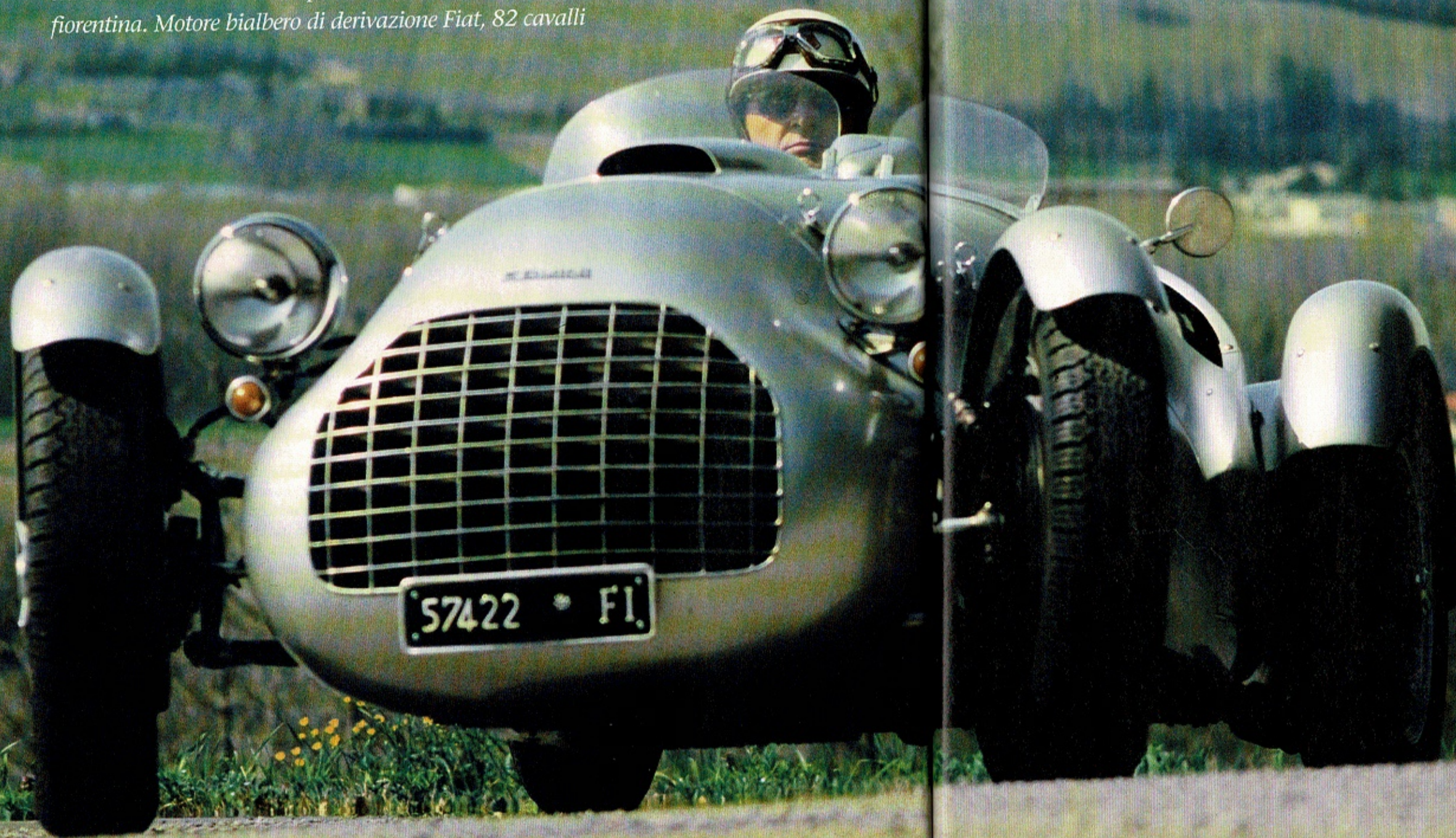


Incidente di percorso

testo e foto di Bruno Savi

Era uscita illesa da 14 stagioni di gare, finché un meccanico improvvisatosi pilota non la sfasciò completamente. Restaurata con la collaborazione di Rodolfo Salvadori, che era stato collaudatore della piccola Casa costruttrice fiorentina. Motore bialbero di derivazione Fiat, 82 cavalli



CARROZZERIA DA CORSA

Il torinese Rocco Motto aveva avviato la sua attività nel 1932. Dal '46 si era specializzato nell'allestimento di carrozzerie in alluminio per vetture da corsa.

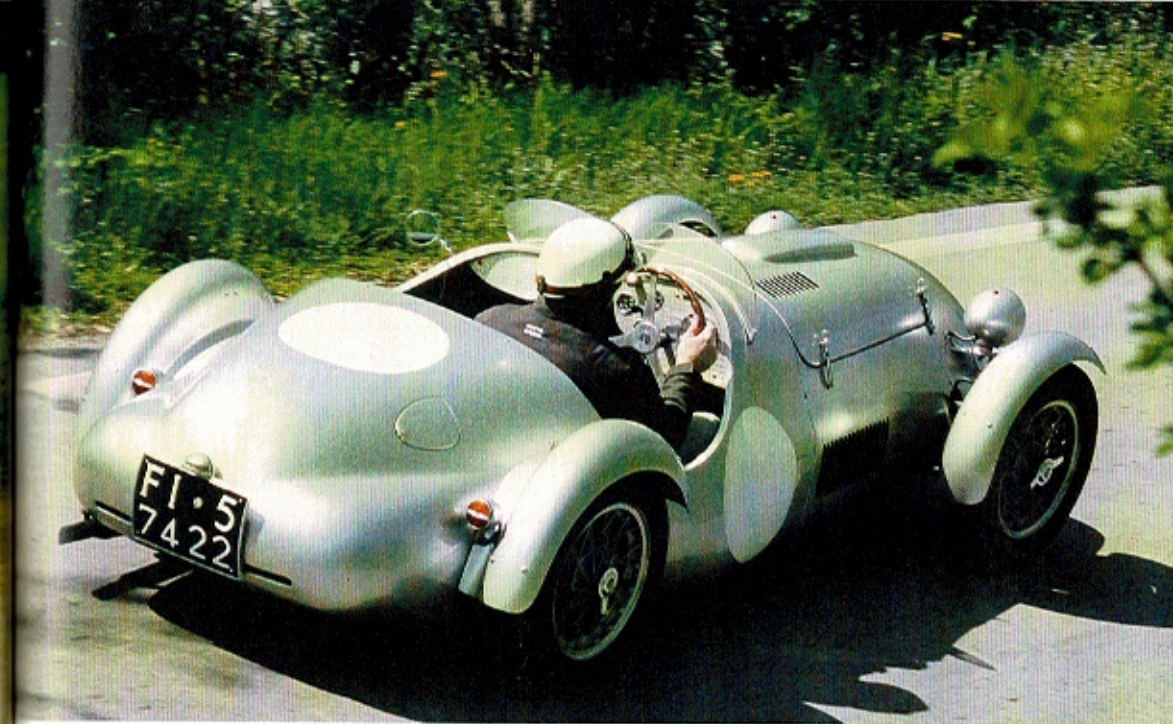
MOTTO Torino

Quando si correva su strada, il rischio che una vettura da competizione rimanesse danneggiata o distrutta in un incidente era molto elevato. Nei suoi primi quattordici anni di vita, la nostra Ermini "1100 Sport", carrozzata da Motto nel 1951, era stata fortunata: pur avendo partecipato a tante gare, ne era sempre uscita "illesa". Ma l'estate del 1965 fu fatale: nonostante la carriera agonistica della "1100 Sport" fosse ormai conclusa, l'allora proprietario, un tranquillo signore di Milano, fece rimettere a posto il motore dal suo meccanico. Questi revisionò la testa, regolò carburazione e distribuzione, montò candele più "fredde", verificò l'impianto elettrico e sostituì i cavi ad alta tensione: un lavoro che - ne era convinto - aveva di sicuro migliorato le prestazioni della vettura. E dato che l'anonimo meccanico aveva anche velleità agonistiche, chiese al proprietario di prestargli la macchina per partecipare a una gara: "È il modo migliore per vedere come va", disse per essere più convincente. Il proprietario acconsentì, anche perché in quegli anni non si dava grande valore a una vecchia "barchetta", neppure se era una Ferrari. Non l'avesse mai fatto: il meccanico ebbe un incidente piuttosto grave e ne uscì malconcio. L'Ermini era ridotta a un rottame, col telaio tubolare piegato e spezzato in più punti, le lamiere accartocciate e annerite per un principio d'incendio nel vano motore. Il relitto fu abbandonato nell'officina del meccanico-pilota e vi rimase per anni. "Se oggi è tornata a correre", dice l'attuale proprietario, il cinquantatreenne parmigiano Roberto Gabella, "è tutto merito del mio predecessore, Alessandro Ercoli, un collezionista fiorentino che trova i resti dell'Ermini nel 1984 e fa restaurare la vettura da cima a fondo. Io l'ho solo comprata, e me la godo, ma onestamente non ho alcun merito...". Alessandro Ercoli è infatti un esperto delle Ermini, vetture che venivano costruite a

Segue a pagina 57 >



Elegante, ben modellata, dimostra di più della sua cilindrata



Fianchi larghi
La parte posteriore, bassa e larga, ricorda le Auto Union da Grand Prix degli anni Trenta. Il bocchettone è chiuso da uno sportellino, scelta insolita su un'auto da corsa.



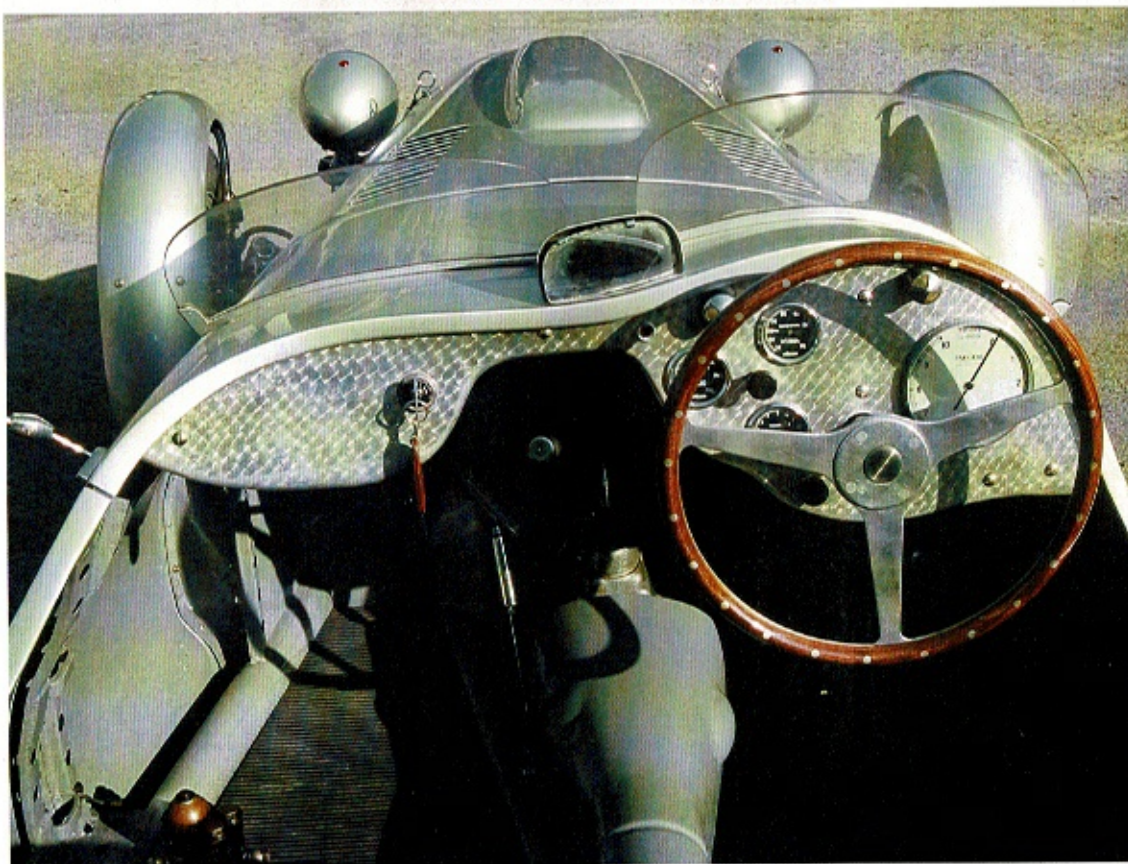
Per sicurezza

I "fermacofano" in acciaio sostituirono negli anni 50 le cinghie di cuoio, meno sicure. La mancanza di certi particolari può rendere più costoso il restauro di una vettura pur semplice come questa.



Roba da chiodi

Il serbatoio della benzina è formato da pannelli di alluminio assemblati con una fittissima chiodatura. Il pannello centrale è curvato per l'ingombro del differenziale. Si notino le larghe fasce di fissaggio.

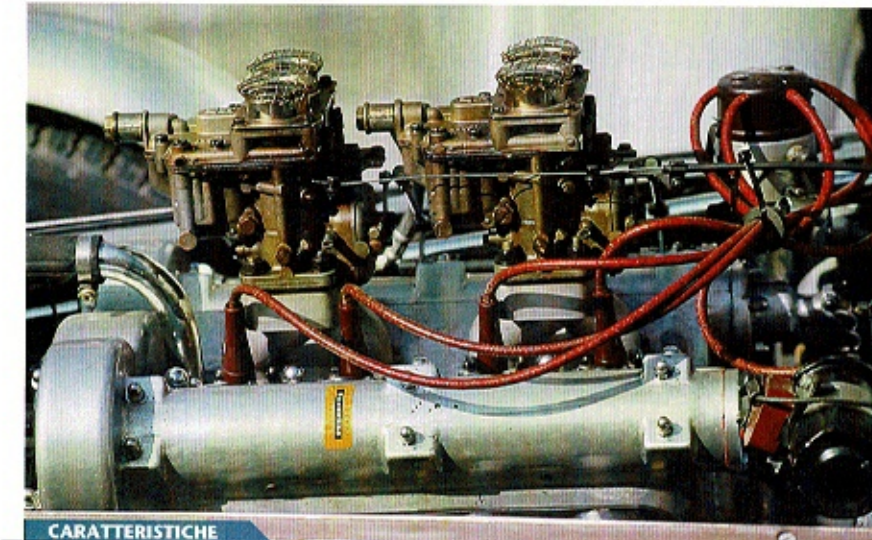


Rosette d'alluminio

La finitura "bouchonné" valorizza il cruscotto d'alluminio. Sulla destra il contagiri Jaeger con fondo bianco. I termometri di acqua e olio e il manometro dell'olio sono su fondo nero.

Firenze: all'epoca ne aveva ben tre, compresa questa. "Nonostante la sua esperienza, l'Ercoli si prese una bella gatta da pelare", continua il Gabella, "perché si trattava di un esemplare unico e in pratica non c'era documentazione. La sua fortuna fu di rintracciare Rodolfo Salvadori, che era stato capo officina e collaudatore della Ermini. Salvadori era anziano, ma si ricordava bene di quella macchina: fu un Salvadori di nome e di fatto". Grazie a lui, infatti, fu possibile stabilire che Ermini costruì nel 1951 due esemplari di "1100 Sport". Il motore era quello della Fiat "1100" tipo "musetto", dotato della famosa testata Ermini in alluminio, con due alberi a camme mossi da ingranaggi e camere di scoppio emisferiche: un gioiellino. L'alimentazione era affidata a due carburatori Weber verticali; cambio e differenziale erano anch'essi della Fiat "1100", mentre i freni a tamburo erano della Fiat "1500", quella a sei cilindri, ancora in produzione nel dopoguerra. La pompa della benzina, montata sul pavimento in corrispondenza del posto del passeggero, proveniva da un bombardiere Caproni della seconda guerra mondiale. Il telaio, realizzato dalla Gilco di Milano, era stato progettato da Gilberto Colombo, titolare dell'azienda: era costituito da tubi a sezione ovale, più rigidi di quelli a sezione circolare. La carrozzeria, in pannelli d'alluminio con centinatura di foggia aeronautica, era stata disegnata e prodotta dalla Motto di Torino. Bassa e affusolata, risultava elegante e aggressiva, grazie ai parafranghi di tipo motociclistico e ai fari separati. Nei primi anni di attività sportiva, la vettura aveva cercato di contrastare l'agguerrita concorrenza delle Stanguellini e delle Osca con risultati non disprezzabili nella sua classe: settima alla Bolognaticosa del 1951 pilotata da Otello Biagiotti, e nel

Segue a pagina 59 >



CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, Fiat tipo 1100 B, 4 cilindri in linea • Monoblocco in ghisa, tre supporti di banco • Cilindrata 1089 cm³ • Alesaggio 68 mm • Corsa 75 mm • Potenza dichiarata 82 CV a 5800 giri/min • Testata Ermini in alluminio, con camere di scoppio emisferiche • Valvole in testa, due alberi a camme in testa comandati da ingranaggi azionati da catena • Due carburatori doppio corpo verticali Weber.

Trasmissione

Trazione posteriore • Frizione monodisco a secco • Cambio a quattro marce, 1^a non sincronizzata, leva centrale • Ruote a raggi Borrani • Pneumatici anteriori 5.00-15, posteriori 5.50-15.

Corpo vettura

Sport, aperta, a 2 posti • Telaio in tubi d'acciaio a sezione ovale • Carrozzeria in pannelli di alluminio con centinature di rinforzo • Sospensione ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti rinforzati, molle elicoidali • Sospensione post. a ponte rigido, balestre • Freni idraulici a tamburo • Sterzo a vite e rullo.

Peso e prestazioni

Peso a vuoto 680 kg • Velocità massima con i rapporti attuali circa 180 km/h.

Una bella testata

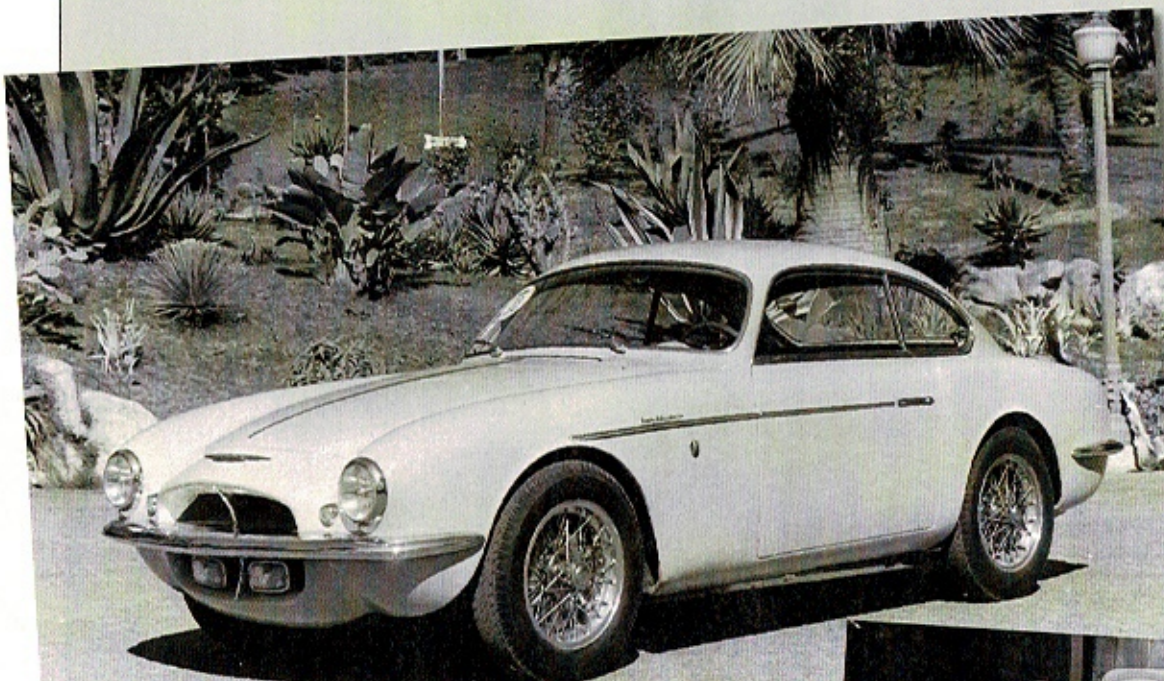
La testata in alluminio con due alberi a camme era stata disegnata e costruita dallo stesso Pasquale Ermini. In questo caso è montata su un monoblocco Fiat "1100".

Pasquale da Firenze, costruttore e pilota

L'impegno del fiorentino Pasquale (detto "Pasquino") Ermini nel settore delle corse automobilistiche comincia nella seconda metà degli anni 20, quando collabora con la scuderia del concittadino Emilio Materassi, che in quel periodo ha in gestione le Talbot ufficiali da Gran Premio. Alla morte di Materassi, Ermini apre una sua officina per la preparazione di vetture da corsa e partecipa con un certo successo ad alcune competizioni locali. La sua attività cresce notevolmente a partire dal 1947, quando egli dà vita a una sua scuderia, denominata Tess (Testa Emisferica Super Sport). Questa sigla richiama un particolare tipo di testata in lega leggera, con camere di scoppio emisferiche e distribuzione bialbero, che lo stesso Ermini, ispirandosi all'Alfa Romeo, ha disegnato e costruito per montarla sul basamento dei motori Fiat "1100". In

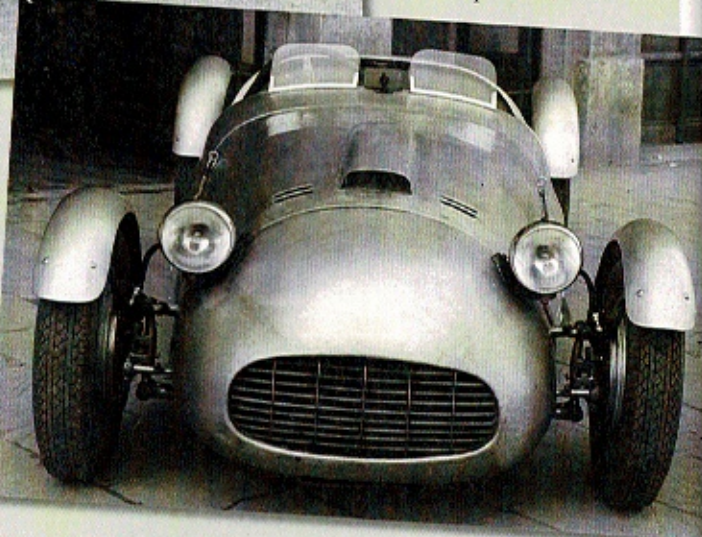
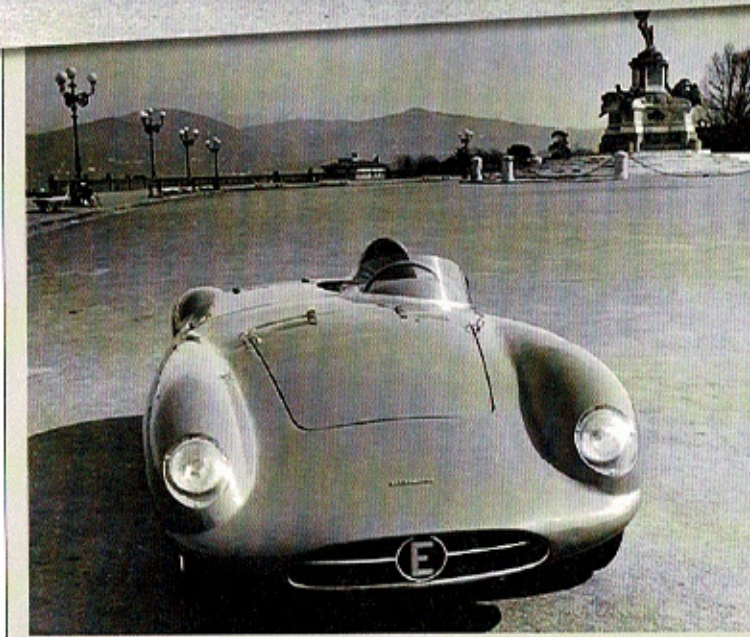
quell'anno e nel successivo il tecnico fiorentino partecipa con alterna fortuna a numerose corse, alla guida di Sport e barchette con carrozzeria in alluminio che montano motori da lui elaborati e adottano i telai Fiat, poi sostituiti da telai tubolari della Gilco. La sua carriera di pilota termina nel '48 con la tragica uscita di strada al Circuito delle Cascine, dove rimane illeso, ma travolge, uccidendoli, cinque spettatori. Dal '49 Ermini si dedica solo allo sviluppo delle sue vetture con motori "1100" e "1500", sempre di derivazione Fiat, dotati di testate bialbero, anche a doppia accensione. Potenti e competitive, le Sport, le barchette e le berline Ermini si distinguono per l'eleganza delle carrozzerie, molte delle quali sono firmate da Motto. Nella prima metà degli anni 50 le Ermini sono una presenza costante in tutte le gare del Campionato italiano Sport, dove

lottano ad armi pari con valenti avversarie, quali le Stanguellini e le Osca. Nel 1950 il marchio fiorentino si aggiudica la vittoria nella classe 1100; nel '51 deve soccombere alla Osca; nel '52 è terzo, nel '54 quarto. In quello stesso anno un autotelaio Ermini "1100" viene vestito da Frua per la Rassegna mondiale della Carrozzeria di Sanremo: ne risulta un'accattivante berline, che viene ripresentata al Salone di Torino con un nuovo motore di 1380 cm³. Nel 1955 il marchio Ermini compare per la prima volta nel catalogo pubblicato da "Auto Italiana" in occasione del Salone di Torino e si aggiudica le ultime vittorie in gara. Nei due anni successivi non riuscirà più a esprimersi a livelli di eccellenza. La morte di Pasquale Ermini, avvenuta nel 1958, pone fine allo sviluppo delle sue vetture, anche se la sua officina rimarrà in attività fino al 1962. (M.S.)



▼ **L'unica "stradale"**
Alla Rassegna mondiale della Carrozzeria di Sanremo nel 1954 venne presentata questa elegante berline stradale, con carrozzeria Frua su autotelaio Ermini "1100".

▼ **Cavallo di battaglia**
Una delle prime vetture costruite dall'officina fiorentina. È una Sport con motore derivato Fiat "1100", telaio tubolare e carrozzeria in alluminio. Muso a parte, è molto simile a quella del servizio.



▼ **Per la Mille Miglia**
La "357", presentata nel 1955, poteva montare motori bialbero a doppia accensione "1100" da 90 CV o "1500" da 120 CV.



si stia seduti a pochi centimetri dall'asfalto. Il motore non ha la voce maschia di un bialbero Alfa Romeo, ma neanche quella della Fiat "1100" di serie, che sembra una lavatrice. Scaldato a dovere, fa schizzare il contagiri fino a 5800 giri/min, scatenando 82 CV: non male per un "1100" a corsa lunga progettato prima della guerra. Con un peso di 680 kg, l'Ermini è briosa come una motocicletta e rumorosa come un aereo. I piccoli "aeroscreen" proteggono fino all'altezza del mento. Senza casco e occhiali non si va lontano. Oppure si deve andare piano.

“ Si guida come un go-kart. È rapida nell'inserirsi in curva e risponde pronta allo sterzo. Il comportamento è sostanzialmente neutro. Una bella macchina ”

La sua vecchia targa

Nonostante i numerosi passaggi di proprietà, la targa è rimasta quella della prima immatricolazione. Il sistema di montaggio del portatarga evita di forare la carrozzeria.

