

kit car

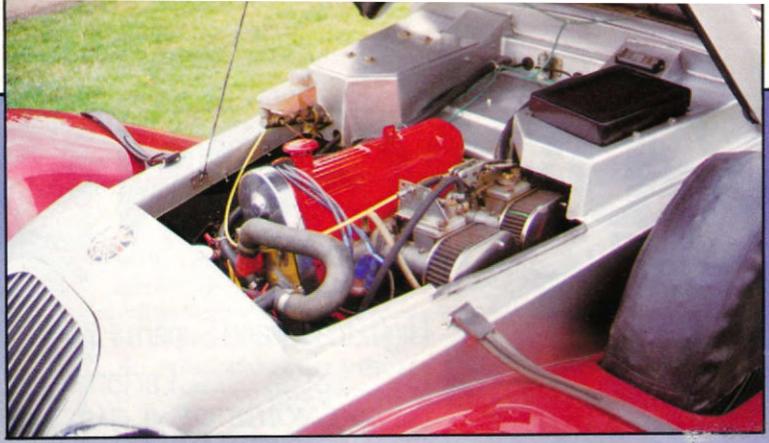
WESTFIELD SEVEN
SEEING IS BELIEVING



4 SEAT FUGITIVE
Escape with your friends

SNAKE PIE
Must have been something V8

HEAD UP DISPLAY
Top end overhaul



The Ford in the Clone



Wie im Untertitel erwähnt, hat sich der Merlin beim ersten Mal nicht allzu gut geschlagen. Schließlich fuhr der Autohersteller an die Wand, um später als Paris Cars Ltd. wieder zu erscheinen. Sie stellten das Auto mit einem neu gestalteten Chassis vor und haben sich mit dem Alternative Vehicle Centre zusammengeschlossen, das nun die Midland-Agentur von ihrem Standort in Redditch aus leitet. Zwei unterschiedliche Ansichten wurden zunächst veröffentlicht, die einen mit Lobeshymnen die anderen komplett Gegenteilige! Aus meiner Sicht beziehen sich die damaligen Tests aber auf ein im Wesentlichen anderes Auto, was natürlich auch die Gründe für die Vergangenheit und die Umstände für den Untergang des Unternehmens beinhaltet. In Anbetracht dessen möchte ich besonders darauf hinweisen, dass ich die Meinungen anderer zu diesem Auto absichtlich ignoriere, um eine unverfälschte Bewertung abgeben zu können.

Spezialagenten

Das Alternative Vehicle Centre, kurz AVC genannt, wurde von seinem Besitzer vor etwa drei Jahren gegründet. Roy Field war seit seinem fünfzehnten Lebensjahr Chefsattler und gründete das Unternehmen als Sattlerei. Da Diversifizierung das Schlagwort der Gegenwart ist, fand sich Roy bald im Kit-Car-Geschäft wieder. Roy ist nicht nur Vertreter und Konstrukteur von Paris Cars, sondern kümmert sich auch um den Cabrio Umbau des Apollo VW und produziert seine eigenen Sitze.

Darüber hinaus möchte ich hinzufügen, werden maßgeschneiderte Sattlerarbeiten auf sehr hohem Niveau durchgeführt. Das Unternehmen fertigt auch die Innenverkleidung für das MGB-Zentrum von John Hill und hat gerade die Agentur in der Region für die Top Hat Mitarbeiter übernommen, die sich verpflichtet haben, fast jedes Auto umzubauen. Hinzu kommt eine schnelllebige Linie mit maßgeschneiderten Verdecken und Tonneaux. Man bemerkt also, dass die Jungs von A.V.C. nicht arbeitslos sind. Nachdem ich ein wenig recherchiert hatte, unternahm ich eine Reise zu A.V.C., um Roy und seinen Kumpel, Peter Lane, zu treffen.

Als ich in den modernen Räumlichkeiten ankam, wurde ich herumgeführt und bekam sofort einen Eindruck von einem gut funktionstüchtigen und gepflegten Auto. Der Merlin-Testwagen stand draußen unter einem Vordach unter wolkenverhangenem Himmel. Damit ich möglichst bald die Fotos im Kasten habe, machte ich mich direkt mit Peter Lane auf den Weg, um einen passenden Ort zum Fotografieren zu finden.

Der Radzauberer

Der Merlin-Testwagen war ein 2 + 2 TF und glänzte in einem zweifarbigen Finish aus VW Tinzairnion roten Flügeln und BL Silverleaf-farbiger Karosserie. Ein kurzer Blick rundherum bestätigte den ersten Eindruck über eine fachkundige Lackierarbeit und alle Oberflächen waren frei von Wellen. Ebenso wie der bisherige Eindruck war auch die Verchromung perfekt. Der vordere Teil des Autos war mit einer recht mächtigen Stoßstange in flacher Ausführung verziert, die von einem Paar schöner Motorrad-Blinker gekrönt wurde, die meiner Meinung nach ursprünglich von einer Suzuki-stammten. Etwas weiter oben wurde der verchromte Kühlergrill von einer Strebe aus ähnlich beschichteten Scheinwerfern flankiert, die durch ein Paar

Der Ford im Klon

Anfang dieses Jahrzehnts wurde der Erfolg des Merlin TF durch eine schlechte Presse etwas beeinträchtigt. Nach diesem Fehlstart ist der Merlin wieder da. David Hill berichtet.



Torpedo-Seitenleuchten an der Spitze der Kotflügel ergänzt wurden. Zur Unterstützung des klassischen Flairs wurde ein Ledergurt über der Motorhaube hinzugefügt. Etwas weiter hinten ragte eine einfache, flache, gerahmte Windschutzscheibe, empor die mit freundlicher Unterstützung von MG Midget saubergewischt wurde. Nach niedrigen, ausgeschnittenen Türen mit ihren klassischen Griffen folgte ein Aufschwund der Linie, gekrönt von einem sauberen Aluminium-Verdeckrahmen mit Edelstahlbeschlägen, um die

Rücksitzbank. Zwischen den Rückleuchten befand sich ein einfacher, flacher Kofferraumdeckel und das Kofferraumfach wurde von einer Triumph Klappdeckelkappe gekrönt. Das Auto saß auf 5. 1/2 " x 14" Compomotive-Alu-Rädern. Ich war nicht so erfreut zu sehen, dass auf diese 185er Lee Conquest Reifen aufgezogen waren. Hat mir dieser Reifentyp doch enorme Sorgen bereitet, in dem er auf meinem Herald in Stücke zerfiel. Aber die Reifen waren offenbar wegen ihres vollen Profils ausgewählt worden.

Der wunderschön verzierte Innenraum war in dezentem Rot gehalten, das durch einen rot-, grauen Teppich mit Bordierung gut zur Geltung kommt. Ein weiterer netter Touch war die Aufnahme einer Schwellerplatte mit den Logos A.V.C. und Merlin. Die großen Türen öffneten sich weit auf ihren riesigen Messing-Türbändern, was den Einstieg besonders einfach machte, und ich war sofort beeindruckt - nicht zuletzt von den luxuriösen Sitzen. Nachdem ich mich im Cockpit niedergelassen hatte, wurde ich mit einem 13"

Die herunterklappbare Heckklappe zeigt einen sinnvoll dimensionierten Kofferraum.



Mountney Rad konfrontiert, das aus dem roten, vinylbeschichteten Armaturenbrett ragte.

Triumph 2000 Instrumente wurden verwendet und waren aufgrund ihrer Einbaulage gut ablesbar, wobei die großen Instrumente zentral platziert waren, so dass die kleinen Instrumente in der Nähe der Säule gruppiert und somit durch das Lenkrad hindurch sichtbar sind. Für mich war es notwendig, den Sitz um einiges nach vorne zu schieben.

Die Merlin-Pedalbox war etwas zu weit vorne montiert und die Positionierung des Sitzes machte es schwierig, aus dem Auto auszusteigen. Dies ist anscheinend kein Problem an sich, aus dem einfachen Grund, dass die Pedalstellung während des Baus nach Belieben eingestellt werden kann.

Fahrverhalten

Dieses Auto war mit den Komponenten eines 2-Liter-Cortina ausgestattet, deren Motor mit einem Stufe 2-Tuning behandelt wurde. Dies entsprach einem Paar von 45 DCOE's auf einem gasdurchflossenen, hochverdichtenden Kopf, der eine getunte, aber nicht zu scharfe Nockenwelle trägt. Nach drehen des Schlüssels erklangen ermutigende Motorengeräusche unter der Motorhaube, begleitet von einer bemerkenswert zivilisierten Abgasnote des seitlich montierten Auspuff. Ich war vom schlechten Zustand des Mexiko Getriebes gewarnt worden, aber das erwies sich in der Praxis als durchaus brauchbar und erforderte lediglich etwas mehr Zeit und Gefühl um den Gangwechsel durchzuführen.

Als ich losfuhr, war ich sofort beeindruckt von der Leichtgängigkeit der Fahrt, die 2" kürzeren, vorderen Ersatzfedern scheinen die perfekte Wahl mit Ihren 160 lbs/in zu sein. Der abgestimmte Motor lieferte beachtliche Leistungsmengen, ohne im geringsten spitz zu sein, und obwohl das Ansaugeräusch klar zu hören war, war es bei geschlossener Motorhaube nicht störend.

Die Größe des Autos ist nicht zu übersehen, ein Attribut, das auch für Geräumigkeit des Cockpits und seine angenehmen Proportionen zählt. Die flotte Kurvenfahrt erfordert daher einen festen und engagierten Einsatz des Fahrers. Hat man das begriffen, so sind schnell Fortschritte zu erzielen und man muss nicht mehr mit bösen Überraschungen rechnen. Fuhr man den Merlin schnell durch eine Reihe von mittleren Kurven, so entstand eine gewisse Verwindung des Autos. Es wurde natürlich auch

auf den Überrollbügel verzichtet. Es war jedoch möglich die Steifigkeit des Fahrzeugs zu erhöhen und somit die notwendige Lenkkraft in Bezug auf das Fahrzeuggewicht zu reduzieren. Somit konnte man dem Untersteuern etwas entgegenwirken. Eine unerwartete Verschärfung der Kurve hatte zur Folge, dass die hinteren Reifen gern ein wenig zwitscherten, aber es gab keine Anzeichen dass das hintere Ende ins Rutschen kam. Insgesamt waren das Handling und die Straßenlage perfekt aufeinander abgestimmt. Der Merlin war nicht so wendig wie einige der angebotenen Bausätze, aber das wurde durch die Qualität der Fahrt angemessen kompensiert. Es gibt überhaupt keinen Grund, das Auto zu kritisieren bezogen auf den Markt für den es angeboten wird. Verbunden mit diesem Verhalten war eine beruhigende Solidität ohne Anzeichen von Aufschaukeln und eine lobenswerte Abwesenheit von Rasseln, Quietschen und Klappern.

Erfreulicherweise funktionierten auch alle Instrumente, ebenso wie das Horn, die Lichter und die Scheibenwischer. Dies mag ein naheliegender Punkt sein, aber denken Sie daran, dass der Testwagen Herzstück des Herstellers ist - einige andere Hersteller wären gut beraten, dies zur Kenntnis zu nehmen. Während der Aufnahmen bemerkte ich immer wieder angenehme Details wie das im Kofflül gelagerte Reserverad mit seiner sauberen Abdeckung oder auch die nützlichen Türfächer. Ich war auch erfreut darüber, dass die Liegesitze (eine Kit-Option zu £105 pro Stück) mit Kopfstützen ausgestattet waren, denn ein Schleudertrauma ist nicht angenehm. Beim Öffnen des Motorraums zeigte sich ein Raum, der nicht nur in Bezug auf seine Größe, sondern auch aufgrund seiner Form gut aussieht. Am vorderen Ende war der extreme Kühlergrill, der in der Vergangenheit zu negativen Kommentaren geführt hat. Wie in ähnlichen Fällen üblich, muß man anderen Menschen erst mal aufzeigen, dass dieses Auto nicht in den 1930ern gebaut wurde, auch wenn die Linienführung das versprechen würde.

Die grobe Mechanik

Den Merlin gibt es in zwei Formen, zwei oder zwei plus zwei Sitze. Die Erstere verwendet standardmäßige Cortina-Federbeine zur Aufnahme der Hinterachse, während letztere mit speziellen Federbeinen und einer Panhard-Stange ausgestattet ist, deren Halterungen mit der Achse verschweißt werden



Das einfache, robuste Chassis wird grundiert geliefert. Die Räder und die Halterung ermöglichen den Bausatz nach Hause zu schleppen.

müssen. Dadurch entsteht ein nutzbarer hinterer durchgängiger Sitzbereich, obwohl dieser eigentlich durch den Antriebsstunnel getrennt ist. Außerdem basieren die Fahrzeuge fest auf einem Cortina Mk3, 4 oder 5. Die einzigen nicht von Cortina benötigten Teile sind ein Spitfire-Heizer und ein BL-Scheibenwischer. Der Hauptbremszylinder darf aus Platzgründen nicht Bremskraftunterstützt sein und das Testauto zeigte dadurch ein recht hartes Bremspedal. Da alle unsere rechten Beine durch den universellen Einsatz von Bremskraftverstärkern verwöhnt wurden, kann man zur Not einen Verstärker weiter hinten montieren oder sich auch einfach an die Bremse gewöhnen. Die Cortina-Teile werden von einem umlaufenden Rahmenchassis aus 75mm x 50mm x 3mm RHS getragen. Das Chassis hat fünf wesentliche Querträger und nimmt vorne und hinten die Federung auf. Zusätzlich zur Aufnahme der Cortina-Motoren kann der Ford V6 in 2,8 oder 3 Liter Variante eingebaut werden. Das Aggregat treibt durch eine verkürzte Kardanwelle das Differential an. Abgesehen davon sind die einzigen weiteren Modifikationen an den Cortina-Teilen die Aufnahme einer verlängerten Welle in die Lenksäule und der ähnliche Einsatz einer verlängerten Bremsstange. Ebenfalls im Kit enthalten ist ein 7,5 Gallone Baustahl-Kraftstofftank sowie die verkürzten vorderen Federn, die Pedalbox und das Handbremskabel und -halterungen. Der Bausatz ist in Bezug auf die oberen Arbeiten ebenso umfangreich, da die Türscharniere, Schlösser und Griffe enthalten sind. Die Stoßfänger sind ebenfalls unverchromt und das Frontgitter wird wahlweise in einer Grundierung zum Lackieren oder Beschichten geliefert. Die Einbeziehung von Stoßfängern gilt nicht für den Doppelsitzer. Die massive, einteilige Karosserie wird in weißem Gelcoat geliefert und

die minimale Schichtdicke beträgt 8 oz. Die Konstruktion von Karosserie und Fahrwerk weist die Art von Over Engineering auf, die in der Kit-Car-Welt häufig anzutreffen ist. Aber da sich alles dies als ausreichend gut erwiesen hat um eine TÜV-Zulassung zu erhalten, soll es mir auch recht sein. Der zur Verfügung stehende Platz für diesen Artikel verbietet mir die die Liste der Optionen und Teile, die für den Merlin verfügbar sind, näher zu erläutern. Es genügt zu erwähnen, dass diese bis zu 4 DIN A4 Seiten umfasst. Ich konnte nichts finden was fehlt.

Die Geldseite

So haben wir im Merlin also ein charismatisches Auto gefunden, mit einer soliden Konstruktion und überdurchschnittlicher Qualität. Was den Markt betrifft, so sehe ich darin ein ideales Projekt für den Familienvater. Die Einbeziehung eines realistischen Sparstrumpfs und die Nüchternheit des Merlin machen ihn zu einem attraktiven Angebot in diesem Bereich. Die Form und das Konzept des Merlin sind so, dass die Anwendung eines „günstigen“ Geschmacks bei der Auswahl und Ausstattung von historischen Accessoires letztendlich erhebliche Vorteile bringen würde. - Nachdem die Art des Tieres festgelegt wurde, ist die Preisstruktur, in etwa so wie erwartet. Der Doppelsitzer hält sich bei £1725 und der 2 + 2 mit seiner enthaltenen Aufhängung und den Extras, kommt bei £1985 heraus. In beiden Fällen kommt die Mehrwertsteuer oben drauf. Es ist möglich, das Auto sowohl in den Midlands als auch im Südosten zu besichtigen.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte **A.V.C., Unit 10, Townsend Thoreson Auto Centre, Lakeside, Redditch, Worcestershire, Tel: 0527 501895 or Paris Cars Ltd., 1 Florence Villas, Barling Road, Great Wakering, Southend on Sea, Essex. SS3 0NF. Tel: 0702 219145.**