FOCUS TEMATICI

FAST & FURIOUS

Guida ai film

intra



COLLANA FOCUS TEMATICI
SERIE CULT MOVIES



Edizioni Intra®
www.intraedizioni.it
info@intra.pro

Tutti i diritti riservati.
Copyright © 2026 Intra S.r.l.s. – Pesaro, Marche, Italia
Testo aggiornato al 6 novembre 2026

ISBN 979-12-5991-983-0

Indice

Indice 3
Avvertenza 5
Prologo – Racer X 6

Parte prima — Le strade di Los Angeles (2001–2006) 10
Scheda 1 – *Fast and Furious* 14
Mini-scheda – *The Turbo Charged Prelude for 2 Fast 2 Furious* 23
Scheda 2 – *2 Fast 2 Furious* 25
Scheda 3 – *The Fast and the Furious: Tokyo Drift* 35

Parte seconda — Il ritorno della famiglia (2009–2013) 44
Mini-scheda – *Los Bandoleros* 49
Scheda 4 – *Fast & Furious – Solo parti originali* 51
Scheda 5 – *Fast & Furious 5* 60
Scheda 6 – *Fast & Furious 6* 69

Parte terza — La vetta e il lutto (2015–2017) 78
Scheda 7 – *Fast & Furious 7* 83
Scheda 8 – *Fast & Furious 8* 93

Parte quarta — L'espansione (2019–2021) 102
Scheda HS – *Fast & Furious – Hobbs & Shaw* 107
Scheda 9 – *Fast & Furious 9 – The Fast Saga* 116

Parte quinta — L'ultima corsa (2023–) 125
Scheda 10 – *Fast X* 130
Verso *Fast Forever* 140

Repertorio 143
Chi è chi 144
Il garage 154
I luoghi 163
La cronologia della saga 168
I numeri 173

Le parole della saga 176
In Italia 182

L'eredità 189
Indicazioni bibliografiche 196

Avvertenza

Questo libro racconta i film fino all'ultima inquadratura. Le trame sono esposte nella loro interezza, colpi di scena compresi, e così le scene che compaiono durante e dopo i titoli di coda, che in questa saga contano spesso più di quanto sembri.

Chi sta recuperando la saga, o vuole ancora sorprendersi, faccia così: guardi il film, poi legga la scheda. Le anticipazioni sui capitoli successivi sono confinate nella sezione «Nella saga» di ogni scheda, ed è lì che conviene fermarsi se si preferisce procedere un film alla volta.

Prologo – Racer X

New York, primavera del 1998. Kenneth Li è un giovane cronista con la curiosità di chi entra in un mondo che non conosce: per un pezzo che gli ha commissionato *Vibe*, la rivista che racconta la cultura hip hop americana, passa le notti dietro a un gruppo di ragazzi che trasformano le strade di Washington Heights e del Queens in piste da un quarto di miglio. Corrono su Honda e Acura preparate in garage, scommettono migliaia di dollari a gara, scompaiono quando arriva la polizia. Il loro re si chiama Rafael Estevez: dominicano, un'infanzia passata davanti a *Hazzard* a guardare i cugini Duke che saltavano i fossi e seminavano lo sceriffo. A Li racconta che il bello di quella serie era che alla fine riuscivano sempre a scappare.

L'articolo esce nel numero di maggio con il titolo «Racer X». È un reportage lungo e notturno, pieno di nomi di battaglia, di motori turbo e di soldi contati sul cofano, e ha una qualità che i redattori di una rivista musicale non avevano messo in conto: si vede. Ogni paragrafo sembra già un'inquadratura. Le carrozzerie illuminate dai neon, i ragazzi che si radunano a decine in un parcheggio, la gara che dura dieci secondi e cambia una reputazione, la fuga nei vicoli al primo lampeggiante. C'è anche, sotto la superficie, una storia di comunità: figli di immigrati che non hanno accesso ai circuiti ufficiali e che si costruiscono, con le proprie mani e i propri soldi, un luogo in cui contare qualcosa. Quando, molti anni dopo, *Vibe* riunirà Li ed Estevez per ricordare quella storia, il pilota confesserà che all'epoca

l'idea di farne un film gli era sembrata una barzelletta.

A Los Angeles l'articolo arriva sulla scrivania di Neal H. Moritz. Il produttore ha meno di quarant'anni e un fiuto già collaudato per il pubblico giovane: ha alle spalle commedie adolescenziali e thriller studenteschi, e conosce il cinema di genere fin da bambino, perché il padre aveva lavorato all'American International Pictures, la casa che negli anni Cinquanta e Sessanta aveva inventato il film a basso costo per i ragazzi dei drive-in. Moritz porta «Racer X» alla Universal e lo presenta come la prossima grande cosa. Ai dirigenti dello studio piace soprattutto un'idea: fare con le corse clandestine quello che *Point Break – Punto di rottura* (*Point Break*) aveva fatto con il surf, cioè infilare un poliziotto sotto copertura dentro una tribù che vive secondo regole proprie.

Il passo decisivo è lo spostamento. Il mondo di Estevez è quello della costa atlantica, ma il film si farà a Los Angeles, la città in cui la cultura delle auto è una lingua comune e in cui le comunità latine e asiatiche hanno trasformato la preparazione delle utilitarie giapponesi in un'arte di quartiere. È qui che le Honda Civic e le Acura Integra vengono abbassate, alleggerite e dipinte con colori impossibili, qui che le riviste di settore fotografano i raduni nei parcheggi dei centri commerciali, qui che un ragazzo con un lavoro modesto può diventare qualcuno grazie a quello che ha sotto il cofano. Per un film che vuole raccontare una tribù, Los Angeles offre già la tribù, i suoi riti e i suoi luoghi. Il regista è Rob Cohen, che con Moritz ha appena realizzato *The Skulls – I teschi* (*The Skulls*) e che vede nel progetto un ritratto della città vera, multietnica e meccanica, lontana da Hollywood. La sceneggiatura la scrive Gary Scott Thompson; poi ci rimetteranno mano Erik Bergquist e

David Ayer, che di Los Angeles conosce le strade meglio di chiunque altro. La prima versione di Thompson, secondo le ricostruzioni successive, era un racconto più asciutto e silenzioso, con pochi dialoghi e un finale violento. Le riscritture portano dentro la storia il quartiere, il gergo e soprattutto un'idea che nell'articolo di Li era solo accennata: quella di un gruppo di persone che vivono come una famiglia, si siedono alla stessa tavola e si proteggono a vicenda contro chiunque venga da fuori.

Resta il problema del titolo. *Racer X* è il nome dell'articolo, ma anche quello di un personaggio di *Speed Racer*, la serie animata giapponese che una generazione intera di spettatori americani ha visto da bambina. Si passa a *Redline*, la zona rossa del contagiri, poi a *Race Wars* e *Street Wars*. Moritz li trova tutti dozzinali. La soluzione gli arriva per caso, davanti a un documentario sull'American International Pictures. Fra i film rievocati c'è il primo che la società aveva distribuito, nel 1954: un piccolo noir su strada intitolato *The Fast and the Furious*, ideato e prodotto da Roger Corman, diretto da John Ireland ed Edward Sampson. Ireland, che ne era anche il protagonista, aveva accettato la parte solo a condizione di firmare la regia. Racconta di un camionista accusato ingiustamente di omicidio che fugge verso il Messico prendendo in ostaggio una ragazza e la sua auto sportiva, e finisce per nascondersi dentro una corsa automobilistica. Quasi mezzo secolo dopo, il nuovo film terminerà anch'esso con qualcuno che consegna le chiavi di un'auto a un fuggitivo.

Il titolo è perfetto, e appartiene a Corman. Moritz, che il produttore lo conosce da quando era ragazzo, va a trattare. L'accordo che ne nasce sembra uscito da uno dei film a basso costo che Corman ha sfornato per

mezzo secolo: niente assegno, ma un baratto. In cambio del titolo, Corman riceve materiale di repertorio della Universal da riutilizzare nelle sue produzioni future. Nessuno, in quel momento, immagina che quelle cinque parole diventeranno il marchio di una delle serie più redditizie della storia del cinema. Corman, dal canto suo, racconterà nel 2022, nel podcast di Charles Band *Full Moon Freak Show* ripreso da *SlashFilm*, che era stato proprio il padre di Moritz, suo vecchio collega ai tempi dell'American International, a mettere in contatto le due parti. Il cinema di serie B degli anni Cinquanta consegna così il proprio nome a quello del nuovo secolo.

Il 31 luglio 2000, a Los Angeles, la macchina da presa comincia a girare. Le riprese dureranno fino al 21 ottobre, fra Echo Park e la zona del porto, fra i viali di Little Saigon e la Pacific Coast Highway. Il budget è di 38,0 milioni di dollari, una cifra modesta per un film d'azione estivo. Nel cast ci sono un giovane attore biondo che Cohen ha appena diretto, Paul Walker, e un interprete dalla voce bassissima, Vin Diesel, che il grande pubblico conosce appena. Rafael Estevez continua a correre a New York. Quando Li gli aveva detto che dal suo articolo sarebbe nato un film, si era messo a ridere. Fra meno di un anno, sugli schermi di tutto il mondo, un uomo di nome Dominic Toretto vivrà la sua vita un quarto di miglio alla volta.

PARTE PRIMA

Le strade di Los Angeles

(2001–2006)

Il fine settimana del 22 giugno 2001 i dirigenti della Universal si aspettavano un buon risultato, non un fenomeno. Il film che avevano in uscita costava meno di una commedia con una star e non aveva nel cast nessun nome capace, da solo, di riempire le sale. Il lunedì mattina le cifre raccontavano un'altra storia: oltre 40 milioni di dollari in tre giorni, primo posto negli Stati Uniti e una tenuta che lo avrebbe lasciato in sala per tutta l'estate e oltre. Il pubblico che aveva fatto la fila non era quello che gli studi corteggiavano con i *blockbuster* estivi. Era più giovane, più metropolitano, e in larga parte latino, afroamericano e asiatico americano. Erano gli stessi ragazzi che nei parcheggi dei centri commerciali di Los Angeles, di Houston o di Miami si ritrovavano il venerdì sera con le loro Civic ribassate e i loro impianti stereo, e che di rado si erano visti al centro di un film di grande distribuzione invece che sullo sfondo.

La storia dei primi cinque anni della saga è la storia di uno studio che cerca di capire che cosa ha in mano. Nel 2001 la risposta sembrava ovvia: un piccolo successo estivo nato da un'intuizione giusta al momento giusto, la cultura delle *import tuner* che esplodeva nelle

riviste di settore, nei videogiochi e nei negozi di ricambi. La logica di Hollywood, in casi come questo, è quella del seguito rapido. Ma il successo di *Fast and Furious* aveva una caratteristica che complicava i piani: aveva trasformato in star proprio gli interpreti che ora bisognava trattenere. Vin Diesel, in particolare, era diventato in pochi mesi uno degli attori più richiesti del momento. Aveva davanti a sé un film d'azione tutto suo, *xXx*, e un personaggio da riprendere, il Riddick di *Pitch Black*, su cui la Universal stessa stava costruendo un progetto ambizioso. Un seguito in cui fosse soltanto uno dei due protagonisti non rientrava nei suoi piani. Paul Walker, al contrario, era disponibile; ma un seguito costruito soltanto su di lui significava rinunciare a metà dell'equilibrio che aveva fatto funzionare il primo film, quella tensione fra il poliziotto biondo venuto da fuori e il capobanda del quartiere. È qui che la saga compie la prima delle molte scelte che la renderanno diversa dalle altre serie del suo tempo. Invece di rinunciare al seguito o di sostituire il personaggio con un altro interprete, lo studio decide di trattare il marchio come un contenitore: un mondo riconoscibile, fatto di auto, di velocità e di un certo modo di stare insieme, dentro cui i personaggi possono cambiare. Il secondo film si sposta in Florida e cambia regista, scegliendo John Singleton, l'autore di *Boyz n the Hood – Strade violente* (*Boyz n the Hood*), che porta con sé una sensibilità per la cultura nera urbana e per la musica che la accompagna. Il cast si allarga a un cantante e a un rapper, Tyrese Gibson e Ludacris, in un'operazione che anticipa di anni una pratica poi diventata normale: usare la musica come ponte fra il film e il suo pubblico.

C'è anche un aspetto industriale che in quegli anni pesa più di quanto lo spettatore possa vedere. Il primo

decennio del secolo è l'età d'oro del DVD, e per uno studio un film d'azione con un pubblico fedele vale quasi altrettanto nelle vetrine dei negozi quanto nelle sale. La Universal lo capisce presto: le edizioni speciali si moltiplicano, i contenuti extra diventano parte del racconto, e un breve film girato apposta per un'edizione da collezione può servire a cucire due capitoli che altrimenti resterebbero slegati. L'idea che la storia della saga si possa raccontare anche fuori dalle sale, in un cortometraggio o in una scena aggiunta, nasce in questo contesto commerciale prima ancora che creativo.

Il terzo passaggio è il più rischioso, e per qualche anno sembrerà quello sbagliato. Nel 2005 lo studio decide di fare un film di *Fast & Furious* senza nessuno degli interpreti principali, ambientato dall'altra parte del mondo e affidato a un regista con un solo lungometraggio di rilievo alle spalle. Justin Lin, nato a Taipei e cresciuto nella California meridionale, era stato notato con *Better Luck Tomorrow*, un dramma indipendente sui figli della borghesia asiatico-americana. Con lui arriva lo sceneggiatore Chris Morgan, e arriva un attore, Sung Kang, che di quel film indipendente era stato uno dei volti. La scelta di Tokyo non è casuale: il *drifting*, la tecnica di guida in derapata controllata nata sulle strade di montagna giapponesi, stava diventando una moda globale grazie ai fumetti, ai cartoni animati e ai videogiochi. Era il naturale sviluppo della cultura *tuner* che aveva fatto la fortuna del primo film, e insieme un modo per portare la serie su mercati che Hollywood stava imparando a corteggiare.

Il risultato commerciale fu deludente, almeno negli Stati Uniti. Ma il bilancio di quei cinque anni va letto con il senno di poi, perché è proprio in questa fase che

la saga raccoglie gli ingredienti del suo futuro. Moritz resta al timone in tutti e tre i film, garantendo una continuità di produzione che i cambi di cast nascondono. Lin e Morgan, entrati quasi in punta di piedi, diventeranno i due architetti del decennio successivo. La musica di Brian Tyler, introdotta nel terzo film, diventerà la colonna sonora riconoscibile della serie. E il terzo film porta nella saga una figura che prima mancava, quella del mentore silenzioso che insegna più con l'esempio che con le parole.

C'è infine un elemento che in questi anni nessuno nomina, ma che ogni film mette in scena: l'idea di famiglia. Nel primo capitolo è una famiglia di quartiere, fatta di fratelli, fidanzate e amici d'infanzia riuniti intorno a un tavolo nel cortile; nel secondo è una fratellanza ritrovata fra due ragazzi cresciuti insieme; nel terzo è il legame fra un adolescente sradicato e il mentore che lo accoglie. Sono variazioni dello stesso tema, e anticipano la parola che diventerà lo slogan della saga. Nel 2006, però, quella parola non era ancora un marchio. Era soltanto il modo più semplice di spiegare perché, in un mondo di corse illegali e di colpi notturni, qualcuno fosse disposto a rischiare tutto per qualcun altro.

Alla fine di questa prima parte, *Fast & Furious* è una serie con tre film, tre protagonisti diversi e nessuna continuità evidente. Ha incassato complessivamente circa seicento milioni di dollari, una cifra rispettabile ma lontana da quelle delle grandi serie del periodo. Il pubblico la ricorda per le auto e per un attore che se n'è andato dopo il primo capitolo. Solo un'apparizione di pochi secondi, nell'ultima scena del terzo film, lascia intendere che le strade di Los Angeles e quelle di Tokyo appartengono alla stessa mappa.