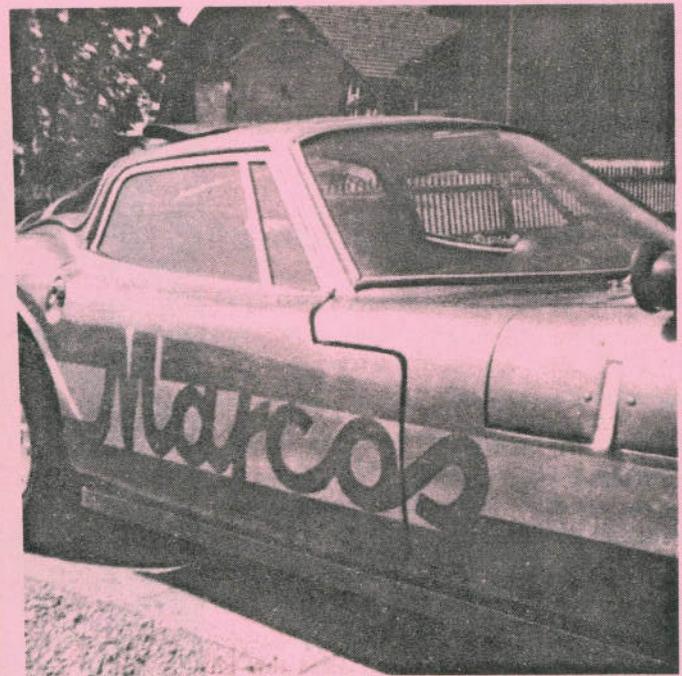


SWISS MARCOS CLUB



NO 7

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	Seite 3
Mobelec elektr. Zündung	5
Grand-Prix Schweiz	11
Marcos-Originalfarben	12
Marcos-Baureihe	13
Mini Marcos	14
Marcos Ex-Preise	16
Swiss Automobile Clubs	18
Leserbriefe	20
Marcos - Accident	27

Herausgeber:

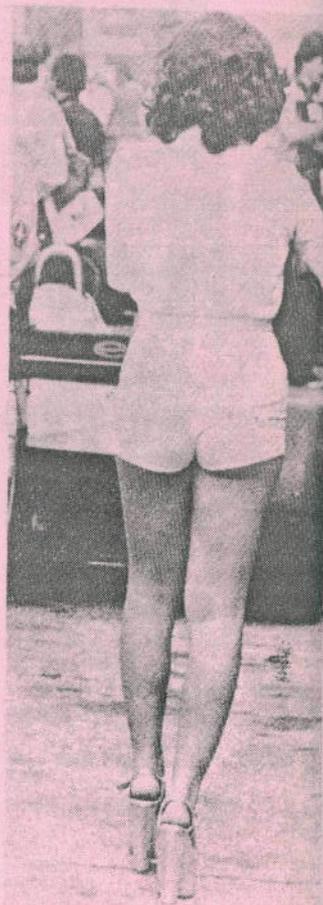
Meinrad Schnyder
In der Pünt 4

8307 Tagelswangen

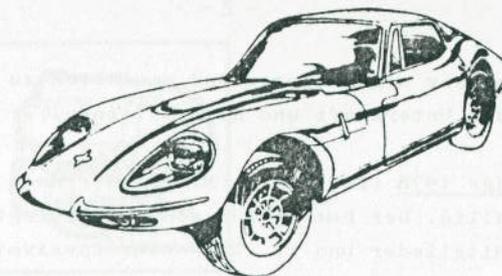
052 / 32 79 03

Ausgabe: Februar 78

Auflage: 60 Exemplare



MARCOS-CLUB
OF
SWITZERLAND



MARCOS - FREUNDE

1978 - Das Jahr der "Marcos-Sportwagen".

In weniger als 4 Monaten ist es bereits wieder soweit, das alljährliche MAI - Treffen des SWISS MARCOS CLUB wird auch dieses Jahr wieder abgehalten.

Bitte Datum notieren: Samstag / Sonntag 20. / 21. Mai 1978

Der Treffpunkt ist zur Zeit noch geheim, d.h. irgendwo in der Zentralschweiz oder ev. im Tessin. Wie immer, so gilt auch dieses Jahr das Motto: Jeder macht mit.

Nebst der bereits traditionellen Marcos-Prämierung und weiteren Ueber-raschungen werden 3 Kurzfilme der Marcos-Treffen vom Februar 1975 in Elgg, Juli 1975 in Teuffelen und Mai 1977 in Tagelswangen gezeigt. Ferner stehen ca. 100 Dias vom engl. Internationalen Marcos-Owners-Club-Meeting in Castle Donnington zur Besichtigung zur Verfügung.

Im weiteren besuchen uns diesen Sommer die englischen und schwedischen Marcos-Kollegen mit Ihren Boliden. (ca. 20 Marcos)

Datum: 22./23. Juli 1978

Dieses erste internationale Treffen in der Schweiz wird irgendwo in der Nähe Luzern/Vierwaldstättersee stattfinden, da unsere Kollegen anschliessend in den Süden weiterfahren. Hoffentlich sind nicht alle Club-Mitglieder in den Sommerferien!

Als Beilage finden Sie ein gelbes Anmeldeformular. Bitte senden Sie dieses Formular (ausgefüllt) in jedem Falle bis spätestens 31. März 78 an den Swiss Marcos-Club zurück, auch wenn Sie an den beiden Veranstaltungen nicht teilnehmen. Sie helfen damit, die beiden Marcos-

Treffen noch besser organisieren und gestalten zu können. (Auch im Hinblick auf die Unterkunft und Reservationen.)

Die Clubbeiträge 1978 (für einige Mitglieder noch 1977 dazu) sind zur Zahlung fällig. Der Betrag für den SMC beträgt immer noch Fr. 30.- pro Jahr für Mitglieder und Fr. 20.-- für Passivmitglieder. (Für Mitglieder aus dem Ausland Fr. 10.-- Portozuschlag) Der engl. Marcos-Owners-Clubbeitrag beträgt Fr. 30.--

Bitte zahlen Sie die Beiträge bis spätestens Ende Februar mit dem PC-Check als Beilage an den Swiss Marcos-Club in Tagelswangen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich nochmals den Beitrag 1977 in Erinnerung rufen, der für einige Mitglieder noch immer fällig ist.

H. Bluydes

Neue Mitglieder:

Walter Schläpfer
Seenerstr. 186

8405 Winterthur

Marcos 1600 GT gelb

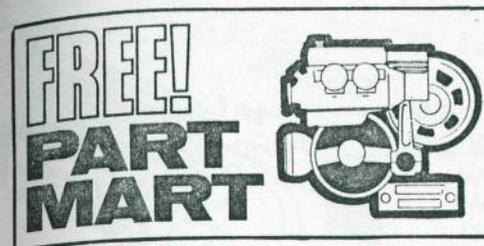
Neue Passiv-Mitglieder

Werner Hug
Rüeggisingerstr. 14

6020 Emmenbrücke
ex 1600 GT gelb

Heiner Geering
Frohdörflistr. 8

8152 Glattbrugg
ex 1500 GT blau/orange



Stossdämpfer zu verkaufen:

- kompl. Set (4) Spax - Original Stossdämpfer zu verkaufen
verstellbar ca. 18 Positionen Tel. 052/32 79 03

MOBELEC - elektronische, kontaktlose Transistorzündung

Die Mobelec - Transistorzündanlage, siehe auch genaue Beschreibung auf den folgenden Seiten, ist seit über 6 Jahren auf dem Markt, ist sehr zuverlässig und hat sich bei Marcos-Sportwagen bestens bewährt.

Unser Marcos-Club Mitglied KEVAN COLE aus Genf hat nach 2-jähriger Testzeit mit seinem Marcos-Volvo 3L sehr gute Resultate erzielt und würde diese Zündung jedem Marcos - Fahrer empfehlen. Bereits 3 unserer Mitglieder haben diese Zündanlage in ihren Marcos eingebaut. Qualitativ entspricht diese elektronische Zündung der berühmten Bosch-Transistorzündanlage.

Dank Direktbezug ist es möglich die Mobelec Transistorzündanlage äusserst günstig einzukaufen, siehe Vergleich:

Preise:	* durch Fachhandel in der Schweiz	durch Swiss-Marcos Club
E20, 4 u. 6 Zyl.	Fr. 285.--	Fr. 185.--
E40, 8 Zyl.	Fr. 314.--	Fr. 215.--
Anpasser für Verteilertyp	Fr. 19.--	Fr. 13.--
Tachometer+Converter	Fr. 29.--	Fr. 19.--

* Vergleiche auch Preise der Vertriebsfirma auf der folg. Seite.

Bei Bestellung, bitte um genaue Angaben des Motors u. Zündverteilers.

JEM MARSH founder of Marcos

WE HAVE THE LARGEST COLLECTION OF MARCOS IN THE WORLD. PLEASE TELEPHONE JEM MARSH BEFORE VISITING TO ENSURE THAT WE HAVE A VEHICLE TO SUIT YOUR REQUIREMENTS, AND THAT HE IS PERSONALLY AVAILABLE TO DISCUSS MARCOS MATTERS.

FORD 3-LITRES
1971 January, Tangerine, radio, sunroof, alloy wheels, tweaked engine.
1969 June, Yellow, radio, stereo, sunroof, mag. wheels.

VOLVO 3-LITRES
1971 February, Yellow, sunroof, radio.
1971 September, Yellow, sunroof, wheels, radio.

Wanted: Marcos for cash or part exchange.
We are only 30 mins. from junction 17 on the M4.

FORD 1600
1969 Yellow, sunroof, alloy wheels, recon engine.
1968 Bahama yellow, sunroof, alloy wheels, radio, recon engine and gearbox.
1969 White, sunroof, radio, recon engine, 6.000 mls. alloy wheels.

Hours of business 9 am to 6 pm, Monday to Friday
Saturday and Sunday by appointment
Please note our spares, servicing, and restoration is Westbury 3997 STD (037382)

BOREHAM ROAD GARAGE, BOREHAM ROAD, WARMINSTER, WILTS. PHONE WARMINSTER (STD 09852) 4777

4- SPEICHEN - LEDER - LENKRAD

Im weiteren besteht die Möglichkeit für unsere Mitglieder das "Sportlenkrad" siehe Abbildung für nur Fr. 87. 50 zu beziehen. Der Preis versteht sich inklusive Lenkradadapter passend zu allen Marcos-Sportwagen.

"GRAND PRIX" STEERING WHEEL

11" or 13" diameter
black or polished alloy

Strongly made from heavy gauge aluminum alloy, handsomely finished with choice of polished or black anodized spokes and fitted with spats for comfortable driving. Covered in real leather with styling at a price you can afford. Complete with centre fixing boss to fit most British and foreign cars, and incorporating a horn button where necessary.

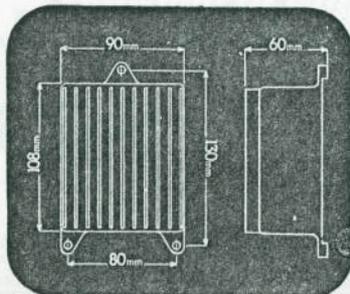


Es ist in den Grössen 11" und 13" erhältlich, ist verchromt und lässt sich garantiert nicht verbiegen. Es ist sehr handlich und bietet Vorteile wie: bessere "Beinfreiheit", besseres "Ein- und Aussteigen"; da dieses Lenkrad kleiner als das Marcos - Original ist.

Bereits 5 unserer Mitglieder besitzen ein solches Lenkrad.

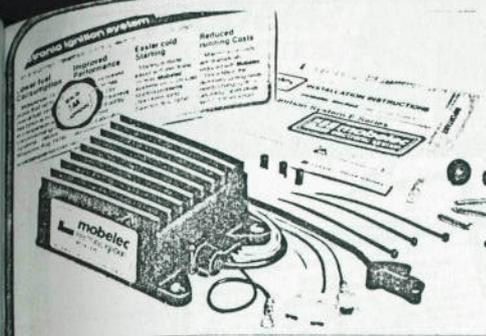


The Mobelec Guarantee



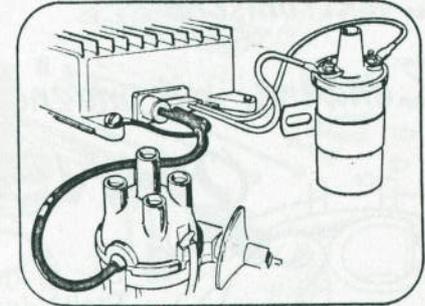
Charakteristiken

- Elektronische kapazitiv Zündung
- Totalgarantie von 12 Monaten
- Nominal-Spannung 12 Volt
- Polarität zur Masse : + oder -
- Regulierbare Beschränkung der Touren/Min.
- Original-Zündspule
- Modell E 20 für 4 und 6 Zylinder
- Modell E 40 für 8 Zylinder
- Modell E 40 R für Rennen



Warum eine elektronische Zündung ?

Es verbleiben nur wenige Automobilbauer welche die mächtigen Vorteile, die Ersparnis und die Sicherheit des elektronischen Zündungsvorganges ohne Kontakt nicht anerkennen (denn die total elektronische Zündung ersetzt den Unterbrecher). Indem Volvo, Simca, Chrysler, Jaguar, Porsche, Mercédès, Peugeot und viele andere Marken die elektronische Zündung mit magnetischen Impulsen (ohne Kontakt) in Ihre Wagen einbauen, so deshalb weil diese merklich schneller und besser ist. Indem sie die Dauer der Neuladung der Spule verlängert, erhöht sie die Zündfähigkeit, nicht nur beim Anlauf sondern auch bei hoher Geschwindigkeit der Motor-Drehung. Die Fortschritte in der Elektronik sind so augenscheinlich, dass alle Zweifel ausgeschaltet werden können (gehen wir nicht zum Mond dank der Elektronik ?).



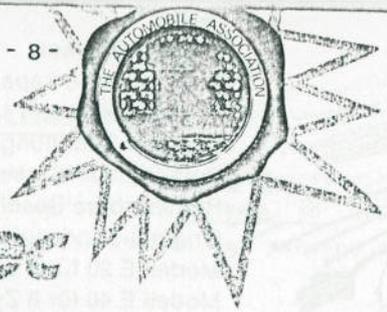
Weshalb soll also eine Zündung mit mechanisch betriebenen Unterbrechern beibehalten werden mit all den Nachteilen und Gründen ihrer schlechten Funktion ? Und welche sind es ? ... Grosser Stromverbrauch der Batterie von 5 bis 7 Amp. (Mobelec 0,25 Amp.). Schwieriger Anlauf mit einer ausgelaufenen Batterie, bezw. unmöglich bei kaltem Wetter. Die Unterbrecher verlieren schon nach kurzer Kilometerzahl ihre elektrische Leitungsfähigkeit durch Verbrennung und Verschiebung des Metalls der Kontaktoberflächen, was eine Veränderung des Schliesswinkels und der Abstände der Unterbrecher verursachen, d.h. eine Verschiebung des Zündungspunktes und ein Leistungsschwund in der Entladung der Spule hervorrufen. Dies führt zu folgenden Unannehmlichkeiten : Schwieriger bzw. unmöglicher Anlauf; ungenügende Verbrennung, erhöhte umweltverschmutzende Giftgas-Produktion; grosser Zündkraftverlust bei hohen Touren, Verschmutzung; schliesslich ein erhöhter Benzin-Verbrauch.

mobelec und Ihre Vorteile :

- Optimale Verbrennung = bessere Leistung
- Reduktion des Benzin-Verbrauches bis zu 15 %
- Reduktion der Giftgase bis zu 50 %
- Leichter Anlauf bis - 40° C.
- Besseres Motor-Drehmoment für Geschwindigkeitserhöhung
- kein Versagen = längere Lebensdauer der Kerzen
- keine Unterbrecher mehr, also keine Kosten mehr
- Stabilität des Zündungspunktes
- Ausgeglichenere Stärke in allen Leistungsstufen des Motors
- Störungsarm : funktioniert ohne Kontakt
- Motor geräuschloser
- Nützt sich nicht ab, wird älter als Ihr Auto
- Leicht verständliche Montage-Instruktionen
- Schnell amortisiert : Ersparnis im Unterhalt und Benzin
- Neumontage auf Ihren zukünftigen Wagen möglich
- Konverter für alle Tachometer

Preis (ohne Montage)	
Modell E 20 für 4 und 6 Zyl.	Fr. 285.—
Modell E 40 für 8 Zylinder	Fr. 314.—
Modell E 40 R für Rennen	Fr. 337.—
Anpasser für Verteiler	Fr. 19.—
Tachometer Konverter	Fr. 29.—

SPEEDWAY SA
co DEVELOPPEMENT MOTEURS MORAND
CH - 1635 LA TOUR-DE-TREME (Suisse)
Tél. (029) 2 90 01 — Télex 36 142

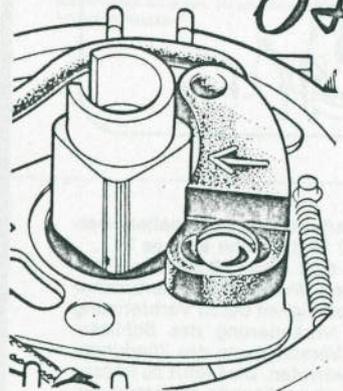


ERSPARNIS
SICHERHEIT
ERSPARNIS
SICHERHEIT

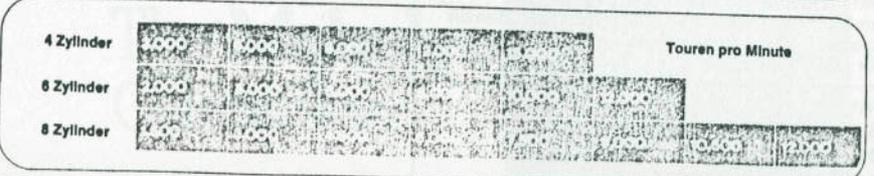
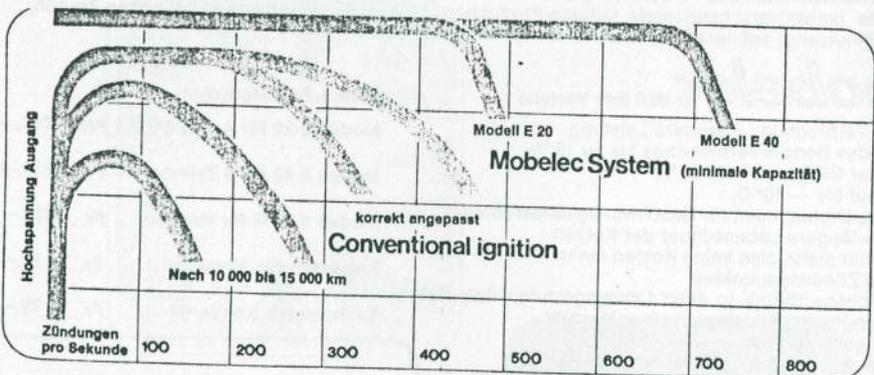
mobelec

Elektronische... kapazitiv
Zündung, mit magnetischen Impulsen

OHNE KONTAKT

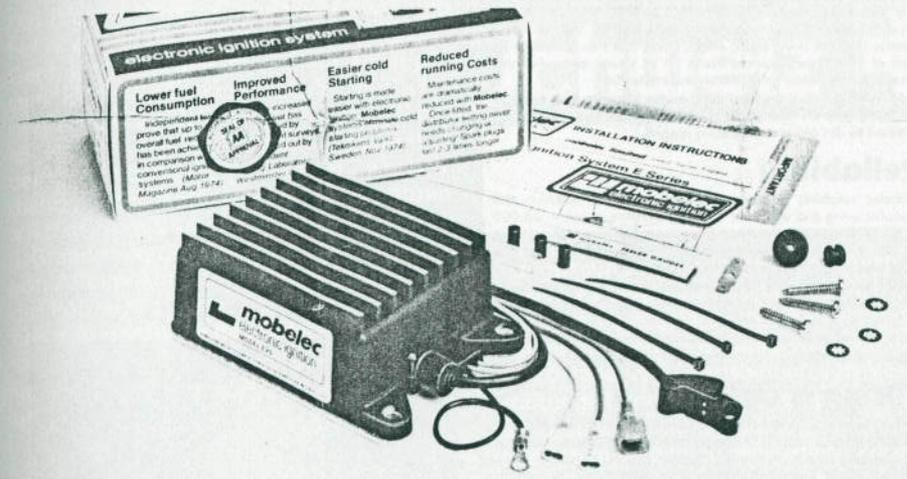


Der magnetische Fühler lässt sich an der Stelle des Unterbreches anpassen und gibt im Vorbeigang des Nocken die Impulse zum Transistor des elektronischen Gehäuses; dies mit einer zehnmal grösseren Präzision als der konventionell mechanische Zündvorgang. Dieser Fühler ist in wenigen Minuten in die Verteiler aller Auto-, Lieferwagen- oder Schiffsmarken montiert.



mobelec
auto electrics

E20
HIGH ENERGY
contactless C D ignition



High Energy Contactless C.D. Ignition

- *Contactless — no points
- *For 4, 6 & 8 cylinder engines
- *Precise timing increases horsepower
- *Lower overall fuel consumption
- *Fast risetime spark prevents plug fouling
- *Improves cold weather starting
- *Ideal for two-stroke, marine and high performance engines

What it is

Mobelec E.20 electronic ignition is an advanced high energy capacitive discharge (C.D.) ignition system encapsulated and sealed in a die-cast box. Designed by electronic experts, Mobelec E.20 replaces the contact breakers in your existing distributor with a solid state non-contacting sensor (triggerhead) coupled to a high energy capacitive discharge ignition system, the same type as used by Porsche, Ferrari and the majority of outboard and inboard marine engine manufacturers for the past 4-5 years.

What it does

Improves engine performance by providing a fast rising high energy spark with the precision the engine requires.

The fast rising spark prevents the effect of spark plug fouling and is particularly suited to all high performance and racing engines, two-stroke and marine engines, engines required to operate at slow or fixed speeds for long periods, engines with a tendency to foul spark plugs or operating on liquid petroleum gases.

In fact, in competition engines, spark plugs several grades cooler can be used with marked improvement in "top-end" power.

By eliminating misfires, torque and horsepower are increased and fuel consumption is reduced by 4-5% on average, as tested at MIRA*.

Idling is smoother, cold starting is improved, and less use of the choke is needed for all but first time starting on cold mornings.

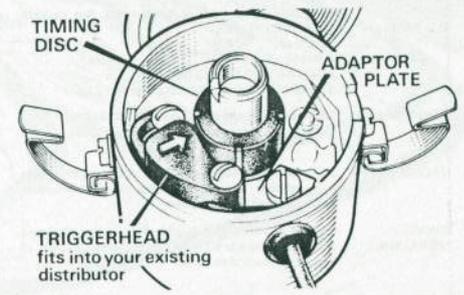
* Motor Industry Research Association — compared directly with a correctly adjusted conventional ignition.

With C.D. electronic ignition you can use colder grade plugs and increase your spark plug life by up to 2-3 times normal.

How it works

In a conventional system — like the one in your car — the contact breaker points soak up 4-5 amps of battery current each time they make and break. Remember even at moderate speeds they open and close about 100 times each second. From the moment they are installed, your contact breakers arc and burn. In a few thousand miles your ignition voltage is down, causing rough idling and poor starting. Even more serious, your engine timing is off and that means gradually increasing fuel consumption.

Mobelec overcomes all these problems by replacing the contact breaker points with a solid state triggerhead. It doesn't move or wear so it can never go off tune. That means precise timing over the entire speed range of your engine, for the life of your car.



The triggerhead operates with a proven capacitive discharge circuit employing a high frequency inverter and energy storage capacitor manufactured and selected to withstand the stresses of ignition including short circuit output. A voltage regulator circuit ensures precision timing from 5-17 volts and is internally suppressed to prevent inverter noise affecting car radios and tape players.

Why Mobelec

Mobelec is "real" electronic ignition. What is "real" electronic ignition? Some "electronic ignition systems" still use the old fashioned contact breaker points, which is like attaching a horse to the front of a racing car. Contact breaker points not only arc and burn away, they are quickly worn away by the cam; in fact on some makes of distributor this "heel" wear by the cam is far greater than the point arcing affect. Every one thousandth of an inch of "heel" wear causes about 1° of timing error. For this reason *real* electronic ignition is always contactless.

Mobelec real electronic ignition uses magnetic sensing, as do all car manufacturers throughout the world! Magnetic sensing is not affected by dirt and is mechanically rugged.

Reliability

Mobelec reliability is based on seven years of research and manufacturing and with over 150,000 systems in use — 25,000 with over five years of service. Complicated changeover switches are unnecessary — in fact switches are less reliable than the electronic system as proved during NASA tests.

Mobelec is Britain's most successful accessory electronic ignition — chosen first by "Motor" Magazine* and has been awarded the A.A. Seal of Approval. Mobelec E.20 ignition systems are approved, used and sold by Volvo Competition Department.

* August 1974

Fitting is easy

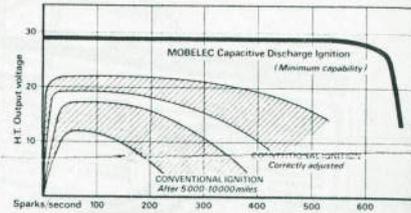
A wide range of adaptor kits are available for most cars and engines. Installing your Mobelec E.20 system takes about the same expertise as changing a set of contact breaker points. It comes with comprehensive illustrated step by step instructions and all the normal required installation accessories are supplied in the kit. Fitting time is about one hour — from then on for the life of your car there will be no more costly ignition tune ups.

Technical specification

VOLTAGE:	12 volts
OPERATING LIMITS:	5-17 volts
POLARITY:	Negative or positive earth
CURRENT:	At idle 0.75 amp 400 sparks/sec 2.5 amp
REVERSE POLARITY PROTECTED:	Protected against accidental battery or jump starting polarity reversal but NOT against incorrect connection during installation of the Mobelec system.
TEMPERATURE:	-40°C to 100°C Triggerhead up to 125°C
OUTPUT VOLTAGE:	Dependent upon make of ignition coil, but typically OPEN CIRCUIT 35 kV 50 pf load 28 kV 1 MEG 50 pf load 20 kV
RISE TIME	20-40 µ Sec
SPARK DURATION	150-300 µ Sec @ 12 kV
TRIGGERHEAD:	Fits Lucas 6 cylinder distributors (25D6, 45D6) Adaptor kits available for other makes & types.
TACHOMETERS:	Some electronic tachometers are not compatible with C.D. ignition. Mobelec offer low priced tachometer adaptors for all popular makes.
SHOCK & VIBRATION:	Housed in sealed diecast alloy box — the electronic circuit is encapsulated in plastic to protect against all normal mechanical stresses.

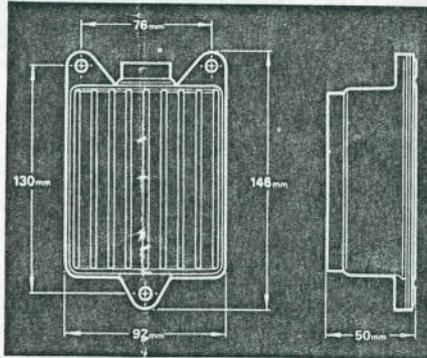
In the interest of product improvement, Mobelec reserve the right to alter specifications without prior notice.

See the difference with Mobelec



Sparks	3000	6000	9000	12000	15000	18000	21000	24000	27000	30000
Engine RPM	1500	3000	4500	6000	7500	9000	10500	12000	13500	15000

Overall Dimensions



The Mobelec "Life-time" guarantee

Mobelec Limited guarantee satisfactory operation of every electronic ignition unit for the life-time of the vehicle to which the unit is first fitted.

This guarantee applies provided that the unit has been installed correctly in accordance with the fitting instructions and has not been tampered with, misused or damaged.



the first name in electronic ignition



Grand-Prix-Strecke

Das Projekt heisst „Circuit du Loup“ und befindet sich im Zentrum des Dreiecks Genf, Lausanne und Neuenburg, am äussersten Süden der Ebene von Orbe, fast allseits durch Hügelläge in natürlicher Weise abgeschirmt. Als Mehrzweckanlage soll der Circuit den verschiedensten Zwecken dienen: Dem Motorsport in seiner ganzen Vielfalt, vom Clubrennen bis zum Formel 1-Grand-Prix, der Aus- und Weiterbildung von Alltags-Auto- und Motorradfahrern, der Polizei, der Armee und nicht zuletzt den wissenschaftlichen Belangen, wie der Unfall-Ursachenforschung und als Experimentierfeld für die Autokonstruktoren und Strassenbauer.

Der SAR unterstützt das Projekt Circuit du Loup mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln. Er beabsichtigt, sofern das Projekt zur Ausführung gelangt, sich mit eigenen Mitteln daran zu beteiligen und im Kreise seiner Mitglieder und Gesin-

Schweiz



nungsfreunde Anteilscheine zeichnen zu lassen. Es wird eine bescheidene Verzinsung ins Auge gefasst, den Zeichnern von Anteilscheinen sollen aber vor allem direkte Vorteile, wie Gratisbesuch von Veranstaltungen und Vergünstigungen bei der Benützung der Anlage zukommen. Die Formalitäten werden zu gegebener Zeit in Zusammenarbeit mit einem renommierten Bankinstitut geregelt.



ORIGINAL
MARCOS COLOURS (marche ICI)

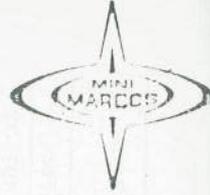
FARB	NUMERO	JARGANG
SAND	3182	68 - 74
ROYAL BLUE	7557	68 - 74
PINE GREEN	7306	68 - 74
TANGERINE	7556	68 - 74
TARTAN RED	3770	68 - 74
ARCTIC WHITE	4546	68 - 74
BAHAMA YELLOW	6854	68 - 74
MID. CHROME YELLOW	9913	68 - 74

De Filippis Giorgio



Model	1800	1500	1600	1600	2000	850 GT Mini Marcos	1300 GT Mini Marcos	Mantis	3 Litre	3 Litre
Types	Fhc	Fhc	Fhc	Fhc	Fhc	Fhc	Fhc	Fhc	Fhc	Fhc
Years	1964-68	1966-67	1968-69	1967-69	1969-70	1965-	1967	1970	1970-72	1971-72
No Cyls	4	4	4	4	V-4	4	4	6	6	V-6
Bore	84.14	80.96	80.96	.85	93.66	62.94	70.61	74.7	88.9	93.66
Stroke	80	77.62	77.62	72.8	72.42	68.26	81.28	95	80	72.42
Capacity	1780	1499	1598	1650	1996	848	1275	2498	2978	2994
Valves	ohv	ohv	ohv	ohv	ohv	ohv	ohv	ohv	ohv	ohv
CR	10.0	9.6	9.0	10.5	8.9	8.3	9.75	9.5	9.2	8.9
BHP at	114	85	88	120	93	34	76	150	140	140
... rpm	5800	5500	5400	5400	4750	5500	6000	5500	5500	4750
Coolant	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W
Carburator	2St	2St	We	So	We	SU	2SU	Lu Ing	2St	We
Wheelbase	7'5"	7'5"	7'5"	7'5"	7'5"	6'7"	6'7"	8'6"	7'5"	7'5"
Track	4'1 1/2"	4'1 1/2"	4'1 1/2"	4'3"	4'3"	3'11 1/2"	3'11 1/2"	4'9"	4'3"	4'3"
F Suspen	I Coil	I Coil	I Coil	I Coil	I Coil	Rub	I Hyd	I Coil	I Coil	I Coil
R Suspen	I Coil	I Coil	I Coil	Coil	Coil	Rub	I Hyd	Coil	Coil	Coil
Length	13'4 1/2"	13'4 1/2"	13'4 1/2"	13'4 1/2"	13'4"	11'4 1/2"	11'4 1/2"	15'6 1/2"	13'8 1/2"	13'8 1/2"
Width	5'3 3/4"	5'3 3/4"	5'3 3/4"	5'2 1/2"	5'3"	4'8 1/2"	4'8 1/2"	5'11"	5'2 1/2"	5'2 1/2"
Weight	15	14 1/2	15	14 1/2	17 1/2	9 1/2	9 1/2	20 1/2	18	18
Top Gear R	3.91	3.77	3.77	3.77	3.77	3.765	3.765	3.22	3.2	3.77
Tyre Size	5.90x13	165x13	165x13	165x13	165x13	5.20x10	5.20x10	185x13	175x13	175x13
0 - 50	7.0	6.6	6.6	6.6	6.6	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8
Standing Q-m	16.5	16.4	16.4	16.4	16.4	15.9	15.9	15.9	15.9	15.9
Fuel Consum	26	21.5	21.5	21.5	21.5	22.3	22.3	22.3	22.3	22.3
Max Speed	115	117	117	117	117	120	120	120	120	120

850 GT



Das in unserem Werk Bradford-on-Avon von Hand gebaute 2-türige Fahrzeug, mit einer Karosserie aus verstärktem Fiberglas, kann als Links- oder Rechtslenker in zusammengebaute oder zerlegter Form geliefert werden.

Die STANDARD-Ausführung ist mit Gummimatten, Fiberglas-Türverkleidung und dem 850 cm³ Motor mit einem HS2SU Halbballstromvergaser ausgerüstet. Die DE-LUXE-Ausführung ist mit Bodenteppichen von bester Qualität ausgelegt, unter welchen sich dicke Filzmatte befinden. Die Türverkleidungen sind mit Ledertuch ausgeschlagen und mit Kartentaschen versehen. Der Motor ist mit zwei HS2 S.U. Vergasern bestückt.

Beide Modelle sind in einem der sieben Serientöne mit Kunstharzfarbe lackiert und mit einem abwaschbaren Wagenhimmel sowie Rennsitzen versehen. In die Türen sind verriegelbare Schiebefenster mit Aluminiumrahmen eingesetzt. Eine "Triplex" Schichtglas-Windschutzscheibe gehört zur serienmäßigen Ausrüstung.

Obwohl der Mini-Marcos 850 G.T. in der Lage ist, hohe Reisegeschwindigkeiten bei größter Bequemlichkeit beizubehalten, kann er genauso gut zum Einkaufen benutzt werden. Der große Kofferraum löst jedes Gepäckproblem und gestattet immer noch Raum für zwei Kinder.

Wir sind stolz darauf, daß ein Mini-Marcos der einzige britische Wagen war, welcher bei dem 24 Stundenrennen von Le Mans im Jahre 1966 am Ende über die Ziellinie fuhr – der Beweis für Zuverlässigkeit und Stärke wurde somit ohne jegliche Zweifel erbracht.

Technische Baubeschreibung

Motor: BMC Vierzylindermotor mit hängenden Ventilen, quer zum Fahrgestell eingebaut, Bohrung 62,94 x Hub 68,26 mm, Hubraum 848 cm³, B.H.P. (britisch) bei 5.500 U/min.

Getriebe: BMC Vierganggetriebe mit Sperring-Synchronisierung im zweiten, dritten und vierten Gang. Knüppelschaltung. Gesamtübersetzung: 1. Gang – 13,657 : 1, 2. Gang – 8,176 : 1, 3. Gang – 5,317 : 1 und 4. Gang – 3,765 : 1, Rückwärtsgang – 13,657 : 1.

Bremsen: Lockheed, hydraulische Betätigung, Bremstrommeln von 178 mm Ø.

Kupplung: Borg & Beck Einscheiben-Trockenkupplung von 181 mm Ø. Hydraulisch betätigt.

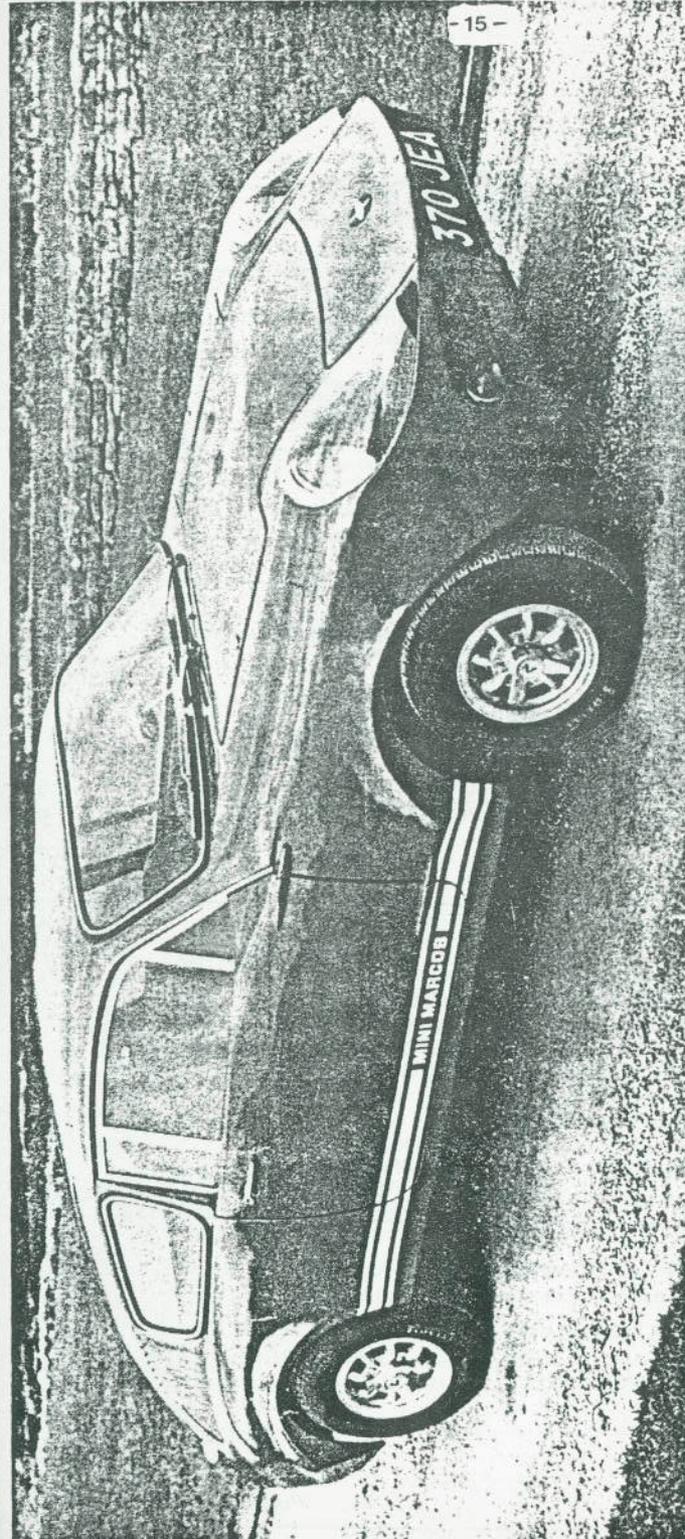
Radaufhängung: Einzelradaufhängung vorn und hinten. Gummikonen und hydraulische Stoßdämpfer.

Lenkung: Zahnstangenlenkung, Wendekreis 9,93 m.

Räder und reisen: Scheibenbremsen mit Luftschlitzen, Schlauchlose 520 x 10 Dunlop-Reifen.

Elektrische anlage: 12 Volt, Batterie 34 A/H.

Instrumente: Geschwindigkeitsmesser mit eingebautem Kilometerzähler, Kraftstoffmesser, Ladekontrollleuchte, Fernlichtkontrollleuchte, Öldruckkontrollleuchte, Blinkkontrollleuchte.



Ein Wagen für den Kenner – ein schlichter windschnittiger „grand tourer“ mit der vorzüglichen strass-enlage und leistung der in aller Welt siegenden BMC-ausrüstungen.

The car for the individualist – a sleek aerodynamically styled grand tourer that has all the acknowledged superior roadholding and performance of the world winning B.M.C. mechanical components.

La voiture de l'individualiste – un grand tourisme elance au style aerodynamique possedant les qualites superieures de tenue de route reconnues ainsi que la performance des composants mecaniques B.M.C. primes universellement.



october 1970

marcos 2 litre component form fully built
 powered by Ford V4 (inc. P. tax)
Engine: 1996 c.c. (121.80 cu.in.) V4 with overhead valves. Bore 93.67 m.m. (3.689 in.). Stroke 72.42 m.m. (2.85 in.). Single Weber 32. DIFA twin choke carburettor. Maximum torque 123.5 lb/ft (gross). Maximum output 102 b.h.p. at 4750 r.p.m. (gross). Compression Ratio 8.9:1.

£1675.0.0 £2225.11.4

marcos 3 litre component form fully built
 powered by Ford V6 (inc. P. tax)
Engine: 2994 c.c. (182.79 cu.in.) V6 with overhead valves. Bore 93.67 m.m. (3.69 in.). Stroke 72.42 m.m. (2.85 in.). Single Weber 40 DFAI twin choke carburettor. Maximum torque 192.5 lb/ft (gross). Maximum output 140 b.h.p. at 4740 r.p.m. (gross). Compression ratio 8.9:1.

£1895.0.0 £2514.3.2

marcos 3 litre component form fully built
 powered by Volvo inline six (inc. P. tax)
Engine: 2980 c.c. (181.72 cu.in.) inline six cylinder overhead valve with seven bearing crankshaft. Bore 88.9 m.m. (3.50 in.) Stroke 80.0 m.m. (3.15 in.). Twin Stromberg horizontal carburettors. Maximum torque 163 lb/ft at 3000 r.p.m. (SAE) Maximum output 145 b.h.p. at 5500 r.p.m. (SAE) Compression Ratio 9:2:1. 35 amp Bosch Alternator.

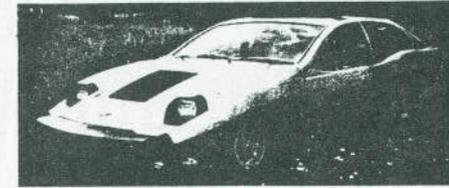
Four speed Manual or Automatic Transmission £1950.0.0 £2574.4.8

options

- Marcos Alloy Wheels (Standard equipment on 3 litre models) £55.0.0
- Sunshine roof £45.0.0
- 5 push button Radio, installed with special suppression kit £56.0.0
- Recoil seat belts £15.0.0
- Laminated windscreen £35.0.0
- Supplementary seat cushion £8.0.0

Purchase Tax extra if car fully built

KING'S WORTHY MOTORS
MARCOS DISTRIBUTORS — BMW AGENTS



King's Worthy Motors' advertisement is slightly foreshortened this month due to censorship of controversial coachwork reference.

Marcos Mantis now available in kit form, £2,425 (Colour to your choice.)

New 3-litre Marcos kits: Immediate delivery from £1,950
 New 2.5-litre (Triumph-engined) kits. From £1,850

Choice of used 1,600-c.c. Marcos from £950
 1970 BMW 2002, white; one owner; Blaupunkt radio £1,625
 1970 Mini Marcos, one owner; white; bargain £495

New BMW 2002, latest specification:
 Riviera blue for immediate delivery.



SALES AND SERVICE
KING'S WORTHY, WINCHESTER



Tel.: 2983

marcos mantis	list price	Purchase Tax	Total
The Mantis is powered by a 2½ litre 6 cylinder inline engine fitted with fuel injection. A maximum output of 150 b.h.p. at 5,500 r.p.m. and maximum torque of 1,900 lbs. ins. at 3,000 r.p.m. gives good acceleration and a high cruising speed. Four speed all synchromesh gearbox with overdrive on second, third and fourth speed. 5 push button Radio installed with special suppression kit	£2438.0.0	£747.4.9	£3185.4.9
			£56.0.0

Marcos policy is one of continuous improvement and the Company reserves the right to alter specification and prices without notice.

Prices ex works

Marcos Cars Limited, Westbury, Wiltshire, England.
 Telephone Westbury 2465 (5 lines) Telex Marcos Westbury 44826

Classic Thunderbird Club Switzerland

Der Classic Thunderbird Club of Switzerland (CTCOS), der die Besitzer und Fans der Modelle 1955/56 und 57 der Schweiz umfasst, veranstaltet an Auffahrt, 19. Mai 1977, seine 2-jährige **Generalsversammlung** im Hotel Bären in Brienz. Anschliessend Fahrt zum Mittagessen ins Parkhotel Giessbach. Liebhaber dieser Oldtimer sind herzlich eingeladen, sich an diesem Treffen zu beteiligen. Anmeldungen an: CTCOS, Postfach 2504, 3063 Ittigen.

W. D.

Club Citroën Suisse 34-57

In diesem Club sind alle «mordus» der einstigen Citroën «traction avant» vereint. Gemeint sind damit die formtypischen Wagen vom 11 légère bis zum quinze six. Vom 28. bis 30. Mai organisiert nun dieser Club in Orbe ein grosses Treffen, zu dem auch Traktion-Besitzer aus dem Ausland erwartet werden. Unter anderem werden ein Concours d'élégance, ein Ball und touristische Besuche durchgeführt. Die Adresse des Club Citroën 34-57: Case postale 230, 1001 Lausanne.

Glas Club international

Vom 28. bis 30. Mai (Pfingsten) findet in Interlaken ein internationales Glas-Treffen statt. Zunächst werden die Teilnehmer am Samstag, 11.30 Uhr, auf dem Parkplatz der Autobahnrastrastätte Pavesi, Deitungen-Nord SO.

erwartet, von wo sie zu einem Imbiss beim Glas-Club-Präsidenten K. Bigler gelöst werden. In Interlaken steht ab 15.00 Uhr hinter dem Kursaal ein reservierter Parkplatz zur Verfügung. Am Sonntag findet eine Schiffrundfahrt auf dem Brienzsee statt, und am Montag unternehmen die Glas-Freunde noch eine gemeinsame Kutschenfahrt. (Glas-Club international, Präsident K. Bigler, 4564 Ziebach).

Gordini-Club

Rangliste des Anlasses in Lignières am 23. 4.: Kategorie I b: 1. Schmid Vitus, Alpine A 110; Kategorie II a: Schwab Martin, Renault 12 Gordini; Kategorie II b: Lüthi Leo, Renault 12 Gordini; Kategorie III a: Favre Henri, Renault 8 Gordini; Kategorie IV a: Engiser Jürg, Fiat 128; Kategorie IV b: Lüscher H. P., VW 1600.

a = serienmässig, b = modifiziert. — Auskunft über weitere Anlässe gibt das Sekretariat: H. Stig. 8135 Gattikon, Tel. 01 720 54 80. H. S.

Lotus-Treffen

Unter der Ägide des Importeurs, Edgar Schwyn, findet am 15. Mai, ab 14 Uhr, im Schloss Böttstein (im Dreieck Döttingen/Leuggern/Villigen) das diesjährige Lotus-Treffen statt. Es werden die Besitzer von Lotus Elite, Super Seven Mk III sowie auch des neuesten Lotus Esprit erwartet. Doch sind auch «Nicht-Lotus-Besitzer» willkommen. Auskunft gibt Telefon 01 44 17 90 (Herr Suchy).

Lancia Club Suisse

Der Lancia Club trifft sich am 13./14. und 15. Mai 1977 zum **Frühlingstreffen** in Rorschach SG. Nähere Auskunft erteilt: G. Heller, Dorfplatz 12, 6362 Stansstad, Telefon: 041 61 52 79.

MG Car Club Switzerland

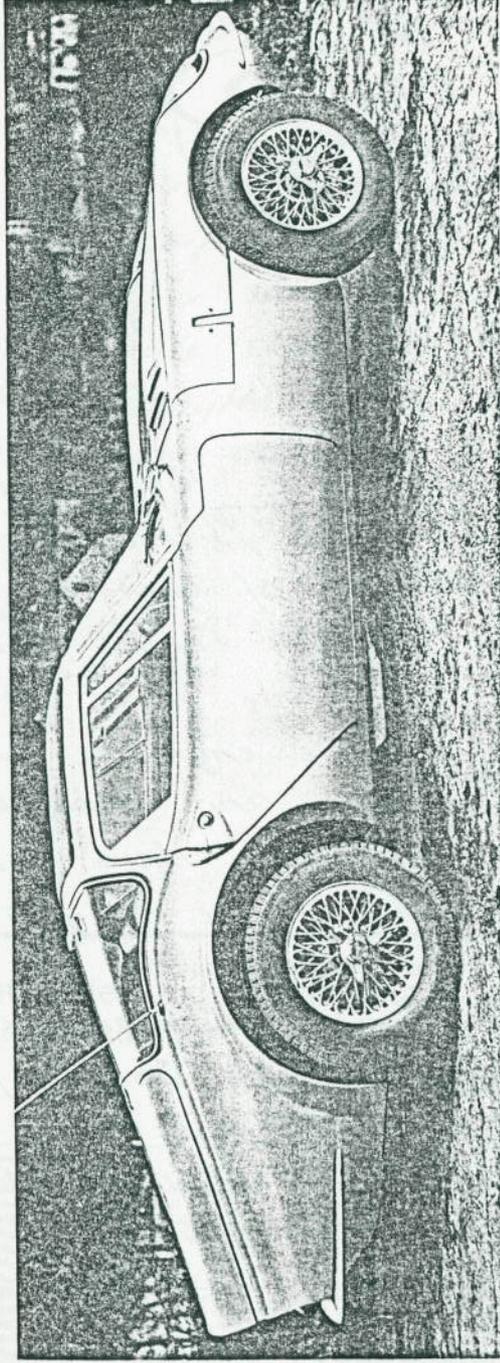
Kürzlich konnte der im Jahre 1948 gegründete MGCC Switzerland sein 300. Mitglied aufnehmen! Besitzen Sie einen MGB, MGB GT, MGA, MG TF, MG TC, usw.? Verlangen Sie unsere Informations-Zeitschrift «Signposts». Auch Damen sind herzlich willkommen. — Unsere **nächsten Veranstaltungen:** Samstag, 14. Mai 1977: Gymkhana, Parkplatz Hallenstadion, Zürich; Samstag/Sonntag, 30./31. Juli 1977: Nationales Treffen in Winterthur. Anmeldeformulare durch MGCC Switzerland, Hans Rothen, Rotfarbweg 6, 8803 Rüslikon, Tel. 01 715 15 65. P

Swiss Corvette Club

Die erste Ausgabe von **Vetting** — **Swiss Corvette Club International Magazine** ist erschienen. Ein Leitblatt für Automobilenthusiasten in Anlehnung an amerikanische Automobil-Magazine; eine Zeitschrift für unsere Club-Mitglieder wie für einen weiteren Leserkreis. Abonnement jährlich Fr. 18.—, Bestellungen an: Swiss Corvette Club, Public Relation Dept., P. O. Box 483, 8021 Zürich. RFK

MARCO'S 1500-1600

elegant styling - new performance



Engine/1500

1499 c.c. (91.53 cu. in.)
Ford 4 cylinder overhead valve,
bore 81.0 mm (3.19"), stroke 72.8 mm
(2.87"), live bearing crankshaft,
compression ratio 9.0:1, carburetors, two
Stromberg 150 CD,
AC/Delco full flow oil filter.
Output: 85 b.h.p. @ 5300 r.p.m.
Torque: 97 lb. ft. @ 3600 r.p.m.

Engine/1600

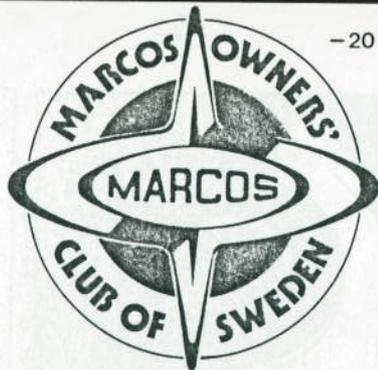
1599 c.c. Ford 4 cylinder in line,
bore 80.97 mm (3.19"), stroke 77.6 mm
(3.06"). Featuring high lift camshaft,
special valve springs, cross flow
cylinder head, compression ratio 9.6:1,
single Weber twin-choke carburettor,
modified distributor/coil ignition.
Max. Power: 100 b.h.p. @ 5500 r.p.m.
Max. Torque: 105 lb. ft. @ 3600 r.p.m.
Max. permitted r.p.m.: 6000.

Chassis

Front — independent unequal length
wishbones with anti-roll bar, 9 3/4" dia.
splash protected disc brakes.
Rear — hypoid live axle suspended
via 2 radius rods, 2 torque reaction
links and panhard rod; 9" x 1.7" wide
drum brakes.

Coachwork

2 door, glassfibre reinforced one piece
moulding affording luxury accommodation
for two, incorporating a sliding sun roof.
Exterior colours: Gipsy Red, Marcos
Yellow, Metallic Toledo Blue and
Metallic Light Green.
Interior colours standardised:
Red with red carpeting/trimming.
Black with black carpeting/trimming.



-20-

Hovås 78-01-01

Dear Meinrad,

In order to make 1978 the greatest Marcos year ever, we, in the Swedish section, have thought of going to Switzerland to join the English people and you to your first Swiss International Meeting. I have made enquiries among the Swedish members, and I think it could be possible that there will be about five Swedish Marcis on your meeting depending on the date when the meeting will take place. Could you therefore please inform me definite date soonest possible. I also would like to have some copies of your Swiss Marcos Newsletter. Robert and Erika Grauwiller showed me one

The Marcos Register
c/o Per Haegermark
Hovåsvägen 5
S-430 80 HOVÅS

- 21 -

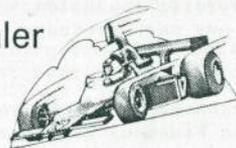
one copy in England this summer. It looked great. Unfortunately we have no possibilities in having our own newsletters here in Sweden. We have only about 10 enthusiasts among the total of 25 owners so it is complicated. If possible I would like to be a member of the Swiss Section. Please send me details. Have you heard anything from our Dutch friends will they come to your meeting? How about Colin?

Well, this will be for this time. Hope to hear from you soon,

Cheers

Per

Nationaler und internationaler Terminkalender



Formel-1-WM

15. Januar	Argentinien (Buenos Aires)
29. Januar	Brasilien (Rio)
5. März	Südafrika (Kyalami)
2. April	USA-West (Long Beach)
7. Mai	Monaco
21. Mai	Belgien (Zolder)
4. Juni	Spanien (Jarama)
18. Juni	Schweden (Anderstorp)
2. Juli	Frankreich (+ Paul Ricard)
16. Juli	England (Brands Hatch)
30. Juli	Deutschland (Hockenheim)
13. August	Österreich (Österreichring)
27. August	Holland (Zandvoort)
10. September	Italien (Monza)
1. Oktober	USA-Ost (Watkins Glen)
8. Oktober	Kanada (Toronto? Mosport? Montreal?)

CH-Meisterschaft

16. April	Monza (I)
23. April	Dijon (F)
30. April	Hockenheim (D)
14. Mai	Österreichring (A)
28. Mai	Saanen (CH)
11. Juni	Romont (CH)
18. Juni	Santamonica (I)
16. Juli	Hockenheim (D)
6. August	Ayent-Anzere (CH)
20. August	St. Ursanne-Les Rangiers (CH)
3. September	Hockenheim (D)
10. September	Gurnigel (CH)
24. September	Hemberg (CH)
1. Oktober	Zwischenwasser (A)

Wolfgang Scharrer
Gerichtsstrasse 10
651 Cranberg-Hessen
Deutschland

Herrn
Meinrad Schnyder
In der Pant 4
"Marcos-Club Switzerland"

CH-8307 Tagelswangen/ZH



Hallo Meinrad,

zunächst einmal besten Dank für Deine Postkarte aus dem Urlaub, Deinen Brief, sowie das nette Model von Intermeccanica " Indra ". Vielen Dank ! !

Wie schon von Dir bemerkt, war es schade, dass wir uns wieder nicht treffen konnten, da es sicherlich eine ganze Menge zu erzählen gegeben hätte. Leider ist es mir nicht möglich, diese ganze erlebte " Marcos-Story " in all seinen Farben wieder zu geben, aber ich versuche den Kern der Geschichte wiederzugeben.

Wie schon gesagt, bin ich nach Manchester geflogen, um dort bei einem Bekannten Bentley-Teile abzuholen. Bei dieser Gelegenheit kam mir der Gedanke von Manchester aus nach Westbury zu fahren und zwar mit dem LKW (für alle Fälle) .

Meine beiden Bekannten und ich kamen nach endloser Autobahnfahrt 70 kmh, in Westbury an den Flugzeug Hangar von Marcos an, wobei wir feststellten, dass eine Halle, die als Ersatzteillager diente, zwischenzeitlich total leer stand, und nur noch der 2. Schuppen belegt war.

Zuerst stolochten wir eine Weile um das Haus, wo wir eine Menge Marcos-Karosserien und andere Teile fanden, u. vor allem die ganzen " moulds ", die aber auf schweren Eisenträgern installiert waren. Ich kämpfte eine ganze Zeit mit meinem inneren Schweinehund, weil ich am liebsten den ganzen " Zauber " in den LKW geladen hätte. Nur was keiner vorher ahnen konnte, dass ringsrum Betrieb war obwohl es sich um einen Sonntag handelte. Irgendwie wollte ich nicht wieder wegfahren ohne irgendetwas unternommen zu haben, deshalb öffnete ich die Tür ein wenig und konnte in der Halle circa 10-15 fertige Marcos stehen sehen. Darunter 2 oder 3 Stück die richtig neu waren, und sicher auf Bestellung gebaut waren. Ganz vorne an der Tür stand ein besonders schönes Exemplar, dass auf einem

hier bereit steht, um schnell zu werden. (Du wirst, dass Marcos-Fieber mit mich wieder gepackt, ich merke gar nicht, dass das Blatt zu Ende war.)

Nun haben wir als traurige Erinnerung sozusagen, nur ein paar Photos geschossen, die hoffentlich was geworden sind. Bis heute habe ich die Aufnahmen nicht gesehen, da mein Bekannter offensichtlich genau so schnell mit dem Schicken ist, wie Colin Feyerabend.

Während unserer ganzen Aktion, und das war der Clou, kam Mr Marsh und noch so ein Artist mit dem Wagen vorgefahren. Der dritte Mann, den wir als " Wache " aufgestellt hatten, hat sich die Lunge ausgeschrien, aber wir haben vor lauter Marcos nichts gehört und gesehen. Erst als hinten die Tür des Schuppens aufging, bin ich über den Zaun gesprungen, und mein Beifahrer hat sich hingestellt als wenn er mal für kleine Jungs müsste.

Ich habe mich gleich in den LKW verkrochen, der so unauffällig an einem Sonntag Nachmittag neben der MARCOS-PRODUKTIONSSTÄTTE stand, und meine beiden Engländer habe ich noch mal hingeschickt, sie sollen irgendetwas fragen etc.

Ja, und dann sind wir wieder losgefahren Richtung Heimat, wie drei die auszogen, das Fürchten zu lernen.

Kurz und gut, sobald ich die Bilder habe, werde ich sie Dir schicken, vorausgesetzt, dass sie etwas geworden sind. Da fällt mir noch ein, dass in der Halle mindestens noch 10 fertige Rahmen hingen. Wenn ich denke, dass ich fast 5 Jahre rumgeschrieben habe, und noch immer keinen habe, wird es mir nachträglich schlecht.

Ich hatte Dir einen neuen Stoss lampfer von Spax für vorne mitgebracht, aber leider zu spät daran gedacht, dass ich das Ding beim Hausmeister hatte abgeben können. (Falls jemand Interesse daran hat, lasse es mich wissen.)

Eine ähnliche bzw. fast schlimmere Geschichte hatte ich während meines Urlaubs in Turin/Trofarello erlebt als ich dort versuchte, die letzten beiden Windschutzscheiben sicher zu stellen.

Vor drei Tagen war ich mit Marianne auf dem RREC-Treffen Section Deutschland in Dortmund. Dort hat es auch allerlei Neues gegeben und ich muss mich jetzt wirklich mal aufraffen, meinen SI TÜV fertig zu machen.

Meinrad, solltest Du irgendwann einmal von einem " Italia " hören, der verkauft wird, oder anderweitig seinen Besitzer wechselt, dann lasse mich das bitte wissen.

Ich suche ja noch immer einen Wagen zum Ausschlichten, der letzte für 1500 DM fing mir durch die Lappen, und ein anderer ist bereits im Reiswolf, weil ich es zu spät erfuhr.

Kommst Du zufällig zur IAA in Frankfurt ???

So, das war es für heute, viele Grüsse noch an deine zweite Hälfte und an alle Marcos-Fahrer.

Bis bald

Wolfgang

Mariazellerstrasse 17
A-8680 Mürzzuschlag
Austria/Stmk.

Herrn
Meinrad Schnyder
Schweizer Marcos Club
In der Pünt 4
CH-8307 Tagelswangen
Schweiz

12. August 1977

Sehr geehrter Herr Schnyder!

Ich erlaube mir, mich mit folgender Bitte an Sie zu wenden. Mir wurde ein Marcos angeboten. Es handelt sich um einen:

Marcos Volvo 3 Liter Modell, automatisch,
Baujahr 1969, mit einer originalen Kilometeranzahl von nur KM 20.000.

Bevor ich mich zu einem Kauf entschliesse, wuerde ich sehr gerne mehr ueber dieses Fahrzeug wissen. Da es sich um ein seltenes, um nicht zu sagen exotisches, Auto handelt, dachte ich mir, dass Sie mir vielleicht am besten und schnellsten helfen koennten.

Wuerde Sie mir bitte mitteilen, ob bestimmte Teile des Marcos als besonders reperaturanfaellig bekannt sind, oder es sonst irgendwelche oefters auftretenden Schwierigkeiten gibt.

Letzlich moechte ich noch den wichtigsten Punkt der Kostenfrage anschneiden. Was waere Ihres Erachtens ein fairer und angemessener Preis fuer dieses Modell - mit anderen Worten, wieviel ist der Wagen wert?

Ich waere Ihnen ausserordentlich dankbar, wenn Sie mir diese Einzelheiten so schnell wie moeglich bekanntgeben koennten. Im voraus danke ich Ihnen fuer Ihre Bemuehungen bestens und verbleibe

mit freundlichen Gruessen

Werner Scharnmüller

Werner Scharnmüller

3, Marchwood Crescent
London W.5.

Tel. London (01) 998-3056

Herrn
Meinrad Schnyder
Swiss Marcos Club
In der Pünt 4
CH-8607 Tagelswangen

27. November 1977

Sehr geehrter Herr Schnyder,

ich hoffe, dass Sie sich an mich bzw. meinen Anrufen von München aus erinnern können. Ich rief Sie damals wegen unseres Marcos GT 3 ltr. VOLVO an. Wie ich Ihnen damals erklärte, kaufte mein Mann, der uebrigens Engländer ist, den Wagen im Juli dieses Jahres. Da es sich um einen Linkslenker und um ein amerikanisches Exportmodell handelt, wollten wir den Wagen in Deutschland verkaufen, was jedoch bedingt durch Zeitmangel und den deutschen TÜV Bestimmungen nicht in so kurzer Zeit moeglich war. (1 1/2 Wochen).

Ich erlaube mir nun, mich mit folgender Bitte an Sie zu wenden. Sie erwähnten bei unserer Unterhaltung, dass viele Ihrer Freunde vorziehen selbst nach England zu fahren, um einen Marcos zu kaufen, als einen in Der Schweiz zu kaufen, da der Preis ja um etliches niedriger ist. Ich waere Ihnen sehr verbunden, wenn Sie etwaigen Interessenten von unserem Marcos erzählen könnten und wenn möglich unsere Adresse bekanntgeben würden. Ich gebe Ihnen nun einige weitere Einzelheiten bekannt:

Wie schon gesagt, handelt es sich um einen 3 Ltr. VOLVO MARCOS mit Stahlchassis.

Baujahr 1970

Original Meilenanzahl 10.300 - worüber eine schriftliche Garantie vorliegt. Dies ist

dadurch bedingt, dass das Auto ursprünglich als Exportmodell gekauft wurde und dadurch keine Steuer anfiel. Der Export wurde jedoch nie durchgeführt und Customs & Excise nahm den Wagen 5 Jahre lang in Beschlag.

Farbe: gelb

Autom. Getriebe

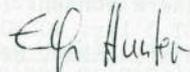
Preisvorstellung: 2750 Pfund - Verhandlungsbasis

in Deutschland scheint eine allgemeine Panik zu entstehen wenn Leute hören, dass der Wagen noch keine deutsche Zulassung hat, da die TÜV Bestimmungen sehr sehr streng sind. Mir wurde gesagt, dass eine Zulassung mit endlosen Formalitäten verbunden wäre und bis zu 6 - 8 Wochen dauern würde. Dies war auch der Grund warum sich Interessenten nicht zu einem entgeltigen "JA" entschließen konnten. Leider war es uns aus Zeitnot - da wir nur 1 1/2 Wochen Urlaub hatten - nicht möglich diese Formalitäten selbst zu erledigen - was zu einem sofortigen Verkauf geführt hatte.

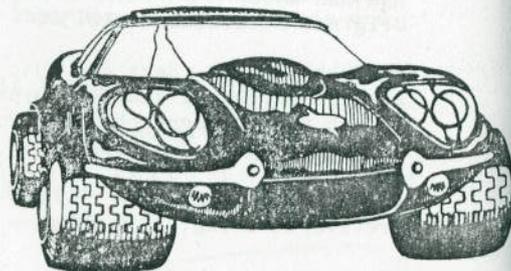
Falls es Ihnen, lieber Herr Schnyder, möglich sein sollte uns mit einem Marcos Enthusiasten in Verbindung zu setzen waren wir Ihnen ausserordentlich dankbar.

Ich freue mich darauf von Ihnen zu hören und verbleibe

Ihre sehr ergebene



(Mrs.) Elfi Hunter



marcos

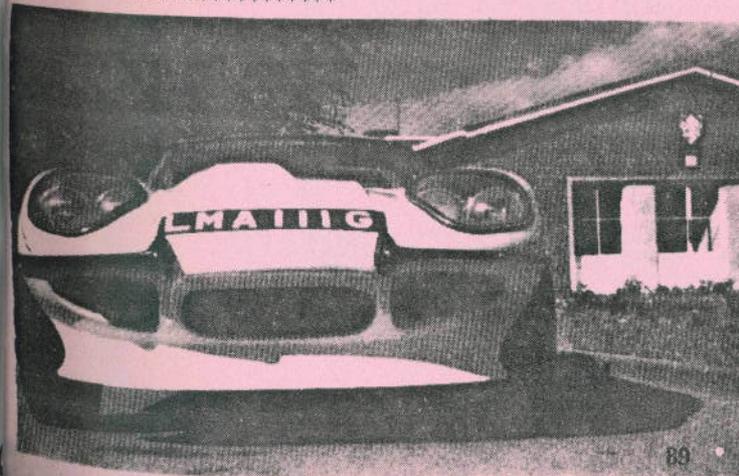
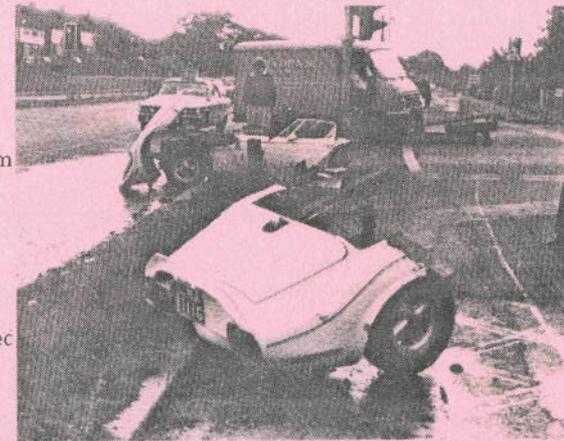
the Meeting (Doni) on a dual carriageway went through the lights at green. At this time a nutcase decided to go through the lights in his van/lorry effort at red. So much for insurance as he had nicked the van and despite a warrant for his arrest has cleared off and hasn't been seen since. I didn't reach the other side (or so I'm told) I managed to hit him driver side on and ended up ramming into a bollard. As, fortunately (most Marcoses are wood and fibre glass the impact is absorbed immediately where it takes place, result being my car breaks into two pieces instead of wrapping round me. Well, I was dragged out with a dislocated shoulder and a few bust ribs. As I had a headache, so I decided to sleep for 2 to 3 weeks.

Unfortunately, when I woke up one side plus speaking has decided to pack-up. Like a big kid (yet again !!!!) first I have to learn to talk (but there again no-one could ever understand me) then walk (I'm told I look normal although it feels very disorganised) and end up trying to write again.

Anyway, now for a bit of good timing. I came out of hospital and start the summer holidays, trouble is I'm back again next week teaching.

Before the end of December of this year I'll get another Marcos if its the last thing I do.

TRAAAAaa
Roj.
R. Beaumont.



Above-After the crash,
GOODBYE LMA 111G
Below-Before the crash

