

DIAVOLETTI ROSSI

di Fabrizio Greggio, foto di Luci e Immagini

QUARANTA IN TUTTO

Tra il 1947 e il 1955 sono state costruite 19 Ermini complete più un autotelaio. A queste si aggiungono circa una ventina di motorizzate Ermini, tra cui la Valenzi del nostro servizio (pag.106).

SULLA NOSTRA PISTA DI VAIRANO (PV) ABBIAMO PORTATO QUATTRO SPORT DEL COSTRUTTORE FIORENTINO, MIRABILE ESEMPIO DI UN MODO TUTTO ARTIGIANALE (MA EFFICACE) DI INTENDERE L'AUTO DA CORSA. TELAI TUBOLARI, MECCANICA DERIVATA DALLA GRANDE SERIE, MOTORI DA 82 A 120 CV E PESI INTORNO AI 500 KG. IL DIVERTIMENTO È ASSICURATO



VALENZI-ERM
"1100 SPORT"
SCHIARETTI (

FIAT-ERMINI
"1100 SPORT"
MOTTO (1949)

Fantasia e passione

Dicono che l'inferno sia pavimentato da buone intenzioni! Dimenticano che il Paradiso è pavimentato da "Buona Volontà". E da "Fantasia e Passione"! Ermini fu tra questi. È certo che nel dopoguerra - che mi vide partecipare in qualche Evento Agonistico - prosperò una grande "Fantasia e Passione". Parteciparono alle competizioni centinaia di appassionati con vetture di serie: Topolino, 1100 Fiat, Lancia Aprilia, anche se gli "Onori" andavano ai vincitori delle massime categorie. Essi divenivano Campioni e contemporaneamente "Patacche". Fui in entrambe le schiere, compiacendomi delle vittorie sull'Aprilia - rigorosamente di Serie - e rifuggendo dai clamori del ...Successo. Ricordo la passione di quanti lavoravano - con Ingegno e Tenacia - al micro miglioramento delle prestazioni nei piccoli motori. Mio fratello Umberto costruì una 750 Sport: un miracoloso "Catorcio". Ebbi una 1100 TV elaborata che faceva 165 km all'ora. Non potei mai guidare una Ermini o Stanguellini anche perché poco tempo potevo dedicare alle Corse: un "Domenicale" come me, il lunedì tornava al lavoro. La Corsa è una cosa, la Tecnica un'altra: l'Intelligenza Coraggiosa dei Progettisti deve coniugarsi con il Coraggio Intelligente dei Piloti. Così fu ed il Progresso ne fu avvantaggiato! Oggi c'è la "Globalizzazione", ed il Pensiero corrente è che tutto sia attribuibile ai "Grandi". Guardando la Storia si accerta che i "Piccoli" hanno spesso dato di più di quanto non abbiano sottratto i "Grandi". Sono Fautore dell'Intelligenza che non ha limiti né di Spazio, né di Tempo.

Giannino Marzotto
Onore ad Ermini!



Squadra Corse
ERMINI

CINQUE ANNI ALLA GRANDE

La Squadra Corse Ermini venne fondata nel 1952; terminò l'attività nel 1957, quando Ermini si ammalò gravemente. Nel 2009 è rinata.



ERMINI
"357 1500 SPORT"
SCAGLIETTI (1955)

FIAT-ERMINI
"1100 SPORT"
MARIANI (1951)



NATE PER CORRERE FIAT-ERMINI "1100 SPORT" MOTTO 1949

UN SILURO FATTO CON GLI AVANZI

“Amo definirla la vettura della rinascita” racconta Eugenio Ercoli, gioielliere fiorentino fin da adolescente innamorato della Ermini, un marchio conosciuto solo nella ristretta cerchia degli estimatori delle Sport artigianali dei primi anni Cinquanta, visto che dal 1947 al 1955 dall'officina fiorentina sono uscite complessivamente appena 19 automobili (più un autotelaio). “Ne possiedo quattro, ma a questa attribuisco un significato particolare: se nel 1949 non avesse visto la luce, probabilmente l'avventura di Ermini sarebbe terminata nella sua fase iniziale, prima di conoscere una certa notorietà”. In effetti questa sportiva con carrozzeria a siluro allestita in esemplare unico giunge in un momento molto delicato nella vita di Pasquale Ermini, provato dall'incidente occorsogli nel 1948 al 2° Circuito Internazionale delle Cascine mentre era

alla guida della sua “Gran Premio Sport 1100” e costato la vita a cinque spettatori. A seguito di quel tragico evento Ermini abbandona definitivamente la carriera di pilota e medita addirittura di lasciare il mondo dei motori. Ma proprio in quei mesi di sconforto avviene il decisivo incontro con il gentleman driver veneto Ugo Bormioli, il quale trovandosi a Firenze per cure mediche compie ogni sforzo per conoscere di persona il motorista e costruttore fiorentino. Dal rapporto di stima e amicizia che si instaura fra i due nasce la protagonista di queste pagine, costruita prelevando motore, ruote e altri componenti dalla “Gran Premio Sport” incidentata da Ermini. Dal momento che le risorse economiche sono molto limitate, si parte dal telaio a longeroni della Fiat “508 C”, ma si affida alla Gilco di Milano il compito di modificare la parte posteriore mediante l'aggiunta di una struttura tubolare per ospitare il

nuovo retrotreno con balestre tipo cantilever (la fattura indica un costo di 120.000 lire, un risparmio relativo se si considera che per un telaio interamente nuovo ne vengono chieste 160.000). Di derivazione Fiat sono l'avantreno (“508 C”) e i freni a tamburo anteriori (“1500”) e posteriori (“1100”). Il motore di 1089 cm³ utilizza il basamento del quattro cilindri montato sulla Fiat “1100”, ma beneficia della testa in lega leggera con distribuzione a due alberi a camme in testa sviluppata da Ermini. L. Motto di Torino veste poi il tutto con una carrozzeria biposto a siluro in alluminio con parafanghi di tipo motociclistico. Con una potenza di 82 CV e un peso di 540 kg la vettura si dimostra molto competitiva. Appena ultimata, Bormioli la iscrive alla Mille Miglia del 1949: a Ferrara è 1° di classe e 8° assoluto. Purtroppo la mancanza di messa a punto si traduce in un guasto che obbliga il pilota veneto al ritiro. Tuttavia Bormioli si rifa vincendo nelle settimane successive la classe a Gran Premio di Napoli e alla Coppa d'Oro delle Dolomiti. Il risultato più eclatante viene ottenuto da Bormioli alla Coppa della Toscana

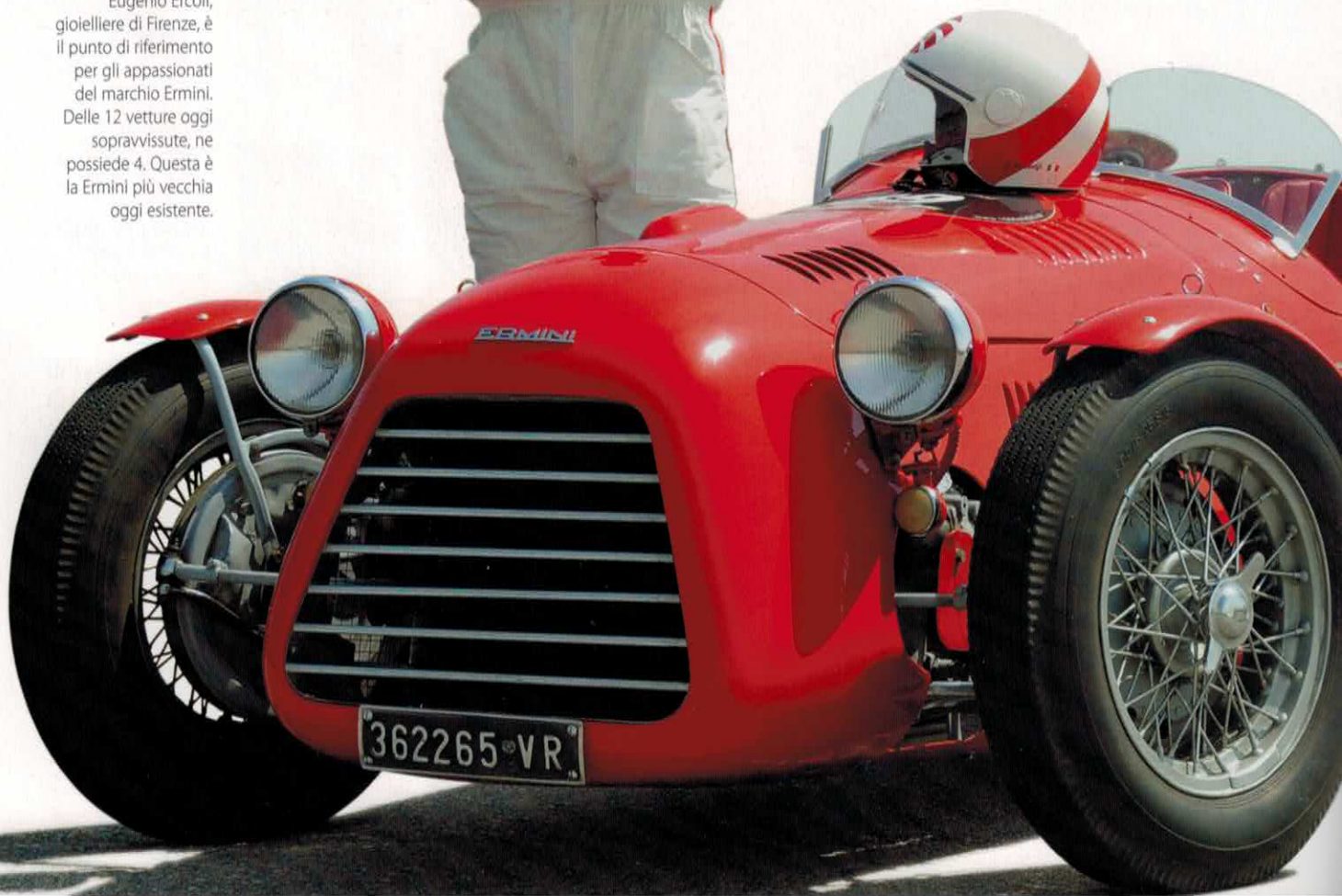
BENZINA, ACCESSO NASCOSTO

Sotto, lo sportello che consente di accedere al bocchettone del serbatoio della benzina.



ESPERTO GIOIELLIERE

Eugenio Ercoli, gioielliere di Firenze, è il punto di riferimento per gli appassionati del marchio Ermini. Delle 12 vetture oggi sopravvissute, ne possiede 4. Questa è la Ermini più vecchia oggi esistente.



dove sbaraglia la Ferrari di Comacchia, la Maserati di Biondetti e la Osca di Serafini. La "Sport" partecipa a ulteriori due edizioni della Mille Miglia e ad altre gare minori; alla fine il motore, provato dal lungo impegno agonistico, cede. "Le notizie certe - continua Eugenio - si hanno nuovamente a partire dai primi anni Settanta, quando la vettura viene acquistata dalla figlia di una coppia veneta di appassionati di auto d'epoca come regalo per il padre. Il motore viene revisionato e purtroppo la sofisticata testa in lega a doppio albero a camme in testa lascia il posto a quella del Fiat '1100' (distribuzione ad aste e bilancieri). Per trent'anni la Ermini rimane presso la medesima famiglia, ma nel 2004 riesco dopo un lungo corteggiamento ad acquistarla". Nel corso dei decenni la Ermini ha subito alcuni rimaneggiamenti, ma Eugenio, grazie alla ricca documentazione raccolta, avvia un certosino lavoro per riportare la vettura alla

configurazione d'origine. In particolare vengono ripristinati il frontale, i parafanghi, i previsti strumenti Jaeger e il volante. "Ma la mia spina nel fianco era il motore: così ultimato il restauro della carrozzeria mi sono dedicato a ricostruire su campione la testa in alluminio progettata da Ermini, vero fiore all'occhiello della sua opera". Lo scorso autunno finalmente tutto è tornato a come era nel 1949. Ma com'è guidare oggi una sportiva costruita con metodologie artigianali oltre sessant'anni fa? "Occorre non darle troppa confidenza; è una macchina nervosa, scorbatica, ma per fortuna 'comunica' sempre cosa sta per fare. Si guida con l'acceleratore e agendo con decisione sul volante; le curve si affrontano sempre in derapage. Non bisogna dimenticare che oltre 80 CV per 500 kg sono tanti anche per gli standard odierni e qui non c'è elettronica a correggere gli errori: ogni imprudenza si paga". Ci vuole insomma manico.



"POLTRONCINE" PER SCHERZO

Le dimensioni dell'abitacolo sono davvero ridotte. Notare la sagomatura degli schienali che segue l'andamento della carrozzeria. Buona parte del busto rimane esposta.



I 160 ALL'ORA LI FA TUTTI

Le prestazioni sono di prim'ordine: 82 CV per circa 500 kg di macchina. Nervosa e scorbatica, non perdona errori o incertezze. Raggiunge i 160 km/h.



QUI I RESTI DI CAPRONI

Nella realizzazione la carrozzeria Motto utilizzò molti profilati aeronautici della Caproni rimasti inutilizzati dalla guerra. Gli strumenti sono Jaeger e Allemano.



SE LA SONO PASSATA 18 TOSCANI



Nonostante abbia collezionato ben diciotto proprietari, la nostra Ermini non ha viaggiato per il mondo, è sempre rimasta in Toscana. "Per me - confessa Remo Squarcia, imprenditore nel settore turistico di San Gimignano (SI) - questa lunga permanenza rappresenta un plusvalore, che sottolinea il forte legame tra questo piccolo marchio fiorentino e la sua terra d'origine". La passione per le "storiche" non è un'infatuazione recente per Remo, la cui prima automobile da neopatentato, nel 1976, fu un'Alfa Romeo "Giulietta Spider". Una cultura automobilistica che si è ampliata col tempo, consentendogli di approdare a tipologie di vetture per palati fini, apprezzate dai collezionisti più esigenti. Il suo garage comprende anche una Lancia "Aurelia B20" terza serie, una "Mercedes 190 SL" e una Abarth "750" Zagato. "Questa Ermini, l'unica carrozzata dalla Mariani di Pistoia (azienda

ancora oggi dedita ad allestimenti speciali per ambulanze e mezzi di soccorso, ndr), l'ho scovata ad Arezzo una quindicina di anni addietro tramite un'inserzione. L'esemplare necessitava di un approfondito restauro, ma almeno era completo. Mancava 'solo' la delicata testa in lega con doppio albero a camme del quattro cilindri, sostituita con quella del motore Fiat '1100', che peraltro risultava crepata". La carrozzeria evidenziava numerose ammaccature e alcuni interventi fantasiosi, gli strumenti non erano funzionanti, il serbatoio del carburante da ricostruire. Per fortuna la pelle in leggero alluminio, pur rimaneggiata, non aveva subito distruttivi processi di ossidazione. "Merito dell'accuratezza costruttiva: nei punti di contatto tra gli elementi in acciaio del telaio e quelli in lega della carrozzeria, i più a rischio di corrosione galvanica, erano state infatti interposte delle strisce di pelle".

Nel corso del restauro, durato oltre tre anni, il nuovo proprietario ha provveduto a ripristinare i lamierati, a sostituire i parafranghi imbullonati alla carrozzeria (modifica introdotta in ottemperanza ai nuovi regolamenti sportivi internazionali entrati in vigore nel 1952) con quelli motociclistici montati in origine, a revisionare gli strumenti e a ricostruire su campione la testa e il serbatoio. "La guida è rada - racconta Remo - e solo in occasione di selezionate manifestazioni, il che si traduce in una percorrenza di circa un migliaio di chilometri all'anno". La storia della nostra protagonista inizia nel 1951, quando su commissione di Amerigo Pardini gentleman driver livornese, nasce su telaio Gilco "203", proprio in quell'anno accorciato nel passo da 2300 a 2200 mm. Il primo impegno agonistico è la Mille Miglia, che però si conclude anzitempo per la Ermini,

TANTO PER GRADIRE

La carriera sportiva di questo esemplare non è molto ricca in quanto la documentazione attesta un'attività sporadica, diluita tra il 1951 e il 1954.





UTILIZZO COL CONTAGOCCE

Remo Squarcia, imprenditore di San Gimignano (Si), utilizza di rado la sua Ermini: solo 1000 km all'anno.

SCOVATA AD AREZZO

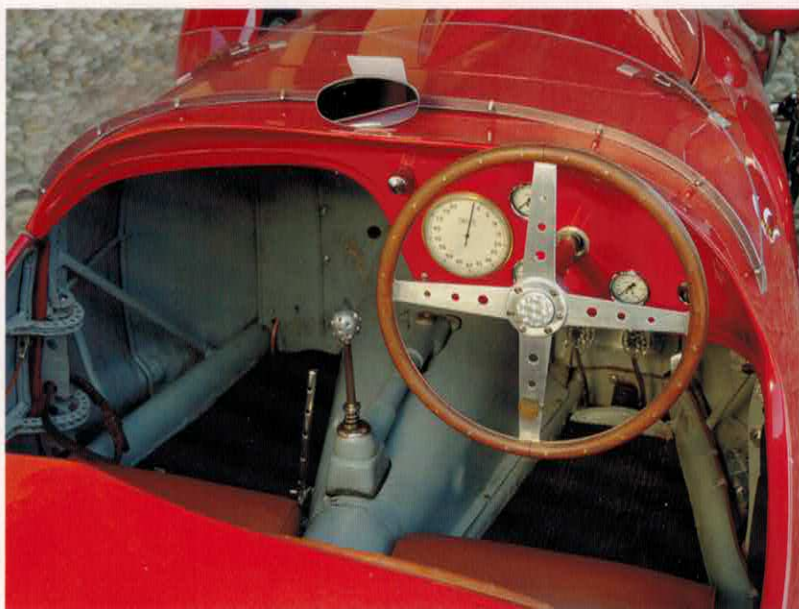
Nonostante i numerosi proprietari, la vettura è rimasta sempre in Toscana. Squarcia l'ha scovata ad Arezzo.

costretta al ritiro. Nel 1952 partecipa al Giro di Sicilia, nel 1954 conquista il 3° posto di categoria alla Salita del Castellaccio, mentre nel 1954 ottiene un 3° posto di categoria alla Bolzano-Mendola, un 5° alla Coppa della Consuma e ancora un 3° di classe alla Saline-Volterra. Documentate sono inoltre due partecipazioni alla salita del Montenero e una alla Camucia-Cortona.



A FIL DI RUOTA

Nel corso del restauro, durato oltre tre anni, sono stati ripristinati i parafanghi motociclistici, sostituiti nel 1952 per i nuovi regolamenti che imponevano parafanghi imbullonati alla carrozzeria.



PERDERE PESO CORRENDO

Ossessiva la ricerca della leggerezza. Le cerniere delle porte, i montanti, la leva del freno, i pedali di freno e frizione e persino il pomello del cambio presentano fori di alleggerimento.

UNA TOURING ALLA PARMIGIANA



“Lo so, sembra una Ferrari ‘166 MM’ Touring in scala ridotta”, così esordisce con comprensibile orgoglio Giuliano Bensi, ingegnere fiorentino nel settore telematico. Difficile non individuare nelle linee della carrozzeria realizzata dalla Schiaretti di Parma evidenti richiami al capolavoro che Touring presentò al Salone di Torino del 1948. I primi anni di vita della nostra protagonista sono ben documentati. Giuliano Bensi è riuscito addirittura a rintracciare il primo proprietario, Enzo Buzzetti, gentleman driver romano titolare di una rinomata gioielleria nel centro della Capitale. “È accaduto nel 2003 - racconta Bensi - appena acquistata la Ermini”. Nel 1952 Buzzetti commissiona al suo meccanico personale, Renato Valenzi, una Sport per competere nella classe fino a “1100”. Valenzi parte da un telaio Gilco “203” (numero 66052) sul quale monta un motore Fiat “1100” preparato. La realizzazione della carrozzeria in alluminio viene commissionata, come accennato, alla Schiaretti di Parma. In coppia con Castelnuevo, Buzzetti ottiene un più che gratificante 4° posto di classe

(35° assoluto) alla Mille Miglia di quell'anno. Nel 1953, per rendere la vettura più competitiva, viene montato il nuovo motore “114” che Ermini ha sviluppato nel 1951 con la consulenza di Alberto Massimino, un quattro cilindri di 1096 cm³ (alesaggio 73 mm, corsa 65,5 mm) da 88 CV con basamento in alluminio, cinque supporti di banco e distribuzione a doppio albero a camme in testa. “Si trattava del quinto ‘114’ costruito - spiega

Bensi - su un totale di sette. Un motore molto prestazionale, che poneva le Ermini nella élite delle vetture da battere”. Nel periodo tra il 1951 e il 1955 Buzzetti partecipa a numerose tra le gare più blasonate e impegnative (due Mille Miglia, la Coppa delle Dolomiti, la Coppa della Toscana e la Vermicino-Rocca di Papa), ottenendo sempre buoni piazzamenti e vittorie di classe. Il 23 marzo del 1955 vengono annotati dalla Motorizzazione il cambio del motore e la ripunzonatura d'ufficio del telaio con la numerazione 66055, mentre il 28 agosto del 1957 la Ermini viene esportata negli Stati Uniti, o

UN INGEGNERE DI BUON GUSTO

Giuliano Bensi, ingegnere in campo telematico, ha la passione per le sportive italiane; possiede anche una Fiat “8V”, una Cisitalia “202” e la Nardi-Danese “Boby” (motore motociclistico BMW di 750 cm³).



FERRARI “166 MM” IN SCALA RIDOTTA

La Schiaretti di Parma realizzò una carrozzeria ispirata al disegno che Touring aveva definito nel 1948 per la barchetta Ferrari “166 MM”.





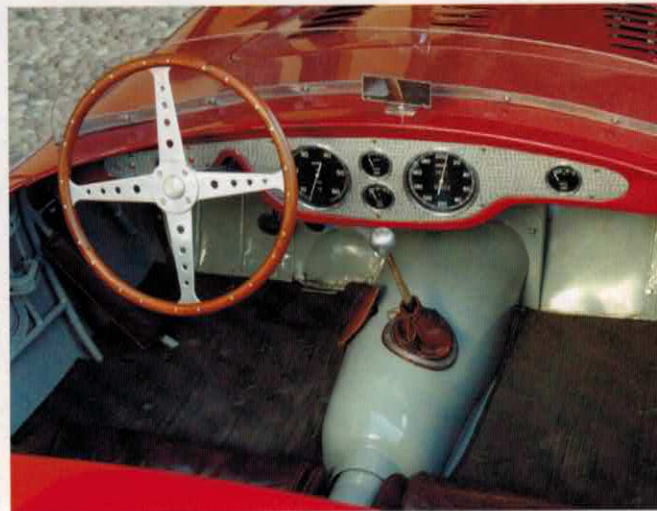
EMIGRATA OLTREOCEANO

Trovata a Indianapolis (Usa) nel 2003, la vettura era priva di motore. Oggi monta un Ermini di 1431 cm³ in lega a doppia accensione.

SULLA POTENZA SI BLUFFAVA

La potenza ufficiale del motore "1500" è di 120 CV; si tratta di un dato sovrastimato: la potenza effettiva dovrebbe attestarsi sui 110 CV.

rimane fino al 2003, quando viene ritrovata da Bensi nei dintorni di Indianapolis, nello Stato dell'Indiana. "La vettura era priva di motore e le carreggiate erano state allargate di 8 cm a destra e di 4 cm a sinistra per correre negli ovali. Il carter del cambio evidenziava una modifica apportata con ogni probabilità per adattarlo ad un motore diverso da quello d'origine. Per un autentico colpo di fortuna accanto alla macchina, imballato in una cassa di legno, era conservato il motore '114' con cilindrata elevata a 1431 cm³ (alesaggio 75 mm, corsa 81 mm) e testa a due candele per cilindro: un gioiello da 120 CV realizzato da Ermini nel 1955. La carrozzeria inoltre non recava tracce di interventi maldestri e si presentava completa in tutte le sue parti. Occorreva solo ricondizionarla". Un'ottima partenza dunque e dopo un restauro durato circa un anno, la Valenzi è tornata come nuova. "Le prestazioni offerte dal motore - confessa Bensi - sono esaltanti; peccato che sia scorbutico e capriccioso". Un piccolo scotto da pagare per una Sport davvero unica.



SPARTANA MA BEN FATTA

Nonostante la vocazione puramente corsaiole, la vettura esibisce una cura costruttiva notevole. Belli la plancia con pannello in alluminio lavorato a rosette, gli strumenti Jaeger e i rivestimenti in cuoio.



OTTO CANDELE PER VINCERE

“È lei la responsabile della passionaccia che ormai da decenni coltivo per le Ermini”. Così Eugenio Ercoli apostrofa affettuosamente la sua “357”, una delle tre carrozzate da Scaglietti. “Fu mio padre Alessandro a scoprirla nel 1971 dimenticata in un garage. Appena adolescente rimasi affascinato da quella sportiva che pure si presentava in uno stato miserevole”. Il restauro, ultimato a fine anni Ottanta, segna in modo indelebile Eugenio. “Alla incessante ricerca di informazioni sulla piccola Casa fiorentina, scomparsa nel 1962, ebbi il privilegio di incontrare alcuni protagonisti di quella fantastica avventura automobilistica, primo fra tutti Rodolfo Salvadori, lo storico capofficina della Ermini, il quale si occupò di riportare la “357” alle specifiche d’origine”. Attraverso le molte testimonianze dirette Eugenio ricomponne una storia frammentaria, lacunosa e destinata a svanire del tutto. Nel 1954 Pasquale Ermini per fronteggiare la

concorrenza sempre più agguerrita delle Osca commissiona all’ingegnere Alberto Massimino il progetto di un autotelaio completamente nuovo, della cui realizzazione si incarica la Caiani di Modena. Inedito anche il motore: la base di partenza è sempre il basamento “114” sul quale però viene montata una testa a due candele per cilindro. Alla fine del 1954 sono sei gli autotelai costruiti e all’inizio del 1955 Ermini si rivolge alla Scaglietti per allestire cinque carrozzerie tipo barchetta; di queste però ne saranno realizzate solo tre (le rimanenti due “357” verranno vestite dai fratelli Morelli di Ferrara). Sulla vettura numero di telaio 1555, la nostra protagonista, si sperimenta per la stagione 1955 il “114” a doppia accensione con cilindrata elevata a 1431 cm³ (alesaggio 75 mm, corsa 81 mm). Affidata al pilota Libero Bindi, partecipa alla Mille Miglia, al Trofeo Supercortemaggiore a Monza, alla 500 km di Imola, alla Parma-Poggio di Berteto, dove, finalmente a punto, ottiene

la vittoria di classe. A fine stagione la “1555” è acquistata da Giovanni Buoncristiani e Piero Altini che, sostituito il motore di 1431 cm³ con il più equilibrato e affidabile “114” di 1096 cm³, sempre a doppia accensione, si iscrivono alla Targa Florio, giungendo 32esimi assoluti. La “357” taglia il traguardo con la parte anteriore vistosamente danneggiata a seguito di un urto contro uno degli innumerevoli muretti del Circuito delle Madonie. Nei primi mesi del 1956 il muso viene riparato ed è in quell’occasione che viene adottata la mascherina ancora oggi esibita; la sua carriera agonistica continua fino al 1962. Dopodiché inizia l’inesorabile declino. Il motore “114” ormai provato da tante gare viene smontato e il suo posto è preso dal quattro cilindri della Fiat “1100/103”, ma al nuovo proprietario non interessa nulla: la barchetta gli serve solo per far colpo sulle ragazze. Quando il motore cede, la Ermini viene messa a riposo. E arriviamo al 1971. “Come accennato -

DAVA FASTIDIO A FERRARI

Scaglietti realizzò la carrozzeria seguendo le linee guida impostate per la Ferrari “750 Monza”. Ermini commissionò al carrozziere un totale di cinque barchette, ma questi, su “consiglio” di Ferrari, ne allestì solo tre.



ERMINI DOC DA CIMA A FONDO

La “357” rappresenta il punto di evoluzione più alto raggiunto da Ermini. In effetti fu la prima, e unica, vettura progettata ex novo. Grazie alla “357” nel 1955 la Ermini ottenne il titolo di Casa automobilistica.





PECCATO NON STERZI

Sostanzialmente neutra, non "scoda" troppo neppure quando si esagera col gas. Lo sterzo risulta leggero e pronto, ma il diametro di sterzata è eccessivo: nelle curve molto strette si deve quasi "far manovra".

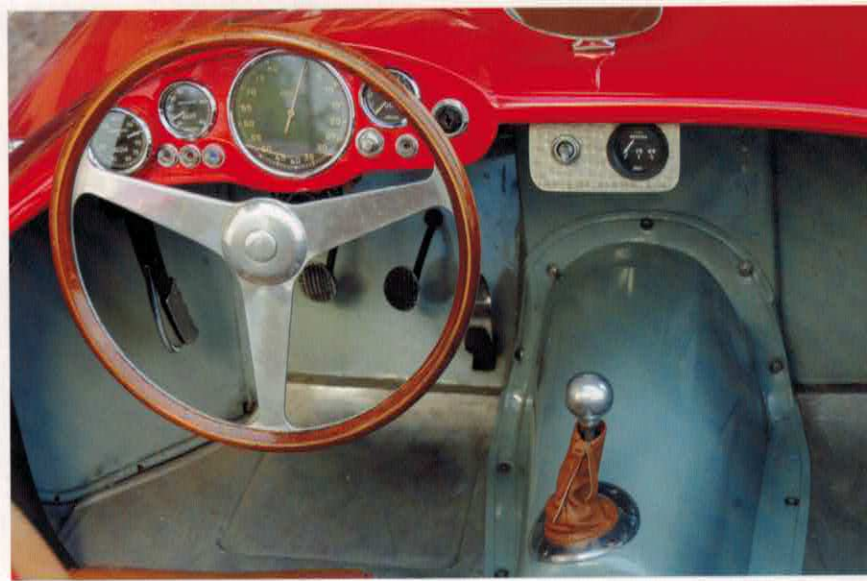
LA VELOCITÀ? CHISSENEFREGA

La strumentazione comprende (da sinistra): termometro acqua e olio (Allemano), contagiri (Jaeger) e manometro olio (Allemano). Il proprietario ha aggiunto un pannello in alluminio a centro plancia con l'indicatore della benzina (Veglia-Borletti) e l'interruttore per le frecce.

racconta Ercoli - la macchina era bisognosa di molte cure. Il motore della '1100/103' era rotto, ma per fortuna il '114' originale era stato conservato, sia pure disassemblato. La coda presentava vistose pinne, che scoprimmo in seguito essere il risultato di un rifacimento fantasioso effettuato nel 1957 dopo che un incendio divampato durante una gara aveva irrimediabilmente

danneggiato la zona posteriore. Ci sono voluti quasi vent'anni per rimettere tutto a posto". Per la "357" il tempo non sembra essere trascorso e sulla pista di Vairano ha dimostrato tutte le sue doti. Il motore "1100" è cattivo, inaspettatamente elastico e il ritmo diventa subito sostenuto. Quasi 90 CV per poco più di 500 kg sono dati eloquenti sul carattere corsaio di questa barchetta. La

Ermini si dimostra molto equilibrata; nell'inserimento in curva è quasi neutra e neppure esagerando con l'acceleratore il sovrasterzo diviene impegnativo. Alcuni giri di pista sono però sufficienti a surriscaldare i quattro tamburi. L'ebbrezza ci ha fatto dimenticare il dovuto rispetto per una signora ultracinquantenne, anche se gli anni sono portati con grande disinvoltura.



CARATTERISTICHE

	FIAT-ERMINI 1100 SPORT 1949	FIAT-ERMINI 1100 SPORT 1951	VALENZI-ERMINI 1100 SPORT 1953*	ERMINI 357 1500 SPORT 1955**
MOTORE	Anteriore, longitudinale Basamento in ghisa, testa Ermini in lega 4 cilindri in linea Alesaggio 68 mm Corsa 75 mm Cilindrata 1089 cm ³ Potenza 82 CV a 6200 giri/min Valvole in testa Distr. a doppio albero a camme in testa Due carburatori verticali Weber Lubrificazione forzata a carter umido con pompa di mandata Raffreddamento ad acqua Accensione singola.	Anteriore, longitudinale Basamento in ghisa, testa Ermini in lega 4 cilindri in linea Alesaggio 68 mm Corsa 75 mm Cilindrata 1089 cm ³ Potenza 82 CV a 6200 giri/min Valvole in testa Distr. a doppio albero a camme in testa Due carburatori verticali Weber Lubrificazione forzata a carter umido con pompa di mandata Raffreddamento ad acqua Accensione singola.	Anteriore, longitudinale Basamento e testa Ermini in lega 4 cilindri in linea Alesaggio 73 mm Corsa 65,5 mm Cilindrata 1096 cm ³ Potenza 88 CV a 7000 giri/min Valvole in testa Distr. a doppio albero a camme in testa Due carburatori Weber "35 DCO" Lubrificazione forzata a carter umido con pompa di mandata Raffreddamento ad acqua Accensione singola.	Anteriore, longitudinale Basamento e testa Ermini in lega 4 cilindri in linea Alesaggio 75 mm Corsa 81 mm Cilindrata 1431 cm ³ Potenza 120 CV DIN a 6200 giri/min Valvole in testa Distr. a doppio albero a camme in testa Due carburatori Weber "40 DCO" Lubrificazione forzata a carter umido con pompa di mandata Raffreddamento ad acqua Accensione doppia.
TRASMISSIONE	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 5.00-15 Ruote a raggi Borrani.	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 5.00-15 Ruote a raggi Borrani.	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici ant. 5.00-15; post. 5.50-15 Ruote a raggi Borrani.	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici ant. 5.00-15; post. 5.50-15 Ruote a raggi Borrani.
CORPO VETTURA	Siluro a due posti Telaio a longheroni con struttura tubolare posteriore Carrozzeria in alluminio allestita dalla Motto di Torino Sospensioni ant. a ruote indipendenti, triangoli inferiori, bracci oscillanti superiori, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a bagno d'olio Sospensioni post. a ponte rigido, balestre cantilever longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice Freni idraulici a tamburo.	Siluro a due porte, due posti Telaio tubolare Gilco "203" con crociera centrale di irrigidimento Carrozzeria in alluminio allestita dalla Mariani di Pistoia Sospensioni ant. a ruote indipendenti, triangoli inferiori, bracci oscillanti superiori, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a bagno d'olio Sospensioni post. a ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice Freni idraulici a tamburo.	Barchetta a due porte, due posti Telaio tubolare Gilco "203" con crociera centrale di irrigidimento Carrozzeria in alluminio allestita dalla Schiaretto di Parma Sospensioni ant. a ruote indipendenti, triangoli inferiori, bracci oscillanti superiori, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a bagno d'olio Sospensioni post. a ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice Freni idraulici a tamburo.	Barchetta a due porte, due posti Telaio tubolare Caiani Carrozzeria in alluminio allestita dalla Scaglietti di Modena Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici Sospensioni post. a ponte rigido, balestre cantilever longitudinali, bracci di spinta, barra di torsione, ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo.
DIMENSIONI E PESO	Passo 2300 mm Carreggiata ant. 1300 mm Carreggiata post. 1260 mm Peso a vuoto 540 kg.	Passo 2200 mm Carreggiata ant. 1260 mm Carreggiata post. 1260 mm Peso a vuoto 560 kg.	Passo 2200 mm Carreggiata ant. 1260 mm Carreggiata post. 1260 mm Peso a vuoto 555 kg.	Passo 2150 mm Carreggiata ant. 1240 mm Carreggiata post. 1280 mm Peso a vuoto 520 kg.
PRESTAZIONI	Velocità 160 km/h.	Velocità 160 km/h.	Velocità 175 km/h.	Velocità 210 km/h.

*Oggi la vettura monta motore Ermini "1500" (Alesaggio 75 mm - Corsa 81 mm - Cilindrata 1431 cm³ - Potenza 120 CV a 6200 giri/min - Accensione doppia - Velocità 190 km/h).

**Oggi la vettura monta motore Ermini "1100" (Alesaggio 73 mm - Corsa 65,5 mm - Cilindrata 1096 cm³ - Potenza 88 CV a 7000 giri/min - Accensione



**ERMINI "357 1500 SPORT"
SCAGLIETTI (1955)**

CORRE SU INTERNET
E ALLA MILLE MIGLIA

Grazie a decenni di assidue ricerche e interviste Eugenio Ercoli ha raccolto una documentazione unica sulla storia Ermini. Gli appassionati possono accedere a parte di questo materiale visitando il sito Internet www.erminiautomobili.it. Di particolare interesse sono le sezioni "Auto" (schede tecniche di tutte le vetture Ermini e derivate prodotte) e "Palmarès" (albo d'oro completo). Da non perdere la galleria fotografica con immagini sia d'epoca sia degli esemplari restaurati. Lodevole anche l'istituzione del Registro Italiano Ermini (Rie). "Durante le mie ricerche -racconta Ercoli - mi sono imbattuto in un certo numero di falsi d'autore. Il registro ha l'obiettivo di tutelare i possessori di Ermini e derivate, ossia le motorizzate Ermini, 'doc' ed evitare situazioni spiacevoli". Altro passo importante è stata, in occasione della Mille Miglia 2009, la rinascita della Squadra Corse Ermini (1952-57). "Nel 2010 saremo di nuovo alla 'Freccia Rossa' con tre vetture", conferma Ercoli. Ma la presenza delle "fiorentine" è prevista anche in altre importanti manifestazioni.

CON LE CAMME
IN TESTA

A fianco, il motore Fiat-Ermini "1100" della "Sport" del 1951. In basso a sinistra, l'Ermini "1500" (1431 cm³, doppia accensione) della Valenzi; sotto, l'Ermini "114" (1096 cm³) a doppia accensione della "357".



FIAT-ERMINI "1100 SPORT"
MOTTO (1949)

FIAT-ERMINI "1100 SPORT"
MARIANI (1951)

VALENZI-ERMINI "1100
SPORT" SCHIARETTI (1953)

IL COLPO DI TESTA NEL 1946



Pasquale Ermini, soprannominato Pasquino, nasce a Leccio (Firenze) nel 1905; terminati gli studi tecnici, nel 1927 entra come apprendista meccanico nella scuderia di Emilio Materassi, dove rimane fino allo scioglimento della stessa, nel 1932. In quegli anni Ermini entra in contatto con l'ingegnere Alberto Massimino, collaboratore di Vittorio Jano all'Alfa Romeo: a lui Ermini si rivolgerà per lo sviluppo degli organi meccanici delle sue automobili. Dopo l'esperienza alla Scuderia Materassi, Ermini apre un'officina a Firenze, in via Campo D'Arrigo al numero 7. Al contempo egli prosegue la sua attività "collaterale" di pilota, conseguendo buoni risultati. Dopo la parentesi bellica l'officina Ermini si trasferisce in viale Matteotti 21/r. Nei primi mesi del 1946 egli matura l'idea di una testa bialbero per il basamento del motore Fiat "1100"; il debutto del primo propulsore Fiat-Ermini avviene al Circuito di Piacenza il 12 maggio 1947 con la Fiat "1100 Sport" Bertone. Nel medesimo anno viene fondata la Scuderia Tess (Testa Emisferica Super Sport) e prende avvio la realizzazione di sportive utilizzando

componenti meccanici derivati dalla produzione Fiat (nel 1947 viene realizzata una vettura mossa dal motore dell'Alfa Romeo "6C 2500 SS"). Pasquino però desidererà un'auto tutta sua: nel 1951 vede la luce, grazie alla consulenza di Alberto Massimino, il motore "114" con basamento in lega leggera, cinque supporti di banco e testa bialbero, mentre alla fine del 1954 nasce la "357", vettura completamente nuova progettata da Massimino ed equipaggiata con un quattro

cilindri derivato dal "114", ma con testa a doppia accensione. La Ermini ottiene nel 1951 in virtù di questo inedito autotelaio il sospeso riconoscimento di Casa costruttrice. Tuttavia una sequenza di tragici eventi è in agguato: incidenti a Le Mans nel 1955 e alla Mille Miglia nel 1957 mettono al bando le gare di velocità su strada. Pasquale Ermini si ammala e abbandona ogni progetto; scompare nel 1958. L'officina rimane aperta fino al 1962, garantendo unicamente l'assistenza ai priva-

CAMPIONESSA IN CARICA

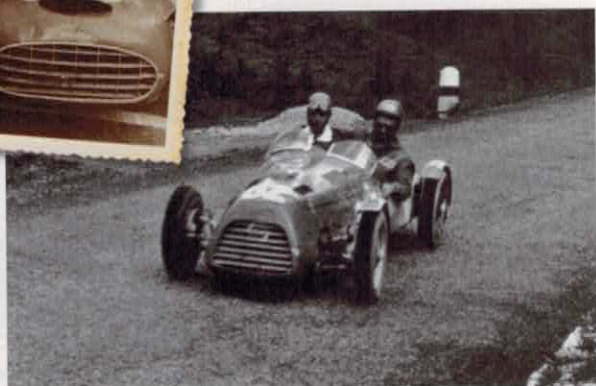
A destra, Rodolfo Salvadori, capofficina della Ermini, in una foto del 1950 al volante della vettura vincitrice in quell'anno con Piero Scotti del Campionato italiano Sport 1100. Sotto, Enzo Buzzetti con la Valenzi-Ermini (pag. 106) alla Mille Miglia del 1953.





UNA CORSA IN COLLINA

A fianco, Pardini alla Coppa della Collina Pistoiese nel 1953 con la Fiat-Ermini allestita da Mariani (pag. 104). A sinistra, la squadra corse alla Mille Miglia 1953.



LA CONQUISTA DELLE DOLOMITI

A fianco, Ugo Bormioli conduce alla vittoria di classe la Fiat-Ermini "1100 Sport" carrozzata Motto (pag. 102) alla Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1949. A sinistra, Ugo Puma alla guida di una "1100 Sport" alla Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1953. Giunse al 4° posto.

POCO COMPETITIVA

A destra, Enzo Buzzetti impegnato con la Valenzi (pag. 106) alla Coppa della Toscana nel 1952. La vettura montava ancora il motore Fiat "1100" preparato; solo l'anno successivo fu motorizzata col quattro cilindri Ermini "114".



SU E GIÙ PER L'ITALIA

A fianco, Attilio Brandi alla guida della Ermini "1100 Sport" alla Mille Miglia del 1952. Si ritirò. A destra, la Fiat-Ermini carrozzata Motto (pag. 102) ad un punto assistenza durante la mille Miglia del 1950.



LA PARENTESI DELLE PINNE

A fianco, Roberto Dolfi alla Vinci-San Baronto del 1962 con la "357" di pagina 108. La coda reca le pinne aggiunte dopo l'incendio che nel 1957 aveva distrutto la coda. A sinistra, la "1100 Sport" berlina Motto di Sirio Sbracci alla Mille Miglia del 1950.