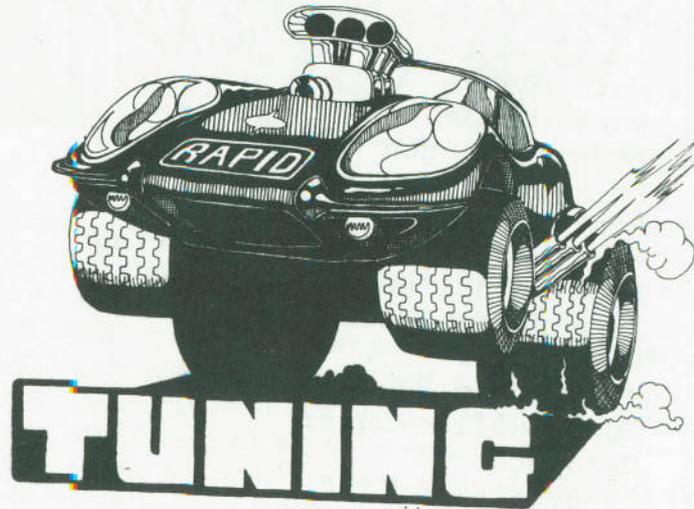


8
All you need
to be
"HAPPY"



is a

MARCOS

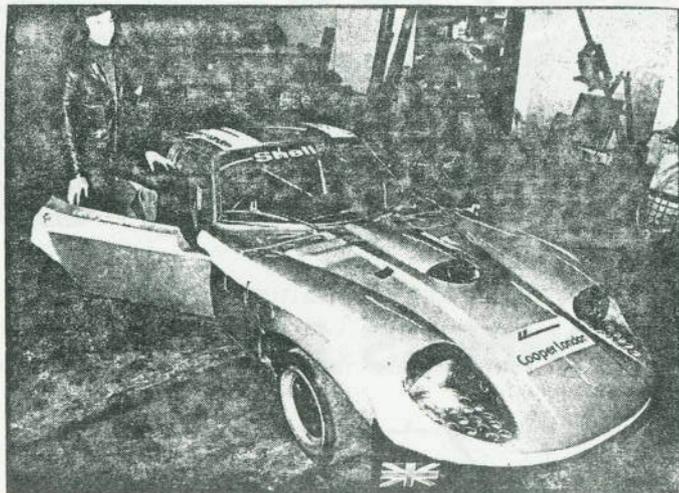


(Als Fortsetzung der Swiss-Marcos-Story, verfasst von H. Zwahlen, veröffentlicht im Rundschreiben Nr. 3, möchte ich meine Marcos-Story erzählen)

Im Jahre 1968 wurde ich zum ersten Mal auf einen Marcos aufmerksam, als ich den Automobilmagazin-Katalog durchblättere. Seine elegante, sportliche Form begeisterte mich sofort, doch mein Enthusiasmus wurde von dem damaligen Preis von Fr. 20 600.-- für einen 1650 GT sehr rasch gedämpft. Ein solcher Kauf hätte mein Budget zu stark belastet. Mein ausserkorenes Traumauto blieb vorläufig ein Wunschtraum; und da ich in den frühen 70er Jahren in der Schweiz nie einem Marcos im Verkehr begegnete, vergass ich ihn bald wieder.

Während meines Englandaufenthaltes wurde ich auf einer Ferienreise durch Schottland im Jahre 1974 unerwartet mit meinem Traumauto konfrontiert. In Oben, einem abgelegenen, kleinen Fischerdorf, erregte plötzlich ein dumpfes Röhren meine Aufmerksamkeit, und ausgerechnet vor meinem Hotel klärte sich dieser Vorfall auf: ich fand einen dunkelroten Marcos 3 L Volvo am Strassenrand parkiert! Ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt trug ich meinen Fotoapparat nicht bei mir; doch obschon ich nachher über kein Erinnerungsfoto verfügte, blieb mir dieser "Raritäten-Sportwagen" in bester Erinnerung. Der Gedanke, einen solchen Sportwagen zu besitzen, liess mich nicht mehr los. Ich beschloss daher, mit Jem Marsh Kontakt aufzunehmen. Nach längerem schriftlichen Verkehr war es dann so weit: ich reiste zu ihm nach Warminster. Noch am gleichen Tag schlossen wir den Kaufvertrag über einen gelben 3 L Volvo Marcos ab. (Zum damaligen Zeitpunkt bestätigte mir Jem Marsh, dass höchstens 5 Marcos jemals in die Schweiz importiert wurden.)

Im Frühjahr 1975 trat ich als stolzer Marcos-Besitzer die Heimreise in die Schweiz an. Die ersten Schwierigkeiten kamen bereits kurze Zeit später auf mich zu, als die Abnahmeexperten des Thurgauischen Strassenverkehrsamtes mich bei der ersten Abnahmeprüfung zurückwiesen. Sie händigten mir eine "Check-Liste" aus, worauf die sogenannten "Mängel" eingetragen waren, die nicht dem Typenschein und somit nicht den Vorschriften entsprachen. Als Kurzschlusshandlung versuchte ich, meinen Wagen zu verkaufen, bis mich die heutigen Club-Mitglieder, Max Baier und Uansuelli Zwahlen, eines Besseren belehrten.



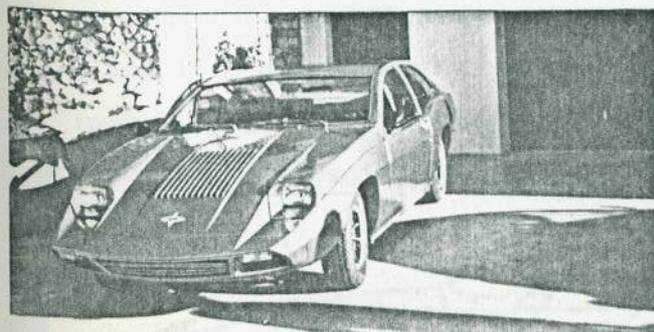
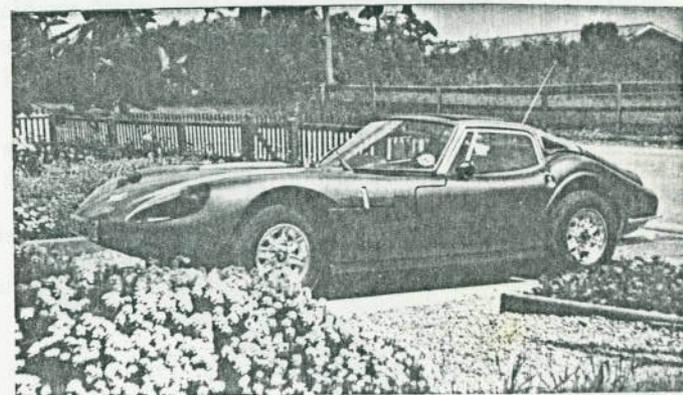
Plauschauto Marcos 1500



Marcos

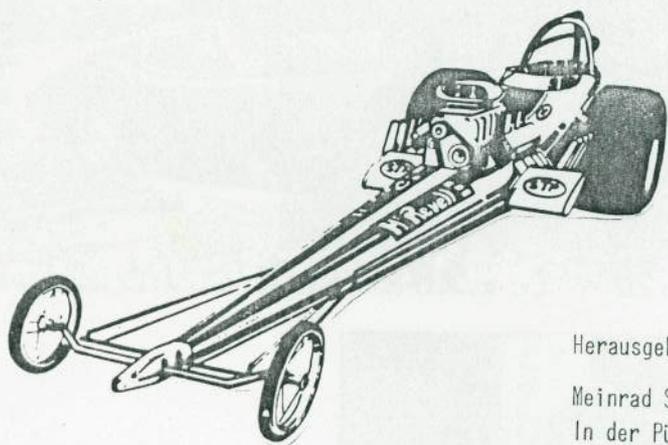
3-Ltr.-Marcos, 26 000 km, TÜV neu,
VB 20 000.- DM, Tel. 0 22 22 / 80 69,
55 484

MARCOS



I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	<u>Seite</u>
- Vorwort	3 - 5
- Ersatzteile zu verkaufen	6 - 7
- All you need ...	8
- Swiss Marcos Story, Teil II	9 - 10
- Mitgliederverzeichnis	11 - 12
- Frauenfelder Motorsportweekend	13 - 16
- Internationales Treffen in England	17 - 22
- Nummernschilder in England	23 - 24
- Mini Marcos Section	25 - 26
- Aus dem AR-Katalog	27
- Leserbriefe	28 - 31
- Felgenprospekt	32
- Handy Hints	33 - 38
- Marcos Funnies	39



Herausgeber:

Meinrad Schnyder
In der Pünt 4

8307 Tagelswangen / ZH

Te1.Nr. 052 / 32 79 03
054 / 9 21 27

Ausgabe: Dez./Jan. 1976/77

M A R C O S - F R E U N D E

Bereits ist ein Jahr seit der Gründung des "SWISS MARCOS Club" verstrichen. 30 von den zur Zeit bekannten 38 Marcos - Besitzern haben sich bis jetzt unserem Club angeschlossen. Trotz diesem grossen Erfolg wäre es sicher wünschenswert, wenn wir alle Marcos-Fahrer für unseren Club gewinnen könnten. Deshalb haben wir uns für 1977 das Ziel gesteckt, möglichst alle Nichtmitglieder für unseren Club zu begeistern. Selbstverständlich sind wir in dieser Hinsicht auf die Mithilfe der Mitglieder angewiesen.

Eine grosse Ueberraschung bedeutet für uns die Anzahl Marcos, die in der Schweiz stationiert sind. Ob die Zahl 50 wohl noch überboten wird? Die Möglichkeit besteht durchaus, da bis jetzt erst 15 Ford 1600 GT von den total 20 importierten bekannt sind. Wir sind daher jedem Mitglied dankbar, wenn er auch im neuen Jahr im Strassenverkehr vermehrt die Fahrzeuge beobachtet. Auf diese Weise konnten bereits mehrere unbekannte Marcos gefunden werden.

Leider sind bei Besitzerwechsel ohne Adressenbekanntgabe mehrere Marcos wieder spurlos verschwunden! (Zeitweise waren 43 Adressen bekannt)

Von den im Rundschreiben Nr. 3, inserierten Marci wurden 2 der neuen Besitzer gefunden. Es sind dies Dominique Renold aus Aarau (1600 GT/68) und Fred Steiner aus Lüterkofen (1500 GT, "Plauschauto") Gefunden wurden diese Autos durch die Mithilfe von Peter Zihlmann und Robert Grauwiler.

Vielen Dank.

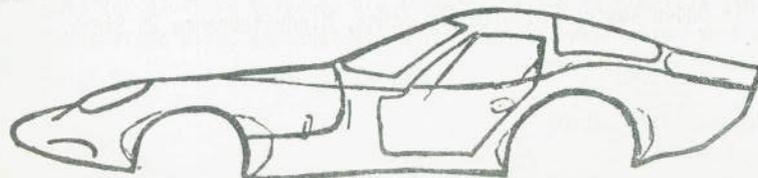
Noch nicht abgeklärt ist, wie der neue Besitzer des 1500 GT/67 heisst? Garage Erne aus Niederwangen/Bern Tel.Nr. 031/58 59 85 verkaufte dieses Auto im Oktober 1976.

Ferner werden noch folgende Marci gesucht:

- 3L Volvo Automatic. Wurde zuletzt im Sommer 1976 bei der Garage Chavaz in Sion gesehen!
- 3L Ford, rechtsgesteuert. War zuletzt in Grand-Lancy(Genf) stationiert. Ein Engländer namens Mac Gee (Tel. 022/43 98 31) brachte dieses Auto in die Schweiz und wollte es im August 1976 verkaufen.
- 3L Ford, in der AR im Oktober 1976 inseriert unter Tel. 024/21 56 55.

Eventuell besteht zwischen den letzten beiden Marcos ein Zusammenhang?

Wer könnte uns weiterhelfen die derzeitigen Besitzer dieser gesuchten Marci ausfindig zu machen?



Nun zu den Finanzen! Aus der untenaufgeführten Zusammenstellung sind die finanziellen Mittel des Swiss Marcos Club ersichtlich:

Einnahmen:

Mitgliederbeiträge 1976	Fr. 430.--
Erlös aus Ersatzteilverkauf	<u>Fr. 598.80</u>
total Einnahmen	<u>Fr. 1028.80</u>

Ausgaben:

Druckkosten für die Rundschreiben, Couverts und Schreibpapier	Fr. 397.70
Allg. Auslagen: Porti, Telefongeb., Fotos für Rundschreiben, allg. Kosten	Fr. 348.25
Einkauf von Kleinteilen: Schlüsselanhänger, Club-Kleber, engl. Newsletter ect.	<u>Fr. 235.--</u>
total Ausgaben	<u>Fr. 980.95</u>
1. Dezember 1976 Saldo	Fr. 47.85
	=====

Noch nicht inbegriffen in der erwähnten Zusammenstellung sind die Druckkosten für dieses Rundschreiben. (Geschätzte Kosten ca. Fr. 180.--)

Da sich unser Club wesentlich vergrössert hat und die Unkosten ständig gestiegen sind, ist eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages auf Fr. 30.-- unbedingt erforderlich.

Im weiteren besteht in Zukunft die Möglichkeit für ehemalige Besitzer sowie Marcos-Liebhaber, sich unserem Club anzuschliessen. (Als Passivmitglied) Der Jahresbeitrag beträgt Fr. 20.--

Ferner sind die engl. Clubbeiträge (Fr. 30.--) für 1977 bis Ende Januar fällig.

Zur Sanierung unserer Clubkasse werden Schreibpapierbogen mit 5 verschiedenen, vordruckten Marcos-Motiven zum Verkauf angeboten. Als Beispiel liegt ein Musterbogen bei. Die Bogen kosten Fr. -.20 pro Stück, Mindestabnahme 25 Stück.

Im nächsten Rundschreiben werden die Marcos-Club-Register sowie die Marcos-Fotos unserer Mitglieder veröffentlicht. Damit alle Marci berücksichtigt werden können, werden diejenigen Mitglieder, welche bis heute noch keine Foto gesandt haben, gebeten das "schönste Marcos-Foto" zur Veröffentlichung zu senden. Vielleicht sei hierzu noch zu bemerken, dass es natürlich jedem einzelnen freigestellt ist, sein Lieblingsfoto zu senden, denn auch Marcos-Autos können individuell fotografiert sein!

Organisator für das Club - Treffen 1977

Wer hätte das Interesse, das Marcos-Club-Treffen im Mai 1977 selbstständig zu organisieren?



Bis zur nächsten Ausgabe, die voraussichtlich im Frühling 1977 erscheinen wird, wünschen wir allen "Marcos-Fans" gute Fahrt und viel Spass mit dem Marcos im 1977.



Gezielter Ersatzteileinkauf

Der Einkauf der Marcos-Ersatzteile ist in den meisten Fällen mit erheblichen Umständen (Transport, Lieferbedingungen usw.) verbunden. Vielfach ist es sehr zeitraubend und kostspielig nur einzelne Ersatzteile auf Wunsch unserer Mitglieder zu importieren. Aus diesem Grunde kaufte ich bis jetzt 2 oder mehrere Teile derselben Marke auf meine "eigene Rechnung" ein. Da jedoch mein "Privat-Lager" zu kostspielig wird, werde ich in Zukunft keine zusätzlichen Ersatzteile mehr bestellen. Im weiteren beabsichtige ich die unten aufgeführten Teile so rasch wie möglich zu verkaufen.

Damit aber trotzdem mehrere Teile derselben Marke gemeinsam und günstig eingekauft werden können, werde ich nur noch alle 4 Monate Sammelbestellungen in Auftrag geben; d.h.: die nächste Bestellung sämtlicher mir bis Mitte April 77 mitgeteilter Ersatzteile werden erst Ende April 77 bestellt.

Zurzeit ist nur noch 1 Satz Stossdämpfer am Lager vorhanden. Damit diese frühzeitig nachbestellt werden können (Lieferfrist ca. 3 Monate) empfehle ich allen Marcosbesitzern, die in ca. ½ Jahr Stossdämpfer benötigen (Auto "vorführen") und diese durch unseren Club beziehen möchten, solche bis Mitte April 77 zu bestellen.

Die Lieferzeiten variieren im allgemeinen zwischen 3-8 Monaten. Bei Lieferungsverzug bitte ich die Mitglieder um Verständnis und Geduld, denn wir sind in der Schweiz in den meisten Fällen auf "spare parts" angewiesen. Die Engländer stossen sich nicht an solchen Verzögerungen und verstehen deshalb unsere für schweizerische Verhältnisse berechnete Ungeduld nicht.

Ab Lager zu verkaufen (Solange Vorrat)

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------------|
| - 1 Satz Original-Stossdämpfer | - 1 Lenkgestänge zu Holzchassis |
| - 1 Auspuff komp. zu 3L Volvo | - 1 " zu Stahlchassis + Gelenkköpfe |
| - 1 Spoiler zu Motorhaube | - 1 abschliessbarer Tankdeckel |
| - 2 Stossstangen, vorne | - 1 Elektromotor zu el. Scheibenheber, 3L |
| - 1 Türschloss zu 1500/1600 GT | - 1 Marcos-Front-Signet (Motorhaube) |
| - 1 Lampenabdeckung zu 1500/1600 GT | - 1 Spiralrohr (Kunststoff) zu Lüftung |
| - 1 Satz Scheibenwischblätter | - Windschutzscheibengummi |

M. Schlegel

ZU VERKAUFEN

zu Ford- Motor, (Escort, Cortina) 1500 cm³

- 1 Motorblock
- 1 Nockenwelle
- 2 Stösselstangen
- 1 Poulie zu Kurbelwelle
- 1 Nockenrad
- 1 Frontabdeckung mit Sinnerring
- 1 Flansch bei Kurbelwelle
- 1 Kupplungsscheibe
- 1 Luftfilter
- 4 Kolben mit Pleuel kompl.
- 5 Kurbelwellen-Lager
- 1 Ölpumpe
- 1 Zündverteiler
- 1 Ölwanne
- 1 Lichtmaschine
- 1 Benzinpumpe
- 1 Anlasser (def.)
- 1 Zündspule
- div. Kleinteile
- div. Halterungen

- 1 Antrieb zur Hinterachse
- 1 Zahnrad zur Hinterachse

eventl. zu Motor Ford 1600

- 1 Zylinderblock kompl. (16 Ventiler)

Emmenbrücke, 14. September 1976 Hug Werner
041 - 55.32.13/ 55.88.31

Kurze Zeit später organisierte Jörg Wenger das 2. Marcos-Treffen in Täuffelen. Mit grossen Erwartungen nahm ich an dieser Veranstaltung am Bielersee teil, wo in mir zum ersten Mal der Gedanke entflammte, mit den damals bekannten Marcos-Fahrern einen Club zu gründen. Mein Ehrgeiz, die bekannte Zahl von 19 Marcos-Besitzern auf 30 zu erhöhen, spornte mich dazu an, die alten AR-Zeitungen aus dem Jahre 1970 nach Marcos-Inseraten zu durchforschen. Ich setzte mich mit den angegebenen Adressen und Telefonnummern in Verbindung, um den heutigen Besitzer ausfindig zu machen. Dieser Weg war mühsam, führte er doch in vielen Fällen über 6 ehemalige Fahrer zum derzeitigen Besitzer. Mit dem Namen erwähnt sind es die folgenden: Heidi Sauder, Max Bosshart, Peter Kürzi, Peter Zihlmann, Wolfgang Schärner, Robert Grauwiler, Manfred Misteli, Franz Greber, Albert Heimberg, Lorenz Hafner und Jörg Stüssi. Durch den regen Kontakt mit den ehemaligen und heutigen Fahrern wurden mir wiederum Adressen von Marcos-Besitzern vermittelt, so dass sich die Zahl der bekannten Marcos von 19 auf 31 erhöhte.

Bald darauf ergriff ich die Initiative, das 3. Marcos-Treffen in Berlingen am Untersee im Herbst 1975 zu organisieren. Trotz des schlechten Wetters konnten wir zwei neue Fahrer in unserem Kreis begrüssen: Christoph Weissen und Peter Stucki. Unser Team zählte nun bereits 33 Marcos-Besitzer.

Am 5. Dezember 1975 gründeten Max Baier, Max Bosshart und ich im Restaurant Paprika in Kreuzlingen den offiziellen "Swiss-Marcos-Club". Im Januar 1976 wurden alle bekannten Marcos-Besitzer von dieser "Geburt" unterrichtet. Bis heute haben sich 30 Marcos-Fahrer bereit erklärt, unserem Club beizutreten.

Zurzeit sind uns 43 Marcos-Besitzer in der Schweiz bekannt. Sechs Wagen sind infolge von Unfällen zurzeit nicht verkehrstüchtig, und deren Besitzer warten ungeduldig auf die notwendigen Ersatzteile, um ihren "Marci" wieder instandzustellen.

M. Schwyzer

Mitgliederverzeichnis des "SWISS - MARCOS - CLUB"

M. Bosshart	Winterthur	3L Volvo, rot	ZH 171 048
M. Baier	Elgg	3L Volvo, gelb/blau	ZH 14 537
H. Sauder	Hochfelden	Mini Marcos, dunkelgrün	ZH 339 283
H. Geering	Glattbrugg	1500 Ford, hellblau/orange	ZH 253 496
J. Wenger	Meggen	2,5 L Mantis, blau	BE 117 171
W. Hug	Emmerbrücke	1600 Cosw., blau	LU 74 794
P. Fischer	Eggenwil	1600 Ford, rot	AG 77 611
P. Kürzi	Pfäffikon	1600 Ford, violett/silber	SZ 15 611
R. Grauwiler	Lüsslingen	Mini Marcos, gelb	FR 47 377
W. Schärner	D-Grünberg	1600 Ford, blau	ZH 368 160
M. Misteli	Derendingen	Mini Marcos, rot	So 69 521
H. Zwahlen	Bern	1500 Ford, gelb	BE 325 256
L. Hafner	Goldach	1600 Ford, gelb/schwarz	SG 106 258
C. Schwander	Basel	1600 Ford, gelb	BS 15 517
T. Büchi	Aadorf	1600 Ford, orange	TG 32 235
E. Jammerbund	Liebfeld	1650 Ford, rot/grau	BE 200 717
P. Zihlmann	Buchackern	3L Volvo, gelb	TG 53 679
W. Frei	Baden	1600 Ford, weinrot/goldig	AG 146 253
C. Weissen	Rorschach	1600 Ford, blau	SG 99 524
K. Weber	Stadel	3L Ford, dunkelbraun	ZH 420 633
A. Heimberg	Rheineck	BMW 2002/Keiser, gelb/blau	SG 65 358
A. Koch	Einsiedeln	3L Volvo, gelb	SZ
J. Stüssi	Zollikerberg	3L Ford, gelb	ZH 225 911
D. Renold	Aarau	1600 Ford, rot	AG 111 892
F. Margarini	Locarno	1600 Ford, orange	TI 56 450
R. Baggenstos	Merlischachen	3L Volvo, weiss	SZ 20 530

So finden wir nebst Rolls-Royce und Jaguar-Besitzern auch englische, traditionsbewusste Marcos-Eigentümer, die grossen Wert auf exklusive (vermutlich auch teure) Nummernschilder legen.

Ein paar Beispiele zeigen die Vielfalt der englischen Autonummernwelt, die auch einzelne Marcos-Fahrer beeinflusst hat.



VOU 2H



YYY 4G

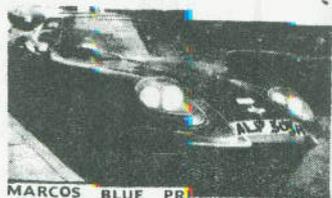
REGISTRATION NUMBERS

Rogers Registrations

23 Elstree Hill, Bromley, Kent
Office: 01-81 818 4922/4923.
Home: 1-460 8434

£60 ea.	TFD 1123	LES 385
18 KVD	777 123	OO 7444
361 BEL	34 FBF	4 FLK
91 JVA	161 VY	11 CJD
28 WDH	NS QR	BS 7214
679 HUE	600 809	BBC 52
222 KAX	840 BRM	175 D
687 ROD	349 R	(17 5D)
23 CFD	692 VE	2 JMX
22 NNN	926 DW	
80 BUT	3366	
PSG 427	SEP 7D	£250 ea.
718 AJD	SEP 70	333 KP
LEP 225	757 71	CIR 40
TAG 862	DS 4KK	89 PG
537 BKC	623 1503	6666 AH
KJC 443	908 RON	73 AD
668 DIB	NSA 6P	8888 FH
611 BJB	458 400	49 KP
107 CHR	105 RD	DES 969
£75 ea.	7 FCF	CTE 40
1199 RR	94 RP	(1937 No.)
577 ROD	90 MM	9000 VE
600 KWC	953 DVC	5000 DP
12 FNM	77 DLG	
PEG 954	396 ROL	£295 ea.
17 JLA	1H	19 MAL
9900 CZ	£150 ea.	10 ALE
28 WFB	47 ID	(Publican)
BEX 666	TIA 3	47 ID
59 JKE	95 JR3	KRM 2
878 BIW	SAM R	£395 ea.
5307 DG	SAM 859	3 DRY
647 ALN	RFE 409	UGN 1
(ALAN)	LCW 15	48 MM
4488 ET	SPY 33	RDO 2
000 166	VCK 100	1 XWC
PKS 34	(Vicky)	(9WC)
WC 940	228 D	
86 VY	4444	£550 ea.
460 MAL	TED 2Y	DG 81
£95 ea.	4 KPB06	PC 915
JON 300E	£198 ea.	£695 ea.
(Jon's E	SH 44	RN 37
Type)	300 C66	PC 300
5 TVK	LYN 68	£1,500
	ANG 379	
	89	
	NADIM	

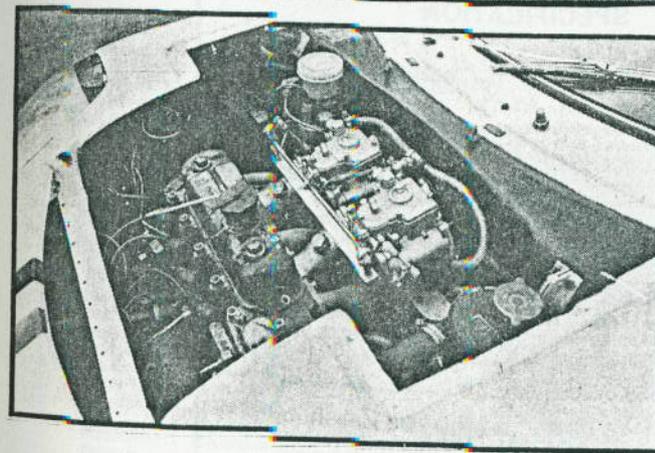
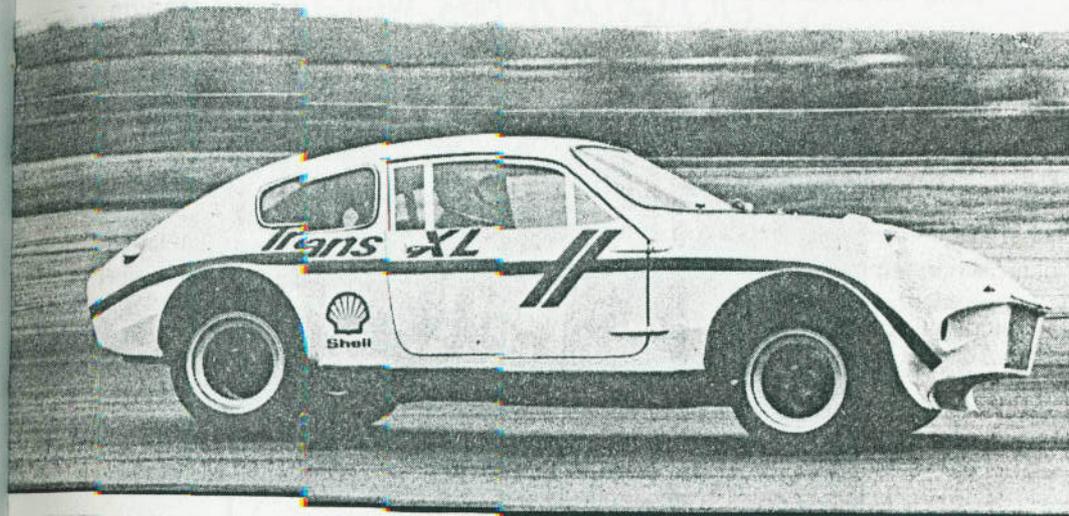
ALL TYPES OF VOS. REQUIRED
P.N.D.A. Member.
Money back undertaking.



MARCOS BLUE PRINTED MEXICO
1600 GT, complete suspension upwards, radio, electrical aerial, JPS stereo, BP sunroof. More detail from — Phil Franklin, 0926 5836 and weekends. 30 after 6 p.m.

ALP 303 H

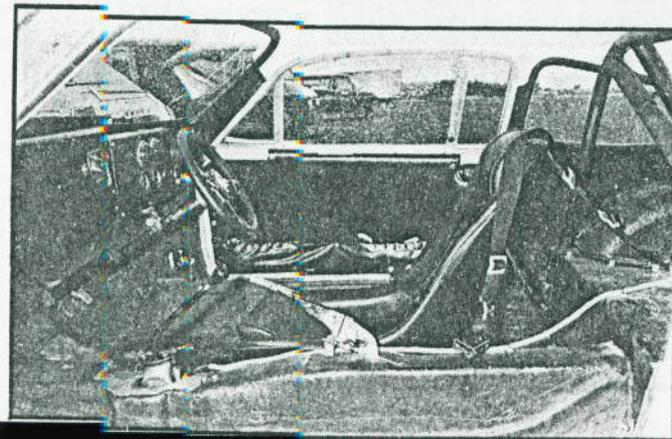
MINI MARCOS RACER



Motor: 4 Zyl. 1120 ccm

Vergaser: Weber 45 DCOE

Leistung: ca. 115 BHP, DIN



M. Roch	Meyrin	3L Ford, gelb	GE
J. Monbaron	Bévilard	3L Volvo, gelb	
F. Kaiser	Luzern	3L Volvo, gelb	LU 56 430
M. Schnyder	Tagelswangen	3L Volvo, blau met.	ZH 311/Z

Passiv-Mitglieder

N. Schüpbach Lanzenhäusern BE

Club-Mitgliederbeiträge für 1977

Die Jahresbeiträge für die Mitglieder betragen	Fr. 30.--
" " " Passivmitglieder (ehem. Marcos-Besitzer)	Fr. 20.--

Alle Mitglieder, die unserem Club bis zum 30. Juni 1976 beigetreten sind, werden gebeten, den Beitrag bis Ende Januar 77 zu begleichen. (Einzahlungsscheine liegen bei)

Diejenigen Mitglieder, die nach dem 30. Juni 76 unserem Club beigetreten sind, bezahlen den Beitrag erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1977. (Einzahlungsscheine liegen erst in der Sommerausgabe des Rundschreibens 77 bei)

Englische Marcos-Owners-Club

Jahresbeitrag	Fr. 30.--
Clubzeitschriften, einzelne Ausgaben (2 Ausgaben d.Nr. 16 sind zur Zeit noch erhältlich)	Fr. 7.90



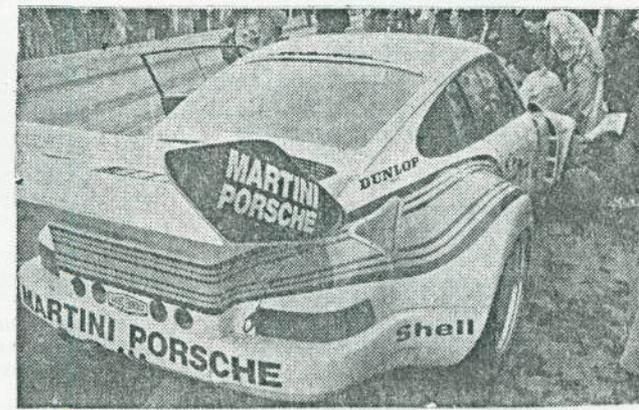
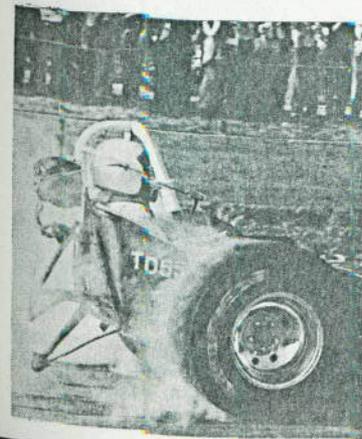
Im Vorfeld einer «Bomben-Show»

Letzte Informationen vor dem Frauenfelder Motorsportweekend vom kommenden Wochenende **9. - 10. OKT. 76**

Donnernde Motoren, pfeilschnelle Gefährte und mutige Piloten sind Garantie dafür, dass zumindest in bezug auf Motorsport-Atmosphäre niemand zu kurz zu kommen braucht. Einen ersten Einblick erhielten die Pressevertreter am Mittwochvormittag, als der Engländer Allan Herridge auf seinem Vierrad-Dragster «The Gladiator» die ersten Probeläufe auf dem noch nicht eröffneten N-7-Teilstück Frauenfeld-Ost/Pfynerbrücke ausführte. Was solch ein Dragster an Leistung auf die Fahrbahn bringt, ist schlechthin einfach ungeheuerlich. Ausgerüstet mit grossvolumigen Motoren im Leistungsbereich zwischen 1000 und 2000 Pferdestärken werden Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h erreicht. Als Treibstoff wird Nitro-Menthol verwendet; der Bremsfallschirm versteht sich angesichts solch raketenhaften Verhaltens von selbst. Vier solcher Ungetüme werden sich am Frauenfelder Motorsport-Weekend über die Viertelmeile messen, darüber hinaus gelangen vier Zweirad-Dragster zum Einsatz, welche in Sachen Eindrücklichkeit ihren vierradrigen «Kollegen» wohl in nichts nachstehen.

Zeitplan

11.30 bis 12.30 Uhr	Mini-Cars
12.30 bis 13.15 Uhr	Go-Kart
13.15 bis 13.30 Uhr	Dixielandband
13.30 bis 13.35 Uhr	Begrüßung
13.35 bis 13.50 Uhr	Go-Kart-Rennen
13.50 bis 14.15 Uhr	Sportwagen
14.15 bis 14.35 Uhr	Seitenwagen
14.35 bis 14.55 Uhr	Silhouettenautos
14.55 bis 15.05 Uhr	Pause
15.05 bis 15.30 Uhr	Solomotorräder
15.30 bis 16.05 Uhr	Formel 2
16.05 bis 16.30 Uhr	Fahrvorstellung
16.30 bis 17.00 Uhr	Motorraddragster
17.00 bis 17.30 Uhr	Vierraddragster



00900

MSW Frauenfeld

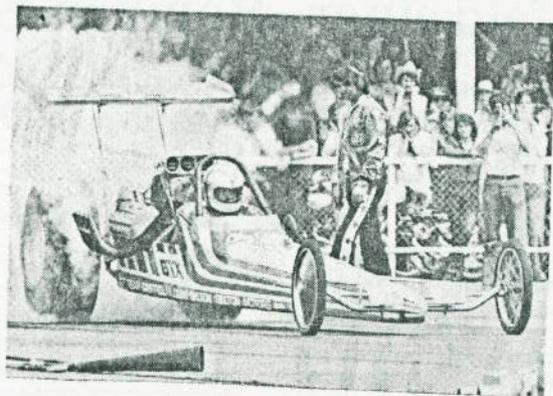
Samstag, 9. Oktober 1976

Stehplatz Nord

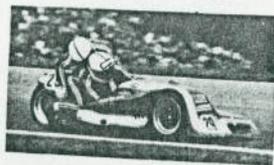
Eintritt

Fr. 5.-

inkl. Vergünstigungsteuer

Gütl + Scheibler AG Asch/BL
00900

Die 2-Rad-Dragester blieben den Vierrädriren nichts schuldig, auch wenn bei ihnen das «Spektakulum» nicht so atemberaubend war.



14

00473

MSW Frauenfeld

Samstag, 9. Oktober 1976

AUSSTELLUNG

Eintritt

Fr. 2.50

inkl. Vergünstigungsteuer

Gütl + Scheibler AG Asch/BL
00473

DRAG RACE

Startliste Dragster

(Demonstration zwischen 16.30 und 17.30 Uhr)

Startnummer	Fahrer	Fahrzeug	Technische Daten / Erfolge
<i>Vierraddragster</i>			
1	Roz Prior (GB)	The Fast Lady	6,5-Liter-Chrysler-Motor Schnellste Dame in Europa, zweifache englische Meisterin
2	Gerry Andrews (GB)	Hemi-Hunter	7,5-Liter-Chevrolet-Motor Zweifacher Landesmeister
3	Dave Stone (GB)	Stardust (Photo auf der folgenden Doppelseite)	7,5-Liter-Chevrolet-Motor Dodge-Challenger Body Dreifacher Europa- und Landesmeister
4	Allan Herridge (GB)	The Gladiator	9-Liter-Motor, Chevrolet-Vega-Body Der schnellste Wagen außerhalb Amerikas; hält mit 6,61 Sekunden den Europarekord
<i>Zweiraddragster</i>			
5	Mick Warne (GB) 36jährig	Big Blue	Zwei Triumph-Motoren mit 750 cm ³ Bestzeit 9,34 Sekunden für die Viertelmeile
6	Brian Chapman (GB) 37jährig	Mighty Mouse	Vincent-Comet, fährt mit Nitro-Methanol, 500 cm ³ Bestzeit 9,08 Sekunden; schnellstes Einzylinder-Motorrad der Welt
7	Pete Miller (GB) 36jährig	Miller/Baskerville	Zwei 650-cm ³ -Triumph-Motoren, fährt mit Methanol Bestzeit 9,60 Sekunden, Zweiter des europäischen GP
8	John Clift (GB) 29jährig	The Co-respondent	878-cm ³ -Puma-Motor, Zweigang-Bewley-Getriebe Bestzeit 8,91 Sekunden, noch verbesserungsfähig

Es ist eigentlich kaum zu glauben, was für grossartige Rennveranstaltungen und Renn-Shows ausserhalb unserer Landesgrenzen stattfinden; was aber der "Ostschweizer-Motorsportverein" wirklich bot, war noch nie zuvor in der Schweiz selber zu sehen.

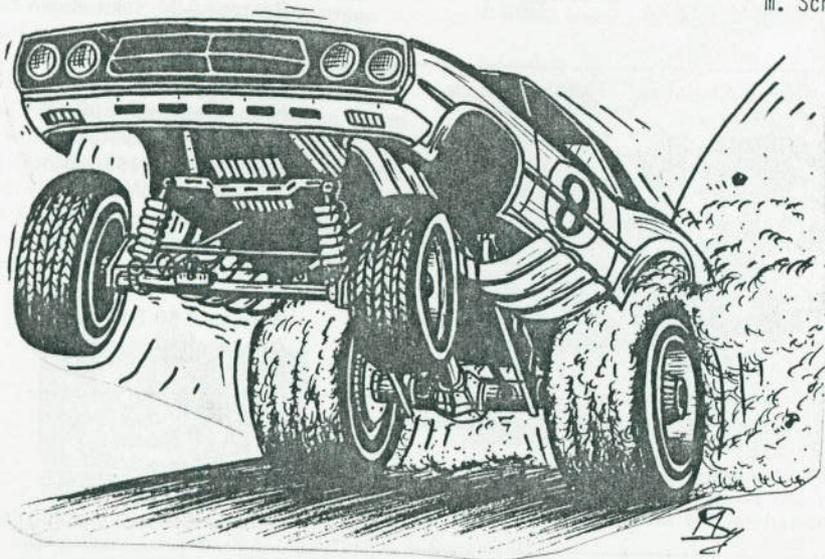
Durch das ferne Motorendröhnen angelockt, konnte ich meiner Neugierde nicht widerstehen (Obwohl ich schon etliche Dragster- und Stockcarrennen in England miterlebte) und kaufte mir eine Eintrittskarte um die Show, die bereits voll in "Action" stand, mitzuverfolgen.

Das Programm war praktisch eine einzige Reihe von Höhepunkten. Das grosse Teilnehmerfeld in der Kategorie "Sportwagen" bot Herrliches, sowohl fürs Auge wie fürs Ohr. Unüberbietbar an Eindrücklichkeit, an Geschwindigkeit und Lärm waren dabei die Dragster. Man muss sie fahren gesehen haben, ehe man sich ein Bild über das unheimliche Leistungsvermögen solcher Gefährte machen kann.

Das Programm also bot allerhand Einmaliges und Erstmaliges. Daneben sei aber auch die interessante Ausstellung erwähnt, welche die seltene Gelegenheit bot, vom Go-Kart bis zum Dragster alle Fahrzeuge aus nächster Nähe zu besichtigen. Das Frauenfelder Motorsportweekend war ein voller Erfolg und man ist davon überzeugt, dass es im kommenden Jahr wieder eine überaus tolle Sache geben wird.

Noch am Rande erwähnt sei, dass der "SWISS - MG - Club" (Entschuldigung MG-Fahrers, ich habe absolut nichts gegen MG's) in der Pause ein sogenanntes "SHOW-Fahren durchführte! Meiner Meinung nach hätten so rassenreine "MARCOS - BOLIDEN" nebst den "Dragster" sicher viel besser ins Pausenbild gepasst. Aber vielleicht gibt es im 1977 eine echte Chance hier mit unseren Autos mitzuwirken. Daher verspreche ich allen Marcos-Besitzern mich zu bemühen unsere "SHOWBOLIDEN" auch öffentlich vor 20 000 Zuschauern im 1977 zu präsentieren.

M. Schnyder



1976 "International" MARCOS Rally in England

Bei strahlend schönem Wetter fand das diesjährige englische MARCOS-Rally in Castle Donington, in unmittelbarer Nähe von Derby (Derbyshire), statt. Ca. 150 Marcos fanden sich am Sonntag, den 25. Juli zum alljährlichen Treffen ein. International war auch die Beteiligung: Zwei Schweden, ein Holländer und wir aus der Schweiz. An Modellen war wohl ziemlich alles anwesend: Mantis (4), Mini Marcos (7), 1500 Ford, 1600 Ford, 1650 Ford, 1800 Volvo, 2L V4-Ford, 2,5L Triumph, 3L Volvo, 3L Ford. Nicht zu vergessen sei auch JEM MARSH, der mit seinem erfolgreichen 1300er Fastback (ex-racing car) erschien.

Wir trafen bereits am Samstagabend ein, nachdem wir uns während einer Woche an die Gepflogenheiten der Engländer gewöhnt hatten. An diesem Abend stellten einige Leute Zelte auf; über einem Feuer wurden Würstchen gebraten, und wir schlossen bereits die ersten Bekanntschaften.

Am Sonntagmorgen wurde jeder ankommende Marcos vor dem Einweisen an seinen Standort fotografiert; und zwar für das vorgesehene Register. Die Parkfelder waren unterteilt nach Typen in: Mantis, Minis und die übrigen Marcos, je nach Jahrgang der Wagen. Den Morgen benutzten wir, um Erfahrungen, Tips und Gedanken auszutauschen; während die Jury den äusseren Zustand, den Motor- und den Passagierraum der Marcis bewerteten. Nachmittags wurde auf dem Rundkurs (ohne ausgebaute Kurven) ein Hindernisrennen gefahren; und zwar startete ein Wagen nach dem anderen, so dass sich niemand in "die Quere kam". Es wurde die gefahrene Zeit minus die Verlustpunkte für allfällig umgefahrene Böcke bewertet.

Für folgende Disziplinen stellte der Organisator Ranglisten auf:

- Wagenzustand
- Wagenzustand unter Berücksichtigung von Alter und gefahrenen "Miles"
- Schnellster Fahrer (mit bester Zeit)
- Kombination: Fahren - Wagenzustand
- Bester Originalzustand

- Beste technische Aenderung
- Beste optische Aenderung (inkl. Lackierung)
- Publikumswahl

Im weiteren wählte die Jury eine "Miss Marcos (Fahrerin)". Die zwei schlechtesten Wagen gewannen das Ausbessern aller "Cracks" plus Neumalerei. Diese Preise spendete eine Spezialfirma. Sie suchten sich die Gewinner auch selber aus. Der erste Preis wurde von einem 3L Ford gewonnen, der in seiner Klasse in der "Concours d'Elégance" den 28. Platz von total 41 Teilnehmern einnahm, der zweite Preis wurde an den im 17. Rang platzierten Marcosbesitzer der gleichen Klasse vergeben. Eine Lotterie mit Preisen, wie Rennhelme, Aktenkoffer, Kombianzüge, dem unfehlbaren Whisky und Wein, war ebenfalls vorhanden. Eine bestimmte Anzahl Lose wurde jedem Teilnehmer ausgeteilt.

Und nun zur grossen Attraktion des Tages: Sehr zur Freude des Publikums drehte Jem Marsh noch vor der Rangverkündigung auf seinem "Ex-Racing-Fastback" einige Runden auf dem Donnington-Rundkurs. Der 3L-Ford von Jonathan Palmer war wegen Motorschadens leider nicht anwesend.

Ferner möchte ich noch einige Worte über die Wagen und ihre Besitzer verlieren. Zuerst zu den Wagen: Im allgemeinen waren sie in gutem, diejenigen der Preisgewinner in ausgezeichnetem Zustand. Fast muss man glauben, dass nur die besten Wagen ans Treffen kamen. (Ausnahme: Ein Marcos kam z.B. ohne Heckscheibe und Fahrertüre, abgeschleppt.)

Und nun zu den Besitzern: Meistens jüngere Fahrer zwischen 20 und 30 Jahren. Ausnahmen auch hier: der Playboy (ca. 50) mit Freundin (ca. 25), oder die ganze Familie, die mit 4 Marcos anrückte, um auch noch den Hund mitnehmen zu können, oder Leute wie Udo Kruse (Sales Manager Ford Europa), der seinen 3L Volvo im museumsreifen Zustand hält.

Abschliessend lässt sich sagen, dass sich die Teilnahme sicher lohnte, dass einige unauslöschliche Erinnerungen eingepägt bleiben. Viele Denkanstösse, Tips, Ideen und Anregungen nahmen wir mit nach Hause; nebst der Erkenntnis, dass an unserem Mini Marcos noch vieles getan werden muss, um mit den gemessenen Ansprüchen auf der nächsten dortigen Rangliste zu figurieren und einen Pokal zu ergattern.

Erika Furrer und Robert Grauwiler



Ca. 150 Marcos nahmen am Treffen 1976 in Donnington teil



Lunch hinter dem Marcos



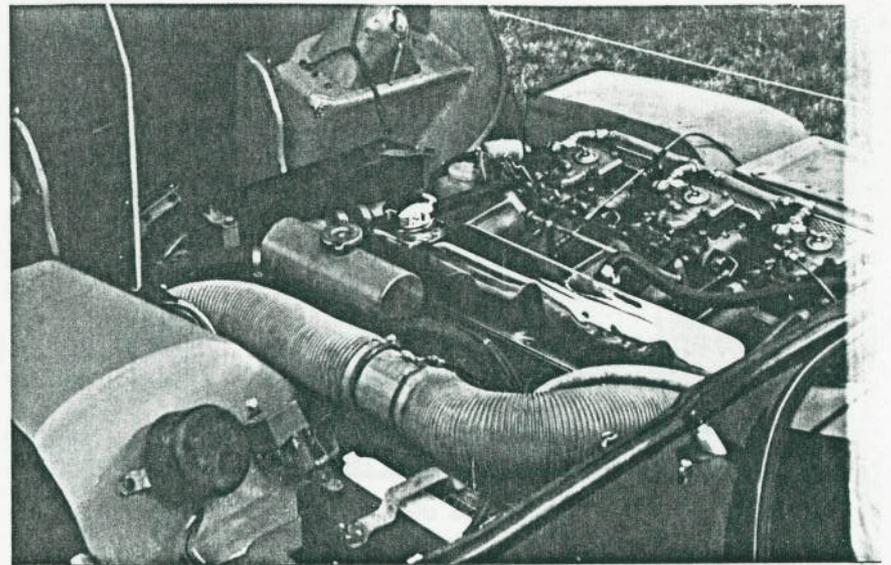
Pokale und Trophäen für die glücklichen Gewinner



Ohne Türe, ohne Heckscheibe !



1300-er "Fastback", Ex-Racing-Car von Jem Marsh



Schönster Motorraum



Auch unser Mini Marcos aus der Schweiz war dabei (3. von rechts)

Gemeinsame Teilnahme am internationalen Treffen im Juli 1977 in England

Datum: Juli 1977

Ort: Castle Donnington

Die Interessenten möchten sich bitte bis spätestens Ende April 1977 bei der Redaktion des Schweizerischen Marcos-Clubs melden.

Für viele Mitglieder unseres Clubs wäre dies sicher einmal die Gelegenheit ihren Marcos auch über weitere Strecken (ca. 1000 km) zu fahren.

Das grosse "G E S C H A E F T" mit Auto-Nummernschilder in England

Einen Jaguar oder Daimler oder selbst einen Rolls-Royce (auch Marcos) zu fahren genügt vielen statusbewussten Engländern nicht, um ihre Zugehörigkeit zur bessern Klasse zu demonstrieren. Zum guten Ton gehört ebenso das "persönliche Nummernschild". Dieses sollte die Initialen des Halters mit einer möglichst tiefen Nummer zeigen oder - wenn man weniger Glück hat - zumindest den Vornamen der Ehefrau, die Abkürzung der Firma, das Geburtsdatum oder sonst irgend etwas Persönliches in "kodifizierter" Form. Für diese besondere Art von Kennzeichen - meist alte Schilder - hat sich in den letzten paar Jahren ein stetig wachsender Markt entwickelt, sehr zum Aerger der zuständigen Amststellen. - Auch die Regierung nimmt neuerdings Anstoss daran. Sie hat Bestechungsfälle und andere im Zusammenhang stehende Missbräuche mit der Übertragung von Nummernschildern festgestellt; ausserdem erscheint ihr der Verschleiss von Steuergeldern für einen verhältnismässig begrenzten Kreis von "Snobs" nicht länger verantwortbar.

AUTONUMERALS

7 FCD	£150	1600 SF	£180
CFT 66	£140	34 LNN	£100
CDB 99	£235	WSF 58	£60
6000 PG	£175	WHS 55	£120
7 CAE	£175	DN 4	£850
5555 RK	£225	WVL 2	£140
KHD 77	£150	CL 6	£1,150
444 ERP	£140	TRN 111	£125
HDN 6	£220	KT 55	£550
WRC 29	£140	30 EWW	£120
76 FDM	£130	55 DUG	£325
5 HVE	£160	3366 JH	£120
30 NAL	£140	JJV 80	£150
WDF 57	£140	4 VTE	£125
LEN 571	£160	555 SPC	£130
KID 88	£140	300 EMA	£140
RBG 77	£170	GR 42	£550
6 FWE	£160	NJA 46	£140
111 STJ	£150	6 MMV	£150
1951 TF	£100	BS 7901	£80
SWG 11	£325	39 TJ	£200
SCG 16	£140	38 WPH	£80
99 HLW	£140	WKG 6	£125
35 HAC	£175	TVN 5	£135
111 RPK	£150	WCH 27	£110
9979 NK	£50	WRG 11	£175
879 JON	£120	WEA 5	£175
HR 46	£675	WFE 12	£125
98 FRY	£120	4 NTF	£100
83 CWC	£120	SIV 4	£150
60 HKH	£100	99 JAU	£110
NCW 86	£125	787 BAD	£70
7878 SC	£120	28 TOD	£135
TJL 44	£145	DS 5150	£125
774 F	£125	MR 11	£160

All available on Honda mopeds
0532 751828 or 757008 anytime.
PMDA member.

10 ALE	£395	81 K	£495	NAD TN	£1,500
CT 3 40	£345	4 LCT	£295	PC 915	£595
DG 81	£595	48 NM	£395	RN 37	£695
8 BTJ	8AF 9	17 JLA	ONE 39		
500 CAB	878 BJW	913 JOE	000 166		
111 CJD	11 BCK	73 JOP	PEN 368		
DS 4603	BNN 32	97 JTE	PTA 111		
8888 FH	BOR 14	345 JWE	RCW 19		
4 FLK	123 CFR	20 KAO	333 RDT		
777 JBF	5 CWJ	KEK 77	111 RHA		
JCC 52	200 DFC	KJP 19	SOP 10		
678 JPH	EM 5518	908 KP	16 SPC		
58 JRR	4488 ET	LJP 57	TDJ 215		
4 KPD	ERN 75	MAY 53	TFD 123		
LYN 979	34 ETJ	897 MOM	THR 717		
575 MPH	FWS 28	35 MTA	300 TRB		
NSA 600	HCC 12	NCC 888	TRN 300		
789 SC	15 HJF		500 TTJ		
SPY 300	HRX 11	NJE 28	VET 603		
TJA 33	345 JAL	71 NHA	1001 WA		
5 TVK	JJP 45	12 NNN	WCT 14		
10 XTC	59 JKB	98 NRB	WCH 82		
E225	E175	E175	E175		

Beispiel eines Zeitungsinserates, wie sie in englischen Blättern ganze Seiten füllen. Man entdeckt in der ersten Reihe an zweiter Stelle die perfekte Taxinummer, an elfter Position einen Bluff (575 miles per hour?), in der zweiten Reihe an drittunterster Stelle die Nummer für den Londoner Vertreter der Japan Air Lines, in der dritten Reihe an zweiter Stelle einen geläufigen Vornamen und neun beziehungsweise zehn Zeilen weiter unten die Nummer ewiger Flitterwochen und jene für Mutters Zweitwagen sowie in der vierten Kolonne an viert- und drittunterster Stelle Schilder für einen Veterinär und einen Märchenliebhaber. Das Spiel kann fast beliebig weitergeführt werden!

In England werden desöfteren noch "Mini- Marcos" auf diversen "Racing-tracks" gesehen. So zum Beispiel der Mini-Marcos von Steve Roberts. Er kaufte das Auto 1968 und brauchte es vorerst als "Personentransportfahrzeug" und rüstete etwas später den Wagen in eine Rennbolide um. Ursprünglich stammte der Motor aus einem 1071 ccm Cooper S-Mini. Steve Roberts bohrte diesen Motor auf 1120 ccm und "frierte" ihn so, dass der Motor, versehen mit einem Weber 45DCOE-Doppelvergaser, bei 8000 u/min. 115 BHP leistet.

Steve Roberts hat es allerdings schwer in der "Modsport"-Klasse nebst den Konkurrenten: Lotus, TVR, Morgan usw. erfolgreiche Rennen zu fahren. Teilweise gesponsert durch die engl. Firma Trans-XL (Gummi- u. Kunststofffabrikant) versucht er sich nun im Jahre 1977 unter die schnellsten "Modsports"-Fahrer zu schieben.

SPECIFICATION

CAR: Mini Marcos

OWNER/DRIVER: Steve Roberts

CLASS: Modsports

BODY: Standard lamination glassfibre monocoque with foam-filled side pontoons, flared wheelarches, and glassfibre front air dam. Laminated windscreen, Perspex side and rear screens.

INTERIOR EQUIPMENT: Standard Marcos bucket seat, Marcos steering wheel, modified Aley roll-over bar, Britax full harness seat belts.

INSTRUMENTS: Electronic tachometer, water temperature gauge, oil pressure gauge, switches for windscreen wiper, and lights. Key ignition.

SUSPENSION: Front: Home fabricated rose-jointed lower arms and tie rods, with Armstrong Adjustable dampers. Rear: Standard subframe with decambering brackets and Spax adjustable dampers.

BRAKES: Girling dual-line system. **Front:** 10½ inch. formula type ventilated discs with four pot calipers. **Rear:** Standard Mini, with Minifin alloy drums.

WHEELS: Revolutions all round, 7 x 13 inch diameter.

TYRES: Goodyear 54 and 50 compound slicks.

STEERING: Standard Mini rack and pinion.

ENGINE: Type: BL A-series. **No and configuration of cylinders:** 4-cyl transverse. **Bore:** 72.16mm. **Stroke:** 68.26mm. **Actual capacity:** 1120cc. **Comp ratio:** 12.5:1. **Valves per cylinder:** 2. **Inlet valve dia:** 1.485in. **Exhaust valve dia:** 1.215in. **Camshaft type and position:** BL Sprint, in block. **Cam timing:** 60/80 inl. 75/45 exh.

Carburation: Longman split Weber 45DCOE's.

Inlet manifold: Longman cast alloy. **Exhaust manifold:** LCB.

Exhaust system: Single centre pipe stopping under floor.

Power output: Estimated 112-115bhp.

Other details: Nitrided crankshaft, modified 'S' rods, ovalised Powermax pistons, Longman big-valve head with offset valve gear. All machining and balancing by Chosen Engineering of Churchtown, Gloucs.

TRANSMISSION: BL straight cut, close ratio four-speed synchro gearbox. Racing clutch. **Gearbox ratios:** 1st — 2.54:1; 2nd — 1.73:1; 3rd — 1.26:1; 4th — 1:1.

Final drive ratio: 3.9:1. **LSD:** Salisbury Powr-Lok.

FUEL TANK: Standard Mini. **Fuel pump:** Bendix electric.

COOLING: Standard Mini Marcos system.

OTHER FEATURES: Car is sponsored by Trans-XL, who deal in the sale and renovation of machinery for the plastics and rubber industry.

AUS DEM AR-KATALOG



Neues Modell. Kunststoffzweitzer mit 3-Liter-Ford-V6-Motor. Debüt London 1968.
Daten wie Marcos 1600, mit folgenden Ausnahmen:

Gewicht: Leegewicht (DIN) 813 kg.

Motor: 6 Zyl. in V 60° (93,67 x 72,42 mm), 2994 cm³; Kompr. 8,9:1; 146 PS (SAE) bei 4750 U/min, 48,8 PS/L (SAE); 26,6 mkg (SAE) bei 3000 U/min; Oktanbedarf Superbenzin.

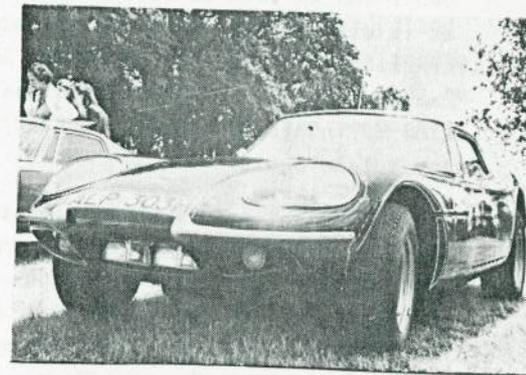
Motorbauart: Bezeichnung: Ford 3012 E. Hängende Ventile, zentrale Nockenwelle (Zahnradler); 4fach gelagerte Pleuellwelle; Oelfilter im Hauptstrom, Öl 5,4 l; 1 Fallstrom-Doppelvergaser Weber DFA-1, Trockenluftfilter, Zündkerzen Autolite AG 22 A.

Kraftübertragung: 4-Gang-Getriebe mit Overdrive, zuschaltbar zum III. und IV. Gang.

Untersetzungsverhältnisse: I. 3,163:1; II. 2,214:1; III. 1,412:1; III.+O 1,158:1; IV. 1:1; IV.+O 0,82:1; R 3,346:1.

Fahrgestell, Aufhängung: Benzintank 45,5 l; Reifen Avon 175 SR 13.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit ca. 200 km/h (approx. Angabe Red.), Geschw. bei 1000 U/min im IV. Gang 29,5 km/h; im IV.+O 36 km/h; Leistungsgew. 5,6 kg/PS (SAE); Verbrauch (Reise) 11-14 l/100 km (approx. Angabe Red.).



Marcos 3 Litre

28
Leserbriefe

Jean Bourdieu
Résidence Grandlarge No. 103
1196 Gland / VD
phone: 022 / 64 19 66

To buy or not to buy (A dramatic story of a Marcos enthusiast)

Some months ago, I was told by Meinrad Schnyder, a friend of mine, that a 3L Volvo was on sale in Sion. The car was to be seen in a garage of this town and was known to be damaged all around and to have a broken crankshaft. It was sold for Fr. 3 000.-- as it was. At once, the idea of buying such an exciting car was present in the mind of both, my wife and I. We were just wondering the face all the neighbourhood would do in the view of the "thing": asking questions about where the car comes from, how powerful it is and so on. There was matter to be awoken all the night and during the following days, any subject of conversation would eventually come about the question.

It goes without saying that we arranged a rendez-vous with the owner and we went to the place to see that car. The first glance at it was not very encouraging: many places of the body work were cracked, the paint was not fresh made, small accessories like the name "Marcos" on the boot-lid, the lamp covers were missing; well, kind of things that make a small production car quiet hard to get immaculate again.

I tried to get underneath, which is reserved to people who do not eat too much, to have a look at that crankshaft. The sump was gone as well, but the sight of the six connecting rods queuing up here in the wind gave a very hot idea of what the engine could do and how the car would move again if both of them were repaired. I durst to open the bonnet and of course, what I discovered was a very poor engine, looking miserable which had never had a good service: the mechanic I am has the habit to recognise at once a well serviced car to a neglected one.

But after all, it did not matter because I had already imagined how to manage to put the car on the road again and in my particular situation, I would rather say that it was an advantage because I would certainly get the car at a better price. We saw then the

owner, he was the manager of a nice restaurant in Montana Crans. According to what he said, the car was good to be taken to the M.O.T. test and he had bought it from a Lebaner. He imported the Marcos himself from Lebanon to Switzerland, which is not a small thing for anyone who knows a lot about the matter. He did it ...

He ran the car then quiet happily in this country and got new troubles again ...

As he drove to Cannes to watch the famous movie festival, the car was stolen by a man who surely did not know what sort of sacrilege he was doing: if he had stolen the Marcos to nurse it lovingly in a barn or something like this, everyone of you, dear readers, would have forgiven him; but the naughty bugger torn off the leather roof with an awful knife and broke open the ignition lock with a not less awful screwdriver. Finally, to achieve the job, he drove away on to a cross-road!

Probably, it was to hide the car for a while. But even God knows that a Marcos is not made for such a purpose! He leaved the disabled car here, bathing in its oil.

The French police, which is known as one of the most perspicacious in the world, was not long to find it again. The owner was called to the place of the disaster and he did not notice that the needle on the oil pressure gauge was always flirting with the "0" when he started the engine up again. Result: one crankshaft and perhaps six rods.

I showed him how difficult it would be to repair the damage but that prawn arised the price to Fr. 3 500.-- and then to 4 000.--. I did not agree because with the difference, I could almost afford to re-grind the crankshaft, to put new bearings and new gaskets. More, the car was to be taken in the following days because somebody else was also interested in the Marcos. As he tried to force me, I refused: my wife and I were really disappointed to see our nice dream falling down so lamentably. I was angry with that man: now, where was the car? What kind of dirty hands would drive it again?

I hope you run again, that your engine is tuned with great care, that your beautiful light metal wheels are still roaring under the bright torque of the six cylinder Volvo. I hope you are still gliding on the night roads, from time to time enlightened by a candelabrum that puts a dancing spot on your marvellous shapes.

Michel Roch
37, Rue des lattes

1217 Meyrin
022/ 41 44 27

Depuis longtemps je voulais vous écrire, mais je n'avais pas le temps. J'ai travaillé à Buchs, canton de St. Gall. Je viens de Genève, mais travaille chez AMAG, au service technique, mécanicien de métier.

J' ai travaillé 5 ans chez Alfa Roméo, chef d'atelier et à la préparation de voitures pour courses de côte.

Il y a quelque mois, j'ai acheté la "Marcos", qui est en très mauvais état général. Cependant, j'ai préparé le moteur, pour des essais. Voici les résultats avec 180 hp:

2eme vitesse: 112 km/h
3eme " : 167 km/h
4eme " : 198 km/h

Je pense que c'est peu et c'est pour cela que je refais le moteur avec d'autres modifications, environ 218 hp annoncés. Pour cela:

1 autre arbre à cames
6 autres soupapes admission
6 " " échappement
12 " ressorts de soupapes
3 x carburateurs Weber 40 DSI 5
Carter moteur 6 L huile
Régime maxi 7 000 rpm

La voiture est trop lourde, mais il est possible d'enlever 123 kgs.

La voiture ne sera prêtée que l'année 1977, parce que je possède une F3 Brabham, avec moteur Ford 2L, que je prépare pour la prochaine saison.

Il faut noter que la préparation d'un moteur V6/3L Ford coûte environ, pour les fournitures et le réalisage, 3 500 Fr.

Je suis à la disposition des membres du club pour les renseignements mécaniques.

Je construis, actuellement, pour mon fils, 9 ans, 1 monoplace avec moteur Honda sur le circuit de Ligières (NE), 140 km/h. Carrosserie "Lotus John Player Special" en polyester. Long 4,20 m / 130 kgs.

Michel Roch

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

Arrêté du 21 OCT 1976

LE DÉPARTEMENT DE JUSTICE ET POLICE

Attendu que le 25 septembre 1976 à 15h. 22, Monsieur Michel ROCH, né le 23 octobre 1938, originaire de Vernier Genève, mécanicien, domicilié à Meyrin, rue des Lattes 37, circulait en voiture sur la route de Pré-Bois, en direction de la route de Meyrin, à une vitesse enregistrée de 106 km/h, dépassant ainsi d'au moins 30 km/h l'allure maximale autorisée de 60 km/h à cet endroit ;

qu'il convient en conformité des directives de la commission intercantonale de la circulation routière de retirer à Monsieur ROCH son permis de conduire de conduire pour une durée de 1 mois, dès le 4 octobre 1976, date à laquelle l'intéressé a déposé spontanément son permis de conduire au Service des automobiles ;

vu les art. 16 al. 3, 17, 22, 23, 24, 27, 32 et suivants de la Loi fédérale sur la circulation routière et 20 de l'Ordonnance sur la signalisation routière :

+ 350 - fm Goldshofe

ARRETE

Le permis de conduire de Monsieur Michel ROCH est retiré pour une durée de 1 mois dès le 4 octobre 1976.

Des textes non couvrables suivant l'extraction du fichier de recours.

Dès ce jour, la mesure, qui est valable sur tout le territoire suisse, devient immédiatement exécutoire même si le permis de conduire n'a pas encore été déposé auprès du Service des automobiles.

Si l'intéressé(e) conduit néanmoins un véhicule à moteur, cyclomoteurs non compris, même au bénéfice d'un permis étranger, il (elle) sera privé(e) du droit de conduire pour une nouvelle période de 6 mois au sinitium (art. 17, ch. 1, lettre c, LCR) et sera puni(e) des arrêts et de l'amende (art. 95, ch. 2, LCR).

Photocopie certifiée conforme :
Le secrétaire-juriste du Service des automobiles

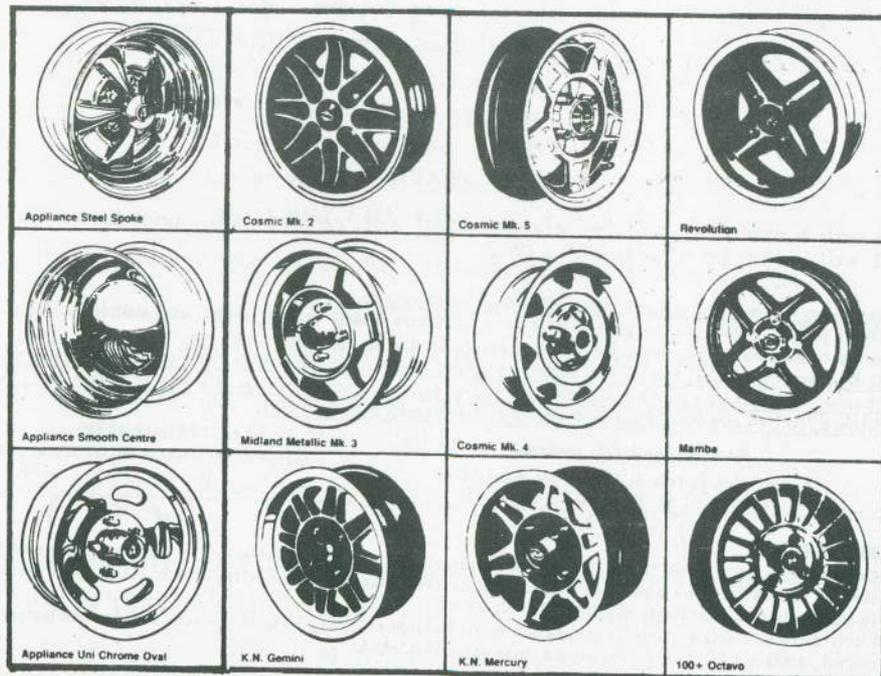
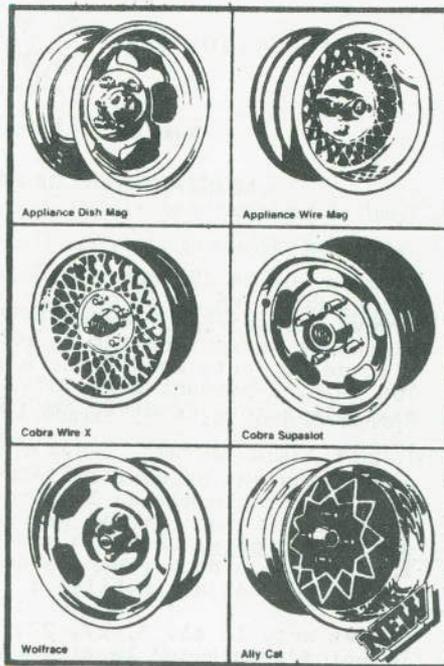
LE CONSEILLER D'ETAT
chargé du Département de Justice et police

DROIT DE RECOURS

Conformément à l'art. 24 de la Loi fédérale sur la circulation routière et à l'art. 3 du Code de procédure administrative, un recours peut être adressé au Tribunal administratif, rue des Chaudronniers 3, dans les 30 jours qui suivent la notification de la présente décision.

L'acte de recours doit contenir la désignation de la décision attaquée, l'exposé des motifs et les conclusions du recourant, ainsi que l'indication des moyens, avec pièces à l'appui.

Die
schönsten
Felgen
für
meinen
Marcos



Handy Hints

Vom Umrüsten eines Marcos von Speichenrädern auf Leichtmetall-Felgen

folgende Dinge sind zu beachten:

- der Radbolzen-Lochkreis hinten und vorne ist verschieden.
- die Radbolzen der Zentralverschluss-Flansche mussten gekürzt (abgesägt) werden für die Montage der Speichenräder.

folgende Arbeiten müssen bei einem Umrüsten gemacht werden:

1. Radbolzen ersetzen
vorne: Triumph Ersatzteil-No. T 158729
hinten: Ford Ersatzteil-No. 109 E 1117

ACHTUNG: Beim Einbau der neuen Bolzen unbedingt auf die Randierung achten

2. beim Kauf von Felgen:
 - hintere Felgen mit einem Radbolzen-Lochkreis von 108 mm (d.h. Felgen von Cortina, Capri)
 - vordere Felgen mit einem Radbolzen-Lochkreis von 95,3 mm (d.h. Felgen von Spitfire oder GT6)

ACHTUNG

Nicht alle Felgen-Typen haben die gleiche Einpresstiefe.
Nur eine Montage am Marcos kann Gewissheit verschaffen, dass die Felge nirgends touchiert.

Ennenbrücke, 14.9.76

Werner Hug

Kondenswasserbildung unter den Lampenabdeckungen

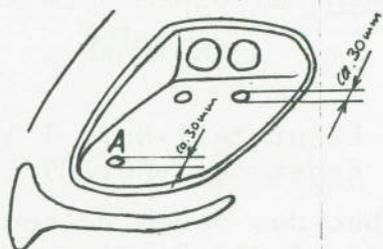
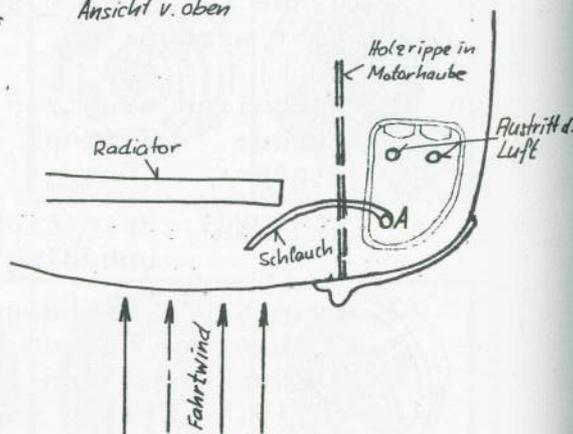
Sicher haben Sie sich schon über die Kondenswasserbildung an den Innenseiten der Lampenabdeckungen geärgert.

Die angelaufenen Abdeckungen reduzieren die Sichtverhältnisse bei Nacht um ca. 20 - 30%.

Es gibt mehrere Lösungen, diesem Uebel abzuhelpen; die beste ist aber immer noch, bei schlechter Witterung und nachts ohne Abdeckungen zu fahren, was sich stilistisch nicht besonders schön für's Auge auswirkt.

Eine einfache Lösung, die einen relativ grossen Erfolg zeigt, ist die folgende:

Abb. 1

Abb. 2
Ansicht v. oben

- 1) 3 Löcher im Durchmesser von ca. 30 mm in den "Fibre'glasboden bohren. (siehe Abb. 1)
- 2) Einen Schlauch von ca. 30 mm Aussendurchmesser (abhängig von Bohrung) von unten her in Loch A schieben und nach Fixierung einleimen. (2-Komponenten-Leim verwenden)
- 3) Das andere Ende des Schlauches ist so zu biegen und am Holzrippe der Motorhaube vorbeizuführen und zu befestigen, dass der Fahrtwind der Motorhaubenöffnung (vor Kühler) genau in die Öffnung des Schlauches tritt. Der Luftstrom sollte, bei fachgerechter Montage des Schlauches, in den Lampenabdeckungsraum strömen, das Perspex von innen trocknen und wieder durch die beiden hinteren Löcher austreten.

Wolfgang Schärner
Gerichtsstrasse 10
D-631 Grünberg

Defekte Fensterheber: Meiner Meinung nach sind bei den meisten Wagen entweder nur die Drähte abgeschmort, oder abgerissen, oder aber auch aus dem Fensterheber-Motor von den Steck-Klemmen abgerutscht, wenn sie gerissen sind, dann ist das nur in der Leder-Schleufe zwischen Tür und Karosserie der Fall, da der Draht, durch das ewige auf und zu machen oftmals bricht. Verkleidung ausbauen und selbst reparieren.....

Auspuff ersetzen:

Ist ein Auspuff für ein 3L Volvo Marcos ganz kaputt, so ist ein Originalkrümmer von einem 164er Volvo zu kaufen. Ferner besorge man sich für die Fortsetzung nach dem ersten Topf zwei Endstücke von dem Mercedes-Lastwagen und schneide diese vorne schräg ab und verschweisse sie zu einer Gabel-Form. Das Ganze wird dann flexibel mit Federn aufgehängt. Event. Verchromung?

Im weiteren suche ich Fotos und genaue Massangaben (ev. Skizzen oder Zeichnungen) zur Nachproduktion eines Stahlrahmens für meinen 1600 GT.

Wer kann mir in dieser Beziehung weiter helfen?

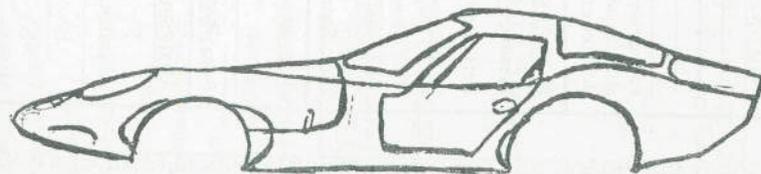
Wolfgang Schärner

Auto-Typenschein für Marcos-Autos

Den auf den Seiten 36/37 veröffentlichten Typenschein für einen Marcos 1600 GT stellte uns H. Zwahlen aus Bern zur Verfügung.

In den nächsten Rundschreiben werden weitere von ihm zur Verfügung gestellte Unterlagen veröffentlicht werden.

Vielen Dank .



Art des Fahrzeuges Personenwagen	Fabrikmarke M A R C O S	Typ 1 6 0 0	Typenschein-Nummer CH 0520 01
ERKENNUNGSMERKMALE "MARCOS" vorn und hinten am Fahrzeug "1600" Vorziffer zu Chassis-Nr. + auf Hersteller-Plakette, links oben auf Längsträger			
Fahrgestellnummer eingeschlagen links, oben a. Längsträger (v. Imp. eingeschlagen) + a. Kornt., Plak., Motorkennzeichen eingeschlagen "16 GT" links, hinten a. Kuppelungslängsch. (v. Imp. eingeschlagen) Hersteller: MARCOS CARS Ltd., Bradford-on-Avon (GB) importeur Garage B. Millon, Kreuzlingen			
FAHRGESTELL	Anz. Achsen 2	Anz. Räder 4	Antrieb Hinterräder
Lenkung	links oder rechts Lenkhilfe		
Betriebsbremse	hydr. V-Scheiben/H=IB od. alle Räder Scheiben		
Hilfsbremse	mech. IB. od. Dauerbremse [a.W. Servo-Unterst.		
Stellbremse	Sch. Kabel, HR Anhängerb.		
Getriebeart	mech. vollsynchron.		
Diff. Sperre	a.W. Zughaken	Anz. Gänge 4	Höchstgeschwind. 193 km/h
KAROSSERIEFORM	Limousine Anz. Türen 2		
Anz. Plätze: TOTAL 2	vorn 2	Mitte	hinten
Schiebedach			
Stehplätze			
ABMESSUNGEN	Sparweite V 1340 H 1320	Elektr. Anlage 12 V	
	Spurkreis L 9,5 R 10,4	Lichtbube vorhanden	
Achsabstand	2260 / (/)	Standlicht	2/ separat §)
	Aussenabmessungen Innenabmessungen	Nebellampen	
Länge	4080	Wärmvorrichtung	1/ elektr. (2-Ton)
Breite	1630	Scheibenwischer	2/ elektrisch
Höhe	1140	Schlosslicht	2/ LUCAS SAESTDB61
Ueberhang V	820	Stoplicht	2/ kombiniert
H	1000	Kontroll-Nr. -Bel	1/ Mitte
S		Rückspiegel	1/ innen Mitte oben
		Richtung: ebener	4/ mit Kontrolllampe
		Vorn	weiss seidl. hinten orange
		Warnblinkanlage	Arbeitslampen
		Zusätzliche Lichter	

AUSLESTUNG

Fernlicht **4/ LUCAS (2 S. BEAM) Lichtbube vorhanden**

Abblendlicht **2/ Duplo, asymm.** Standlicht **2/ separat §)**

Markierlicht

Wärmvorrichtung **1/ elektr. (2-Ton)** Nebellampen

Scheibenwischer **2/ elektrisch** Lautstärke **87** (dB) **B**

Schlosslicht **2/ LUCAS SAESTDB61** Waschmaschine **vorhanden**

Stoplicht **2/ kombiniert** Rückstrahler **2/ separat**

Kontroll-Nr. -Bel **1/ Mitte** Rückfahr Lampen

Rückspiegel **1/ innen Mitte oben** Schildform **Hochformat/Längsformat**

Richtung: ebener **4/ mit Kontrolllampe** Geschw. -Messer **km/h+Tourenz.**

Vorn **weiss** seidl. hinten **orange**

Warnblinkanlage Arbeitslampen

Zusätzliche Lichter

BEMERKUNGEN, ÄNDERUNGEN und AUFLAGEN:

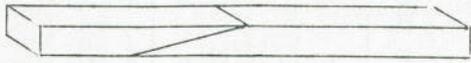
Ausuffrohrende muss waagrecht nach hinten geführt sein.

§) Schlusslichter: Orig. zu weit vom Rand entfernt (450 mm); Heckleuchten werden um 180° gedreht.

Standlichter: oranger Einsatz wird entfernt.

Ort und Datum der Prüfung
Zürich, 4.1.68

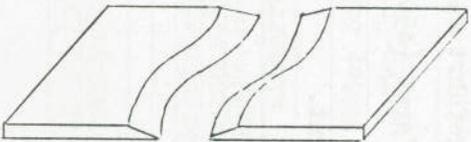
Die Prüfungskommission



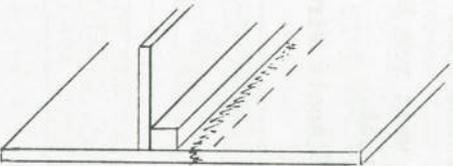
wenn möglich, einfacher Schrägschnitt



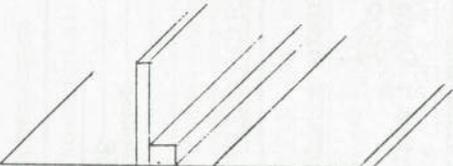
gebrochenes Holz ausschneiden



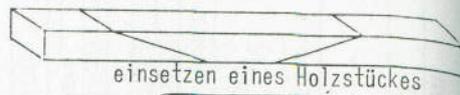
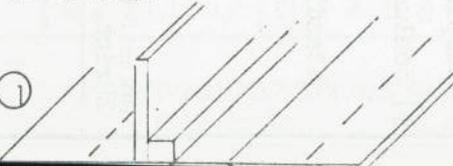
je nach Bruchart schneiden



Bruchstelle ausschneiden



Holzstücke nach Methode 1 - 3 einsetzen und verleimen



einsetzen eines Holzstückes



nur im Notfall anwendbar

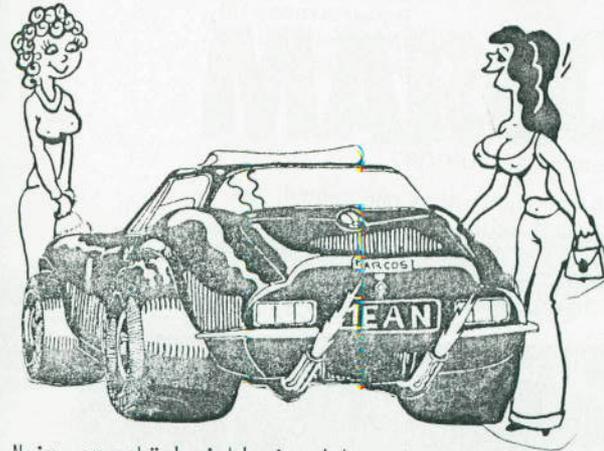
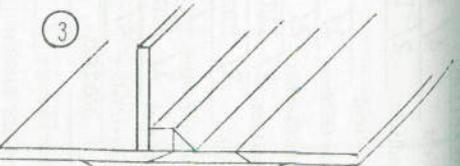
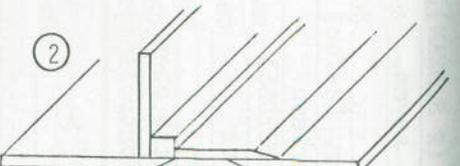


je nach Bruchart ausschneiden, nachher Holz anpassen



nur anwenden, wenn keine andere Möglichkeit!

Beschädigte Ecken



Nein, er gehört nicht mir. Ich besitze nur den Besitzer!



Ausblick auf die nat. Meisterschaft 1976

Der ACS hat soeben den nationalen Sportkalender 1977 bekanntgegeben, der wiederum eine Fülle von Veranstaltungen — sehr viele im Ausland — enthält. In den einzelnen Wertungsgruppen werden je 9 Resultate für die Schweizer Automobilmeisterschaft gewertet. Neu sind das Rundstreckenrennen von Le Castellet (ACS Genf) sowie das internationale Bergrennen von Zwischenwasser (SAR); hingegen hat man

den Circuit von Santamonica in der Nähe von Rimini für einmal gestrichen. In Anbetracht dessen, dass die Konkurrenten zum Teil sehr lange Anmarschrouten zu den einzelnen Rennplätzen in Kauf nehmen müssen, wäre eine Kürzung des nationalen Pensums wünschenswert.

ma.

Schweizerische Automobilmeisterschaft 1977

	SW	SpW	S	R
2./ 3. 4. Nat. Rundstreckenrennen Le Castellet (GE)	x	x	x	x
16./17. 4. Nat. Rundstreckenrennen Monza (TI)	x	x	x	x
28./29. 5. Nat. Rundstreckenrennen Osterreichring (SAR)	x	x	x	x
4./ 5. 6. Int. Rundstreckenrennen Casale (SAR-TI)	x	x	x	x
12. 6. Nat. Automobilsialom Romont (FR)	x	x		
18. 6. Nat. Automobilsialom Saanen (BE)	x	x		
25. 6. Nat. Automobilsialom Wangen (ZH)	x			
25./26. 6. Int. Bergrennen am Eggberg (ADAC)			x	x
2./ 3. 7. Int. Rundstreckenrennen Hockenheim (BS)	x	x	x	x
31./ 1. 8. Nat. Rundstreckenrennen Hockenheim (FRC) (17. 7.)	x	x	x	x
6./ 7. 8. Int. Bergrennen Ayent—Anzère (VS)	x	x	x	x
20./21. 8. Int. Bergrennen St-Ursanne—Les Rangiers (LR) (Europa-Bergmeisterschaftslauf)	x	x	x	x
3./ 4. 9. Nat. Rundstreckenrennen Dijon (SAR)	x	x	x	x
10./11. 9. Nat. Bergrennen am Gurnigel (BE)	x	x	x	x
24./25. 9. Nat. Bergrennen St. Peterzell—Hemberg (FRC)	x	x	x	x
1./ 2. 10. Int. Bergrennen Zwischenwasser (SAR)	x	x	x	x

Total

davon werden in Betracht gezogen max.
min.

15	14	13	13
9	9	9	9
7	7	7	7

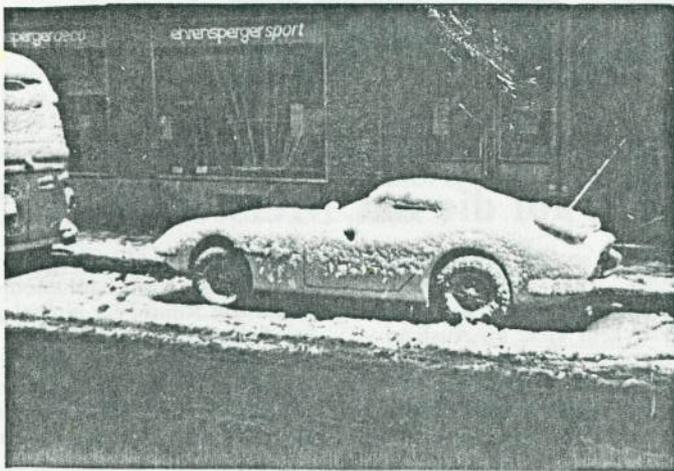
SW = Serlenwagen (Gr. 1+3)
SpW = Spezialwagen (Gr. 2, 4+5)
S = Sportwagen (Gr. 6)
R = Rennwagen (Gr. 7+8)

Meinrad Schryder,
Pfynerstrasse 131,
8502 Herdern
SWITZERLAND.

What's underneath?

Possibly a MARCOS?

You are right; it is one indeed, but you won't believe me that the snow on the roof of my MARCOS cost me about £5.00! (The snow on the road is free of charge, of course).



Are you interested to hear why they charged me those £5.00?

Since it hasn't ever snowed on my MARCOS so far, because I normally don't drive in the wintertime, I decided to leave my car outside during a snowy night, in order to take some photographs for my album.

The following morning, it started snowing even heavier, so I didn't feel like going outside and waited for some hours. But in the meantime, the parking time expired, and it was for the police man who fined me quite easy to recognize, that my car had most snow on the roof and obviously transgressed the allowed parking time.

However, are you in a possession of a snowed-up MARCOS?
Cheers for now, Meinrad Schnyder.