



Nom du kitcar :	LOMAX 224
Différents modèle(s) :	223, 224, 244 (?), 423, 424, 444 (?), Lambda, Supertourer, Supa V
Constructeur :	Nigel Whall et David Low, différentes sociétés.
Designer :	Nigell Whall
Pays de production :	Angleterre
Années de fabrication :	1982 / 2004
Nombre de voitures ou kits produits :	Non connu exactement, estimé à 4500
Nombre (estimé) de véhicules recensés :	Plus de 1500

Contacts	Club Français :	https://www.kitcars-burton-derives.fr/
	Club Hollandais:	https://www.2cvkitcarclub.nl/
	Club Allemand:	https://www.lomax-club.de/
	Club Anglais :	https://www.citroenspecialsclub.org/public/home/page1.php
	Groupe Facebook	https://www.facebook.com/groups/373836316657428

Historique :

Les LOMAX ont été produites en Angleterre par différentes entreprises, mais de façon quasi constante entre 1982 et 2004

Une Lomax est un roadster ouvert, (un cabriolet pour certains), qui est conduit complètement sans toit, majoritairement à deux places, il existe quelques rares 2+2.

Son design, conçu début 1980 par Nigel Whall est inspirée par la légendaire Morgan trois roues des années 1930.

Les versions les plus connues de la Lomax sont : la 223 à 3 roues et la 224 à 4 roues. Il existe aussi la 424 à moteur 4 cylindres et châssis de l' Ami Super.

Les dernières versions de la marque, la "Supertourer" et la "Lambda" ont une forme légèrement plus arrondie.

La voiture est constituée d'un corps en matériaux composites (fibre de verre et résine) monté sur un plancher Citroën 2CV, Dyane, ou Ami non modifié.

L'appellation vient ainsi :	223 = 2 cylindres, 2 places, 3 roues
	224 = 2 cylindres, 2 places, 4 roues
	424 = 4 cylindres, 2 places, 4 roues,

on peut deviner les autres combinaisons... Une 3 roues ne laissant pas la place pour les occupants arrières, il n'y a donc pas de 243, 443...

Caractéristiques détaillées : *liste non limitative*

Généralement 2 places, quelques 4 places existent.

Cabriolet généralement non couvert, possibilité de capote, mais peu esthétique. Très rares Hardtops.

Equipée de Brooklands ou de pare-brise. Avec ou sans portes.

Il y a deux modèles de capots disponible, l'un avec le moteur nu apparent, l'autre avec le moteur complet avec turbine et tôles de refroidissement, le « Continental bonnet » permettant de garder le système de refroidissement d'origine et donc le chauffage !

Cylindrée : La majorité des Lomax ont le 602 cc, mais beaucoup ont adopté le 652 cc de la Visa.

Dépourvu du système de refroidissement et avec une admission / échappement plus libres, le moteur a une puissance estimée à une quarantaine de chevaux.

Quelques courageux (ou téméraires) ont adapté soit un moteur de Moto Guzzi, soit un flat twin BMW. Dans ces cas la boîte d'origine 2CV souffre un peu ! Imaginez 100 Ch au lieu de 40 !

Allumage d'origine ou électronique.

BV, généralement 4 vitesses

Equipement intérieur : au goût du propriétaire, banquette ou sièges bacquets, instrumentation minimaliste ou complète, vitesses au plancher...

Suspensions : Origine de la voiture donneuse, quelquefois durcie. L'angle de chasse est parfois corrigé quand la caisse est abaissée. (reste à 15° malgré la hauteur, afin de garder une direction agréable).

Longueur :	3m40
Largeur :	1m50
Hauteur(;	0m95 (sans capote, ni pare brise, ni Brooklands)
Poids :	Environ 480 kg, selon accessoires et options
Jantes :	Origines Citroën ou roues à rayons (Voie élargie)
Pneus :	125, 135, 145, 155 X 15, voir parfois des 18 ou 19 pouces
Réservoir :	De 23 à 27 l selon voiture donneuse.
Conso :	Selon l'humeur du pilote, de 5 à 8 litres/100.

Références documentaires :

The First Ten Years of Lomax par Tom Lucas

On aime bien Presque tout, le Look rétro, le capital sympathie dégagé par la voiture, le plaisir de conduire un cabriolet ou un roadster à prix raisonnable. Le confort. Le rapport poids/puissance. Les virages serrés ! Les ailes enveloppantes de certains modèles.

On aime moins La qualité de fabrication Lomax médiocre, l'esthétique de certaines capotes, le petit coffre en version 4 places. L'autoroute monotone.