

A high-angle, close-up photograph of a silver open-top roadster, the Tony Bradshaw's Merlin V8, driving on a dark asphalt road. The car is angled towards the left, with its front wheel and front fender prominently visible. The background is a blurred green landscape. The car has distinctive multi-spoke alloy wheels and a sleek, aerodynamic body.

V8

ZAUBEREI

Das letzte Jahrzehnt war nicht gerade freundlich zum traditionellen Roadster-Markt.

Tony Bradshaws kürzlich fertiggestellter Merlin V8 bietet eine moderne Alternative zu einem bekannten Thema. Mehr Traditionionelle-Roadster? Aber gerne doch!

►► IAN STENT BESUCHTE IHN



Wenn es einen Sektor des Kit-Car-Marktes gibt, der in den letzten zehn Jahren Probleme hatte, dann war es die traditionelle Roadster-Szene, die es schwerer als die meisten anderen hatte, ausreichende Verkaufszahlen aufrechtzuerhalten. Der Aufstieg der Trackday-Krieger, das Aufkommen von Super Sportwagen-Karosseriebausätzen und die immergrüne Anziehungskraft der Cobras- und Lotus-Seven-Nachbauten hat die zeitgemäße Anziehungskraft des klassischen Roadsters fast verdrängt. Marlin und Findhorn Cars (NG) zeigen weiterhin Flagge, aber die einstmaligen wichtigen Akteure wie Merlin und JBA scheinen aus unserem Bewusstsein verschwunden zu sein.

Und der Niedergang des Merlin (der bereits 1998 die Produktion eingestellt hat) ist einer, den ich besonders schwer zu verstehen vermag. Es war immer ein großartig aussehendes Auto mit einer einfachen, einteiligen Karosseriewanne über einem typisch einfachen, kreuzförmigen Leiterrahmenchassis. Aus dem Gedächtnis heraus ist die Firma nur langsam von Cortina-Fahrwerken auf Sierra umgestiegen, während der Versuch, sich auf schlüsselfertige Autos zu konzentrieren, wohl nicht wirklich erfolgreich war. Was auch immer die Gründe dafür waren, es ist über 10 Jahre

her, dass man einen Auftrag für ein solches Fahrzeug erteilen konnte. Nicht, dass dies Tony Bradshaw, den Besitzer des hier gezeigten Autos, aufgehalten hätte. Sein Merlin wurde 2007 fertiggestellt, durchlief die SVA (englischer TÜV) und ist korrekt auf einem historischen Kennzeichen registriert. Er ist jedoch kein Neuling in der Welt der Kit-Cars...

Nach der Schule machte er eine Mechanikerlehre und hatte einen Dutton Sierra fertig gebaut, bevor er mit 17 Jahren seine Fahrprüfung bestand. Er fuhr den Dutton als sein einziges Auto, bevor er vier Jahre später auf einen Dutton Phaeton umrüstete, und bevor er 1989 seinen ersten Merlin baute. Wie bei seinen Duttons war das Finish hervorragend, und er fügte dem Auto zusätzliche Einzigartigkeit hinzu, indem er als erster einen Rover V8 unter die Motorhaube zimmerte. Er gewann den Titel „Best Engineered Car“ der Zeitschrift „Which Kit?“ bei der diesjährigen Capesthorne Hall Kit Car Show.

Mitte der 90er Jahre folgte ein Sebring MX mit 4,6-Liter-V8-Motor, der vor kurzem verkauft wurde, um das Grundstück zu kaufen, auf dem er zu Beginn des neuen Jahrtausends sein heutiges Haus baute.

Sein jüngstes Projekt entstand, als er 2005 in Capesthorne Hall mit Kevin Seal zusammentraf. Kevin ist ein weiterer eingefleischter Kit-Car-Fan, der in den neunziger Jahren eine Reihe von Autos für die Zeitschrift „Which Kit?“ baute. Kevin erwähnte, dass er einen Merlin habe, der den größten Teil eines Jahrzehnts in der Garage stand und als Teilprojekt vom ursprünglichen Besitzer gekauft worden war, der ihn 1987 gekauft hatte.

Es ist nicht überraschend, dass die Karosserie-Fahrwerkseinheit in einem erbärmlichen Zustand war, aber Tony hatte eine kürzlich gebaute Doppelgarage, die um ein Projekt bettelte. Und Tony hatte immer noch eine Schwäche für den Merlin.

Der Rahmen wurde bis auf das nackte Fahrgestell abgenommen und dann modifiziert, um den Einbau eines weiteren Rover V8 zu ermöglichen. Schon bei seinem ersten Auto (einer von nur zwei früheren V8-Merlins, von denen er weiß) wollte er den Motor etwas weiter hinten auf dem Rahmen anbringen, aber das erforderte nicht nur erhebliche Modifikationen am Chassis, sondern auch eine neue Glasfaser Spritzwand und einen anderen Getriebetunnel auf der Hauptwanne.



Kein Nussbaumfurnier! Carbon Armaturen Brett, moderne Anzeigen und Schalter... aber sie passen perfekt.

Alle Komponenten vom Cortina wurden umfassend überholt, wobei die ursprünglichen Gummibuchsen durch Polyurethan-Buchsen ersetzt wurden, um das zusätzliche Drehmoment des V8 zu bewältigen. Vorne wurde der Cortina-Stabilisator, der beim Merlin nie verwendet wurde, nachträglich eingebaut, während hinten die angetriebene Achse verändert werden musste. Grundsätzlich war Sie schon so modifiziert, dass ihre beiden

Längslenker und die Panhard-Stabpositionen passten. Tonys Wunsch aber, größere und breitere 17-Zoll-Felgen zu verwenden, führte dazu, daß alle Positionspunkte an der Achse abgeschliffen und etwa 20 mm weiter innen neu angebracht wurden, um Platz für die breitere Felgen zu schaffen. Große belüftete und gebohrte 285-mm-Scheiben vorne und HiSpec-

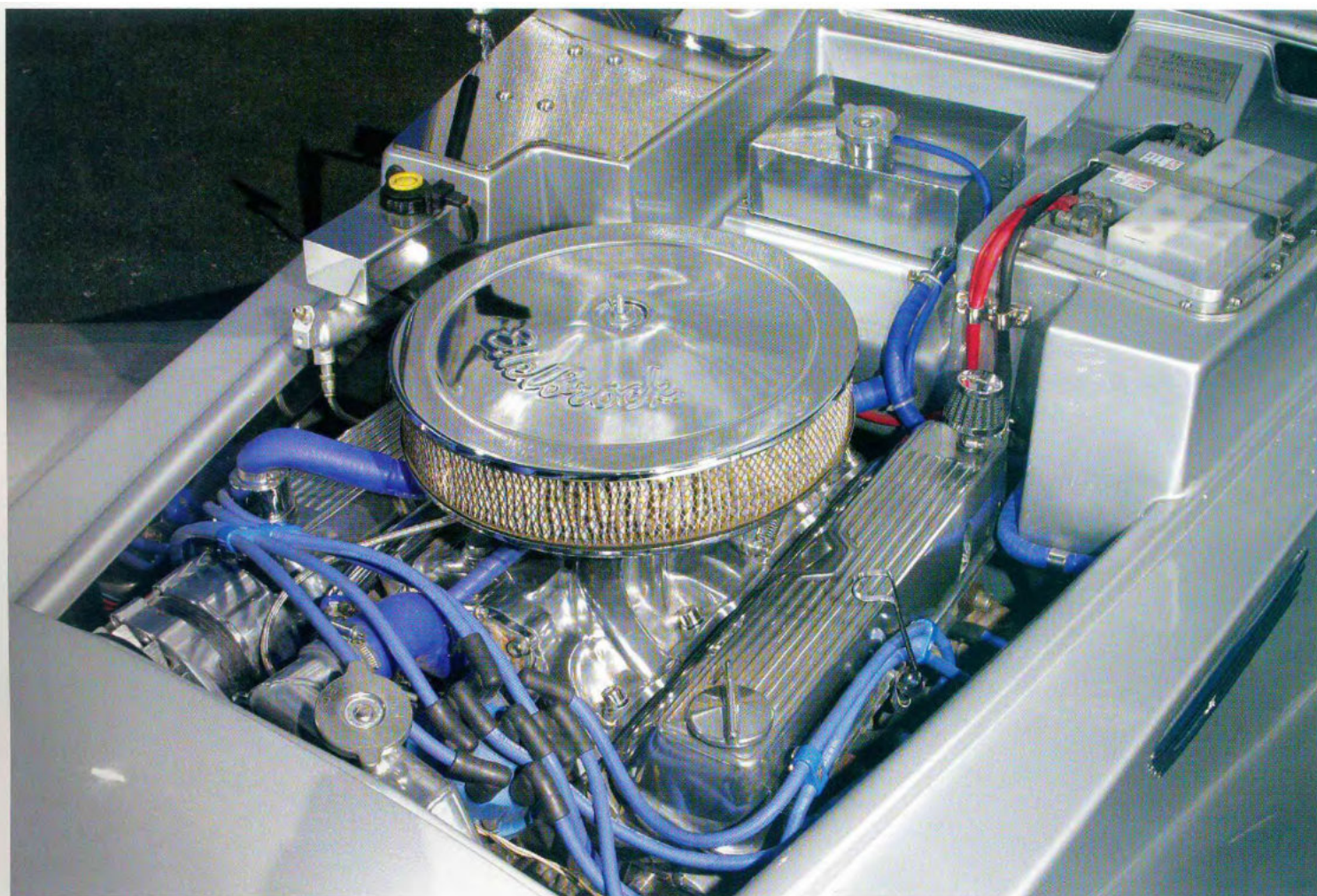
Werde Mitglied

Merlin Owners' Club, Sue Daniels.

E: ladymerlin.daniels@googlemail.com

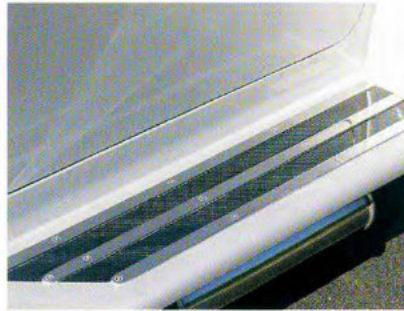
W: www.merlinoc.org.uk

Der hervorragend präsentierte Rover V8 ist selbstgebaut und funktioniert gut.





Dieses Auto ist mit atemberaubender Detailgenauigkeit ausgestattet. Der Ausgleichsbehälter ist selber gebaut. Die großen 17 Zoll-Alu Räder setzen das moderne Thema fort, machten aber im Bereich der Aufhängung alles recht Schwierig. Im Trittbrett ist echtes Karbon eingelegt.



Bremssättel werden hinten durch einen einzigartigen Umbau auf Scheibenbremse der angetriebenen Achse, die eher für Trommelbremsen gedacht ist, ausbalanciert. Dazu war eine neue Rückplatte nach Tonys Muster erforderlich, die von einer örtlichen Ingenieursfirma hergestellt wurde. Daraufhin montierte er die hinteren Sierra-Scheiben und Bremssättel mit einem Dosierventil im System, um die Bremskraft auszugleichen, die über ein Zweikreis-Bremskraftverstärker für den Nachrüstmarkt arbeitet. Nachdem alle mechanischen Komponenten, die mit dem Chassis verschraubt werden, festgelegt waren, wurde alles wieder abgebaut, und dann gestrahlt und pulverbeschichtet.

Der Rover-V8-Motor wurde von seinem Bruder Peter gestiftet. Der 3,5-Liter-Motor wurde von Tony komplett zerlegt und mit hochverdichtenden Kolben und einer speziellen Nockenwelle wieder aufgebaut, bevor er mit einem handpolierten Edelbrock-Einlasskrümmer und einem Weber 500cfm-Vergaser gekrönt wurde. Auf dem Prüfstand bringt er am Schwungrad 220 PS, was ein hervorragendes Ergebnis für diesen Motor ist. Genau wie bei den hinteren Bremsen wollte Tony die Cortina-Komponenten, wo immer möglich, auf den neuesten Stand bringen.

Während die Zahnstange die frühere Ford-Einheit bleibt, sind die Lenksäule und die Bedienelemente für den Lenkstock die späteren Sierra-Bauteile, während der Kabelbaum eine Mischung aus Sierra und Fiesta ist.

Äußerlich sah das Merlin-Styling immer noch richtig aus, obwohl Tony das im Seitenflügel befindliche Ersatzrad loswerden wollte. Das war mehr Arbeit, als es sich anhört, da der Flügel eine Fiberglaswanne enthielt, in der das Rad untergebracht werden konnte. Dies herauszuschneiden und das Fiberglas über dem großen Loch zu verlegen, war eine schwierige Aufgabe, aber ein wichtiger Bestandteil seiner Wunschliste, um das Styling zu aktualisieren und vom klischeehaften Traditions-Look wegzukommen.

Auch die Farbwahl war von entscheidender Bedeutung, und ein Besuch in einem örtlichen BMW-Ausstellungsraum gab den Ausschlag, denn er sah dort das Titansilber, das er schließlich verwendet, sowie die seitlichen Kühlergrills, die man am Auto sehen kann.

Woher stammen sie? Schauen Sie sich einen M3 an, um das herauszufinden. Hergestellt aus Kunststoff (trotz der verchromten "Metall"-Ausführung waren die Kosten überschaubar und die M3-Plakette wurde durch einen passenden Merlin-Aufkleber ersetzt.

TONY BRADSHAW'S MERLIN V8

Motor: 3.5-Liter Rover V8, Weber 500cfm Vergaser auf Edelbrock Verteiler und Filter. Typhoon Nockenwelle, hochverdichtende Kolben

Power: 220 PS

Getriebe: Rover SD1 5-Gang

Federung: Cortina-Doppelquerlenker und Achsschenkel, Querstabilisator, Gewindefahrwerk-Dämpfer. Cortina-Hinterachse mit vier Längslenkern und Panhardstab.

Bremsen: 285 mm belüftete und gebohrte Frontscheiben mit HiSpec-Bremssätteln. Hintere Umrüstung auf Sierra-Scheiben und -Bremssättel unter Verwendung einer maßgeschneiderten Rückplatte auf der originalen Cortina-Achse. Bremskraftverstärker

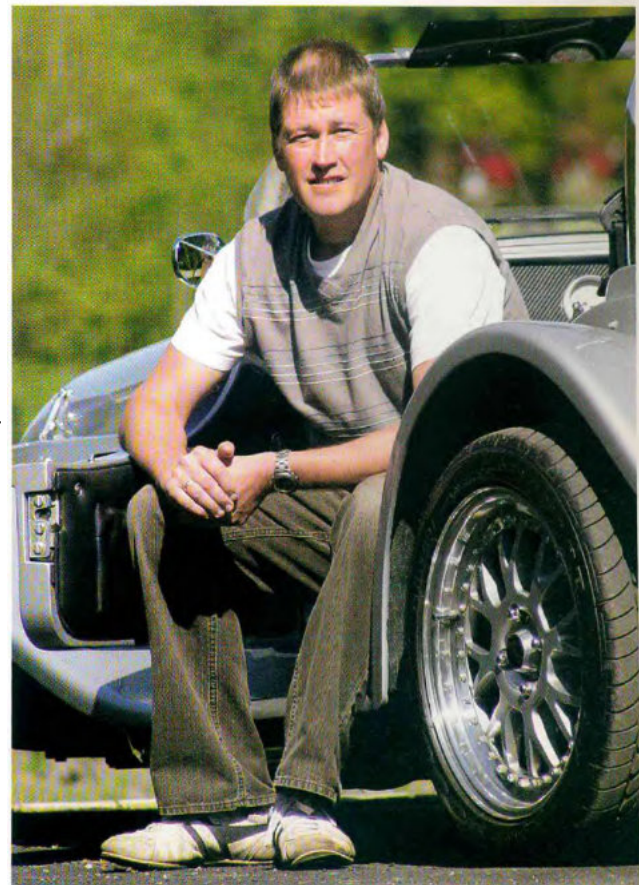
Räder/Reifen: Image 17x3- Alu Räder auf spezielle Einpresstiefe hergestellt. Dunlop Sport 9000 205x50 R17 Reifen

Innenraum: Carbon-Armaturenbrett mit Smiths-Anzeige von Europe Spares, selbstgemachte Mittelkonsole mit Savage-Tasten, Exter-Lenkrad, Türenriegelung mit Tasten, eigene Türpappen mit passendem Leder zu den Richfield-Sitzen, einmaliger Teppichsatz

Außen: BMW Titansilber, M3 Seitenschlitze der Motorhaube mit 'Merlin'-Plaketten, speziell angefertigte Stoßstangen vorne und hinten, Überrollbügel, Karboneinsätze in Trittbrettern, original seitlich montiertes Ersatzrad entfernt

Andere Modifikationen an der Karosserie kamen zustande, nachdem Tony von einer lokalen Firma eine flache Platte aus echter Kohlefaser anfertigen ließ. Ursprünglich nur für das Armaturenbrett und die Mittelkonsole gedacht, wurde das übrige Material dann an den Türoberseiten, den Trittbrettern und im Motorraum im Bereich der Stirnwand verwendet. Aber anstatt die Kohlefaserplatten einfach auf das Fiberglas zu legen, hat Tony die Bereiche, welche die Kohlefaser überdecken würde, herausgefräst, so dass sie bündig mit der Oberfläche abschließt. Als einziger Nachteil könnte man nun sagen, dass es jetzt wie gefälschte Carbon-Aufkleber aus sieht- aber das sagen wir Tony nicht! Er forderte seinen Bruder Peter auf, bei der Vorbereitung der Karosserie auf die Lackierung zu helfen, wobei das Duo die

Einige Leute haben die Gabe, wunderbare KitCars zu bauen. Tony Bradshaw ist einer davon.



WAS IST MIT MERLIN CARS PASSIERT?

Ob Sie es glauben oder nicht, der Merlin begann ursprünglich als amerikanischer Bausatz mit einem VW-Käfermotor hinten! 1980 importierte Peter Gowing zwei Tiger-Karosserien nach Großbritannien und brachte ihn (immer noch mit Käfer-Unterbau) als Merlin TA auf den Markt. Es war jedoch bald klar, dass die veralteten VW-Komponenten verschwinden mussten, und der Wagen wurde umgestaltet, um das Cortina-Fahrwerk in ein neues Chassis und eine modifizierte Karosserie zu integrieren. Der Merlin wurde von Peters Firma, Thoroughbred Cars, von ihrem Sitz in Essex aus vermarktet, und der Erfolg stellte sich schnell ein, mit über 300 verkauften Autos, bevor Thoroughbred Cars 1984 den Handel einstellte und Paris Cars 1985 wieder auftauchte, ebenfalls mit Peter an der Spitze! Die zuvor entwickelte Monro 2+2-Version des Wagens wurde einfach in Merlin Plus Two umbenannt und wurde nun zum Hauptmodell. Eine auf dem Sierra basierende Version wurde 1992 auf den Markt gebracht, und Peter stellte das Geschäft 1998 endgültig ein, dass etwas mehr als 700 Merlins produziert worden waren.



Die Mittelkonsole ist wie geschaffen für diese Aufgabe. Stylistische Tasten sehen toll aus. Beachte besonders die Türöffnungstaster und den Montagesockel für den Lautsprecher. Moderne Instrumente und Lenkrad.

BMW Merlin-Plakette und Seitengitter schön seitlich eingefügt



Zulassungsstelle ergab, dass sie mehr Informationen über die Geschichte des Autos brauchten, um zu bestätigen, dass es schon früher registriert worden war. Zum Glück hatte Tony die Originalrechnung für den Verkauf des Bausatzes und der Vorbesitzer Kevin hatte noch die Kontaktdaten des ursprünglichen Käufers des Bausatzes. Als Tony sich mit ihm in Verbindung setzte, war er erfreut zu hören, dass das Auto endlich gebaut worden war, und mehr als glücklich, die Einzelheiten für die Zulassungsstelle zu bestätigen. Innerhalb von 10 Tagen wurde ihm ein Historisches Kennzeichen zugeteilt!

Jetzt ist das Auto fast ohne weitere Änderungen unterwegs und Tony hofft, nach dem nassen Sommer 2008 noch ein paar schöne Meilen zu sammeln.

Es überrascht nicht, dass der Wagen im Merlin Owners' Club auf enormes Interesse gestoßen ist, und mit seinem modernen Aussehen überrascht es mich kaum. Es ist ein hervorragend aussehendes Auto, und ich denke, dass der Merlin mit dem richtigen Marketing und einem vernünftigen Preis wieder ein wenig Kitcar-Zauber schaffen könnte. Weiß jemand, wo eigentlich die Formen sind?

Karosserie zunächst abschliiff und dann grundierte, bevor er sie für die endgültige Decklackierung zu einem örtlichen Lackierbetrieb schickte.

Moderne Instrumente im Smiths-Look weichen ebenfalls von den typischen Designs ab, die man erwarten könnte, während eine moderne Heizungssteuerung und Savage-Aluminiumknöpfe das zeitgemäße Gefühl bewahren.

Tony hat Papiervorlagen für ein Teppichset ausgeschnitten und die daraus resultierenden Teppichplatten zum Einfassen an einen lokalen Sattler geschickt.

Ledersitze von Richfield wurden mit zusätzlichem passendem Leder für die Türverkleidungen, den Schalthebelsack und andere Highlights geliefert.

Der SVA (TÜV) war während des gesamten Projekts ständig im Hinterkopf von Tony, was zu einem zusätzlichen Überrollbügel führte, der dann als obere Halterung für die Sicherheitsgurte diente. Die ursprünglichen Merlin-Türgriffe gefielen nicht, was Tony dazu veranlasste, sie zugunsten von Knöpfen von Car Builder Solutions, welche die Kofferraumöffnungsmagneten des Escorts betätigen, völlig wegzulassen.

Doch trotz seiner Bemühungen fand der SVA(TÜV)-Inspektor, am Tag der Tage, noch immer eine Reihe von Dingen, die weiterer Arbeit bedurften. Er beglückwünschte Tony zwar zur Bauqualität, aber die Windschutzscheibe hatte nicht die richtige Steifigkeit, ebenso wie die vorderen Stoßstangen, die untere Armaturenbretteleiste und eine Reihe anderer äußerer Elemente. Mit einer Liste von Mängeln nach Hause geschickt, war es die Windschutzscheibe, welche die meisten Probleme verursachte, und schließlich mit einer zusätzlichen Fiberglasabdeckung versteift wurde.

Glücklicherweise gab es nichts, was nicht sortiert werden konnte, und Tony war auch

erleichtert, dass keine der Änderungen an der lackierten Karosserie Modifikationen erforderte.

Leider bedeuteten die Verzögerungen, dass der Wagen nicht gefahren, sondern zur Stoneleigh-Kit-Car-Show 2007 via Anhänger gebracht wurde. Aber die Probleme wurden schnell behoben, und es dauerte nicht lange, bis er sein SVA MAC-Zertifikat in der Hand hielt. Die Registrierung war die nächste Hürde. Als er den Wagen zur nächsten Zulassungsstelle zur Inspektion brachte, wurde ihm vorgegaukelt, dass er sicherlich genügend Spenderkomponenten verwendet hatte, um ein Historisches Kennzeichen zu erhalten. Aber als seine Papiere schließlich zurückkamen, war er entsetzt, als er feststellte, dass ihm ein Normales-Kennzeichen zugeteilt worden war. Ein Panikanruf an die

Danke

Tony möchte sich bei seinen Eltern Tony und Doreen und seiner Frau Vicky bedanken.



Wer hats gebaut

Besitzer: Tony Bradshaw

Alter: 42

Beruf: Handwerker

Bist Du Mitglied in einem Club? Merlin-Owner-Club

Das Beste an Deinem Auto? Leistung

Das Schlimmste an Deinem Auto? Getriebe kratzig

Lieblingslieferant? Car-Builder-Solutions & Rallye-Design

Bestes Schnäppchen? Motor von Peter

Liebings Werkzeug? Flaschen Öffner