

HORS-SERIE

ERMINI 357

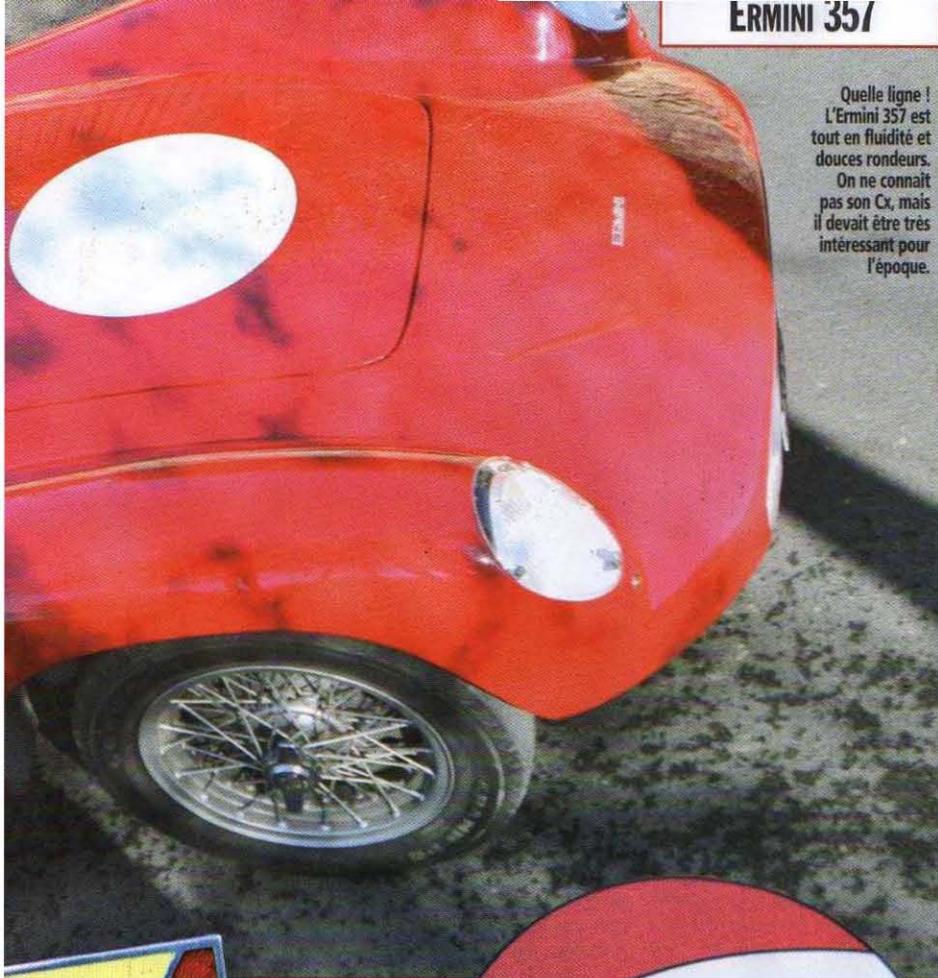
En 1955, Pasquino Ermini fait réaliser par Scaglietti une carrosserie tout alu pour habiller un châssis tubulaire dans lequel il a glissé un moteur en alliage léger de sa conception, à double arbre à cames en tête, culasse hémisphérique et double allumage. Une véritable bombe qui offre 120 ch à une auto pesant un peu plus de 500 kg !

Ermini 357

UNE SPORTIVE SAUCE FLORENTINE

Tous les grands préparateurs ne sont pas nés dans le triangle Turin-Milan-Modène. Pasquale Ermini a travaillé toute sa vie à Florence, créant avant-guerre un petit atelier dans lequel il entretenait et améliorait les voitures de ses clients avant de se lancer lui-même dans la production de quelques véhicules d'exception. A l'ombre de Ferrari (il a débuté en même temps que lui), Ermini n'a jamais cherché à jouer dans la cour des grands. Il était trop réservé pour cela, mais il a cultivé l'excellence technologique, concevant même un moteur en alliage léger et double arbre à cames en tête d'une incroyable férocité. Si la maladie ne l'avait pas foudroyé en plein vol, il aurait sans doute été l'un des constructeurs de sportives les plus prisés de son temps.

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress



Quelle ligne ! L'Ermini 357 est tout en fluidité et douces rondeurs. On ne connaît pas son Cx, mais il devait être très intéressant pour l'époque.



Le petit écusson est là pour rappeler que l'auto a été dessinée par Scaglietti qui, à l'époque, travaillait déjà pour Ferrari.



C'est Pasquino lui-même qui a dessiné son logo, dans lequel on reconnaît la fleur de lys, symbole de Florence.



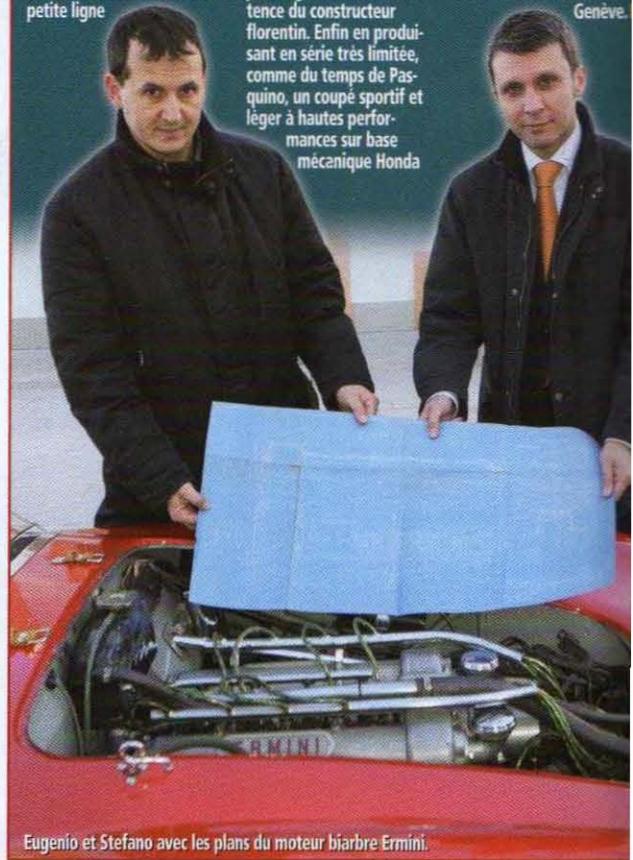
Ambiance sportive garantie à l'intérieur, avec un dépouillement extrême et une instrumentation qui oublie volontairement un bien inutile tachymètre, le gros compte-tours suffisant largement pour éviter les sur-régimes. Au centre, Eugenio a ajouté une jauge à essence, jugée superflue sur le modèle original.

"Faire renaître Ermini"

La passion d'Eugenio Ercoli pour tout ce qui touche à la marque Ermini ne se limite pas à redécouvrir et restaurer les anciennes. Avec son ami Stefano Pandolfi, 36 ans (en cravate sur la photo), il a entrepris de faire renaître l'entreprise sous le nom de Officina Ermini Firenze. Tout d'abord en créant une petite ligne

de produits dérivés, dont une montre d'élite en titane tirée à 46 exemplaires seulement en hommage à 1946, l'année où Ermini a dessiné son premier moteur. Ensuite en mettant sur pied une écurie historique pour participer aux Mille Miglia, et faire ainsi connaître aux jeunes générations l'existence du constructeur florentin. Enfin en produisant en série très limitée, comme du temps de Pasquino, un coupé sportif et léger à hautes performances sur base mécanique Honda

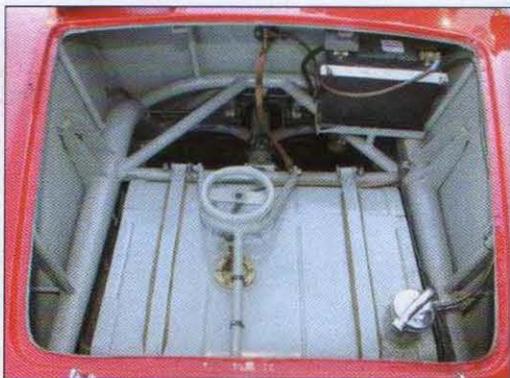
S2000. Dessiné par les étudiants de la faculté d'architecture de l'université de Florence, il pourrait également être décliné en spider et remplacer le coupé qui doit tirer sa révérence dans quelques mois, après la production de la version Ultimate Edition dévoilée en mars dernier au Salon de Genève.



Eugenio et Stefano avec les plans du moteur biarbre Ermini.



Le coffre est avant tout destiné à recevoir la roue de secours, la batterie et le réservoir d'essence que l'on devine en partie inférieure.



Une fois la roue de secours déposée, on aperçoit une partie du châssis en tubes soudés.