



*Ensign N177:
la britannica dal cuore ticinese
che corse in Formula 1*

Il conto alla rovescia volge allo zero; il piede freme sotto l'impulso dei copiosi fiotti d'adrenalina che, inesorabilmente, salgono a sconvolgere il naturale equilibrio dell'essere. La paura, l'istinto di conservazione, la consapevolezza di litri e litri di carburante infiammabile stipati attorno all'abitacolo. A protezione, ma anche a possibile trappola se tutto dovesse andare storto, null'altro che una sottilissima lamina d'alluminio. Poi, il via: con un click, tanto sordo quanto assordante, l'interruttore della paura si spegne e, come disse Senna riferendosi a una delle sue più incredibili dimostrazioni di forza lungo le tortuosità del GP di Monte Carlo, s'entra in un tunnel senza fine nel quale la macchina, il mostro che sprigiona vibrazioni, fragore, velocità e potenza inesauribile, prende il sopravvento sull'uomo proiettandolo in una dimensione lontana e sconvolgente.

È così che Ronnie Kessel ci ha descritto, materializzando le emozioni dei piloti d'un tempo, le sue esperienze a bordo dell'Ensign N177 di Formula 1 che fu di suo padre e che, malgrado rappresenti l'esotico frutto di una breve testimonianza di pionierismo ingegneristico britannico, ebbe un passato importante nella massima categoria, addirittura con Clay Regazzoni. L'abbiamo vista, quella macchina, in tutta la sua prepotente essenzialità e, come spesso ci capita quando osserviamo esponenti della sua stirpe, ci è parso che tutte quelle sensazioni, quelle gesta favolose, e persino il clamore della folla, siano ancora impressi nelle sue molecole.



Loris Kessel.

La Ensign ► L'epopea di questo marchio è probabilmente affine a quella vissuta da innumerevoli coetanei. Alla base, ci furono dei veri e propri innovatori che, negli anni Settanta e soprattutto in Inghilterra, si prodigarono per realizzare quei sogni che oggi riterremmo irraggiungibili. Si trattò d'un tempo, va detto, in cui tutto ciò era concesso, anche senza disporre di budget multimilionari o imponenti dispiegamenti tecnici. Bastava un pizzico di follia, ingegno, volontà... e si scriveva la storia. Una storia che sembrava scaturire da una prospettiva molto più antropica rispetto a quella attuale e che, per questa ragione, era fortemente orientata alla leggenda. ► L'Ensign fu fondata dall'ingegnere Morris "Mo" Nunn il quale, dopo una lunga gavetta nelle serie minori, venne convinto dal proprio pilota Rikky von Opel a tentare l'avventura in Formula 1; l'unico di sempre quale portacolori del Lichtenstein. La N173, caratterizzata da un'aerodinamica alquanto complessa, debuttò quindicesima al Paul Richard in occasione del Gran Premio di Francia del 1973. Quella stagione disputò altre 5 gare ma,





in totale, ne terminò soltanto due (il miglior risultato fu la 13esima piazza al GP d'Inghilterra). La collaborazione proseguì fino a inizio 1974, quando a Von Opel fu offerta una Brabham. Quell'anno fu realizzata la molto più convenzionale N174 ma si dovette attendere il 1975, con Von Lennep a bordo della MN175, per guadagnare i primi punti: giunsero a coronamento del sesto posto nel Gran Premio di Germania.

L'epoca d'oro e il legame con il Ticino ►

Era il 1976 e Chris Amon finì quinto alla Race of Champions (tra l'altro con la vettura del 1974) e al Gran Premio di Spagna. Si classificò addirittura terzo nelle prove del GP di Svezia ma fu sostituito prima da Patrick Nève e da Hans Binder, poi nientemeno che da Jacky Ickx. Il 1977 vide l'entrata in scena del nostro Clay Regazzoni e del modello N177 og-

getto del nostro articolo. Clay ottenne due favolosi quinti posti a Monza e a Long Beach che gli fruttarono 5 punti, gli stessi del suo compagno di squadra Patrick Tambay. Pure quell'anno Ickx, che era senza team, finì da jolly.

Fine di un'era ► Nel 1978 iniziò un inesorabile declino, anche se l'Ensign ebbe il privilegio di far esordire in Formula 1 un talento del calibro di Nelson Piquet. Nel 1979 si qualificò in sole quattro gare mentre nel 1980 si sperò in un rilancio con il ritorno di Clay Regazzoni il quale, però, fu vittima del terribile incidente di Long Beach. L'ultimo sussulto vi fu con un altro pilota svizzero, Marc Surer, che conquistò il giro più veloce al Gran Premio del Brasile dove chiuse quarto. La scuderia arrivò quattro volte a punti (tre con Surer e una con Salazar). ► Al termine di uno sconcertante 1982 vi fu la fu-

sione con la Theodore Racing e Mo Nunn emigrò nelle formule nordamericane dove, prima al fianco di Chip Ganassi e poi in solitaria, agguantò innumerevoli successi.

La Ensign N177 ► Fu costruita in Gran Bretagna per partecipare al campionato mondiale di Formula 1 del 1977 e utilizzata per un triennio. Progettata da Dave Baldwin e Mo Nunn, era alimentata da un motore V8 da 3 litri Cosworth DFV (Double Four Valve, da 400 a 500 CV nella sua massima evoluzione). Ossia, il propulsore più longevo e vincente di sempre nella categoria: se ne ebbe notizia dal 1967 al 1983 (persino al 1988 con Alex Caffi su Dallara), periodo nel quale s'impose 155 volte.

La nostra vettura ► Si tratta proprio di un'Ensign N177 nella sua variante telaiistica MN07, su cui fu montata la scocca con livrea blu scuro (ne esistono ulteriori due, una rossa, l'altra bianca). Fu principalmente di Regazzoni e ottenne i due storici quinti posti del 1977 al GP d'Italia a Monza (l'11 settembre) e al GP degli Stati Uniti a Long Beach (il 2 ottobre). Durante gli altri appuntamenti, partecipò soltanto alle prove e, nel 1978, passò a Danny Ongais, Derek Daly e Brett Lunger. ► «Mio padre Loris – ci racconta Ronnie Kessel – l'acquistò all'inizio degli anni Novanta con l'intento di competere nel circuito delle gare storico-rievoative; allora, s'iniziarono già a considerare vetture che ormai avevano compiuto una quindicina d'anni. Scese in pista in occasioni che, nell'ambito familiare, ricordo con grande piacere perché simbolo d'unione e condivisione. Io e mia sorella eravamo cresciuti abbastanza per spostarci con i genitori e viverne le experien-

ze più straordinarie. Tra le altre, ci furono le bellissime trasferte a Misano e in Costa Smeralda». ► Loris Kessel vi corse per circa un decennio ma, proprio perché oggetto di momenti indimenticabili e per il suo glorioso passato che la legava al Ticino con Clay Regazzoni, l'Ensign rimase sempre nell'orbita domestica. «Sono un commerciante d'automobili e solitamente l'etica professionale m'impone di non privare i clienti di pezzi pregiati trattenendoli a titolo privato. Tuttavia, questa vettura è speciale e vi siamo molto legati. Papà la volle comprare perché, immagino, ebbe sempre nostalgia di quel fuggevole e incompiuto sogno della Formula 1; partecipò al massimo campionato nel 1976, tra i pochi eletti in Svizzera, ma ebbe una carriera corta e complicata, soprattutto dal punto di vista finanziario. Quell'esperienza lo costrinse a rimboccarsi le maniche e, sfruttando qualche conoscenza che il breve istante di gloria gli aveva concesso, costruì con umiltà e fatica tanto di ciò che oggi possediamo». ► L'Ensign fu restaurata tra il 2011 e il 2013, una sorta d'omaggio postumo all'uomo che l'aveva custodita con tanta dedizione e all'amicizia che l'aveva legato a Clay Regazzoni. «Vi sono macchine più quotate sul mercato – prosegue Ronnie Kessel – ma per noi è l'emblema di un grande valore affettivo. Quando mio padre s'ammalò, la volevo sentire vicino a sé... la osservavo, di tanto in tanto, come se essa potesse traghettarlo nuovamente in quel mondo che gli aveva regalato tante emozioni». ► C'è una bella testimonianza che riguarda l'opera di risanamento e che racconta proprio di quanto la Formula 1, al tempo, fosse costituita da pionieri. «Avevamo qualche problema nelle reperibilità dei pezzi... dei semiassi, in particolare: ci



SCHEDA TECNICA

Modello: Ensign N177
 Telaio, tipo: Formula 1 nr. MN07
 Scocca: in alluminio
 Anno di produzione: 1977
 Motore: Ford Cosworth V8 DFV
 Cilindrata: 2'991 cm³
 Carburazione: iniezione Lucas
 Potenza massima: 440 CV a 9'200 giri/min.
 Trasmissione: meccanica HEWLAND FGA 400
 Sospensioni: wishbones
 Freni: Disco Hydraulic
 Dimensioni (mm): 4'230 x 2'090 x 900
 Peso: 600 kg

VALUTAZIONI DI MERCATO

CHF 350'000.-

Si ringrazia il gruppo Kessel Racing per la disponibilità.

arrovellammo per capire quale azienda specializzata avesse mai potuto produrli. Alla fine saltò fuori che erano null'altro che i giunti della Land Rover del 1974. Mo Nunn li scelse per la loro solidità». Anche per quanto concerne il motore Ford, non emersero troppi problemi perché, sia le conoscenze ingegneristiche sia le

parti di ricambio, furono discretamente rintracciabili, vista l'interminabile storia accumulata da questo Cosworth (al contrario, ad esempio, dei possenti V12 Ferrarì). ► Pure sul piano sportivo, l'Ensign non stette di certo ferma ai box. Grazie soprattutto al contributo dello sponsor storico sia di Loris Kessel sia di Regazzoni, la Tissot, la vettura fu preparata per partecipare a eventi importanti, sfruttando anche l'uscita di una serie d'orologi dedicata a quell'epopea e a quegli eroi. Nel 2016 e 2018 partecipò al Gran Premio storico di Monte Carlo condotta da Alex Caffi. «Vincemmo la prima edizione e perdemmo la seconda al penultimo giro quando una toccata ci costò il mozzo di una ruota». ► Nel 2019, l'ultimo appuntamento, e questa volta proprio con Ronnie Kessel a dominarlo: il Bernina Gran Turismo, una cronoscalata rievocativa tra St. Moritz e Poschiavo. «Fu una sensazione indescrivibile. Tissot mi chiese, in occasione dell'uscita del suo ultimo pezzo heritage (uguale a quello che Loris Kessel aveva indossato nel 1976 in Formula 1), d'immergermi nei panni di mio padre che, in quel versante della valle, aveva vissuto buona parte della giovinezza. Per di più, a bordo della sua vettura». ► E allora 3, 2, 1... l'adrenalina scorre nelle vene, questa macchina straordinaria sfodera la sua inesauribile potenza, domata a fatica da un telaio tanto leggero da toccare il rapporto perfetto di 1 a 1 tra chilogrammi e cavalli. La britannica dal cuore ticinese si lancia tra le curve a folle velocità, restituendo quella sensazione di rischio e leggenda che solo le grandi sanno sprigionare e di cui, fintanto che saranno conservate e utilizzate, tutti potranno godere.

di Elias Bertini

