

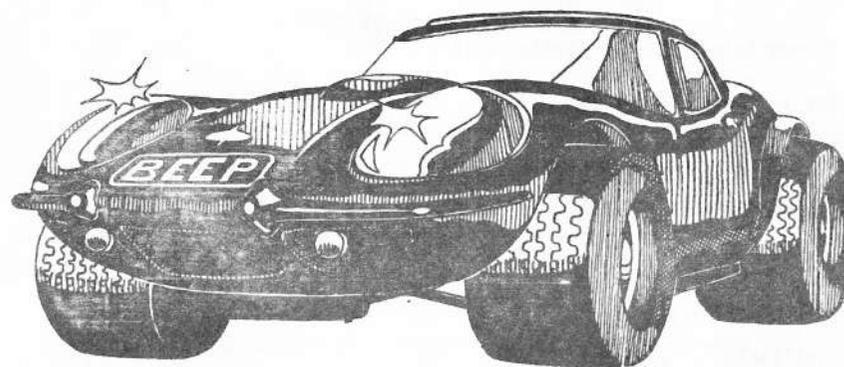
Plauschauto Marcos 1500



Marcos

3-Ltr.-Marcos, 26 000 km, TÜV neu,
VB 20 000.- DM, Tel. 0 22 22 / 80 69.
55 484

MARCOS



RUNDSCHREIBEN

NR. 3

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	Seite	3
Ersatzteilbeschaffung		5
Ersatzteile zu verkaufen		6
Swiss Marcos Geschichte von H. Zwahlen		7
Mitgliederverz. der Schweiz		8
" von England		9
Marcos Entstehungsgeschichte Teil 2		10
Marci-Treffen in Brunnen		12
Marcos-Funnies		17
Marcos Rennversion		18
AR - Katalog		22
Handy Hints		23
Mini Marcos - Section		24
Der 1. Mantis kommt in die Schweiz		25

Swiss Marcos Club

Meinrad Schnyder
Pfynerstr. 131

8502 Herdern TG

054 / 9 21 27

052 / 22 68 04 (ab 18.00)

August 76



MARCOS - FREUNDE



MARCOS-CLUB OF SWITZERLAND

Langsam aber sicher vergrössert sich unser Club. Bis jetzt zählt er 25 Mitglieder, deren Namen auf Seite 8 aufgeführt sind. Mit etwas Glück werden es bis zur nächsten Ausgabe (Winter 76/77) über 30 sein.

Aus finanziellen Gründen wird dieses dritte Rundschreiben zum letzten Mal an Nichtmitglieder versandt; d.h. für alle Nichtmitglieder wäre dies die letzte Gelegenheit zum Mitmachen, da sie ansonsten nicht mehr über das Geschehen des MARCOS-Clubs informiert werden.

Die mit dem MARCOS-Signet vorgedruckten Couverts und Papierbogen (siehe oben) besorgte und spendete uns Max Bosshard aus Winterthur. Vielen Dank.

Der im Rundschreiben Nr. 2 gesuchte MARCOS 3 L Ford (John Player Special gespritzt) ist durch die Mithilfe von Heiner Geering gefunden worden. Der Besitzer heisst Kurt Weber aus Stadel/Niederglatt. Vielen Dank.

Leider bewährte sich das System der Adressbekanntgabe bei Besitzerwechsel nicht, was zur Folge hatte, dass die folgenden MARCI spurlos verschwanden:

Wer kann helfen?

- Gesucht wird das "Plauschauto MARCOS 1500" (siehe Deckblatt hinten des Heftchens), ein 1500 GT, 67, blau mit weissem Streifen auf der Motorhaube, Ex-MARCOS von Priska Michel aus Wohlen.
- Ferner ein MARCOS 1600, 68 (siehe Inserat vom 8. Juli 76 aus dem TAGES ANZEIGER)

MARCOS 1600, 68, rot, Schäch, rev., 25 000
km, ab Kontrolle. Tel. (056) 22 53 33. MF187

Dieser MARCOS stand während ca. 3-4 Jahren in der Ecke einer Garage. Der ehemalige Besitzer erinnert sich nur noch daran, dass er das Auto am 9. Juli 76 in den Kanton Baselland verkaufte.

Auto-Erne AR 15. 7. 76 Niederwangen/Bern

**Wir vermieten und verkaufen
die schönsten Sportwagen**

De Tomaso Pantera 1972
Chevrolet Stingray Turbojet 1966
Lancia Fulvia Zagato 1970
Mercedes 230 SL 1965
Marcos 1.5 l 1967
Ford Mustang Mach I 1970
Volvo Sport 2 l E 1970
Opel GT 1900 1971
Jaguar Typ E Cabriolet 1968
Triumph Mk IV 1972
Maserati Indy 1972

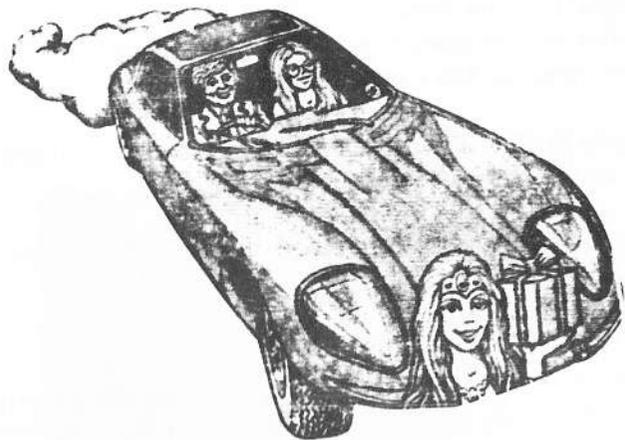
150(29)

Auto-Erne, 3172 Niederwangen
Tel. G 031 56 59 85, P 031 56 66 58

Da die Privatbeiträge zum Veröffentlichen sehr spärlich eingesandt worden, sehe ich mich gezwungen, Artikel aus den englischen Ausgaben zu übersetzen, damit ich wenigstens das Heftchen füllen kann.

Ich wäre daher jedem MARCOS-Besitzer dankbar, der ein Erlebnis mit seinem Auto, Reparaturanleitungen oder sonstige Begebenheiten zum Veröffentlichen einsenden würde.

Die Druckkosten von Fotos sind sehr teuer; kosteten 100 Abzüge (Minimalquantität) des mittleren Bogens vom Treffen Fr. 85.--. Wer hätte Beziehungen zu billigeren Cliché-Anstalten oder weiss über ein billigeres Verfahren Bescheid?



Die nächste Ausgabe erscheint voraussichtlich im Dezember/Januar 1976/77.

Bis dahin wünscht Ihnen weiterhin viel Spass am MARCOS und frohe Fahrt

DER SWISS MARCOS CLUB

Ist die Ersatzteilbeschaffung gefährdet?

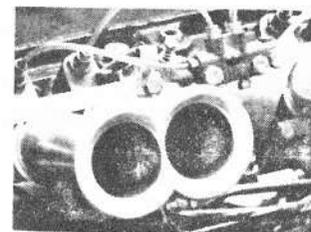
Anlässlich eines Besuches bei Jem Marsh in England am 9. Juli 1976 stellte ich leider fest, dass sein Ersatzteillager langsam erschöpft ist. Speziell gefährdet sind vor allem die Beschlag- und Kleinteile, die teilweise nur noch im gebrauchten Zustand verkauft werden. Die Verschleissteile werden je nach Bedarf noch in ganz kleinen Serien hergestellt, was natürlich einen erheblichen Preisanstieg zur Folge hat. Die meisten Ersatzteile, die auf Seite 6 zum Verkauf angeboten werden, erstand ich an Ort und Stelle und "schleppte" diese Ersatzteile mit einem Gewicht von 28 kg per Flugzeug in die Schweiz.

Da die Beschaffung von Ersatzteilen langsam problematisch wird, besteht in Zukunft keine Möglichkeit mehr, Ersatzteile an "Nicht-Mitglieder" unseres Clubs abzugeben.

In der Schweiz bestände jedoch die Möglichkeit, in einer kleinen Mechanischen Werkstätte allfällige Verschleissteile wie: Auspuffe, Büchsen, Gelenke sowie Lenkstangen usw. zu relativ günstigen Preisen nachzuproduzieren (günstiger als von England importiert). Je grösser die Nachfrage sein wird, desto billiger kommt das Endprodukt zu stehen. Wer hat in dieser Beziehung Interesse oder neue Ideen?

Im weiteren werden zur Nachproduktion und Verbesserung der Lenkung alte, ausgediente Lenkgestänge benötigt.

Herr Kürzi aus Pfäffikon (Tel. Nr. 055 / 48 23 16) kann Gewindeschneider und -bohrer jeder Grösse und jeden Typs (für alle am Marcos vorkommenden Grössen) zur Verfügung stellen. Ferner ist er in der Lage, hydraulische Schlauchleitungen für Bremse und Kupplung zu liefern.



Die folgenden Ersatzteile sind ab Lager lieferbar

- Original-Stossdämpfer, verstellbar (ca. 18 versch. Positionen)
- Einfassungsgummi zu Windschutzscheibe und Heckscheibe
- 1 komplette Lenkung für Stahlchassis
- 1 komplette Lenkung für Holzchassis
- 2 Stosstangen, vorne
- 1 schliessbarer Tankdeckel
- 6 Marcos-Original Radnabendeckel passend zu Cosmic- und ATS-Folien
- 1 Satz Scheibenwischblätter
- 1 Elektromotor zu Scheibenheber (3L Autos)
 - Gelenkköpfe zu Lenkgestänge
 - Gelenkköpfe zu Panhardstab (hinten rechts)
 - Büchsen zur Lagerung von oberer Lenksäule (alle Modelle)
- 4 Heizungs- und Lüftungsknöpfe
- 1 Thermostat zu Volvo 3L neu (40 % Rabatt)
- 1 Blinkerglas hinten zu 1500 GT
- 5L Entroster (erstklassige Qualität) zum Entrosten von Stahlchassis

Farben 650 g Spraydosen (überdimensionale Grössen) speziell geeignet zum Spritzen von Felgen, Stosstangen, Kofferraum ect., erhältlich in den Farben: Gold, Silber, Schwarz matt und Schwarz glanz

Clubpreis Fr. 13.50

Verschleissteile wie: - Büchsen zu Lenksäulenlagerung
 - Lenkgestänge und die dazugehörenden Gelenkköpfe
 werden je nach Bedarf in kleinen Serien in der Schweiz hergestellt (nachproduziert).

Im Frühling 1968 begegnete mir zum erstenmal ein MARCOS. Damals ahnte ich noch keineswegs, dass ich 5 Jahre später den gleichen Wagen kaufen würde. Im Oktober 1973 war es dann so weit; ich erstand den langersehnten MARCOS.

Etwa nach einem halben Jahr entdeckte ich zufällig in Köniz (Nähe Stadt Bern) an einer Benzintankstelle einen MARCOS beim Auftanken. Unverzüglich stoppte ich meinen Wagen und erfuhr somit den Namen des MARCOS-Besitzers, Niklaus Schüpbach. Noch am gleichen Abend besuchten wir beide Erich Jammerbund, der ebenfalls einen solchen Sportwagen besitzt. An den kommenden Samstagen trafen wir drei uns jeweils zu gemeinsamen Fahrten.

Bald danach gesellten sich die MARCOS-Fahrer: Markus Anneler, Kurt Loosli, Heinz Kaiser, Benito Mantegani und Marcel Boder zu uns, und wir gründeten ein MARCOS-Team mit 8 Mitgliedern. Marcel Boder vermittelte mir die Adresse der MARCOS-Fahrerin, Priska Michel, die wiederum die beiden MARCOS-Besitzer, Peter Fischer und Stefan Maier kannte.

Im Herbst 1974, ein Jahr nach meinem Autokauf, zählte unser Team bereits 11 Mitglieder, und unserem ersten MARCOS-Treffen stand nichts mehr im Wege. Ich inserierte das erste Team-Meeting in der AR sowie in der TCS-Zeitung. Der Erfolg war vielversprechend: zwei neue Besitzer, Max Baier und Anton Leuci, meldeten sich zum vorgesehenen Treffen bei mir an. Ferner interessierte sich Werner Hug aus Emmenbrücke für einen MARCOS. Am 8. Oktober 1974 war es dann so weit! Das erste MARCOS-Treffen fand im Restaurant NATIONAL in Burgdorf statt. Von den 13 bekannten Besitzern nahmen total 7 sowie Herr Bruno Müller aus Kreuzlingen (ehemaliger MARCOS-Importeur) am Meeting teil. Im grossen und ganzen verlief dieses Treffen erfolgreich, und Max Baier aus Elgg erklärte sich bereit, das nächste im März 1975 zu organisieren.

In der Zwischenzeit verkaufte Anton Leuci sein Auto an Martin Abegglen, und zwei neue Besitzer, Alfred Kaiser und Jean-Claude Monbaron, konnten ausfindig gemacht werden. Von Heinz Kaiser erfuhr ich, dass in Ammerzwil ein 2teiliger MARCOS (Unfallwagen) mit Lotus-Motor zu verkaufen war. Unser Team bestand nun aus 16 MARCOS (15 fahrtüchtigen und 1 Unfallwagen).

Im März 1975 organisierte Max Baier wie vereinbart das zweite Treffen in Elgg. Auf das Inserat in der AR hin meldeten sich 2 weitere Besitzer, Titus Büchi und Jörg Wenger. Trotz des heftigen Schneefalls wagten sich einige Besitzer mit ihren "Boliden" an das Meeting. Insgesamt 27 Personen trafen sich in Elgg, wo ein ehemaliger Hollywood-Koch die Anwesenden mit Spezialitäten verwöhnte. Das Sommer-Meeting 1975 wurde von Jörg Wenger in Täuffelen am Bielersee organisiert. Ein weiterer MARCOS-Besitzer, Meinrad Schnyder aus Herdern, gesellte sich zu uns. Und von diesem Zeitpunkt an überlasse ich es ihm, die MARCOS-Swiss-Story weiter zu erzählen.

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	ZH 253 496
Jörg	Wenger	Luzern	2,5 Mantis	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	Grauwiller	Lüsslingen	Mini Marcos	FR 47 377
Wolfgang	Schärrer	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	ZH 2 826
Walter	Frei	Baden	1600 Ford	AG 146 253
Christopf	Weissen	Rorschach	1600 Ford	SG 99 524
Kurt	Weber	Stadel	3L Ford	ZH 420 633
Albert	Heimberg	Rheineck	BMW 2002/Kaiser	SG 65 358
Albert	Koch	Einsiedeln	3L Volvo/autom.	
Jörg	Stüssi	Zollikerberg	3L Volvo	ZH 255 911

Jahresbeitrag für schweiz. Marcos-Club Fr. 20.--

Mitgliederverzeichnis des engl. Marcos-Owners-Club

Robert	Grauwiller	Lüsslingen
Hans-Ueli	Zwahlen	Bern
Werner	Hug	Emmenbrücke
Max	Baier	Elgg
Jörg	Wenger	Luzern
Max	Bosshart	Winterthur
Peter	Kürzi	Pfäffikon
Heiner	Geering	Glattbrugg
Walter	Frei	Baden
Christopf	Weissen	Rorschach
Meinrad	Schnyder	Herdern

Jahresbeitrag für englischen Club Fr. 30.--

Englische Clubzeitschriften Fr. 7.90
(Einzelne Ausgaben, ca. 100 Seiten)



Colin Feyerabend's Auto

Dieser Marcos gehört dem Präsidenten des engl. Marcos-Owners-Club:

Colin Feyerabend

Bis jetzt habe ich noch keinen Marcos mit so breiter Bereifung gesehen. (Ausnahme: J. Palmer's Marcos)

Als Peter Adams im Jahre 1962 bei der damaligen MARCOS-Werkstätte (Gebrüder Adams in Cambridge) eintrat, wurde ihm als erste Aufgabe die Ausarbeitung einer neuen Auto-Bauart übertragen. Es entstand ein stromlinienförmiges offenes MARCOS SPYDER Modell für 2 Personen, ausgerüstet mit einem 105E, 997 ccm Motor, einem Gewicht von 480 kg sowie teuren und schwierig herzustellenden Flügeltüren. Obschon dieses Modell die gleiche stromlinienförmige "Nase" wie spätere Flügeltür-Wagen aufwies, ausgerüstet mit versenkbaren Scheinwerfern, stellte diese verwandelbare Karosserie etwas Neuartiges dar. Als dieses Modell allgemeine Rennerfolge verbuchen konnte; vor allem unerwartet den begehrten Titel der Autosport-Meisterschaft im Jahre 1961/62 errang (Leistung des Wagens vom Werksfahrer Tommy Webber betrug ca. 90 PS), wurde der SPYDER an der Rennwagenschau im Jahre 1963 ausgestellt. Der Erfolg war diesem Modell jedoch nicht beschieden, da alle Interessenten nach einer Hardtop-Version fragten. Aus diesem Grunde blieb der SPYDER in seinem Ruhm allein zurück.

DER MARCOS FASTBACK

Kurze Zeit nach der Ausstellung entwarf Dennis Adams den SPYDER in einer Hardtop-Version und nannte dieses Modell MARCOS FASTBACK. Diese Aufgabe beanspruchte die meiste Zeit des verbliebenen Jahres, und als die Verkäufe des Flügeltüren-Modells zurückgingen, erlaubte die willkommene Kapitaleinlage von Jem Marsh's neuem Partner, Greville Cavendish, der Firma im Jahre 1963, ihre Produktion in die neue Werkstätte einer ehemaligen Spinnerei in der bekannten Römer-Stadt Bradford-on-Avon, Wiltshire, zu verlegen. Das FASTBACK-Modell war das erste an diesem neuen Arbeitsplatz hergestellte Auto; angeboten mit einem Ford 997 ccm, 1340 ccm oder 1500 ccm Motor. Es bewahrte das stromlinienförmige Gestell aus geleinem Sperrholz, mit der gleichen unabhängigen Front und beweglicher Einzelradaufhängung hinten. Diese stabilere und leichtere Konstruktion war fast so billig herzustellen wie irgendeine andere Bauart, und mit über 480 kg erreichte der MARCOS FASTBACK eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h (Beschleunigung von 0 - 100 km/h in 8 Sekunden). Vor Ende 1964 wurden ungefähr 25 MARCOS FASTBACK gebaut. Diese waren bezeichnend für die Schwierigkeiten, die dem Fahrer beim Einsteigen in den tiefen Schalensitz über eine aussergewöhnlich hohe und trotzdem schmale Türe erwachsen. Jede Art von Spezialausführungen für den Rennfahrer waren erhältlich; d.h. 1 148 ccm-Rennmotoren mit 104 PS, 5-Gang-Getriebe und breite Leichtmetallreifen.



MARCOS FASTBACK

Ein FASTBACK-Modell mit einer abgeänderten aerodynamischen "Nase" wurde von Jem Marsh an verschiedenen Rennen mit grossem Erfolg gefahren. Er wurde erst dann von Konkurrenzteilnehmern geschlagen, als sein Wagen Totalschaden erlitt. Zu seinen schönsten Rennerinnerungen gehört die Niederlage seines grössten Konkurrenten und Widersachers, einem Lotus 23B mit einem 1100 ccm Crossworth-Motor - der Lotus zählte zu den besten Rennwagen und war viel schneller - . Jem Marsh: "Nachdem ich ihn in einer Kurve überholt hatte, fuhr ich die Gerade im ständigen Zick-Zack, so dass ein Ueberholen des Lotus-Fahrers verunmöglicht wurde". Verständlicherweise war der Fahrer nach dem Rennen mehr als wütend! Bei einer anderen Gelegenheit in Snetterton setzte die heisse Auspuffanlage, welche beim Fahren irgendwie gegen das Holzchassis geschlagen wurde, die Passagierseite des Wagens in Brand. Infolgedessen rannte Jem Marsh in die nächstgelegene Damen-toilette, hoffte, dass diese leer war, sammelte Wasser in eine Oelkanne, löschte das Feuer und nahm das Rennen wieder auf.

Achtung, Marcos-Fans:

Marco 3 I, Volvo
Jahrg. 1971, ab Kontrolle, 70 000 km, Top-Zustand.

Tel. 041 23 66 75
(Geschäftszeit)
041 23 79 55
(abends)

Gedruckt ist gedruckt!

29. - 30. MAI

Marcos-Meeting 1976

Das diesjährige Marcos-Treffen wird am Vierwaldstättersee stattfinden, und zwar im Hotel Fallenbach, Brunnen, am Samstag-nachmittag um ca. 13.00 Uhr. Als Datum sind **22./23. Mai oder 29./30. Mai** vorgesehen. Uebernachten mit Frühstück kostet 24 bzw. 22 Franken. Anmeldungen mit gewünschtem Datum bis 15. Mai an Peter Kürzi, Alte Landstr. 2, 8808 Pfäffikon; Tel. Geschäft 01 25 16 40.

MEETING REPORT

MARCOS - FREUNDE

Wie aus dem Zeitungsausschnitt zu lesen ist, so erfolgreich verlief das diesjährige Treffen. Für eine gute Organisation sorgten die Herren Kürzi und Geering. Die Schnappschüsse auf den folgenden Seiten zeigen einen kurzen Rückblick.

Trotz des neuen Teilnehmerrekordes (1 Marcos mehr als letzten Herbst) enttäuschte mich die niedrige Teilnehmerzahl, wenn man bedenkt, dass nur ca. 28% von den bekannten "Marci" anwesend waren.

Damit aber nächstes Jahr im Frühling oder Sommer mindestens 50% der "Marci" teilnehmen, wird bis dahin kein Treffen mehr durchgeführt werden.

./.

Geglücktes Marcos-Treffen

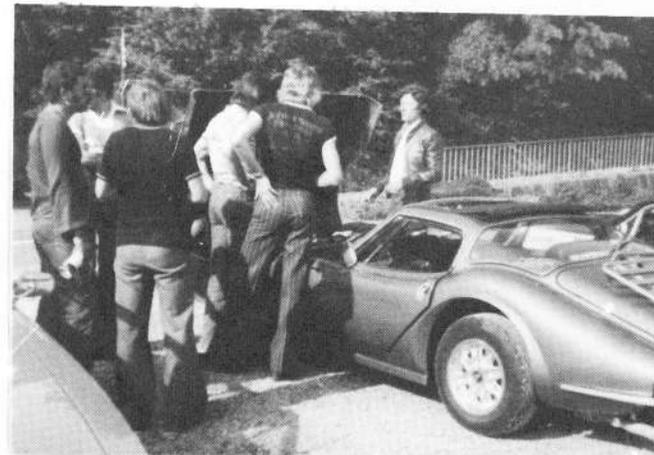
Bei schönem Wetter trafen sich am 26. Juni ^{???} in der Nähe von Brunnen 10 Marcos-Besitzer zum alljährlichen «Meeting». Nebst Ersatzteildiskussionen und Reparaturen an Ort wurden auch die gesellschaftlichen Beziehungen gepflegt. — Zurzeit sind 34 Marcos-Fahrzeuge (darunter 4 Mini-Marcos) in der Schweiz bekannt; importiert wurden seinerzeit ca. 50. Die Besitzer der übrigen Wagen mögen sich mit Meinrad Schnyder, Pfyfnerstr. 131, 8502 Herdern (Tel. 054 9 21 27) in Verbindung setzen. zw.



Für das Familienalbum:
"Dreierheit" auch am Treffen



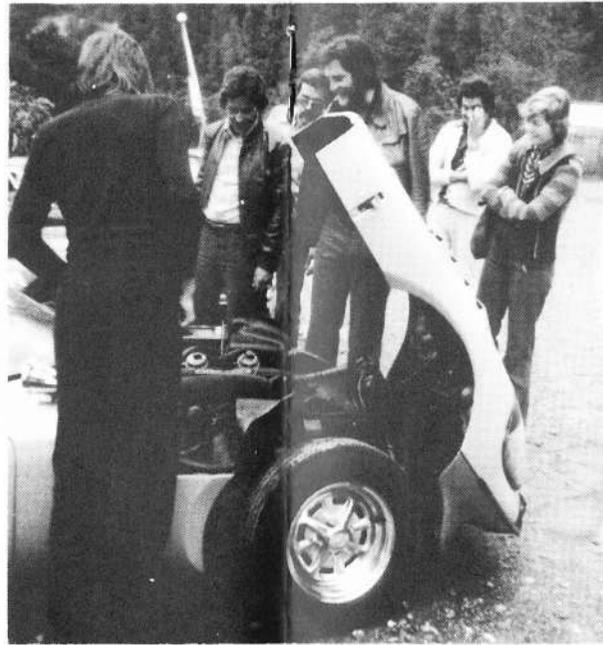
Was suchen sie hier wohl?



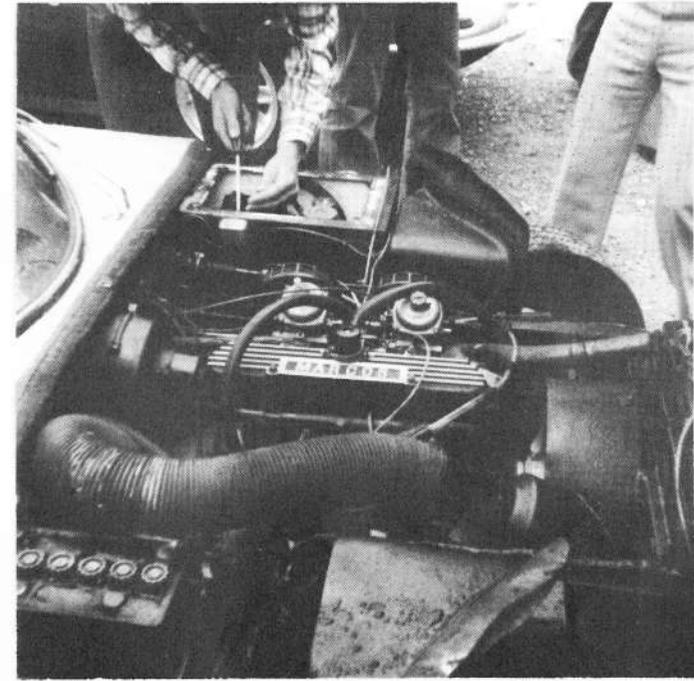
"Fachsimeeln" gehörte
auch zum Treffen



Wer sein Mini liebt, der schiebt ihn zur nächsten Tankstelle



Was steckt wohl unter der Haube ?



Das kommt vom zu schnellen Fahren:
"Gaskabeldefekt"



Reparatur im Regen



Bitte recht freundlich!



Der "Lauteste" am Sonntagmorgen!

Marcos Funnies



Ob der sich wohl im Parkieren geirrt hat?

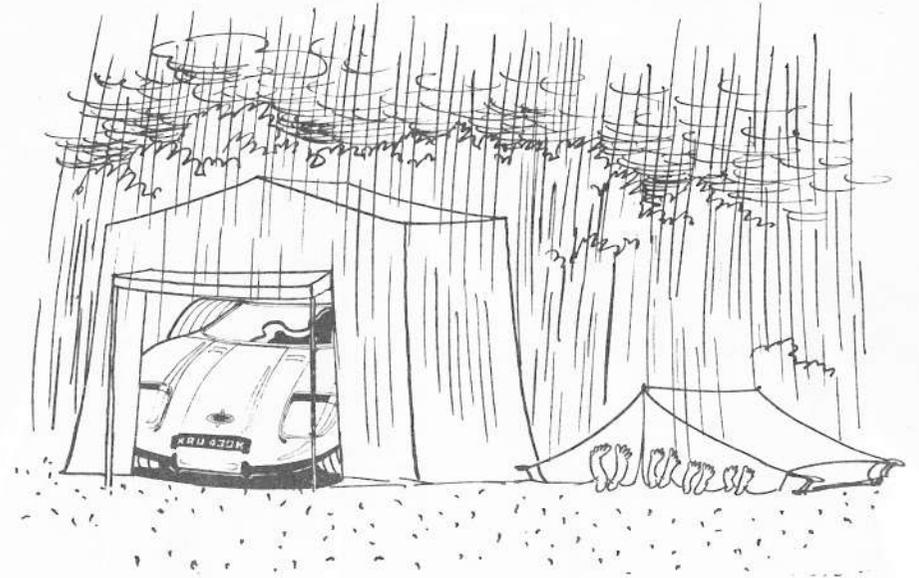


Jeder will seine Schnautze zuvorderst haben

Ich habe den schönsten "Hinterteil"



Auch von oben sind wir die "Schönsten"



OHNE WORTE!

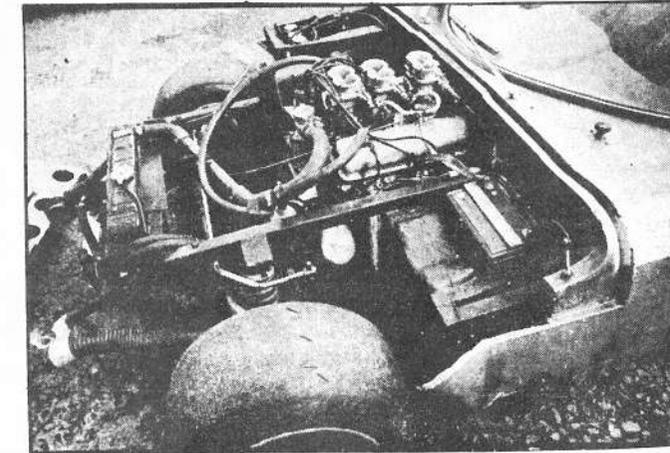
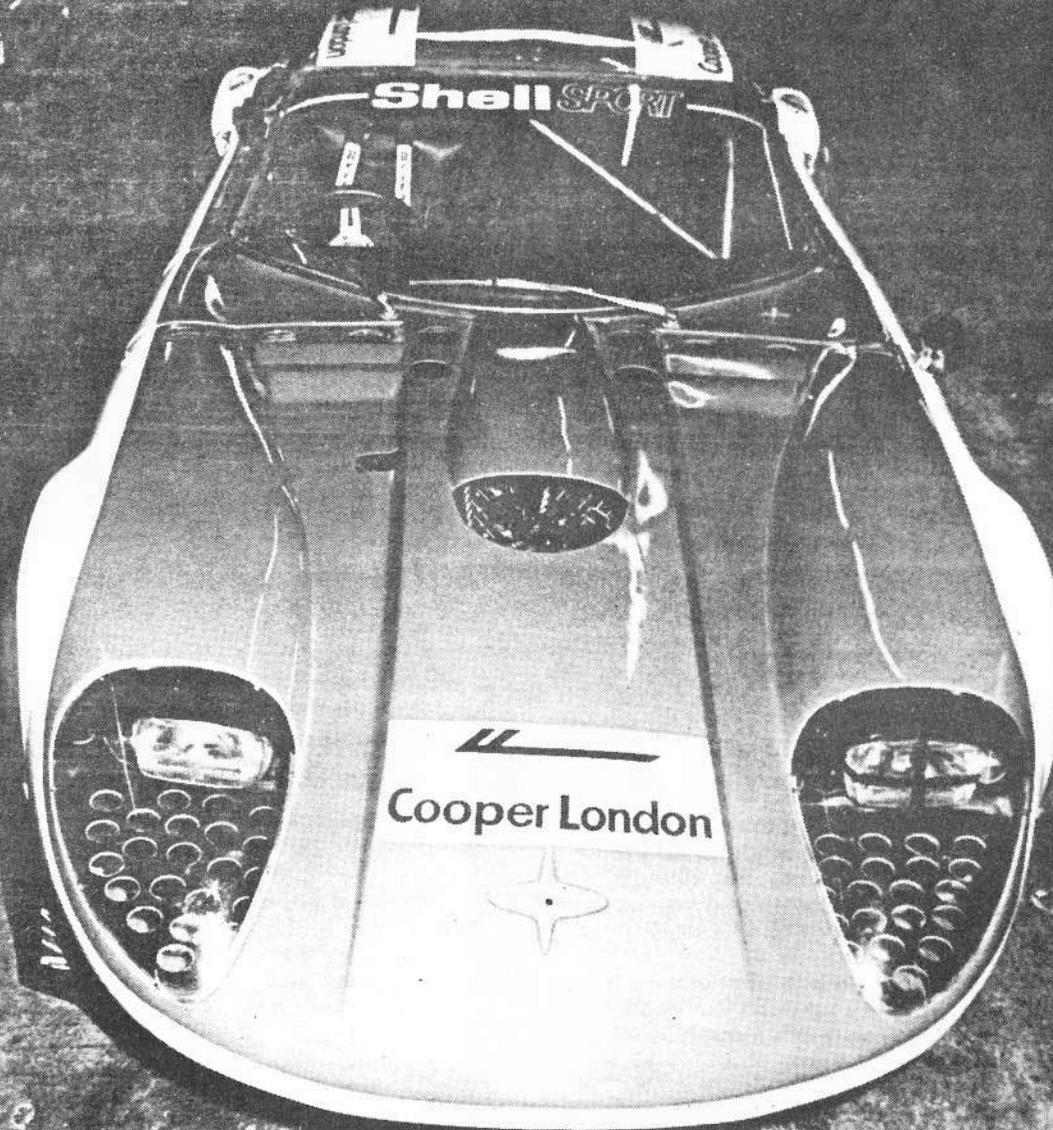
Letztthin parkierte ich meinen Marcos unmittelbar vor der deutschen Landesgrenze in Konstanz. In der Nähe meines Autos stehend beleuchtete ich 2 deutsche Nachbarn, die mein Auto bewunderten.

Der eine zum andern: "Na Mensch guck mal die Karre da, weisst du was des ist?"

Der andere: "Nee hab kene Ahnung"

Der erste: "Nen Wochenlohnzerstäuber!"

MARCOS-"RENNBOLIDE"



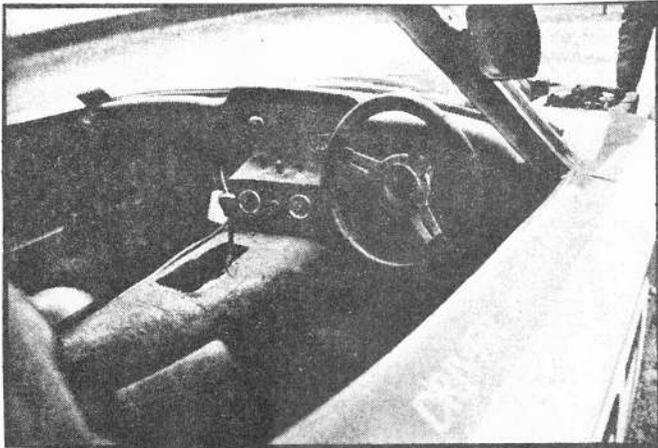
3L Ford V6 240 PS

In England, dem Land der fast unbegrenzten Möglichkeiten in bezug auf "Auto-Design und Auto-Rennsport" sind immer noch M A R C O S - Rennversionen auf der Piste anzutreffen. Der momentan populärste englische Marcos-Rennfahrer heisst "Jonathan P A L M E R", ein erst 19-jähriger Draufgänger, der schon etliche Rennen auf seinem Marcos erfolgreich beendet hat. Nebst einigen Foto-

graphien von seinem Auto, findet man eine Foto vom sympathischen Jonathan Palmer auf der letzten Seite dieses Rundschreibens. Momentan liegt er auf dem 2. Platz der englischen Sport- und Prototypenmeisterschaft in der 3L-Klasse hinter einem Porsche. Leider hatte er am letzten Rennen in Brands Hatch Pech, den schon nach der ersten Runde liess in zum ersten Mal das "Triebwerk" im Stich.

Seine Rennerfolge 1976 in England

- 7. März Truxton: Pole Position, 1. Platz, Rundenrekord
- 21. " Mallory Park: Pole Position, 2. Platz (Bremschwierigkeiten)
- 28. " Silverstone: Ausfall an 2. Stelle liegend (Ventilkippebelbruch)
- 4. April Truxton: 2. Platz
- 11. " Llandow: 1. Platz
- 16. " Castle Coombe: Pole Position, 1. Platz
- 25. " Silverstone: Ausfall an 2. Stelle liegend (Zündvert.-antrieb gebrochen)
- 10. Mai Snetterton: 2. Platz (2m hinter dem Porsche)
- 23. " Brands Hatch: 3. Platz (Reifenprobleme)
- 30. " Oulton Park: Keine Qualifikation für Rennen (Motorschwierigkeiten)
- 6. " Brands Hatch: Ausfall an 1. Stelle liegend (Motorschaden)



Innenausstattung: schlicht, einfach und renntüchtig

Einige technische Angaben vom Auto

CAR: Marcos 3 Litre **DATE:** 25/3/76

CLASS: Modsports racing car

OWNER/DRIVER: Jonathan Palmer
and John Dudley

BODY: All glass fibre, with lightweight bonnet and boot. Flared wheel arches, front air dam, boot spoiler. Laminated screen.

INTERIOR EQUIPMENT: Full roll cage. Standard Marcos seat with extra bracing. Standard steering wheel. Hand held fire extinguisher.

INSTRUMENTS: Oil pressure, water temperature gauges; oil light, ignition switch, pump switch, starter button.

SUSPENSION: Front: Fabricated wishbones with 300 lbs coil springs, Spax dampers, adjustable anti-roll bars. **Rear:** Capri 3000 axle with four leading links, all rose jointed. Panhard rod. Coil spring/damper units with 120 lbs springs.

BRAKES: Dual circuit Girling
Front: Standard Triumph Vitesse discs with DS11 pads.
Rear: Ford Capri drums with VG95 linings.

WHEELS: 10 x 13 inch Revolution alloy all round.

TYRES: 9.6/20 x 13 front; 11/20 x 13 rear; Goodyear racers.

STEERING: Early Triumph Herald rack and pinion.

ENGINE: Ford Type: Front mounted, all iron, Capri 3-litre unit.
No and configuration cyls: V6.

Bore: 93.66mm **Stroke:** 72.4mm **Actual capacity:** 2994cc
Comp ratio: 11.5:1

Valves per cyl: 2. **Valves:** All larger, no specific figures.

Camshaft type and position: Single Holbay mounted in block.
Cam timing: 55/86; 86/55.

Carburation/injection: Triple Weber twin choke 40IDF.

Inlet manifolding: Cast alloy. **Exhaust manifolding:** Janspeed.

Exhaust system: Three into one from each bank of cylinders.

Power: 240bhp. **Torque:** No figures available.

Other details: Head prepared by Downton. Standard Hepolite pistons. Cross drilled, tufrided crankshaft. Special shallow and baffled sump.

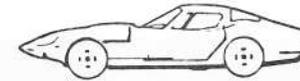
TRANSMISSION: Standard Ford clutch. Granada 3 Litre three-rail shift.

Gearbox ratios: 1 — 3.16; 2 — 1.95; 3 — 1.41; 4 — 1.00; 5 —
Final drive ratio: 3.22:1. **LSD:** Locked diff only.

FUEL TANK: 12 gallon steel. **FUEL PUMP:** Twin SU electric.

COOLING: Rover 2000 radiator.

ELECTRICAL: Champion N3 plugs, Cooper S points.



Sind Sie schon
MITGLIED
unseres Clubs?

Wenn noch nicht, bitte bedienen Sie
sich des beiliegenden Anmeldeformulares
und senden Sie es ausgefüllt

+ Fr.20.--

+ beste Marcos-Foto

an : MARCOS - CLUB
Pfynerstr. 131

8502 Herdern TG

Aus dem AR-Katalog



Marcos 1600

Kunststoffzweisitzer mit Ford-1,6-L-Querstrommotor und vorderen Scheibenbremsen.

Karosserie, Gewicht: Coupé mit Kunststoffkarosserie 2türig, 2 Sitze; Leergewicht (DIN) 740 kg.

Motordaten: 4 Zyl. in Linie (80,98 x 77,62 mm), 1599 cm³; Kompr. 9,6:1; 101 PS (SAE) bei 5500 U/min, 64,8 PS/L (SAE); 14,5 mkg (SAE) bei 3600 U/min; Oktanbedarf Superbenzin.

Motorkonstruktion: Ford Cortina modifiziert. Hängende Ventile, seiti. Nockenwelle (Kette); 5fach gelagerte Kurbelwelle; Oelfilter im Hauptstrom, 1 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 32 DFM, Trockenluftfilter. Zündkerzen Autolite AG 2; Batterie 12 V 38 Ah, Dynamo 300 W; Wasserkühlung, Inh. 7,2 L.

Kraftübertragung: Federscheibenkupplung, hydr. betätigt; 4-Gang-Vollsynchrongetriebe, Stockschaftung; Hypoid-Achsantrieb, Unters. 3,77:1.

Untersetzungsverhältnisse: I. 2,972:1; II. 2,01:1; III. 1,397:1; IV. 1:1; R 3,324:1.

Fahrgestell, Aufhängung: Selbsttragende Karosserie; vorn Trapez-Dreieckquerlenker und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab und Schraubenfedern, vorn Kurvenstabilisator, Teleskopdämpfer. Vorn Girling-Scheibenbremse, hinten Trommelbremse, a.W. Girling-Servo-bremse, Scheiben- \varnothing 24,4 cm, mech. Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung; Benzintank 40,5 L; Reifen 165 SR 13 Dunlop SP 41.

Unterhalt: Ölwechsel alle 6000 km, Schmierung (3 N.) alle 10000 km.

Dimensionen: Radstand 226 cm, Spur 128/129,5 cm, Bodenfreiheit 13 cm, Wendekreis 10 m, Kofferraum 85 dm³, Länge 407 cm, Breite 159 cm, Höhe 108 cm.

Ausrüstung: Serienmässig mit Scheibenwische, Scheibenwischer zweistufig, vorderen Einzelsitzen, Tageszähler.

Fahrlleistungen: Höchstgeschwindigkeit 175-195 km/h (approx. Angabe Red.), Geschw. bei 1000 U/min im IV. Gang 29,6 km/h; Leistungsgew. 9,7 kg/PS (DIN); Verbrauch (Reise) 9-13 L/100 km (approx. Angabe Red.).



Handy "Hints"

1600 GT/67 Holzchassis (Eingesandt von Herrn P. Fischer Eggenwil)

- Motor, Getriebe u. Hinterachse von Ford Cortina MK II
- Vordere Aufhängung und Lenkung von Triumph GT 6
- Lenkgestänge; Marcos Eigenbau
- Motorhaubengriffe von Spitfire oder GT 6
- Stahlrohrchassis vorne: Dieses kann bei Bedarf ohne Ausbau des Motors vom Holzchassis abgebaut werden. (Die unsichtbaren und ebenso unzugänglichen Muttern sind fest verankert)

Ferner:

- Auspuff (allg.) : Schalldämpfer verwendbar von TR 4, TR 4A
- Seitenfensterdichtgummi : BMC Mini 1100 (ausser u. innen)
- Pedalgummi : Ford Anglia
- Sonnenblenden : Opel Kadett, Fiat 850, Austin 1100
- Gaskabel : für alle Marcos-Typen von Honda 750 (Motorrad)
- Kippschalter vom Armaturenbrett von Jaguar E-Type
- Tachometerantriebskabel : MGB, Nr. GSD 104
- Passender Austausch Kühler zu Volvo 3L : Rover 3,5L
- Handbremsen : Firma Derrendinger (Vertr. in der ganzen Schweiz) (Seillänge angeben)
- Zusatz-Wasserkühlpropeller : Renault 16 (elektrisch, Drehrichtung ändern)
- Ford 3L : Häufige Kontrolle des Ölstandes im Getriebe , verhindert Störungen des Overdrive.
- Häufiges Fetten der Gleitschienen des Schaltgestänges am 3L Volvo erleichtert das "Einschieben der Gänge"

Service - Tabellen für 1500/1600 GT sind für Fr. 2.50 (bitte in Briefmarken) erhältlich.

Ferner können auch Testberichte vom 1500GT / 3L Volvo / Mini Marcos 850 zum Preise von Fr. 2.50 bezogen werden.

MINI - Marcos - Section

Hallo, we're here

It seems we have inadvertently upset Marcos, who wish you all to know that they are not only very much alive but have in fact announced the Mini-Marcos Mk 4. The piece that caused them to put pen to paper appeared in Motoring Plus, *Motor*, June 1, and was nothing to do with sports cars old or new but, of all things, beach buggies.

They feel we not only implied that Marcos had just this minute vacated their old factory—now occupied by the manufacturers of GP buggies—which in reality they did in 1971, but that we even dared to suggest they no longer existed—an unlikely error as we devoted a couple of paragraphs to their new car in our May 25 issue.

In case anybody else was confused, however, please note that Marcos Ltd live at The Ham, Westbury in Wiltshire, telephone Westbury 2465. They currently manufacture the Mini Marcos Mk 4 and specialise in the repair and reconditioning of the early models. They also offer the classic two-seater V6 model to special order.



MINI MARCOS, 'J' reg. Recent £200 overhaul, 1100cc engine, twin SU, radio, new tyres, vinyl bonnet, usual extras, 38 mpg, taxed, MoT, Exchange possible.—Tel. Longridge (nr. Preston) 3890 for this rare car.



1971 MINI MARCOS, 850cc. MoT to March 1976, new dashboard and carpets, new battery and good sub-frames £275.—Ring Marlborough 2571.

MINI MARCOS, 'J' reg. MG 1100 engine, new subframe, brakes, servo, carb manifold fitted with alternator, Dunlop alloys, many extras, £450 ono.—Phone Wolverhampton (0902) 39913.



MINI MARCOS GT, 1968, 950cc Stage II, front rad, servo, oil cooler, stat airflow ventilation, air horns, full interior trim, Hi80's, sump guard etc. £500.—Blyth, Wellingford 38800 (work).

MINI MARCOS, 1969, tested Sept. '76, taxed Jan. '76, 1100 Princess engine recently overhauled, new tyres, any trial, £350.—Ring Hudds 22611 9-6 p.m.

MINI MARCOS 1972, vgc. orange with black interior, 850cc, Cosmic wheels, servo brakes £400 ono.—Phone Castleford 6149 after 4 p.m.

DER ERSTE MARCOS MANTIS KOMMT IN DIE SCHWEIZ

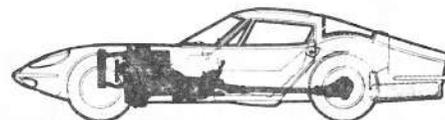


MANTIS
2,5 L

Einige technische Daten des MARCOS MANTIS

- Kunststoffcoupé 2 + 2 Plätze
- Triumph 2,5 L Injection-Motor: 142 PS (DIN)
- 4-Gang-Vollsynchrongetriebe mit Overdrive, zuschaltbar zum II. III. und IV. Gang
- Leergewicht 1040 kg (max. 1320 kg)
- Länge 474,5 cm, Breite 180,5 cm, Höhe 117 cm
- Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 195 km/h (Werk)
- Leistungsgewicht 7,8 kg/PS
- Verbrauch 10-13,5 L/100 km

Von den total 32 MARCOS MANTIS, die je gebaut wurden, sind nur noch 26 in England bekannt. Zwei sind nach Kanada und einer nach Belgien verkauft worden. Und der vierte MANTIS, der exportiert wird, kommt im September in die Schweiz. Der Besitzer dieser Rarität heisst Jörg Wenger aus Luzern, der bis anhin einen MARCOS 3 L Volvo besass. Hoffentlich werden ihm die Schweizer Beamten beim "Vorführen" nicht allzu viele Schwierigkeiten bereiten!



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 !

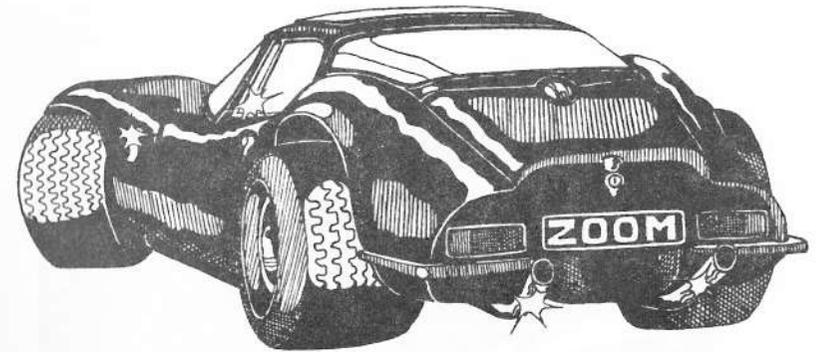
Benötigt werden noch Berichte und Informationen zum Veröffentlichen in der nächsten Ausgabe ...

W E R sendet etwas

Warnschild für jene, deren Motoren ab u. zu überhitzen

Nach Abstellen des Motors infolge Überhitzung im Triebwerk ist mit dem Öffnen des Kurbelgehäuses mindestens 10 Minuten zu warten

Motor nicht wieder anlassen, bevor die Ursache der Überhitzung behoben ist



CHEERS FOR NOW

Heinrad Schuydt

