



www.ermينياutomobili.it

FIAT ERMINI TELAIO 008850 D'UFF.

Firenze 18-04-2017

Gentilissimo [REDACTED] le scrivo una breve cronostoria della vettura Fiat Ermini dell'amico [REDACTED] spero vivamente di avere l'occasione di poterla conoscere per discutere della nostra passione comune.

Questa vettura fa parte di un lotto di tre auto costruite nel 1950 sul nuovo telaio tubolare espressamente costruito dalla Gilco (Gilberto Colombo) di Milano per Ermini.

Il telaio denominato tipo 203 (che corrisponde alla misure del passo 2300 mm) è costruito utilizzando tubolare a sezione ellittica che garantisce maggior resistenza a flessione e torsione rispetto a quello a sezione tonda.

L'auto viene carrozzata magistralmente da Rocco Motto di Torino in alluminio in configurazione tipo siluro con il codone posteriore completamente staccabile, finita nella colorazione rosso corsa e consegnata nei primi mesi del 1950 insieme alla gemella ordinata da Piero Scotti che diventerà a fine stagione campione Italiano della categoria sport 1100. La meccanica come sospensione anteriori ponte posteriore e cambio derivano della Fiat 1100 B anche se profondamente alleggerite ed adattate al nuovo telaio, ad esempio le sospensioni anteriori sono state fatte oggetto di alleggerimento e rifinite con trattamento di cromatura che non voleva essere un vezzo estetico ma ben si un testimone dell'integrità strutturale del pezzo (se la cromatura cominciava a sfogliarsi voleva dire che vi erano state delle sollecitazioni che potevano portare il pezzo alla rottura).

I freni anteriori in alluminio invece erano della Fiat 1500 sei cilindri seconda serie anch'essi alleggeriti con forature che servivano anche a smaltire il calore.

Il motore utilizzava il basamento in ghisa della Fiat 1100 BL o coloniale, che avevano i supporti di banco più larghi rispetto alla berlina, il che consentiva di avere bronzine più robuste per sopportare il maggior rapporto di compressione della nuova testata.

Inoltre il basamento veniva modificato per avere un 'impianto di raffreddamento dell'olio con un piccolo radiatore posto anteriormente davanti a quello dell'acqua.

La testata in alluminio Ermini era dotata di due alberi a cammes azionati da una ruota dentata trainata da catena con due valvole per cilindro, e l'alimentazione veniva fornita da una batteria di due carburatori Weber posti al centro dei due alberi a cammes, proprio questa soluzione obbligava quasi sempre di dotare la carrozzeria di una presa d'aria per facilitare l'afflusso ai carburatori posta al centro del cofano.

Il serbatoio in alluminio veniva costruito dalla ditta Cottino di Torino ed aveva una capacità tra i 55 e i 60 litri il radiatore dell'acqua era costruito in ottone dalla ditta Mazzeschi di Firenze.

L'auto venne consegnata a marzo del 1950 al pilota Elio Checcacci di Prato il quale partecipa con il meccanico dell'officina Ermini Valerio Pugi al giro di Sicilia portando a termine la gara praticamente con l'auto ancora da rodare.

Per la stagione 50' comunque l'auto viene affidata all'industriale Torinese Ugo Puma che partecipa alla Mille Miglia con il numero 552 partendo appunto alle 5 e 52 di mattina da Brescia ma non portando a termine la corsa.

I motori Fiat Ermini infatti soffrivano di rotture dei registri delle viti delle valvole e solo nel proseguo della stagione grazie alla consulenza dell'ing. Alberto Massimino i problemi vennero risolti.

Sempre con Puma alla guida partecipa alla coppa Toscana ed al Gran criterium a Monza, a fine stagione però Puma decide di non rilevare l'auto da Checcacci che la vende ad Angelo Lo Monaco di Caltanissetta.

Con Lo Monaco partecipa al giro di Sicilia del 51' ed altre gare in terra di trionfo e nel 1952 l'auto viene adeguata al nuovo regolamento del codice sportivo internazionale che prevedevano i parafranghi fissati direttamente alla carrozzeria.

Durante lo svolgimento del gran premio di Pergusa nel 51', Clemente Biondetti che correva con una Ermini 1100 sport internazionale presentò Lo Monaco a Enzo Ferrari il quale prese in simpatia il giovane siciliano ed alla targa Florio del 52' dopo che Lo Monaco si era adoperato per trovare il luogo dove poter ospitare la logistica della scuderia Ferrari, lo stesso Ferrari ordinò ai propri meccanici di smontare e fare un'accurata messa a punto della Fiat Ermini.

L'auto viene immatricolata nel 51' con targa FI 47825 con numero di telaio e di motore dati dalla motorizzazione di Firenze d'ufficio, questo perché l'ing. Zaniboldi della motorizzazione non riconobbe una propria numerazione ad Ermini fin quando non presentò nel 51' un proprio basamento motore e nel 54' un proprio progetto di telaio.

Il numero dato d'ufficio riporta come due cifre finali l'anno in cui è stata presentata la domanda d'immatricolazione appunto il 1950.

La vettura oggi si presenta in ottime condizioni con tutta la meccanica d'origine e la carrozzeria anch'essa originale con i parafranghi tipo motociclistici, non ci sono dubbi sull'integrità della vettura che conosco da almeno 30 anni, infatti nel 87' venne proposta a mio padre dal precedente proprietario [REDACTED]

Allego a questa mia, la scheda tecnica dell'auto e resto a sua completa disposizione per qualsiasi altro chiarimento.

Cordiali saluti
Eugenio Ercoli





www.ermينياutomobili.it

FIAT-ERMINI SILURO 1100cc 1950

MOTORE e CAMBIO:

Anteriore 4 cilindri in linea basamento Fiat 1100 con testata in alluminio Ermini

Alesaggio 68mm corsa 75mm

Cilindrata 1.089cc

Potenza massima 82 cv a 6200 giri al minuto

Distribuzione a due alberi a cammes in testa

Lubrificazione forzata a carter umido con pompa di mandata

Raffreddamento ad acqua con circolazione forzata

Alimentazione con due carburatori verticali Weber

Accensione singola con batteria e spinterogeno

Cambio 4 o 5 marce più retromarcia frizione monodisco a secco

TELAIO: Tubolare realizzato dalla ditta Gilco Milano a sezione ellittica (tipo 203) con crociera centrale di irrigidimento.

SOSPENSIONI: Anteriori a ruote indipendenti con triangolo inferiore, braccio oscillante superiore, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici a bagno d'olio (bottiglioni Fiat 508c).

Posteriore a ponte rigido con balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice. Freni idraulici a tamburo, anteriori derivazione Fiat 1500, posteriori Fiat 1100.

CARATTERISTICHE e DIMENSIONI: carrozzeria biposto aperta in alluminio tipo siluro con parafanghi motociclistici, guida destra, realizzata dalla ditta Motto Torino

Passo 2.300mm (1950) - 2.200mm (1951)

Carreggiata anteriore 1.260mm posteriore 1.260mm

Pneumatici anteriori 5.00/15 posteriori 5.00/15

Peso stimato a secco 560 kg