

Ente à l'Orange oder Peking-Ente? Sollen sich die Gourmets ruhig weiter streiten. Die neue Geschmacksrichtung heißt Ente à la Lomax! Durch den Fahrbericht in Heft 19 sind viele Leser auf den Geschmack gekommen. *Auto Bild* liefert jetzt das Kochrezept



Der komplette Lomax-Grundbausatz: GFK-Karosserie, Innenrahmen, hinterer Schwingarm, Handbremsverlängerung und Befestigungsteile

So wird die Ente



zum Dreirad

Ausgangsprodukt für den Bau einer Lomax-Ente (Fahrbericht in *Auto Bild* Nr. 19/90, Foto rechts) ist ein handelsüblicher 2CV. Zunächst wird die Ente ausgenommen...



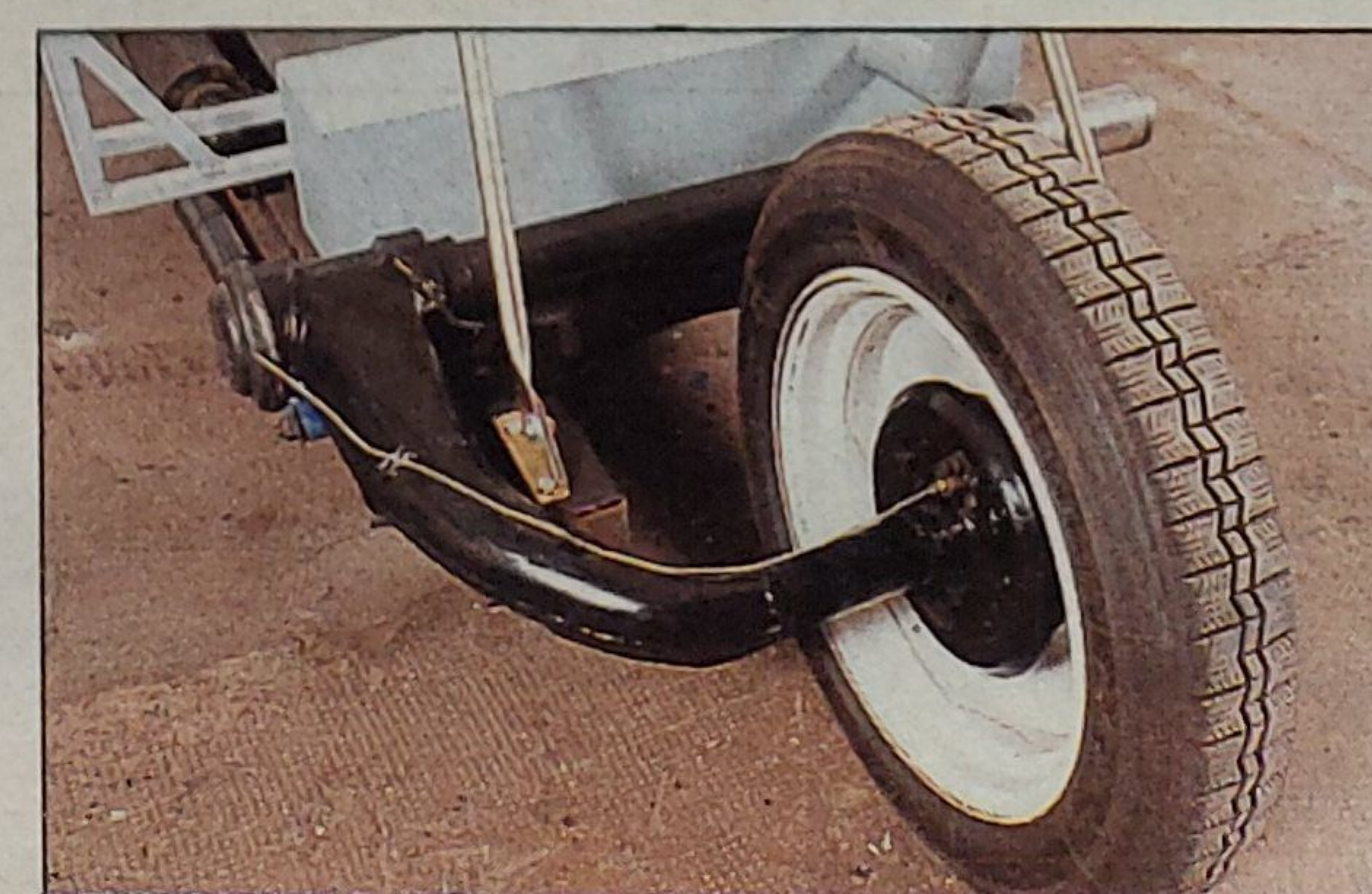
1. Akt: Nach dem Lösen der Befestigungsschrauben Karosserie abheben. Das nackte Fahrgestell gründlich reinigen und durchchecken



Chassis aufbocken, Bremsleitungen lösen und komplette Hinterachse ausbauen. Danach werden die hinteren Rahmenenden verkürzt



Abdeckbleche auf den Rahmenenden fixieren, eine Federungsseite vorspannen und stilllegen. Den neuen Radaufhängungsarm montieren



Hinterrad anbringen — kleine Pause: Das Dreirad steht auf den eigenen Rädern. Wie's weitergeht, lesen Sie auf Seite 42

Fotos: Walter Tillmann

LEDER

Lenkräder

Für Ihren persönlichen Opel.

3-Speichen-Lenkrad DM 183,-*

3-Speichen-Lenkrad (Abb.)
mit Sensorhuptasten DM 449,-*

4-Speichen-Lenkrad DM 219,-*

4-Speichen-Lenkrad
mit Sensorhuptasten DM 395,-

Bei Ihrem Opel-Händler oder direkt
von Irmischer.

* unverbindl. Preisempfehlung ohne
Adapter.

irmischer
AUTOMOBILBAU

Irmischer GmbH, Bahnhof / Pappelstraße
D-7064 Remshalden 1, Tel. 07151/7002-0

Reifen-Superpreise

Versand per NN, zzgl. NN-Gebühr
garantiert 1. Wahl, Profil auf Anfrage
bis 3 Stück à DM 5,- Fracht-Anteil
ab 4 Stück frachtfrei Bahnstation
☎ (02 61) 6 66 66

① Vredestein ③ Goodyear ⑤ Top-Angebot
② Fulda ④ Firestone ⑥ Michelin
R = la Rundern. (SR/HR/T4/T600/P7-Profil auf Anfrage)

	R	①	②	③	④	⑤	⑥
135 SR 13	47,-	62,-	63,-	67,-	60,-	55,-	76,-
155 SR 13	45,-	68,-	68,-	70,-	68,-	55,-	95,-
165 SR 13	49,-	70,-	74,-	76,-	74,-	60,-	109,-
175 SR 14	54,-	85,-	85,-	87,-	85,-	68,-	121,-
185 SR 14	58,-	95,-	95,-	97,-	95,-	80,-	-
175 HR 14	57,-	-	95,-	125,-	100,-	91,-	160,-
155/70 SR 13	50,-	68,-	68,-	70,-	68,-	63,-	90,-
175/70 SR 13	50,-	78,-	78,-	81,-	78,-	67,-	109,-
185/70 SR 13	55,-	78,-	85,-	85,-	78,-	71,-	120,-
185/70 SR 14	60,-	92,-	95,-	97,-	92,-	83,-	136,-
185/70 SR 14	67,-	92,-	103,-	105,-	99,-	81,-	135,-
175/70 HR 13	59,-	78,-	81,-	81,-	80,-	71,-	157,-
185/70 HR 13	63,-	88,-	89,-	101,-	89,-	73,-	171,-
185/70 HR 14	63,-	99,-	100,-	131,-	99,-	75,-	180,-
195/70 HR 14	67,-	112,-	113,-	127,-	102,-	77,-	200,-
205/70 HR 14	-	-	128,-	148,-	111,-	95,-	220,-
185/70 VR 14	-	-	135,-	171,-	136,-	135,-	260,-
205/70 VR 14	-	-	143,-	190,-	160,-	143,-	280,-
185/60 HR 13	78,-	92,-	92,-	112,-	90,-	85,-	153,-
205/60 HR 13	83,-	109,-	109,-	135,-	100,-	94,-	187,-
185/60 HR 14	82,-	101,-	101,-	122,-	93,-	85,-	164,-
195/60 HR 14	84,-	109,-	109,-	135,-	95,-	88,-	173,-
195/60 VR 14	-	-	130,-	165,-	131,-	129,-	205,-
195/60 HR 15	82,-	124,-	124,-	133,-	113,-	110,-	180,-
205/60 HR 15	89,-	138,-	135,-	156,-	112,-	103,-	204,-
205/60 VR 15	-	-	153,-	195,-	143,-	140,-	247,-
225/60 VR 15	-	-	190,-	240,-	-	180,-	-
185/65 HR 15	770,-	110,-	114,-	136,-	100,-	97,-	196,-
195/65 HR 15	80,-	125,-	124,-	142,-	118,-	96,-	210,-
195/65 VR 15	-	-	134,-	175,-	145,-	127,-	240,-
205/65 VR 15	-	-	153,-	199,-	-	151,-	295,-
195/50 VR 15	90,-	-	130,-	145,-	129,-	127,-	188,-
205/50 VR 15	120,-	-	169,-	207,-	164,-	165,-	240,-
225/50 VR 15	140,-	-	188,-	238,-	-	188,-	395,-
205/55 VR 16	-	-	220,-	255,-	221,-	220,-	370,-
225/50 VR 16	150,-	-	230,-	260,-	235,-	220,-	370,-
245/45 VR 16	-	-	280,-	375,-	-	270,-	404,-
195/75 R 16 8PR	94,-	-	-	-	-	-	-
205/75 R 16 8PR	96,-	-	-	-	-	-	-
6.95/75 R 16	97,-	-	-	-	-	-	-

Tiefenlegungssätze mit TÜV, frachtfrei ab 1 Satz

Audi 80 Type 89	ab 139,-	Schrocco I + II	ab 128,-
Audi 100 Type 44	ab 249,-	BMW 3 + 3/1	ab 129,-
BMW 5/H	ab 175,-	DB W 126	ab 149,-
Scorpio + Sierra	ab 129,-	DB W 201/W 124	ab 129,-
Escort	ab 129,-	Kadett E + Corsa	ab 169,-
Kadett D	ab 169,-	Golf I + II + Jetta	ab 128,-
Manta/Ascona B	ab 159,-	Passat 35i	ab 189,-

Händler bitte Sonderkonditionen schriftlich anfordern.



Solange Vorrat reicht.
Für Druckfehler keine Haftung.

Reifen Schneider

5414 Vallendar, B 42

☎ (02 61) 6 66 66/6 10 81

Montagestationen:

Vallendar B 42 - Koblenz B 9



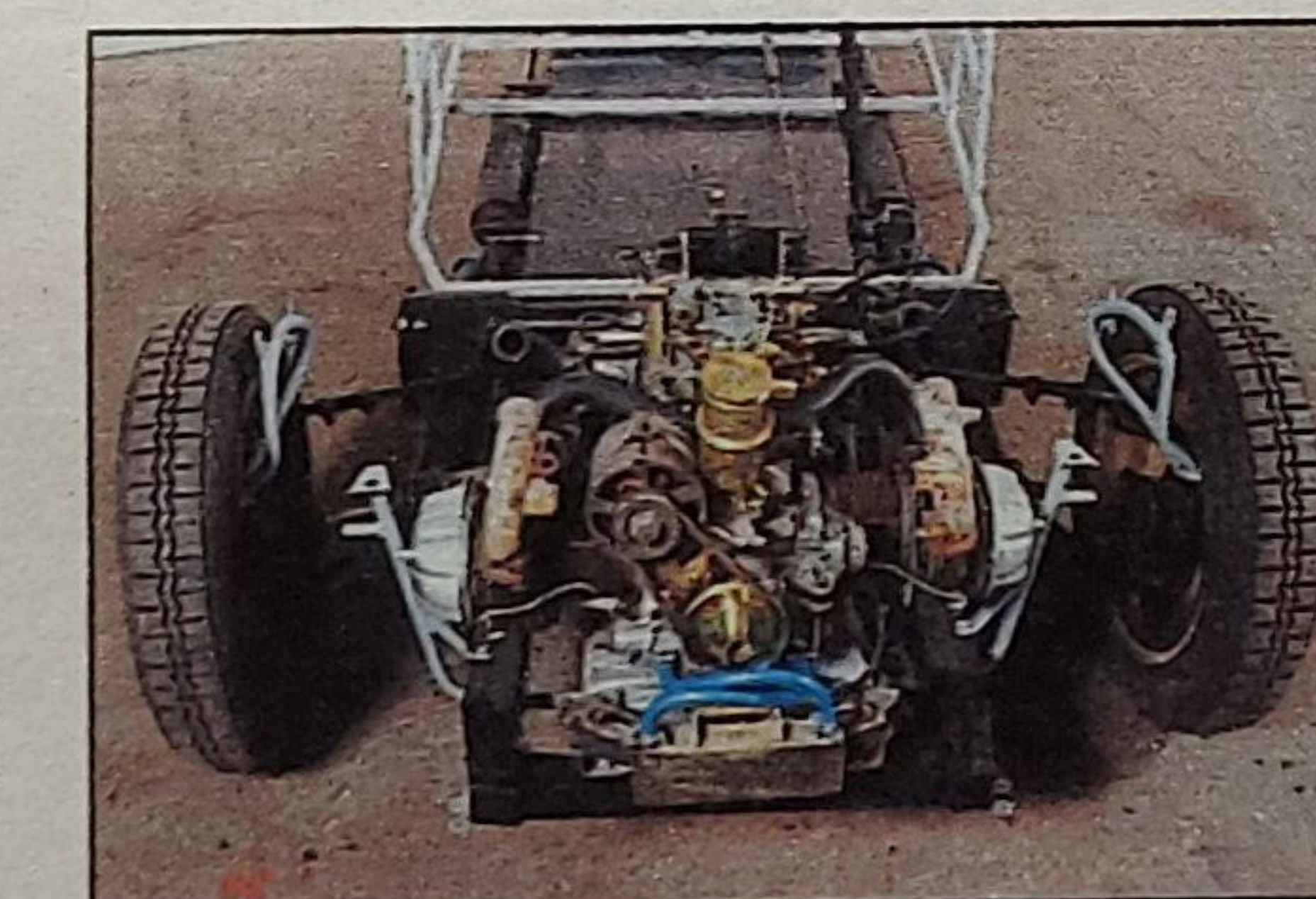
Karosserie auf dem Chassis sorgfältig
ausrichten, Bohrlöcher von unten
durch die vorderen und hinteren Befesti-
gungspunkte im Fahrgestell anzeichnen



Jetzt die Enten-Karosserie
über das rahmenlose Kunststoff-
Chassis stülpen und fürs
erste provisorisch verschrauben



Vorderkanten des Chassis anschrägen,
Motorhaube aufsetzen, hinteren Rand auf
der Karosse markieren, und
Haube mit Sicherheitsabstand kürzen



Im Lomax kommt der kleine Boxer ohne
Gebläse aus. Auch Riemenscheibe,
Krümmer, Ölkühler und Luftfilter werden
ausgetauscht oder modifiziert



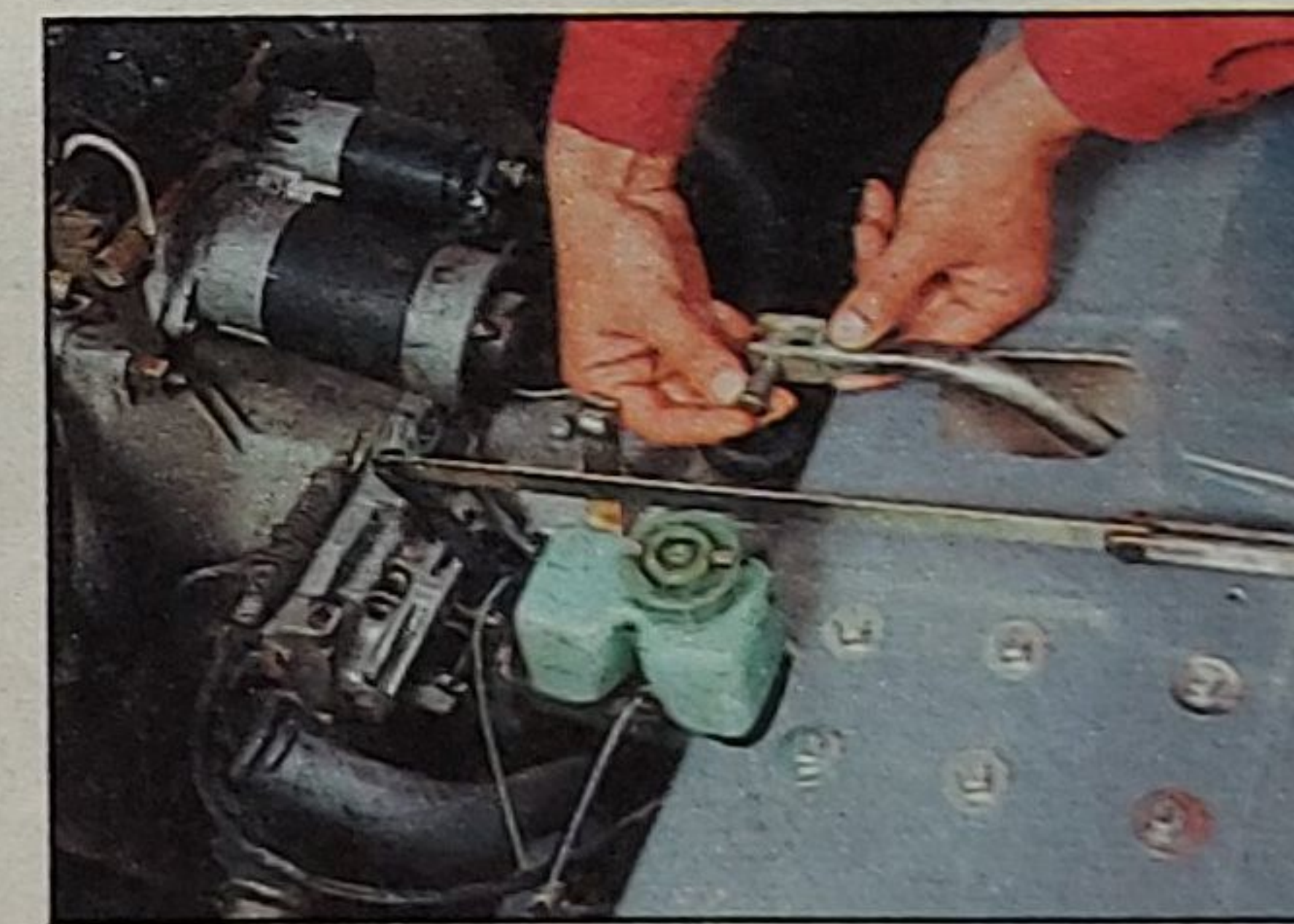
Markierungen durch Strich verbinden
und weitere Bohrlöcher ausmessen. Hin-
terradausschnitt festlegen und
ausschneiden, Radkasten einsetzen



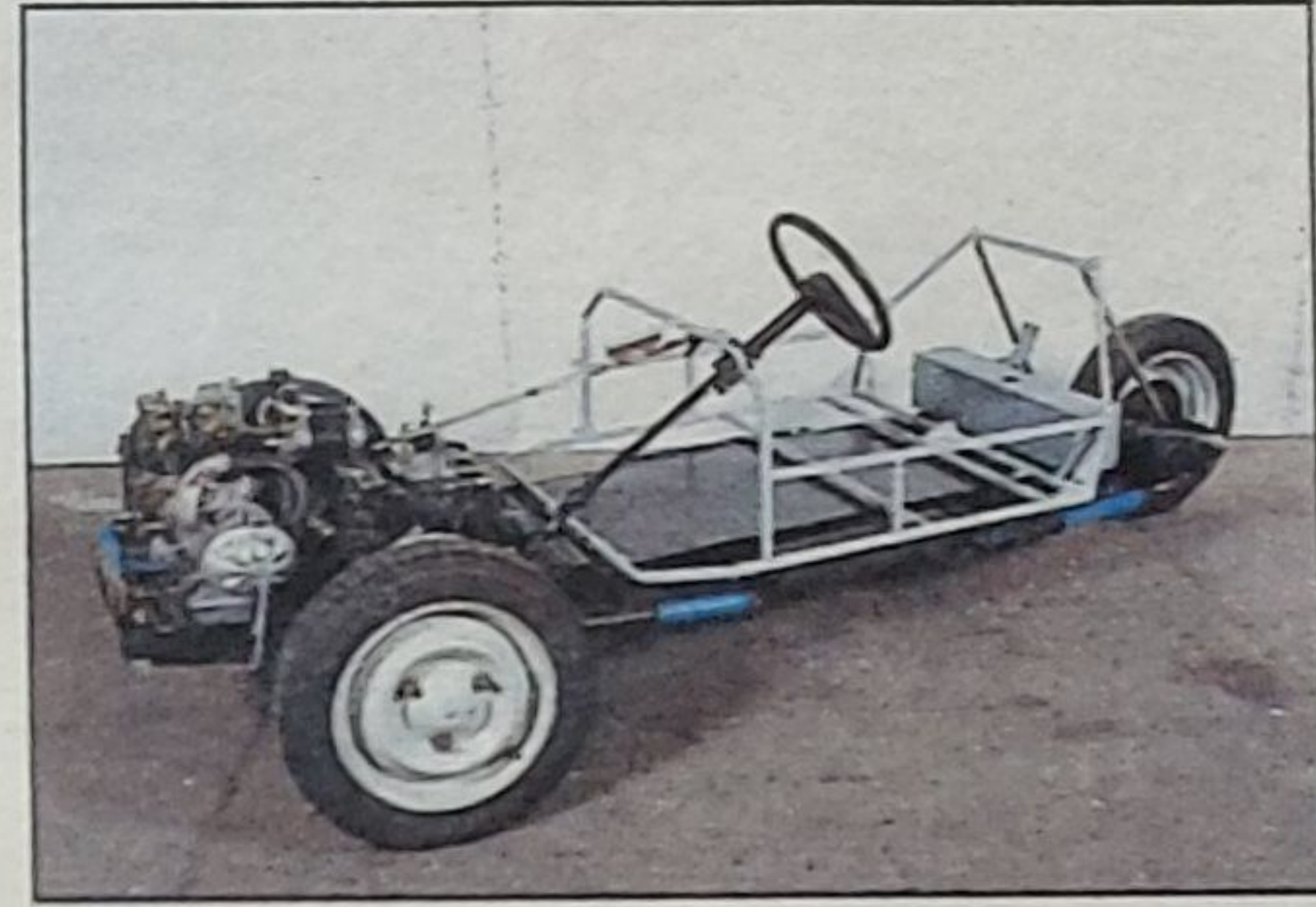
Sorgt für Halt und zusätzliche
Stabilität: Der Stahlrohrrahmen wird
im Innenraum platziert
und sorgfältig ausgerichtet



Scheinwerferträger montieren,
Seitenteile anpassen, dabei auf gleich-
mäßige Spaltmaße zu
Karosse und Haube achten



Öffnungen für Lenksäule, Schaltung,
Kabel und Züge festlegen und
ausschneiden. Dann die Teile montieren
und mit dem Motor verbinden



Innenrahmen und Tank auf das Chassis
aufsetzen und Streben zu den ge-
kürzten Chassisenden montieren. Da-
nach die Karosserieöffnungen ermitteln



Durchgehende Schrauben
(im Rahmen sind bereits Löcher
vorgebohrt) verbinden
Rahmen, Karosserie und Chassis

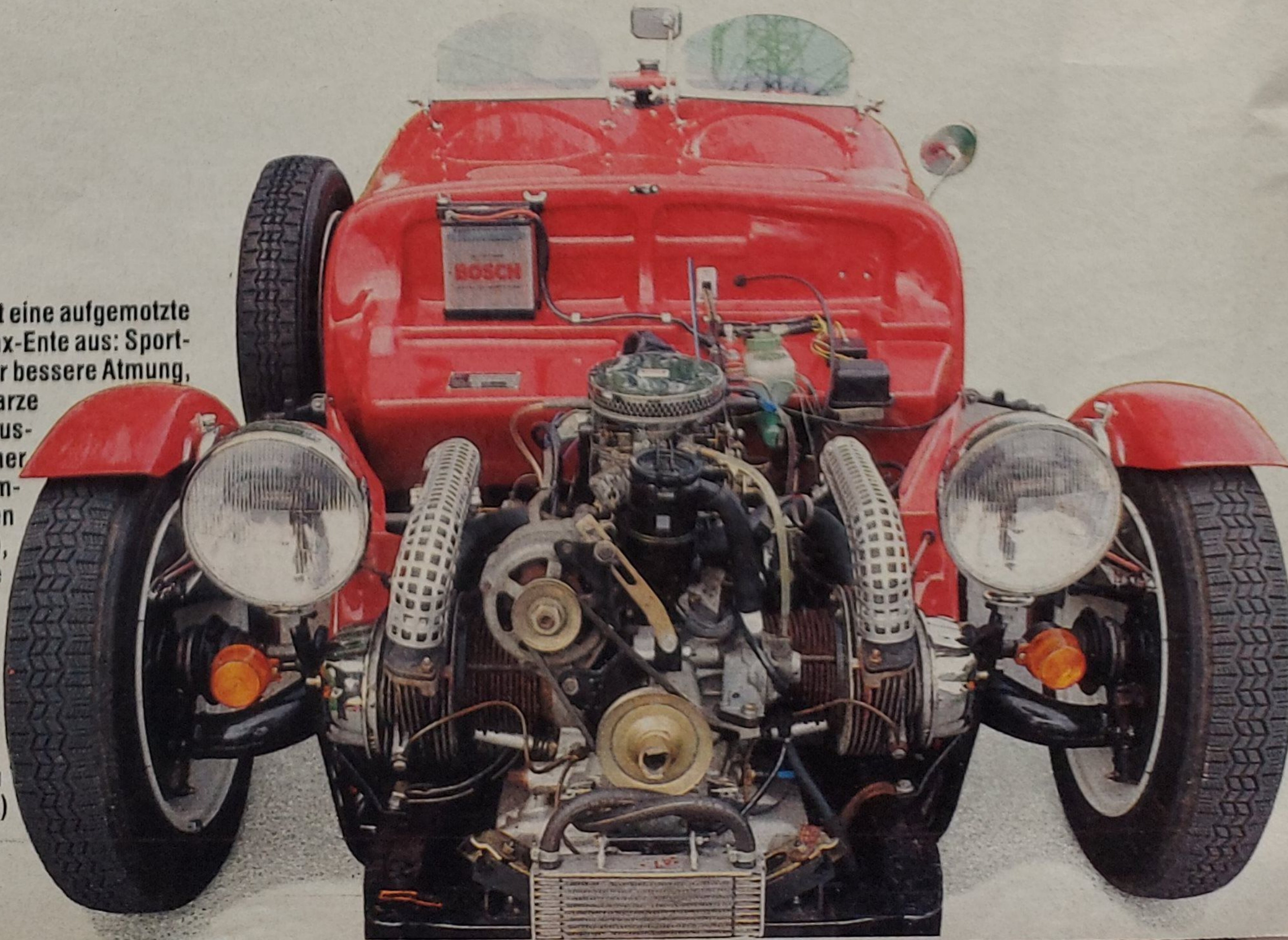


Armaturentafel (Zubehör) montie-
ren. Die Position der Instru-
mente (eventuell Enten-Tacho) exakt
festlegen und einbauen



Jetzt die Kotflügel-Halter
am Radträger anbringen, Kotflügel
anpassen und entsprechend
bohren und bearbeiten

So sieht eine aufgemotzte
Lomax-Ente aus: Sport-
luftfilter für bessere Atmung,
schwarze
Spezial-Aus-
puffkrümmer
mit Chrom-
blenden
(180 Mark),
verchromte
7-Zoll-
Halogen-
schein-
werfer
(350 Mark),
Roadster-
Scheiben
(390 Mark)



Sollten Sie auch vom Lomax-Braten träumen, brauchen Sie zunächst eine handelsübliche Ente aus dem Citroën-Gehege, die noch nicht allzu viele Flugstunden auf dem Buckel hat und noch so gut erhalten ist, daß sie vor den Augen der TÜV-Beamten Gnade findet. Das Wichtigste ist ein rostfreies und ungeschweißtes Fahrgestell. Motor, Kraftübertragung, Bremsen und Lenkung sollten Sie ebenfalls genau unter die Lupe nehmen, da eventuelle Ersatzteile die Gesamtkosten merklich in die Höhe treiben.

An Werkzeug ist nicht mehr vonnöten, als in jedem gutsortierten Hobbykeller ohnehin vorhanden ist: Bohrmaschine, Metallsäge, Schraubendreher und -schlüssel. Spezialwerkzeuge sind nicht erforderlich, gute Dienste leistet aber in jedem Fall ein Citroën-Werkstatt-Handbuch. Entscheidend für die Qualität des Lomax-Roadsters sind letztlich Sorgfalt, Geduld und Kreativität des Bastlers, der sich rund 120 Stunden Zeit nehmen sollte.

Importeur H&D (Tel.: 06172/8 23 05) liefert zusammen mit dem Roadster-Bausatz eine ausführliche Bauanleitung, in der sich ein eigenes Kapitel der fachgerechten Zerlegung des Basisautos widmet und auf 37 Seiten alle Arbeitsschritte erläutert sind. Detailzeichnungen komplettieren das Lomax-Rezept.

Der Schwerpunkt dabei liegt auf der Modifizierung der Hinterachse. Gründlich gelesen werden sollte aber auch das Kapitel „Motorveränderungen“. Hier ist der Hobby-Techniker durchaus gefordert: Ölleitungen aufs rechte Maß zu kürzen und einen Auspuffkrümmer zu schweißen – wer auf das entsprechende Umbauteil verzichten will, muß sich hier ganz schön Mühe machen.

Falsch gebohrt? Kein Problem

Der Karosserie-Aufbau erfordert ein gutes Auge und eine ruhige Hand. Denn Teile wie Motorhaube und Seitenpaneele müssen ebenso wie die Öffnungen in der Karosserie passend geschnitten werden. Ein Trost: Die entsprechenden Teile bestehen aus Kunststoff und sind einfach zu bearbeiten. Irrtümlich gebohrte Löcher lassen sich mit Polyesterharz sauber verschließen.

Satte zehn Seiten sind für das Kapitel „Komplettierung der Lomax-Karosserie“ reserviert. Die Liste reicht vom Reserveradhalter über Elektrik, Persenning und Auspuffanlage bis hin zur aufpreispflichtigen Mittelschaltung. Sogar der richtige Platz für die Anbringung des Typenschildes ist angegeben.

Nur kurz gestreift wird das Thema Lackierung. Die Empfehlung des Herstellers: Selbst schleifen ja, die Lackierung aber lieber einem Fachmann überlassen. „Nasen“ im Lack stehen auch einem Lomax nicht.

Doch mit der Arbeit allein ist es nicht getan, Geld gehört auch hier dazu. Für den Grundbausatz sind 6485 Mark zu berappen, eine verwendungsfähige Ente ist mit etwas Glück schon für 2000 Mark zu erstehen. Zusammen mit den Kosten für Lackierung (ca. 1000 Mark), Ausstattungsdetails (je nach Geschmack und Geldbeutel bis zu 5000 Mark) summieren sich die Ausgaben beim vorgestellten Luxus-Lomax auf 14 500 Mark. Und das ist ja wohl nicht zuviel für eine geschmackvolle Ente mit drei Beinen.

Christoph Relfenrath 

Heuschnupfen

Vividrin®

Nasenspray gegen Heuschnupfen

verhütet und beseitigt die lästigen Beschwerden des Heuschnupfens

Vividrin Nasenspray gegen Heuschnupfen bei allergischer Rhinitis (Heuschnupfen). Nicht anwenden bei Überempfindlichkeit auf Benzalkoniumchlorid und in den ersten drei Monaten der Schwangerschaft. Vereinzelt kann ein leichtes Brennen der Nasenschleimhaut auftreten.

Dr. Mann Pharma, 1000 Berlin 20