

Berlinetta alla milanese

di Fulvio Zucco, foto di Luci e Immagini

Michel Liprandi, patron della LMX, attiva a Milano fra il 1969 e il 1973, aveva grande esperienza nella lavorazione delle carrozzerie in vetroresina. Da qui, l'idea di allestire una leggera GT su meccanica Ford. Questo è probabilmente l'esemplare più particolare di tutti: non risulta, infatti, che ne siano stati costruiti altri in configurazione specifica per le gare. Forse perché il motore di origine Ford "Capri", pur affidabile, non ha carattere sportivo, e l'aggressività della vettura si limita così, nella versione stradale, all'aspetto esteriore. Due posti, un V6 di 2,3 litri elaborato e sospensioni rigidissime. Supera i 200 km/h



IMPRESSIONI

LMX
"Sirex 2300 HCS"
1970

TUTTA MUSCOLI

La linea, soprattutto in questo esemplare alleggerito per l'uso agonistico, è molto aggressiva: ruota larga, tabule portanervo, fessure in plexiglas e assenza di cromature.

IMPRESSIONI

LMX
"Sirex 2300 HCS" 1970

Quando entriamo nel capannone di Michele Rossi, concessionario di auto a Cremona, ci accoglie un rombo sordo e fragoroso, amplificato dalle pareti dell'edificio. È la "Sirex" del servizio, che sta scaldando il motore: per quel che se ne sa, è l'unico esemplare di questa GT milanese ad essere stato preparato, forse in origine, forse dopo qualche tempo, per l'attività agonistica. Rossi possiede anche una più "comune" LMX stradale, risultando così detentore di una non trascurabile parte delle "Sirex" esistenti, dal momento che la produzione totale della piccola casa che aveva sede a Milano, in via Bigli 19, ammonta a una cinquantina di esemplari, ovviamente non tutti giunti fino ai giorni nostri. L'auto del servizio ha telaio numero 000054, ma non si sa se tutti i numeri furono utilizzati in progressione, anche perché il nostro esemplare è del 1970, quindi uno fra i primi realizzati, nonostante la sua numerazione faccia pensare che si tratti di uno degli ultimi, cioè del 1972-73... Di questa berlinetta preparata si sa davvero poco, tanto che anche l'Asi, nella sua certificazione del veicolo, fa riferimento alle caratteristiche della versione stradale, che almeno in parte sono certamente differenti. D'altronde, la nostra "Sirex" non è mai stata immatricolata e dunque non è dotata di documenti di circolazione che ne attestino i dati tecnici fondamentali. Per esempio, monta tre carburatori doppio corpo Dell'Orto con filtro dell'aria "racing" in spugna, in luogo del singolo doppio corpo Solex. I pneumatici anteriori

sono 185-14 come dovrebbero, ma quelli posteriori sono più larghi. Lo scarico libero, poi, contribuisce a innalzare la potenza che, sebbene non sia impressionante, sicuramente è ben superiore ai modesti 108 CV DIN erogati dal V6 Ford in allestimento standard. Anche il cambio guadagna un rapporto e passa da 4 a 5 marce. I vetri laterali sono sostituiti da plexiglas scorrevoli; il lunotto non ha funzione di portellone per accedere al bagagliaio, ma è fisso e di materiale plastico. Tutto l'abitacolo è privo di accessori e rivestimenti per contenere il peso e anche la carrozzeria è spoglia dei profili di finitura e dei paraurti. Si può quindi supporre che il peso sia di circa 900 kg invece dei 950 dichiarati per la versione di regolare produzione. Tutto ciò fa sì che la nostra "Sirex" si dimostri, se non proprio un fulmine di guerra, una coupé prestante e divertente da guidare, se si apprezzano i sovrasterzi e le relative correzioni. ▶



◀ **VIETATA AI GRASSI**
I sedili sportivi "a guscio" e le cinture di sicurezza a quattro punti sono stati montati per partecipare alle gare storiche. Il rollbar era invece già installato. In alto a sinistra, il drago rampante simbolo della LMX.

▼ **CODA DI PAPERA**
I montanti laterali sono molto larghi e, insieme al lunotto spiovente, limitano la visibilità. La coda, tronca e sfuggente verso l'alto, crea una specie di spoiler che favorisce l'aderenza ad alta velocità.

ANCHE COMPRESSA

A richiesta si poteva ottenere un compressore volumetrico Constantin che portava la potenza del V6 a 180 CV SAE. Non si sa quanti esemplari siano stati effettivamente così allestiti. La rarità della LMX rende impossibile come una valutazione. Tempo fa ne è stata posta in vendita una a 63.000 €.



LA TECNICA

Dati della versione stradale.

Motore
Anteriore, Ford 6 cilindri a V (60°) - Cilindrata 2293 cm³ - Alesaggio 90 mm - Corsa 60,14 mm - Potenza 108 CV DIN a 5100 giri/min - Rapp. di compr. 9:1 - Coppia 19,1 kgm a 3500 giri/min - Un carburatore invertito doppio corpo Solex 32 DDIST.

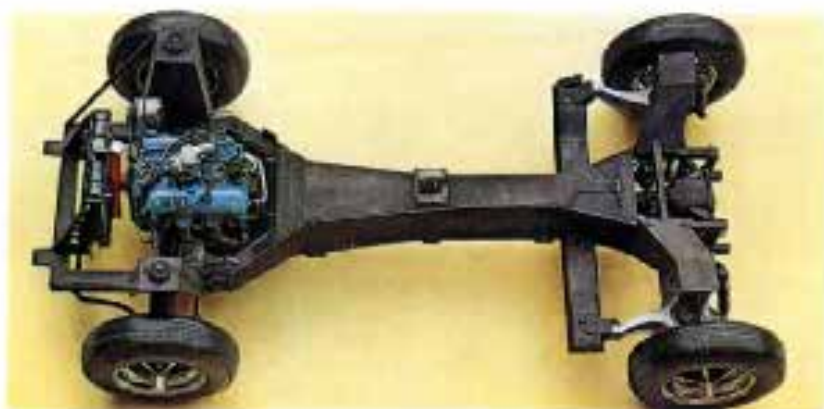
Trasmissione
Trazione post. - Cambio a quattro marce sincronizzate - Pneumatici 185-14.

Corpo vettura
Coupé due posti, due porte - Carrozzeria in vetroresina e telaio monotrave - Sosp. ant. a ruote indipendenti, barra stabilizzatrice - Sosp. post. a ruote indipendenti - Freni a disco - Sterzo a circolaz. di sfere.

Dimensioni e peso
Passo 2300 mm - Carr. ant. 1520 mm - Carr. post. 1530 mm - Lunghezza 3960 mm - Larghezza 1760 mm - Peso a vuoto 950 kg.

Prestazioni
Velocità 200 km/h - Consumo medio 14 litri/100 km.





IMPRESSIONI

LMX
"Sirex 2300 HCS" 1970

◀ GRAN TELAIO

Notevole la struttura monotrave centrale con sospensioni a quattro ruote indipendenti. Evidente l'ispirazione alle GT Lotus.

▼ TUTTA DI PLASTICA

L'intera carrozzeria è in vetroresina, materiale nel quale Michel Ligier, fondatore della piccola Casa, aveva acquisito grande esperienza realizzando le "Vallelunga" di De Tommaso.

▶ dati Dunlop "Racing", le sospensioni estremamente rigide e la forte coppia erogata già a basso numero di giri costituiscono un mix eccitante, ma a volte difficile da controllare. In pratica, la "Sirex" ha una spiccata tendenza a portare la coda davanti al muso. Comportamento appagante per un pilota smaltizzato, ma che può spaventare chi ha sempre guidato auto "tutte avanti". Se ci si diverte con i controsterzi, si può fare affidamento su uno

sterzo molto diretto e davvero preciso. Anche cambio e frizione meritano la nostra approvazione: morbidi e rapidi, sono anche leggeri da azionare; la posizione di guida sarebbe perfetta, se solo il volante fosse un po' meno vicino al busto. Peccato invece per il calore che dopo un po' invade l'abitacolo: la mancanza di pannelli di protezione dell'interno della vettura, assieme alla scarsa aereazione concessa dai piccoli scorrevoli laterali in

LA PIÙ BELLA RIMASE DA SOLA

Al Salone di Ginevra del 1968, dunque prima dell'avvio della produzione in piccola serie, era stato presentato una versione spider della "Sirex". Di linea gradevole, non ebbe però seguito e rimase esemplare unico. Nel 1973 fu rilevata insieme alle ultime 15 coupé dalla Samas, che la rivendette in Svizzera.



plexiglas, trasforma in breve la "Sirex" in una sauna. Il rumore non è, all'aperto, assordante come ci era parso nell'officina e, anzi, contribuisce all'atmosfera sportiva con un bel rombo pieno. Il vero difetto è invece il consumo di benzina: il V6 Ford, già assetato di suo, in questa versione dotata di tre carburatori "beve" senza ritegno. È difficile superare i 5 km con un litro. D'altronde, non si compra un'auto da corsa per consumare poco. ■

▼ SOTTO CONTROLLO

Il volante si impugna bene: è solo un po' troppo vicino. Completa la strumentazione, anche se i quadranti sono piccoli. La leva del cambio, corta, vede un po' ostacolate le manovre dal rigonfiamento sul tunnel, che ospita il portacenere.

