

Così sta nascendo una stella

di GIANCARLO REGGIANI
Fotografie di FRANCESCO REGGIANI

La conosciamo sin dal primissimo disegno. Ne stiamo seguendo la crescita. Ora è il momento di mostrarla: Giancarlo Reggiani vi porta a vedere la futura Ermini Seiottosei. E ne racconta i segreti

Tre dei "resuscitatori" del marchio fiorentino: Stefano Pandolfi a sinistra dell'auto; Eugenio Ercoli, seduto nell'auto e, Giulio Cappellini qui a sinistra, designer

Il peso! Questo è l'assillo del "manipolo" di appassionati, tecnici e imprenditori che, riuniti in una "congregazione" di lavoro, hanno fatto rinascere un marchio prestigioso dell'epoca d'oro delle barchette sport, quelle che si sfidavano sui tornanti della Futa, della Raticosa e delle Madonie, incuranti delle avversità atmosferiche (e senza protezioni). L'emblema di Ermini, un glorioso scudetto o una semplice E maiuscola, dentro un perimetro d'alluminio, ricomparirà sulla calandra di una spettacolare barchetta, dopo oltre 50 anni dalla chiusura delle sue officine fiorentine (1962), che producevano vetture da gara in grado di combattere, e vincere, contro i giganti dell'automobilismo sportivo. Quest'affascinante avventura di trasposizione del passato in contenuti d'avanguardia con forme ammiccanti, si sta concretizzando grazie alla passione e all'amicizia di Eugenio Ercoli e Stefano Pandolfi, due toscani doc che fin dalla loro infanzia rimasero estasiati dalle barchette di Pasquale Ermini (detto Pasquino), e a un altro socio, Giovanni

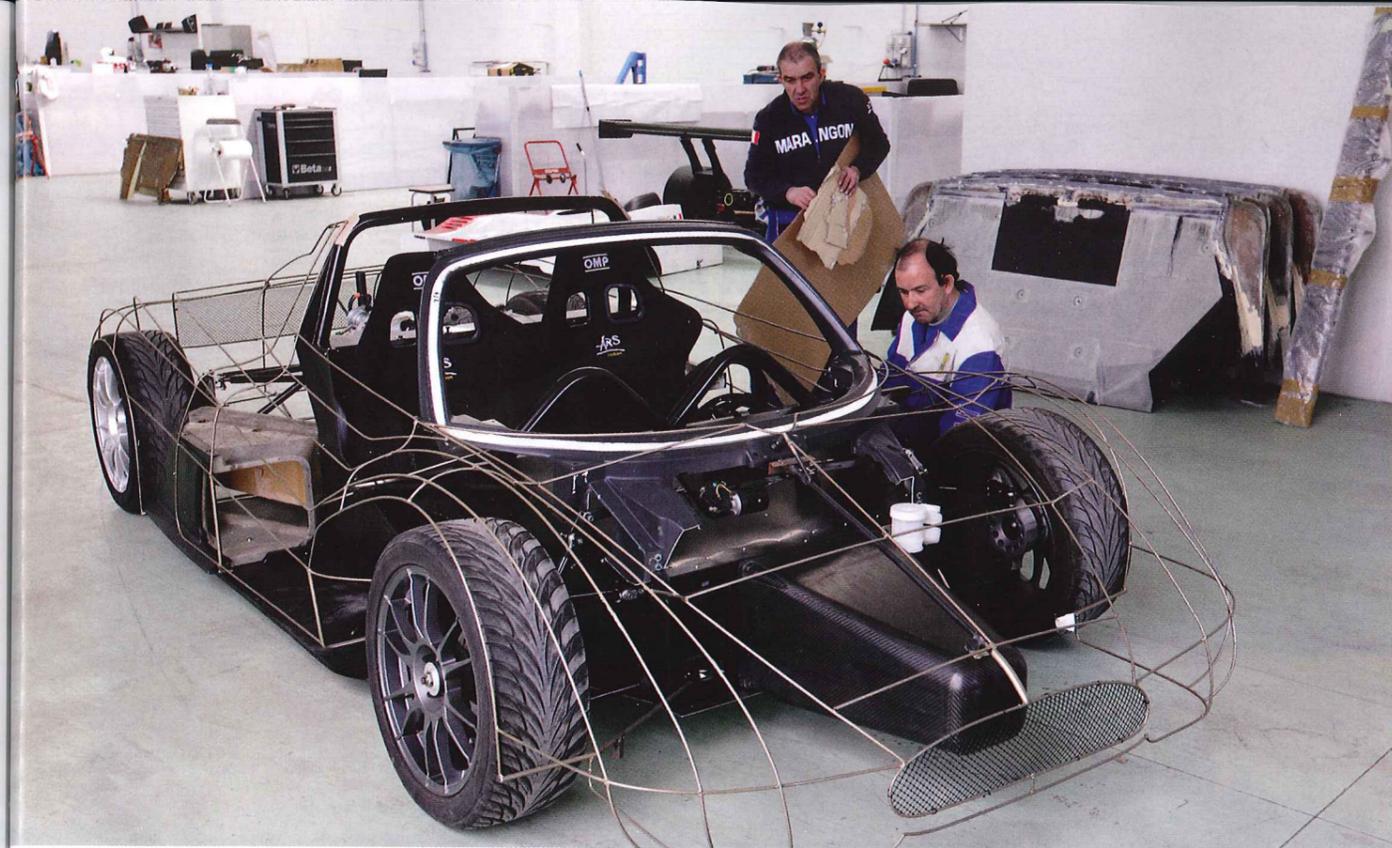
del Vecchio, che cura il lato amministrativo dell'impresa. L'obiettivo di questi tre intraprendenti appassionati (li vediamo nelle pagine precedenti) è di mettere su strada, entro i primi mesi del 2014, la "superbarchetta" alla quale stanno lavorando da quasi 2 anni. Noi siamo stati gli unici a seguire tutti i passi fondamentali di questo progetto e vi possiamo raccontare, nei dettagli, questa sportiva unica nel suo genere.

La Ermini Seiottosei è una essenziale ma prestante barchetta toscana: il nome viene proprio dai suoi 686 kg di peso fissati dagli ideatori. Ha delle specifiche da supercar e promette doti stradali di eccellenza. La vettura, che nasce da un'evoluzione del telaio della Osella PA 21 da competizione, è stata realizzata, nella prima fase di costruzione, proprio nella fabbrica "da corsa" di Verolengo (TO). È qui che abbiamo avuto modo, nel nostro primo sopralluogo, di ammirare la nuda struttura della vettura in costruzione. Il telaio, realizzato in tubi d'acciaio di spessore speciale, è integrato da pannelli in carbonio che ne rendono monolitica la struttura. La "ciclistica" di questo esotico mezzo

si basa su un impianto sospensivo push-rod, sia all'avantreno sia al retrotreno, che adotta ammortizzatori da competizione regolabili, prodotti dalla Ohlins. «Per tutta la componentistica della Seiottosei abbiamo scelto il meglio, senza badare a spese», afferma orgoglioso Eugenio Ercoli, Presidente di Ermini Automobili Italia, che ci accompagna nella visita e ci illustra la vettura, «anche la struttura frontale, ad assorbimento d'urto, proviene dalle competizioni, e ha un nose box in carbonio che garantisce una sicurezza d'eccellenza», dice indicando il curioso "naso da clown" sulla punta della "cellula di sopravvivenza" che ingloba l'abitacolo, protetto ulteriormente da un roll-bar con tubi in acciaio di grande diametro posteriore, che verrà ricoperto da un elemento della carrozzeria. Dietro alla paratia dell'abitacolo, notiamo la bella e compatta unità motrice, vincolata alla cellula centrale, con funzione di struttura portante per il retrotreno. «A proposito della potenza di quest'unità», ci spiega Ercoli, «inizialmente avevamo alcuni dubbi sulla quantità di cavalli da "pompare" su una vettura così essenziale e



Nelle immagini, alcuni passaggi della lavorazione del telaio della Seiottosei, con la nuda struttura in bella evidenza e il telaio in tubi integrato ai pannelli in carbonio



La struttura in filoni per plasmare la carrozzeria viene ancorata al telaio: su questa lavoreranno in modo artigianale i battilastra specializzati

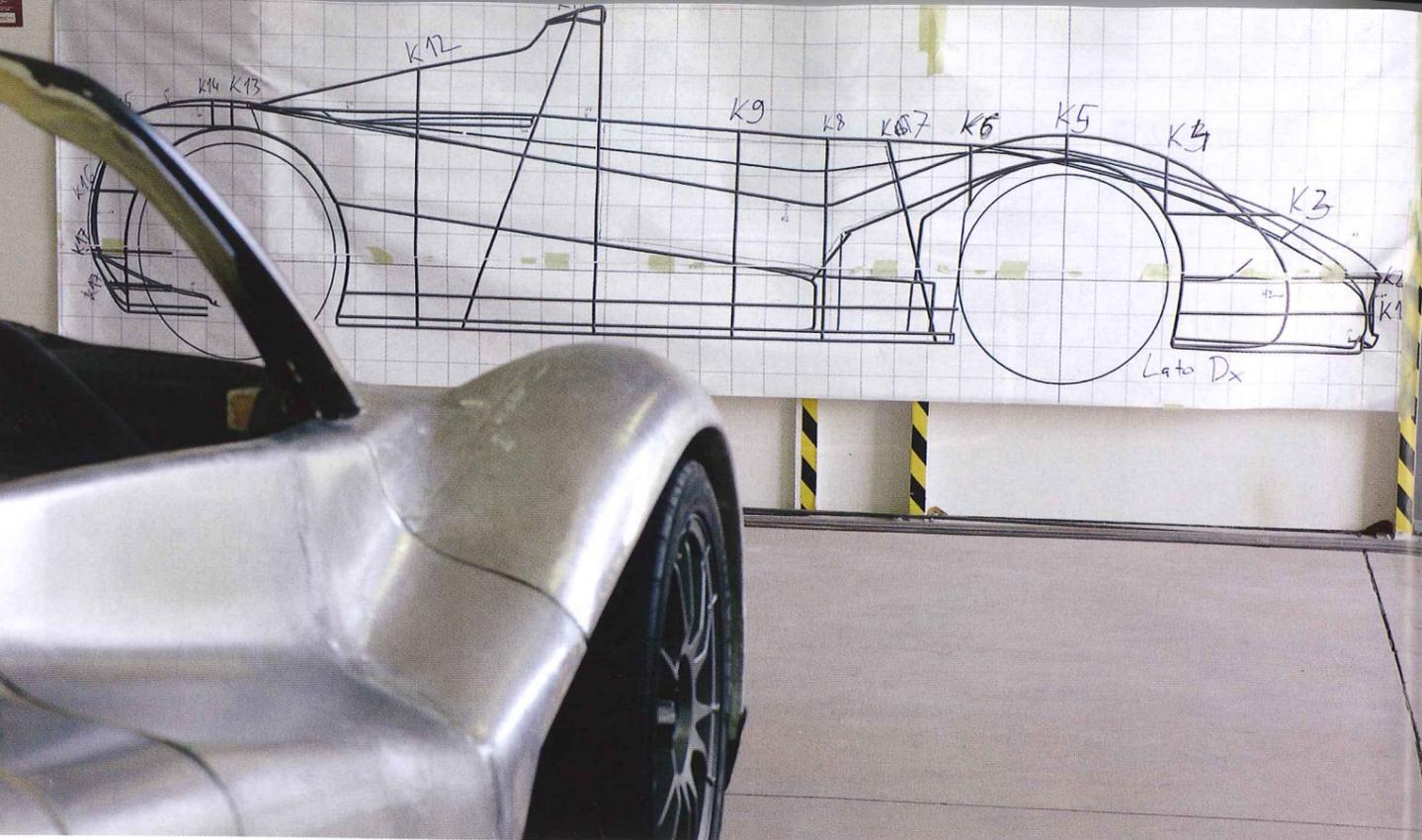


leggera: lo stesso Enzo Osella ci aveva espresso delle perplessità sulla trasmissione a terra di cavallerie rilevanti, con una barchetta di peso inferiore ai 700 chili. Si pensava, quindi, di fermarsi sotto la soglia dei 250 cavalli. L'evoluzione del progetto del telaio, che è stato curato dall'Ingegnere Angiulli dello staff di Osella, e la sua notevole tecnologia dinamica, ci hanno invece consentito di mettere da parte quelle riserve e di pensare a potenze ben superiori, gestibili in piena sicurezza», racconta orgoglioso Ercoli. La soluzione finale, quindi, è stata quella di adottare un propulsore di 2 litri in grado di erogare ben 300 CV a 6500 giri/minuto, con un rapporto peso/potenza che per la Seiottosei sarà di poco superiore a 2 kg/CV, paragonabile a quello di supercar di ben altre cilindrate e fama. «L'artefice di questa notevole cascata di cavalli», ci spiega Ercoli, «è il compatto Renault F4 RT RS, 2 litri, 4 cilindri turbo, 16 valvole. Per ottenere una potenza così rilevante, peraltro, è bastato lavorare sulle parti meccaniche in movimento e adattare la centralina elettronica. Tutto

«Il rapporto peso/potenza è davvero impressionante, molto vicino ai 2 kg/CV. Roba da supercar»

Lo sviluppo del propulsore è stato realizzato in collaborazione con lo staff di LRM motors, referenti per Renault Motorsport Italia, e in particolar modo con Maximiliano Petriglieri. A questo prestante propulsore, poi, è stato abbinato il cambio sequenziale da competizione SL 75, a sei marce più reverse, realizzato dalla Sadev... Costa una fortuna, almeno sei volte di più rispetto a quelli dei marchi più famosi del settore!», aggiunge, enfatizzando il valo-

re tecnologico della creatura meccanica che stiamo ammirando. Le promesse della Ermini sono davvero lusinghiere e, alla seconda visita nell'azienda di Enzo Osella, possiamo cominciare a intravedere anche le forme che ricopriranno questi allettanti contenitori. La struttura in filoni (tondino metallico) della carrozzeria, infatti, è pronta per essere calzata sul telaio e, per la prima volta, insieme a noi, anche lo staff Osella e i tre soci fondatori della Ermini, ne apprezzeranno il risultato. «Ha lo stesso fascino della 357», esclama felice Eugenio Ercoli, quando gli uomini della Osella completano l'operazione di ancoraggio dei filoni sul telaio, «la barchetta Ermini che mio padre acquistò per passione era bella e sinuosa proprio come la nostra Seiottosei», conferma orgoglioso. Anche a noi le forme armoniche di quei filoni sopra la meccanica piacciono, ma fa uno strano effetto vederle, senza potersi ancora ben prefigurare i volumi della carrozzeria. La cosa più evidente e suggestiva è forse la profonda scalfittura dietro quelli che dovranno essere i parafranghi



L'alluminio prende forma intorno ai filoni dell'intelaiatura. Qui la forme della Seiottosei si cominciano a delineare davanti al disegno scala 1/1



tutte le parti in carbonio sono in preparazione presso un'azienda specializzata, che lavora per le più famose Case automobilistiche», mi spiega Ercoli. Mi affaccio dentro alla vettura e vedo un volante poco consono al livello dell'auto. Pandolfi interviene: «no, non è quello definitivo. Stiamo realizzandone uno appositamente, in collaborazione con la Nardi, e avrà un nome davvero speciale, dedicato al fondatore della Ermini: Pasquino», mi guarda soddisfatto, «gli interni, poi, saranno su misura per il cliente e avranno rivestimenti in Alcantara speciale, realizzati per la Seiottosei. Anche l'assetto verrà personalizzato, ma potrà essere variato a piacimento, data la regolabilità di tutti gli accessori dell'impianto sospensivo».

Pandolfi apre la portiera e scopro che questa sinuosa parte in alluminio si solleva verso l'alto: «per mettere a punto il dispositivo di apertura delle portiere è stato necessario produrre appositamente un meccanismo dedicato, per consentire che l'angolo d'attacco della serratura fosse perfettamente compatibile con la particolare

inclinazione di questa parte sollevabile», dice richiudendo la portiera del suo capolavoro. Poi guarda lo scultoreo gruppo propulsivo e ricomincia il suo racconto: «la centralina elettronica che gestisce il motore della vettura permetterà il settaggio delle prestazioni su tre diverse posizioni: wet, street e race. Abbiamo pensato a questi piccoli interventi elettronici soltanto per la sicurezza, ma la Seiottosei sarà una vettura senza alcun "marchingegno" che possa inter-

«Sarà una sportiva senza compromessi. Un fulmine: da 0 a 100 in meno di 3 secondi e mezzo!»

venire sull'opera del pilota, una sportiva senza compromessi, per tornare a scoprire il piacere della guida più pura, senza aiuti elettronici».

E prosegue «Non vediamo l'ora di iniziare i test in pista: il nostro pilota di riferimento sarà Simone Faggioli, Campione Europeo Velocità Montagna, e andremo a girare sui circuiti di Franciacorta e Modena», mi racconta galvanizzato. «Il primo prototipo marciante sarà proprio questa vettura che vedete adesso qui in costruzione, che verrà poi venduta, insieme alle otto successive, a un prezzo che stiamo ancora valutando, ma che sarà certamente importante, data l'esclusività, la tecnologia, la ricerca per produrre un mezzo stradale così simile a una vera vettura da competizione, e...»

«Non mi ha parlato delle prestazioni!», intervenengo io improvvisamente prima di chiudere: «già, era proprio quello che stavo per dirle! La nostra Seiottosei avrà una velocità limitata a "soli" 270 km/h (!), ma accelererà da 0 a 100 km/h in meno di 3 secondi e mezzo!». Sono numeri da paura, penso io, che faranno onore alle gloriose barchette che l'hanno preceduta! ❧



La carrozzeria in alluminio e carbonio della Seiottosei in avanzato stato costruttivo. Qui sopra, al centro, il dettaglio del volante, che non è ancora quello definitivo



anteriori, che crea una forma dinamica attorno all'abitacolo. Sarà necessario verificare il tutto quando l'alluminio verrà plasmato su quei filoni. Arriva, così, la terza visita, questa volta non più da Osella ma presso la carrozzeria toscana che si sta occupando di forgiare le linee dell'alluminio sull'intelaiatura. La vettura non è ancora completamente "vestita", ma la sua parte destra ha preso forme concrete. È come vedere uno "spaccato", simile a quei disegni in trasparenza che lasciano intravedere telai e motore delle vetture. Mentre i battilastra si avvicendano intorno alle sue residue nudità, Ercoli ci descrive il work in progress: «siamo a buon punto, in meno di un mese il lavoro di "vestizione" verrà completato, e si passerà alla rifinitura, prima di produrre uno stampo per il mascherone definitivo, sul quale verranno battute tutte le carrozzerie (in alluminio dello spessore di 1,3 mm) dei restanti 8 esemplari da produrre della Seiottosei. 9 è il multiplo delle opere d'arte, e abbiamo deciso che questo dovrà essere anche il numero delle

nostre Barchette», mi spiega convinto, «quello che vede, sarà, una volta finito, l'esemplare che presenteremo, probabilmente, al Salone di Ginevra del 2014».

Ammiro le forme voluttuose della carrozzeria della Seiottosei, e mi rendo conto della sua originalità e, nello stesso tempo, del forte richiamo al passato che questa barchetta evoca. La calandra ovale, che avrà al centro la E del marchio, non è certamente l'unica affinità con le affascinanti barchette di un tempo. «Volevamo che nell'estetica ci fosse il segno della storia del marchio Ermini», mi spiega Giulio Cappellini, l'architetto, designer della vettura, che ha opere esposte in diverse gallerie d'arte moderna, «la rotondità e la leggerezza dovevano essere più che evidenti in questo progetto». Ascoltandolo, seguo le forme della fiancata che si tuffano verso il basso dopo il parafrangente anteriore, per risalire, dolcemente, a formare il parafrangente di coda. «Nella sezione del convogliatore verso la presa d'aria laterale del motore, l'alluminio lascerà posto al carbonio,

per avere una maggiore precisione nell'accoppiamento con le forme del telaio, e per dare un tocco di tecnologia e di contrasto, piacevole per l'estetica della carrozzeria», mi spiega Cappellini. «Nella parte frontale», interviene Ercoli, «c'è uno scivolo per canalizzare il flusso d'aria, che entra dalla calandra, verso il basso, sotto il fondo piatto: la nostra barchetta potrà giovare di un vero e proprio effetto suolo, che si creerà anche grazie all'altezza di soli 12 cm dal fondo stradale del sottoscocca in carbonio».

Pensando ai dati che sto cominciando ad accumulare, mi viene spontaneo valutare che con 300 cavalli di potenza, l'effetto suolo e un peso di meno di 700 chili, la Ermini produrrà delle accelerazioni laterali in curva quasi da... Formula Uno! «Pensiamo di avvicinarci ai 2 g laterali nelle curve veloci», afferma Ercoli in sintonia con le mie valutazioni. «Un grande aiuto in questo senso verrà anche dagli estrattori nella zona posteriore e dall'ala in carbonio, che ora non è applicata sopra la coda della vettura perché