

Artigianato FIORENTINO

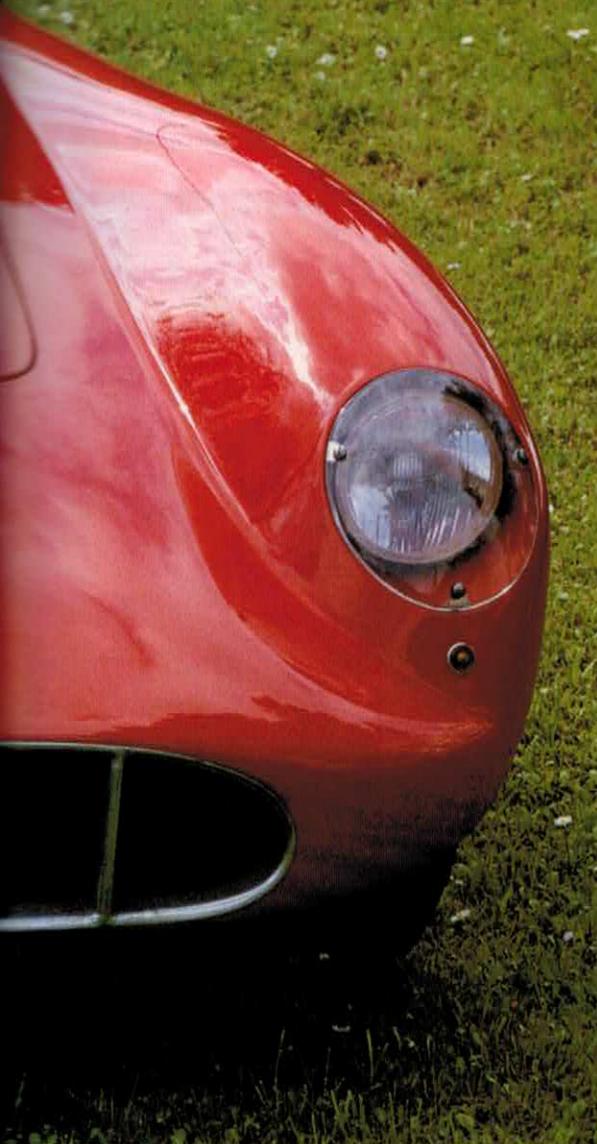
di Andrea Stassano, foto di Gianni Tomazzoni





Fu il capolavoro del "toscanaccio" Pasquale Ermini: motore "1500" in lega, cinque supporti di banco, testata bialbero, doppia accensione, telaio Gilco e carrozzeria Scaglietti.

Acquistata come rottame nel '71, è stata restaurata in 17 anni



Tutto ciò che si fa a Firenze è in qualche modo sempre legato all'arte. E se mai un giorno anche un motore venisse giudicato una scultura, Pasquale Ermini, detto il "Pasquino" (1905-58), sarebbe tra gli artisti fiorentini da citare. Di sue opere non ne sono rimaste molte. Ma quelle poche ancora conservate dimostrano genio e abilità. La produzione sopravvissuta è quella più moderna; delle cose degli anni 20 e 30, quando era a bottega da mastro Emilio Materassi, e poi quando si mise in proprio, resta poco o nulla. Più numerose le testimonianze del dopoguerra. Perché, all'epoca, chi voleva correre si rivolgeva a persone come lui, artigiani che sapevano inventarsi motori vincenti. Da questi incontri nascevano così quelle piccole ma potenti vetture che oggi noi collezioniamo con cura ma che una volta servivano per sfidarsi alla Mille Miglia. Come la "357" Sport di queste pagine, resa ancor più nobile dalla carrozzeria firmata Scaglietti e dal telaio Gilco. Anche se è il motore la parte più preziosa. L'Ermini s'era già fatto fama (1946) di preparatore eccelso per una sua testata bialbero in alluminio per basamenti tipo Fiat "1100", e poi, di abile costruttore di motori bialbero completi, sempre in alluminio. Ma su questa "357" Sport diede il meglio di sé: un motore "1500" bialbero, tutto in lega, a doppia accensione, con una ciclistica di ottimo livello, che fece di questa Sport un'auto equilibrata, veloce. Questo esemplare (numero di telaio e motore 1555) è uno dei tre carrozzati da Scaglietti. Lo conserva Alessandro Ercoli, 68 anni, un appassionato della vecchia guardia; l'aveva scovato nel 1971 in un garage in disfacimento, in mezzo a tante lamiere. La "357" si presentava completa: solo, montava un altro motore; l'originale, per fortuna, era lì accanto, smontato ma integro. Se così non fosse stato, forse avrebbe esitato nel tentare un qualsiasi recupero. Perché di pezzi originali e di disegni per rifarli non ce ne sono più. Eugenio, 34 anni, figlio di Alessandro, ce lo conferma. Sa tutto su Ermini: sta raccogliendo da tempo infatti molta documentazione per scrivere un libro sulla piccola Casa. E sta per varare anche un registro di marca. Ma l'impresa è ardua. Praticamente da quando la Ermini chiuse la sua attività (1962) sembra che tutto ►

VESTIVA DA SCAGLIETTI

Sono tre le "357" realizzate dalla carrozzeria Scaglietti di Modena. La linea si ispira a quella della Ferrari "750 Monza" del 1954. Oltre al motore "1500", la "357" montò anche un più piccolo ma più cattivo "1100".



BUONA IMPRESSIONE

Il pilota Libero Bindi al Circuito del Mugello 1955 con la "357" del servizio, numero di telaio e motore 1555. Si ritirerà al quarto giro, dopo essere rimasto a lungo nelle prime posizioni, insieme a Osca e Stanguellini.

Ermini

"357" Sport 1955



◀ GUIDA LUNGA

Si guida a braccia semiflesse, impugnando il bel volante Camurri. Al centro sono stati montati, in aggiunta a una strumentazione già completa, l'indicatore del livello carburante e il comando che aziona i segnalatori di direzione.

► si sia misteriosamente dissolto. Anche per questa "357" ha dovuto raschiare il fondo del barile. Il padre l'aveva acquistata per 350.000 lire, ma il restauro è costato molto di più perché bisognava recuperare gli strapazzi di chissà quante corse, quante botte e quanti rimaneggiamenti. A parte il motore, che si appurò poi non essere il "1500" d'origine ma il "1100" montato nel '56, la carrozzeria presentava sulla coda addirittura strane pinne tipo Alfa Romeo "Bat". Un primo, delicato restauro alla meccanica venne affrontato dal 1982 all'84. A occuparsi dei lavori fu Rodolfo Salvadori, proprio lo storico capofficina del reparto corse Ermini. Sospensioni, freni, motore, cambio e rapporti vennero smontati e revisionati, cercando una messa a punto graduale sulla scorta di esperimenti e tentativi. Poi, nel 1987-88, fu il turno della carrozzeria, che venne riportata alla linea originale, come vedete in queste pagine, e poi riverniciata. Anche gli interni hanno beneficiato di un accurato restauro, dai sedili in finta pelle ai minimi particolari. Ma chi guidò all'epoca questa Ermini "ufficiale"? Nell'anno dell'esordio ('55) disputò la Mille Miglia con Libero Bindi alla guida (che si ritirò) e vinse la sua classe alla Parma-Poggio di Berceto. In seguito venne pilotata anche da Giovanni Buoncristiani e Piero Altini, fino al 1961-62, quando le ultime gare in salita le affrontò con Roberto Dolfi, nella classe 1000. Ci fu anche un grosso incidente, nel '57, alla Vinci-San Baronto: l'auto prese fuoco nella parte posteriore, poi modificata come ricordato. A un certo punto venne montato anche un economico motore Fiat "1100/103 TV", poi la "357" finì in mano ad alcuni ragazzotti che la utilizzarono, ingloriosamente, per far colpo sulle ragazze. Grazie alla famiglia Ercoli l'Ermini è tornata in efficienza: ora è soprattutto Eugenio a muoverla, in occasione delle principali manifestazioni storiche: Mille Miglia (ben sei), Coppa d'Oro delle Dolomiti, Mitiche Sport a Bassano. Ed è lui dunque a conoscerla meglio. "La '357'" attacca Eugenio "ha un motore generoso che, con le benzine



RESTAURO D'EPOCA

La vettura è stata completamente restaurata negli anni 80. Tutto ciò che non si poteva salvare, è stato fatto ricostruire da abili artigiani locali.

**In quarta a 6000 giri
tocca i 180 all'ora**



Motore

Anteriore - 4 cilindri in linea - Alesaggio 75 mm - Corsa 81 mm - Cilindrata 1431 cm³ (in origine) - Rapp. di compressione 9:1 - Potenza 120 CV a 6000 giri/min - Due alberi a camme in testa - Due carb. d.c. Weber DCOE 40.

Trasmissione

Trazione posteriore - Cambio a 4 marce, I non sincronizzata, comando a leva centrale - Pneumatici 5.00-15 anteriori, 5.50-15 posteriori.

Corpo vettura

Telaio tubolare Gilco - Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molloni elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici - Sospensioni post. a ponte rigido, balestra cantilever, bracci di spinta e barre di torsione - Freni a tamburo - Serbatoio carburante 24 litri (o 44).

Dimensioni e peso

Passo 2150 mm - Carreggiata ant. 1240 mm, post. 1200 mm - Lunghezza 3500 mm - Larghezza 1650 mm - Altezza 870 mm - Peso a secco 515 kg.

Prestazioni

Velocità a seconda dei rapporti (fino a 210 km/h) - Consumo 15 l/100 km.



e gli oli di oggi, risulta molto performante. È anche elastico, già da 3000 giri, e ciò aiuta nella guidabilità e in uscita di curva". E questo ci conforta. Ci mettiamo alla guida: siamo seduti molto in basso, con il volante non troppo ravvicinato. Prima di partire, un piccolo trucco: per non "grattare" in prima, si deve innestare subito la seconda e poi tornare alla marcia inferiore. La leva è corta e le cambiate rapide, con innesti precisi. I rapporti, abbastanza lunghi, sono stati fatti montare per i rettilinei della Mille Miglia ("in IV, a 6000 giri, tocca i 180 orari" confida Ercoli). Lo sterzo è leggero, ma il diametro di sterzata è molto elevato, tanto che

nelle curve strette bisogna quasi far manovra. Il "1100" è davvero rabbioso e ci si muove con grande brillantezza. La "357" appare equilibrata, per niente nervosa: in inserimento di curva è quasi neutra, ma nemmeno esagerando col gas diventa troppo sovrasterzante. Proprio le sue caratteristiche di sterzo "consigliano" però di adottare la tecnica di lasciar scivolare un po' il retrotreno per uscire più veloci dalle curve. I freni a tamburo sono efficaci: solo nell'uso più intenso, ci spiega il proprietario, può emergere qualche problema di surriscaldamento. Ma, ormai, la "357" non è più in "prima linea" come una volta. ■

**OPERA INCOMPIUTA**

La storia della "357" non fu fortunata. Il grave incidente di Le Mans (1955), che stravolse il calendario delle gare ma, soprattutto, l'aggravarsi delle condizioni di salute di patron Ermini (che morì nel 1958), impedirono lo sviluppo della Sport. Poi la Casa chiuse i battenti nel '62.

▲ SERBATOIO MAGGIORATO

Il serbatoio originale aveva una capienza di 24 litri. Quello installato oggi, invece, è da 44 litri. Foto in alto, il motore 4 cilindri bialbero a doppia accensione e 5 supporti di banco con testata marchiata Ermini. I consumi si aggirano sui 5-6 km con un litro.

