

ERMINI BIALBERO OPERA PRIMA

LA STORIA



COSTRUTTORE E PILOTA

Sotto, la Fiat-Ermini "1100 Sport" ai tempi in cui corseva pilotata dallo stesso Pasquino Ermini. Nelle foto a colori, la vettura oggi. Il frontale fu rifatto nel 1951, in seguito a un incidente, a imitazione di quello della Ferrari "225 S".



Politecnico di Milano. Le due vetture gemelle vengono affidate una al presidente della scuderia, che la distrugge alla sua seconda partecipazione, l'altra a Tazio Nuvolari, che con essa partecipa senza fortuna ai



circuiti di Campione d'Italia, del Lido di Venezia, di Asti e di Sanremo. L'anno dopo la vettura viene acquistata da Pasquino Ermini, che ha appena costituito la Scuderia Tess (Testa Emisferica Super Sport) e che vi monta la sua testata bialbero e due carburatori Weber "32 RDP". Con Ermini al volante, la vettura così rinnovata esordisce appunto a Piacenza e subito dopo disputa il Gran Premio di Roma, sul tracciato di Caracalla, dove si schiera al fianco della Ferrari "125 S", al suo primo successo con Franco Cortese. A fine stagione la Fiat-Ermini passa nelle mani del pilota fiorentino Siro Sbraci, che partecipa a numerose gare in Toscana e arriva 12° sul Circuito di Pescara. Nel 1948 però un guasto irreparabile rende necessaria la sostituzione del basamento del motore con quello della Fiat "1100 S", molto più prestazionale. Sul finire dell'anno la vettura viene venduta a un altro pilota fiorentino, Carlo Meoni, che nel 1951 la cede al pesarese Bruno Maroccini, il quale esce di strada alle porte di Palermo, quando ormai si accingeva a trionfare nella propria classe al Giro di Sicilia, davanti alla Osca "MT 4" ufficiale di Piotti. L'incidente danneggia gravemente solo il muso e Maroccini, che è anche un abile battilustra, provvede subito a ricostruirne uno nuovo, identico a quello della Ferrari "225 S"; in pochissimo tempo la vettura torna alle corse, partecipando proprio con Maroccini alla Mille Miglia, ma è costretta al ritiro a Ravenna per un problema allo sterzo. Nel 1952, dopo una serie di brillanti risultati, arriva il 2° posto alle finali nazionali del Volante d'Argento, la cui placca viene apposta con orgoglio sulla fiancata sinistra. Nel 1954 l'addio alle corse; la monoposto, con le "ferite" nell'alluminio che testimoniano il suo glorioso e intenso passato agonistico, è costretta a una lunga immobilità, fino a quando, "riabilitata" dal tempo e dal suo valore collezionistico, non torna a correre nelle gare storiche, tra cui due Targa Florio (1999-2000), due Giri della Sicilia (1999-2000), due Coppa d'Oro delle Dolomiti (2002-2003), tre Mille Miglia (1996-1997-1998).

