

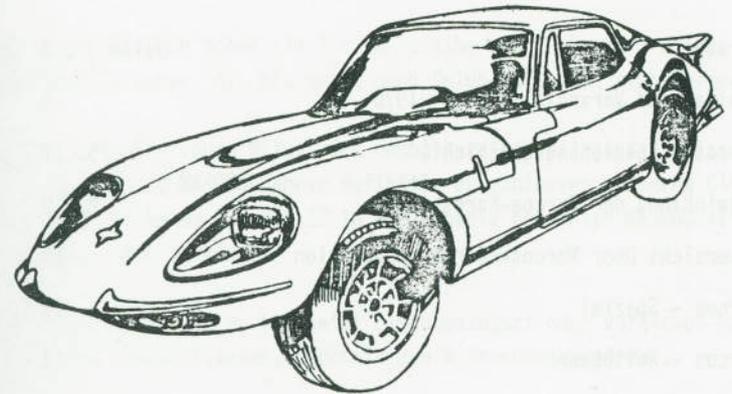
SPARE PARTS AVAILABLE FOR MARCOS CARS

Bonnets	Motorhauben
Doors	Türen
Mud Guards	Kotflügel
Bumper Back	Stoßstange hinten
Bumper Front	Stoßstange vorne
Side Gills	Karosserieteile
Boot Lid	Kofferraumdeckel
Air Dam	Spoiler vorne
Cosmic and other wheels	Felgen
Wind Screen (Number limited)	Windschutzscheiben (Anz. 1)
Rear Screen (Number limited)	Heckscheiben "
Spax Shock Absorbers	Stoßdämpfer
Silencers	(ab Lager, so lange Vorrat)
	Auspuffe (Schalldämpfer)

Various Small Parts on request

(Verschiedene Einzelteile auf Anfrage)

PVC Club Sticker	Windschutzscheibenkleber
Key Ring	Schlüsselanhänger
Lapel Badge	MARCOS-Abzeichen



MARCOS

RUNDSCHREIBEN NR. 2

INHALTS - VERZEICHNIS

Vorwort	Seite3
Treffen und Veranstaltungen 1976	4
Marcos - Entstehungsgeschichte	5...7
Entwicklung der Marcos-Karosserie	8...9
Uebersicht über Marcos-Fahrzeugproduktion	10
Marcos - Spezial	11
Marcos - Wettbewerb	12
Marcos - "Hints"	13
Klub - Mitgliederverzeichnis	14
Diverses	15

M A R C O S - C L U B

Meinrad Schnyder
Pfynerstr. 131

8502 Herdern TG

054 / 9 21 27

052 /22 68 04 (ab 18 Uhr)

März 1976

MARCOS - FREUNDE ?

Wird dieses Rundschreiben schon die letzte Ausgabe sein? Ausser, es sei denn, dass die 14 MARCOS-Fahrer, die bis jetzt noch "clublos" sind, sich melden!

Zuerst möchten wir alle neuen Mitglieder recht herzlich willkommen heissen. Bis jetzt haben sich 18 MARCOS-Fahrer definitiv entschlossen, unserem Club beizutreten. Aber in bezug auf die 32 in der Schweiz bekannten MARCOS ist der Prozentsatz immer noch zu klein.

Wir möchten daher alle, die es bis jetzt hinausgezögert oder vergessen haben, sich unserem Club anzuschliessen, nochmals zum Mitmachen anspornen.

Es wäre schade, wenn wir unseren neu-gegründeten Club infolge Interesselosigkeit schon wieder aufgeben müssten; denn nur für die Hälfte der MARCOS-Fahrer ist der Arbeitsaufwand zu gross!

SCHWEIZERISCHER MARCOS-CLUB

Damit die ca. 10 noch unbekanntenen MARCOS in der Schweiz gefunden werden, benötigen wir jede Information, welche auf eine neue MARCOS-Adresse hinweisen könnte.

- In Wohlen oder Umgebung befindet sich ein "John Player Special-MARCOS" (dunkelblau-/ gold-gespritzt). Das Auto wurde verschiedene Male gesehen: Wer kennt den Besitzer?

Bitte Adressen- und Besitzerwechsel bekanntgeben! (Um unnötiges Porto zu sparen.)

MARCOS-Treffen und Veranstaltungen 1976

- Voraussichtlich findet das nächste MARCOS-Treffen am **22./23. Mai 1976** im Raume Vierwaldstättersee statt.
Herr Kürzi aus Pfäffikon (Tel. Nr. 055 / 48 23 16) wird dieses Treffen organisieren, und wir hoffen jetzt schon auf eine rege Teilnehmerzahl.
(Ueber 15 Teilnehmer)
- Am 12./13. Juni 1976 führt der SAR (Schweiz. Autorennsport-Club) Ausbildungskurse für sicheres Fahren auf dem Hockenheimring durch.
Interessenten möchten sich bitte bei Herrn Zwahlen (Tel. Nr. 031 / 45 30 17) melden (Anmeldefrist bis 28. Mai 1976).
- Das Internationale MARCOS-Treffen wird am 24./25. Juli 1976 in England abgehalten.
Interessenten möchten sich bitte bei M. Schnyder (Tel. Nr. 052 / 22 68 04) melden.
- Zum Abschluss des Jahres 1976 steht noch ein MARCOS-Rally auf dem Programm.

Je mehr MARCOS-Besitzer an unseren Veranstaltungen teilnehmen, desto mehr Möglichkeiten und Gelegenheiten bieten sich dem **EINZELNEN** MARCOS-Besitzer.

MARCOS-Ersatzteile

Zu verkaufen nur noch solange Vorrat:

- MARCOS-Original-Stossdämpfer
(25 % Rabatt auf Originalpreisen)
- ferner:
- 1 Gepäckträger (Skiträger)
passend auf MARCOS-Kofferraumdeckel
- 1 neuer Thermostat
für 3L Volvo

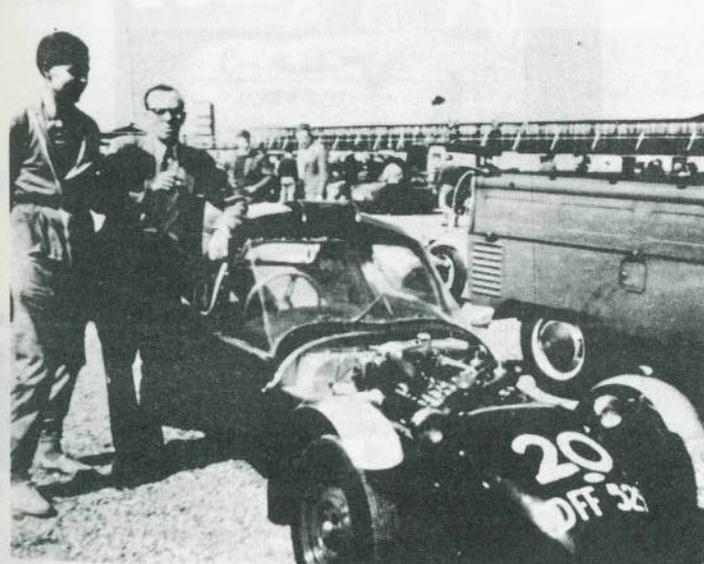
MARCOS - GESCHICHTE (Teil 1)

(Übersetzt aus Motor-Specialist 1973)

Jem MARSH kaufte sich 1957 einen "Austin-Seven", den er mit grossen Erfolgen durch die ganze englische Rennsaison steuerte. Noch im gleichen Jahr eröffnete er ein Autoersatzteilager und fertigte auch Ersatzteile für diesen Austin-Seven an.

Zu jener Zeit verliess Frank COSTIN seinen früheren Arbeitsplatz als Flugzeugkonstrukteur und gründete ein eigenes Konstruktionsbüro, das auf der Autobranche basierte.

Als die beiden Männer sich im Hitchin-Pub (1959) zum erstenmal begegneten, entschlossen sie sich ihre Talente zusammenzulegen und einen Rennwagen auf einem Holzchassis zu bauen, um dem damals siegreichen Lotus-Seven das Handwerk zu legen. Damals war die Rennkonkurrenz noch klein. In einer düsteren Baracke in Dolgellan (Nord Wales) arbeitete Costin mit vielen Ueberstunden an einem Auto mit Holzchassis und Kunststoffkarrosserie. Siehe Photo:



Jem Marsh and Frank Costin with their first car.

Als dieses hässlich aussehende, aber sehr leistungsfähige Auto (das eher einem Flugzeug auf vier Rädern glich) erschien, wurde es "Xylon" genannt, was auf Deutsch Holz heisst.

Finanziell wurde Costin's Rennwagenentwicklung durch Jem Marsh unterstützt.

Jem Marsh rüstete diesen 450 kg schweren Prototyp mit einem Ford 100-E-Motor aus. Die Frontpartie bestand aus Fiberglas, das abgeänderte Triumph Heraldchassis sowie die Heckpartie jedoch aus Holz.

DER FLUEGELTUERENTYP

Das zweite von Marsh und Costin konstruierte Auto wurde weiterentwickelt und in MARCOS umgetauft (MARsh + COSTin). Es basierte noch auf dem Holz-Chassis und besass eine 4-teilige Windschutzscheibe und war vorne mit motorradähnlichen Radverkleidungen ausgerüstet.



Jem Marsh fuhr mit diesem Auto von Rennen zu Rennen. Bill Moss, ein damaliger englischer Rennfahrer, kaufte sich einen zweiten solchen "Rennwagen" und gewann damit im Jahre 1960 alle 9 Rundstrecken-Rennen in der 1000 GT-Klasse. Etwas später ersetzte man den ursprünglichen Motor durch einen Cosworth, der Spitzengeschwindigkeiten von 200 km/h erreichte. Den dritten MARCOS erstand sich ein "Neuling" im Rennsport: JACKIE STEWART. Er fuhr damit in jedem Rennen so erfolgreich, dass ihm diese Rennerfolge zu einer sofortigen steilen Karriere verhalfen.

Nach diesen Rennerfolgen nahmen die Bestellungen weiter zu, so dass die Jahresproduktion von 1960 auf 6 MARCOS-Rennautos anstieg.

Frank Costin schuf nun dem hässlichen MARCOS eine elegantere Form (siehe Skizze Nr. 1, Seite 8).

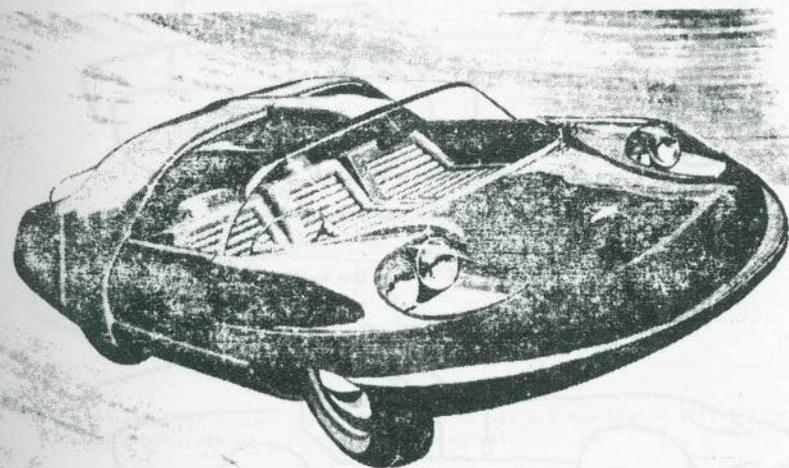
Er änderte die Flügeltüren ab, die 4-teilige Windschutzscheibe wurde ersetzt, überhaupt das ganze Auto bekam eine aerodynamisch bessere Form. Frank Costin änderte auch einige dieser MARCOS in Sport-Spider ab (siehe Skizze Nr. 2/3, Seite 8).

In den nächsten 2 Jahren (1960 - 1962) baute Jem Marsh total 32 solcher modernen Flügeltüren-MARCOS. Diese waren mit 105-E 1340 ccm Ford-Anglia-Motoren ausgerüstet. Einige von diesen wurden in Rennwagen umgebaut und einer von diesen letzten Rennwagen kaufte sich JACKI OLIVER, der kurz danach in die Formel-1-Klasse einstieg.

Das MARCOS-Auto wurde aber immer wieder von vielen "Kinderkrankheiten" befallen, was sich durch den Rückgang des Verkaufes deutlich bemerkbar machte. Demzufolge geriet MARSH in finanzielle Schwierigkeiten und Frank COSTIN trennte sich von MARCOS.

Im nächsten Rundschreiben folgt die Weiterentwicklung der MARCOS-Autos von 1962 - 1964.

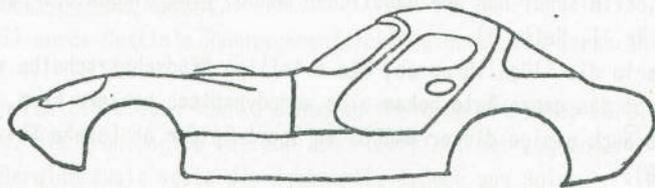
Marcos - Prototyp der nie gebaut wurde



Entwicklung der Marcos-Karosserie

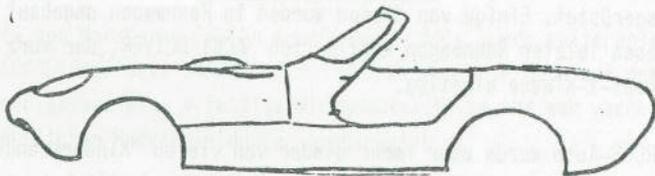
I was never satisfied with my design of the "LUTON" Gullwing

Nr.1



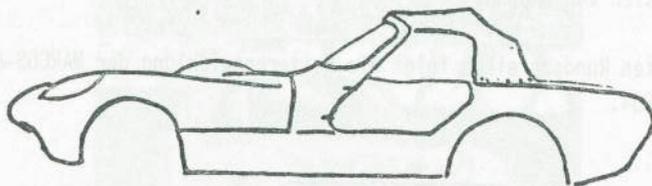
My brother modified it into the spyder (open)

Nr.2



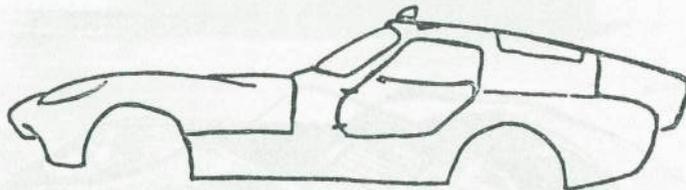
Then with a soft top (option)

Nr.3



I followed on with a detachable fast back (Bread van)

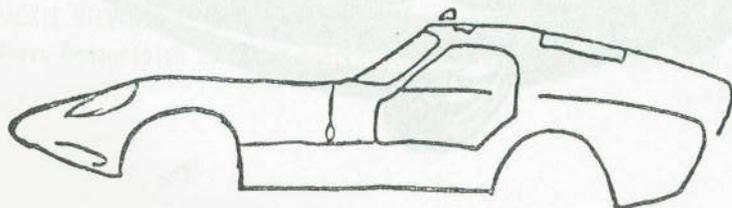
Nr.4



Now back to the drawing board

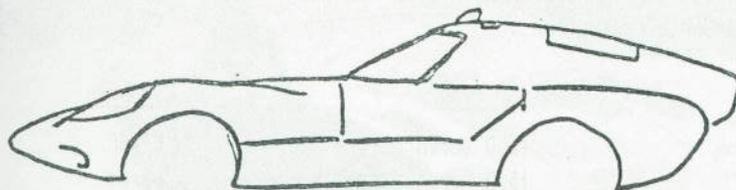
For the Volvo 1800 I wanted the nose sharper

Nr.5



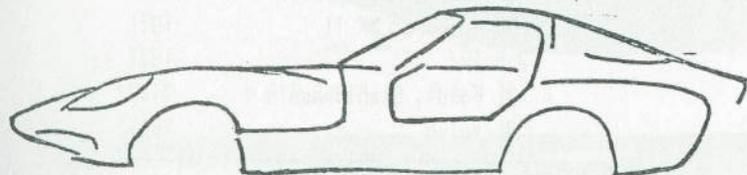
The windscreen was given more rake and wrap around

Nr.6



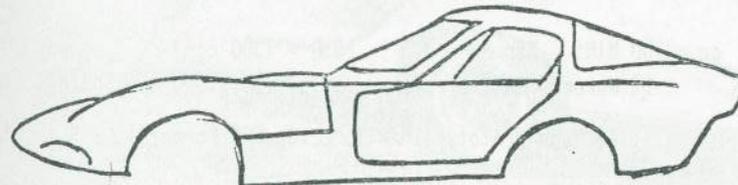
The roof line lowered and dropped more at the tail to avoid the horizontal rear window, so now I could bring the rear view mirror back inside!

Nr.7



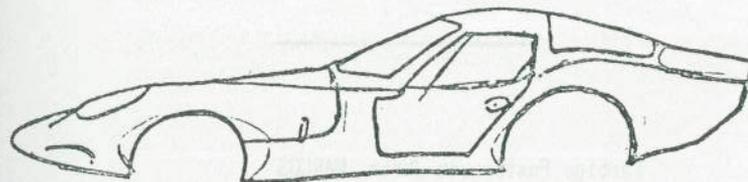
Then bigger doors

Nr.8



After than, fibre glass contoured sides and rear quarters

Nr.9



Leaving no exterior timber, by this time, as it was all now highly satisfactory I wasn't needed so, I was sacked.

FAHRZEUG - PRODUKTION (1964 - 1972)

Unterdessen sind genaue Angaben über die Anzahl Marcos - Autos, die je gebaut wurden, eingetroffen :

<u>Anzahl</u>	<u>Type</u>	<u>Baujahre</u>
99	1800 Volvo	64-66
82	1500 Ford	66-68
32	1650 Ford	67-69
192	1600 Ford	68-69
ca. 30	2L Ford	69-70
100	3L Ford , Holzchassis	69-71
6	1600 GT Ford MK II	1971
11	2,5 TR	1971
80	3L Ford , Stahlchassis	71-72
250	3L Volvo "	70-72
ca. 882	Marcos - Fahrzeuge	64-72

Ferner ca. 700 MINI - Marcos (850 - 1300 ccm)
 32 Marocs MANTIS Photo S. 11/12
 1 Le Mans Prototype "XP 16" 3L BRM Formel 1 " 11

Leider klappte der Absatz in Amerika wegen den strengen Sicherheitsvorschriften nicht ganz , was die Einstellung der Produktion 1972 zur Folge hatte.

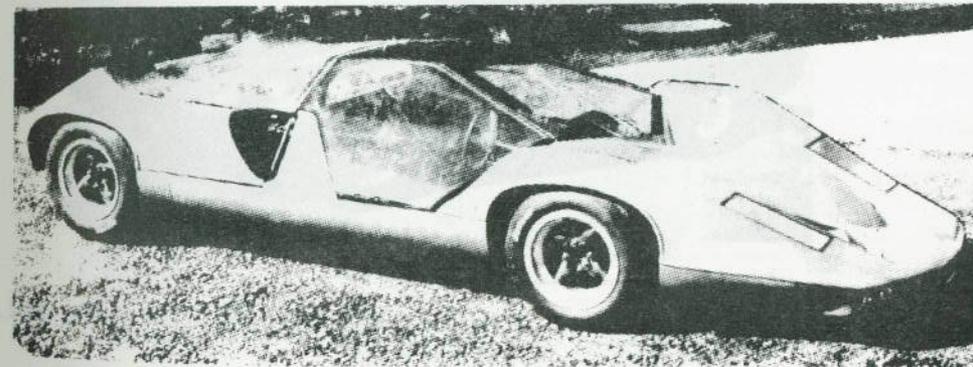
Farbige Poster von Jhrem MARCOS

30 x 40 cm

ab Negativ Fr. 19.-
 ab Dia Fr. 24.-



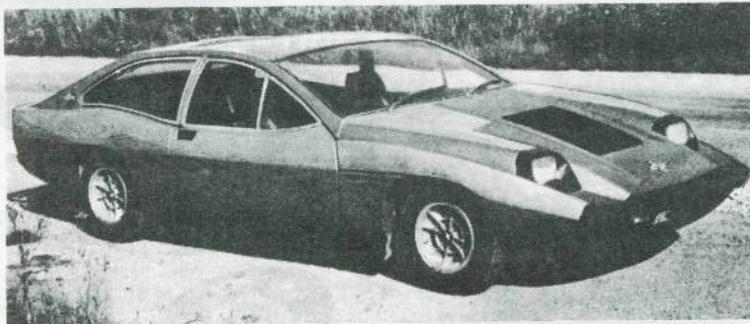
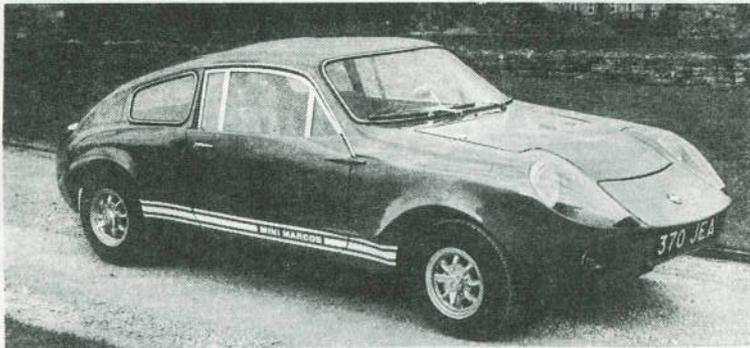
MARCOS - MANTIS



"XP 16" 3L BRM

MARCOS - WETTBEWERB

- 1.Preis : 1 Marcos-Schlüsselanhänger
- 2.Preis : 1 Marcos-Abzeichen



Frage N r. 1: Preis des 1968 in der Schweiz verkauften Mini-Marcos (fertig mont.)
ausgerüstet mit 850 ccm Mini Motor ?

Frage N r. 2: Was für einen Motor besitzt der Marcos Mantis (Type,Hubraum) ?

Wettbewerbsantworten

Frage Nr. 1: Fr.....

Frage Nr. 2: Type.....

Hubraum.....

Name.....

Vorname.....

Adresse.....

.....

Einsendeschluss 25.Mai 1976

MARCOS - "HINTS"

- Trotz guter Entstörung des Radios kommt es immer wieder vor, dass bei gewissen Sendern durch die Zündung Störungen verursacht werden.
Um diesen Störungen 100 %ig abzuhelpen, wird 1 Stück Alu-Folie und ein elektrischer Draht benötigt.
Die Alu-Folie wird an die Innenseite der Motorhaube geklebt und mit dem negativen Batteriepol mittels eines elektrischen Drahtes verbunden (nur für Stahlchassis anwendbar!).
- Die häufigsten Ursachen für Nichtfunktionieren der elektrischen Fenster sind:
Spröde oder abgebrochene elektrische Drähte (spez. bei der Türverankerung)
- Neu verdrahten!
- Aus dem Wagen geschlossen:
Sicherung im Sicherungskasten mit Batteriepol überbrücken bis sich elektrisches Fenster öffnet.
- Passende Sonnenblenden für den MARCOS:
Fiat 850 oder Austin 1100

DEFINATION EINES MARCOS

Wo eine fünfminütige Arbeit eine halbe Stunde in Anspruch nimmt!!!

MARCOS TESTBERICHTE

Die folgenden MARCOS-Testberichte können zum Preis von Fr. 2.50 bezogen werden:

1500 GT

3L Volvo

Mini MARCOS 850

Mitgliederverzeichn. des schweiz. Marcos - Klubes

Max	Bosshart	Winterthur	3L Volvo	ZH 171 048
Max	Baier	Elgg	3L Volvo	ZH 14 537
Heidi	Sauder	Hochfelden	Mini Marcos	
Heiner	Geering	Glattbrugg	1500 Ford	
Jörg	Wenger	Luzern	3L Volvo	BE 117 171
Werner	Hug	Emmenbrücke	1600 Cosw.	LU 74 794
Peter	Fischer	EGgenwil	1600 Ford	AG 77 611
Peter	Kürzi	Pfäffikon	1600 Ford	SZ 15 611
Robert	Grauwiler	Lüsslingen	Mini Marcos	FR 47 377
Wolfgang	Schärner	D-Grünberg	1600 Ford	ZH 368 160
Manfred	Misteli	Derendingen	Mini Marcos	SO 69 521
Hans-Ulrich	Zwahlen	Bern	1500 Ford	BE 325 256
Lorenz	Hafner	Goldach	1600 Ford	SG 106 258
Christian	Schwander	Basel	1600 Ford	BS 15 517
Titus	Büchi	Aadorf	1600 Ford	TG 32 235
Erich	Jammerbund	Liebefeld	1650 Ford	BE 200 717
Peter	Zihlmann	Buchackern	3L Volvo	
Meinrad	Schnyder	Herdern	3L Volvo	TG 507

Beitrag für schweizerischen Marcos - Club Fr. 10.-
 ab 1.Mai Fr. 20.-
 Beitrag für englischen Marcos - Club Fr. 20.-

Marcos - Ersatzteil - Beschaffung

Batterie passend für Marcos :

12V 6 x 486/50 EU - Batterie

bezogen durch :

Eschler Urania (Vertretungen in der ganzen Schweiz)

W E R kann Auskunft über MARKE und HERSTELLER von ausgetauschten Ersatzteilen geben ??? (z. B: Auspuff ?)

W E R hat Beziehungen zu preislich günstigen mechanischen Ersatzteilen für unsere Autos ???

??? ??? ???

Je mehr Informationen eintreffen , destomehr können veröffentlicht werden und destomehr wird damit dem E I N Z E L N E N geholfen , denn Marcos-Ersatzteile suchen kann im Notfall zum "Hobby" werden !

Benötigt werden noch Berichte und Informationen zum Veröffentlichen in der nächsten Ausgabe ...

W E R sendet etwas