

LMX 2300 coupé



Foto's: Rinus Wilms
Tekst: Teus Verwey

POLYESTER SPORT- KANON



Als je dure auto's wilt zien, moet je naar de autohallen in Genève. Daar brengen de dure auto merken hun paradepaardert voor het eerst voor het voetlicht, want Zwitserland is terzelle het Wateraar van Europa. En zo ontzettend veel geld dat hier niet allemaal op die dure tankrekeningen blijft staan. Van het jaar bij voorbeeld bewonderden we er de LMX 2300.

een wagentje uit Italië, waar een niet onbekend deelde middenstander zijn complete jaarsalaris voor neer moet leggen.

Ford heeft een groot aandeel gehad in de tot standkoming van deze wagen, al was het alleen maar door de aanwezigheid van een Ford krachtbron in het supergestroomlijnde uiterlijk. Die motor op zichzelf is niet bepaald opwindend — het is dezelfde 2283 cc metende 6 cilinder die de Ford 20M XL met een kruis- en topsnelheid van 170 km/u over de wegen drijft — maar de bedoeling is dat deze krachtbron in de LMX met een zogenaamde compressor wordt uitgerust, al is dat natuurlijk niet per se noodzakelijk.

Het principe van een compressor is erg eenvoudig: in de praktijk is een cilinder nooit geheel gevuld met een brandbaar mengsel (zo tussen de 80 en 90 procent), wat het vermogen niet ten goede komt. Door nu het brandbaar mengsel onder druk in de cilinders te brengen is het mogelijk gebleken de cilinders toch voor vrijwel 100 procent met dit mengsel te vullen. En daarmee was het idee van de compressor geboren. Het resultaat is een opgevoerde motor, waar je letterlijk en figuurlijk steil van achter over slaat.

Door gebruik te maken van dit foefje neemt bij de LMX het oorspronkelijk vermogen van 126 SAE-pk toe met maar liefst 42 procent, zodat het maximum vermogen niet minder dan 180 echte paardekrachten bedraagt.

Acceleratiecijfers zijn niet voorhanden. Wat we wel hadden, was wat vergelijkingsmateriaal in de vorm van een Ford Capri 2300 met exact dezelfde motor als de LMX en eveneens uitgerust met een compressor. Deze „wilde“ Capri is tot veel in staat: acceleratie van 0-80 km/u in 6,4 sec, van 0-100 km/u in 8,4 sec, en een topsnelheid van 206 km/u. Asjeblieft! En wanneer we dan bedenken dat onze LMX maar liefst 20 hele centimeters lager is dan de Capri, mogen we dus rustig aannemen dat de cijfers voor de LMX helemaal overdonderend zijn. Een wagen met een dergelijke acceleratiesnelheid, motor voorin en relatief weinig gewicht op de achteras (korte achterkant) wil bij een overhaast vertrek nog wel 'es met de wiel-tjes spinnen. De Amerikanen noemen een wagen met dergelijke eigenschappen niet voor niets een „greppelgraver“.

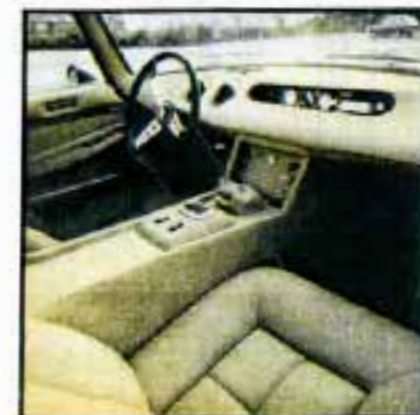
De volwassen prestaties waar we het net over hadden, doen ons denken aan die van Porsche sportwagens en in zijn prijsklasse (f 27.000,-) is de LMX dan ook een grote concurrent van de Porsche 911 T. Maar ook wat de wiggiging betreft is de LMX zeker niet de mindere van Porsche, dank zij de lage bouw, de onafhankelijke wielophanging, de ruime spoorbreedte en wielbasis en de extra brede banden.

Randen vindt men (ook) bij LMX blijkbaar heel belangrijk. Men heeft zelfs de velgen aan de banden aangepast, door ze doodleuk doormidden te zagen om er daarna een stuk tussenin te zetten.

Het koetswerk is van polyester, een materiaal waarvan we in ons artikel van de Ft Bonito al uitvoerig de voordelen hebben besproken. Wel willen we nog even tjes vermelden dat de zo te zien verchroomde bumpers, en sierlijsten niet verchroomd zijn, maar ook van polyester. De wagen vergt dus een minimum aan onderhoud: je hoeft je zeker niet elk weekend in het zwembad te poetsen. Het interieur ziet er versterk uit: kunstleer, veel leer, elektrisch bedrukte ruiten, lekker sportstuur, warm maar op. Alleen vonden we de instrumenten wat diep in het dashboard liggen.

Wel vrolijk natuurlijk, maar nakkolje.

Technische gegevens



Watergekoelde, 6-cilinder V-motor, voorin geplaatst
Boring en slag 90 x 60,14 mm
Cilinderinhoud 2293 cc
Compressieverhouding 9 : 1
Max. vermogen 126 SAE-pk bij 5600 t/m
Dubbele Solex 32 DD1ST valstroomb carburateur
Cilinderblok van gietijzer
Enkele, droge plaatkoppeling
Aandrijving op achterwielen
Vier versnellingen vooruit, volledig gesynchroniseerd
Schijfremmen rondom

Inhoud koelsysteem 6,6 ltr
Elektrische installatie 12 V
Onafhankelijke wielophanging rondom
Draaicirkel 8,6 mtr
Wielbasis 2300 mm
Spoorbreedte voor 1520 mm; achter 1530 mm
Lengte 3960 mm
Breedte 1760 mm
Hoogte 1130 mm
Leeggewicht 950 kg
Bandenmaat 185 x 14
Inhoud benzinetank 60 ltr
Benzineverbruik 1 op 7,2
Topsnelheid boven 200 km/u

