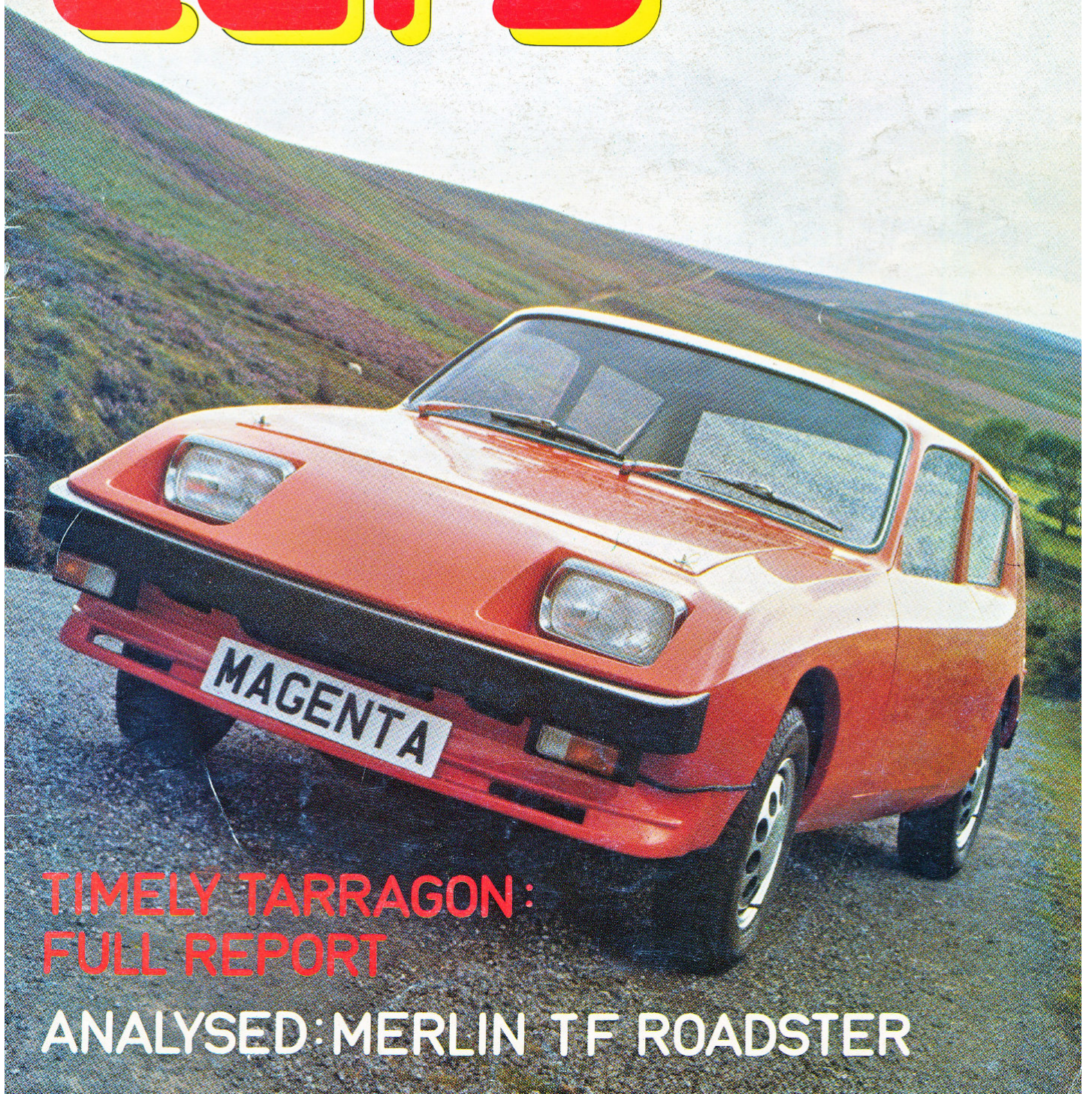


NOVEMBER 1982 £1.00

# kit cars



**TIMELY TARRAGON:  
FULL REPORT**

**ANALYSED: MERLIN TF ROADSTER**



# Analyse: Merlin





**Ziel: Jeden Aspekt dieses aufregend gestalteten und hervorragend gemachten Sport-Roadsters zu berücksichtigen. Vom Kauf eines Bausatzes bis hin zur Mischung aus Spaß und Funktionalität des fertigen Autos. Dabei aber auch die Liebe zum Detail nicht außer Acht lassen, die es so preiswert macht.**

Mit der enormen Expansion des Kit-Car-Marktes wird man von einer ständig wachsenden Auswahl an spannenden und preiswerten Fahrzeugen konfrontiert. Und dank des Untergangs des massenproduzierten offenen Sportwagens hat der Käufer, der den Wind in den Haaren spüren will, nun eine beeindruckende Auswahl an Alternativen. Das Cabriolet feiert sicherlich ein gewaltiges Comeback. Nach Jahren der Spannung in den kokonartigen Umgebungen aus geformtem schwarzem Kunststoff, die als sportlicher Stil durchgingen, entdecken die Fahrer die frische Luft wieder. Eine neue Generation von Enthusiasten hat festgestellt, daß fast nichts mit dem Vergnügen des Cabriofahrens zu vergleichen ist und die Manager der spezialisierten Automobilindustrie schwimmen auf der Welle dieses kleinen Marktsektors mit. Doch selbst mit der Wiedergeburt des Cabrios ist klar, dass einige große Autokategorien mehr als andere vom Interesse der Käufer profitieren. Eine der häufigsten Unterarten ist natürlich der traditionell gestylte offene Roadster, die Gattung, die auch in den düsteren Tagen der 70er Jahre von Caterham Cars, Panther und (vielleicht der berühmteste von allen) Morgan am Leben erhalten wurde. Es war der Erfolg der Worcestershire Company mit ihrer Warteliste, die länger als die Lebensdauer eines Fiat war, welche die kleineren Hersteller angezogen hat. Diese versuchen teilweise sogar den Morgan zu kopieren oder zumindest einige seiner Funktionen zu übernehmen um Kunden anzuziehen, die die Freuden des traditionellen Roadsters suchen, ohne sich entweder von großen Summen zu trennen oder mehrere Jahre lang Daumen drehen zu müssen.

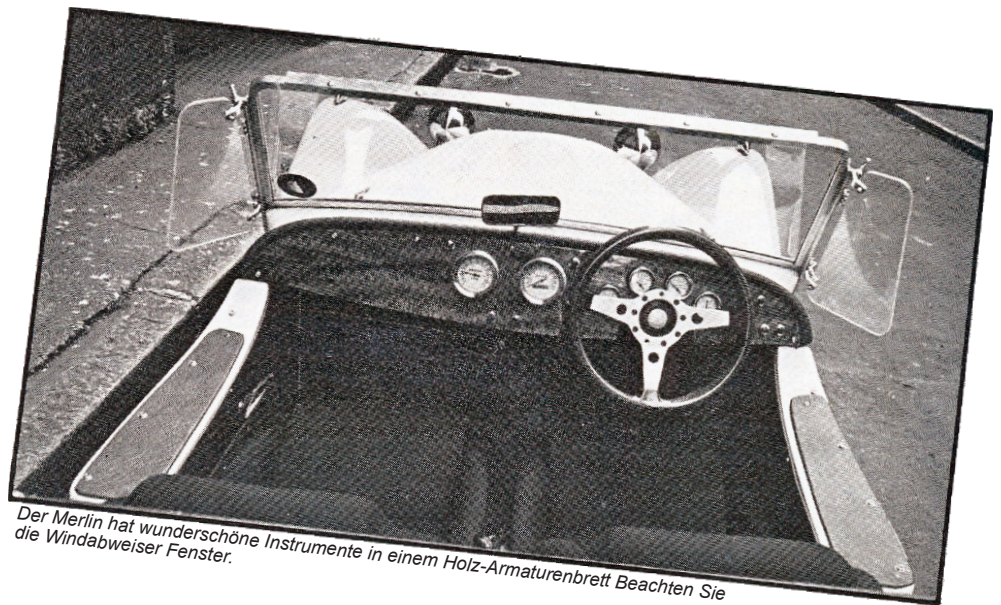
Unter Berücksichtigung dessen sollte man den Merlin TF nicht als Kopie oder in irgendeiner Weise als Nachbildung des Morgan betrachten, denn es ist ein Auto, das einer eigenständigen Bewertung würdig ist und einen ganz eigenen Reiz hat. Ursprünglich von Leonard Witton in London entworfen, erschien der zweisitzige Tiger erstmals in den USA, wo der Witton Tiger (wie er genannt wurde) in zwei Formen angeboten wurde. Die Erbauer konnten einen VW Käfer-Heckmotor mit einem speziell entwickelten Zweirohr-Chassis verwenden oder sich für den Einbau einer wassergekühlten Ford Pinto-Einheit vorne entscheiden. Als Peter Gowing von Thoroughbred Cars das Auto anschließend nach Großbritannien brachte, hatte er die Absicht, beide Optionen anzubieten. Aber die Erfahrung zeigte, dass die VW-angetriebene Version kommerziell gesehen eine Totgeburt war und die Produktion der heckgetriebenen Variante in diesem Land eine Nullnummer war.

Ungeachtet dieser eindeutigen Ablehnung für den luftgekühlten Merlin hat sich sein ansonsten identischer, fordgetriebener Bruder als immer beliebter erwiesen und die siebenköpfige Belegschaft im Werk Southend produziert derzeit zwei Merlin pro Woche. Etwas unglücklicher ist die

Geschichte jedoch in den USA, wo Leonard Witton rechtliche Schritte unternehmen mußte, um zu verhindern, dass die Händler des Tigers seine Autos illegal herstellen. Ohne auch nur eine Anerkennung - geschweige denn einer Lizenzgebühr - in seine Richtung. Aber in diesem Land sieht der Merlin mit einer starken Formel aus klassischem Aussehen, moderner Funktionalität und einem Preis, der Morgan-Besitzer zum Weinen bringen wird, erfolgreich aus.

#### **Erscheinungsbild**

Vielleicht wegen der Ähnlichkeit zwischen den Konzepten von Morgan und Merlin, sieht man den Glasfaser-Neueinsteiger zunächst durch Augen, die an das bisherige Auto gewöhnt sind. Die automatische Reaktion besteht darin, bei der unerwarteten Form des langen, schrägen, quadratischen Grills zurückzuschrecken. Mit einem Bild des altbekannten Morgan-Grills im Kopf sieht der Merlin-Grill mit seinen schmalen, vertikalen Stäben irgendwie falsch aus. Mit der Vertrautheit wird diese negative Reaktion jedoch ziemlich gut auf den Kopf



*Der Merlin hat wunderschöne Instrumente in einem Holz-Armaturenbrett Beachten Sie die Windabweiser Fenster.*

gestellt und man beginnt, Parallelen zwischen dem (nicht mehr seltsamen) Merlin-Grill und den ähnlich gestalteten frühen Allard- und AC-2-Liter-Details zu ziehen. Nachdem wir uns über mehrere Tage mit dem Southend-Auto vertraut gemacht hatten, begannen wir Morgan's anzusehen und dachten, wie seltsam und (wagen wir es zu sagen) hässlich ihre Grills aussahen. Es zeigt nur, wie leicht wir alle indoktriniert sind, wenn wir denken, dass altbekannte Wege die besten sind. Abgesehen vom Grill stört wenig, wenn man die fließenden Linien des Merlin wahrnimmt, ergänzt durch die zweifarbige Farbgebung. Das Auto sieht lang, tief und stilvoll aus, mit einer viel zielgerichteteren Ausstrahlung, als es jeder Straßenmorgan je hätte tun können. Die Verwegenheit der traditionellen Linien wird durch die anmutigen Kotflügel unterstrichen, die aus dem schmalen Körper herausragen und (im Gegensatz zum Tiger) durch ein

durchgehendes Trittbrett verbunden sind. Durch die Breite dieser geschwungenen Bögen und die begrenzte Bodenfreiheit gelingt es dem Merlin, Anmut und Stil mit einer zweckmäßigen Ausstattung zu verbinden, die kaum zu missfallen vermag. Wenn man sich den Merlin genauer ansieht, bemerkt man die Fülle der Lüftungsschlitze. Diese wurden nach einer Befragung der Käufer auf der Warteliste von Peter Gowing beibehalten. Nehmen wir einmal an wir würden noch etwas verändern wollen. 86 Lüftungsschlitze sind vielleicht zu viel des Guten.... nun, ganz allein Ihre Entscheidung. Ein weiteres Designdetail, zu dem Peter seine Kunden befragte, war die ungewöhnliche Armlehnenleiste auf der niedrigen Tür, und in diesem Fall können wir uns ihrem Urteil gerne anschließen, denn die ausgestellte Kante fügt sich nicht nur in das Styling ein, sondern erweist sich auch als komfortabel in der Handhabung. Ein weniger angenehmes Merkmal war die Verwendung von verchromten Stoßstangenrohren. Obwohl wir uns einig sind über den Sicherheitsaspekt, steht doch die stark zweckmäßige Form der Stoßstangen in direktem Gegensatz zum stilvollen Erscheinungsbild des restlichen Fahrzeugs.

In diesem Zusammenhang sei noch positiv bemerkt, dass der Prototyp zwei Jahre ziemlich harter Nutzung stand gehalten hat, einschließlich eines kürzlichen Unfalls mit einem Ford Escort. Peter ist zu Recht stolz darauf, dass der Ford einen komplett

neuen Kotflügel benötigte, während der Merlin nur kleine Arbeiten benötigte, um den Schaden zu beheben, was für die Qualität der Fahrzeugkonstruktion spricht. Obwohl der Merlin ein wenig lädiert aussah, hatte sich die Struktur der Karosserie nicht verschlechtert. Tatsächlich ist es schwer, nicht vom Aussehen des Merlin beeindruckt zu sein, und dann auch noch überrascht zu entdecken, dass das Aussehen des Roadsters durch die Verwendung des Verdecks und der Seitenscheiben keineswegs beeinträchtigt wird.

#### **Muttern und Schrauben**

Thoroughbred Cars bieten den Merlin TF im wesentlichen nur in einer Spezifikation an, obwohl natürlich verschiedene Extras in die Einkaufsliste aufgenommen werden können. Die vielleicht wichtigste der Optionen ist die spezielle Gelcoat-Farbe



(gegen einen Aufpreis von 200 Pfund) anstelle des Weiß, in dem Karosserie, Türen, Motorhaube und Kofferraum normalerweise gefertigt sind. Beim Besuch der kleinen Fabrik, in der alle Arbeiten ausgeführt werden, wurde klar, dass sich die meisten Kunden für die Standardkarosserie entscheiden, die in puncto Qualität nicht hinter den farbigen ansteht. Die Qualität des handgefertigten Fiberglases war so hoch, wie wir es von der "Neuen Liga" alternativer Automobilhersteller gewohnt sind - also stark, glatt und gut verarbeitet. Das Stahlrohrchassis (von Peter Gowing selbst entworfen) wird vor der Auslieferung des Bausatzes mit der Karosserie verschraubt, um eine präzise Passform zu gewährleisten, und ist speziell für die Aufnahme unveränderter Komponenten der Mk III und Mk IV Cortinas eingerichtet. Das Basiskit, das 1750 Pfund zuzüglich Mehrwertsteuer kostet, beinhaltet auch den Windschutzscheibenrahmen, den Grill, die Stoßfänger und Halterungen, die vorderen und hinteren Schraubenfedern, eine Verlängerung der Lenkwelle und die Säulenhalterung sowie ein Pedalbefestigungsjoch. Es gibt viele andere Teile, welche den Lieferinhalt erweitern, wie z.B. Sitze und Schienen, Lenkrad und Nabe, Scheinwerfer, Torpedolampen, Hauben- und Türscharniere, Verschlüsse und Griffe. Und ganz oben auf der Liste stehen das Verdeck und die Seitenscheiben in Braun, Schwarz oder Weiß, komplett mit Rahmen und Beschlägen, was das Merlin TF '82 Paket zu einem Schnäppchen macht. Von Thoroughbred Cars sind verschiedene Extras erhältlich, wie z.B. die attraktiven Compomotive Modular Räder (je £35 pro Stück) und ein komplettes, abgestimmtes Abgassystem für jeden der entsprechenden Vierzylinder-Fordmotoren. Wenn Sie wirklich aufs Ganze gehen wollen, können Sie sogar Luxusartikel wie einen speziellen deutschen Stoff für das Verdeck oder (wo haben Sie diese schon einmal gesehen?) ein Paar Union Jack Schilder bestellen.

Aber obwohl das Merlin-Kit sehr viele der notwendigen Komponenten enthält (auch kleine Dinge wie Halterungen, Schrauben und Unterlegscheiben), muss der Kunde noch ein wenig nach Teilen suchen. Aber nicht zu viel, denn der TF wurde speziell für den Ford Cortina als Basisfahrzeug neu konzipiert, so dass es bei der Suche nach einem geeigneten Mk III oder IV nicht zu viel Ärger geben sollte. Die einzigen nicht von Ford benötigten Teile sind Kraftstofftank, Wischermotor und Rückleuchten aus dem VW Käfer. Auf der Einkaufsliste benötigt man einen kompletten vorderen Aufhängungs-träger inklusive Zahnstange und Ritzel, Querlenker und Stoßdämpfer sowie Naben- und Bremssattelbaugruppen. Zusätzlich werden die komplette Lenksäule, Pedalanordnung, Batterie, Handbremse, Kühler und Hauptbremszylinder (ohne Bremskraftverstärker) benötigt. Oh, ein Motor und ein Getriebe wären nützlich.... Bei der Auswahl der Motoren gibt es ein gewisses Maß an Flexibilität. Grundsätzlich wird ein 1600er Cortina-Klumpen ziemlich günstig sein, während die 2000 OHC-Einheit wahrscheinlich den besten Kompromiss zwischen Leistung und Wirtschaftlichkeit darstellen wird. Und wenn Sie wirklich auf Spaß aus sind und Ihre

Versicherung von Ihrer verantwortungsbewussten und aufrechten Art überzeugen können, dann kann ein 3 Liter-V6 installiert werden - wenn auch mit etwas reinquetschen. Was Sie außerdem benötigen, ist die passende Hinterachse (komplett mit Bremsanlage), Getriebe und Antriebswelle - zumindest, wenn Sie irgendwo hinfahren wollen!

## Erfahrungen eines Besitzers

Während der Prototyp, der seit über zwei Jahren als mobiler Prüfstand genutzt wird, etwas gelitten hatte, ließ der strahlend weiße 3-Liter-Merlin des Kunden Bernard Stripp keine Zweifel daran aufkommen, wie gut das Auto aussehen kann. Der 35-jährige Beamte aus Benfleet in Essex, war durch die Kombination von traditionellem offenem Fahren und Erschwinglichkeit zum Merlin gekommen und ist der Meinung, dass sich seine fehlende Erfahrung im Aufbau eines Kitcar nicht als zu großes Handicap erwiesen hat.

Um seinen makellosen TF zu bauen, brauchte Bernard sechs Monate Abend- und Wochenendarbeit. Die größten Probleme auf die er stieß, betrafen seine Wahl des Motors mit dem größten Hubraum. Dies erforderte eine Reihe von zeitaufwändigen Änderungen für die er die Hilfe von Peter Gowing in Anspruch nahm. Peter hat die Änderungen inzwischen in den überarbeiteten Merlin übernommen, der sich aus den Erfahrungen mit dem Prototyp und den frühen Kundenfahrzeugen entwickelt hat. Und während Bernard offen zugibt, etwas länger als die behauptete Aufbauzeit von 200 Stunden gebraucht zu haben, sagt er aber auch, dass die Schätzung für einen typischen 2-Liter-Merlin ziemlich realistisch ist und er seine Autowahl nicht bereut. Kein Wunder - sein Merlin ist eine absolute Schönheit, mit einem ausgeklügelten Kofferraumöffnungssystem, einer durch und durch straffen und klapperfreien Karosserie und einem Innenraum, der viel teurere Autos in den Schatten stellen würde. Es lohnt sich aber auch.... Die von Null auf sechzig (Meilen) Zeiten sind ziemlich gut in der Super-Auto-Liga und das Handling des Autos ist mehr als ausreichend. Flach und schnell, wenn auch vielleicht zu straff für den Geschmack einiger Leute. Die Juroren der Autofair '82 im Juni dieses Jahres mögen den Merlin aber ganz besonders. Sie kürten den schönen Roadster mit dem ersten Preis bei

der Concours-Veranstaltung. Am beeindruckendsten sind vielleicht, abgesehen von der Liebe zum Detail zu Bernards Auto (das übrigens im täglichen Gebrauch ist), die Kosten. Denn trotz großem Qualitätstreben an seinem Merlin kostete Bernards Merlin nur £2900 um ihn auf die Straße zu bringen. Gütiger, das ist billiger wie ein Renault 4 und weniger als die Hälfte des billigsten Morgan.

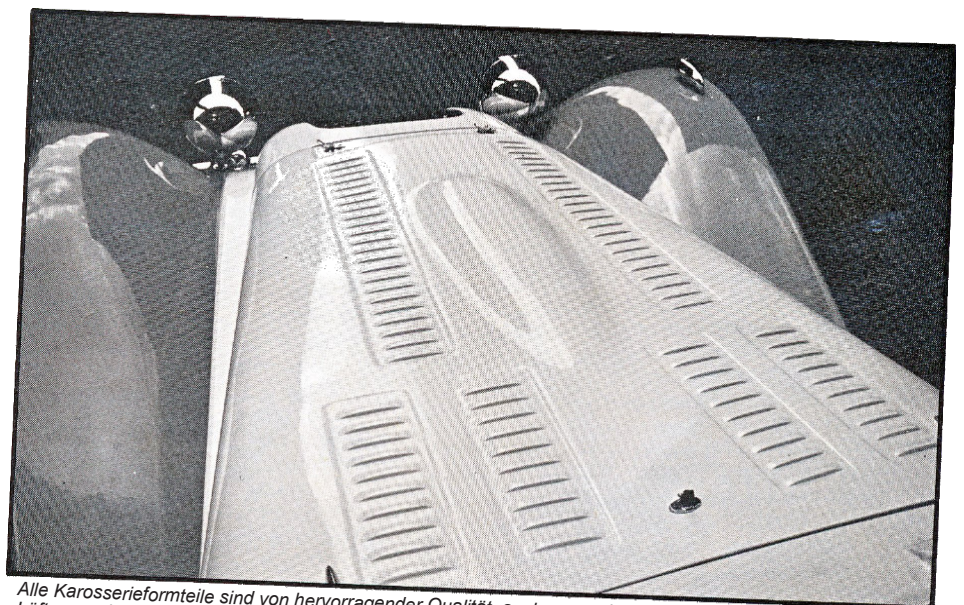
## Kundendienst

Für diejenigen, die noch nie mit einem spezialisierten Hersteller zu tun hatten, wird der Fokus von Unternehmen wie Thoroughbred Cars ein ziemlicher Schock sein. Üppige Broschüren mit Hochglanzfotos und sinnlosem Geschwätz kann man vergessen. Ebenso braucht man sich keine Gedanken über den Umgang mit einer weit entfernten "Kundendienst-Abteilung" oder Empfangsdamen zu machen, die ein Spurstangenende nicht von einer Abgashalterung unterscheiden können. Bei einer Anfrage über einen Merlin werden Sie sofort mit jemandem sprechen, der jeden Tag an einem TF arbeitet, der an der Konzeption und Entwicklung des TF mitgewirkt hat und (wenn Sie mit Betriebsleiter Colin Hann sprechen) den Merlin als sein eigenes Transportmittel einsetzt. Es wird sich als ein erfrischendes Erlebnis erweisen!

Natürlich muss man im Gegenzug für diese Art von freundlichem und persönlichem Service irgendwo auch mit Abstrichen rechnen. Broschüren und Bestellformulare sind nicht gerade exquisit (um die Wahrheit zu sagen, die, die uns gegeben wurden, waren veraltet!) und der Mangel an großen Teilebeständen kann zu gelegentlichen, frustrierenden Verzögerungen führen. Auf der anderen Seite sind die Giganten der Automobilindustrie dafür bekannt, dass sie die Kunden vorab warten lassen, und irgendwie kann man sich nicht wirklich vorstellen, dass Sir Michael Edwardes am Wochenende bei Ihnen zu Hause vorbeikommt. Auf diese Art hat aber Peter geholfen ein Problem an Bernard Stripp's Auto zu lösen.

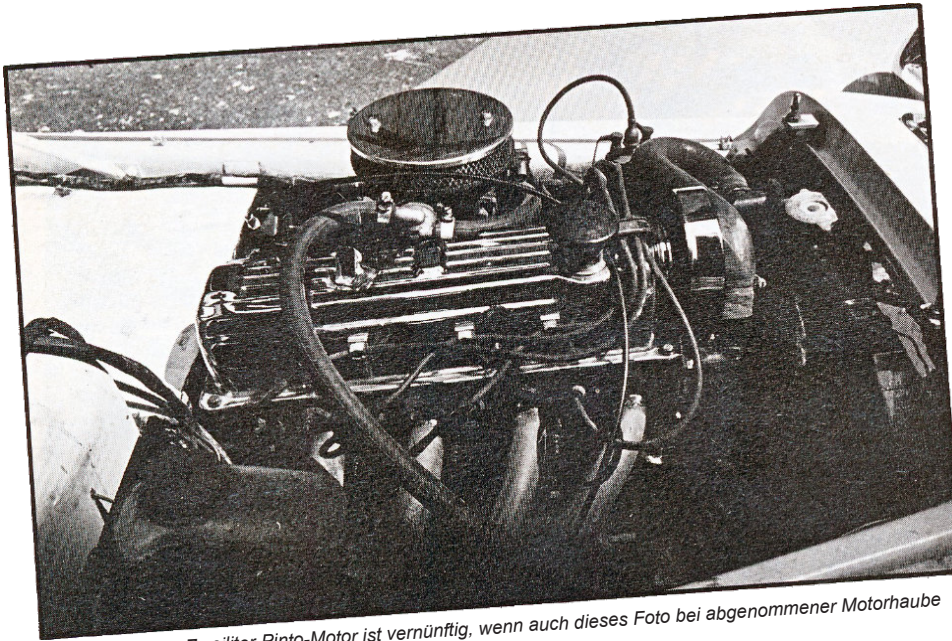
## Auf die Straße bringen

Wie einige der professionelleren Kit-Autohersteller hat Peter erkannt, dass die Probleme, ein solches Auto auf die Straße zu bringen, für den potenziellen Kunden oft



Alle Karosserieformteile sind von hervorragender Qualität, auch wenn alle diese Lüftungsschlitze etwas übertrieben sind!





Der Zugang zum Zweitler-Pinto-Motor ist vernünftig, wenn auch dieses Foto bei abgenommener Motorhaube gemacht wurde.

entmutigender erscheinen als der eigentliche Bau. So lud er vernünftigerweise lokale Kfz-Versicherungstechniker ein um die strukturelle Integrität der Autos zu bewerten, so dass Merlins mit Motoren von 2 Litern oder weniger von den "Mainstream"-Versicherern als Gruppe Sechs eingestuft werden. Kit Car-Spezialisten Osborne und Söhne, nehmen £ 171 für eine Vollkasko auf einem 3-Liter-Merlin bei einem Alter über 23 Jahre der angemeldeten Person bei maximalem Bonus. Am anderen Ende der Skala würde ein 17-Jähriger in einem ländlichen Gebiet 272 Pfund für eine Haftpflichtversicherung auf einer 1600er-Version zahlen, während ein 23-Jähriger in einer Stadt wie Reigate mit zwei Jahren NZB 144 Pfund für eine Vollkasko oder nur 54 Pfund für eine Haftpflichtversicherung auf dem gleichen Auto zahlen würde.

Leider sind neben der Versicherung auch die Kfz-Steuer zu zahlen. Dieses Thema wurde von KC natürlich zu verschiedenen Zeiten ausführlich behandelt (zuletzt im Mai 1982), aber im Wesentlichen gibt es das folgende Bild: Da der Merlin als ein neues und nicht als umgebautes Fahrzeug betrachtet wird, qualifiziert er sich für ein brandneues Kennzeichen und eine Kfz-Steuer von 10%, die auf den Vorwertsteuersatz der Fahrzeugkomponenten (also alle Rechnungen aufbewahren) und die Einschätzung des Zolls über den Wert der Arbeit, die der Bauherr in ihn investiert hat. Es klingt beängstigend, ist aber weniger kompliziert als viele Menschen befürchten und sollte wirklich niemanden vom Auto seiner Wahl abschrecken, wie A.G. in der Mai-Ausgabe unter 'Rückblick' erklärte.

#### Hinterm Lenkrad

Der Einstieg in den Merlin bietet die Wahl, ob man sich ein wenig Würde bewahrt und die Türen benutzt oder einen Sprung wagt, indem man sich vom stabilen Trittbrett über die niedrige Tür schwingt und sich in Position bringt. Die Tür öffnet sich zwar sehr weit, aber man muss sagen, dass man bei geschlossenem Verdeck dazu neigt, in das Auto hinein- und

herauszufallen aufgrund der hohen Seiten der ansonsten angenehmen Schalensitze. Somit kann der Einstieg ein wenig schwierig sein. Aber grundsätzlich problemlos - zumindest für jeden, der keinen außergewöhnlichen Körperbau hat! Die Sitzposition ist viel niedriger als die, an die man sich gewöhnt haben könnte, und man sieht zu Volvo-Fahrern auf (im wahrsten Sinne des Wortes, nicht im symbolischen Sinne), so wie man ansonsten die Insassen von Range Rovern und dergleichen anstarrt.

Dies sollte jedoch nicht so verstanden werden, dass man so tief sitzt, dass man knapp über das Armaturenbrett schaut a la Ronnie Corbett in seinem Rolls, denn das gesamte Fahrzeug ist einfach sehr tief und die Sicht ist nahezu einwandfrei - zumindest wenn das Verdeck unten ist. Ein Außenspiegel wäre aber sicherlich eine sinnvolle Ergänzung gewesen. Ein solcher Spiegel spielt eine entscheidende Rolle wenn das Verdeck geschlossen ist, denn dann ist die Sicht nach hinten praktisch nicht vorhanden. Das Verdeck war ansonsten beeindruckend und schien seine Rolle angemessen zu erfüllen (obwohl die Wetterfestigkeit immer noch nicht 100%ig ist). Der zweiteilige Rahmen wird getrennt vom Verdeck aufgestellt, die selbst mit Druckknöpfen am Heck und einer Stange, die in eine spezielle Lippe entlang der Oberkante der Frontscheibe passt. Die Kontrolllampen (auf dem hölzernen Armaturenbrett!) sind wenig relevant, da der Erbauer sich natürlich Zeit nehmen wird, das Armaturenbrett nach seinen Wünschen zu planen und die Handbremse hoffentlich auch an einer zugänglicheren Stelle platzieren wird als hinter den Sitzen. Sicherlich sind viele Ideen und Dinge möglich. Das Armaturenbrett in Bernards Auto zum Beispiel hätte ein Auto, das ein Mehrfaches kostet, nicht entehrt. Klar ist, dass der Eindruck eines solchen Testwagens alle Ehre macht. Es scheint klar zu sein, dass die Kit-Autohersteller, die wirklich auf Erfolgskurs sein wollen eine solche Investition für sinnvoll halten werden. Es gibt einfach keine bessere Werbung als ein absolut makelloses Beispiel für ihr Produkt.

Die Instrumente des Merlin waren von einem schönen weißgesichtigen klassischen Design, obwohl der Tacho verwirrenderweise eher in Kilometern markiert war als in Meilen pro Stunde. Die Sattlerarbeiten waren von hohem Standard - mit Ausnahme der ungesicherten Manschette um den gut platzierten Schalthebel. Und damit kommen wir auf den vorherigen Punkt zurück, denn ohne Thoroughbred Cars hervorheben zu wollen, muss man ehrlich gesagt über einen letzten Knackpunkt des Aufbaus des Merlin-Testwagens berichten. Es betrifft den Gepäckraum, der (zu Gunsten des Designs) überraschend geräumig ist. In Bernards Auto ist dieser durch eine raffinierte und stilvolle Anordnung zugänglich, bei der die Rückwand, an welcher der Ersatzreifen befestigt ist, seitlich angelenkt und öffnbar ist. Im Testwagen hingegen gelangte man nur durch verwenden des Schraubendrehers und lösen der gepolsterten horizontalen Oberplatte in die schließlich einzige Stauraummöglichkeit (außer den Türtaschen). Wäre ein weiteres Beispiel für den Merlin nicht vorhanden gewesen, wäre es nur allzu leicht gewesen mit Eindrücken nach Hause zu fahren die dem Merlin nicht gerecht würden

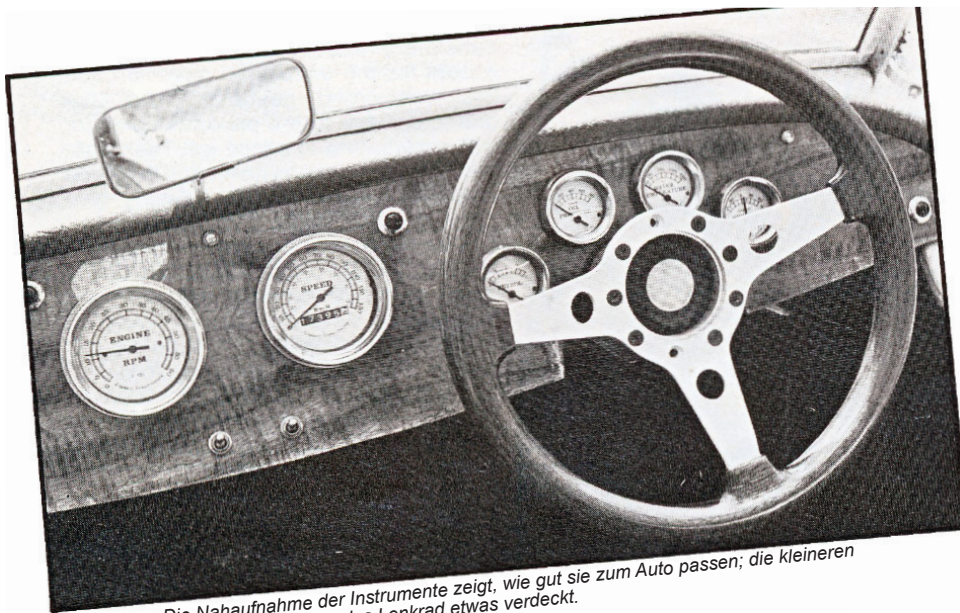
#### Auf der Straße

Was auch immer bei der Vorbereitung des Testwagens zu bemängeln war, wurde auf der offenen Straße schnell vergessen, da der 2L OHC angetriebene Merlin seine volle Wirkung entfaltete.

Mit vierzehn Zoll Rädern anstelle der dreizehn Zoll des Cortina ist die Getriebeübersetzung etwas höher, aber Startbeschleunigungsläufe zeigen, dass dies durch die Gewichtsreduzierung von 500 kg mehr als ausgeglichen wird. Die ultimative Höchstgeschwindigkeit kann bei einem Roadster nur an zweiter Stelle stehen (die Luftwiderstandsbeiwerte funktionieren nicht mit dem traditionellen Styling-Charme). Aber für Autobahnfahrten ist der Merlin ausreichend, um auch die gesetzlichen Limits in England zu überschreiten. In Wahrheit ist der Merlin aber, wie die meisten anderen Cabriolets, nicht für die ultimative Leistung gebaut, sondern für die Erfahrung des Open-Air-Fahrens. Und das muss einem die illegale Höchstgeschwindigkeitsfahrt als Opfer Wert sein. Auf jeden Fall werden alle bis auf die hartgesotenen Kunden feststellen, daß der Merlin in der Lage ist, weitaus höhere Geschwindigkeiten zu erreichen als die meisten selbst wollen! Denn obwohl die Windschutzscheibe und die Seitenscheiben den größten Teil des kommenden Luftstroms ablenken, werden nur die masochistischsten Menschen es genießen, für längere Zeit in einem halben Sturm zu sitzen. Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten erfüllt das Auto seinen Zweck.

In der Stadt erwies sich der Merlin dank der Flexibilität des Motors überraschend gutmütig und leicht handhabbar, nicht zuletzt aufgrund des Respekts den andere Verkehrsteilnehmer einem so auffälligen Fahrzeug entgegenbringen. Der ständige Einsatz der Kupplung unterstreicht jedoch das Fehlen einer Ruheposition für den linken Fuß im engen Fußraum. Die Fähigkeit, alle Extremitäten des Fahrzeugs zu sehen, bringt große Vorteile in Bezug auf die Wendigkeit und gleicht den recht





Die Nahaufnahme der Instrumente zeigt, wie gut sie zum Auto passen; die kleineren werden jedoch durch das Lenkrad etwas verdeckt.

großen Wendekreis aus. Wenn man sich dem Drang hingeben will, das aggressive Verhalten des Merlin hervorzuholen so ändert das Auto jedoch seinen Charakter völlig. Mit einem rauen Knattern aus dem Auspuff und einem plötzlichen Schieben im Rücken, springt das tiefliegende Cabriolet so weit nach vorne, dass es garantiert einen Adrenalinschub auslöst. Auf einer Geraden kann an der Stabilität des Fahrwerks nichts ausgesetzt werden. Die relative Schlichtheit des Chassis-Designs wird aber durch die Leichtigkeit, mit der das Auto in engen Kurven abgefangen werden kann, verraten. Das Handling ist nicht die Stärke des Merlin. Obwohl die Kurvenlage extrem flach ist, führt die Länge des Radstandes zu einem spürbaren Untersteuern, das durch das eher lockere Gefühl der Lenkstange noch verstärkt wird. Wenn man in der Mitte der Kurve den Fuß vom Gas nimmt, wird ein relativ schneller Übergang zum Übersteuern und ein recht gutes Reifenschmieren ausgelöst. Allerdings stellt dies für die meisten Menschen wahrscheinlich keinen großen Nachteil dar, da der Merlin ansonsten sehr kontrollierbar ist und nur diejenigen enttäuschen wird, die nach dem perfekten Handling suchen.

Auch das Testauto litt unter gewissen Fahrmängeln durch minimale Bodenfreiheit und eine entsprechend harte Aufhängung. Serienfahrzeuge haben jedoch von den experimentellen Arbeiten an diesem Fahrzeug profitiert und verfügen nun über eine größere Bodenfreiheit und eine deutlich verbesserte Fahrqualität. Sicherlich schien sich der V6 Merlin von Bernard Stripp sowohl besser zu handhaben als auch wesentlich raffinierter zu fahren. Die kontinuierliche Entwicklungsarbeit zahlt sich eindeutig aus und zukünftige Kunden dürften kaum Schwierigkeiten haben, einen Merlin zu bauen, der eine Leistung bietet, die weit über derjenigen liegt, die normalerweise für den Preis zu bekommen ist.

## Fazit

Es besteht kein Zweifel daran, dass der Merlin ein Auto mit einer vielversprechenden Zukunft ist. Die Existenz von Autos wie Morgan und Panther zeigen zweifellos, dass es eine stetige Nachfrage nach traditionell

gestalteten offenen Roadstern gibt, die zwei Sitze, fließende Linien und ein Potenzial für ungeheuren Spaß bieten. Mit dem Angebot eines gut gebauten und jetzt richtig entwickelten Autos dieser Art hat Peter Gowing der Automobilwelt eine durchaus brauchbare Alternative präsentiert.

Attraktiv gestaltet und auf der Basis von Komponenten, die praktisch jedem DIY-Mechaniker bekannt sind, muss der Merlin ein sehr attraktives Angebot für alle sein, die den Nervenkitzel des Open-Air-Fahrens suchen und gleichzeitig die Palette der Basisfahrzeuge, für die es jetzt Bausätze gibt, noch weiter ausbauen. Das Southend Cabriolet vereint Komfort, gutes Aussehen, vernünftige Funktionalität und viel Stil. Er bietet nicht nur eine preiswerte und wartungsfreundliche mechanische Basis, sondern auch ein angemessenes Maß an Leistung und Handling. Aber von all den vielen Elementen, die auf eine rosige Zukunft für den Merlin hindeuten, fallen zwei auf, nämlich Charakter und Wert. Denn der Merlin TF ist ein Auto, das mehr ist als nur eine Alternative zu einem Morgan - er hat einen ganz eigenen Charakter und eine viel größere Belastbarkeit. Und vielleicht am erfreulichsten von allem ist die Erschwinglichkeit des Merlins, denn mit 1.750 Pfund ist das TF-Kit für viele Menschen gut erschwinglich, für die eine so großartige Erfahrung bisher unerreichbar war. Alles, was wir vorschlagen können, ist, daß du dich jetzt mit Thoroughbred Cars in Verbindung setzt, denn sobald dieses Magazin raus kommt, könnte die Warteliste für den Merlin durchaus länger sein, als die für den Morgan. Und wir wissen, in welcher Schlange wir stehen würden!

## Preise und Optionen

'82er Paket' wie beschrieben:	£1750
Gel Coat Farboberfläche	£ 200
Getunter Auspuff (4 Zylinder)	£ 150
Deutsches Stoffverdeck	£ 70
Alle Preise sind exklusive VAT.'82er	
Für weitere Informationen über den Merlin TF schreibe an:	
Thoroughbred Cars Ltd., 285 Sutton Road,	
Southend-on-Sea, Essex.	
Telefon: 0702 67642	