



epocaAuto

PAGINE
DI PICCOLI ANNI

LMX, sirena italo-francese



**Berline sportive
anni '70**

**Ferrari 410A,
l'erede sconosciuta**

**L'automobile elettrica
nei primi '900**

Morris Mini minor

**Marche italiane scomparse
Siva Sirio**

Padova, Auto e moto d'epoca

FIAT 600 fuori serie e derivate



Oldřich Uhlik, prove di aerodinamica





La versione spider della Sirex, prodotta in una - forse due - unità, ricorda apertamente le più celebrate muscle cars americane di fine anni '60.

L'effimera seduzione della Sirena italo-francese



Breve storia della LMX Sirex

Testo di Giuliano Silli



Il piacevole e anteriore denota la particolare conformazione del paraurti, che contribuisce alla caratterizzazione stilistica del frontale.

La cinquantesima edizione del Salone dell'Automobile di Torino (30 ottobre - 10 novembre 1968) proponeva non poche novità, nella parte riservata ai carrozzieri: in forma smagliante, i grandi atelier torinesi rappresentavano l'Italian Style nel modo migliore esibendo ciò che oggi sono considerati dei capolavori, come la Carabo di Bertone (già vista pochi giorni prima a Parigi), la PS (Ginevra) e la P6 di Pininfarina, la Serenissima GT e le Maserati Ghibli Spider e Simun prototipo di Ghia, la Maserati Indy e la FIAT 125 Samantha di Vignale, e via discorrendo. In concomitanza col periodo del Salone, ma al di fuori di esso, faceva la sua apparizione una bella fuoriserie costruita da una ditta

di Milano, la Limaplas, che attorno al motore 6 cilindri Ford Taunus 20M TS di 2,3 litri aveva realizzato un impianto tutto nuovo: telai monotrave centrale in lamiera stampata, sospensioni indipendenti davanti e dietro, quattro freni a disco, e soprattutto una piacevole carrozzeria coupé a due porte, di vaga ispirazione americana, completamente in vetroresina. La fibra di vetro era ancora un materiale relativamente sconosciuto nella produzione di serie delle vetture "stradali", essendo il frutto dell'esperienza sportiva di coloro che lo sapevano trattare. Uno di questi era il francese Michel Liprandi, che all'inizio degli anni Sessanta si propose per realizzare alcune versioni speciali della più

speciale



In quest'immagine è evidente l'equilibrio stilistico della LMX, che dissimula abilmente i suoi neanche-quattro metri di lunghezza.

cola ASA, oltre ad intervenire con diverse consulenze per Carlo Abarth al fine di sostituire l'alluminio delle carrozzerie con un prodotto più leggero. L'attività che inizialmente era stata condotta a livello personale, poteva benissimo essere ampliata realizzandola in forma societaria, ed ecco che nel 1967 nasce la Limaplas s.a.s.

costituita tra lo stesso Liprandi e Giovanni Mandelli: è facile riconoscere le loro iniziali nella ragione sociale (Liprandi Mandelli Plastica). Così com'è altrettanto facile riconoscerle nella sigla data alla loro prima automobile, LMX, esposta davanti al Salone torinese non senza una certa ponderatezza, visto che si trattava a tutti gli effetti

di un esperimento sottoposto al puro e semplice gradimento del pubblico che l'avrebbe giudicata "in diretta", ovvero senza le suggestioni di uno stand ben predisposto, magari presidiato da avvenenti modelle. Sebbene la sigla LMX fosse stata fatta passare per "Linea Moderna Executive", nulla ci toglie dall'immaginare che, come ben sanno gli anglosassoni (e vista la voluta precarietà della presentazione al pubblico torinese), essa significasse in realtà "Liprandi Mandelli Experimental", a dire che se l'accoglienza della vettura non avesse dato i risultati sperati, l'esperimento si sarebbe confermato tale, senza alcuna prosecuzione futura. Invece il prototipo ebbe un

buon successo, al punto tale che nella primavera dell'anno dopo venne presentata la versione aperta, denominata LMX Spider. Anch'essa venne accolta favorevolmente, e a questo punto i due soci decisero di "fare sul serio": la Limaplas s.a.s. venne trasformata in LMX Automobile s.r.l. e al modello, forse per la sua insperata capacità attrattiva, venne attribuito il nome "Sirena" volto in una forma colta: "Sirex", che - volendo - è anche la denominazione scientifica della sirena, un imenottero parassita delle conifere... ma questa versione, certamente, non era nelle intenzioni dei due soci! Però fabbricare, anche se in questo caso "assemblare", una macchina sia



Il logo della Sirex, la cui sigla completa è 2300 MCS.

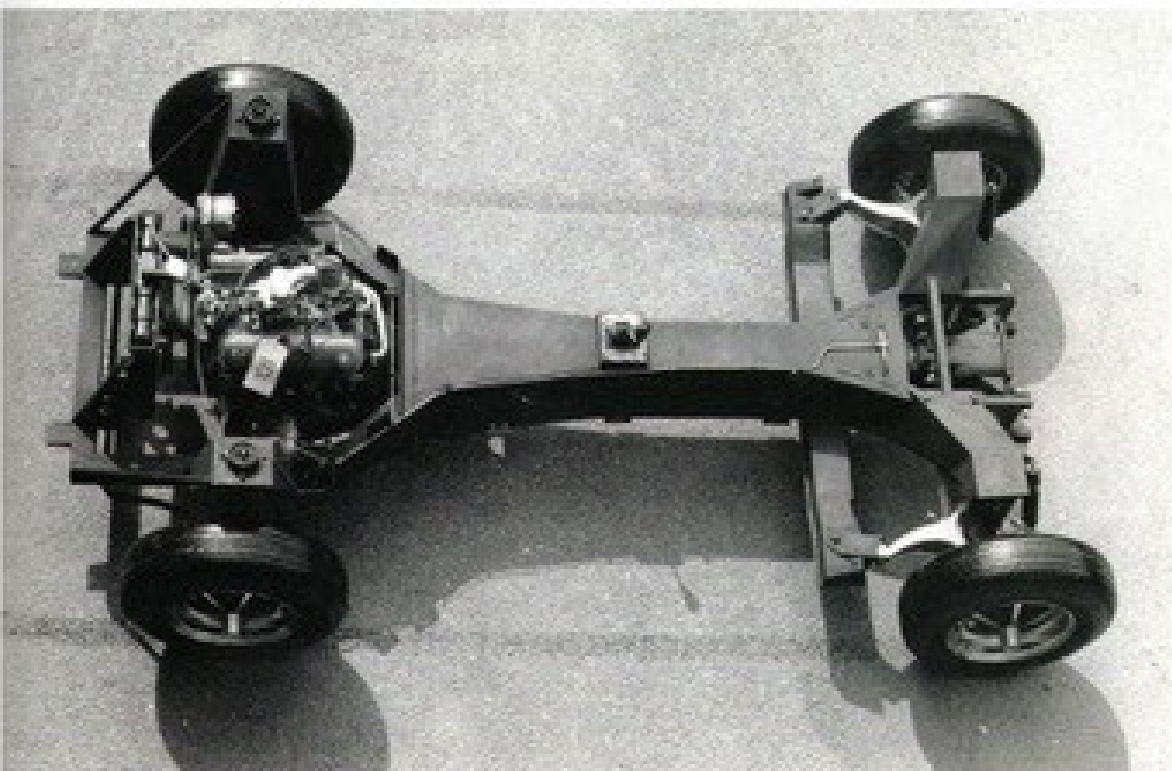


La massiccia plancia della vettura, nella quale sono separatamente "affogati" i due strumenti principali e i quattro ausiliari. Nel prototipo della Spider, il cruscotto li conteneva tutti sotto un'unica palpebra.

speciale



All'oggettivo buon gusto della vettura si aggiunge il pratico lunotto apribile, che non scalfisce minimamente il gradivo del disegno dell'insieme.



Lo spirito sportivo della Sirex traspare dalla realizzazione del telaio a motore centrale, soluzione tipica, ad esempio, della Lotus.

pur in piccola serie comporta un'organizzazione e una disponibilità finanziaria iniziale che al momento, molto probabilmente, ancora non c'era. Infatti, la costruzione della scocca in fibra di vetro e l'assemblaggio con l'autotelaio vennero delegate all'Eurostyle, una carrozzeria nata in quello stesso 1968, e che debuttò al salone torinese - con un proprio stand

presentando due interpretazioni su FIAT 850 e FIAT 125 - contemporaneamente alla presentazione di LMX. Purtroppo, la gestione economica della società, soprattutto in termini di cash-flow, rivelava alcune debolezze, e questa situazione, in mancanza di solide basi economiche, alla lunga avrebbe portato sia LMX che Eurostyle, presente per l'ultima volta

al Salone di Torino del 1970, al fallimento. Di tutto ciò si era ben presto reso conto Michel Liprandi che, presente con la Sirex al Salone di Barcellona del maggio 1970, ebbe un incontro col noto carrozziere spagnolo Pedro Serra, dagli sviluppi del quale nacque la Dodge 3700 GT "Boulevard", di cui disegnò certamente il telaio tubolare a sezione quadrata e, molto probabilmente, anche la carrozzeria. Che fu per Serra una vera sfida professionale, essendo essa - vedi caso - la prima da lui realizzata in vetroresina.

Il disimpegno del francese dalla LMX Automobile s.r.l. fu graduale, tant'è vero che nel 1972, anno di cessazione della produzione delle coupé italiane, usciva il prototipo della 3700 Boulevard, vettura sportiva con motore americano e "linea italiana" ... Questo non significa certo che Liprandi avesse tutte le colpe dell'insuccesso di LMX, anche perché, in una possibile suddivisione dei ruoli, a lui spettava quello tecnico, mentre a Mandelli sarebbe spettato quello amministrativo. Ma qui siamo nella pura ipotesi. In poco meno di tre anni (1969 - 72) la produzione fu di circa 35 macchine complete più, al momento della chiusura, una dozzina di vetture da montare. Di tale compito si incaricò

la SAMAS di Alba, una ditta specializzata in lavorazioni meccaniche di precisione che rilevò l'attivo fallimentare per acquisire torni e frese, e che solo la passione dei titolari li convinse a compiere ciò che, tutto sommato, sarebbe stato un lavoro non difficile, visto che si trattava di mettere in ordine dei pezzi già lavorati, pronti per il loro assemblaggio. Da notare che quasi tutte le LMX di quest'ultima dozzina ebbero il motore da 180 cavalli, ottenuti grazie al compressore Constantin inizialmente opzionale. Pochissime furono quelle accessoriate col compressore May-Bosch, che venne preferito a quello francese per una migliore (e maggiore) erogazione della potenza. Un'ultima notazione, riguardante la paternità del disegno della carrozzeria. Praticamente tutti sono concordi nell'attribuire lo styling della LMX Sirex a Franco Scaglione, sebbene ci si basi esclusivamente su testimonianze, a cominciare da quella - cardinale - della discendente diretta, ed unica, del grande Designer. Purtroppo non esiste, o non è noto che esista, un documento (disegno tecnico, schizzo, lettera d'incarico, ricevute, etc.) che provi quanto la vulgata sostiene. Nel dibattito ancora esistente, una conferma a tale tendenza potrebbe essere data da un particolare costruttivo, la cui adozione è da attribuirsi a una persona provvista del necessario equilibrio per creare una forma in cui bellezza e praticità coesistono sinergicamente. E' il caso del lunotto con funzioni di portellone posteriore: il solo vetro, privo di cornice in lamiera, che invece di essere incollato alla scocca impedendo l'accesso ad un pur esiguo vano portabagagli (vedi la Opel GT), viene reso ribaltabile con due piccole cerniere sul tetto e una chiusura a scatto centrale alla base. Semplicità che produce grande praticità, ovvero: genialità.

Lo stesso accorgimento viene da Scaglione riservato all'Intermeccanica Italia IMX e, quale precedente più famoso, nientemeno che alla Giulietta Sprint prototipo del 1954: qui con la lamiera attorno al vetro, ma importante era la visione della praticità ... come sanno coloro che, vecchi utenti o attuali collezionisti, hanno ammeggiato attorno alla piccola apertura posteriore della Giulietta Sprint di serie, per sistemare, piegandosi sulla schiena, la loro valigia. Una soluzione, quella del lunotto-portellone, mai più vista sulle coupé sportive italiane, e che potrebbe interpretarsi come una firma. Fino a prova contraria. ■



In questa scenografica rappresentazione, viene sottolineata la praticità, per una vettura sportiva dalle ridotte capacità di carico, della soluzione "lunotto = portellone" (Intermeccanica Italia IMX-1969).