



Storia di una "factory" milanese

LMX: questa sconosciuta

A cavallo degli Anni '60 e '70 Michel Liprandi, un progettista che aveva al suo attivo diverse interessanti realizzazioni, costruì una piccola serie di Gran Turismo sulla carta molto promettenti ma di fatto penalizzate da scarse risorse finanziarie



La prima uscita ufficiale della LMX era stata annunciata per il Salone di Torino del 1968, ma le aspettative di coloro che visitarono appositamente il Salone per vedere in anteprima la nuova sportiva artigianale milanese andarono deluse perché della LMX proprio non c'era traccia. In compenso pochi fortunati visitatori che uscirono... dalla parte giusta, se la trovarono di fronte ai propri occhi.

Il motivo ufficiale fu che la Casa milanese non trovò materialmente posto all'interno dei locali che ospitavano l'importante rassegna torinese, ma probabilmente la vera ragione fu che Michel Liprandi e Giovanni Mandelli, titolari dell'azienda, non potevano permettersi un lancio a base di "top model" e champagne per la loro bellissima Gran Turismo.

In quell'epoca non era difficile trovare piccoli costruttori come Liprandi e Mandelli che in mezzo a tanti ostacoli economici riuscivano però nell'intento di fare in qualche modo conoscere la propria opera creativa al mondo.

I titolari della LMX rimediarono così parcheggiandosi all'esterno del Salone e distribuendo al posto di costosi depliant delle semplici fotografie in bianco e nero della vettura con le caratteristiche tecniche ed il prezzo riportate sul retro. Questa foto con la vettura ripresa anteriormente e distribuita appunto in quell'occasione è riportata nel servizio.

La nuova automobile fu battezzata Sirex 2300 HCS. Sulla carrozzeria spiccava il marchio della Casa, di foggia tipicamente milanese con il suo biscione vi-

sconteo, ovviamente stilizzato in modo diverso (tendente più alla forma dell'ippogrifo) da quello che già simboleggiava l'Alfa Romeo.

Ma prima di addentrarci nelle caratteristiche della Sirex, riteniamo sia necessario tracciare un breve profilo di Michel Liprandi, il vero artefice di questa moderna vettura. Siamo di fronte ad uno dei più importanti esponenti dell'industria automobilistica europea, se non mondiale, che, al contrario di altri, ha sempre preferito lavorare in sordina senza mai dare dimostrazioni di protagonismo. Per questa ragione ora il suo nome è noto solo a pochi addet-

ti ai lavori e non ad un vasto pubblico, come invece meriterebbe.

Nacque a Bordeaux nel 1927 e studiò a Parigi. La sua attività principale fu quella di progettare, costruire o allestire vetture commissionategli dalle case madri.

La prima, nel 1952, fu una coupé a due posti con meccanica Renault di 750 cc.

Nel '57 allestì cinquanta vetture dotate di meccanica Panhard bicilindrica di 850 cc, a quattro tempi e raffreddata ad aria. Dopo aver costruito a Losanna due prototipi su meccanica Volkswagen e uno su meccanica Ford, allestì due Osca: una 1600 coupé 2+2 posti e una 1000 a due posti.



Pagina accanto: una delle LMX Sirex 2300 HCS coupé costruite dal 1968 al 1972. In questa pagina. In alto: una vista laterale della vettura; la LMX aveva una carrozzeria armoniosa per la sua linea di cintura profilatissima e ben proporzionata. Qui a fianco: una vista frontale.

AUTO D'EPOCA, MARZO 1991



Rispetto al modello presentato nel 1968 la vettura del nostro servizio è priva del paraurti posteriore, della massiccia cornice cromata con funzione di paraurti anteriore e della cromatura orizzontale a metà della calandra. Sono stati invece aggiunte due griglie nere, lo spoiler anteriore e i fanalini posteriori della retromarcia, mentre il coperchio del cofano ha un rigonfiamento per alloggiare il sistema di sovralimentazione di cui questo esemplare è dotato.



Alla raffinatezza di alcuni particolari del telaio e della scocca fa riscontro la trascuratezza della selleria e delle finizioni interne, come la strumentazione a quadranti troppo piccoli rispetto all'importanza della plancia e il portacenere uguale a quello montato di serie sulla Fiat 500. Da notare il grande lunotto posteriore apribile.



Ma a Michel Liprandi si debbono soprattutto la ASA 1000 GT spider di Bertone (la famosa "Ferrarina" dell'industriale milanese De Nora con motore progettato da Carlo Chiti per conto della Ferrari), la De Tomaso Vallelunga, la BWA di formula 3 e le stupende Abarth 1300 OT berlina "periscopio" e 2000 sport SED10.

Non è perciò strano che alla fine del 1967 Liprandi abbia pensato di compiere il gran passo e di diventare costruttore in proprio di vetture da lui progettate.

Così la Limaplas s.a.s., l'azienda specializzata nella costruzione di carrozzerie in vetroresina di cui era titolare in quel periodo, subì un'evoluzione e divenne la LMX Automobile s.r.l. La sede era a Milano nella centralissima via Bigli 19 dove ora esiste la filiale italiana dell'azienda tedesca Recaro, costruttrice dei famosi omonimi sedili anatomici per auto. La Si-

rex 2300 HCS ovviamente aveva anch'essa la scocca in vetroresina anche se nonostante ciò non risultava leggerissima (950 Kg).

Ma il capolavoro della vettura di Liprandi era senz'altro il corsaiolo telaio monotrave centrale simile a quello delle Lotus che racchiudeva la scatola del cambio e arrivava ad inglobare le sospensioni anteriori e posteriori formando così una gigantesca ics, lettera che stranamente ricorre spesso quando si parla di quest'auto.

A proposito delle sospensioni posteriori, c'è da sottolineare che, contrariamente a ciò che si è detto e scritto in precedenza, esse erano costruite in proprio dalla LMX in fusione di alluminio e non erano perciò derivate da quelle della Ford Zodiac. La linea fast-back disegnata da Scaglione, caratterizzata da un grande lunotto posteriore apribile, vista di fiancata era pratica-

mente perfetta e completamente armoniosa per la sua linea di cintura profilatissima e ben proporzionata, ma era un po' discussa per ciò che riguarda la coda (molto somigliante a quella della Maserati Merak a causa dei gruppi ottici orizzontali) ed il frontale con i proiettori molto bassi e larghi un po' appesantiti da una spessa finizione cromata che li incorniciava.

A proposito dell'estetica della Sirex, c'è da riferire una nota curiosa: la sigla LMX non sta per Liprandi Motors o Liprandi Michel come pensano molti appassionati della Casa milanese, bensì per "Linea Moderna eXecutive".

Questo particolare la dice lunga su quanto i titolari della Casa milanese te-



LMX SIREX 2300 HCS SCHEDA TECNICA

MOTORE	
Tipo	Ford 2300 HC
Posizione	anteriore
Numero cilindri	6 a V
Cilindrata	cc 2295
Alaggio e corsa	mm 90 x 60,14
Rapp. di compres.	9:1
Potenza max	CV 126 (SAB) a 5500 giri/min
Distribuzione	valvole in testa a spinterogeno acqua a circolazione forata (circuito: 6,6 litri)
Alimentazione	pompa carburatore carbato: 60 litri
Lubrificazione	forata (coppia: 4,8 litri)
TRASMISSIONE	
Tipo	albero monodisco
Frizione	4 marce +RM (fulva sincronizzata)
Cambio	comando a leva centrale coppia conica locale (rapporto 10/57)
Riduzione finale	
SOSPENSIONI	
Anteriores: ruote indipendenti, tubi verticali di guida, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice.	
Posteriori: ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici.	
STERZO	
Tipo	a circolazione di sfere
FRENI	
Tipo	a pedale: idraulici a disco sulle 4 ruote con servofreno a depressione con doppio circuito a mano meccanico alle ruote posteriori
RUOTE E PNEUMATICI	
Tipo	cechi 6 1/2" con pneumatici 185 HR x 14"
CARROZZERIA E TELAIO	
Carrozzeria	monoscocca in vetroresina, 2 posti, 2 porte, Coupé a slider portante a trave centrale in lamiera stampata
Telaio	
IMPIANTO ELETTRICO	
Tensione	12 V
Alternatore	25 Ah
Batteria	45 Ah
DIMENSIONI E PESO	
Lunghezza	mm 3960
Longhezza	mm 1760
Altezza	mm 1130
Peso	mm 2300
Correggiata	anteriore mm 1500 posteriore mm 1500
Peso	kg 950
PRESTAZIONI	
Velocità max	km/h 200
Consumo	litri/100 km



nessero alla bella linea della loro Gran Turismo.

Se telaio e carrozzeria fanno della LMX una vettura modernissima, piacevole e avanguardistica, la meccanica, costituita da un affidabile ma obsoleto motore Ford 6 cilindri a V di 2293 cc, non ha certo contribuito a confermare alla Sirex quella grinta che la sua estetica ed il suo chassis sembravano promettere.

Questo lento propulsore che veniva all'epoca montato sulla Taunus 20M TS erogava solamente 126 Cv SAE e per di più tutti i tentativi volti ad "incattivirlo" ebbero uno scarso successo. Nei primi esemplari fu tentata l'applicazione di un com-

pressore volumetrico Constantin che riuscì ad aumentare il numero dei cavalli a 180 (ma era poi vero?).

Rivelatasi insufficiente, questa forma di sovralimentazione fu sostituita negli ultimi esemplari da un tradizionale turbocompressore May-Bosch che elevò ulteriormente la potenza, portando il numero dei cavalli a 210.

Purtroppo in quegli anni la tecnologia dei compressori non aveva ancora compiuto quei progressi che ora fanno andare bene e molto velocemente anche le vecchie LMX, e così la Sirex non ebbe il successo commerciale sperato, anche a causa dei limitati ritmi di produzione che una piccola Casa non era in grado di accelerare.

Furono così prodotte solamente una cinquantina di Sirex di cui più di venti, assieme all'unico esemplare aperto presentato a Ginevra nel 1968, furono terminate successivamente dalla SAMAS di Alba nel

1973 con finiture, cruscotti, componenti e materiali spesso diversi da quelli originali usati da Liprandi a Milano.

Questi esemplari, compreso l'unico spider, presero quasi tutti la via della Svizzera e sono gelosamente custoditi oggi (nonostante la minore originalità di essi) dai loro proprietari.

Un discorso a parte merita la Sirex spider che purtroppo non ebbe mai seguito produttivo pur essendo anche stata messa in normale listino di vendita all'epoca.

Caratteristica di questa spider era la capottina in tela a completa scomparsa dietro ai sedili come nelle Mercedes Pagoda. Il vano che racchiudeva la capottina era

sagornato secondo la forma che dava la sezione degli schienali inserendosi in esso esattamente come succede nelle Chevrolet Corvette.

La spider risultava di linea ancor più armoniosa e proporzionata grazie alla maggior snellezza data dalla mancanza del padiglione e dalla coda più riuscita grazie ai diversi gruppi ottici di forma circolare.

La tenuta di strada delle LMX, se opportunamente "assetate", era quasi perfetta e neutra, ma se non veniva curata in questo aspetto, poteva trasformarsi in un mezzo assai difficile da controllare.

Anche le altre prestazioni non denotavano gravi difetti cronici, ma ciò che de-

nuncia più chiaramente quella che è stata la storia tormentata della LMX è il livello delle finiture, che sono decisamente scadenti nonostante ciò non sembri a un primo colpo d'occhio. L'esecuzione ed il montaggio delle finiture interne ed esterne sono piuttosto approssimativi e le componenti interne risultano decisamente spartane (quasi ridicoli gli strumenti di piccolo diametro inseriti in una plancia così massiccia, per non parlare del posacenere uguale a quello montato sulle Fiat 500).

A questo punto balza all'occhio un evidente contrasto fra l'estrema raffinatezza e cura costruttiva del telaio, della scocca e della meccanica (in alcuni particolari) e la

trascuratezza della selleria e di tutte le finizioni in cui si mirava ormai ad un risparmio quasi "selvaggio".

Con ogni probabilità la ragione di questo contrasto sta nel fatto che i fondi stanziati inizialmente per finanziare il progetto della LMX erano bastati per curare bene le vetture dal punto di vista del telaio e della meccanica, ma cominciarono a scarseggiare al momento di terminare la vettura con gli interni e le ultime finiture esterne. La prova quasi inconfutabile di queste affermazioni viene dal fatto che le venti o più Sirex che furono completate ad Alba dopo la messa in liquidazione della LMX e della Eurostyle (altra azienda che fu im-

pegnata nella costruzione della vettura) avvenuta nel 1972, erano quasi tutte prive degli interni, del cruscotto o di buona parte di questi componenti. Anche la LMX era stata costretta a subire i disastrosi effetti della crisi petrolifera, seguendo lo stesso destino di molte piccole Case costruttrici che in passato avevano dovuto chiudere i battenti per mancanza di risorse finanziarie, pur scrivendo capitoli importantissimi nella storia automobilistica del nostro Paese.

Edgardo Ferrari



In alto: caratteristica della vettura progettata da Michel Liprandi era il telaio portante a trave centrale, in lamiera stampata, del peso di soli 74 Kg e dalla caratteristica forma a X. Qui sopra: il primo esemplare della LMX presentato al Salone di Torino nel 1968. Pagina di destra. In alto: la LMX spider, così come era rappresentata su un depliant dell'epoca; la vettura, contraddistinta dalla sigla HCSS dove S sta per spider, fu costruita in un unico esemplare. In basso: la LMX coupé, ossia la HCSC.