



MODE AUS MAILAND

Im raren LMX steckt viel Großserientechnik von Ford. Dem gewagten italienischen Sportwagen aus Milano war eine nur kurze Laufbahn beschieden - dabei hätte er viel mehr Aufmerksamkeit verdient gehabt

[TEXT Tim Neumann | FOTOS Wido Weikel]

W

enn LMX-Bosler Ralf Ackermann zu seinem 2300 HCS unterwegs ist, hat er regelmäßig Ausrich wie: „Das ist aber eine tolle LMX“ oder: „Bin ich hier ein Ferrari?“. Sein Auto bringt das Karosseriefertig-Arbeiten zu erregen und gleichzeitig unter dem Radar zu fliegen. Das begann schon 1988 mit der Vorstellung des Prototyps auf dem Turiner Autosalon. Welt Meisel Lipinski und Giovanni Mastell, den Gründern der Mailänder Firma L.M.X. Automobile, ein Stück in der Halle zu man erschien, sollte man das Vorkaufvertrag karosseriefertig machen vor den Herstellern aus, was es zum ersten Hingewand erwartete. Für das Design hatte man Franco Scaglione engagiert, der vorher unter anderem für den Alfa Romeo Tipo 33 Stradale und den Lamborghini 350 GTV – der erste Lamborghini-Sportwagen überhaupt – verantwortlich zeichnete. Auch beim LMX gelang ihm eine außerordentlich stimmige Form in klassischer GT-Stil: Lange Motorhaube, kurze Überhäng und ein kräftiges Heck mit Abriskante. Die Karosserie besteht bis auf die stählernen Türen aus Kunststoff und ruht auf einem Zentralsteuersystem. Michel Lipinski hatte sich zuvor einen Namen als Kunststofffabrikant gemacht, jetzt wurde er selber Firma Carrozzeria Emeryble, um die Karosserien für den LMX 2300 HCS zu fertigen. Für die technischen, elektrischen und optischen Details durchführte die Firmengründer die Teilkataloge von Lambdalan und wagner von Italien beschafften. Wer also heute das große – und hübsche – Glück hat, vor einem LMX

zu stehen, kann sich an dem Spiel „Was denn stammt von?“ versuchen. Die Rückleuchten sind dabei noch am effektivsten zu erraten: Sie kommen vom Ferrari Dino, spätere Rennwagen tragen die üblichen Rückleuchten des Fiat 850 Spider. Schwertträger wird es schon bei den Scheinwerfern: Die stammen nämlich vom BMW 2000. Das V8-Engin mit der kleinen Kanne in den Kopfzylinder wanderten Räder noch auch am Ford 2000 F1 und deutet auf den Motorbau der des LMX anrecht.

Bunte Mischung von Bauteilen

Der 2,3-Liter-V8 von Ford ist jedoch bei weitem nicht das einzige Element, das sich die Multiplier von Ford angelehnt haben: Auch fahrdynamisch bedachte man sich aus dem deutschen und englischen Teilregalen. Von Ford 2000 haben man die Verstellachtführung, bis zu den Aufhängung von Ford Cobra nach hinten. Der Nachbaurückbau im Motorsport ist ein Teil-Bausatz, die Elektrosteuerung für die Feinsteuerung finden auch im Lamborghini Miata Verwendung. Einzigartige Besonderheit war die Heckstütze: Die Sonderaufhängung wurde von Beschäftigten gehalten, die mit Klüben von Louisa an der Karosserie helfen mussten. Die amerikanische Druckwerkstatt hatte ihnen auch die Möglichkeit und sagte der LMX in der ersten Werbung, um die Wirkung der Klübenrollen zu beweisen. Heute ersetzt eine einfache Konstruktion die Heckstütze im Automaten LMX, doch der Klüben an den Beschäftigten hat immer noch. Das Interieur ist großzügig in Leder gekleidet, welches es auf Wunsch auch eintragen dürfen

Wiel hinter sind ein breiter Mittelarmament dominieren das Interieur. Im Cockpit sitzen keine fremden Instrumente

Die Firmengründer durchforsteten die Teilekataloge namhafter Hersteller

Belagene Proportions zwischen dem großen und kleinen vier Motor fangen LMX aus



www.gottlieb-kunststoffe.de



Die zusätzlichen Sitze der Rachen Sportster können eher als Abhilfe für die Schülern als für den Kopf

Das LMX-Heck zeigt eine durchaus gelungene Mischung aus Stilmerkmalen von Ferrari Dino, Corvette C1 und Opel GT. Die beiden Dreifachventile weisen auf die sportlichen Ambitionen hin