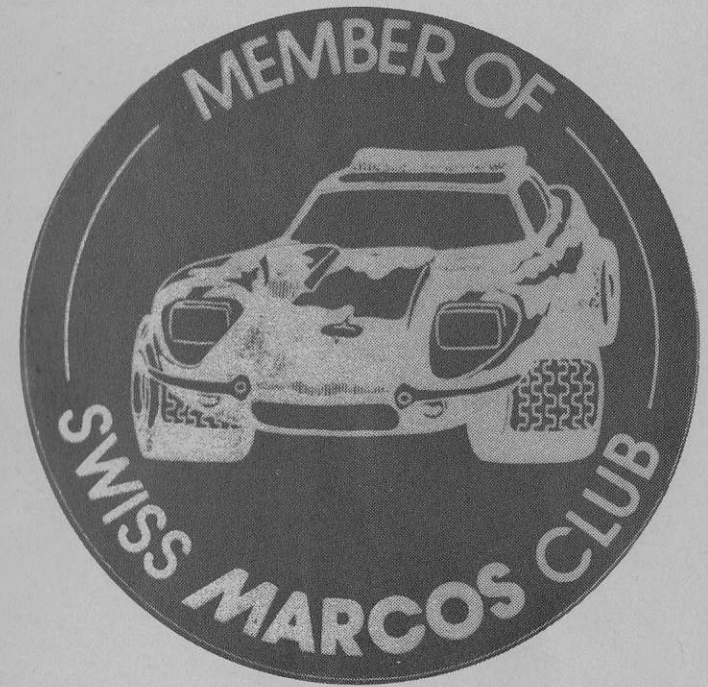
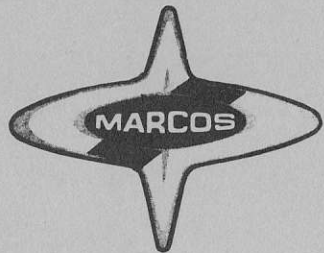




MARCOS
CLUB - MAGAZINE
NO. 10



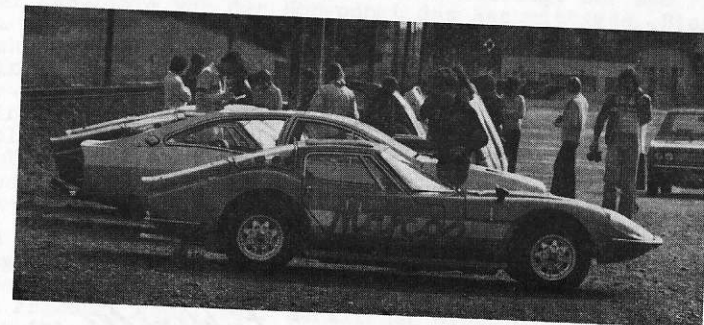
AUS DEM INHALT

- Marcos-Freunde, Vorwort	Seite 4
- Marcos-Meeting 79 in Murten	5 - 7
- Marcos-Besitzerverzeichnis	8 - 15
- Car & Driver, Test-Report	16 - 20
- Leserbriefe	21 - 22
- Jem Marsh, Marcos-Factory	23 - 25
- Polizeirapport	26 - 27
- Bussentabelle	28
- The good old days	29
- For your information, Mantis	30
- Marcos	31
- Handy Hints	32
- Zu verkaufen	33

Herausgeber:

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

Ausgabe: Sept./Okt. 1979
Auflage: 70 Exemplare



MARCOS - FREUNDE

Mit etwas Verspätung aber trotzdem noch im 1979 erscheint die zehnte Ausgabe der Swiss Marcos Clubzeitschrift. Mit dieser Nummer erhalten Sie einen Mitgliederausweis sowie je ein Abziehbild (wasserfest) in dunkelroter und silberner Farbe mit Aufdruck: "Member of Swiss-Marcos-Club" (siehe auch Titelseite). Im weiteren finden Sie auf den Seiten 8-15 eine detaillierte Marcos-Besitzerliste des Swiss Marcos-Club, die Robert Grauwiler für uns zusammengestellt hat. Für diese "Mammutarbeit" herzlichen Dank. Nur noch wenige Marcos, mit den auf Seite 15 aufgeführten Chassisnummern, konnten noch nicht ausfindig gemacht werden. Sollten Sie über Besitzeradressen dieser Fahrzeuge verfügen, so teilen Sie bitte diese Angaben dem SMC mit. Für Ihre Bemühungen zum voraus besten Dank.

Marcos-Souvenirs

In kürze werden ca. 35 Marcos-Leibchen (T-shirts) in 3 verschiedenen Grössen mit dem Aufdruck des neuen "SMC-Klebers" erhältlich sein. Trotz der kleinen Menge wird der Preis weniger als Fr. 20.- betragen. Zudem sind wieder Marcos-Leder-Schlüsselanhänger und Marcos-Anstecknadeln eingetroffen. Alle diese Souvenirs, auch weitere SMC-Kleber, können Sie direkt durch den SMC beziehen.

Neue Marcos-Besitzer

Ferner dürfen wir folgende, neue Besitzer vorstellen:

Hermann Knecht Oberzelg	Beat Egli Wartenbergstr. 6	Christof Halter Ried
9315 <u>Neukirch</u>	4127 <u>Birsfelden</u>	6053 <u>Alpnachstad</u>
1800 Volvo mit BMW 2002-Motor	1800 Volvo	1600 Ford

Leserbriefe

Spärlich treffen sie ein, die Leserbriefe; wenn nicht Wolfgang Schärer aus ABU DHABI geschrieben hätte, wäre diese Sparte wohl leer geblieben! Mangels Beiträgen von Seiten unserer Mitglieder sehe ich mich gezwungen in Zukunft vermehrt englische Berichte zu veröffentlichen. Bereits in dieser Ausgabe habe ich be-helfsmässig zu einigen druckfertigen englischen Beiträgen gegriffen. Deshalb greifen Sie zur Feder und senden Sie einen Beitrag für die nächste Ausgabe!

R. Halter

MARCOS - RALLY 79

Mit beabsichtigter Verspätung fand das Nationale Marcos-Meeting im Juni anstatt im Mai statt. Diese vorsorgliche Verschiebung war dem verspäteten "April-Wetter", das meistens unser Mai-Treffen heimsuchte, gutzuschreiben... Was uns jedoch am 16. Juni erwartete, war wohl viel schlimmer als das übliche April-Wetter. Die Teilnehmer können es selber bezeugen, jedoch abgesehen vom schlechten Wetter half die gute Laune aller Anwesenden mit, die verschiedenen Regengüsse zu vergessen.



Bevor ich das ganze Programm nochmals kurz wiederhole, möchte ich erst einmal allen Teilnehmern für Ihr Erscheinen und das Mitmachen recht herzlich danken. Spezieller Dank sei hier auch Robert Grauwiler gewidmet, der das Rally um den Murtensee ausgezeichnet organisiert hatte; und nicht zuletzt bereiteten die kniffligen Fragen dem einen oder anderen Kopfzerbrechen. An den verschmutzten Schuhen der Teilnehmer war zu erkennen, dass das Rally über Stock und Stein führte..., auch zu Fuss.

Der Slalom, ausgesteckt von Heiner Geering, auf dem Parkplatz neben der SBB-Linie war der Höhepunkt des Nachmittages. Hier durfte man wieder einmal, ohne ein schlechtes Gewissen zu besitzen, mit quietschenden Pneus um die engen Tore kurven. Mit jeder Durchfahrt verringerten sich die Laufzeiten trotz zunehmendem Regen. Speziell zu erwähnen ist Beat Egli, der mit seinem 1800 Volvo mit De-Dion-Hinterradaufhängung (Standard-Einzelradaufhängung der ersten 1800-Volvo-Modelle) wohl ein wenig im Vorteil war, sich jedoch als absoluter Favorit entpuppte und mit nur 26 sek. alle anderen Piloten übertraf. Schlechteste Zeit 72 sek. inkl. Strafpunkten. Das gesamte Parkplatzenrennen filmte unser Amateur Werner Schläpfer.

In der Zwischenzeit fand die Bewertung für die schönsten Marcos-Sportwagen statt. An diesem Treffen gab es erstmals einen Wanderpokal (Walliserkanne) zu gewinnen. Er wurde von der Bijouterie Grauwiler in Fribourg gestiftet. Herzlichen Dank. Sicher war dieser Preis auch der Anlass, dass alle Teilnehmer mit teilweise neu lackierten und auf Hochglanz polierten Marcos erschienen.

Nun zu den glücklichen Gewinnern:

1) Concours d'Elégance

1. Platz: E. Babbi, Pratteln	Mantis	121 Pkte	Wanderpokal
2. Platz: B. Girsberger, Winterthur	3L Volvo	115 "	Zinnbecher
3. Platz: M. Schnyder, Tagelswangen	3L Volvo	114 "	Zinnbecher
4. Platz: K. Weber, Stadel	2,6 Ford	113 "	Souvenir

2) Gewinner des Rally um den Murtensee

1. Platz: E. Babbi, Pratteln	Mantis	26 Pkte	Zinnbecher
2. Platz: E. Jammerbund, Liebfeld	1600 Lotus	24,5 "	Zinnbecher

3) Member's Choice (Publikumswahl)

1. Platz: K. Weber, Stadel	2,6 Ford	Zinnbecher
2. Platz: B. Girsberger, Winterthur	3L Volvo	Champagner

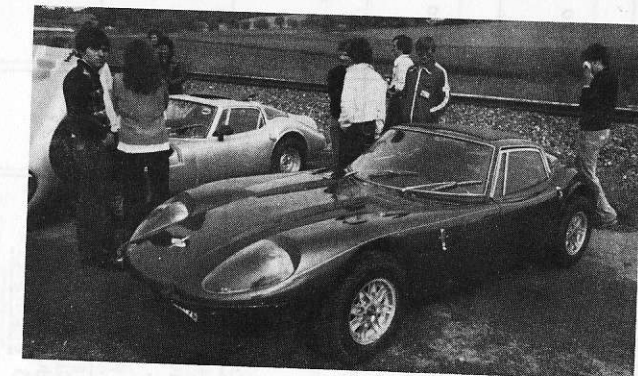
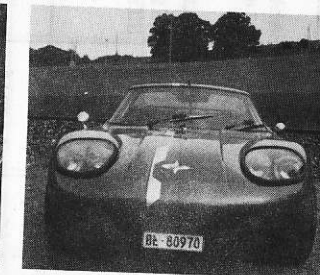
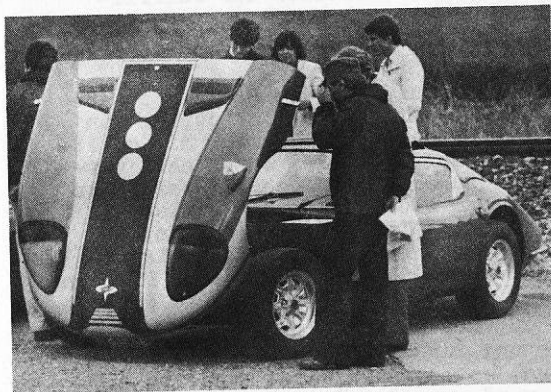
Ferner:

Geschicklichkeitsprüfung auf Parkplatz, Gesamtwertung

1. Platz: E. Babbi, Pratteln	Mantis	11,5 Punkte
2. Platz: G. De Filippis, Horgen	1600 Ford	8,5 "
3. Platz: P. Kürzi, Pfäffikon	1500 Ford	8 "
E. Jammerbund, Liebfeld	1600 Lotus	8 "

Schnellste Runden des Slaloms

1. B. Egli	1800 Volvo	26 sec.
2. E. Babbi	Mantis	29 sec.
G. De Filippis	1600 Ford	29 sec.
4. P. Kürzi	1500 Ford	32 sec.



Eigentümer	Chassis Nummer	Typ	Jahr	Farbe	frühere Eigentümer	Importateur	Kontroll-schild	Besonderes	Club
Egli Reat Wartenbergstr. 6 4127 <u>Birsfelden</u> 061 / 52 09 97	4058	1800 Volvo	65	grau	Babbi Peter	Babbi	BL 80 970	De Dion Hinter- achse	SMC
Knecht Hermann Oberzelg 9315 <u>Neukirch</u> 071 / 66 22 07	4075	1800 Volvo	66	blau / weiss	Heimberg Hürlimann		TG 24 165	2 l BMW Motor	SMC
Frei Walter Niederwiesstr. 4 5417 <u>Untersiggen- thal</u> 056 / 28 14 21	5010	1600 GT	67	rot/gold			AG 146 253		SMC MOC
Steiner Fred Buchenweg 4571 <u>Lüterkofen</u> 065 / 47 13 25	5021	1500 GT	66	blau/weiss	Boder Marcel Michel Priska			Speichenräder	
Fischer Peter Im Buech 166 5445 <u>Eggenwil</u> 057 / 5 29 50	5023	1600 GT	67	rot			AG 77 611	Speichenräder RHD	SMC
Zimmermann Wolfgang Hauptstr 6 D - 6601 <u>Eschingen</u> 06893 / 4328	5049	1600 GT	67	hellgrün met			SB - J3		SMC
Halter Christof Ried 6053 <u>Alpnachstad</u> 041 / 96 15 35	5053	1600 GT	67	dunkelgrün			OW 4 556		SMC

8

Eigentümer	Chassis Nummer	Typ	Jahr	Farbe	frühere Eigentümer	Importateur	Kontroll-schild	Besonderes	Club
Jammerbund Erich Wabersackerstr 15 3097 <u>Liebefeld</u> 031 / 53 44 97	5069	1650 GT	67	rot/ silber			BE 200 717	Lotus Motor 1600	SMC
Finocchio Carlo Gerbergasse 7 9320 <u>Arbon</u>	5094	1600 GT	67	gelb/ schwarz	Hafner Hauser			ursprünglich Lotus-Motor mit 24Volt-Anlage	
Fischli Adrian Arsenalstr 2 6010 <u>Kriens</u> 041 / 41 87 30	5109	1500 GT	67	gelb	Zwahlen Poffet Bucher		TH 36 056	Motor 1600	SMC
Weissen Christof Attenreute 9315 <u>Neukirch - Egnach</u> 071 / 67 42 86	5110	1600 GT	68	dunkelblau				verbrannt	SMC
Heiz Peter Eschenfeldstr 7 6312 <u>Steinhausen</u>	5113	1500 GT	68	gelb	Monnier Hug Schläpfer		TG 24 396	ursprünglich RHD	
Otto Hans-Joachim	5115	1600 GT	68	grün/ weiss				Hecksboiler bei Montegani Porsche-Stoss- stangen Kotflügel verbreit.	
Geering Heiner Frohdörflistr 8 8152 <u>Glatthbrugg</u> 01 / 810 69 30	5119	1500 GT	68	Gulffarben	Stucki		ZH 253 496	Unfall	SMC MOC

9

Eigentümer	Chassis Nummer	Typ	Jahr	Farbe	frühere Besitzer	Importateur	Kontroll- schild	Besonderes	
De Fillipis Giorgio Neudorfstr 36 38 10 <u>Horgen</u> 01 / 725 08 48	5130	1600 GT	68	silber	Schwander		ZH 228 852	Heckspoiler	SMC
Kürzi Peter Alte Landstr 2 8808 <u>Pfäffikon</u> 055 / 48 23 16	5135	1600 GT	68	violet/ silber			SZ 15 611		SMC MOC
Margarini Franco Via A. Nessi 42 b 6600 <u>Locarno</u> 093 / 31 68 93	5141	1600 GT	68	orange			TI 56 450		SMC
Renold Dominique Breitenstrasse 10 8134 <u>Adliswil</u>	5155	1600 GT	68	orange			AG 111 892		SMC
Schärrer Wolfgang Gerichtsstr 1 D - 6031 <u>Grünberg</u> 06401 / 7821	5166	1600 GT	68	blau					SMC
Buechi Titus Bahnhofstr 22 8355 <u>Aadorf</u> 052 / 47 13 27	5238	1600 GT	68	orange			TG 32 235		SMC
Weber Kurt Hinterdorf 8174 <u>Stadel</u> 01 / 858 27 61	5375	3L Ford	71	braun/ schwarz			ZH 420 633	Motor 2,6L Ford RS Getriebe Alfa	SMC MOC

10

Eigentümer	Chassis Nummer	Typ	Jahr	Farbe	frühere Besitzer	Importateur	Kontroll- schild	Besonderes	
Roch Michel 1bis, rue Gotthard 1225 <u>Chêne-Bourg</u> 022 / 48 20 20	5396	3L Ford	71	violet	Mileret			RHD	
Crivelli Marco Chavannes 39 2016 <u>Cortailod</u> 038 / 42 14 36	5452	3L Ford	69	british racing green	Gee	Gee	NE 72 792	Marcosfelgen RHD	SMC
Roch Michel 1bis, rue Gotthard 1225 <u>Chêne - Bourg</u> 022 / 48 20 20	5479	3L Ford	70	schwarz/ gold			GE 37 112		SMC
Frick Helmut Schützenstrasse 38 8808 <u>Pfäffikon</u>	5519	3L Ford	69	gelb			SZ 17 708	Stahlchassis Standort Biberbrugg zu verkaufen	
Koch Albert Carrosserie 8840 <u>Einsiedeln</u> 055 / 53 14 22	5659	3L Volvo automat	71	gelb	E. Zuber	E. Zuber Tuebach	org PWL553J	Unfall, in Rep	
Lang Nico Machtun 42 <u>Luxemburg</u> 75357	5676	3L Ford	70	weiss				Overdrive	
Offria Maurice 23 r de la Blancherie 1950 <u>Sion</u> 027 / 38 14 60	5653	3L Volvo automat	71	rot	Studer Pierre Garage Chavaz		org RJ0789J	Motor 2L 6Zyl Triumph	SMC

11

Eigentümer	Chassis Nummer	Typ	Jahr	Farbe	frühere Besitzer	Importateur	Kontroll- Schild	Besonderes	
Brunschweiler Paul im Aernisried 8626 <u>Ottikon</u> 01 / 935 17 74	5697	3L Volvo	71	gelb/blau	Baier Max	Titan AG Zürich			SMC
Stüssi Jörg Neuackerstr 18 8125 <u>Zollikerberg</u> 053 / 4 15 69	5701	3L Ford	70	gelb			ZH 225 911		
Monbaron J.Claude Route Montoz 6 2735 <u>Bévilard</u> 032 / 92 11 65	5705	3L Volvo	71	gelb	Jeanrichard	Titan AG Zürich		Unfall Schiebedach	
Zihlmann Peter 8586 <u>Buchackern</u> SBV Zürich 072 / 3 74 32	5713	3L Volvo	71	gelb	Wolfer, Wthür	Titan AG Zürich	TG. 53 679	Schiebedach	
Girsberger Bruno Guggenbühlstr 55 8404 <u>Winterthur</u> 052 / 27 47 48	5722	3L Volvo	71	blau met.	Fuchs, Siebner Wenger	Titan AG Zürich	ZH 11 792	Schiebedach	SMC NOT
Kaiser Heinz Bibernstr 24 3296 <u>Arch</u> 065 / 69 32 19	5723	3L Volvo	71	grün/gelb		Titan AG Zürich	BE 103 417	Schiebedach	SMC
Kaiser Fredy Bürgenstr 16 6005 <u>Luzern</u> 041 / 44 19 55	5754	3L Volvo	71	gelb			LU 56 430		

Eigentümer	Chassis Nummer	Typ	Jahr	Farbe	frühere Besitzer	Importateur	Kontroll- schild	Besonders	
Bosshard Max Giesserstr 11 8404 <u>Winterthur</u> 052 /	5761	3L Volvo	71	rot			org PWL499J ZH 171 048		SMC
Cole Kevan chem des Pontets 8 1212 <u>Grand-Lancy</u> 022 / 94 45 72	5891	3L Volvo	71			Cole	org BHJ813K GE 36 455	Umgebaut auf LHD	SMC MOC
Babbi Enrico Burggartenstr 35 4133 <u>Pratteln</u> 061 / 81 37 17 81 37 18	P8 - 5902	Mantis	71	silber	Wenger	Wenger	org CAE322J BL 58 172		SMC
Schnyder Meinrad in der Pünt 4 8307 <u>Tagelswangen</u> 052 / 32 79 03	5946	3L Volvo	71	blau met		Schnyder	org VCF808K ZH 424 575	Schiebedach Marcos-Schriftzug auf der Seite	SMC MOC
Beutler Rest Burepinte 3257 <u>Ammerzwil</u> 032 / 84 14 55		1600 GT	67	gelb				Unfall, verschrottet	
Greber Franz Agnesstr 8404 <u>Winterthur</u> 052 / 22 44 53	5517	2000 GT V4		orange				Unfall	
Garage Erne 3172 <u>Niederwangen</u> 031 / 34 29 85 34 19 31		1500 GT		rot	Schüpbach			wurde verkauft neuer Eigentümer unbekannt	

Eigentümer	Chassis- Nummer	Typ	Jahr	Farbe	frühere Besitzer	Importateur	Kontroll- schild	Besonderes	
Misteli Manfred Hauptstrasse 36 4562 <u>Biberist</u>	7036	Mini- Marcos 1000 ccm	67	rot/weiss			BE 306 421		SMC
Grauwiller Robert im Kreuz 1711 <u>Tentlingen</u> 037 / 38 22 44	7036	Mini- Marcos 1275 ccm	67	gelb	Bürgi, Steckborn Blöchliger		FR 47 377		SMC MOC
Sauder Heidi Stadlerstr 12 8182 <u>Hochfelden</u> 01 / 860 03 21	7142	Mini- Marcos 850 ccm	67	grün			ZH 339 283		SMC
Jenzer Hansjörg Friedhofgärtnerei 8561 <u>Hugelshofen</u>		Mini- Marcos 850 ccm	67	blau					

14

Eigentümer	Chassis- Nummer	Typ	Jahr	Farbe	frühere Besitzer	Importateur	Kontroll- schild	Besonderes	
	5599	3L Volvo		gelb		Titan AG Zürich		Austellwagen Genfer Salon 1970	
	5607	3L Volvo automat		blau		Titan AG Zürich		Austellwagen Genfer Salon 1970	
	5706	3L Volvo		tangerine		Titan AG Zürich		Schiebedach	
	5714	3L Volvo		tangerine	GJ Coldwell München	Titan AG Zürich		Schiebedach	
Flavigny	5881	3L Volvo		org gelb rot	Marsh	Flavigny	org LWW359K	kompl überholt Lederinterieur	

15

CAR and DRIVER

DECEMBER 1970/75 CENTS

16

PREVIEWS:

Dodge Colt
Plymouth Cricket

SPECIAL TEST

The Marcos
Mothers, hide your
daughters!
Marcos has arrived.

PLUS

'46 Chrysler
Windsor
Why are all those
long-haired-hippie-freaks
driving Chryslers?



CAR AND DRIVER • DECEMBER 1970

17

A declaration of a certain lifestyle that is anything but subtle



ROAD TEST

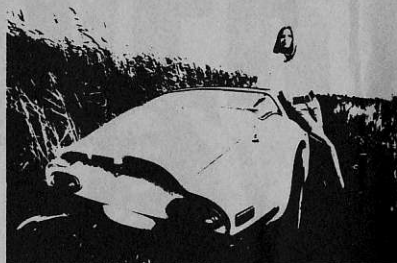
MARCOS



• The Marcos is a car but that is a side issue. Transportation is not its thing. It's more like a suit—you wear it—nipped in the waist, lapels spreading to your shoulders. A creation some upper East-side Manhattan boutique might have one or two of, but only in size 37 long. You buy it, not because it keeps the cold wind off your hide or because it's exquisitely comfortable, but for what it does to anybody within eye shot. It knocks them out, turns their minds to jelly and sends them skulking back to Robert Hall reminded of what plebeians

they really are and are destined to remain.

The Marcos does all of that as quickly and efficiently as any car on the road. No one, aside from fanatic *AUTOCAR* readers, has any idea what it is or where it comes from. But they are all convinced: at first glimpse of its sleek, waist-high silhouette, that it's "outta sight." They tell you so. They rush up when you are stopped at traffic lights, they tell you in gas stations and wait in gaggles at every curbside stop. They throng to wher-



ever it's parked just to tell you, when you return, what a terrific car you have. You begin to wish for a camouflage net so that you could have a little peace, or a private army to keep the rabble at bay. All that attention, it drives a normal man nuts. But then, normal men won't be buying Marcos' (they'll never even know anybody who owns one). In fact, normal men hate the Marcos. They would rather paint the house than drive it. It's altogether too low, they say, too hard to get into and out of; you can't see out; there's no ventilation; the console is too high; it steers too hard and it rides like a logging truck. Normal men don't want to have anything to do with its impracticability. Which probably explains why the multitudes are so captivated when you pop over

(Specifications overleaf, text continued on page 70)





ABU DHABI AIRPORT HOTEL

EXECUTIVE OFFICE

Abu Dhabi, den 26. Januar 1979

Hallo Meinrad,

zunächst einmal herzliche Grüesse von Abu Dhabi. Im Moment weiss ich gar nicht recht, ob ich Dir schon mal von hier geschrieben habe, oder nicht.

Jedenfalls bin ich seit ungefahr vier Monaten in den Vereinigten Arabischen Emiraten beruflich taetig.

Gestern nun habe ich per Zufall von einer Lufthansa Stewardess eine Englische Motor Zeitschrift bekommen, und entdecke doch da ploetzlich Jem Marsh mit seinem Marcos. Ich werde Dir diese Seiten kopieren, damit Du wieder etwas Neues fuer Deine Club-Zeitschrift hast, soweit Dir dieser Artikel nicht schon bekannt ist.

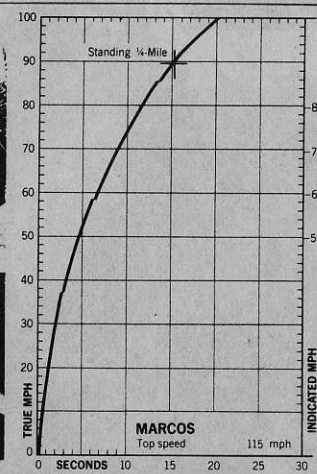
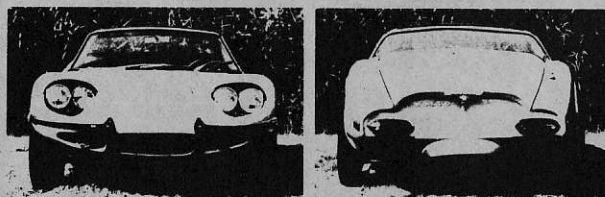
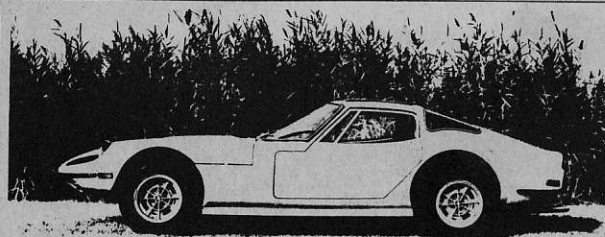
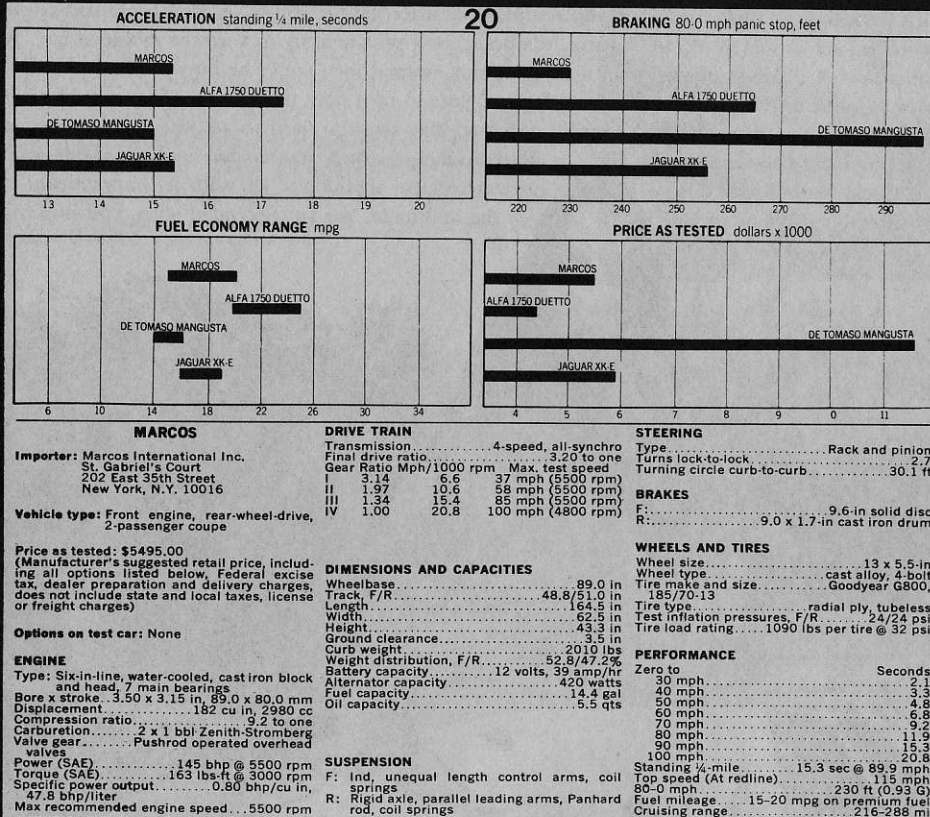
Jetzt im Winter wird Dich das Marcos-Fieber ja nicht so packen, aber dafuer im Fruehjahr umso mehr. Hier ist in Sachen Autos wenig los, d.h. es gibt keine echten Fans. Im uebrigen ist es fuer jedes Auto schade, da hier alles rostet, sobald es an die Luft kommt.

Sonst ist alles beim Alten, ich bin fast jeden Tag im Meer baden und soweit ein Windchen weht, beim Surfen.

Nach Gruenberg hast Du es jetzt doch nicht mehr geschafft, aber ich hoffe, dass ich Dich im Sommerurlaub/August sehen werde.

NB: Bin immer noch auf der Suche nach einem schoenen E-Typ, evtl. im Tausch

ABU DHABI - U. A. E. P. O. BOX 3766 TELEX AH 2904 TEL. 77260



fuer meinen "Braunen".
Du siehst, wenn es um Autos geht,
Blatt zu Ende geht

Hoffe, dass es Dir und Deiner F
" Marci " nicht einfriert.
Mit meinen Autos habe ich ja ri
Crew hier die neuesten Kaelte-M

Bis demnaechst

Lichtgung

حول الأسبوع

السبت : «نادى هواة الأغذية الراقية»
يعقد نادى الأغذية الراقية مساء كل يوم سبت في مطعم
«الجوهر» حيث يعد للأعضاء والخاصين قائمة طعام
خاصة جدا. ٨٠ درهم فقط
الأحد : «مشويات تحت ضوء القمر»
تستطيع أن تمارس هواية السباحة في مسبح الفندق...
وتتناول ما تختار من أنواع المشويات المعدة على الفحم
ستجد أيضا بوفيه خاص من السلطات الشرقية - حيث
لك اختيار ما يطيب إليك.

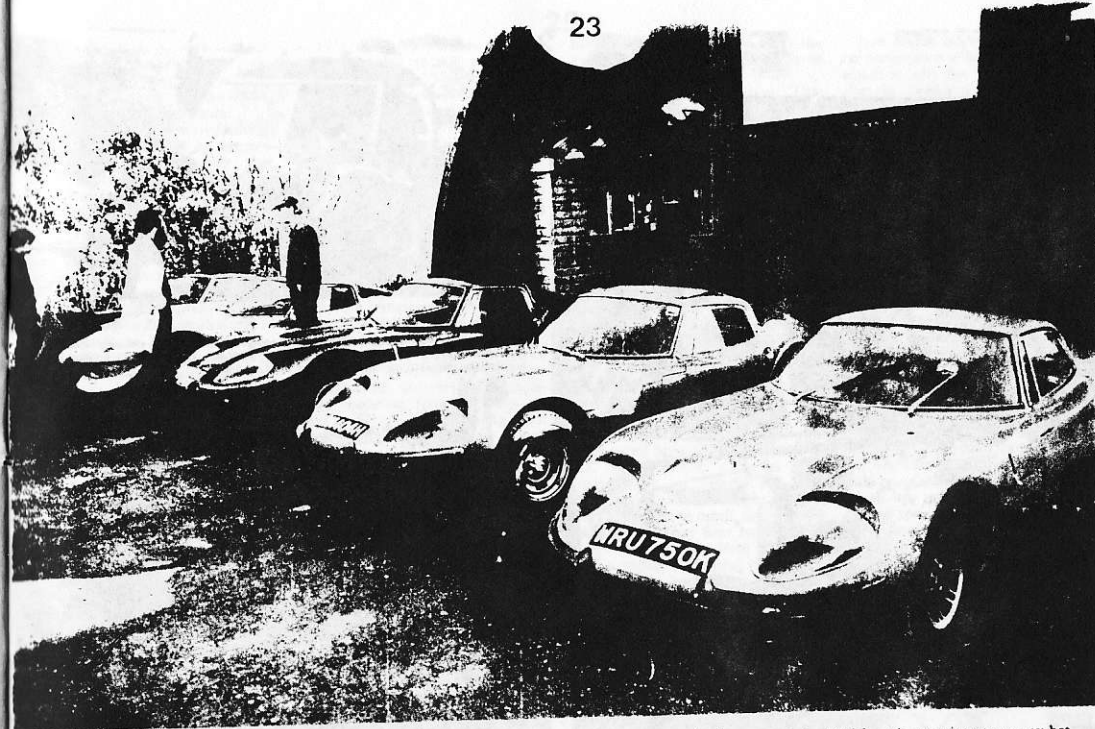
٥٠ درهم (حسب حالة الطقس)
الاثنين : «نادي السينما»
تعرض أحدث الأفلام العالمية كل اثنين مع المشاء.
٥٠ درهم فقط

الثلاثاء : «مفاجاه !!»
الأربعاء : «المأكولات البحرية»
يعد بوفيه الأسماك وللمأكولات البحرية، أشمل بوفيه وجد
في هذا التخصص ويعد على نفس البوفيه السلطات
المتنوعة وأصناف الحلوى والفاكهة.
(مطعم شهرزاد) ٦٠ درهم فقط

الخميس : «مسيرة الأسبوع»
نادي «زبد» الليل في الهواء الطلق على أنغام فرقة موسيقية
عالية، مع بوفيه من الأغذية الباردة والسلطات الشهيّة
أو ما تختار من المشويات على الفحم.

(حسب حالة الطقس)
الجمعة : «غذاء خاص للعائلات»
في مطعم شهرزاد وجول حمام السباحة

فندق رامادا ابوظبي - ت. ٧٧٢٦٠



Where are they now? Marcos: still making Jems?

Jem Marsh, founder of Marcos cars back in the fifties, recently clinched the 1978 classic sports car championship in a 20-year old wooden device he built himself. A lot has happened in those years, as Roger Bell discovered

IT MAY have escaped your notice that the winner of the classic sports car championship this year — with 12 wins and two 2nds from 14 starts — was a lanky, grey-haired 48-year-old enjoying his second youth at the wheel of an oddball bubble-topped gullwing sports car made of wood and plastic. The driver had built it nearly 20 years before — not for himself to race but for a promising young club dicer in Scotland called Jackie Stewart.

Since then, the wheel has turned full circle for Jem Marsh, founder of Marcos cars which were spawned in the 'fifties, spanned the 'sixties and succumbed in the 'seventies, for it was Jem's own racing aspirations after leaving the navy at the age of

25 that led to the construction of the first Marcos. That he should be winning historic car races in one of his early cars 20 years later is a tantalising twist of fate that rekindled our interest in both man and marque. The story will eventually lead us to an isolated farmhouse with a barnful of old Marcoses (including a Le Mans car you may have forgotten about), to a couple of Lancia dealerships in the West Country and, most important of all, to a large tin shed on the Westbury, Wilts trading estate where Marcos cars are very far from dead. But first a little history to refresh your memory and set the scene.

Like many good ideas, it all started in a pub. Not only was the

first Marcos conceived over a pint after a 1958 750 Club meeting — Jem Marsh had been building and racing 750s since 1953 — but the first one was constructed, in 1959, within ailing distance of lots more beer in the lock-up of the Lion in Dolgellau, North Wales. After winning the Goodacre 750 Trophy in 1958 with the help of his own widely used Speedex components, Jem Marsh entered into an arrangement to provide the mechanical bits for a wooden monocoque shell designed by Frank Costin. "As the only distinction I got at school was in woodwork, the idea appealed to me", recalled Marsh when I talked to him recently.

About a dozen replicas of the original ugly duckling kit car — the bug-eyed Marcos with four-piece screen and Ford Anglia (105E) power — were built, one of them being delivered by Jem Marsh himself to Jackie Stewart's first sponsor. (Jackie Oliver and Derek Bell are two other world-class drivers who learnt their profession seated in a wooden tub.) Jem Marsh had the foresight to buy back (for £250) the car that Stewart raced when he located it in a London mews garage in 1964. He's had it ever since and, as its near clean-sweep championship run this year testifies, it is serving its owner/constructor well, though with a 1300 engine, Hewland five-speed box and modern brakes and tyres, the car is a lot quicker now than it was when Stewart thrashed it around Charterhall.

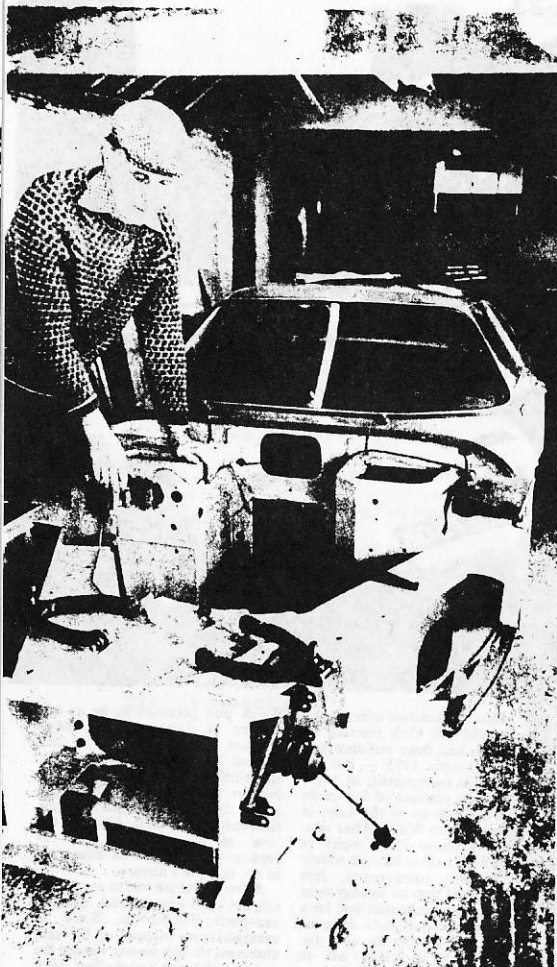
In 1960 Marcos moved from their

Welsh pub premises to an ex-hat factory in Luton, Beds where designer Dennis Adams (who had worked with Frank Costin on the space-frame Lister-Jaguar) and his brother Peter (a qualified chippy) joined the team at around the same time that Costin left it. Although the 'cos' of Marcos remained, co-founder Costin played no further part in the marque's history.

Adam's first job was to restyle the original gull-wing model using a one-piece windscreen. Some 30 examples were snapped up by eager clubmen, though no-one wanted the open car, the team's next effort, until Adams put a lid on it to create the Marcos Fastback, reminiscent, with a little stretch of the imagination, of the Ferrari breadvan racer. One of the 18 that were made still belongs to Jem Marsh who is currently rebuilding it within lion-roaring distance of Longleat in what was once the milking shed of Conygarth farm, where wife Judith offers bed and breakfast accommodation. The car will be campaigned next year with a 1300 Ford-based Martin engine (with three valves per cylinder) against sterner Lotus Elan opposition in the classic sports car series.

Fortunately the mid-engined car that Marcos planned to produce next remained a drawing board pipe dream, otherwise the firm would have gone bust a lot earlier. The appearance of the Lola GT that was later to sire the Ford GT40 made Jem Marsh realise they had neither the money nor the right gearbox for such an ambitious project. With financial backing from Gravelle

continued over

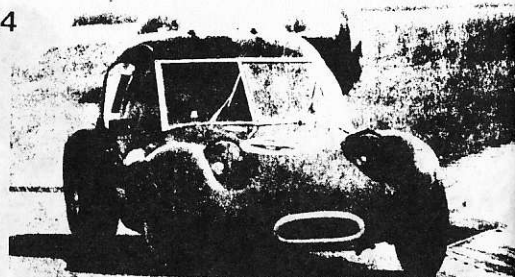


Above: Champion driver/constructor contemplates the wooden monocoque chassis he devised as long ago as 1959. Right: examples of the breed gathering dust in Conygarth farm's milking shed (disused)

Cavendish, who located new premises — an old mill at Bradford-on-Avon — for the embryo manufacturers, Marcos opted instead for a dramatic-looking two-seater GT, based on straightforward front-engined rear-drive mechanicals and a new monocoque wooden shell. Enter the classic Adams-styled Marcos, first with Volvo 1800 engine (99 of these were made from 1963-65), then various Ford 'fours' — 1500, crossflow 1600 and the fast but fragile Lawrencetune 1650 from 1965-68. It was long after the 1800 version had been dropped that one of the Volvo-powered models was entered for Le Mans. Jem Marsh, who still has the car (cocooned in straw bales), takes up the story on its failure to qualify. "I was so annoyed with its speed down the straight — about 120 mph — that as soon as we got back I rushed round to the local Ford dealer, bought a V6 3-litre and gearbox, and stuffed it

into the tub by hacking the wood-work around." Later on, the timing of the Le Mans car's Volvo engine was found to be all wrong, but the episode accelerated the development of the first hairy-chested six-cylinder Marcos.

By 1969, Marcos had graduated from the ranks of the kit car specialists to an establishment manufacturer. But although the firm was flourishing, there was still a lingering suspicion about the unconventional marine-ply base structure. "We had quite a lot of resistance from dealers and buyers," Marsh recalls. "Although the purists — the people who knew about gliders and de Havilland Mosquitos — understood the wood, the average motorist didn't. So we changed to a 16-gauge, 1.5 inch square-tube chassis frame in 1969. That was the year we also decided to enter the American Market. We couldn't do it with the Ford V6 so we approached Volvo



Above: bubble-topped oddball speeds through the Donington chicane ahead of a less elderly Marcos earlier this year. Below: fastback (Ferrari breadvan-like) Marcos tackles the Silverstone club circuit, piloted by Jem



to purchase the 144 straight-six engine and gearbox... the 3-litre Marcos V6s with a 3.2-l capacity final drive is undoubtedly the best model we ever built."

Some 300 Volvo-powered metal-framed cars were made at the new £125,000 Westbury factory that Marcos moved to in 1969, as well as a handful with Triumph 2.5-litre carburettor engines — they were lovely — very smooth and economical but not especially fast — and Ford 2-litre V4s ("awful engines").

Too much was happening all at once. Besides moving to a new factory and attempting to set up shop in the States — a disaster that was to cost £30,000 — Marcos were also developing a new car, the controversial Adams-styled Mantis, launched in 1970. Jem Marsh still springs to its defence: "The press — and lots of other people — were very rude about the Mantis but it was in fact quite advanced with its wedge-shaped body. The prototype had a Ford V6 but production models were fitted with the Triumph 2.5 fuel-injected engine. We made 32 altogether and sold them all without any trouble. A lot was said in the press shortly after about the Mantis being the downfall of Marcos, but this was not so. It was a combination of several things — heavy losses in America, a general slump in sales, as well as the cost of the new factory and new car..."

Jem Marsh sold out to the Bob Walker Group in 1970. A year later,

in 1971, the new owners shut up shop. But that is not where the Marcos story ends. Shortly after in 1972, Jem Marsh was back in business ("I had £200 to my name at the age of 42 to start all over again") not only buying and selling the cars he once built, but restoring them too. The business flourished. He bought a garage in Warminster, Wilts and took on a Datsun dealership for 34 years before terminating the franchise, practically unheard of among Datsun dealers "because of the dictatorial attitude of the importers". Marsh likes to be his own boss. "I took on a Lancia dealership instead because I felt I understood the specialist low-volume market." It paid off. Jem opened a second Lancia-only outlet in Bath recently.

Meanwhile, the restoration business, operating from that big tin shed in Westbury, was going from strength to strength as an autonomous unit with its own staff of five working under Roy Macmath who has now been with Marsh, either building, restoring or servicing Marcoses, for over 12 years. No-one knows the cars better. All the assets of the original company — including the jigs and moulds — were bought back by Marsh in 1973 so that he now has everything he needs to build new cars, though type approval problems would make that impracticable. He did, in fact, resume manufacture of the Mini Marcos kit before selling it as a going concern to D and H Fibre-

glass Techniques, who still make the car — and their new Midas — in an old mill in Lancashire.

Ah yes, the Mini Marcos. That warrants a chapter in itself. Cashing in on the special boom of the mid 'Sixties, Marcos produced a wood-stiffened glass-fibre shell to accept Mini front and rear subframes. "We advertised it at £199 and had 200 enquiries a day. It really took off." Jem Marsh also remembers with some amusement the French-entered Mini-Marcos that ran at Le Mans in 1966. "It was lashed together with wire so I got hold of the owners before the race and told them how to put it right. Issigonis didn't want to know: he hated the sight of the thing. I spent most of the race going round apologising for the car but it went on and on and eventually finished (last) — the only British car to do so."

With Chris Lawrence, Jem Marsh later raced his own Mini Marcos at Le Mans. Using a works rally engine, the car topped 140 mph down the Mulsanne straight and was very competitive until the transfer gears failed after four hours. Over a decade later, the Mini Marcos is still a highly successful club racer. Jem's car was not the only championship-winning Marcos this year: Steven Robert's fiery 1460 cc MM not only won the modspost championship outright but deprived Sir Henry Segrave of several long-standing British speed records too. Ugly it may be, slow it is not. Mar-

Jem Marsh does all his own race car preparation at home on the farm, which is why his wife has to look after the sheep and is still waiting for her kitchen shelves. The restoration business down in Westbury is reserved exclusively for that — business. "I like to handle all Marcos enquiries myself. Customers want to meet the guy who built their car..."

Rory Macmath was working outside on one of the rare Triumph-engined cars during a recent visit. Inside, the place was crowded with Marcoses in various stages of completion. In one corner, a dusty Mantis. In another, a sewing machine used to make new trim. "We can supply anything for any Marcos, from a complete new tub or chassis downwards." Just to prove his point, a timber shell rested on restles beside a brand new bare metal one. Ironically, it is the space-frame cars that the market demanded that have proved to be the less durable, the vulnerable side rails being particularly prone to rust which has reduced many a tube to more space than frame. The replacement chassis (costing £490 complete) that go into rebuilt cars carry heavy anti-corrosion treatment, which the originals didn't. In contrast, the marine-ply tubs have lasted well "provided they've not been left out in a wet field to rot and that the exhaust pipes haven't burnt holes in them."

Like many classic sports cars of the 'sixties, a good Marcos is a good



Above: ahead of its time? The Marcos Mantis was not well received by the press — but the 32 cars produced were all snapped up by enthusiasts for the marque

coses first attracted real attention on the track in 1960 when one of the early cycle-wing cars driven by Bill Moss — remember the other Moss of ERA and Gemini fame? — scored nine straight wins using a 75 bhp Anglia engine prepared by a promising tuner called Keith Duckworth. They've both been winning races ever since.

The pristine, re-chassis, refurbished 3-litre Volvo-engined car in Jem's cowshed would fetch up to £5,000 — a lot more than it cost when new. The 3-litre V6 that was being built and converted to left-hand drive would probably be worth even more when it gets to the States.

Young farmer Marsh seems to have settled down at last.





STADTPOLIZEI ZÜRICH
Ordnungsbussen-Zentrale

26

Schaffhauserstrasse 26
Postfach, 8042 Zürich
Telefon 01 60 01 11, intern 54

1

Automatischer Radar
GK-Nr. 171 339

Herrn/Frau/Frl./Firma

SCHNYDER MEINRAD
IN DER PUENT 4

8307 TAGELSWANGEN

VERZEIGUNGSVORHALT

Zürich, 24. APRIL 1978

Sehr geehrter Fahrzeughalter,

Ihr Fahrzeug, Kontrollschild-Nr. 24 424 575, wurde durch unser automatisches Messgerät
am 15.04.1978 2051 Uhr, an der FURTTALSTRASSE, ZUERICH 11

(höchstzulässige Geschwindigkeit 60 km/h) Fahrtrichtung EINWAERTS im Bild festgehalten.

Die gemessene Geschwindigkeit betrug 76 km/h.

Der verantwortliche Lenker hat demnach die Geschwindigkeits-Vorschriften verletzt. Gestützt auf die Weisungen des EJPD vom 11. Dezember 1973 über Geschwindigkeitskontrollen ohne Anhalteposten im Strassenverkehr, kann vom Erfordernis, fehlbare Fahrzeuglenker an Ort und Stelle anzuhalten und zu verzeigen, Umgang genommen werden.

Die Möglichkeit steht Ihnen offen, die Angelegenheit im Ordnungsbussenverfahren zu erledigen. Sofern Sie wünschen, davon Gebrauch zu machen, bitten wir Sie, uns den Betrag von Fr. 60.- (Ziffer 126.3 der

Ordnungsbussenliste) innert 10 Tagen mit beiliegendem Einzahlungsschein auf unser Konto 80 - 2231 zu überweisen. Sie ersparen sich dadurch zusätzliche Schreib- und Spruchgebühren.

Nach Ablauf dieses Termins erfolgt Verzeigung im ordentlichen Verfahren an das Polizeirichteramt der Stadt Zürich.

W
I
C
H
T
I
G

Gemäss Artikel 5 der OBV vom 22. März 1972 sind Ordnungsbussen von Fr. 50.- und mehr sowohl im Ordnungsbussen- als auch im ordentlichen Verfahren in der kantonalen Strafkontrolle eintragungspflichtig. Wir zählen auf Ihr Verständnis und erbitten das auf der Rückseite auszufüllende Formular raschmöglichst, spätestens aber innert 10 Tagen zurück, ansonst wir uns veranlasst sähen, die gewünschten Angaben durch die zuständige Polizeistelle einzuholen.

Bitte Rückseite beachten

Beilagen

1 Foto
1 Einzahlungsschein

Mit freundlichen Grüssen
STADTPOLIZEI ZÜRICH
Ordnungsbussen-Zentrale

27

W
I
C
H
T
I
G

Wir bitten Sie, uns dieses Formular mit den erforderlichen Angaben, unabhängig wer das Fahrzeug gelenkt hat, unter Beachtung folgender Punkte zu retournieren:

- Wenn die Busse den Betrag von Fr. 60.- (Bussenliste OBV Ziffer 128.3) ausmacht.
- Wenn die fehlbare Person das ordentliche Verfahren vor dem Polizeirichter wünscht.

Das Retournieren des Formulars entfällt, wenn Sie uns die Bussenzahlung von Fr. 20.- oder 40.- (Bussenliste OBV Ziffer 128.1 bzw. 128.2) in den nächsten 10 Tagen überweisen.

Personalien des verantwortlichen Lenkers

Angaben in Blockschrift
und gemäss Führerausweis

Name _____ Vorname _____

Bürger von _____

Beruf _____ Geburtsdatum _____

Wohnort _____ Strasse _____

Postleitzahl _____

Führerausweis wo ausgestellt? _____

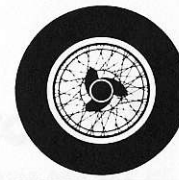
wann? _____ Kategorie _____



Datum _____ Unterschrift _____

Bussenliste

Fussgänger	
1. Nichtbenutzen von Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen, sofern sie weniger als 50 m entfernt sind (VRV 47 I)	5.-
2. Nichtbenutzen des Trottoirs oder des Fussweges (SVG 49 I, SSV 30 I)	5.-
3. Nichtbeachten der Lichtsignale oder der Handzeichen der Polizei (SVG 27 I, VRV 47 VI, SSV 47-49)	5.-
4. Betreten von Autobahnen oder Autostrassen (SVG 43 III, VRV 36 III)	10.-
Radfahrer, Führer von Motorfahrzeugen	
(Administrative Bestimmungen)	
50.1. Nichtmitführen eines amtlichen Ausweises über das Alter, sofern der Führer des Motorfahrzeuges noch nicht 18-jährig ist (BRB vom 27. 8. 1969, 23 I)	5.-
2. Nichtmitführen des Motorfahrzeug-Kontrollausweises, sofern das Fahrzeug keine Zulassungsetikette aufweist (BRB vom 27. 8. 1969, 5 I, IV)	5.-
51. Benutzen eines Fahrzeuges ohne gültiges amtliches Kennzeichen (SVG 18 I)	10.-
(Verletzung von Verkehrsregeln)	
52. Nichtbenutzen des Radweges oder Radstreifens (SVG 46 I)	10.-
53. Benutzen des Trottoirs ohne abzustiegen (VRV 41 II)	10.-
54. Stossen, Ziehen oder Schleppen eines Gegenstandes durch den Führer oder Mitfahrer; sich ziehen, schleppen oder stossen lassen (VRV 71 I; SVG 46 IV)	10.-
55. Nebeneinanderfahren von Motorfahrzeugen oder von Motorfahrzeugen und Fahrrädern (VRV 43 II)	10.-
56. Loslassen der Pedale oder der Lenkvorrichtung; Mitführen von Gegenständen, welche die Zeichengebung verunmöglichen (VRV 3 III; 42 II) je Tatbestand	10.-
57. Sich aufstellen vor einer wartenden Autokolonne oder Überholen einer wartenden Autokolonne durch Slalomfahren (VRV 42 III) ..	10.-
58. Nichtbeachten von Vorschriftsignalen (SVG 27 I, SSV 14-30) ..	10.-
59. Unterlassen des Handzeichnens bei Richtungsänderung oder Überholen (VRV 25 I)	10.-
60. Nichtabstellen des Motors beim Verlassen des Motorfahrzeuges (VRV 22 I)	10.-
(Fahrverkehr)	
61. Mitführen einer über 7 Jahre alten Person; Mitführen eines höchstens 7-jährigen Kindes auf einem nicht sicheren Kindersitz (VRV 63 III)	10.-
62. Fahren ohne Licht nachts bei beleuchteter Strasse (VRV 30 I) ..	10.-
63. Nichtbeachten von Lichtsignalen oder Handzeichen der Polizei (SVG 27 I, SSV 47-49)	20.-
(Ausrüstung)	
64.1. Fahren ohne Glocke oder ohne Diebstahlsicherung (BAV 74 VI, VII)	10.-
2. Fahren ohne die erforderlichen Beleuchtungseinrichtungen (Abblendlicht, Schlusslicht, Rückstrahler) (BAV 73 III) je Tatbestand ..	20.-
Motorfahrzeugführer	
(Administrative Bestimmungen)	
100. Lernfahren ohne Anbringen des L-Schildes; Nichtentfernen des L-Schildes, wenn keine Lernfahrt stattfindet (VRV 27 I)	10.-
101. Nichtmitführen der erforderlichen Ausweise oder Bewilligungen (SVG 10 IV)	10.-
102. Unterlassen der Meldung oder nicht rechtzeitiges Melden von Tatsachen, die eine Änderung oder Ergänzung eines Ausweises erforderlich machen (BRB vom 10. November 1967, 3 II)	10.-
103. Fahren mit nicht lesbaren Kontrollschildern (BAV 11 IV)	20.-
(Verletzung von Verkehrsregeln; ruhender Verkehr)	
104. Überschreiten der zulässigen Parkzeit (SSV 35 IV)	20.-
1. bis 2 Stunden	20.-
2. um mehr als 2, aber nicht mehr als 4 Stunden	30.-
3. um mehr als 4 Stunden	Verzögerung
105. Erneutes Parkieren auf einer Parkfläche mit beschränkter Parkzeit innerhalb des gleichen Strassenzuges oder auf dem gleichen Parkplatz, ohne das Fahrzeug vorher in den Verkehr eingefügt zu haben (Umparkieren) (SSV 35 IV)	20.-
106. Andere Übertretungen in Parkzonen (SSV 35):	
1. Nichtanbringen der Parkscheibe	20.-
2. Einstellen einer falschen Ankunftszeit auf der Parkscheibe	20.-
3. Ändern der eingestellten Ankunftszeit ohne wegrufen	20.-
107. Andere Übertretungen bei Parkieren (SSV 35, 55 I):	
1. Nichtangewandten der Parkuren	20.-
2. Verbotenes Nachzahlen oder Zahlen nach abgelaufener Parkzeit ..	20.-
108.1. Parkieren ausserhalb markierter Felder (SSV 55 I)	20.-
2. Parkieren auf dem Trottoir, wenn für die Fussgänger nicht mindestens 1,5 m Raum bleibt (VRV 41 I, KS EJPD 15. Dezember 1971)	20.-
109. Halten oder Parkieren auf der linken Strassenseite, obwohl rechts kein Strassenübergang verläuft, kein Parkverbot signalisiert und die Strasse breit ist (VRV 18 I, 19 II a)	20.-
110. Parkieren näher als 50 m bei Bahnübergängen ausserorts oder näher als 20 m bei Bahnübergängen innerorts (VRV 19 II c)	20.-
111. Anhalten mit schweren Motorwagen ausserorts näher als 100 m vor Bahnübergängen (VRV 24 I)	20.-
112. Parkieren vor Zufahrten zu fremden Gebäuden oder Grundstücken (VRV 19 II g)	20.-
113. Parkieren auf Hauptstrassen ausserorts (VRV 19 II b)	30.-
114.1. Halten innerhalb des signalisierten oder markierten Halteverbots (SSV 27, 55)	20.-
2. Parkieren innerhalb des signalisierten oder markierten Parkverbots (SSV 27, 55)	20.-
3. Parkieren innerhalb des signalisierten oder markierten Halteverbots (VRV 19 II a)	40.-
115.1. Halten neben Sicherheitslinien oder Doppelmarkierungen, wenn nicht eine wenigstens 3 m breite Durchfahrt frei bleibt (VRV 18 II c) ..	20.-
2. Halten auf Einspurstrassen (VRV 18 II c)	30.-
3. Parkieren neben Sicherheitslinien oder Doppelmarkierungen, wenn nicht eine wenigstens 3 m breite Durchfahrt frei bleibt (VRV 18 II c, 19 II a) ..	30.-
4. Parkieren auf Einspurstrassen (VRV 18 II c, 19 II a)	40.-
116.1. Halten bei Strassenverzweigungen näher als 5 m vor oder nach der Querbahn (VRV 18 II d)	20.-
2. Parkieren bei Strassenverzweigungen näher als 5 m vor oder nach der Querbahn (VRV 18 II d, 19 II a)	30.-
117.1. Halten auf dem Fussgängerstreifen oder auf der Halteverbotslinie (VRV 18 II e)	20.-
2. Parkieren auf dem Fussgängerstreifen oder auf der Halteverbotslinie (VRV 18 II e, 19 II a)	40.-
118. Nichtabstellen des Motors beim Verlassen des Fahrzeuges (VRV 22 I)	20.-
119. Verlassen des Fahrzeuges, ohne den Zündungsschlüssel wegzunehmen (SVG 37 II, VRV 22 I)	20.-
120. Halten auf dem Seitenstreifen einer Autobahn oder Autostrasse, ausgenommen Nothalt (VRV 36 III)	30.-
121. Benutzen von Autobahn oder Autostrasse mit Kleinmotorrad (VRV 35 II)	20.-
122. Motorradfahrer: Nichtbeibehalten des Platzes innerhalb der Kolonne, wenn der Verkehr angehalten wird (SVG 47 II)	20.-
123. Mitführen von mehr Personen neben dem Lenker als dort Plätze bewilligt sind (SVG 30 I, VRV 60 I)	20.-
124. Nicht vollständiges Anhalten bei Stoppsignalen (Rollstopp) (SVG 27 I, SSV 21 I)	20.-
125. Nichtbeachten des Vorschriftsignals: Allgemeines Fahrverbot (201), Verbotene Fahrtrichtung (202), Verbot für Motorräder (204), Fahrtrichtung (218-221), Abbiegen nach rechts/links verboten (223, 224), Wenden verboten (228), Schneeketten obligatorisch (229) (SVG 27 I, SSV 16, 17, 22, 23, 25, 26) .. je Tatbestand ..	30.-
126. Nichtbeachten von Lichtsignalen oder Handzeichen der Polizei (SVG 27 I, SSV 47-49)	50.-
127. Fahren ohne Licht nachts bei beleuchteter Strasse oder in beleuchtetem Tunnel (VRV 31 II a, 39 II)	20.-
128. Überschreiten der signalisierten oder der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit (SVG 27 I, 32, VRV 5, SSV 20) nach Abzug der Toleranzen gemäss den Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes über Geschwindigkeitskontrollen	
1. um 1-5 km/h	20.-
2. um 6-10 km/h	40.-
3. um 11-15 km/h	60.-
4. um mehr als 15 km/h	Verzögerung
(Ausrüstung)	
129. Nichtmitführen des Pannensignals (VRV 23 I), der Winkelleuchte, sofern erforderlich (VRV 28 IV), des Unterlegkeils bei schweren Motorwagen (BAV 36 II), der Bordapothke oder des Feuerlöschers bei Gesellschaftswagen (BAV 40 IV), des Unterlegkeils bei Anhängern, deren Gesamtgewicht 750 kg übersteigt (BAV 66 IV)	je Tatbestand 20.-
130. Verwenden von Latrefreien mit eingeleiteten Metallsäften ausserhalb der Zeit während der sie gestattet sind (BAV 13 III)	30.-



THE GOOD OLD DAYS

Herrn
 Markus Anneler
 Holligenstr. 103
 3008 B e r n

Kreuzlingen, 29. Dezember 1967

Betr. Gründung eines MARCOS - Clubs.

Sehr geehrter Herr Anneler,

Diverse Anfragen aus unserem MARCOS-Kundenkreis haben uns nun veranlasst die ersten Schritte für eine erste Besprechung zur Gründung des Clubs zu unternehmen.

Es liegt uns nicht im Entferntesten daran einen Blumenzüchter-Verein zu gründen, sondern ganz einfach einem gepflegten, sportbegeisterten, kameradschaftlichen, periodischen Zusammentreffen bei der Geburt zu helfen.

Wir haben uns daher entschlossen am
Sonntag, 21. Januar 1968
 unsere MARCOS-Kunden einzuladen.

Treffpunkt : Garage B. Müller
 Stählistr. 2
 Kreuzlingen 10.30 Uhr

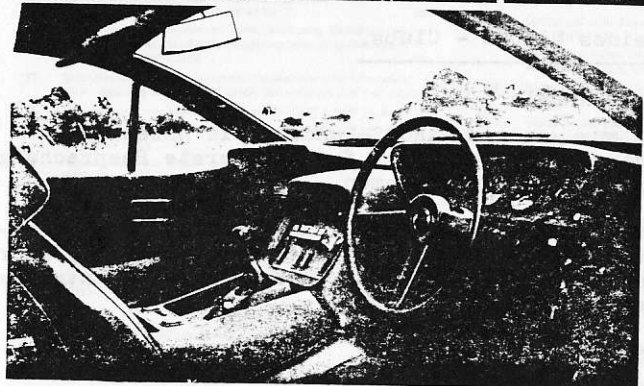
Wir sind davon überzeugt, dass auch Sie an diesem Tage dem Treffen beiwohnen werden. Dürfen wir Sie daher bitten, uns umgehend Bescheid zu geben.

Mit freundlichen Grüssen

GARAGE BRUNO MUELLER

R.E. Meier

FOR YOUR INFORMATION



MANTEODEA MARCOS MANTIS

Salvador Dali predicts that dragonflies are the machines of the future, which is alright if you're Salvador Dali. If you're not Salvador Dali, but you do reserve a special love of hairy little hexapods, Marcos Cars Ltd. has spun the perfect web. The Marcos Mantis is the second current Marcos offering, a 2 plus 2 with a Lamborghini cum Saab Sonnet fiberglass exoskeleton. Powered by the familiar 2.5-liter, 6-cylinder Triumph (tuned to 150-hp with fuel injection), the Mantis will stretch 20 miles out of every gallon of fuel, which need not be formic acid. Suspension is conventional-independent up front with unequal-length labial palps, coil springs, an anti-roll bar, and a live ovipositor in the rear, located by A brackets, trailing links, and coil springs. Brakes include

DECEMBER 1970

disc spiracles up front and drums in the posterior and little hairs on the feet. Transmissions are either 4-speed manual (overdrive on the top three gears) or 3-speed automatic—both drive through 3.23 gears in the metathorax hypoid bevel differential. Interior fittings are thickly padded in genuine fake leather, with comprehensive controls for everything from maxillary palpus to automatic antenna. So don't step on an ant, stab a crab, slug a bug or torpedo a mosquito—and if you must buy a Marcos Mantis, watch out for Salvador Dali. He and his dragonfly air force are on the move, and may yet rule the world.

VERY INTERESTING

There is a popular Russian pun that plays on the government's two party newspapers, *Izvestia* (news) and *Pravda* (truth): "*Izvestia nyet Pravda*; *y*

Pravda nyet Izvestia." Briefly translated, we learn that in the news there is no truth, and in truth there is no news. In a time of uncertain international tensions, this timely anecdote has little or nothing to do with the fact that Soviet-built Fiats are now rolling off the assembly lines at Togliatti, on the Volga. Fiat assisted in the building of the plant, which when completed is expected to produce 660,000 cars a year. Construction, initiated in 1967, has already cost 400 million rubles. The car being built—the Zhiguli—is similar to the Fiat 124 Sedan, and is priced at a realistic 5500 rubles (only \$6100).

THE INCREDIBLE SHRINKING WARRANTY

The big three automakers are all cutting back on their new car warranties. During the early and mid-Sixties, offering a longer warranty than your competitor was a fashionable way to gain sales—it now seems that the warranties are the cause of more trouble than sales. The problem centers around discrepancies between dealers and the factory over what items should be covered in the warranty, and what fees should be paid for various types of work. The most interesting aspect of the cutback is that the mini-cars and compacts are hardest hit. Chrysler, who has offered the most generous warranties in the business (5-year or 50,000 miles), will warranty its small cars—Valiant, Duster, Dart and Demon—for only 12 months or 12,000 miles (the large car warranties are also being cut back). General Motors is also reviewing its entire warranty system, and the Vega is offered with an inclusive 12 month/12,000 mile warranty—last year Ford offered 12 months/unlimited mileage for that period, with a \$15 option for 50,000 mile coverage. Ford also has a break-in period feature, which guarantees repairs on new cars for all reasonable claims during the first 90 days of ownership. Again, this section does not apply to Ford's small cars—the Pinto, Maverick, Capri, and Comet. In another area of warranty revision, Ford has a special plan for high performance cars. These cars will carry the same 12 month/12,000 mile warranty as the other models, but a dealer may refuse warranty service if he feels the problem was caused by racing.

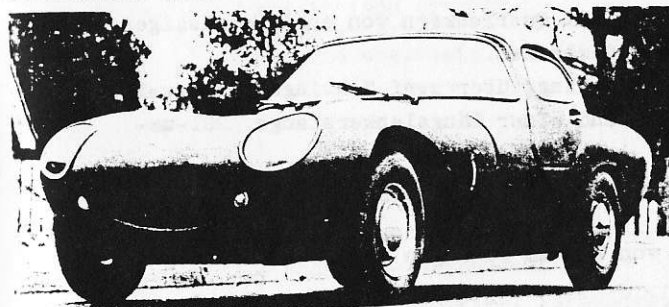
67

Marcos



Wood has seldom been used for the structural and stress-bearing parts of a motor-car but, in the Marcos first appearing in 1959, timber was used for the chassis/hull, taking maximum advantage of improved techniques in plywood construction. The name came from a combination of the surnames of Jem Marsh and Frank Costin, and was first applied to a cycle-winged car. Production versions, however, employed full-width styling. Ford engines of the 100E, 105E and 109E varieties were offered and although these could be and were indeed tuned, the excellent performance came as

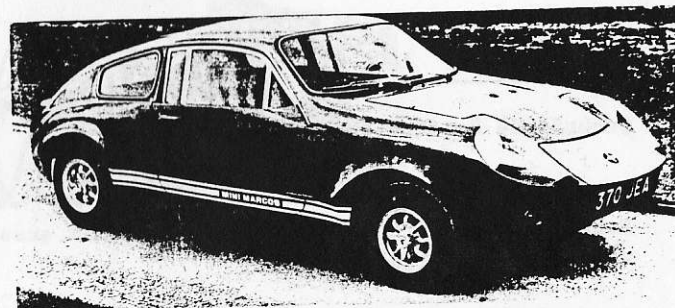
1961 Marcos GT. NMM



much from the remarkably light weight of under 8cwt, as from any other source.

A larger model appeared in 1964,

Model	GT	GT	GT
Types	Fhc	Fhc	Fhc
Years	1959	1959	1961-62
No Cyls	4	4	4
Bore	63.5	80.96	80.96
Stroke	92.5	48.4	65.07
Capacity	1172	997	1340
Valves	side	ohv	ohv
CR	7.0		8.5
BHP at	36		56.5
... rpm			5000
Coolant	W		
Carburation	Ze	2SU	
Wheelbase	7'3"	7'3"	7'3"
Track	4'0"	4'0"	4'0"
F Suspen	1 Coil	1 Coil	1 Coil
R Suspen	Coil	Coil	Coil
Length	12'1"	12'1"	12'1"
Width	4'7"	4'7"	4'7"
Weight	7%	7%	7%
Top Gear R	4.1/4.5	4.1/4.5	4.1/4.5
Tyre Size			



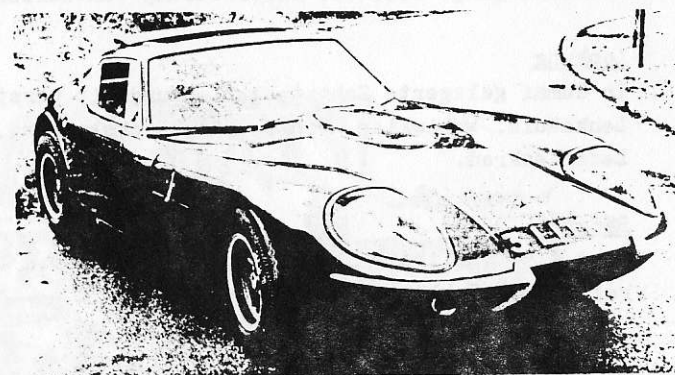
1967 Mini Marcos GT. NMM

and, from 1969, the two-litre V-4 was employed. Covering the upper end of the performance bracket were two three-litre versions; the six-cylinder Volvo engine was used, then from 1971 the V-6 Ford Zodiac engine was employed.

At this time, Marcos attempted to break into the market for a four-seater sporting car with the Mantis. This was an altogether longer and wider car and, like the earlier Marcos vehicles, was notable for its distinctive styling. The Mantis had a Triumph 2½-litre engine in its fuel-injected form but, unfortunately, this proved to be an unsuccessful proposition, and did not enter series production.

A rather smaller Marcos, which had been available from 1966 onwards, usually in kit form, was the Mini Marcos, built around the BMC transverse-engine formula. It was available in 850 or 1300 cc forms; unlike other Marcos products, this car was not noted for its stylishness, being unpleasantly proportioned.

1970 Marcos 3-litre. NMM



HANDY HINTS

M A R C O S - 1600 GT

Technische Beschreibung des Fahrzeuges:

Fahrgestell

Rennerprobtes Marcos-Monocoque-Chassis mit aussergewöhnlicher Verdrehungsfestigkeit.

Radaufhängung

Vorn - Einzelradaufhängung mit Querlenkern von ungleichmässiger Länge und 381 mm langen Federbeinen.

Hinten - starre Achse, aufgehängt über zwei Schwingarmen, zwei Drehmoment-Reaktionsarmen und einer Längslenkerstange. 381-mm-Federbeine.

Bremsen - hydraulisch

Vorn - Scheibenbremsen von 245 mm Ø. Gegen Strassenschmutz geschützt.

Hinten - Trommelbremsen mit 229 x 43,1 mm Bremsbacken mit selbst-nachstellender Handbremse.

Getriebe

Vollsynchronisiertes Ford-Vierganggetriebe mit engen Schaltstufen. Uebersetzungsverhältnisse: 1:1, 1.397:1, 2.010:1, 2.972:1 Rückwärtsgang: 3.324:1. Uebersetzung von Teller und Kegelrad 3,7:1

Lenkung

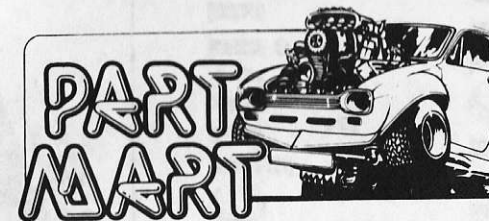
In Gummi gelagerte Zahnstangenlenkung mit verstellbarer Teleskop-Lenksäule. Wahlweise Rechts- oder Lenkslenkung, Marcos-Dreispeichen-Lederlenkrad.

Räder

13 x 4,5J Breitbett-Drahtspeichenräder. 165 x 13 Pirelli-Cinturato-reifen mit Schläuchen.

Allg.

Gewicht: ca. 700 kg, Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h, 0-100 in 8,4 sek.



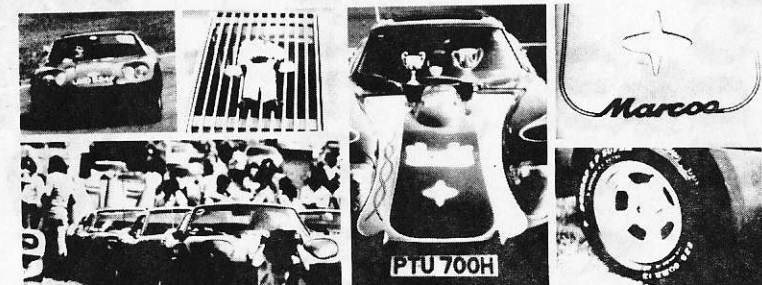
M A R C O S zu verkaufen

Modell 1600 GT / 67
weiss/grün/rot
Verhandlungsbasis Fr. 8'000.-
071/46 62 95 ab 19.30

ERSATZTEILE zu verkaufen

- Elektromotor zu Fensterheber rechts, für 3L-Modelle
- Panhard - Gelenkkopf
- Windschutzscheibe, Verbundglas, neu
- Heckscheibengummi
- Lampenabdeckung zu 1600 GT, rechts
- Heckspoiler aus Polyester, passend zu allen Marcos-Modellen
- 1 Paar Türscharniere, neu

Tel. P. 052/32 79 03
G. 055/21 81 71



**Manche Leute steuern ihr
Auto, als hätten sie nicht
einen Führerschein,
sondern einen Jagdschein**

