



LMX 2300 HCS Spider

Cuatro décadas juntos

En 1968 los periodistas y el público que acudían al Salón de Turín pudieron ver a un hermoso y desconocido deportivo aparcado en las inmediaciones del recinto. La razón de que el coche estuviera fuera y no dentro se debía a que los constructores del LMX, que así se llamaba este automóvil, no tenían medios económicos para alquilar un stand, decidiendo dejarlo fuera, y tanto por lo original de la idea como por lo atractivo del coche, el sistema funcionó, recibiendo el LMX su correspondiente espacio en no pocas revistas.

➤ PABLO GIMENO VALLEDOR

El coche estaba construido por LMX Automobili s.r.l., sociedad perteneciente a LIMAPLAS, una firma italiana de materiales sintéticos, fundamentalmente fibra. La razón social de la nueva marca automovilística era: LMX Automobili s.r.l. Via Bigli 19, 20121 Milano, Italia. Parece ser que las siglas LMX significan Línea Moderna Executive, y aunque la X no es precisamente la primera de las letras de la tercera palabra, le da un toque exótico. Su nacimiento se debía a la iniciativa de los ingenieros Michel Liprandi y Giovanni Mandelli, y su intención era la de construir estos coches en pequeña serie. Su estética se debía

El LMX posa junto a un Renault 6HP en la Plaza de Catalunya antes de salir como coche piloto del rallye de Sitges.



al lápiz de Franco Scaglione y era, y es, muy bella. Es una de esas líneas que no envejecen, algo en lo que los italianos son verdaderos maestros. El LMX casi parece actual a pesar de sus 45 años.

LMX 2300 HCS

Sólo se ofertaba un modelo que se designaba como LMX 2300 HCS que podía ser entregado como spider o como coupé, y las primeras entregas se hicieron desde fines de enero o primeros de febrero de 1969, casi coincidiendo con el Salón de Ginebra en el que, esta vez sí, fue expuesto en un stand. Es de destacar que en el coupé el cristal trasero hacía de portón, idea que entonces era muy original

si se había hecho artes y se haría después. Ya hemos dicho que se ofertaba como cabriolet y coupé y parece que la construcción de la carrocería se hacía en la firma Eurostyle.

Para los que querían mejorar las prestaciones se ofertaba como opción un compresor volumétrico (no de un turbocompresor como suele verse escrito) marca Constantin que llevaba la potencia hasta los 140 caballos, mientras que quien optaba por el motor atmosférico disponía de 108 caballos. El precio inicial Franco Fábrica en Italia era de 3.100.000 liras (unas 300.000 pesetas) para la versión atmosférica. El LMX era por tanto caro tal y como corresponde a todo coche artesanal.

Lograron contratos de representación con las más insólitas marcas que vendían sus raros vehículos sólo en sus países de origen

El chasis era de viga central y en sus extremos albergaba la mecánica. El motor delantero se situaba algo retrasado, y en la sección trasera no había apenas voladizo, lo que hacía que los pesos estuvieran razonablemente próximos al centro de gravedad y entre los dos ejes. Las suspensiones provenían del británico Ford Zodiac, y Ford Alemania aportaba el motor, en concreto el del 20M de 6 cilindros en V de 2,3 litros, y aunque a veces se diga que el motor era el del Ford Taurus, conviene señalar que entonces no se usaba la denominación de Taurus en Ford Alemania cosa que

Hubo un esperanzador número de pedidos iniciales. La construcción era puramente artesanal y entre finales de 1968 y fin de 1972 o inicios de 1973 se produjeron unas 80 unidades, pero la rentabilidad no era la esperada. De hecho en la prestigiosa Revue Automobile suisse que suele aparecer en abril de cada año la marca LMX ya no se cita en 1973, lo que quiere decir que no estaba activa, siendo a fines del citado año cuando Liprandi y Mandelli vendieron la sociedad a la firma SAMAS que hizo una veintena más de unidades, cesando la producción en 1974.

Salón de Barcelona 1970

Los organizadores de dicho certamen, que se organizó de forma independiente de la Feria de Muestras en 1966, lograron del Ministerio de Comercio que los coches expuestos pudieran ser importados a España con dos condiciones, que eran la de que fueran modelos distintos y en un máximo de tres unidades. Debido al escaso número de automóviles que se importaban cada año y, en consecuencia, al "hambre" existente por tener coches de tipo deportivo o de alto de gama que no se hacían en España, varios comerciantes lograron contratos de representación con las más insólitas marcas que, gracias a ello, vendían a veces sus



VALORACIÓN	
Imagen	9
Acabados	7
Puesto de conducción	7
Habitabilidad	6
Maletero	6
Motor	7
Prestaciones	7
Recuperación	6
Dirección	6
Frenos	6
Estabilidad	6
Consumo	7

raros automóviles únicamente en sus países de origen y en España gracias al Salón de Barcelona, y así teníamos en nuestras calles y carreteras a marcas de difusión limitadísima, como Gilbern, Fairbairn, Marcos, Amphicar, TVR y otras similares, incluidos los Acadian canadienses y los Holden australianos que imagino que nunca fueron exportados a otros países de Europa. Así pues, en España había pocos coches importados pero estaban casi todas las marcas del mundo! y esa peculiaridad hizo muy interesantes los salones de Barcelona dada la variedad de lo expuesto, aunque en casi ningún stand de los importados había catálogos ni vendedores ya que, a fin de cuentas, casi todo estaba vendido de antemano y exponerlo no era sino un trámite obligatorio para poder entrar esos coches en nuestro país. Otra cosa eran los pabellones de las marcas nacionales -Seat, Renault, Barreiros, Citroën- en donde sí se luchaba por los clientes y había grandes stands con coches, vendedores y folletos.

Esa idea de que todo coche importado y expuesto estaba vendido con casi total seguridad se cumplió durante los primeros salones, ya que luego fue costando más dar salida a determinados automóviles, sobre todo cuando estos eran de marcas casi desconocidas, y entre los ejemplares raros expuestos en

1970 había dos LMX cuya presencia en Barcelona iba a tener una trascendencia mayor de lo que en principio podía esperarse, ya que su creador Michel Liprandi estaba en la Ciudad Condal y fue contactado por Pedro Serra, lo que dos años después permitió la presentación del Dodge Boulevard al que ya nos hemos referido en varios números y artículos (ver COCHES CLÁSICOS nº 8 y 97), sin olvidarnos tampoco del Lince Nevada, pero hoy vamos a referirnos únicamente a la historia de los LMX expuestos, un coupé "verde césped" y un cabriolet dorado, nuestro protagonista.

"Nuestro" LMX Chasis #00028

Ignoro si fue la propia LMX la que decidió exponer sus coches de manera directa a fin de vender dos ejemplares o fue Serena, el importador de Ferrari en Barcelona, el que los trajo, pero en cualquier caso fue este último quien se los quedó, pasando a exponerlos para la venta en el local que tenía en Barcelona, en la esquina Diagonal -Casasnovas, y llegados a este punto damos entrada al "otro" protagonista de esta historia además del LMX que es su propietario Toni Marín de Bes, al que los coches le gustaban desde que nació, además del deporte en general, siendo miembro del equipo español de

bobsleigh en los Juegos Olímpicos de Invierno en Grenoble. Su padre había sido durante muchos años comisario del RACC y de la FIA, y Toni había hecho un original debut en el mundo de los rallies al inscribirse con un ¡Fiat Multipla! en la Vuelta al Vallés de regularidad, con la peculiaridad de que en el coche iban seis pasajeros, cosa que en principio rechazó la organización, pero como todos ellos eran poseedores de licencia federativa, el reglamento les autorizaba a salir, logrando acabar en el tercer puesto. También ha corrido en motos, incluyendo una participación en las XXIV Horas de Montjuich.

Trabajaba en el mundo textil, sobre todo en lo referente a la moda, y las cosas le iban bien. Varias veces por semana iba a comer a casa de sus padres que vivían justo al lado de la tienda de Serena, y cada vez que pasaba por allí veía los dos LMX expuestos que, en este caso, no se vendían con facilidad, algo en lo que su alto precio tenía mucho que ver. Cada vez que los miraba se decía para sí mismo algo así como "¡qué bonitos son!", pero el problema es que, además de bonitos costaban unas 100 mil pesetas más que un Triumph TR 4 que entonces era uno de los coches soñados por muchos aficionados con buenos medios económicos. Pensemos que los coches importados pagaban en esos años un arancel próximo al 80% de su precio de fábrica, y sobre esa cantidad que casi doblaba el costo en origen, se aplicaba algo más del 30% de impuesto de lujo a lo que había que añadir el margen del importador. En otras palabras, un coche importado costaba en España, a fines de los sesenta, casi tres veces su precio franco fábrica en el país de origen, por lo que cien mil pesetas más que un TR4 por un coche de

Muy original y bonito el tablero del LMX, con los relojes agrupados de forma poco común en el centro del salpicadero.

En la parte inferior izquierda vemos la plancha sobre la que iba instalado el compresor.



marca desconocida era todo un pastón pero... ¡qué bonito era el condañado!

Marín solía salir con frecuencia con un grupo de amigos formado por personas del ramo textil más uno que tenía un bar en la calle Tuset que entonces era uno de los centros de la progresia "bien" barcelonesa. Uno de ellos tenía un Jaguar E, otro un Mustang Shelby, y el resto poseía coches similares, así que en un momento dado se puso de acuerdo con su amigo dueño del bar y ambos se fueron juntos a Serena. No podían pagar los coches al contado, pero como Serena deseaba venderlos

Toni Marín pose orgulloso con su LMX 2300 HCS que es propietario desde hace cuatro décadas.

Sea cual sea el ángulo desde el que se mira, el LMX es precioso.



LMX 2300 HCS Spider LO MEJOR: Exusividad. Estado de conservación. Comportamiento. LO PEOR: Repuestos caros (sin compresor).

les propuso que firmaran numerosas letras diciéndoles que no se haría el cambio de nombre hasta que lo tuvieran todo pagado. Toni Marín se quedó el cabriolet y su amigo el coupé.

No es preciso imaginar lo que debían ser algunas salidas de fin de semana por las discotecas de la Costa Brava de un grupo integrado por un Jaguar E, un Shelby, los LMX y otros coches más del mismo nivel. Fueron sin duda años "gloriosos" para todos ellos, sólo que los negocios, y sobre todo el textil, se fueron complicando mucho en los 70, y además no hay que olvidar algo tan de Perogrullo como el que una década después todos eran diez años mayores, y sus obligaciones personales fueron cambiando, pero ahí quedan los recuerdos de unos momentos deliciosos de los que nuestro LMX fue coprotagonista.

Y aunque las obligaciones cambiarán y, en consecuencia, los coches de "uso habitual" fuesen más convencionales que los anteriores, Toni decidió no vender el LMX, por lo que el ejemplar de este artículo, el LMX nº 00028, sea tal vez el único en manos de su primer propietario. No está restaurado y el único cambio importante que ha sufrido ha sido la supresión del com-

LMX 2300 HCS Spider

MOTOR	
DISPOSICIÓN	dilatante longitudinal (Ford 20M HC refrigerado por agua)
CILINDRADA	2.283 cm ³
CILINDROS	6 cilindros en V
DIÁMETRO X CÁMERA	90 x 60,14 mm
POTENCIA/RÉGIMEN	108 CV DIN-76,4 kW/5600 rpm (con compresor unos 140 CV DIN, 178 SAE)
PARVÉGIMEN	18 mg (DIN)/3000 rpm
ALIMENTACIÓN	carburador invertido Solex 32 COIST
COMPRESIÓN	9:1
DISTRIBUCIÓN	válvulas en cuña, eje de lavas en el centro de la V
COMBUSTIBLE	gasolina
TRANSMISIÓN	
TRACCIÓN	traseña
CAJA DE CAMBIOS	manual 4 velocidades sincronizadas + m.a.
EMBRAGUE	monodisco en seco
DIFERENCIAL	hipoide
RELACIONES DE CAMBIO	1 ^a 2 ^a 3 ^a 4 ^a M.A.
REL. FINAL	3,42 2,97 1,37 1 3,66 10/37

CHASIS	
TIPO	viga central
CARROCERÍA	descapotable (2 pases)
SUSPENSIÓN DELANTERA	independiente, triángulos, muelles y amortiguadores
SUSPENSIÓN TRASERA	independiente, brazos triangulares oblicuos, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
DIRECCIÓN	n.d.
FRENOS	discos en las 4 ruedas con doble circuito

CONSUMO	
PROMEDIO	11 l/100 km (14 l/100 km versión con compresor)

MEDIDAS	
LONGITUD (COUPE)	3.960/1.760/1.130 mm
WAS/DIST. ENTRE EJES	1.520-1.530/2.300 mm
PESO EN VACÍO	950 kg
MEDIDA LLANTA	n.d.
MEDIDA NEUMÁTICOS	185 HR 14
CAPACIDAD DEL DEPÓSITO	60 litros

PRESTACIONES OFICIALES	
0 A 100 KM/H	n.d.
VEL. MÁXIMA	180 km/h (más de 200 km/h con compresor)
REL. PESO/POTENCIA	6,79 kg/CV (5,72 kg/CV con compresor)

GUÍA DEL COMPRADOR	
Año de presentación:	1968
Años de producción:	1969-74 (LMX + SAMAS)
Unidades producidas:	unas 70 (LMX + SAMAS)
Cotizaciones:	-
Dificultad de adquisición:	10/10
Dificultad de conservación:	5/10
Mantenimiento específico:	sin mantenimiento específico
*Mayor puntuación indica más dificultad	