

ONBEKEND ONBEMIND ONBEGREPEN



Italiaanse sportwagens worden niet veel zeldzamer dan de LMX: er zijn wereldwijd waarschijnlijk niet meer dan tien resterende exemplaren. Des te opmerkelijker dat er in één keer een verzameling van vier stuks wordt aangeboden. Nota bene in... Nederland!



Italiaanse wolven, maar de LMX heeft zeker ook trekken van een Amerikaanse musclecar.



Onder de kentekenplaat vind je de benzinedop; de achterlichten komen van Maserati.

Vier exoten tegelijk te koop, terwijl er wereldwijd nog maar enkele exemplaren bestaan; daar moet – naast een bijzonder verhaal – ook haast een kanttekening aan zitten. En inderdaad, want niet alle vier de auto's uit dit verhaal zijn even smetteloos: één ervan is in een mooie staat (de gefotografeerde groene auto); een ander is hard aan een vers interieur en een nieuwe laklaag toe; de derde LMX is wel al mooi gespoten, maar moet nog helemaal worden opgebouwd. De vierde en laatste bestaat uit een nooit eerder gebruikte carrosserie en chassis, plus een berg losse onderdelen. Dat neemt echter niet weg dat het hier om een unieke verzameling gaat, die iemand bijna twintig jaar heeft gekost om bijeen te sprokkelen. Want naast de vier auto's zijn er nog meer losse onderdelen en is er uniek materiaal. Folders bijvoorbeeld, die zelfs in Italië zo goed als niet meer te vinden zijn. Folderverzamelaars hoeven trouwens niet gelijk naar de telefoon te rennen: een bod van 1.500 euro op een enkel stukje papier werd eerder al afgewezen. Maar voordat we doorgaan over de verzameling zelf is het goed uit te leggen wat een LMX nu eigenlijk is.

Lotus-chassis

De naam LMX – voor 'Linea Moderna Executive' – ontstond eind jaren zestig in Italië dankzij de in Frankrijk geboren Michel Liprandi. Geen nieuwigheid in de autowereld, want eerder ontwierp hij al carrosserieën voor Osca (een 1600 GT en een 1000 coupé), maar ook de ASA 1000 GT Spider, de Detomaso Vallelunga en twee Abarths: de OT 1300 'Periscope' en de OT 2000 Sport. Een tamelijk succesvolle portefeuille voor een freelancer dus. Liprandi vond dan ook dat de tijd was aangebroken om een eigen auto te gaan bouwen. Zijn carrosseriebedrijf Limaplas SAS, in het centrum van Milaan, werd omgedoopt in LMX Automobili Srl en de bouw van een prototype begon. Het merk liet

voor het eerst serieus van zich horen op de autosalon van Turijn in 1968. Hoewel; geld voor een stand was er niet, al weerhield dat de nieuwe autofabrikant er niet van de auto onder de aandacht te brengen. Liprandi parkeerde zijn prototype buiten de salon en vertelde iedereen erover die het maar wilde weten. Folders had hij ook nog niet, dus deelde hij zwart-wit-foto's uit waar op de achterkant de specificaties stonden beschreven. Daaruit kwamen zijn goede contacten met Ford Duitsland naar voren, want de motor die hij in zijn creatie schroefde was dezelfde als je eind jaren zestig in de Ford Taunus vond: een 2.300 cc V6. Zonder turbo leverde de Ford-motor 126 pk; mét moest dat met liefst 42 procent worden opgevoerd naar een slordige 180 pk. De minst complete auto uit de collectie van vier toont mooi aan dat het chassis van de LMX 2300 HSC duidelijk is geïnspireerd op dat van de Lotus Elan. Opgebouwd uit buizen, is er een hoge centrale tunnel van waaruit vier vertakkingen in een X-vorm in de richting van de wielen lopen. Het chassis zelf zou slechts 74 kilo moeten wegen. De carrosserie (van kunststof) is ook licht, dus heeft de Ford-motor niet idioot veel kilo's te verstouwen – het totaal komt op ongeveer 950. In combinatie met de turbo van de groene LMX (het is waarschijnlijk één van de slechts twee exemplaren die met een turbo zijn uitgerust) is hij dan ook verrassend krachtig. Hij blaast en briest als een Subaru WRX en schiet voor het gevoel haast even snel vooruit als je daarom vraagt.

Speurtocht

Je moet wel heel erg LMX-fanaat zijn om niet één zo'n auto, maar wel vier stuks bij elkaar te zoeken. Of niet? In het geval van eigenaar Max Roosenbrand valt dat allemaal reuze mee. Een vriend van hem was in vuur en vlam van de LMX, maar de liefde sloeg niet direct over. Roosenbrand: "Geef mij maar een V8 met écht veel vermogen, dat is meer wat voor mij." Maar toen hij eind ja-



Boven: voor de folder werd al 1.500 euro geboden, maar afgewezen. Er verscheen overigens slechts één LMX spyder.



De V6-motor is stukken minder exotisch dan de rest van de LMX: hij stamt uit de Ford Taunus. Oorspronkelijk leverde hij 115 pk, maar de Italianen voerden hem al op naar 126 paarden. Met dank aan de grote James May-turbo die op de groene LMX is gemonteerd wordt het verder opgeschroefd naar ongeveer 180 pk. Naar verloop werden er slechts twee LMX-en met een dergelijke turbo uitgerust.





Linksboven: ondanks een overdaad aan zacht leer blijft het interieur toch vrij sober. Met name dankzij weinig en kleine tellers en meters. De asbak stamt trouwens uit de Fiat 500.

Rechtsboven: de vierbak schakelt prettig; de verhoudingen van de bak zijn perfect.

Rechts: De chromen stang achter de stoelen houdt een tas of koffer tegen bij remmen, maar vastzetten met de leren riemen is nog beter.

Links: Bestuurder en bijrijder zitten diep en ver naar achteren. Elektrisch bediende ruiten waren trouwens standaard op de LMX.



De turbo maakt de LMX verrassend snel. Hij rijdt als een Subaru WRX.

ren tachtig een tijdschriftartikel over het beleggen in klassieke auto's las, werd zijn aandacht echter getrokken. De markt voor klassieke auto's was in een stroomversnelling gekomen en de prijzen schoten omhoog. Het artikel noemde genoeg Italianen, maar ook enkele BMW's, Corvettes en zelfs de MGB als uiterst interessante belegging. Maar, en nu citeren we even: "Het grootste potentieel ligt echter in een reeks wagens met beperkte productie als Bizzarini, Intermecanica, Osca, Osi en LMX". Roosenbrand was wakker geschud. Hij besloot samen met zijn vriend een speurtocht naar LMX-en te beginnen, ze te gaan restaureren, weg te zetten en simpelweg te laten renderen, maar dat vinden bleek al niet gemakkelijk. Roosenbrand: "Ze hebben opgegeven er 43 te hebben gemaakt, maar dat zijn 43 carrosserieën. Toen het bedrijf in 1973 failliet ging zijn er nog een aantal koetswerken afgebouwd en als LMX-Sirex aan de man gebracht, maar nog moeten er van de 43 opgegeven auto's onafgebouwde exemplaren zijn overgebleven. Wat ik heb begrepen is dat er in totaal slechts zo'n 25 tot 30 auto's aan de man zijn gebracht." Het team traceerde in de daaropvolgende jaren niettemin vier auto's. Roosenbrand: "We dachten, laten we ze maar kopen, want het komt wel goed. Maar dat kwam het dus niet." De auto's stonden en stonden, de restauratie schoot niet op door verhuizingen en tot overmaat van ramp schoten de prijzen van de bijzondere auto helemaal niet omhoog; ze deden eerder het tegenovergestelde. Roosenbrand: "En ondanks al dat speurwerk ben ik nooit echt bevlogen geraakt. Bovendien raakte ik gefrustreerd van het feit dat ik er ook niet van kon genieten. Het is daarom mooi geweest en goed om er nu afstand van te doen."

Origineel Nederlands

Reacties zijn er al genoeg. Eén Nederlandse geïnteresseerde wist te melden dat hij ooit, in de late jaren zeventig, een proef-

rit had gemaakt in een LMX. In Nederland nog wel. Hij had er zelfs nog foto's van, en verdraaid: twee plaatjes van een oranje LMX met Minilight-achtige wielen en het origineel Nederlandse kenteken 23-67-MP kwamen boven water. Navraag bij de RDW leert dat de auto met dit nummer al heel lang gelden uit hun bestanden is gehaald, maar dat wil niet per definitie zeggen dat hij verloren is gegaan. Weet iemand of hij nog bestaat? Geïnteresseerden die geen zin hebben in al dat speurwerk, kunnen nu in één klap hun slag slaan. Roosenbrand: "Ik denk dat er naast de vier die ik heb misschien nog drie of vier rondrijden. Er is er in ieder geval nog een in Italië, maar die auto heeft zijn originele kleur niet meer en de bumpers en emblemen ontbreken. Verder schijnen er een aantal in Amerika te zijn, maar in de afgelopen twintig jaar heb ik nooit een andere eigenaar gesproken. Er is ook niks meer. Geen oude fabriek, geen club. Niks."

Roosenbrand heeft zijn groene auto inmiddels in de showroom van Lex Classics in Waalwijk geparkeerd. De waarde is moeilijk te bepalen, vinden zowel de eigenaar als de experts. Klassiekertaxateur Wim Steijn: "Het feit dat niemand een auto als deze kent, bepaalt toch de waarde. Dit is moeilijk te verkopen." Ook Lex van Lammeren van Lex Classics sluit zich daar bij aan: "Je moet tegen iemand aanlopen die hem weet te waarderen, maar die kan net zo goed aan de andere kant van de wereld zitten." Roosenbrand verkoopt het liefst zijn hele collectie in één keer. Hij staat open voor aanbiedingen, maar wij hebben het idee dat hij zich al realiseert dat zijn gedroomde belegging wel eens stukken minder goed kon hebben geredeneerd dan hij ooit vermoedde...

TEKST Jeroen Booij

FOTOGRAFIE Stefan van Leiden



Vier in een

De vier LMX-en uit dit verhaal verkoren in uiteenlopende conditie. De auto van de voorgaande pagina's werd in 1988 in Engeland gekocht en had dan ook een Engels kenteken, maar schijnt ook eerder in België te hebben gereden. En ook de bovenstaande twee exemplaren komen uit België. De rode auto heeft afwijkende achterlichten (van Ferrari) en was in een prachtige staat toen de Nederlander hem aanschafte. De afgelopen acht jaar staat hij echter stil en dat betekent dat de lak inmiddels aan vernieuwing toe is en het interieur grondig dient te worden gereinigd, het chromewerk is al vernieuwd, maar nog niet gemonteerd. De donkergroene LMX ernaast is aan een grondige restauratie onderworpen; is ook al gaspoten, maar nog niet afgebouwd. Alle onderdelen zijn wel aanwezig. De vierde LMX tenslotte (rechts) komt uit Italië en bestaat uit een nog nooit gebruikte carrosserie en alle losse onderdelen om hem op te bouwen.



Slechts tientallen auto's werden met dit logo gesierd.



Schade? De collectie omvat een ongebruikte carrosserie