

WHICH KIT?

PLUS...

- KVA GT40
- Autotune Gemini
- American Kit Invasion
- 1992 - Kit Cars,
The Law And You



MARLIN CABRIO

**FULL
TEST**

Britain's Best Kit Car?



Merlin Aufbau, Teil 1

Es war die Ernüchterung über die maximale Lebensdauer von Serienfahrzeugen, die Roy Bayne zu den Kit Cars brachte. In diesem ersten Teil, eines zweiteiligen Berichts, baut er seinen Merlin 2+2 bis zur Stufe „Rollende Karosserie/Fahrwerk“.

Mein Geschäft sind Schiffe, zuerst als Deckoffizier und jetzt in der Küstenwache. Ich habe keine Ingenieurausbildung, war aber immer an Mechanik interessiert und habe, wann immer es die Zeit erlaubte, die Fahrzeugwartung und -Reparatur selbst durchgeführt. Seit 1960 sind alle Autos, die ich besitze, hinter den Erwartungen zurück-geblieben und haben meine Zeit und meine Finanzen unnötig belastet. Ich bin überzeugt, daß dies auf die eingebaute Lebensdauer der großen Hersteller zurückzuführen ist, die ihre eigene Industrie aufrechterhalten wollen, denn ihre Fahrzeuge verlieren in den ersten Jahren erheblich an Wert, und dann ist die dünne Stahl Karosserie bei unserem schlechten Wetter so schnell verrottet, dass die Autos verkauft werden müssen, um weitere Kosten zu vermeiden. Glücklicherweise ist die Zuverlässigkeit von Motor und Antriebsstrang zufriedenstellend und mit Ausnahme der ausländischen Automarken sind die Ersatzteile preiswert. Dennoch schwebt die jährliche TÜV-Inspektion immer wie ein Damoklesschwert über dem Autobesitzer.

Ab Mitte der 80er Jahre änderte sich die Wartungssituation jedoch allmählich. Quermotoren und Frontantrieb machten die Zugänglichkeit schwieriger, zeitaufwendiger und weniger angenehm. Mit dem Aufkommen von Kraftstoffmanagementsystemen, ausgeklügelten elektronischen Bordgeräten und nicht wartungsfähigen Komponenten wurde DIY immer weniger möglich, so dass ich keine andere Wahl hatte, als meine Fahrzeuge mehr und mehr in professionelle Hände zu legen.

1985 überzeugte mich der Kauf eines gebrauchten Scimitar, ausgestattet mit dem Ford V6 3-Liter-Essex-Motor, schließlich davon, dass die Automobilindustrie die Öffentlichkeit seit Jahren aufs Glatteis führt. Diese pauschale Aussage ist nicht als Kritik am Tamworth-Produkt gedacht, sondern dient dazu, um die Vorzüge des Produkts zu betrachten.

Die GFK-Karosserie rostet nicht und das Chassis ist stabil bei entsprechender Berücksichtigung von Korrosion. Motor und Antriebsstrang sind alles zuverlässige Einheiten, die vom Benutzer gewartet werden können, mit leicht zu beschaffenden und preiswerten Ersatzteilen. Das Karosserie-Design ist einzigartig und individuell und hebt sich von den Klonen ab, die unsere Straßen überlasten. Dieses Fahrzeug wird immer noch auf dem Asphalt unterwegs sein, wenn die meisten seiner Zeitgenossen entweder als Wrackteile dahinstehen oder als Rasierklinge

wieder auferstehen. Die Erfahrung mit dem Scimitar führte mich unweigerlich zum Markt für alternative Bausätze, wo es die Freiheit vor den sorgfältig auferlegten Einschränkungen der großen Automobilhersteller gibt und wo ich genau das auswählen kann, was ich will. Im Juni 1989 setzte ich mir schließlich acht Ziele für ein Kit-Car-Projekt, nämlich:

1. - Kosten im Bereich von £4000/5000.
2. - Zweisitzer Cabrio - Stahl Chassis mit GFK Aufbau
3. - Ein britisches Spenderfahrzeug - 1500 bis 2000 ccm.
4. - Erfahrener, zuverlässiger und hilfsbereiter Hersteller.
5. - Günstiger Versicherungsschutz.
6. - Gute Erhaltung des Verkaufswerts.
7. - Umfassende Bauanleitung.
8. - Ein verfügbares Haynes-Handbuch.

Im September 1989 wählte ich nach gründlicher Marktrecherche den Merlin 2+2 von Paris Cars mit einem Cortina-Spenderfahrzeug aus, und so besuchten



Ganz Oben: Das Fahrgestell und die Karosserie nach der Lieferung durch Merlin. Das Chassis ist nur mit einer Grundierung lackiert.

Oben: Der Teilespender wartet auf sein Schicksal. Unten: Beide oben genannten Punkte werden sich ein Auto ergeben, das besser ist wie das Spenderfahrzeug.



Leserbericht

meine Frau und ich Peter Gowing in Southend, machten eine Probefahrt und erteilten Ende Dezember 1989 einen Lieferauftrag.

Da ich nicht das Risiko eingehen wollte, ein billiges Spenderauto von den Schrottplätzen zu kaufen, um später herauszufinden, dass der Motor oder das Fahrwerk unbrauchbar sind, entschied ich mich für eine Versteigerung (Belmont Car Auctions in Charlton, London SE7).

Die Suche nach einem geeigneten Fahrzeug verursachte mehr Besuche als erwartet, aber nach zwei Wochen kam ein verdreckter 1980er Mk.5 Cortina mit einem guten 1600er Motor unter den Hammer und wurde ordnungsgemäß für 165 Pfund gekauft. Ich war früh angekommen um mir Zeit zu nehmen mich im Wartebereich umzusehen, zu hören wie die Motoren kalt starten und den Auspuff auf Anzeichen von Verschleiß oder Probleme zu überprüfen.

Neben dem Fahrzeug mitlaufend als es zum Auktionator gefahren wurde, sollte auch Fehler des Antriebsstrangs erkennbar machen.

Erwähnenswert ist an dieser Stelle, dass der 2 Liter stärker nachgefragt wird als der 1,6er und daher etwas schwieriger zu erwerben ist, aber zugleich auch nicht selten zu Tode geprügelt wurde. Einer seiner Vorteile ist, dass ein gebrochener Zahnriemen nicht die Ventile gegen die Kolbenböden schlägt, während ein 1,6er wahrscheinlich dadurch beschädigt wird. Andererseits wird der 1,6er in der Regel im Spenderfahrzeug besser behandelt, ist leichter zu finden und die Teile sind auf dem Schrottplatz besser verfügbar. Ein weiterer Vorteil ist, dass er 2-Liter-Einlass- und Auslasskrümmer verwendet und dadurch der Motor besser atmet.

Während der Heimfahrt hörte ich von der Hinterachse des Autos ein klares Rumpeln, das bei der kurzen Fahrt auf der Auktion nicht zu erkennen war. Der Fehler stellte sich als abgenutzte Halbwellenlager heraus, die später für £30 ersetzt wurden, aber ich hatte Glück; es hätte auch das Differential sein können, das viel mehr kostet. Im Nachhinein hätte ich ein Auto privat kaufen und eine lange Probefahrt machen können, aber der Kaufpreis wäre höher gewesen. Aber neue Lager sollten mindestens ein Jahrzehnt halten. Nachdem die Halbwellen wieder eingebaut waren, wurde das Spenderfahrzeug erneut Probe gefahren, um sicherzustellen, dass nun tatsächlich alles einwandfrei funktioniert.

Im Laufe des nächsten Monats wurde der Cortina von Motor und Zubehör, Getriebe, Kardanwelle, Hinterachse und Hinterradbremse, vorderem Hilfsrahmen, Vorderradaufhängung, Zahnstange und Lenksäule, Kühler, Vergaser, Batterie, Webstuhl und Instrumententafel befreit. Alle Kennzeichnungen wurden dann aus der Karosserie entfernt und danach die Karosserie zum Verkauf angeboten. Eine Woche später wurde diese für £100 von einem Mann gekauft, der bei eisigen Bedingungen einen Unfall gehabt hatte. Insgesamt eine sehr kostengünstige Übung. Eine ganze Woche lang wurden die Abende damit verbracht, zehn Jahre altes Fett und Schmutz zusammen mit fünf Pints Jizer zu entfernen. Der vordere Hilfsrahmen war der schwierigste; schwer, schwerfällig und voller Risse. Das ist die lästigste Aufgabe des Ganzen - verweigern Sie nie Hilfe, wenn sie Ihnen an dieser Stelle angeboten wird! Der Motor wurde gereinigt, demontiert und auf Verschleiß überprüft. Der Zylinderkopf

wurde entkockt, Ventile eingeschliffen und mit neuen Ventilfedern, Dichtungen und Ölprühbalken ausgestattet. Die Nockenwellen haben einen leichten Verschleiß gezeigt, aber ich habe mich entschieden, sie nicht zu ändern. Glücklicherweise zeigte die Kipphebelbox keine Anzeichen des gefürchteten Schwarzschlammes, aber dennoch wurde sie gründlich gereinigt und mit einer neuen Dichtung versehen. Die Kolbenbohrungen waren in gutem Zustand und zeigten keine Riefenbildung oder übermäßigen Verschleiß.

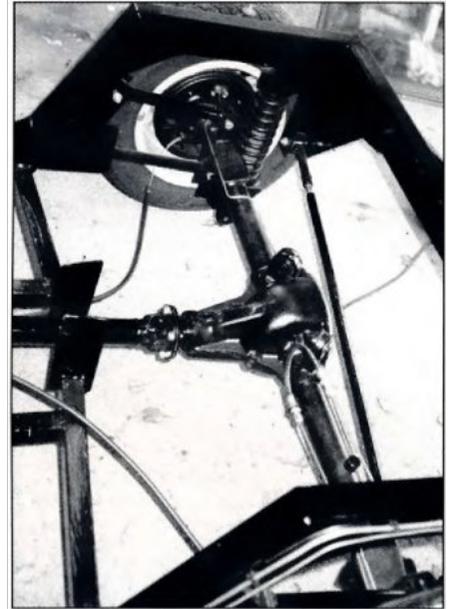
Die Ölpumpe befand sich innerhalb der Toleranz und die Kurbelwelle schien akzeptabel zu sein, und da sie auf der Probefahrt keine Anzeichen von „Letzte-Fahrt-Rumpeln“ zeigte, entschied ich mich, sie nicht zu wechseln oder neue Schalen einzubauen. Vielleicht kann sich das in Zukunft als falsche Sparsamkeit erweisen, aber zu diesem Zeitpunkt hielt ich die anstehende Aufgabe bereits für eine ausreichende Herausforderung. Vor dem Umbau wurde besonderes Augenmerk auf die Reinigung des Ölsumpfes und der Ölsansaugung gelegt, eine wirklich schmutzige Arbeit, die jedoch notwendig ist, um sicherzustellen, dass das neue Motoröl nicht verunreinigt wird.

Der Umbau des Motors war sehr angenehm, das Zurücksetzen des Ventilspiels und das Einstellen der Zündung waren bei ausgeschaltetem Motor viel einfacher. Der Ford-Verteiler (schwarze Kappe) zeigte einen erheblichen Spindelverschleiß und wurde durch einen weit überlegenen Bosch (braune Kappe) vom Schrottplatz ersetzt, der mit einem neuen Kontaktsatz, Kondensator und Verteilerkappe gereinigt, geölt und wieder eingebaut wurde. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch neue Zündkerzen, Ölfilter und Wasserpumpe eingebaut.

Der Cortina GL-Spender hatte den üblichen berüchtigten Ford VV-Vergaser, aber ich entdeckte einen 1975er 1600er Capri GT mit Weber-Registervergaser (DGAV 32/36) auf dem Schrottplatz, kaufte diesen und mit Hilfe des Haynes Weber-Vergaserhandbuchs mit den Weber-Servicekits, die ich bei Sanspeed (9

Standard Road, Welling, Kent) für etwa £30 kaufen konnte, wieder aufgebaut. Mein Grund dafür war einfach. Das fertige Auto soll ein Sporttourer sein, also muß mein einziges Zugeständnis die Leistung sein. Durch einen größeren Vergaser und einen strömungsoptimierter Krümmer kann man das lösen. Später sollte ich einen Satz Zwillinge Dellortos und einen 1600er Alfa Romeo Giulietta finden, aber sie werden erst viel später eingebaut, da der Motorraum dafür umgebaut werden muss. Ein paar Tage später kaufte ich auch den Alfa-Motor und dieser wird das nächste Projekt für den Merlin sein (bitte meiner Frau nichts davon erzählen).

Das Getriebe, das bei der Probefahrt gut funktionierte, wurde von Altöl befreit und mit Benzin gespült. Eine neuer hinterer Simmerring und zwei neue Dichtungen wurden eingebaut, mehr nicht. Beim Ausbau aus dem Spenderwagen bemerkte ich, dass Öl vom Differential zur Unterseite der Bodenwanne gespritzt hat, so dass die Dichtung der Antriebswelle ersetzt wurde.



Oben: Die Hinterachse muss so modifiziert werden, dass sie vier Rahmenaufnahmen und eine Panhardstange aufnimmt. Dies wurde von Merlin mit geringem Aufwand durchgeführt. Unten: Die vordere Aufhängung war eine einfache Schraubverbindung und die Teile konnten nach dem Einbau leicht auf Verschleiß überprüft werden.



Leserbericht

Die hinteren Bremszylinder, Bremsbacken und Kupfer-Hydraulikleitungen sahen neu aus, und das wurde bestätigt, als ich den Kaufbeleg und die beschädigte Verpackung im Kofferraum fand. Die vorderen Bremsen waren nicht so gut, weshalb sie gereinigt und mit neuen Belägen, Federn und Unterlegscheiben überholt wurden. Seit Beginn des Projekts habe ich viele schöne Stunden auf dem Schrottplatz verbracht. Die meisten Schrotthändler zerlegen die Autos selber und präsentieren die Einzelteile nun mit Preisauszeichnung in langen Regalen (einige fügen sogar Mehrwertsteuer hinzu, was mich sehr ärgert, da die Regierung bereits die Neuwagensteuer und die Mehrwertsteuer vom ursprünglichen Käufer eingezogen hat). Es gibt jedoch einige Schrotthändler, die es ihren Kunden erlauben, Teile selbst auszubauen (z.B. Emmis Breakers, Erith, Kent). Viele der für ein Bausatzauto benötigten Neuteile, insbesondere für eines im Stil einer vergangenen Ära, werden von spezialisierten Lieferanten angeboten, wenn auch nicht immer günstig. Ein Rundgang über

Schrottplatz kann jedoch einige besonders geeignete Teile aufdecken.

Instrumente aus dem Triumph-Dolomit, verchromte Beschläge und Verkleidungen aus den alten Wolseley, Morris Minor und Jaguar sowie Scheibenwischer aus dem Mini.

Ledersitze und Innenverkleidungen von Jaguars, Daimlers und gehobenen ausländischen Limousinen. Manchmal finden sich in Kombis wenig gebrauchte Teppiche als Zwischenlösung, bis maßgeschneiderte Teppiche gekauft werden.

Ich hatte einen sehr glücklichen Fund von einem Regalplatz eines Schrottplatzes: vier 13" x 5,5J Dunlop Chromspeichenräder mit Ford Aufnahme und korrekter Einpresstiefe. Ich weiß nicht, woher sie stammen, vielleicht ein Klassischer Ford, aber nach ein wenig Feilschen war ich glücklich, sie für 50 Pfund zu kaufen. Obwohl ich geplant hatte, 14" Leichtmetallräder mit 185/70 x 14er Reifen zu montieren, waren die Speichenfelgen so günstig, dass ich mich für 175 x 13 (80 Profile) Reifen entschied, die fast den gleichen Gesamtdurchmesser und Rollumfang haben.

Ein Wort zur Warnung: Legen Sie keine

Speichenräder in die Spülmaschine. Es macht sie sauber, aber es macht auch die Frau wütend. Ich konnte dabei kein Problem sehen, die Reifen hatte ich doch ins Bad gebracht.

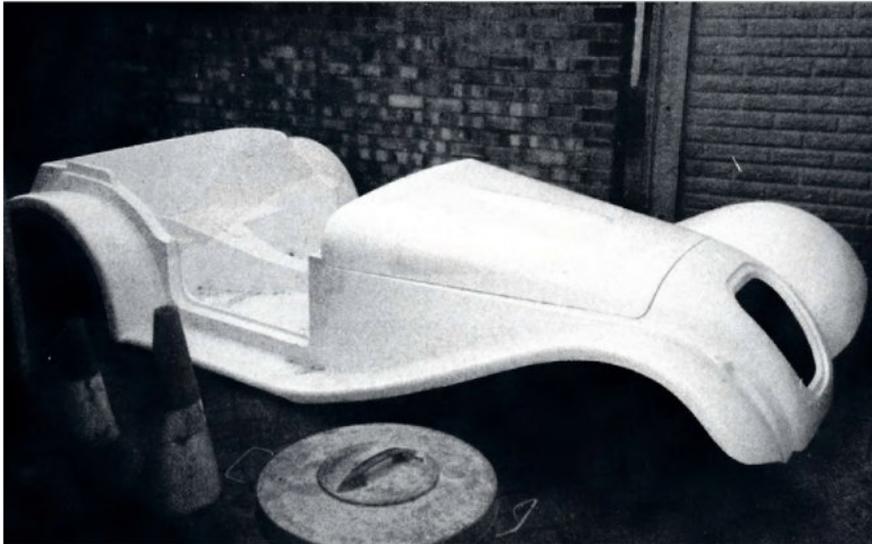
Das Merlin-Kit wurde an Heiligabend von Paris Cars geliefert. Leider arbeitete ich an diesem Tag und konnte es nicht selbst abholen, so dass Peter Gowing freundlicherweise zustimmte, die Lieferung gegen eine angemessene Gebühr zu organisieren. Normalerweise werden die Kits vom Käufer abgeholt und Peter leiht einen A-Frame Anhänger, der mit einer normalen Anhängerkupplung verbunden ist. Es waren nur zwei Leute verfügbar, aber sie schafften es, die Karosserie und das Chassis zu entladen und sie hintereinander in meiner Einfahrt zu platzieren, das Chassis näher an der Garage. Es war schwierig, meine Hände während der Festtage ruhig zu halten, aber am Neujahrstag wurde das Chassis in die Garage gebracht, auf einen Vierachsständer gehoben und die erste Schicht blauer Hammerit aufgebracht.

Da die Aushärtung von Fiberglas Monate dauern kann, wurde die Motorhaube (die größte freitragende Platte) am Ende im Gartenhaus gelagert. Bei flacher Lagerung kann es in der Mitte durchhängen, deshalb stützte ich diese mit einem Holzblock ab. Damit konnte ich Reserveradausbuchtung unter dem Seitenflügel ausgleichen, da ich Angst hatte, dass sie sich dauerhaft verdrehen würde (Peter versicherte mir jedoch, dass sie es nicht würde).

Im nächsten Schritt wurde der gereinigte Cortina-Fronthilfsrahmen mit dem Merlin-Chassis verschraubt. An dieser Stelle ist die Arbeit sehr einfach, und alle beweglichen Teile können leicht auf Verschleiß überprüft werden. Die linke untere Querlenkermanschette und die Buchse waren sehr stark verschlissen; tatsächlich betrug die Buchse nur noch etwa 80% des ursprünglichen Durchmessers. Das linke untere Lenkkugelgelenk wurde ersetzt, weil die Manschette beschädigt war und eine leichte Rauigkeit im Betrieb auftrat. Ich ging davon aus, dass die Verbindung verunreinigt war und ohnehin schon bald versagen würde. Die beiden von den unteren Querlenkern nach vorne führenden Holme sind mit dem Hilfsrahmen durch große Muttern, Unterlegscheiben und Gummibuchsen verbunden. Die Buchsen waren komplett zerstört und auf ca. 50% der ursprünglichen Dicke reduziert, also entfernte ich die Stangen und ersetzte sie, nachdem ich die Position der Muttern markiert hatte.

Bei der Montage wurden die im Lieferumfang enthaltenen neuen reduzierten Vorderachsfedern und zwei neue Dämpfer montiert. Keine der Spenderfedern wird im Merlin 2+2 verwendet; die vorderen sind zu stark für das reduzierte Gewicht des Merlin und die hinteren sind nicht geeignet für die neu gestaltete Lenkerfeder und Panhardstabanordnung, wo neue Federn mit kleinerem Durchmesser geliefert werden. Nachdem alles montiert war, erhielten Chassis und Hilfsrahmen eine zweite Schicht grünen Hammerits. Bei dieser Art von Metallic-Finishlack kann man vergessene Stellen sehr leicht übersehen es sei denn, die Farbschichten sind unterschiedlicher Farbe.

Die Hinterachse wurde von allen Bremskomponenten befreit, die Steckwelle zurückgezogen und für das verschweißen mit den neuen Achshalterungen vorbereitet. Ich habe einige DIY-Erfahrungen mit Elektrodenschweißen gemacht und bin im letzten Jahr auch mit dem MIG-Schweißen



Above: This is the bodyshell as it arrived from Merlin. Quality of the mouldings was good and everything was carefully stored to prevent any flexing whilst the GRP was finally curing. Below: The 2-litre engine was stripped down and thoroughly inspected.



Leserbericht

vertraut geworden. Die Positionierung der Halterungen ist entscheidend und es ist ratsam, diesen Schritt nicht alleine zu machen. Vergiss aber nicht, dass ein zweites Paar Lederhandschuhe und eine Schweißmaske notwendig sind, sonst kann dein Partner sich mit UV-Licht seine Augen verletzen, was sehr schmerzhaft und nicht ungefährlich ist..

Wo wir gerade bei dem Thema der Schweißsicherheit sind, sollte ich noch eine kleine Geschichte erwähnen. Als ich spät in der Nacht in die Garage zurückkehrte, um das Vorhängeschloss zu überprüfen, fand ich die Garage voller Rauch. Bewaffnet mit Feuerlöscher und Asbestdecke öffnete ich vorsichtig die Tür, um dann einen Lappen zu finden, der stundenlang geschwelt hatte. Danach habe ich dafür gesorgt, dass alle brennbaren Stoffe weit entfernt vom Schweißbereich lagen und zusätzlich habe ich einen Rauchmelder eingebaut. Um sicherzugehen, daß nichts passiert, spritze ich mittlerweile sogar mit einer Blumenspritze Wasser um den Bereich herum.

Nach der Hinterachse wurden Motor, Getriebe und eine verkürzte Kardanwelle befestigt. Die Cortina-Kardanwelle ist zweigeteilt mit einem Kreuzgelenk in der Mitte. Der Merlin benötigt einen kürzeren einteiligen Schaft, also habe ich die Verbindung abgeschnitten und beide Teile zu JW Engineering nach Crayford gebracht, wo die beiden Teile zusammengeschweißt, und ausgewuchtet wurden, das ganze für £60. Ich lieferte die Einzelteile um 10 Uhr morgens und holte die fertige Arbeit um 16.30 Uhr ab. Ich bin sehr zufrieden mit der Arbeit.

Einer der Nachteile des Cortina ist der kastenförmige Gusseisen-Abgaskrümmer von Ford, der nicht nur den Gasstrom einschränkt, sondern aufgrund der unterschiedlichen Wanddicke den thermischen Belastungen durch kontinuierliche Ausdehnung und Zusammenziehen nicht gewachsen ist. Dadurch ist er anfällig für Haarrisse, die leider erst nach dem Entfernen zu erkennen sind: Wenn man den Krümmer an einem Stück Draht aufhängt und dann wie eine Glocke schlägt, sollte wenn alles in Ordnung ist ein Klingeln ertönen, ansonsten ist ein möglicher Riss im Krümmer.

Paris Cars verfügt über eine Edelstahl-Abgasanlage mit einem Abzweigkrümmer, der nicht nur den Gegendruck senkt, sondern auch ein angenehmes kehliges Knurren erzeugt und die Lebensdauer des Fahrzeugs verlängern soll.

Der Krümmer verändert wirklich die Optik des Motorraums und zur Verbesserung habe ich den Krümmer (auch Ventildeckel und Riemenscheibenabdeckung) mit signalroter, hitzebeständiger Emaile lackiert. Bis ich den Motor laufen ließ, sah es absolut fantastisch aus. Der Ventildeckel war in Ordnung, aber innerhalb von Sekunden wurde der Krümmer schwarz, emittierte eine Unmenge an beißendem Rauch und räumte die Garage von allen Zuschauern auf einen Schlag. Ich wurde zuerst vor Schreck weiß (ich stellte mir vor, dass das GFK auch abrennt) und dann rot vor Scham, als meine Vertrauenswürdigkeit auf der Straße ebenfalls in Rauch aufging. Im Nachhinein weiß ich nun, daß man den Verteiler natürlich gebürstet oder vorzugsweise mit sehr hochtemperaturbeständigem (VHT) Lack besprühen sollte. Alles in allem war es eine hervorragende Möglichkeit den Rauchmelder zu testen - er spielte verrückt!

Die Montage der Karosserie an das Chassis war einfacher, als ich erwartet hatte. Andere Geschichten von Erbauern

eines KitCar ließen vermuten, dass dieser Schritt Kopfschmerzen bereiten könnte, aber vielleicht hatte ich einfach Glück. Vorne und hinten wurden 5mm Unterlegscheiben, um die Unterseite der Radkästen vom Chassis zu trennen. Dadurch wird verhindert, dass die Kotflügel gegen das Chassis vibrieren und der Gelcoat Spannungsrisse bildet. Mittschiffs wurden 10mm Unterlegscheiben eingesetzt, so dass die Türen richtig geschlossen werden konnten. Es scheint, dass die Karosserie bei Bedarf über ihre gesamte Länge um 10mm gebogen (entweder bauchig oder durchhängend) werden kann, ohne eine übermäßige Belastung zu verursachen.

Obwohl es eine bewusste Entscheidung war, mit der Lackierung bis zum Schluss zu warten, wäre es im Nachhinein zumindest besser gewesen, den Motorraum vor dem Einbau der Karosserie zu lackieren, da der Zugang mit eingebautem Motor und den vorhandenen Hilfsmitteln stark eingeschränkt war. Das Lackieren war

mit meinem Bruder Peter in Portsmouth vorab besprochen. Also war es nun notwendig, die Karosserie zu bohren und alle Chromlampen und Klein- und Zerteile zu montieren. Obwohl dieser Aus- und Einbau arbeitsintensiv erscheint, war es in der Tat ein Vorteil, weil ich Fehler und Unregelmäßigkeiten im Gelcoat mit Isopon beheben konnte. Um sicherzustellen, dass die verchromten Beschläge die neue Lackierung nicht zerkratzen, habe ich Dichtungen aus einem Stück klarem Kunststoff hergestellt. Diese Idee funktionierte gut, und obwohl die Dichtungen etwas größer waren als die Basis der Anbauteile, waren sie fast unsichtbar.



Oben: Die Montage der Karosserie war einfacher als erwartet und es wurden verschiedene Unterlegscheiben verwendet, um ein Klappern der Karosserie gegen das Fahrgestell zu vermeiden. Unten: Das separate Cockpit-Oberteil fungiert auch als Armaturenbrett-Hintergrundplatte, in die Roy einige Triumph-Dolomite-Instrumente einpasste.

