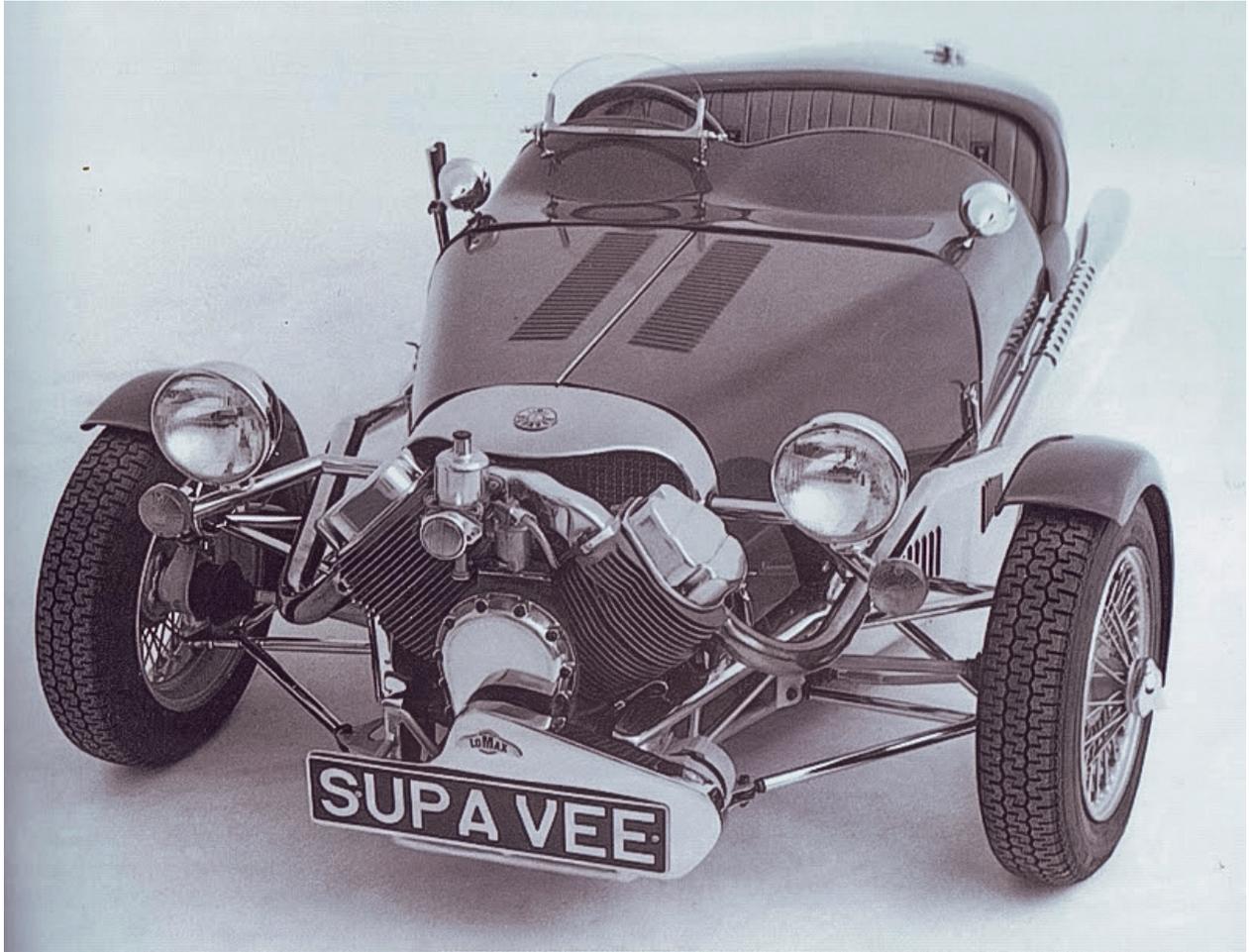




# LOMAX SUPER VEE

anarchadia.blogspot.com, posted 3rd March 2012 by Bob Blackman - Traduit en français par STUDIOGRIFFON.COM

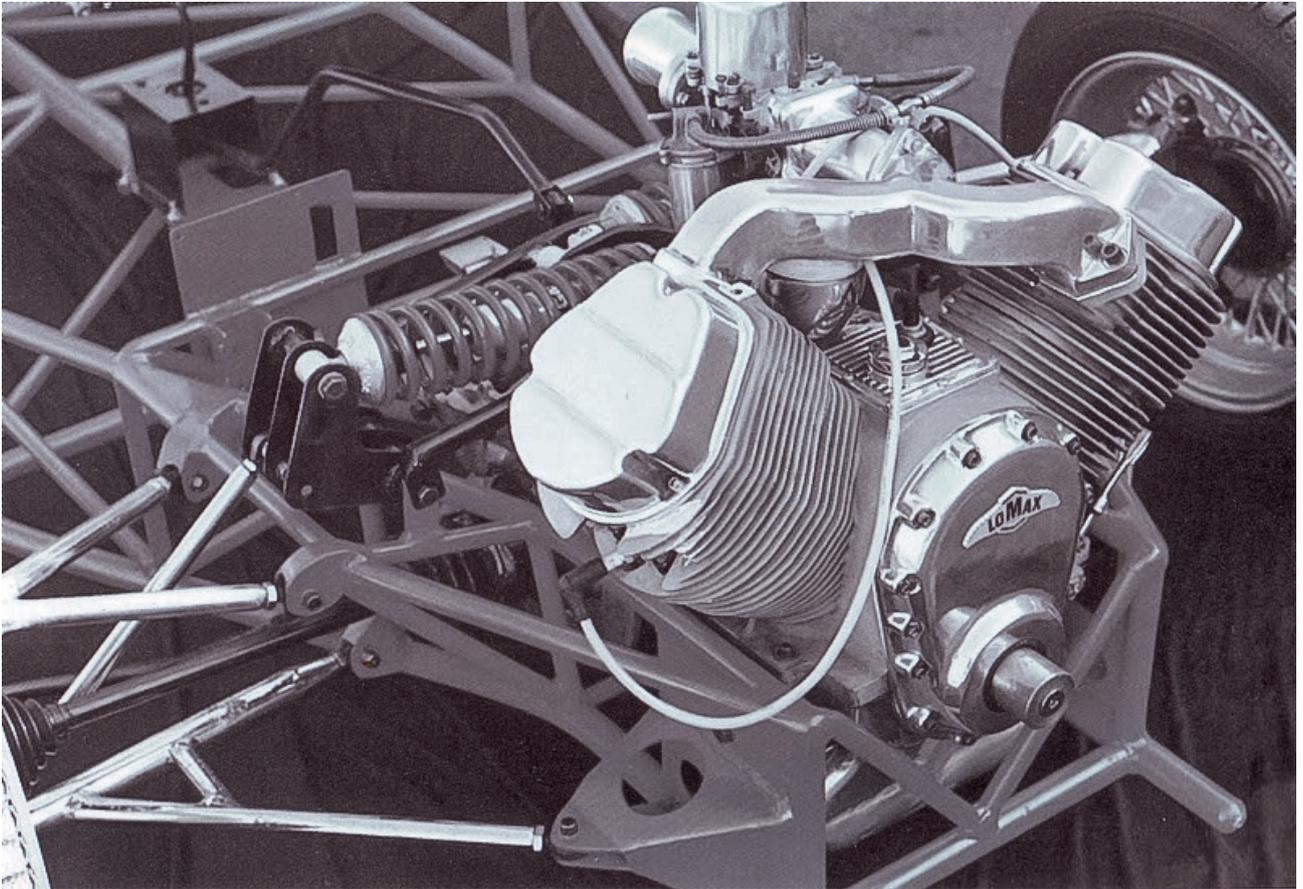


Pour Lomax, le Super Vee a marqué l'entrée dans un tout nouveau marché (Photo : Lomax Motor Co.)

Le Lomax Super Vee était un super trois roues conçu par Nigel Whall qui dirigeait la Lomax Motor Co. La plupart des Lomax étaient basés sur des Citroën 2CV, mais une poignée d'entre eux avaient été construits avec des moteurs quatre cylindres Citroën GS et GSA refroidis par air. Une option d'usine de Lomax offrant des performances encore plus sérieuses semblait avoir beaucoup de sens.

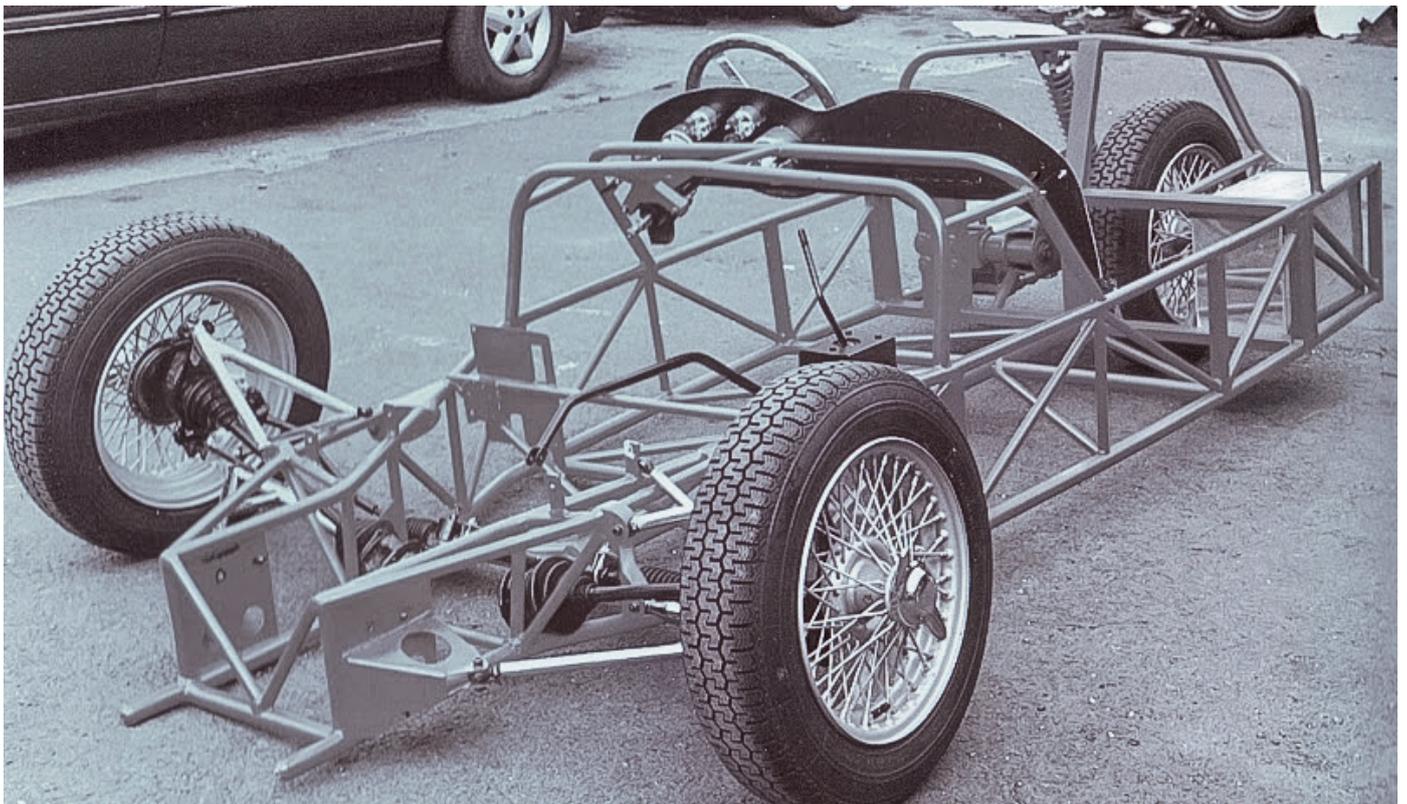
Comme les Lomax ressemblent à la Morgan classique, un gros moteur bicylindre en V serait idéal. Un militaire américain en poste au Royaume-Uni a dit à Nigel que la société californienne Nostalgia Cycle Inc. avait fabriqué un moteur bicylindre en V de 1543 cm<sup>3</sup> refroidi par air en utilisant des pièces de V8 Chevrolet. Appelé Super Vee, ce moteur avait été conçu comme une alternative aux moteurs Harley-Davidson usés et était destiné à équiper des choppers en kit.

Sur le papier, cela avait beaucoup de sens. Les pièces de moteur Chevy étaient bon marché et le couple pur du moteur promettait d'excellentes performances dans un trois-roues du poids d'un Lomax. La puissance estimée était de 90 ch.



Voici le moteur Super Vee tel qu'il est installé dans le châssis. Notez la plaque spéciale Lomax à l'avant qui permet de tourner le moteur de 180 degrés et de l'accoupler à une boîte de vitesses Citroën GS. (Photo : Lomax Motor Co.)

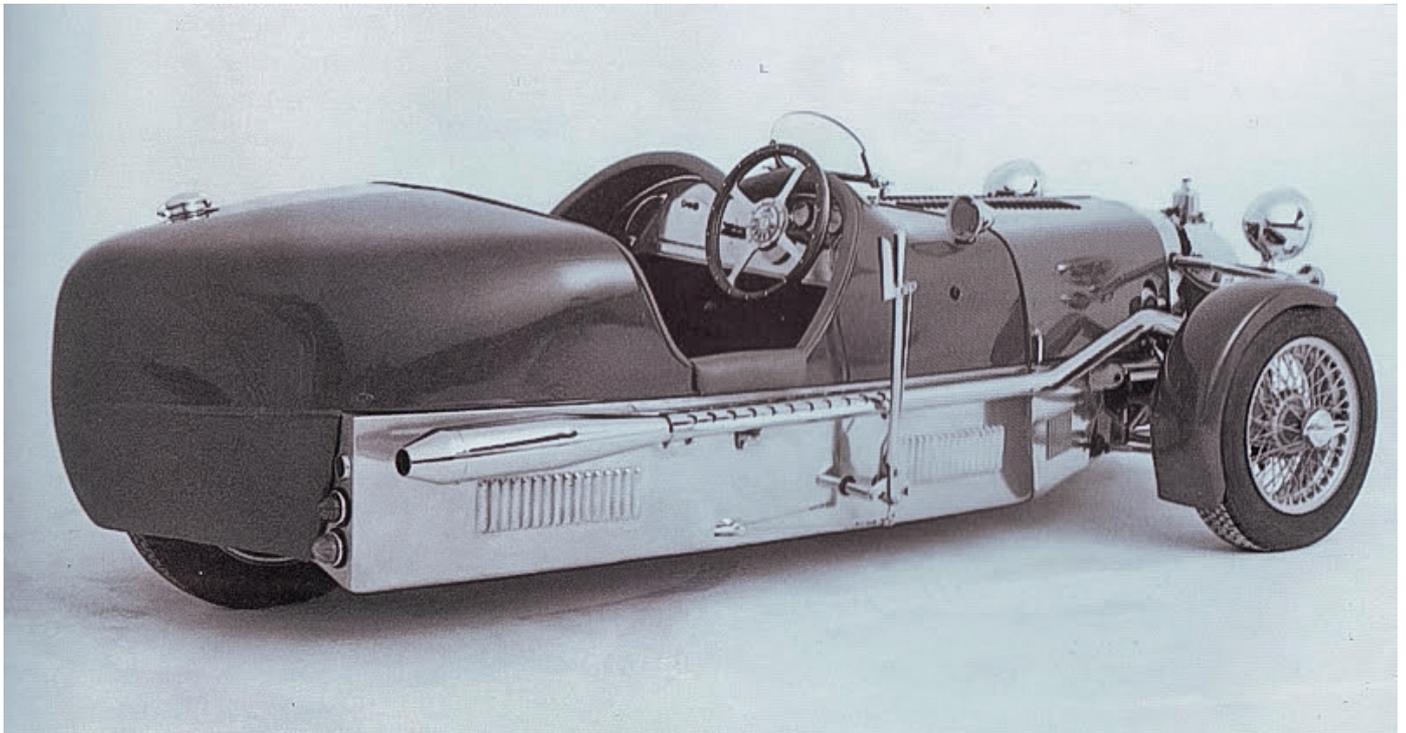
En 1990, Nigel a importé le moteur et l'a accouplé à une boîte de vitesses Citroën GS. Ce n'était pas aussi facile qu'il n'y paraît parce que le moteur Super Vee avait été conçu à l'origine pour être entraîné du côté le plus proche lorsqu'il était monté dans un cadre de moto. Pour s'adapter à la disposition d'un Super Lomax, l'entraînement devait être pris de l'autre côté.



Le châssis du Super Vee était un objet de beauté en soi (Photo : Lomax Motor Co. ).

La nouvelle conception du moteur méritait une nouvelle conception du châssis et Dick Buckland - l'homme à l'origine de la Buckland B3 à moteur Ford - a conçu un cadre spatial complet avec un système de suspension avant sophistiqué comprenant des amortisseurs intégrés qui reposent horizontalement sur le carter d'embrayage. Les arbres de transmission et les montants GS étaient utilisés, mais les triangles étaient entièrement nouveaux et présentaient une géométrie antiplongée. Le design général suit les lignes de Morgan telles qu'interprétées par Lomax.

Baptisé Lomax Super Vee, le prototype a suscité beaucoup d'intérêt et sa conception et sa construction laissaient présager une montée en gamme significative de Lomax. Par exemple, il y avait un très beau frein à main externe en acier inoxydable.



La Super Vee avait l'air d'un modèle sous tous les angles. Ce joli frein à main en acier inoxydable a survécu à l'échec ultime du projet et vit ailleurs, mais cela - comme beaucoup de choses sur Engine Punk - est une autre histoire (Photo : Lomax Motor Co.).

Hélas, le moteur Super Vee ne fonctionne pas correctement. Le trike freine et prend les virages correctement, mais Lomax n'a eu que des problèmes avec le moteur fourni par l'usine, qui devait manifestement encore être sérieusement développé. En 1993, avec la détérioration du taux de change dollar-livre, le projet a été mis au placard et la presse spécialisée dans les voitures en kit n'a jamais pu tester le Lomax Super Vee sur route. L'usine a conservé le prototype à des fins de publicité statique pendant quelques années, mais il a finalement été démantelé et vendu à un de mes amis qui...

....well c'est une autre histoire et - heureusement - encore une autre chose ancienne.