. Per completare gli arredi, sono state noleggiate dodici Shelby Cobra pre-1966, varie MKI e MKII, e una Shelby Cobra decappottabile come auto personale di Carroll Shelby.

Con l’aggiunta della Shelby Mustang alla linea di produzione e l’afflusso di risorse dalla Ford Motor Company, la fabbrica originale a Venice diventa piccola e, nel 1965, Shelby trasferisce la sede e la catena di montaggio in un hangar nei pressi dell’aeroporto internazionale di Los Angeles, dove produce alcuni fra i modelli più famosi nella storia dell’industria automobilistica. Nel corso di quasi due settimane di riprese, le scene ambientate all’interno della fabbrica di Shelby a Los Angeles e all’esterno sull’asfalto sono state girate in un hangar della California Air National Guard nell’Ontario International Airport, a circa 60 chilometri da Los Angeles.

Quando gli aerei erano fermi, l’aeroporto permetteva di effettuare le riprese sull’asfalto, che fungeva da pista di collaudo di Shelby. “Non solo abbiamo trovato un hangar immenso, che abbiamo trasformato in una copia esatta dell’hangar di Shelby a Los Angeles, ma abbiamo anche avuto accesso alla pista di decollo e atterraggio, dove abbiamo portato le auto da corsa e abbiamo potuto catturare ciò che è accaduto realmente quando Shelby ha iniziato a sviluppare la GT40”, dichiara Audouy.

Il quartiere alla moda di Highland Park ospita le scene ambientate a casa e nel garage di Ken Miles. Durante le due settimane di riprese è stato scelto un accogliente bungalow con due stanze da letto, risalente al 1909, per ambientarvi la casa dove vivono Ken Miles, la moglie Mollie e il figlio Peter, mentre l’officina di riparazioni di auto straniere, la Ken Miles Limited, è nelle vicinanze, sulla Avenue 64, in una carrozzeria che gli architetti di scena hanno riportato indietro nel tempo (la prima officina di Miles si trovava su Lankershim Boulevard nell’area orientale della San Fernando Valley).

Contemporaneamente alle attività del reparto scenografie, il responsabile del parco automobili Collins, la cui filmografia comprende alcuni film della serie **“Fast & Furious”**, oltre a **“First Man”**, **“Bright”** e **“Captain Marvel”**, ha lavorato a stretto contatto con lo scenografo Audouy e i suoi direttori artistici, per assicurare che le auto – costruite, prese a prestito o noleggiate – fossero esattamente come quelle dell’epoca. Il suo team ha anche avuto il compito

di trasportare tutte le vetture dalla California meridionale fino in Georgia, dove si trovava la squadra della seconda unità.

Tra le auto d'epoca presenti nel film vi è una Daytona Coupé unica, con telaio in alluminio, il cui noleggio è costato 30.000 dollari, che viene utilizzata nelle scene girate nella fabbrica Shelby American a Los Angeles. Per l'arrivo di Ken Miles a Le Mans, l'Automobile Club de l'Ouest ha affittato alla produzione diverse vetture storiche del suo museo, tra cui una Ford GT40 MKI e una rarissima CD SP66 Peugeot. Di questo modello ne esistono soltanto tre esemplari in tutto il mondo.

Molte delle auto da corsa del film sono state realizzate dalla Superformance, un'officina per automobili da collezione situata a Irvine (California), specializzata in repliche assemblate su un modello base di telaio e nella ricostruzione di modelli risalenti agli anni '60. La JPS Motorsports a North Hollywood ha costruito diverse Porsche Speedster, che nel film vediamo nella sequenza iniziale della gara del 1963 ambientata sulla Willow Springs International Raceway al Willow Springs Motorsports Park di Rosamond (California), un complesso di oltre 200 ettari fuori Los Angeles, in cui Carroll Shelby e la sua squadra affrontano con il modello iniziale della AC Shelby Cobra il loro maggiore avversario dell'epoca, la Chevy Corvette. Collins e il suo team hanno costruito le Corvette utilizzate in quelle scene nell'officina allestita a Sylmar. In totale, sono state fabbricate 34 automobili sportive.

Poiché nel film sono rappresentate tantissime corse importanti, identificare visivamente ogni sequenza in modo da far progredire la trama è diventato un elemento fondamentale. L'ideatore dei costumi Daniel Orlandi, che, come Audouy, aveva già lavorato con Mangold in **"Logan – The Wolverine"**, ha effettuato ricerche approfondite sia sull'epoca sia sul mondo delle corse, per fare sì che i suoi disegni fossero storicamente corretti. Ha anche collaborato strettamente con Audouy per definire una color palette per ogni gara. "Abbiamo visionato delle sequenze girate a Le Mans nel 1966 e nel 1959, altre riprese fatte a Willow Springs, e ho letto tutti i libri su Carroll Shelby e Ken Miles", afferma Orlandi. "In una storia che parla di persone reali, non puoi fare nulla se non dopo esserti documentato accuratamente. Nel contribuire alla narrazione, vuoi essere il più possibile attendibile".

Per il personaggio di Shelby, l'ideatore dei costumi era dell'idea che Matt Damon non dovesse esagerare nel caratterizzare il texano, famoso per la salopette a righe e il cappello Stetson, risalenti all'epoca in cui era stato un allevatore di polli. "Avrebbe potuto usare un abbigliamento sopra le righe, ma Matt sa come impersonare Shelby", dichiara Orlandi. "Non ha bisogno di vestiti particolari per definire il personaggio e apparire esagerato. Indossa un cappello da cowboy, cosa che Carroll Shelby faceva spesso, ma lo fa selettivamente, nelle scene chiave, dove intenzionalmente vuole essere eccessivo, insieme agli stivali da cowboy in pelle di coccodrillo".

Per richiamare il personaggio, dotato di una folta capigliatura riccia, Damon ha tinto i capelli e si è fatto la permanente. La responsabile del reparto acconciature Gloria Casny, un'altra veterana di **"Logan – The Wolverine"**, spiega che per tutti gli uomini è stato scelto un

taglio di capelli corto e tradizionale. “Abbiamo optato per i capelli corti perché, anche se il film è ambientato negli anni '60, l'estate dei figli dei fiori e dei capelli lunghi arriva soltanto dopo gli eventi narrati nel film”, ella afferma.

“Il look dell'epoca è molto specifico: gli uomini sono per lo più curati, con basette corte e poca barba”, aggiunge la responsabile del trucco Jane Galli, la cui collaborazione con Mangold risale al 1999, con il film drammatico vincitore dell'Oscar® **“Ragazze interrotte”** (*Girl, Interrupted*). Durante i colloqui iniziali, la Galli e il regista hanno stabilito che i personaggi, abituati a passare le giornate sul circuito, dovessero avere l'aspetto di chi vive all'aria aperta in condizioni estreme. “Sia per i piloti in pista sia per i meccanici ai box, Jim voleva che apparissero sempre bruciati dal sole, segnati dalle intemperie, sudati e sporchi di grasso”, spiega la Galli.

Come abbigliamento, Miles indossa per la maggior parte del tempo una tuta da gara o una tuta da meccanico. “Viene definito un beatnik, ma il suo stile non segue la moda dell'epoca”, dichiara Orlandi.

Poiché non vi sono molte fotografie di Mollie, la moglie di Ken, l'ideatore dei costumi ha scelto dei vestiti che, mentre richiamano in modo realistico il guardaroba della moglie di un meccanico, sono adatti all'attrice irlandese Caitriona Balfe. L'artista indossa per lo più jeans anni '60 e magliette o camicie di cotone.

Quanto a Henry Ford II, esiste una gran quantità di foto d'archivio, che hanno permesso di rappresentare bene lo stile del titano dell'automobile. Quando si è trattato di vestire “the Deuce” e il suo team dirigenziale, Orlandi è stato ispirato da un suo precedente lavoro. “Ricordo di avere partecipato tempo fa a un film ambientato in un grande studio legale, dove il regista voleva far apparire gli avvocati come una squadra di football che si muove in blocco”, spiega Orlandi. “Abbiamo fatto la stessa cosa, dando a ognuno una propria personalità”.

Per Ford il costumista ha scelto abiti classici di Brooks Brothers. “Solido patrimonio familiare, camicie button-down, blazer blu – abbiamo ricreato ciò che indossava veramente all'epoca”, aggiunge Orlandi. “Il look di Ford è molto tradizionale, con una predilezione per il blu navy per i vestiti e per le cravatte a tinta unita”. Leo Beebe, il personaggio interpretato da Josh Lucas, ha una color palette più ombreggiata. “Per Beebe abbiamo usato toni un po' più scuri, un po' più oleosi”, afferma Orlandi. Il Lee Iacocca di Jon Bernthal è il personaggio più appariscente del gruppo. “Ha abiti in grisaglia e lana mohair, e cravatte sottili – anni '60 pieni”.

Orlandi voleva creare un immediato contrasto visivo tra la squadra della Ford e la controparte della Ferrari. “Mentre i dirigenti Ford appaiono più disinvolti nei loro abiti blu e grigi, gli uomini della Ferrari hanno un aspetto tipico del vecchio continente”, dichiara Orlandi. “Nel loro guardaroba spiccano i colori marrone e crema, le cravatte lavorate a maglia, i gilè”. Le uniformi degli operai della Ferrari – tute e salopette – somigliano a uniformi militari. “Volevamo uno stile ‘vecchio mondo’ per la Ferrari e uno stile ‘era spaziale’ per la Ford”, spiega Orlandi.

Il luogo in cui questi due mondi entrano in collisione è sulle piste da corsa. Una delle principali difficoltà dell'intera produzione è stata di ideare il modo giusto per riprendere le varie sequenze delle gare, che culminano nel gran finale a Le Mans nel 1966. Come spiega il produttore Jenno Topping: "Jim era focalizzato su come infondere carattere alle scene al volante, in modo che gli spettatori potessero immedesimarsi e sentirsi coinvolti in prima persona nella storia — non era importante chi stesse vincendo la corsa".

Mangold e il direttore della fotografia Phedon Papamichael, che hanno già lavorato insieme in cinque film, tra cui **"Quando l'amore brucia l'anima"** (*Walk the Line*), **"Quel treno per Yuma"** (*3:10 to Yuma*) e **"Innocenti bugie"** (*Knight and Day*), hanno optato per un approccio tradizionale a sostegno della narrazione; i film drammatici **"Grand Prix"** del 1966 e **"Le 24 ore di Le Mans"** (*Le Mans*) con Steve McQueen del 1971 sono stati per loro un riferimento. "L'ispirazione visiva è riconducibile più ai film sulle corse degli anni '60 e '70 che non alle interpretazioni contemporanee del genere: nessun movimento esagerato, senso di intimità con l'uso dei primi piani e attenzione al punto di vista dei personaggi", afferma Papamichael. "Abbiamo cercato di essere fedeli alle tecniche di ripresa dell'epoca".

Per ottenere una prospettiva unica e realizzare i primi piani durante le numerose sequenze delle corse, Papamichael si è avvalso di impalcature speciali e di veicoli muniti di macchina da presa. "È stato molto difficile riprendere gli attori mentre sfrecciano al volante dei loro bolidi", spiega il direttore della fotografia. "Non potevamo sempre andare alla velocità reale che si raggiunge nelle corse, ma non volevamo avvalerci troppo dell'aiuto digitale. Abbiamo cercato di fare il più possibile con la macchina da presa, usando dei supporti montati sulle vetture stesse. Questo ha generato un'esperienza più realistica e ha semplificato la recitazione degli attori, che hanno sperimentato in prima persona le sollecitazioni della forza G".

Molti dei veicoli speciali usati nel film per girare le sequenze delle corse e catturare le vetture in movimento sono stati forniti e spesso guidati dal noto stuntman Allan Padelford e dai suoi collaboratori della Allan Padelford Camera Cars, che hanno partecipato alla realizzazione di vari film, tra cui **"Black Panther"**, **"Captain America: Civil War"**, **"Baby Driver – Il genio della fuga"**, la serie **"Fast & Furious"** e **"Giorni di tuono"** (*Days of Thunder*). Padelford ha vinto nel 2015 un Oscar® per l'innovazione tecnica con la sua Biscuit Jr., una piattaforma mobile per veicoli e macchine da presa guidata da un operatore, che è stata usata estensivamente in **LE MANS '66 – LA GRANDE SFIDA**. Sono stati utilizzati anche altri supporti speciali per le MDP, tra cui gru telescopiche CineMoves, testate giroscopiche SpaceCam e stabilizzatori a bilanciere Oculus.

La sequenza di gran lunga più complessa da catturare è stata la ricostruzione della 24 Ore di Le Mans del 1966, un'impresa imponente da organizzare e girare. "Gli ultimi 40 minuti del film sono dedicati prevalentemente alla corsa. Lì volevo che gli spettatori avessero la percezione di essere accucciati nell'abitacolo e di vivere da dentro la gara. Volevo che nella loro mente si affacciasse l'idea di dover correre per 24 ore consecutive, che provassero la

sensazione di dover guidare più velocemente di chiunque altro per un tempo che va oltre quanto è lecito tollerare”, dichiara Mangold.

Per il tracciato della gara, il team della produzione doveva trovare una regione che somigliasse alla valle della Loira in Francia (la ricerca li ha alla fine condotti in un’area rurale della Georgia) e un luogo dove costruire le grandi tribune e i box di Le Mans. “Ci sono voluti mesi e mesi di lavoro”, afferma Audouy. “Dovevano esserci le vetture da corsa e gli stuntman. E poi gli effetti visivi, la pre-visualizzazione, gli storyboard — è stata una sequenza colossale. Non riesco a pensare a un altro film sulle corse automobilistiche altrettanto epico”.

Sebbene la 24 Ore di Le Mans si svolga ancora ogni anno in Francia, il tracciato attuale non somiglia più a quello del 1966, quindi il percorso e le tribune sono stati ricreati da zero. Le dozzine di auto che in passato hanno gareggiato a Le Mans hanno oggi un valore incalcolabile, sono pezzi da museo o appartengono a collezionisti privati e vengono regolarmente battute alle aste a decine di milioni di dollari, quindi è stato necessario costruirne delle repliche.

“Il circuito di Le Mans esiste ancora, ma non è lo stesso di allora”, dichiara Mangold. “Ora sembra di essere all’aeroporto Charles de Gaulle e non sulla pista di un tempo, che era qualcosa di semplice e casereccio. Si trattava di un insieme di strade di campagna collegate tra loro a formare un tracciato, e le tribune avevano un aspetto caratteristico. La magia della gara — guidare a oltre 300 chilometri orari i prototipi più all’avanguardia esistenti, percorrendo ripetutamente una serie di strade nella campagna francese, di giorno, di notte, con la pioggia, con la grandine, all’alba, al tramonto — fare tutto questo per 24 ore consecutive sembrava l’immagine più potente che potessimo tentare di trasmettere”.

La sequenza è stata realizzata sul set più grande allestito per il film: una ricostruzione a grandezza naturale delle tribune sulla linea di partenza e arrivo, e tre ampi segmenti con altre tribune, il palco per i VIP, i box della Ford e della Ferrari e la tribuna per la stampa internazionale. Tutto ciò è stato costruito all’Agua Dulce Airpark, un aeroporto privato a Santa Clarita (California). Il progetto ha preso spunto da oltre 300 fotografie d’archivio ottenute da varie fonti, tra cui gli organizzatori della 24 Ore di Le Mans, cioè l’Automobile Club de l’Ouest in Francia.

Nessun dettaglio è apparso troppo minuto a Audouy e al suo team di architetti di scena e arredatori, che hanno creato centinaia di articoli pubblicitari e oggetti dell’epoca: insegne, programmi di gara, cronometri, caschi, bandierine per il pubblico e perfino gli accessori per i box. “Quando narri una vicenda come questa, hai la possibilità di ricreare il mondo esattamente com’era, mostrando gli eventi come venivano osservati all’epoca”, afferma Audouy. “Dobbiamo essere fedeli alla storia rappresentando la segnaletica e tutti i dettagli nella stessa scala, con gli stessi colori, senza cambiare nulla”.

Mentre le riprese dell’unità principale sono state effettuate in California meridionale, una seconda unità in Georgia si è occupata delle scene d’azione. Guidata dal regista della seconda unità Darrin Prescott, che nel film interpreta il leggendario pilota Bob Bondurant, con la presenza dello stunt coordinator Nagle e di un vero e proprio esercito di stuntman alla guida di 30 Ford, Ferrari e Porsche da corsa, la seconda unità ha girato molte delle scene della gara

di Le Mans che si svolgono lungo il Circuit de la Sarthe, come il rettilineo e la curva di Mulsanne, la curva a gomito Tertre Rouge, le Esse, la Maison Blanche, la Arnage e il ponte Dunlop.

In Georgia sono state utilizzate tre location per rappresentare i tratti del circuito che nel 1966 percorrevano le strade di campagna: un tratto della Route 46 a Statesboro, il Grand Prize of America Race Track a Hutchinson Island e la Road Atlanta a Braselton. In queste tre città della Georgia sono stati decorati oltre otto chilometri di strada per ricreare il Circuit de la Sarthe, con centinaia di insegne d'epoca allineate lungo il percorso.

“Ogni momento della gara era importante, quindi la pressione era tanta”, dichiara Prescott, la cui filmografia comprende titoli del calibro di **“Baby Driver – Il genio della fuga”**, **“Captain America: Civil War”**, **“Drive”** e **“The Bourne Ultimatum – Il ritorno dello sciacallo”**, film premiato con uno Screen Actors Guild Award, in cui spicca il suo lavoro nelle sequenze degli inseguimenti in auto. “L'intento di Jim era di non trasformare il film in un gigantesco spot pubblicitario. Nelle riprese non voleva la bellezza, anzi il suo obiettivo era di penetrare più in profondità in quella realtà e di adottare uno sorta di stile vintage nelle riprese. Sapevamo di dover ingaggiare i migliori piloti al mondo per farli correre a oltre 200 chilometri orari”.

L'impegno per catturare le esperienze reali vissute da Shelby e Miles durante la loro straordinaria collaborazione è stato molto intenso per gli attori e per tutta la produzione. In conclusione, l'autore-regista Mangold confida che la passione profusa da tutto il cast artistico e tecnico nella realizzazione di **LE MANS '66 – LA GRANDE SFIDA** possa rendere il giusto tributo al coraggio e alla tenacia degli uomini celebrati nel film. “Spero che gli spettatori lascino la sala amando questi personaggi, acclamandone l'impegno e la dedizione al lavoro, e conservando il ricordo di un diverso genere di uomo ed eroe americano”, aggiunge il produttore Topping.

Come osserva Mangold: “Questa non è tutta la storia di Carroll Shelby o Ken Miles. Il film si focalizza su un momento emblematico nella vita dei due che ha modellato tutto il loro futuro. Le persone capiscono perfettamente il desiderio di impegnarsi per fare un lavoro eccellente (qualunque sia il lavoro), dovendo però sottostare alla supervisione ingombrante di una grande azienda e alle interferenze dei dirigenti, sempre pronti a smussare gli spigoli e moderare i toni per non urtare nessuno. Credo che a tutti noi manchi il mondo di un tempo, quando le cose erano un po' più naturali e l'uomo era più incline al rischio”.

E conclude Bale: “La storia è leggendaria perché questi uomini hanno sfidato Dio e hanno vinto, non è così? Dio era Enzo Ferrari: era un genio, un Golia per reputazione e stile, un mito nel mondo delle corse. E questo piccolo gruppo di emarginati, grazie al sostegno di Ford e nonostante l'interferenza di Ford, lo ha battuto”.