

SMC.



RUNDSCHREIBEN NO 8

Aus dem Inhalt

- Vorwort
- Wir gratulieren
- Swiss Marcos-Club Register
- Nationales Mai-Treffen
- Leserbriefe
- Internationales Treffen
- The Good Old Days
- A Few Shots
- Bolide
- Spitzenautos
- Ersatzteile
- Funnies

LONDON SPORTS CAR CENTRE

**ANNOUNCE THEIR APPOINTMENT
AS MAIN MARCOS DEALERS**



**3 Litre Volvo Demonstration
Car Available Now**

**SPRING VILLARS ROAD,
HIGH STREET, EDGWARE.
01-952 0919**

Herausgeber:

Meinrad Schnyder
In der Pünt 4
8307 Tagelswangen ZH
052 / 32 79 03

Ausgabe: Sept. 78

Auflage: 70 Exemplare

MARCOS - FREUNDE

1978 Das Jahr der Marcos - Sportwagen

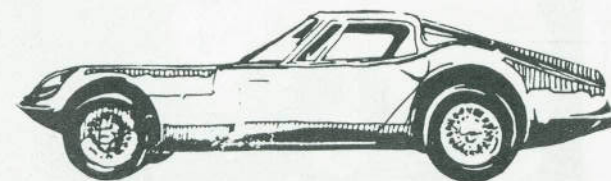
So stand es auf der 3.Seite der letzten Ausgabe vom Februar dieses Jahres. Dieses Jahr führten wir bereits zwei Treffen mit Erfolg durch, einerseits das nationale Marcos-Treffen vom Mai im Schlosshotel Brestenberg am Hallwilersee und andererseits das internationale Marcos-Meeting vom Juli in Brunnen am Vierwaldstättersee. 12 Marcos am nationalen und 16 Marcos am internationalen Treffen, sicher eine relativ grosse Teilnehmerzahl. Trotzdem sind mehr oder weniger immer die gleichen Marcos-Besitzer anwesend...

WO SIND UND BLEIBEN WOHL DIE UEBRIGEN???

Aber diesmal wird, den bis jetzt Ferngebliebenen noch einmal eine Gelegenheit geboten, sich am 14. Oktober in Weinfelden zu revanchieren. An diesem Datum findet das letzte in diesem Jahr durchgeführte Treffen statt. Die Anmeldungen für die Grillparty vom 14.Oktober wurden ja bereits an alle Aktivmitglieder im August versandt. Bereits haben sich schon wieder einige treue Mitglieder angemeldet. Nur sollten es diesmal zur Abwechslung einmal 20 oder mehr sein. Ist es denn überhaupt nie möglich einmal 20 Besitzer zusammen zu bringen.....

Im weiteren ist ein neuer Marcos-Besitzer unserem Club beigetreten:

Per Haegermark
Hovasvägen 5
S-43080 Hovas/Sweden
1800 Volvo



WIR GRATULIEREN

unserem langjährigen Marcos-Clubmitglied

Hans Ulrich Zwahlen

zu seiner Vermählung und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute. (auch ohne Marcos!)

Ursula Grünenwald

Hans Ulrich Zwahlen

Wir heiraten am 24. Juni 1978.

um 14.30 Uhr,

in der Kirche Wahlern/Schwarzenburg

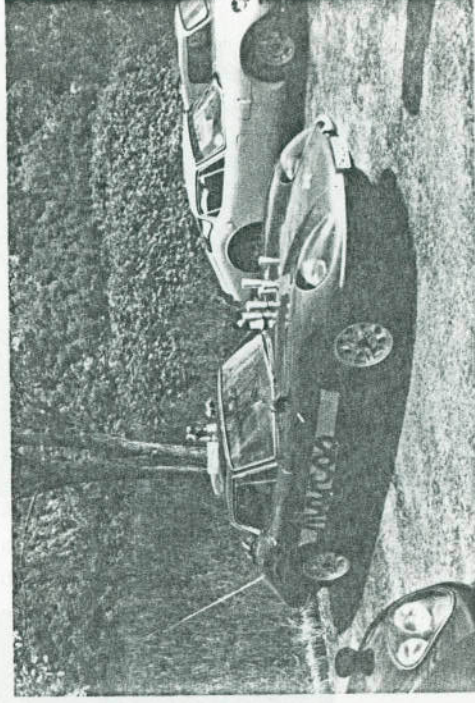


SWISS MARCOS CLUB REGISTER

Marcos-Type / Chassis-No / Jahrg.	Besitzer	Adresse	Mitglied
<u>Mini-Marcos</u>			
1000 ccm	7036	Misteli Manfred, Lindenhof 5, 3422 Kirchberg	SMC
1275 ccm	7036	Grauwiler Robert, Im Kreuz, 1711 Tentlingen	SMC/MOC
850 ccm	7142	Sauder Heidi, Stadlerstrasse 12, 8182 Hochfelden	SMC
850 ccm		Jenzer Hansjörg, Friedhofgärtnerei, 8561 Hugelshofen	-
<u>Marcos 2-seater</u>			
1500 GT	5109	Poffe Manfred, Menzifwil, 1712 Tafers	-
1500 GT	5119(Unfall)	Geering Heiner, Frohdörflistrasse 8, 8152 Glatbrugg	SMC/MOC
1500 GT		ex Garage Erne, 3172 Niederwangen	-
1500 GT		Steiner Fred, Nennigkofenstrasse, 4571 Lütlikofen	-
1600 GT	5010	Frei Walter, Breitensteinstr. 64, 5417 Untersiggenthal	SMC/MOC
1600 GT	5023	Fischer Peter, Im Buech 166, 5445 Eggenwil	SMC
1600 GT	5049	Zimmermann Wolfgang, Hauptstr. 6, D-6601 Eschingen	SMC
1600 GT	5053	Halter Christof, Ried, 6053 Alpnachstad	SMC
1600 GT	5094	Hauser Wolfgang, Bildstock 7, 9323 Steinach	-
1600 GT	5110(Unfall)	Weissen Christof, Attenreute, 9315 Neukirch-Egnach	SMC/MOC
1600 GT	5113	Schläpfer Werner, Dufourstrasse 16, 8570 Weinfelden	SMC
1600 GT	5130	De Fillippis Giorgio, Neudorfstr. 36, 8810 Horgen	SMC
1600 GT	5135	Kirzi Peter, Alte Landstrasse 2, 8808 Pfäffikon	SMC/MOC
1600 GT	5141	Margarini Franco, Via A.Nessi 42b, 6600 Locarno	SMC
1600 GT	5155	Renold Dominique, Fischerweg 17, 3013 Bern	SMC

1600 GT	5166	68	Scharrer Wolfgang, Gerichtsstrasse 1, D-6031 Grünberg	SMC
1600 GT	5238	68	Buechi Titus, Bahnhofstrasse 22, 8355 Aadorf	SMC
1600 GT	(Unfall)67		Beutler, Rest. Eure Pinte, 3257 Ammerzwil	-
1600 GT			Linder Dieter, Villenstrasse 21, D-5630 Remscheid	-
1600 GT			Eoder Marcel, Wiesenstrasse 29, 2540 Grenchen	-
1650 GT	5069	67	Jammerbund Erich, Wabersackerstr. 15, 3097 Liebefeld	SMC
2L BMW	4075	66	Hurlimann Peter, Bühlstrasse 90, 9320 Arbon	-
2L Volvo	4076	66	Haegermark Per, Hovásvågen 5, S-43080 Hovås	SMC/MOC
2L Ford			Greber Franz Agnesstrasse 25, 8406 Winterthur	-
<u>Marcos Mantis</u>				
2,5 L TR	5902	71	Wenger Jörg, Geissburghalde, 6130 Willisau	SMC/MOC
<u>Marcos 2-seater</u>				
2,6 L Ford RS	5375	71	Weber Kurt, Hinderdorf, 8174 Stadel	SMC/MOC
3L Ford	5479	70	Roch Michel, 37, rue des Lattes, 1217 Meyrin	-
3L Ford	5676	70	Lang Nico, 42, Machtum, Luxemburg	SMC
3L Ford	5701	70	Stüssi Jörg, Neuackerstrasse 18, 8125 Zollikoberberg	SMC
3L Ford	5519		Frick Helmuth, Schützenstrasse 38, 8808 Pfäffikon	-
3L Ford	5452	69	Garage in 2016Cortailod	-

3L Volvo	5697	71	Baier Max, Untergasse, 17, 8353 Elég	SMC/MOC
3L Volvo	5705	71	Monbaron Jean-Claude, Route Montoz 6, 2735 Bévilard	SMC
3L Volvo	5722	71	Girsberger Bruno, Guggenbühlstr. 55, 8404 Winterthur	SMC
3L Volvo	5754	71	Kaiser Fredy, Bürgenstrasse 16, 6005 Luzern	SMC
3L Volvo	5761	71	Bosshart Max, Giesserstr. 11, 8406 Winterthur	SMC/MOC
3L Volvo	5891	71	Cole Kevan, 8, chemin des Pontets, 1212 Grand-Lancy	SMC/MOC
3L Volvo	5946	71	Schnyder Meinrad, In der Pünt 4, 8307 Tagelswangen	SMC/MOC
3L Volvo	5723	71	Kaiser Heinz, Bibenstrasse 24, 3296 Arch	SMC
3L Volvo	5713	71	Zihlmann Peter, 8586 Buchackern	SMC
3L Volvo(autom.)	(Unfall)71		Garage Koch, Einsiedeln	SMC
3L Volvo(autom.)	(Unfall)71		Studer Pierre, Montana-Crans	SMC



SMC = Swiss Marcos-Club
MOC = Marcos Owners-Club (GB)



Schlosshotel Breitenberg

MARCOS - MEETING

21. MAI 1978



Bei schönem Wetter fand unser dies-jähriges nationales Marcos-Treffen am Hallwilersee statt. Obwohl es am Vormittag noch in Strömen regnete, fanden wir am Nachmittag das Schloss Breitenberg in strahlendem Sonnenschein. Die Statistik zeigt, dass dieses Treffen erstmals nicht verregnet wurde - auch ein Erfolg. Allmählich brausten die Marcos von allen Seiten heran und bereits innerhalb einer Stunde fanden sich fast alle Marcos-Fans mit ihren Boliden

auf dem grossen Parkplatz ein. Ausnahme; der Mantis zeigte sich erst bei Sonnenuntergang. Ob er wohl nicht so sauber gewaschen war?



Der riesige Parkplatz mit den vielen Marcos !

Folgende Mitglieder haben am Treffen teilgenommen:

- Kürzi Peter Pfäffikon
- Wenger Jörg Willisau
- Baier Max Elgg
- De Fillipis Georgio Horgen
- Jammerbund Erich Liebefeld
- Girsberger Peter Winterthur
- Schlapfer Werner Weinfelden
- Weber Kurt Stadel
- Renold Dominique Bern
- Geering Heiner Glattbrugg
- Oswald Otmar Tuggen
- Schnyder Meinrad Tagelswangen

Ferner:

- Kobel Heinz TVR - Importeur



Der unentwegteste Teilnehmer war wohl Erich Jammerbund. Nur ein paar Tage vor unserem Treffen explodierte sein PS-starker Ford 1650-Motor. Und am Treffen erschien er bereits mit einem fachgerecht eingebauten Lotus-Motor. Hand aufs Herz: Wieviele von Ihnen wären unter diesen Bedingungen trotzdem ans Treffen gekommen?

Im weiteren durften wir 2 Unipower - GT von Heiner Geering und Otmar Oswald begrüßen.



Seit einiger Zeit werden die englischen TVR-Sportwagen offiziell in der Schweiz vertreten. Hr. Heinz Kobel, der Generalimporteur, präsentierte uns höchstpersönlich sein neuestes Modell den TVR-Taimar. Diese Sportwagen besitzen teilweise die gleichen Ford 3L-Motoren wie unsere Marcos.



Wie letztes Jahr, so fand auch diesmal wieder der "Concours d'Elégance" statt. Die schönsten Marcos nach Jahrgängen sowie der Publikumsliebbling (natürlich Marcos) wurden von den Teilnehmenden auserkoren. Am späteren Nachmittag gings dann auf die Rundfahrt um den Hallwilersee. 10 Marcos, 2 Unipower und 1 TVR in einer Kolonne - man stelle sich dieses Bild vor - setzten sich in Bewegung. Manch einem Marcos-Fahrer schlug das Herz höher, was sich auch deutlich hörbar auswirkte, so tönte es doch beim Start fast wie bei einem Formel 1 - Rennen! Alle diese Eindrücke in Bild und Ton sind von unserem Mitglied Werner Schlaepfer festgehalten worden. Es lohnt sich also bereits beim nächsten Mal wieder dabei zu sein, den der Amateurfilm ist wirklich sehenswert.

Und jetzt zur Preisverteilung:

Concours d'Elégance

Klasse 1 (bis 67)

- 1.Pl. Erich Jammerbund
2. Werner Schlaepfer
3. Heiner Geering

Klasse 2 (68/69)

- 1.Pl. Otmar Oswald
2. Peter Kürzi
3. G. De Fillipis
4. Dom. Renold

Klasse 3 (70-72)

- 1.Pl. Kurt Weber
2. Jörg Wenger
3. Max Baier
4. P. Girsberger

PublikumsLiebling

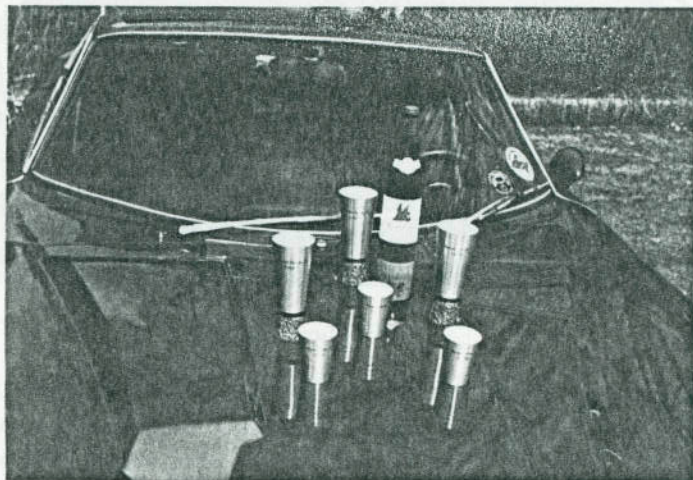
2,6 RS Ford von Kurt Weber



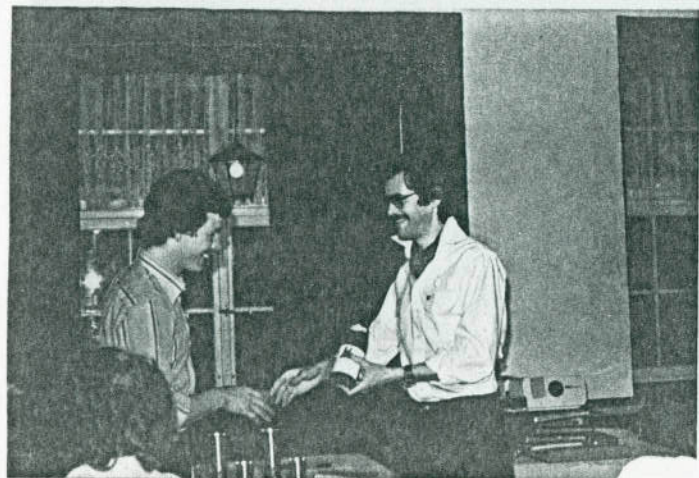
PublikumsLiebling

Sicher war auch das diesjährige Treffen, ohne zu übertreiben, ein grosser Erfolg. Haben wir doch wieder alte Bekannte getroffen und neue Freundschaften geschlossen.

Wer jetzt immer noch zögert an einem unserer nächsten Treffen teilzunehmen, der verpasst in Wirklichkeit die schönsten Erinnerungen an seine Marcoszeit.



Die Pokale



Kurt Weber nimmt den Preis für den "Publikumsliebbling" entgegen



Einen Mantis sollte man haben!



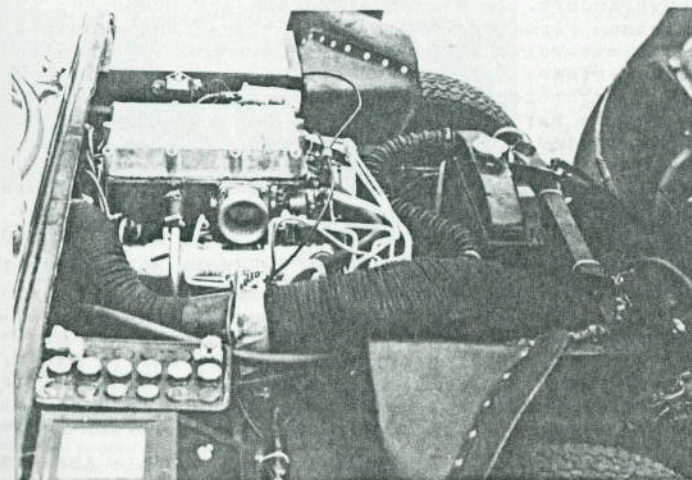
Wer hat den schönsten Marcos?



schon müde...



Fachgespräche!



2,6 RS Ford-Motor

Der französische Text stammt aus der in Frankreich erschienenen Auto-Enzyklopädie "Alpha-Auto". Dieses Lexikon über Autos und alles was damit zusammenhängt, war wöchentlich einmal erschienen und wenn man alle Hefte (ca 160) kaufte, war man im Besitz einer ziemlich kompletten Literatur was das Auto anbetrifft. Doch mit dem hohen Anschaffungspreis (ein Heft kostete Fr. 3.20) legte man doch finanziell einiges an, und hatte vieles, was man mit grosser Wahrscheinlichkeit nie liest.

Hier nun die Uebersetzung. Verglichen mit der Marcos-Saga, die im englischen Marcos Newsletter erschien und von Meinrad in den Rundschreiben 2 und 3 veröffentlicht wurde, zeigen sich doch einige Lücken und Fehler. Nun, man kann ja auch schmunzeln dazu. Wir wissen es ja besser!

MARCOS: Englischer Automobilhersteller, dessen Name sich aus den ersten Silben von Jem Marsh und Frank Costin zusammensetzt, zwei passionierten Technikern (Frank ist der Bruder von Mike Costin, dem berühmten Konstrukteur des Cosworth-Motors) die, nachdem sie Zubehör und Autoteile herstellten, 1959 mit dem Bau von Autos begannen.

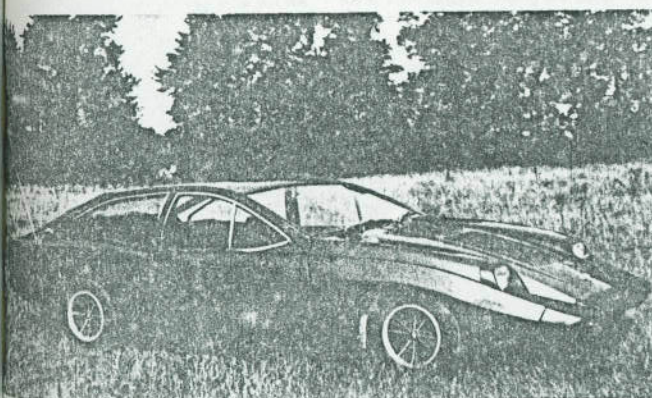
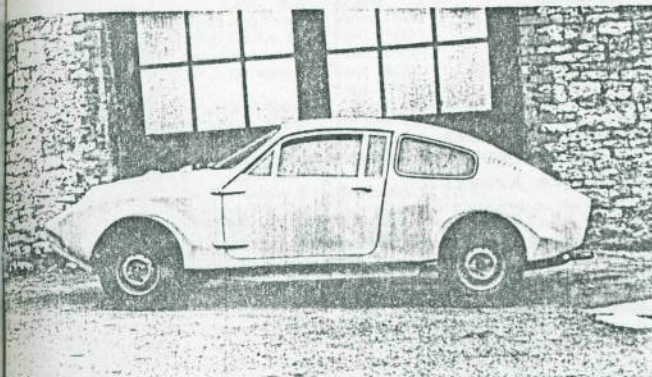
Das erste Modell, das von Marcos Car Ltd. (dessen Sitz sich in Luton befand) hergestellt wurde, erschien Ende der fünfziger Jahre. Es handelte sich um einen kleinen und originellen GT, charakterisiert durch ein Sperrholzchassis, wie es in der Aeronautik verwendet wurde. Die Lenkung und Vorderradaufhängung stammten von einem Triumph Herald, die Aufhängung der Hinterräder von einem Standard 10. Der Motor war ein 4 Zylinder Ford Anglia mit 997 cm³, dessen Leistung mittels zwei SU-Vergasern und einer speziellen Auspuffanlage auf 50 PS gebracht wurde. Durch sein extremes Leichtgewicht (460 kg) erzielte dieser Wagen ausgezeichnete Resultate. Gleichzeitig wurde eine Spezialversion entwickelt, ausgerüstet mit einem 90 PS Motor, die sich in der englischen 1000 cm³ Klasse unter den ersten klassierte. Dieses Modell, in mehr als 500 Exemplaren gebaut, wurde anfangs 1963 durch ein neues Modell ersetzt, mit glasfaserverstärkter Polyesterkarosserie. Die Mechanik und das Holzchassis blieben jedoch unverändert. Im darauffolgenden Jahr wurde das Angebot dieser kleinen Firma durch die Produktionsaufnahme eines Coupés, ausgerüstet mit Volvo 1800 cm³ Motor mit 110 PS, erweitert. Durch sein geringes Gewicht (ca 560 kg) zeichnete sich dieses Modell mit ausgezeichneten Fahrleistungen aus. Dieser Wagen konnte auch mit Ford 4 Zylinder 1499 cm³ und 1599 cm³ oder mit Volvo 6 Zylinder 3 Liter Motoren ausgerüstet werden. Dieser Typ mit seiner gelungenen gezogenen Linie hatte sowohl in seiner ästhetischen wie funktionellen Art viel Erfolg. Drei Versionen wurden davon bis 1973 gebaut: der 1,6 Liter (Reihenmotor Ford 4 Zylinder), der 2 Liter (Ford V6) und der 3 Liter (Volvo).

1963, der Sitz der Firma wurde nach Bradford on Avon (Wiltshire) verlegt, zog man Denis Adams als Mitarbeiter zu. Er war es, der die neuen Projekte wie den tiefgelegten Manthis, ein 4-Plätzer mit 6 Zylinder Volvo-Motor und den Mini-Marcos, ein kleines Coupé mit Frontantrieb und der Mechanik des Morris Minor, darunter dem 1275 cm³ Motor, der 76 PS bei 6000 U/min leistete, leitete. Die Holzchassis wurden aufgegeben und durch solche aus Stahlrohr ersetzt. Die Karosserien wurden alle aus Kunststoff hergestellt.

1972 stellten sich für die grossvolumigen Modelle Absatzschwierigkeiten ein und man beschloss, sich auf die Produktion des Mini-Marcos, welcher fast ausschliesslich als Bausatz verkauft wurde,

MARCUS

Ci-contre : une Marcos de 1959, à châssis-coque en bois. Ci-dessous : la Mini Marcos 850 de 1965 ; en bas : une GT 2+2 de 1970. (Cl. Quattroruote : Cherrett.)



L'année suivante, la gamme de la petite voiture augmenta avec l'entrée en production d'un coupé (toujours sur châssis en bois et carrosserie en fibre de verre) équipé d'un moteur à quatre cylindres à soupapes en tête Volvo de 1800 cm³. Par son poids extrêmement réduit (560 kg) ce modèle fournit également de brillantes performances, délivrant environ 110 ch; il pouvait être équipé de propulseurs Ford 4 cylindres, de 1499 cm³ ou 1599 cm³, et du 6-cylindres en ligne Volvo de 3 l. Cette voiture, dont la ligne effilée était particulièrement réussie aussi bien au point de vue esthétique qu'au point de vue fonctionnel,

fut fabriquée en trois versions jusqu'en 1973 : la 1,6 litres (moteur Ford à quatre cylindres en ligne), la 2 litres (moteur Ford à six cylindres en V) et la 3 litres (moteur Volvo).

En 1963, le siège de la société avait été transféré à Bradford on Avon, dans le Wiltshire, et presque à la même époque on avait engagé comme projeteur Dennis Adams. Ce fut lui qui prépara les projets de nouveaux modèles tels que la Manthis, une quatre places surbaissée équipée d'un moteur 6 cylindres Volvo, et la Mini Marcos, un petit coupé à traction avant équipé de la mécanique de la Mini Minor, dont le 4 cylindres de 1275 cm³

delivrait 76 ch à 6000 tr/min. A noter que les châssis en bois avaient été abandonnés et remplacés par d'autres à treillis en acier : les carrosseries étaient toutes en fibre de verre.

La production de la firme se poursuivait régulièrement jusqu'en 1972, année au cours de laquelle le marché connut un certain ralentissement en ce qui concernait la vente des modèles des grosses cylindrées. On décida donc de limiter l'activité de l'usine à la fabrication de la Mini Marcos, vendue presque exclusivement en boîte de montage.

MARCUS SIEGFRIED Constructeur allemand auquel certains attribuent la fabrication du premier véhicule animé par un moteur essence.

Siegfried Marcus naquit à Malechin (Meclembourg) le 18 septembre 1831. Après avoir travaillé pendant quatre ans à la société Siemens de Berlin, il s'établit à Vienne en 1852 où il mourut en 1898. Inventeur génial, Marcus obtint trente-huit brevets concernant surtout des appareils d'éclairage domestique, public ainsi que divers équipements électrique. L'Académie autrichienne des sciences l'attribua un prix de 2 500 florins pour l'invention d'une pile thermoélectrique.

En 1870, il fabriqua un moteur atmosphérique (c'est-à-dire sans phase de compression) cylindre unique, équipé d'un carburateur et son invention, et le monta sur une charrette rustique. Ce propulseur avait une forme étrange, ressemblant à une sorte de guillotine avec son cylindre vertical constitué de deux traverses en bois à la base desquelles un ressort stoppait la course du piston : le carburateur avait une hauteur d'environ 40 cm. Les roues arrière de la charrette étaient constituées par les deux gros volants du moteur : il n'existait donc aucune réduction de tours entre le moteur et les roues, et l'ensemble ne devait probablement fonctionner qu'avec les roues soulevées.

Un document photographique de l'époque au bas duquel l'inventeur lui-même définit ce genre étrange comme étant un véhicule à moteur construit par lui à Vienne au mois de septembre 1870, devrait suffire à lui seul à démentir de façon catégorique ceux qui prétendent que cet événement remonte à 1866. La date de la création d'un autre véhicule de Marcus, beaucoup plus important que les précédents (il semblerait qu'il ait existé un modèle intermédiaire dont, au demeurant, on n'a aucune trace), a donné lieu également à de nombreuses polémiques. Ce dernier est conservé au Technisches Museum de Vienne et porte comme date de fabrication l'année 1877.

Cette date semble inexacte, étant donné que la voiture est équipée d'un moteur à quatre temps fabriqué par Marcus et muni d'un carburateur breveté en 1882. De plus, il est certain que ce n'est qu'en 1888 que l'Autriche commença à faire état, dans la capitale autrichienne, des moteurs à quatre temps de Marcus conçus à leurs débuts comme moteurs fixes et non destinés à une utilisation pour la locomotion. D'autre part, le premier moteur expérimental à quatre temps ayant été fabriqué par Otto en 1876-1877, il apparaît donc logique de

Nachfolgend eine Adresse, die alldenen willkommen sein dürfte, die ihr Marcos-Emblem (Mini-Marcos ausgenommen) auf der Haube in schlechtem Zustand haben, oder seit einem Unfall überhaupt nicht mehr montiert haben.

I. Markovits Ltd
1 - 3 Cobbold Mews
London W12
England

Tel. 0044/1 743 1131

Diese Firma repariert die Kennzeichen aller Marken und emailliert diese auch wieder neu. Wie mir David Rattee versicherte, leistet diese Firma ausgezeichnete Arbeit.

Jem Marsh verkauft schon seit langem keine Original-Kennzeichen mehr, neuerdings sind auch die Kopien nicht mehr erhältlich. So scheint dieser Betrieb vorläufig die einzige Rettung für die emaillierten Marcoszeichen zu sein. Vielleicht kennt jemand eine Adresse in der Schweiz?



Classic choice Marcos

Jonathan Wood looks at what is involved in buying and running one of these stylish wooden chassis two seaters from Bradford on Avon.

MARCO'S was derived from two names: Jem Marsh, who originated the company, and Frank Costin, an aerodynamicist from De Havilland, who brought with him the idea of a car with a wooden chassis.

Marcos cars were built in significant numbers over an eight year period, 1068 examples of the classic two seater were built. However, despite (and perhaps because of) this comparatively short production life, enthusiasm for the marque is kept buoyant by the 450-strong Marcos Owners Club. In view of this, it seemed sensible to gather together a number of members of the aforementioned club, so I could glean as much practical information as possible about the purchase and running of these cars. My thanks must therefore go to the energetic Colin Feyerabend, who produces the club's bulky and fact filled magazine, and owners Mike Libby and Richard Walden.

But first a historical excursion to put the Marcos into perspective. The vital meeting between Marsh and Costin took place in a pub in Hitchin in 1959. The result was that the first Marcii (I am assured that this is the correct plural!) were built, on Lotus 7 lines of a coupe top and gullwing doors, cycle-type mudguard wings and a 100E Ford engine.

By 1960 Dennis and Peter Adams had joined the team, the former being involved on the mechanical side, having arrived via Lister Jaguars, and Peter to "chip in" on the wooden chassis construction.

The cars initially appeared on the race track driven by such notables as Jackie Stewart and Bill Moss. These distinctive cars had four piece windscreens, and contained plenty of plywood and their slightly lumpy appearance resulted in them being known as the "Ugly Duckling". Late 1960 saw the departure of Frank Costin to the boat building industry, while the "factory" moved from cramped premises in Luton to an industrial estate at Bradford-on-Avon in Wiltshire.

With rather more elbow room, the car was developed as a two seater and later the classic Marcos shape, designed by Dennis Adams, evolved, the car having a monocoque wooden chassis with glass fibre body panels. Although a steel chassis replaced the wood in 1969, the purpose of this article is to deal with these earlier cars of a marque that stopped production in 1972. All the models in this survey are Ford engined, with the exception of the first 1800 power unit. The following production figures will be of help to indicate the scarcity, or otherwise, of the example the reader may have under scrutiny.

Engine	number built
Volvo 1800	99
Ford 1500	82
Ford 1650	32
Ford 1600	192
Ford 3-litre V-6	100

From which we can proceed to describing just what is involved in the purchase and running of these slightly unusual but beautifully-styled motor cars.

Bodywork

The distinctive bodywork on the Marcos is made from glass fibre and while this naturally eliminates rusting, there are nevertheless problems and these are mainly concerned with stress cracks. Starting at the front of the car, carefully examine the state of the one piece forward hinging bonnet. The most likely area is where the wing line joins the bonnet proper and also around the engine bulge. Once these cracks have appeared, it is very difficult to get rid of them, I am assured. Filling will suffice for a time, but the gaps do tend to open up again. In addition to the bonnet area, cracks have a habit of appearing around the four corners of the windscreen, another vital check point.

One of the prime areas for investigation are the doors. Make a point of examining the seals as they have a habit of deteriorating with use. The result of this is that water tends to find its way inside the car, being retained by the sound deadening material contained therein.

Also keep an eye open for rippling of the glass fibre, which may indicate that there is trouble ahead. The colour is, incidentally, sprayed on to the glass fibre atop of a grey primer, the tones being white, blue, tangerine red, tartan red, chrome yellow, Bahama yellow, grey and green.

The windscreen on the car was specially made by either Triplex or Tudor, the rear one being plastic. Earlier examples had ventilation slots which do tend to crack over the years.

Chassis

As previously mentioned, the unusual thing about the Marcos chassis is that it is made of wood, no less than 386 pieces going into each chassis. On the Marcos, the chassis forming seat backs, floor, dashboard supports, boot and transmission cover, support for engine frame, rear axle tunnel and wheel arch supports are made of marine quality West African mahogany plywood, Douglas Fir plywood and Sitka spruce, glued together with Aerolite, to make a semi-monocoque base.

In the main, the rather unusual chassis material has lasted well over the years, but there are a number of vital checks to be

made. The principal one is directly below the sill. Here the lagging, providing cushioning between the chassis and the body tends to retain water to the detriment of the wood. In addition to this, the plywood tends to rot from the inside. The other important check areas is where wood has been drilled to accept metal parts. Over a period of time the bolt holes tend to elongate. At the same time check the condition of the rubber mounting washers as these tend to split and perish. The most likely points are the front sub frame mountings and the rear axle radius arm mountings. These can be clearly seen inside the boot.

Suspension, steering and brakes

Front suspension is basically Triumph Vitesse/GT6, though a modification has been effected which combines the spring and the shock absorber. There is a particularly important check to be made on this unit, which applies whether you are examining a car with the intention of purchasing it, or if you are already running an example. The forward lower wishbone mounting is slightly prone to becoming detached from its sub frame, so don't skimp this check. In addition to this, the suspension suffers from the usual Vitesse/GT6 problem of trunion wear, the lower being the usual culprit.

The rack and pinion also springs from the same Triumph ancestry, but don't make the mistake of assuming that a Herald unit will fit because it won't! The steering column is a three piece universally jointed affair running in rose joints. One of the snags associated with its positioning is that the column runs through the fan belt drive on the V-6 engined models. Therefore the column has to be taken out if a new belt is fitted, though the usual dodge is to wire a spare belt within the arc.

As far as the rear suspension is concerned, I've already mentioned the problem associated with the radius arm mountings. The same applies to those cars fitted with a Panhard Rod. Again the mountings can give trouble. It is probably an appropriate moment to reflect on the various type of rear suspension available. The original Volvo-engined car used a de Dion rear axle, though this particular unit developed an appetite for half shafts and this was replaced with a conventional live rear axle from the Mark II Cortina fitted with a 3.56:1 ratio or a 3.77:1 unit from the Corsair. Naturally when receiving power from Ford four cylinder engines, the rear end remained trouble free. But with the 3 litre V-6 engine, the crown wheel and pinion is more likely to protest at the unaccustomed revs, so if you're contemplating the purchase of one of these larger capacity cars, keep an ear open for any unfortunate noises from that quarter.

Brakes are discs at the front and drums at the rear. They are Girling parts and are listed in that company's parts list under a "Marcos" heading. And from brakes to wheels. It is particularly important that the wheels on a Marcos are statically and dynamically balanced on and off the car. The rear ones are particularly sensitive to imbalance, resulting in an unpleasant vibration that can be felt throughout the car.

Engine, gearbox and transmission

Fortunately the engines fitted in the Marcos range were reliable units in their own right, though there were a number of modifications made to them, which should be noted. First the Volvo unit. This is a

standard B18 engine, though the exhaust system was made specially for the car. Trouble can be experienced with the rear mounting clamps. The four-cylinder Ford engines present no particular problems (from 1967), but the V-6 (from 1969) was something of a squeeze and was fitted with a small bore exhaust system and used TR6 silencers at the back of the car. This particular engine was the type used in the Ford Zodiac and a desirable modification is to fit the sump from the post-1972 Granada as the bulky part of the sump is situated at the rear of the engine rather than the front, where it was far more vulnerable. Ground clearance problems are an ever present consideration with any Marcos. Another change to remember with this engine is to fit the smaller of two oil filter sizes. Again space is the limiting factor. Some of the V-6 models also suffer from overheating. This can be overcome by fitting a four-core radiator, as a factory oversight resulted in some cars being sent out with the three core variety as used on the V-4-engined Fords.

Gearboxes present no major problems as they are firmly attached to their respective engines, with the exception of the bulky V-6 unit. It suffers from an impossibly low first gear, so that overdrive, in effect, becomes top gear. The electrical connection to the overdrive unit has a habit of becoming detached, while slow engagement is usually caused by a low oil level in the gearbox. It is therefore important to keep a regular check on the level.

Interior

The main problem with the interior of the Marcos is lack of ventilation during the summer months. The problem can be eased by driving with the windows open, but the electrically operated variety only allow two-thirds of the window space to be utilised.

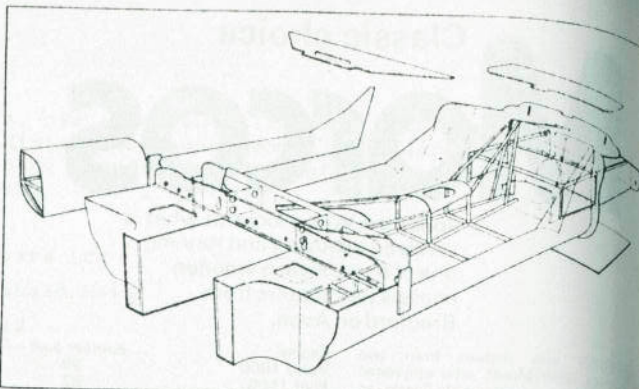
During the winter your enemy is rain! As already mentioned, this tends to enter around the door seals, but also gets in via the side windows, settling on the torsion box carpeting. Water also gets in around the front and rear screens. Visibility is also impaired by the V-6's larger power bulges on the bonnet and for this reason the seat-pans were heightened. As a result even the most hardened Marcos owner isn't quite sure where the end of his bonnet is!

The black interior finish is a fashionable feature, the seats, carpets and dashboard being so finished. The seats themselves are fixed to the bulkhead and are not adjustable. To compensate for this, the pedals carry a six inches adjustment, operated by a wheel mounted below the dashboard.

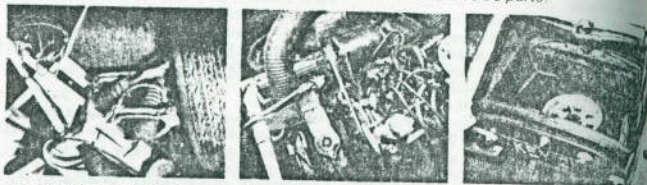
Another slightly weird feature of the interior becomes apparent when it is necessary to gain access to the windscreen wiper motor. This was entombed at birth, so to speak, and the only way to reach it is to cut out the back of the glove compartment. The box itself is stapled, glued and screwed into place making removal virtually impossible.

How much and spare parts

One of the advantages of a car that uses a number of well-known proprietary parts is that they are still generally available, providing you know what they were fitted to originally! And having said that don't assume that everything will be *exactly* the same. This is just where club membership comes into its own. For if you own a Marcos it's essential to join the Marcos



The wooden chassis of the Marcos. It is made of West African Mahogany plywood, Douglas fir plywood and Sitka spruce and contains no less than 386 parts!



Above, left to right, front suspension on the Marcos. The lower forward wishbone mounting should be checked. Centre, under the bonnet of a V6. Note the steering column running through arc of the fan belt. Right, the wooden construction is clearly revealed in the boot.



Left, a 1965/6 Marcos 1800, pictured when new. Below, left, instrumentation, comprehensive and black is used throughout. Right, Marcos owner Richard Walden with his V6 engined car.



Owners Club. They know exactly what came from where and are also a source of glass fibre body parts. The secretary is the aforementioned Colin Feyerabend and his address is 61 Middle Road, Higher Denham, near Uxbridge, Middx.

Parts can also be obtained from Jem Marsh, one of the co-founders of the marque. His address is 153/154 West Wilts Trading Estate, Westbury, Wiltshire (0373 864097). As might be expected, Jem Marsh has all the original moulds and jigs relating to the car's production and he is therefore in a unique position to undertake restoration and refurbishing. This is particularly important if the car in question has



been damaged in an accident when the correct re-alignment of parts has to be undertaken.

Marcos owners are therefore fortunate in having such a vital source of spares and accumulated knowledge at their disposal. And as far as price goes, you can expect to pay around £800 for a running example, though outstanding ones have changed hands for as much as £2,000. And if you really want to see an outstanding collection of Marcos cars then make a note that the Marcos Owners Club are holding their annual rally at Donington Park, Derbyshire on Sunday June 4. You'll be made very welcome! ●

INTERNATIONALES MEETING

Aus den Clubs

Swiss Marcos-Club

Internationales Marcos-Treffen 1978 - erstmals findet dieses Jahr ein "Internationales Marcos-Treffen" statt.

Datum: Samstag, 22. Juli 1978.

Treffpunkt: Hotel Fallenhach in Brunnen. Besammlung auf dem Hotelparkplatz um ca. 11.00. Mitglieder aus England, Schweden und aus Deutschland werden an diesem Treffen teilnehmen. Marcos-Besitzer werden gebeten, sich bis spätestens 18. Juli bei Meinrad Schnyder, In der Pünt 4, 8307 Tagelswangen ZH, 052 32 79 03, anzumelden. Sc.

Anlässlich der Marcos-Ferien unserer englischen Kollegen in der Schweiz, benutzen wir die einmalige Gelegenheit ein "Internationales Marcos-Treffen" in der Schweiz durchzuführen. Nebst den Engländern nahmen auch Marcos-Owners aus Holland, Deutschland und der Schweiz am Treffen im wohlbekannten Hotel Fallenhach am Vierwaldstättersee teil. Es waren dies folgende Marcos-Besitzer:

aus England:	- Don Lawrence	Chasetown	3L Ford
	- Jack Myers	Barnsley	1800 Volvo
	- David Rattee	Leeds	3L Volvo
	- Don Jackson	Whiteburn	3L Volvo autom.
	- Mick Andrews	Larkfield	1600 GT
	- Tony Springate	Sipson	3L Ford

Speziell zu erwähnen ist Tony Springate, der die Strecke London-Brunnen im Alleingang in ca. 20 Std. zurücklegte. Infolge eines Defektes an der Hinterachse konnte er jedoch nicht schneller als mit 70 Km/h fahren! Die britischen Kollegen sind doch noch wirkliche Enthusiasten, im Vergleich zu uns Schweizer !! Wenige Kilometer, manchmal nur 50 sind uns schon zu viel.....



aus Holland: - Rudy Hensberger W'voort 3L Volvo autmat.
 - Erik Wyn Uden Mini Marcos
 - Probst Marcel Zevenaar Mini Marcos

aus Deutschl.: - Zimmermann Wolfgang Eschingen 1600 GT



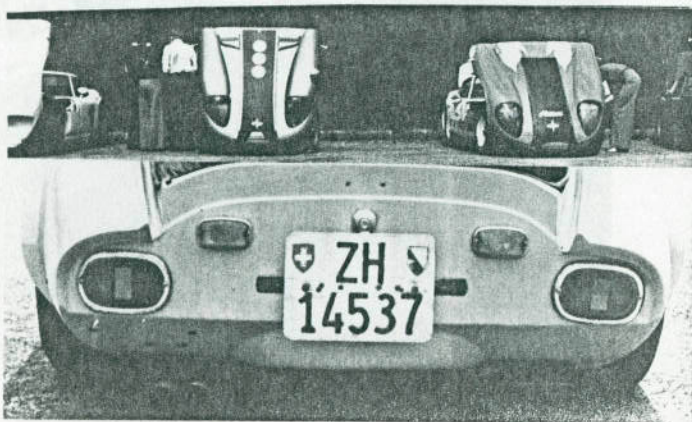
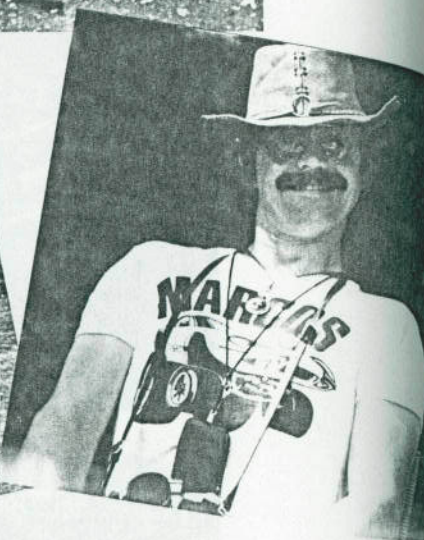
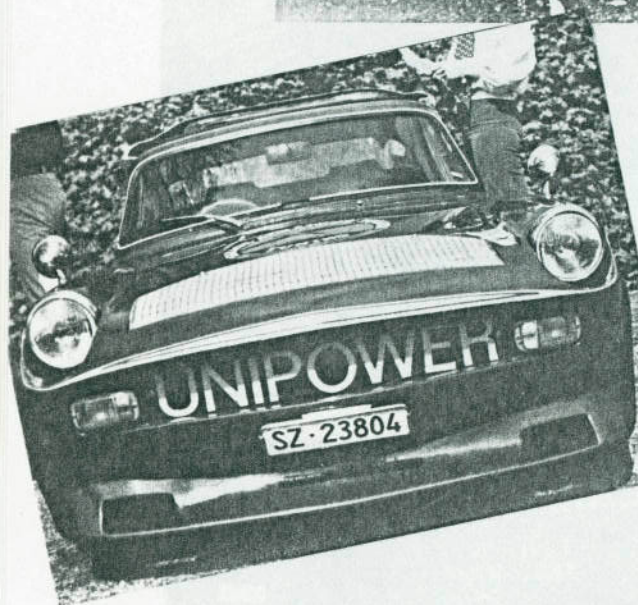
Mini Marcos aus Holland



TVR zwischen Internat. Marcos-Autos

aus der Schweiz - Grauwiler Robert Tentlingen Mini Marcos
 - Schläpfer Werner Weinfelden 1500 GT
 - Girsberger Bruno Winterthur 3L Volvo
 - Kürzi Peter Pfäffikon 1600 GT
 - Weber Kurt Stadel 2,6RS
 - Schnyder Meinrad Tagelswangen 3L Volvo
 - Kobel Heinz Zürich TVR Coupé
 - Suchy Heinz Schlieren TVR Cabrio





THE GOOD OLD DAYS

3.11.67

Zubehör MARCOS 1600 GT

Magnesium Felgen	Fr. 1800.--
Chrom - Speichenräder	Fr. 1200.--
Abarth - Auspuffanlage	Fr. 650.--
Radio, ab Werk montiert	Fr. 600.--
Sicherheitsgurten	Fr. 190.--
Rückfahrlampen	Fr. 150.--
Jodumbausatz	Fr. 350.--
Tonbandgerät	Fr. 450.--
Telefon-Direktwählanlage	auf Anfrage
Sperr - Diff.	auf Anfrage
5-Gang Getriebe	auf Anfrage
Motoren Tuning bis 150 PS	auf Anfrage

MARCOS 1600 GT

Ford Motor
1599 ccm.
100 b. h. p.
8.14 Steuer PS

Fr. 22.800.--

MINI MARCOS GT

BMC Motor
848 ccm.
43 DIN PS
5.07 Steuer PS

Fr. 11.500.--

Mit Cooper Motor Fr. 12.500.--
Mit Cooper S Motor Fr. 13.500.--

MARCOS

Preisliste

GENERAL-IMPORT MARCOS CARS

GARAGE BRUNO MÜLLER
Stählistr. 2

8280 Kreuzlingen

Büros, Ausstellung
Werkstatt, Verkauf
und Ersatzteillager

Tel. (072) 8 41 52

Vertreter:

MINI MARCOS G.T. Bausätze:

STUFE III

Komplett geliefert, einschliesslich Türen, Motorhaube, Frontstück usw. Die Scheiben sind aus verstärktem Glas hergestellt. Die Windschutzscheibe ist aus Schichtglas gefertigt. Türen sind an Aufbau / Fahrgestell angeschlagen und komplett mit neuen Scharnieren, Schlössern, Türschliesskeilen usw. versehen. Die Türumrandung ist mit Abdichtgummi ausgestattet.

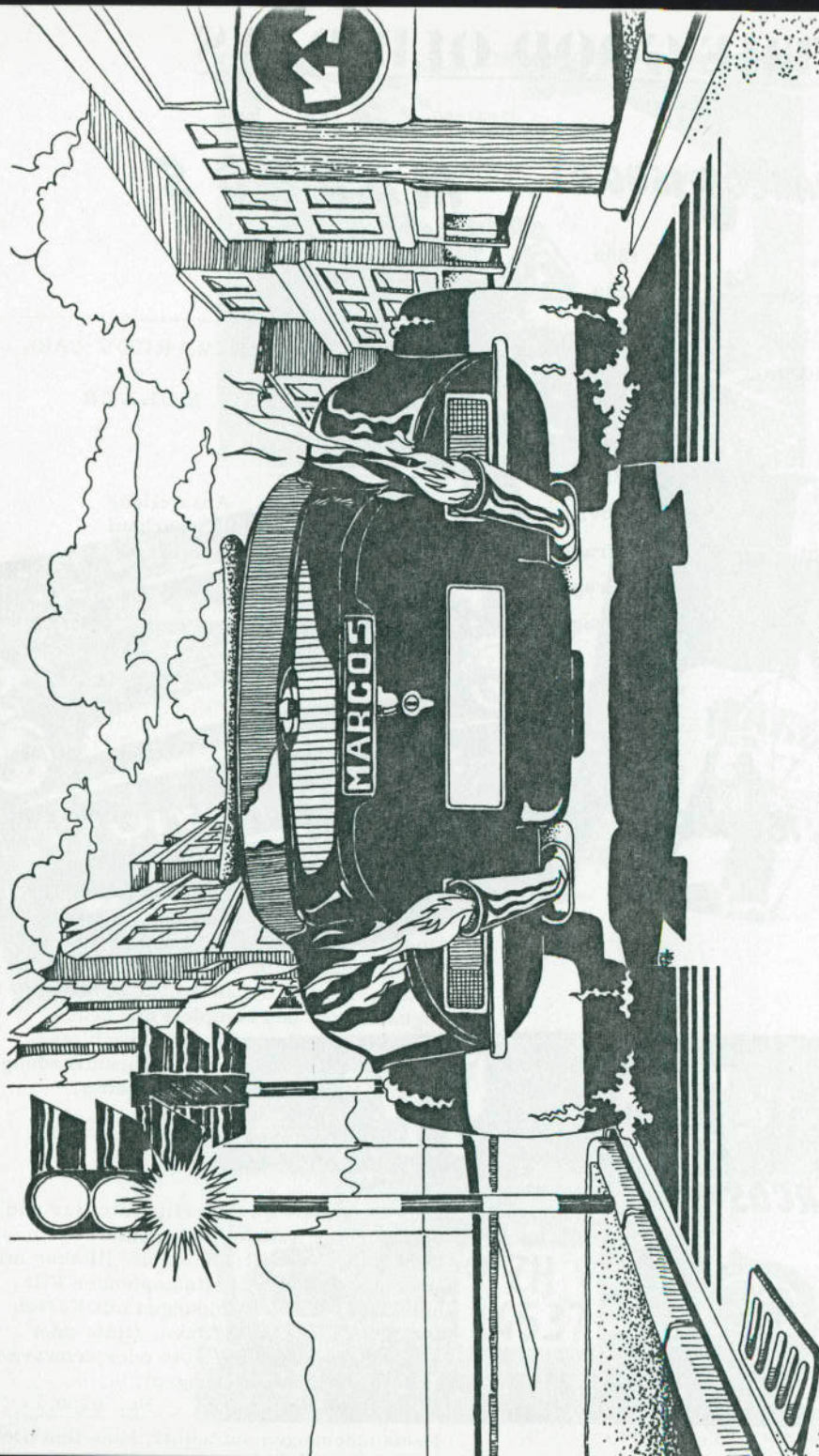
Fr. 5250.--

STUFE IV

Dies ist ein komplett fertiggestelltes und verkleidetes Aufbau / Fahrgestell wie unser DE - LUXE Modell:- Wie Stufe III aber mit Bodenteppichen, schalldämpfender Filzunterlage, Türverkleidungen mit Kartentaschen, sowie Rennsitzen. (Rote oder graue Bodenteppiche, rote oder schwarze Sitze und Türverkleidungen).

Fertig lackiert Fr. 6250.--

Preisänderungen auf samtl. Modellen blei-



Spitzenautos im Gesamtbestand

Die Schweiz besitzt einen besonders hohen Anteil an Wagen der obersten Prestigeklasse, sogenannten «Spitzenautos». Allerdings befinden sich etliche solcher vor allem in den Räumen Zürich und Genf beheimateter Luxuserzeugnisse in ausländischem Besitz. Dennoch mag ein Vergleich mit der noch stärker als die Schweiz motorisierten Bundesrepublik interessant sein:

	CH am 30. 9. 77	D am 1. 7. 77
Personenwagen-Gesamtbestand	1 932 813	20 020 197*
davon		
Ferrari		
(inkl. Dino-Ferrari)	752	527
Maserati	284	281
Lamborghini	328	217
De Tomaso	84	295
Iso (Rivolta)	95	194
Bizzarrini	3	6
Intermeccanica Italia/Indra	7	78
Aston Martin	105	34
Lagonda	9	—
Jensen	82	90
Rolls-Royce	578	327
Bentley	233	123
RR/B zus.	811	450
Bitter	26	232
Monteverdi	69	12
Total Eliteklasse	2 655	2 416
In % des Gesamtbestandes	0,14 %	0,012 %

* per 1. 7. 78 auf 21 212 046 angewachsen

In der Schweiz verkehren somit, in Relation zum Fahrzeugbestand gesehen, zehnmal mehr Liebhaberstücke dieses Kalibers. Natürlich gibt es nebst den immatrikulierten Wagen noch zahlreiche nichteingelöste Exemplare; sie sind in obiger Gegenüberstellung nicht enthalten. Die deutschen Vergleichszahlen verdanken wir übrigens einer im Rundschreiben 9/78 des Ferrari Model Clubs veröffentlichten Statistik von Harald Strate.

Rarität!

32(27)

Intermeccanica Italia Coupé 1972

ab Kontrolle 2. 1978, rot, 28 000 km, Radio, Tonband, neue Pneu's, 300 PS, Mustang-V8-Motor, wegen Platzmangels nur Fr. 12 900. —

Tel. 01 833 01 27

Günstig zu verkaufen!
35-19398(27,28)

Maserati Ghibli 4,7 l 1970

55 000 km, rot, sehr gepflegt, neu bereift, neue Auspuffanlage, ab MFK, garantiert unfallfrei. Eventuell Tausch, Teilzahlung. Offerte und Preisangabe nur bei Besichtigung.

Tel. G. 032 81 30 30

Zu verkaufen von Privat

Ferrari Dino 208 GT/4
blau met., AC, elektr. Scheiben, Radio, Kassetten, 15 000 km, Preis auf Anfrage 30-192401

Tel. G 041 42 12 14, P 041 99 19 59

Zu verkaufen

Porsche 930 Turbo 1975

tadelloser Zustand, 49 000 km, Fr. 38 800. — 25-19502(27)

Tel. 064 71 61 65

De Tomaso Pantera GTS 1976

mattschwarz met., schwarzes Leder, Klimaanlage, Stereo, nur als 3. Wagen bei schönem Wetter gefahren, 30 000 km, 1a gepflegt, Verhandlungsbasis Fr. 28 000. — 30-52456(27)

Tel. 041 23 26 88

Lamborghini Espada 1971/72

65 000 km, sehr guter Zustand, evtl. Eintausch. 25(27,28)

Tel. 064 61 24 80

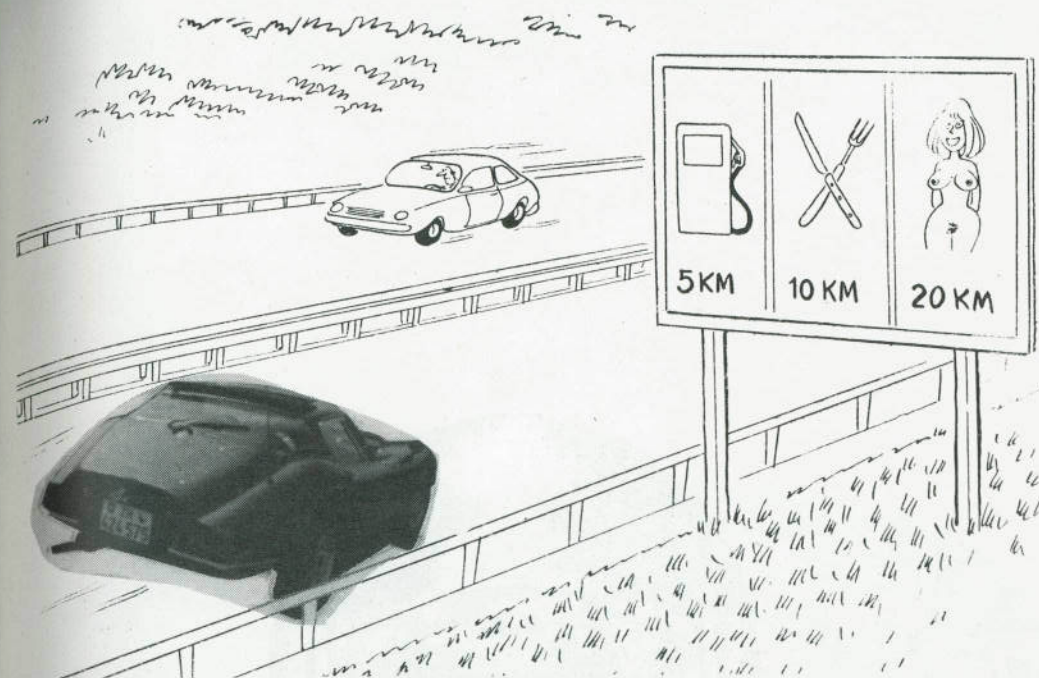
Z U V E R K A U F E N

- 1 Marcos Windschutzscheibe, neu
- div. Lampenabdeckungen, neu
- 1 Heckspoiler zu Kofferraumdeckel, neu

Tel. 052/32 79 03 ab 19.00

- 4 Stossdämpfer, neu, verstellbar
 - 4 Sommerreifen 195 x 13SR, 85%-ig
 - 1 Lenkstange mit Gelenkkopf
- zu 1500 GT:
- 1 Nockenwelle inkl. Stößelstangen
 - 2 Spiralfedern zu Aufhängung
 - 4 Kolben mit Pleuel
 - 1 Hinterachsantrieb
 - 5 Kurbelwellenlager, neu
 - 1 Alternator

Tel. 072/22 12 81 ab 19.00



Neue Verkehrsschilder für Marcos-Fahrer!

Wer war wohl der Stärkere?



