

L'insostenibile
leggerezza... 
dell'*Ermini*



Snelle e prestanti, le Ermini hanno fatto irruzione nel mondo delle corse come mine vaganti. Giancarlo Reggiani ci racconta la loro storia e... il loro futuro

Davanti a quattro fiorentine da un chilo l'una sembra difficile parlare di leggerezza... e invece è proprio quello che fanno Eugenio Ercoli e Stefano Pandolfi, a tavola, mentre il loro socio Giovanni Del Vecchio e io li ascoltiamo raccontare entusiasti la loro "passione". Ovviamente non stanno parlando certo di Milan Kundera e del libro che l'ha reso celebre ma di quattro fiorentine - questa volta non si parla di bisticche ma di auto nate a Firenze - leggere e prestanti e dell'affascinante storia di queste splendide barchette degli anni '50.

«I primi sintomi della malattia», esordisce Ercoli, scherzando, «si sono presentati quando avevo circa 8 anni. È stata colpa del mio babbo: la "erminite" era molto contagiosa e lui non mi ha tenuto lontano dalla sua officina, pur sapendo che quello sarebbe stato il terreno di cultura ideale per quest'inguaribile malattia» dice divertito. «Mio padre, e il padre di Stefano, erano gran-

di amici e appassionati di auto e a quei tempi (parliamo dei primi anni Settanta) collezionavano vetture degli anni Dieci e Venti.»

«Mio padre possedeva un'Alfa RLSS del 1926: una gran bella macchina (grande anche nel senso del peso e delle dimensioni) ma di motore ce n'era ben poco per spingere cotanta massa», mi spiega quasi a scusarsene Ercoli. «È stato proprio in quel periodo che il babbo ha avuto la fortuna di imbattersi in una "leggiadra" Ermini 357 carrozzata da Scaglietti, in condizioni molto malandate ma di cui si è innamorato a prima vista. Come poi è successo anche a me», mi racconta in un fiume di parole intercalate da espressioni nel suo simpatico e autentico toscano.

«Quando l'ha portata nel suo garage ha capito che avrebbe avuto bisogno di un esperto per rimetterla in sesto. Grazie alle sue conoscenze riuscì a contattare Rodolfo Salvadori, capo officina della Ermini. La Casa infatti era rimasta aperta dopo la morte di Pasquale (detto Pasquino) Ermini nel 1958, per venire

chiusa definitivamente nel 1962».

Ascolto affascinato Ercoli che racconta facendosi trasportare dalle emozioni: «ho conosciuto la "memoria storica" dell'azienda fiorentina che ero un bambino, ma sono rimasto talmente colpito dalla sua spumosa esperienza (sapeva a memoria tutti i passi delle viti con cui era montata ogni macchina) e dalle storie affascinanti che raccontava a proposito dei tempi d'oro dell'azienda che ho voluto sapere da lui tutto a proposito di Ermini». Da come ne parla è evidente che Ercoli, adesso come allora, è divorato dal fuoco sacro della passione per questa "fabbrica di sogni" il cui fondatore può essere considerato senz'ombra di dubbio uno dei più grandi fautori della leggerezza e dell'importanza fondamentale che ha il rapporto peso-potenza nel DNA di una vettura sportiva.

«Così», continua Ercoli, «quando veniva in garage nei fine settimana per portare avanti i lavori sul motore della 357 del babbo, Rodolfo Salvadori mi narrava la vita del fondatore. Dai suoi racconti ho scoperto che Pasquino aveva iniziato la sua attività nel mondo dell'automobile nel 1927, come meccanico, entrando a far parte della "primissima" Scuderia automobilistica, quella di Emilio Materassi nella quale aveva avuto l'occasione di lavorare assiduamente sui motori 8 cilindri bialbero delle Talbot da competizione che Materassi curava nella sua officina e di entrare in contatto con piloti del calibro di Clemente Biondetti e Gastone Brilli Peris».

Vedendomi pendere dalle sue labbra, Ercoli ci piglia gusto, rincara la dose, ma sempre sorridendo: «probabilmente è stata quell'esperienza a influenzare tutta la futura carriera di meccanico e costruttore di Pasquino Ermini, che fu il primo a dotare i motori 1100 Fiat di testate bialbero. Pasquino è stato un vero precursore, anche se aveva solo la quinta elementare».

«Nel 1932 Ermini apriva una sua officina, che, ben presto, è diventata il vero punto di riferimento in Toscana per l'assistenza delle vetture più prestanti e prestigiose», mi racconta a getto continuo Ercoli: «In quello stesso periodo iniziava la sua attività di pilota, acquistando con i premi ottenuti nelle gare un'Alfa Romeo Touring (con carrozzeria Superleggera, naturalmente), con la quale si è cimentato in diverse competizioni. Ma il suo tormento era sempre il peso. E anche quell'auto, che avrebbe dovuto essere una delle più snelle, per Ermini era troppo pesante».

Così, nell'inverno del 1946, Pasquino decise di fare il grande passo: vendette la Touring e cominciò a lavorare su una sua vettura partendo da un telaio Fiat scatorato e fatto modificare dalla Gilco,



Le splendide e sinuose forme della Ermini Sport International sono state di ispirazione anche per quelle disegnate l'anno dopo per la Maserati A6 GCS. Il peso di questa barchetta era di soli 555 kg

OFFICINE
ERMINI



La disarmante essenzialità della Ermini 1100 Siluro rispecchia la filosofia sportiva del costruttore fiorentino: una snella "carlinga" aeronautica su 4 ruote

«È STATA TUTTA COLPA DI MIO PADRE, CHE MI HA CONTAGIATO CON LA "ERMINITE"!»

sul quale poi aveva installato un motore Alfa Romeo 2300 cc (portato a 2500 cc), che era un residuo bellico proveniente da un barchino autosilurante marino MTM!

«Dopo questa prima esperienza, Ermini costruì, sulla base di un telaio tubolare costruito dalla Gilco, la sua seconda auto: la Fiat Ermini 1100 Siluro», spiega Ercoli. «Il 12 maggio del 1947, sul circuito di Piacenza, nella prima gara alla quale partecipava anche una vettura di una nuova scuderia, una certa Ferrari, scese in campo per la prima volta anche un'auto con il nome dello stesso fondatore dell'azienda».

Eugenio Ercoli racconta tutto questo come se stesse parlando di una sua impresa. Capisco benissimo il suo grande amore per le auto costruite da quel suo concittadino innovatore. Dopo un ulteriore esemplare della Siluro, costruito da Ermini nel 1949 per il pilota veneto Ugo Bormioli e carrozzato dalla Motto di Torino (per intenderci la stessa che ha realizzato la meravigliosa Porsche Carrera Abarth), il costruttore fiorentino si

è dedicato a quella che, stilisticamente, è stata senz'altro una delle auto più riuscite dell'epoca. Così, nel 1951, è nata la Ermini Sport Internazionale.

L'auto in un primo tempo fu allestita dalla carrozzeria Motto, con forme tipo siluro e ruote scoperte, ma nel 1952 venne modificata dalla carrozzeria Lotti di Firenze, con parafranghi integrali e guida a destra. Quest'unico esemplare esistente (è una delle 4 auto che vedete fotografate in queste pagine), è una splendida barchetta con forme sinuose e leggera (il peso della vettura è di 555 kg per 88 CV di potenza) che, probabilmente, hanno ispirato anche quelle della meravigliosa Maserati A6 GCS del 1953.

«La genialità, l'innovazione, l'estro e la capacità di concretizzare le sue idee», prosegue entusiasta Ercoli, «sono state senz'altro le carte vincenti di un personaggio discreto e riservato come Pasquale Ermini. In quegli anni le sue produzioni cominciavano a ottenere numerosi successi nelle competizioni e le richieste della clientela si erano fat-

ERMINI, IL LIBRO

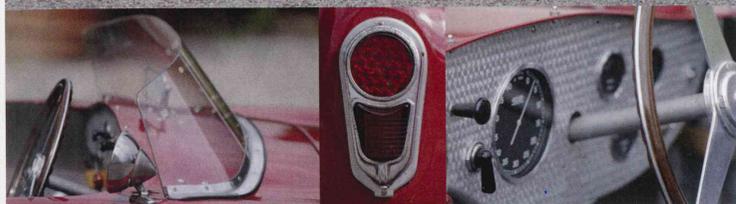
«Stanchi e delusi di non vedere ricordati degnamente il lavoro e i risultati del fondatore, i soci dell'Ermini hanno deciso di riportare alla luce lo storico marchio fiorentino. Dopo anni passati a

raccogliere documenti e testimonianze direttamente dai vari collaboratori di Ermini, hanno affrontato la ricostruzione della pur breve ma intensa storia dell'officina di Viale Matteotti. Come opera prima sull'argomento, questo libro edito dall'ASI si propone di raccontare e di far chiarezza su una materia troppe

volte fraintesa e male interpretata, che per questo ha dato adito a fenomeni di errate attribuzioni o alla creazione di vere e proprie repliche non dichiarate. L'opera, che sarà in libreria a giugno, va a colmare il vuoto storico su colui che ha rappresentato una vera e propria eccellenza fiorentina e che purtroppo, anche nella sua città natale e soprattutto tra le giovani generazioni, è stato quasi completamente dimenticato.



Sopra: la copertina del libro dedicato a Pasquino Ermini e alle sue creazioni



La Ermini 1100 Fiat-S.V.A. è stata realizzata dalla Carrozzeria Motto che, lavorando anche per la Caproni Aeronautica, ha impiegato traversine forate per aerei sulle strutture delle portiere



te pressanti: molti piloti privati avevano capito le grandi potenzialità di quelle snelle barchette prodotte a Firenze. Anche le Case antagoniste (Cisitalia, Osca, Stanguellini), cominciavano a preoccuparsi per "l'invadenza" di quelle snelle barchette che, nell'affollata categoria 1100 (mediamente si schieravano 50 auto a gara), facevano spesso mangiare la polvere agli avversari».

«Inoltre», racconta con orgoglio Ercoli, «con l'eliminazione, per regolamento, delle miscele etiliche che in qualche modo compensavano gli svantaggi dei motori monoalbero in testa (la maggior parte), dal 1950 i bialbero 1100 costruiti da Ermini su basamento Fiat divennero ancora più competitivi e "irraggiungibili" per gli avversari».

Gli occhi di Ercoli brillano d'orgoglio. «Ma il vero capolavoro di Ermini doveva ancora arrivare...», mi dice guardandomi per saggiare la mia curiosità. «Sto parlando della 357 Scaglietti

acquistato negli anni Settanta e che ora io curo amorosamente». Non ho alcun dubbio.

«Pensi che», riprende Ercoli, «a proposito della straordinaria competitività di questa barchetta (con 120 CV di potenza a 7000 giri per 560 kg), nella famosa gara in salita Parma-Poggio Berceto la vettura ha tagliato il traguardo per prima staccando di ben 33 secondi una Porsche 550 A Spyder preparata da Facetti».

Sono letteralmente affascinato dal racconto di Ercoli e dall'incredibile ascesa alla gloria sportiva di una persona così poco avvezza alla notorietà quale fu Ermini, e chiedo: «ma quante auto sono state prodotte da questo geniale toscano?». Pronto, Ercoli mi risponde: «In totale solo 20, più un telaio mai carrozzato. Attualmente di queste vetture solo 14 sono sopravvissute e altre 8 montano i motori Ermini, una è stata recentemente venduta in Giappone. Delle altre purtroppo si sono perse le tracce. Ermini, comunque, oltre alle vetture complete, ha prodotto anche, per la pressante richiesta dei clienti sportivi, 16 motori che sono stati montati sotto i cofani di varie Stanguellini, Cisitalia e Fiat di privati. Che però, ovviamente, non possono a tutti gli effetti essere considerate Ermini», dice con un velo di nostalgia Ercoli. E conclude: «La grande storia di quest'uomo che si può certamente considerare un "piccolo costruttore" per me è sintetizzata in una celebre frase del noto pilota Giannino Marzotto, che sosteneva che "spesso i grandi hanno sottratto più di quello che i piccoli hanno dato"».

Questa storia affascinante ormai è arrivata alla conclusione, lo capisco dall'espressione triste Ercoli: «Purtroppo, però, Pasquino Ermini non ha potuto sviluppare tutte le incredibili potenzialità che aveva perché dopo aver realizzato l'ultima sua splendida creatura (la

1500 cc, la vettura che fece arrabbiare anche Ferrari! Su questa meravigliosa barchetta Ermini ha montato un motore interamente costruito da lui, con testata a doppio albero a camme e doppia accensione: un vero prodigio di tecnologia per l'epoca. Il fatto poi di esser riuscito a farsi costruire l'attillata carrozzeria da un maestro come Scaglietti la dice lunga sull'importanza d'Ermini nelle competizioni».

La travolgente passione di Ercoli anima tutti i suoi discorsi. «Quando Ferrari si accorse che Scaglietti stava plasmando delle carrozzerie sport per Ermini», mi racconta con un tono da cospiratore, «si infuriò a tal punto da minacciarlo di sospendere immediatamente la collaborazione col Cavallino. Ecco perché dei 5 telai che Pasquino aveva già consegnato alla carrozzeria modenese solo 3 sono stati vestiti da Scaglietti. Uno di questi è proprio quello della vettura del nostro servizio, la 357 che mio padre ha

LA ERMINI DEL TERZO MILLENNIO

» Seiottosei: è questo il nome dell'auto che celebrerà la rinascita del prestigioso marchio fiorentino che ha realizzato stupende barchette negli anni Cinquanta. L'auto nascerà dalla collaborazione della rinata Ermini con la Osella, che fornirà il telaio e la consulenza per la messa a punto del mezzo.

Si tratterà di una barchetta "tutto dietro", realizzata nel più puro spirito del piacere di guida, con telaio a tralicci elettrosaldati che farà parte integrante di un'unica struttura insieme a motore e cambio. Monterà sospensioni Ohlins e freni e ammortizzatori di diretta derivazione racing.

La sigla del modello si riferisce al peso contenuto della vettura (686 kg, per l'appunto), ottenuto anche grazie all'impiego della fibra di carbonio per la realizzazione della carrozzeria e delle pannellature del telaio.

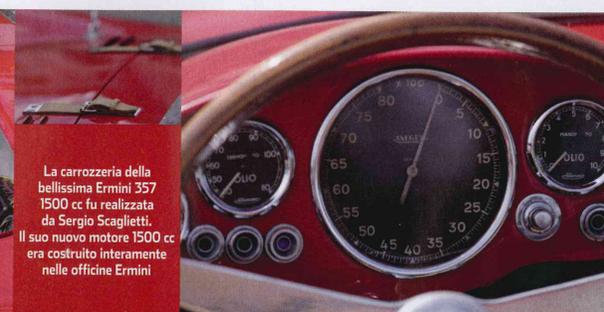
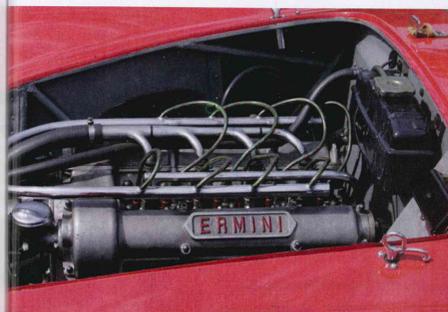
Il motore sarà un Renault F4RT-RS da 300 CV che garantirà un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi e una velocità massima di 270 km/h. La sua commercializzazione è prevista per il 2013.

Con la sua linea affusolata la Seiottosei richiama le caratteristiche carrozzerie in alluminio delle Ermini costruite nei primi anni Cinquanta

OFFICINE
ERMINI



«LA 357 SCAGLIETTI ERA BELLA E VELOCE: HA FATTO ANCHE ARRABBIARE ENZO FERRARI»



La carrozzeria della bellissima Ermini 357 1500 cc fu realizzata da Sergio Scaglietti. Il suo nuovo motore 1500 cc era costruito interamente nelle officine Ermini

