Marcello Lucignani

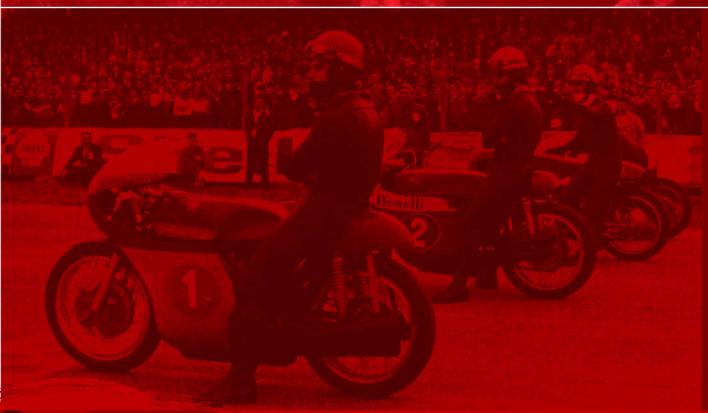
Renzo Pasolini e la moto

una vita in staccata

Per processi chimici reali ancorché difficili da decifrare, rare volte, nella storia del motorismo da corsa, i piloti più vincenti sono stati anche i più amati dalle folle. E Renzo Pasolini, pur non avendo vinto tanto quanto il suo spavaldo talento gli avrebbe consentito – o, forse, proprio a causa di questo –, appartiene indubitabilmente alla seconda categoria.

Nato a Rimini nel 1938, figlio d'arte di Massimo, il «Paso» iniziò la carriera nel motocross, disciplina tosta che ne temprò il carattere arrembante e lo stile di guida furioso. Il suo pilotaggio – alla strenua ricerca di un precario equilibrio oscillante tra l'abisso della rovinosa caduta e la vetta della manovra spettacolare – era tutto fatto d'istinto, di repentini movimenti del corpo a correggere derapate all'apparenza catastrofiche e di una sensibilità quasi ultramondana nel pelare la manopola del gas durante la percorrenza di curva. Era questa generosità, questo non risparmiarsi mai qualunque fosse la posta in gioco, questo essere sempre al limite, e spesso oltre, delle proprie capacità e delle possibilità del mezzo meccanico ad incendiare – prima di lui e ancora oggi – gli animi e l'immaginario degli appassionati che s'accalcavano a bordo pista. *«Io corro per correre. Dopo, se vinco tanto meglio»* erano dichiarazioni genuine che nulla concedevano alla posa e alle convenzioni. Ma il Paso era così, prendere o lasciare. Unitamente a questo temperamento bonariamente guascone, tuttavia, albergava in lui anche un aspetto più intimo, ma non meno soverchiante, che difficilmente filtrava dalle lenti dei suoi occhialetti da vista. Non era infrequente, infatti, vederlo accovacciato dappresso alla moto o seduto su di un muretto del box mentre – l'espressione a metà fra l'assorto e l'incantato – spaziava fitto con la mente oltre l'orizzonte, la stratosfera e il sistema solare; probabilmente perso in quella lontanissima porzione d'universo localizzata dietro all'osso prefrontale.

Ebbe la ventura, in quegli anni a cavallo fra i '60 e i '70, d'incrociare le ruote con colui che sarebbe poi divenuto il pilota più vittorioso di sempre; quel Giacomo Agostini con cui ingaggiò leggendari duelli in pista e memorabili scontri dialettici al di fuori. Nacquero due fazioni contrapposte, i «pasoliniani» da una parte e gli «agostiniani» dall'altra, così accanitamente convinte della superiorità del proprio beniamino che, addirittura, si arrivò ad imbastire una singolar competizione a parità di macchina – prima entrambi in sella alla meno competitiva Benelli di Pasolini, indi sulla più performante MV Agusta di «Ago» – per sancire, una per tutte, chi fosse il più veloce. *«Posso battere Pasolini anche con una Benelli»*, abbaiava uno, *«Io non ho bisogno della MV per battere Agostini...»*, canzonava l'altro; solo l'intervento delle due Case costruttrici e della Federazione Motociclistica impedì lo svolgersi di quella ch'è, purtroppo, rimasta l'utopia di tutti i bar dalla Vetta d'Italia a Lampedusa.



Da buon romagnolo verace – smessi casco e tuta di pelle – il Paso amava mangiare, bere, fumare e tirar tardi la notte con gli amici pure nei giorni precedenti alle gare. Aveva un carattere brillante, gli piaceva raccontare barzellette ed era sempre pronto alla battuta, anche piccante, mai banale; una "faccia da schiaffi", ecco, però simpatica e con un cuore grande così. Basti pensare alla volta in cui a Monza, il giorno prima di morire, prestò la moto al collega Gianfranco Bonera – ch'era rimasto in panne con la sua – affinché riuscisse a qualificarsi per la corsa dell'indomani. Gesti perduti di un mondo che, ahimé, non è più.

Riguardo, poi, alla vita e alla morte, al coraggio e alla paura – piani cartesiani su cui disegnare le parabole di qualsiasi corridore e, per riflesso, d'ognuno di noi –, la sua via era quantomeno impeccabile: *«Quando corro in moto non ho assolutamente paura, sennò non correrei. Ma forse»*, aggiungeva schietto come un bicchiere di sangiovese, *«non è nemmeno vero che la paura sia l'opposto del coraggio, perché uno che non ha paura non può nemmeno dimostrare di aver coraggio»*. Quindi, con quella voce da cartone animato condita da una risatina pervasa d'inveterato fatalismo, sibilava: *«E comunque, quand'è ora è ora»*. Così, ammutoliti i motori, quanto accadde al «Curvone» di Monza in quella domenica di maggio del 1973 è solo uno degl'infiniti episodi da ascrivere tra le pagine di una passione che, da sempre avvinta alla tragedia, somiglia sfacciatamente alla vita.

Del vivere ch'è un correre a la morte. Dante

RENZO PASOLINI AND THE MOTORCYCLE_ A LIFE LIVED ON THE EDGE

■ Due to chemical processes which are real though difficult to decipher, once in a great while, in the history of motorcycle racing, the most winning drivers have also been those most loved by the crowd. And Renzo Pasolini, though not having won as often as his bold talent would have allowed him – or, perhaps, precisely because of this –, undoubtedly belongs to the second category.

Born in Rimini in 1938, son of the motorcycle pilot Massimo, "il Paso" began his career in cross-country motorcycle racing, a tough discipline that hardened his assailing character and wild driving style. His driving – in the brave search for a precarious balance oscillating between the abyss of the disastrous fall and the summit of the spectacular manoeuvre – was made up of instinct, of sudden body movements to correct catastrophic appearing skids and of an almost ultra-worldly sensitivity when he used his feather light touch on the accelerator grip on the bends. It was this generosity, this never holding himself back no matter how high the stakes, this always putting himself at the limit, and often beyond, of his own capabilities and of the possibilities of the mechanical means to fire – before him and still today – the hearts and imagination of the fans that thronged the edges of the racetrack. *«I race for the sake of racing. Afterwards, if I win, more's the better»* were genuine declarations that conceded nothing to the pose and to conventions. But "il Paso" was like that, take it or leave it. Nevertheless, together with this good-naturedly braggart temperament, there was a more intimate, but no less overwhelming, aspect to him which seldom filtered through the lenses of his glasses. It was not uncommon, in fact, to see him crouched down near his motorcycle or seated on a wall of the box while – his expression somewhere between absorbed and spellbound – his mind sweeping towards the horizon, the stratosphere and the solar system; probably lost in that far away portion of the universe located behind the prefrontal bone.

In those years between the '60s and '70s he had the fortune to cross wheels with the person who would subsequently become the most winning driver of all times: Giacomo Agostini, with whom he engaged in legendary duels on the racetrack and memorable dialectic clashes off it. Two opposing factions were born, the "pasolinian" on the one hand and the "agostinian" on the other, so doggedly convinced of the superiority of their own favourite that an unusual competition was set up, using the same motorcycle – first both on Pasolini's less competitive Benelli, and then on "Ago"'s better performing MV Agusta – to confirm, once and for all, who was the fastest. *«I can beat Pasolini even with a Benelli»*, insulted one, *«I don't need the MV to beat Agostini...»*, teased the other; only the intervention of the two manufacturers and of the Federation of Motorcyclists prevented carrying out that which, unfortunately, remained the utopia of all of the bars from the Vetta d'Italia (Italy's most northern borders) to Lampedusa.

Like a true person from Romagna – once he had cast-off his helmet and leather racing suit – "il Paso" loved to eat, drink, smoke and stay up late with his friends even on the days before races. He had a wonderful personality, he liked to tell jokes and he always had a ready reply, even sulking, never banal, brazen and cheeky, but nice and with a big heart. It is sufficient to recall the time in Monza, the day before he died, when he lent his motorcycle to his colleague Gianfranco Bonera – whose motorcycle had broken down – so that he could qualify for the race on the following day. Lost gestures of a world that, sadly, is no more.

As regards life and death, courage and fear – Cartesian planes on which to draw the rise and fall of any racer and, indirectly, of each one of us –, his way was, to say the least, impeccable: *«When I am racing on my motorcycle I am not afraid at all, otherwise I wouldn't race. But maybe»*, he added, genuine as a glass of Sangiovese, *«it is not even true that fear is the opposite of courage, because one who is not afraid cannot even prove that he is courageous»*. Thus, with that cartoon voice seasoned with a laugh pervaded with ingrained fatalism, he would hiss: *«And anyhow, when it's time, it's time»*. Thus, the motors fallen silent, what happened at the "Big Curve" of Monza on that Sunday in May of 1973 is just one of the infinite episodes to be written on the pages of a passion that, linked with tragedy from the very beginning, impudently resembles life.