

VISA BWKIN8 ET 4 SPEEDBOX

LOMAX NUMÉRO 3 – Par Peter Davies JOH 647N.

F.O. N°21 – Fév 1992



La TOH 647N, telle que vue ci-dessus, ne semble pas très différente de la majorité des Lomax 223. Si vous faites le tour de la voiture, vos soupçons peuvent être éveillés par l'absence de tuyau d'échappement sur le côté proche ou par l'omission du renflement du capot pour dégager l'alternateur. Atteignez l'arrière du côté opposé et qu'est-ce que vous voyez sinon un tuyau chromé de 30 cm qui dépasse de la carrosserie juste sous le plancher du coffre - le poseur ! La TOH est basée sur un châssis Lomax modifié, une suspension Ami Super 8, une boîte de vitesses GS à 4 rapports, des instruments et des roues, un moteur Visa 650cc, un carter de cloche, une colonne de direction et un faisceau électrique. Les autres pièces diverses, dont l'alternateur et le pédalier, sont des 2CV ou des Dyane, cela en valait-il la peine ? Oui. Ayant construit deux voitures basées sur la Dyane, un châssis roulant et un Roadster Marlin, j'étais certainement à la recherche d'un nouveau défi et la beauté du Lomax est l'opportunité de faire ses propres choses. La plupart des idées ont été essayées auparavant et le «flat out» a été une grande inspiration tout au long de la construction. Certains des points forts, des problèmes et des avantages sont discutés ci-dessous.

Le moteur Visa, en dehors de l'avantage évident de l'augmentation de 10% de la capacité, a l'avantage de l'allumage électronique et de la synchronisation contrôlée par ordinateur qui dérive son signal des capteurs dans le logement de cloche. Comme le Visa a des freins extérieurs, une boîte de vitesses alternative qui peut être séparée derrière le carter d'embrayage est nécessaire. La boîte GS à 4 vitesses s'adapte parfaitement et possède des rapports de vitesse bien meilleurs (la boîte Ami Super 8 fonctionnerait aussi bien). J'ai calculé que le rapport inférieur est 50% plus élevé que celui de la Dyane et que le rapport supérieur est 10% plus élevé avec d'autres vitesses bien espacées entre les deux. Le montage implique de remplacer l'arbre d'entrée de la GS par celui de la Visa (il est maintenu par un circlip et se fait sans démonter la boîte de vitesses) et de percer deux trous dans le carter d'embrayage de la Visa pour dégager les freins à disque. La boîte de vitesses est légèrement plus longue que la Dyane et son support est différent. Ma solution a été de récupérer les plaques de montage du châssis Super 8 et de les souder à un nouveau tube de section carrée de 50 mm juste devant la crémaillère de direction. J'ai probablement laissé trop d'espace et lorsque j'ai voulu installer le moteur et la boîte de vitesse, ils n'ont pas pu passer la barre en X à l'avant du châssis ; celle-ci a été découpée et rallongée de 40 mm.

Les éléments de ressort de l'Ami Super 8 ne s'adaptent pas au châssis dans la même position que le Dyane, et le châssis doit donc être acheté sans les points d'attache soudés. J'ai interconnecté les bras de suspension arrière avec une poutre solide au-dessus du tube d'essieu et j'ai spécifié un réservoir d'essence avec un tuyau de remplissage à « entrée latérale ». Cela rend la suspension assez ferme et, alors que je considère que c'est essentiel sur les voitures basées sur la Dyane, la question se pose de savoir si c'est nécessaire sur l'Ami. L'avantage de commencer avec le châssis Super 8, en plus des ressorts plus rigides, est que les arbres de transmission se connectent directement sur la boîte de vitesses sans avoir besoin d'entretoises, les bras de contrôle de la voie sont inclinés de telle manière que les roues 4.5J GS s'adaptent directement. J'ai utilisé des pneus DUNLOP 135X15.

La colonne de direction Visa est à double articulation comme l'Ami, elle a un commutateur d'allumage bien placé mais elle est trop longue. J'ai coupé la cannelure à l'extrémité du volant et soudé un bossage pour recevoir une roue de 15 pouces provenant d'une MGB. Les interrupteurs futuristes Visa n'ont pas leur place sur un Lomax et j'ai utilisé les interrupteurs GS montés sur la colonne. J'ai trouvé le câblage Visa bon et assez long pour atteindre les phares Cibie qui viennent avec environ 18» de câblage propre. Les instruments GS ne posent aucun problème.

Toutes mes voitures ont été construites avec le système d'induction et d'échappement aussi proche que possible de la configuration originale. Cette voiture n'est pas différente ! L'échappement de la Visa passe sous le milieu de la voiture avec les deux cylindres alimentant une boîte d'expansion qui commence derrière la crémaillère de direction et se dirige vers l'arrière ; le silencieux arrière est beaucoup trop grand et a été abandonné. Le silencieux arrière est beaucoup trop grand et a été abandonné. Le tuyau central a été détourné devant la roue arrière vers le côté opposé et donc vers la partie «pose». Ma détermination à garder les «points chauds» standard signifiait que l'alternateur devait être déplacé ; j'ai trouvé qu'il y avait juste la place pour un alternateur de 2CV devant le carburateur mais pas celui de la Visa car il est plus long et il est livré avec son propre redresseur. Cette place est normalement occupée par l'orifice de remplissage/reniflard ; ma solution était de fabriquer une section de boîte creuse reprenant les trous taraudés pour le reniflard et le trou qui situait le refroidisseur d'huile sur lequel étaient montés les points de pivot pour l'alternateur. Une extrémité de la section de boîte a été découpée et l'autre a mené dans un tuyau rond fonctionnant sous le collecteur d'admission vers l'arrière. Un autre support a été fabriqué en utilisant l'un des goujons supérieurs du carter d'embrayage et le reniflard non modifié a été placé ici, incliné pour dégager le capot. Le filtre à air Visa standard était monté sur la cloison et relié au carburateur par un tube flexible et le tuyau GS traditionnel. Le changement de vitesse est un arbre GS de la boîte relié au changement de vitesse Visa monté sur le flotteur et il a le schéma conventionnel de la porte avec la première opposée à la seconde, etc.

Problèmes ! Changez le joint d'entrée de la boîte de vitesses en même temps que vous changez l'arbre d'entrée, je ne l'ai pas fait et cela m'a coûté deux soirées de travail pour le remplacer plus tard. Le Visa a deux fils alimentant son redresseur (+12V), l'unité Dyane que j'ai utilisée n'en a qu'un, que faites-vous de l'autre ? L'un ou l'autre semble fonctionner, Brian Widgery qui m'a acheté la voiture doit encore résoudre ce problème et je suis sûr qu'il appréciera tout conseil qui pourrait lui être donné. Le carburateur que j'utilise n'est pas celui qui était monté à l'origine sur le moteur (il avait été vandalisé) et le moteur a un premier point distinct lorsque l'on appuie sur l'accélérateur. C'est tellement mauvais que l'on doit s'habituer à alimenter l'accélérateur. Encore une fois, tout conseil serait le bienvenu.

Ce document de Peter Davies a été entièrement réécrit dans le logiciel Adobe Indesin par JMD / www.studiogriffon.com.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)