

OCTOBER
1995
£2.50

**KITCARS
INTERNATIONAL**

DEON COUPE



**Flawed
but Fun**

**TC WAS THERE ADAMS
ROADSTER**

KIT FORM COUPE STIRS JAGUAR BASED CLASSIC



PLUS-

- L&R TR3 Replica
- 750 Motor Club
- Brakes and how to overhaul them
- News, Views & Opinions





TOUREN KLASSE

Neben dem NG, JBA Falcon, Vincent und YKC Roadster ist der Merlin der am längsten etablierte Top-Roadster, wenn auch das aktuelle Auto sehr unterschiedlich zum Merlin TF, von 1980, ist. Ian Hyne erliegt seinem zeitlosen Charme.

Vor kurzem habe ich gelesen, dass die Spitzenkräfte der britischen Automobilindustrie ihre japanischen Kollegen analysierten, wie oft sie neue Modelle einführen, und ob die Lebensdauer eines japanischen Modells wirklich nur etwa 3 Jahre ist. Ich kenne das Ergebnis nun nicht mehr genau, aber die Untersuchung wurde durch ausgelöst, daß nach der die Einführung neuer Modelle und das daraus resultierende abnehmende Angebot an Ersatzteilen für vorübergehende Modelle, die Gebrauchtwagenpreise für fast neue japanische Autos gedrückt hatte. Ich bin sicher, dass dies sicherlich geregelt wird, aber ich stelle mir die Frage: "Warum muss alle

drei Jahre ein Modell ersetzt werden? Es kann doch nur aus einem Vertriebsaspekt heraus entstehen, also ist die Schlussfolgerung, dass die Menschen sich schnell mit einem Auto langweilen

und ständig nach etwas Neuem suchen. Wenn das nun der Fall ist, warum schaffen es dann nicht mehr als nur ein paar Kit-Car-Firmen das Kundeninteresse an ihren Autos über einen längeren Zeitraum aufrecht zu erhalten?



So wurde der Merlin 1980 als TF eingeführt und zieht auch fünfzehn Jahre später noch begeisterte und hochzufriedene Kunden an. Teilweise darin begründet, dass der Merlin einen zeitlosen Charme präsentiert, der bei Autoenthusiasten immer den richtigen Nerv treffen wird. Zum anderen, dass das Auto heute ganz anders ist als zum Debüt in 1980. Damals war es ein gerader, doppelter Leiterraum mit serienmäßiger Cortina-Federung vorne und hinten. Es war ein richtiger Zweisitzer, und obwohl er

Touren Klasse

immer sehr gelobt wurde, hat sich die ständige Weiterentwicklung der Mechanik und des Designs zu einer Reihe von Modellen entwickelt, die immer besser wurden als die vorherigen. Das aktuelle Modell stellt nun den Höhepunkt der Merlin-Entwicklung mittels Ford Sierra Komponenten, mit Einzelradaufhängung und einer DOHC, Einspritzung, elektronisch gesteuert und einem 3-fach Katalysator-Motor dar. Neben der Bewältigung des sich abzeichnenden Problems der zunehmenden Knappheit an anständigen Cortina-Spendern (jeder Spender wird nun etwa fünfzehn Jahre alt sein), ergibt sich mit der Sierra Basis des Autos die Möglichkeit, die neuesten Serienmotoren zu verwenden, auch mit der zunehmenden Notwendigkeit konfrontiert, die Vorschriften einzuhalten, um auch in den größeren europäischen Märkten verkaufen zu können. Der auf einem Cortina basierende Merlin, der weiterhin erhältlich ist, verfügt bereits über eine deutsche TÜV-Zertifizierung und es ist geplant, die gleiche Zulassung für das Sierra-basierte Auto zu bekommen.

Der letzte Punkt zu Gunsten des Merlin ist, dass der NG und YKO Roadster sowie auch einige andere ähnliche Autos, als ziemlich einfache Sportwagen konzipiert und entwickelt wurden, während der Merlin sich dem Lager der JBA Falcon, Marlin Cabrio und Royale Sabre anschließt, und ein viel komfortablerer und luxuriöserer Tourenwagen ist.

Also, was gibt es Neues?

Bei diesem Fahrzeug sind die Änderungen vor allem die mechanischen Spezifikationen betreffend, aufgrund des Wechsels zu Sierra-Komponenten. Das Fahrgestell ist nach wie vor ein Leiterrahmen, aber aufgrund der unterzubringenden mechanischen Installationen, weitaus komplexer, als die ursprüngliche Doppelschienen-Geschichte. Das vordere Ende wurde modifiziert, um den abgeflachten Fahrschemel aufzunehmen, der an doppelten, ungleich langen Querlenkern montiert ist unter der Hilfenahme von Standard Ford-Hülsen. Diese werden normalerweise für die Montage des unteren Querlenkers am Sierra zur gepufferten Befestigung am Fahrgestell verwendet. Die einstellbare Spiralfeder-Dämpfereinheit kommt durch den oberen Querlenker und wird am darüber liegenden Chassis befestigt. Der Stabilisator des Sierra wird aufgrund des niedrigeren Schwerpunktes des Merlin und der flachen Kurvenlage nicht verwendet und muss somit auch nicht besorgt werden.

Das Chassis liefert die Halterungen für die Sierra Zahnstangenlenkung und obwohl die Standard-Zahnstange eine Länge von 4,15 Umdrehungen zwischen den Befestigungen hat, sind schnellere Übersetzungen verfügbar.

Hinten hat Merlin die Konfiguration des Sierra beibehalten, aber eigene Komponenten hergestellt, um Platz für den Rücksitz zu erhalten. Sie haben den Sierra-Träger entfernt und ihre eigenen



Federn direkt auf das Fahrgestell montiert. Die Sierra-Naben sind mit den Armen verschraubt und tragen Antriebswellen in Standardlänge. Das Differential ist gummiert am Chassis montiert.

In Bezug auf Motoren trägt dieses Auto Ford 2-Liter-EFI, DOHC, 8-Ventil-Technik mit elektronischem Motormanagement und einem 3-Wege-Katalysator. Die Entwicklung stellt sicher, dass der Rahmen auch die spätere Zetec Vierzylinder-16-Ventileinheit mit ihren Abgas Sensoren sowie 2.8 und 2.9 V6-Einheiten und Rover's Evergreen V8 akzeptiert. Die Ford-Einheiten fahren mit einem MT 75 Fünfgang-Getriebe oder einem Automatik Pendant.

Der Merlin-Body ist ein einteiliges Profil, das die Kotflügel sowie die Vorder- und Rückseite beinhaltet. Die einzigen separaten Formteile sind Motorhaube, Kofferraum und Türen. Diese Herstellungsmethode trägt wesentlich zur völligen Abwesenheit von Quietschen und Rasseln sowie zur wirksamen Verhinderung von Wassereintritt bei.

Der weitere Aspekt ist, daß damit auch

die Festigkeit und Drehsteifigkeit des fertigen Fahrzeugs erheblich erhöht wird. Außerdem ist dieser Aufbau extrem langlebig und die vor zehn Jahren hergestellten Karosserien sehen heute noch makellos aus.

Beim Öffnen der Merlin Tür offenbart sich ein Cockpit von üppiger Eleganz und Komfort, dessen auffälligster Aspekt der große, lederbezogene Sitz ist. Wenn man an die Konkurrenten des Merlin denkt, fragt man sich, wie der Sitz einbaut ist, da sich viele dieser Autos auf enge Sitze mit kaum Seitenhalt beschränken. Das Geheimnis liegt in der Fahrwerkskonstruktion, welche die vorderen und hinteren Elemente dort platziert, wo sie die Sitzwannenbreite nicht einschränken. Merlin hat dabei Sitze mit einem Stahlrahmen, die speziell mit einer Kippfunktion ausgestattet sind, um den Zugang zum Rücksitz zu ermöglichen. Steigen Sie ein und der Komfort ist sofort erkennbar, ebenso wie die hervorragende Fahrposition. Das Lenkrad und der Schalthebel sind gut platziert, ebenso wie die Pedale mit viel Platz um sie herum (ein weiterer Vorteil des breiten



Touren Klasse



Dieses Auto ist eher ein viersitziger Wagen als ein 2 + 2, der anständige Kopf-, Bein- und Fußfreiheit für recht große Rücksitzpassagiere bietet. Hintere Beckengurte gehören zur Standardausstattung.



Mit einem Reserverad im Kotflügel wird der Kofferraum sehr großzügig für einen Roadster. Ein zusätzlicher Gepäckträger erhöht die Kapazität nochmals.

Sitzbereichs) und der Sitz passt sich auf einem schrägen Boden jeder Größe des Fahrers an, vom 180 cm plus bis 1,60 cm kleinen Mann.

Ganz abgesehen vom Komfort der Fahrposition wird einem auch die opulente Ausstattung bewusst. Ein Armaturenbrett aus Echtholz furniert, das eine vollständige Palette von gut positionierten Instrumenten enthält, die jeweils das Merlin-Logo eines Einsiedlerkrebs tragen.

Einsiedlerkrebs sind wie die Spender Cortina oder Sierra, und wechseln ihre Schalen. Naja, zugegeben, ein wenig subtil.

Es gibt auch ein Lederlenkrad, Vollleder-Innenausstattung, schön geschnittene und geformte Teppiche und eine

qualitative Verarbeitung, die eigentlich den Ursprüngen des Autos widerspricht. Besonders hervorzuheben sind die Türen. Sie sind doppelwandig, um eine geräumige Seitentasche zwischen Innen- und Außenpaneel zu ermöglichen. Darin kann ein Straßenatlas und die meisten anderen Dinge, die größer als alltägliche Kleinigkeiten sind, wie Taschentücher und Co., aufbewahrt werden. Die Oberkante bietet eine komfortable Ellbogenauflage, und wenn die Seitenscheiben montiert sind, verfügt die Unterkante über einen Y-Abschnitt, der sowohl innerhalb als auch außerhalb der Seitenwange befestigt ist, um den Freiraum für den Ellbogen zu erhalten und dabei die Zugluft, die typischerweise

von unten einströmt, effektiv abzuschotten.

Alternativ bietet Merlin ein starres Seitenscheiben-Kit an, welches das Hard Top ergänzt, das typischerweise mit einer beheizten Heckscheibe und einer Vollverkleidung ausgestattet ist. Unterwegs wird der Merlin dem Image eines Luxusliners gerecht. Das eigenständige Heck ermöglicht den Einsatz von etwas weicheren Federn, die in Kombination mit dem 2200 lbs Gewicht und dem langen Radstand des Fahrzeugs die Straßenunebenheiten mit absoluter Leichtigkeit aufsaugen. Es spielt keine Rolle, ob Sie 30 oder 90 Meilen pro Stunde fahren, der Merlin rollt einfach ruhig und zeigt lobenswerte Fahrt, Stabilität und Gefühl. In Kurven reagieren die Bremsen sofort und effektiv auf einen leichten Druckstoß auf das mittlere Pedal, die Lenkung gehorcht dem Kopf mit Genauigkeit und reibungsloser Effizienz und das Auto nimmt eine tiefe Straßenlage ein, während das Motor-Managementsystem eine konstante Energie- und Drehmomentversorgung beisteuert und dafür minimale Drehzahlbereiche zulässt.

Auf diese Weise wird der Merlin Sie mit absolutem Komfort über die Kontinente tragen, ohne jemals aus der Puste zu kommen. Und nicht nur das, Sie werden kaum weniger ausgeruht ankommen wie sie los gefahren sind.

Sollte sich jedoch jemand auf einer kurvenreichen Bergstraße austoben wollen, so bietet der Merlin eine äußerst unterhaltsame Alternative genau hierfür. Der 2-Liter-Motor leistet nur 125 PS, aber im Gegensatz zu Saugmotoren liefert das elektronische Managementsystem neben dem maximalen Drehmoment aus dem unteren Drehzahlbereich auch Leistung, wo und wann immer Sie wollen. So ausgerüstet, kannst du einen Gang einlegen und abgehen, nicht wie „Schmidts Katze“ aber doch annähernd so.

Darüber hinaus ist der Motor sehr drehzahlfreudig und ist über den gesamten Drehzahlbereich ohne Beanstandung und erreicht dabei beeindruckende Geschwindigkeiten. Kurz überschlagen ergibt das alles ein Leistungsgewicht von 127 PS pro Tonne. Klingt im ersten Moment nicht nach viel, ist aber auf einer Stufe mit einem Golf GTI, vor allem weil das Motormanagementsystem eine Geheimwaffe ist, die in jeder Sprache ein paar PS wert ist. Aber bevor Du etwas falsch einschätzt, der Merlin ist schnell und hat ein sehr gutes Handling und eine sehr gute Straßenlage, die eine Fahrt zum Erlebnis machen. Wenn Du auf der Bremse stehst, ist die Bremsleistung sehr beeindruckend. Du verlierst rapide Geschwindigkeit, das Auto verlangsamt sich heftig, aber blockiert nie oder bricht aus. Der Gangwechsel des MT 75 Getriebes ist etwas schwammig, aber wenn man das außer Acht lässt und einfach nur den Gang einlegt, findet man immer die richtige Gasse und das auch recht schnell. Es fehlt nur etwas beim präzisen und idealen Gefühl. Wenn der

Touren Klasse

Gangwechsel nicht so elektrisierend ist, ist das Ansprechverhalten des Gaspedals nahezu perfekt, sobald Du drauf drückst. Wenn Du in eine enge Kurven einfährst, könnte man sich manchmal eine kürzere Übersetzung wünschen als die des Standard Sierra's mit 4.15 Umdrehungen an der Lenkung (schnellere Sierra Übersetzungen im Lenkgetriebe sind aber von Ford erhältlich), aber das Vorderteil gehorcht den Lenkbewegungen und die Lenkung ist straff und hat eine gute und direkte Rückmeldung sobald man eingelenkt hat. Mit leichtem Gas durch die Kurve ist der Merlin einfach nur gehorsam und wenn man zum Ausgang der Kurve kommt, glänzt der Leistungsvorteil des IRS wirklich.

Man kann ihn aus der Kurve heraus treten und im Gegensatz zur Cortina Live-Achsversion, die das gewünschte Ergebnis nur gegen ein Schlingern und ein wenig Gegenlenken erreicht, bekommt man klaglos den Grip und die Fahrleistung. Das macht viel Spaß, ist aber sicherlich nicht der schnellste Weg durch eine Kurve.

Wenn Du aus der Kurve heraus beschleunigst erhältst Du maximalen, elektronisch berechneten Schub und mit etwas Geschick gefahren, wirst Du Dich an eine ähnliche Kraftentfaltung nur selten erinnern. Ich habe meinen Einsatz am Steuer des Merlin wirklich genossen und konnte sehen, wie er die Roadster-Kunden verlockt, auf der Suche nach etwas, das mehr als nur einfacher, offener Nervenkitzel und eine ansprechende Optik bietet. Meiner Meinung nach ist der Merlin in der Top Liga der perfekten Lösungen.

Und nun zu den Kosten. Die Preise des Merlin liegen von £2880 + MwSt. für die Cortina-Version und £3750 + MwSt. für die Sierra-Version, was zunächst nicht als konkurrenzfähiger Preis für vergleichbare Autos gilt. Wenn Du jedoch das Informationspaket durchliest, wirst Du feststellen, dass sehr viele Extras mehr als bei anderen Kits in den Merlin-Kits enthalten sind. Zusätzlich zu Karosserie und Fahrwerk liefert das Merlin-Kit die komplette Windschutzscheibe, den Kraftstofftank, den Kühlergrill, den speziellen Pedalkasten und die Stoßfänger, während der Cortina-Kit zusätzlich die fünf Achs-Einbaueinheiten mit Feder-Dämpfereinheiten und Vorderen Federn liefert. Stattdessen liefert der Bausatz auf Sierra-Basis die Querlenker, Federn, Buchsen, Kugelgelenke und Dämpfer.

Es sind also sehr umfangreiche Pakete und eine sorgfältige Montage wird ein Auto entstehen lassen, das nicht nur hervorragend aussieht,



Das Verdeck sowie die Seitenscheiben des Merlin gehören zu den Besten in der Szene, das Fahren im Winter wird durch die festen Seitenscheiben und den Hardtop-Umbau des Herstellers verbessert.



Trotz eines komplexen Motors ist der Merlin-Aufbau immer noch sehr ordentlich und obwohl er nur 127 PS pro Tonne leistet, schafft das Motormanagement eine äußerst leistungsfähige und flexible Einheit, welche die Eigenschaften des Merlin ergänzt.

sondern auch weitaus flexibler und vielseitiger ist, als es ein Einstieg überhaupt sein kann.

SPEZIFIKATION - MERLIN (Sierra basierend)

Chassis:	Doppelter Leiterraum in 3" x 2" x 3 mm aus Stahlrohr.
Body:	2 + 2 Tourer. Einteilige GFK-Wanne, separate Türen, Motorhaube und Kofferraum
Federung, vorne	Doppelte Gummiaufnahme, Rundrohr-Querlenker, Ford Sierra Schwingen, geneigte, verstellbare Schraubenfeder-Dämpfer-Einheit
Federung, hinten	Sierra IRS - Hergestellte, gummigelagerte Halbschwingen, Sierra Nabe, einstellbare Schraubenfeder-Dämpfer-Einheit
Lenkung	Sierra Zahnstangenlenkung, 4.15 Drehungen. Kleinere Übersetzung verfügbar
Bremsen	Sierra Scheibe vorne, Trommel hinten. Bremskraftverstärker. Optional rundherum Scheibenbremsen mit belüfteten Scheiben vorne
Motor	Ford 4 Zylinder, 2 Liter, DOHC, 8 Ventile mit Einspritzung, elektronische Motorsteuerung und 3 Wege Katalysator 125 PS bei 5500 U/min, 173 Nm bei 2500 U/min. Leistungsgewicht - 127 PS per Tonne
Getriebe	Ford MT 75 5 Gang Getriebe
Wheels and tyres.	6 x 15" Aluräder 185/70 oder 65 Radialreifen
Abmessungen	Länge: 3,87 m. Breite: 1,6 m Höhe: 1,3 m Radstand: 2,49 m Gewicht: 997 kg Gewichtsverteilung: 45 V/ 55 H.
Kit Preise	Merlin kit - Cortina basierend £2880 + MwSt. Merlin kit - Sierra basierend £3750 + MwSt.

Alle Details zu Lieferumfang, Spezifikationen, Preisen, Optionen und Extras finden Sie in der detaillierten Farbbroschüre und dem Informationspaket, das Sie erhalten über: Merlin Sports Cars, Dept KCI, 1, Florence Villas, Barling Road, Great Wakering, Southend, Essex SS3 0NF. Tel. 01702 219145.