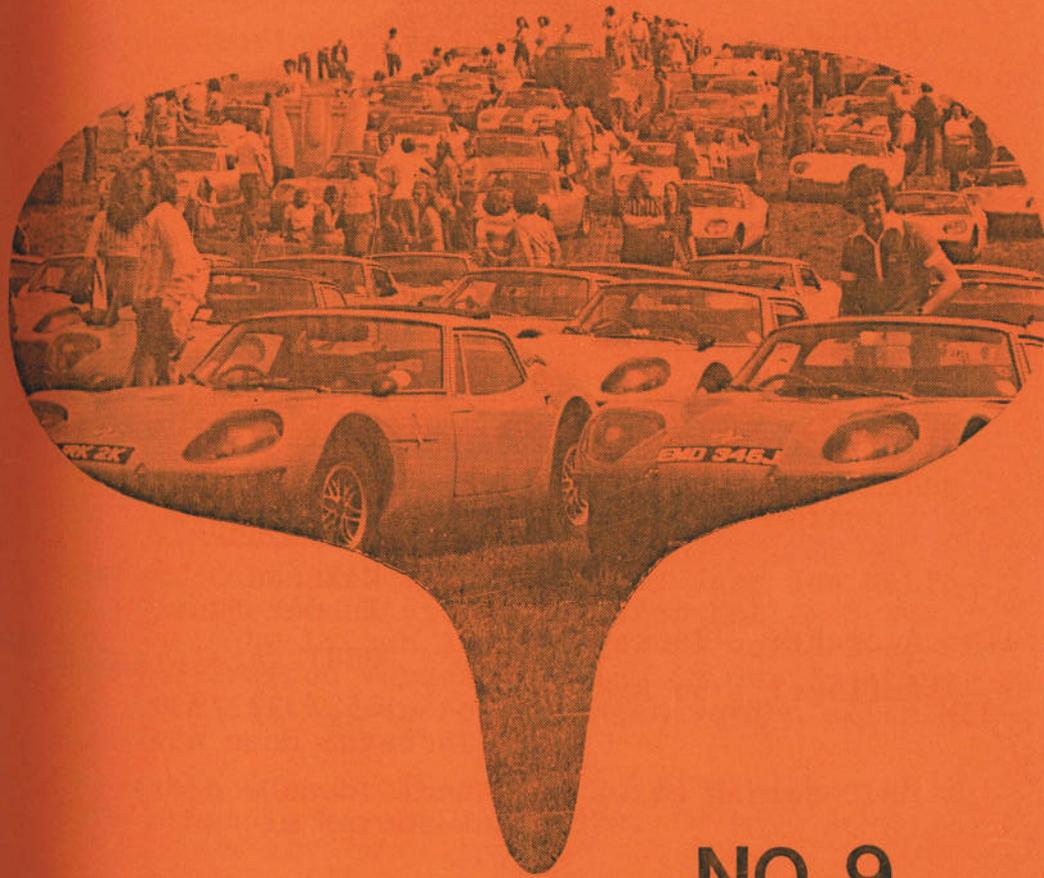


MARCOS



NO 9

Aus dem Inhalt

- Marcos-Freunde Vorwort	Seite 3
- Marcos-Entstehungsgeschichte Teil III	4 - 7
- Kit-Car Meeting in England 1978	8
- Mini-Marcos Dimensionen	9
- 3L - Volvo Serviceangaben	10 - 11
- Leserbriefe	14 - 20
- Mini-Marcos MIDAS	21
- Zu verkaufen, Zu kaufen gesucht	22
- Funnies	23

Herausgeber:

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

Ausgabe: Januar 1979
 Auflage: 50 Exemplare

MARCOS - FREUNDE

1979 - Das vierte Jahr des "Swiss Marcos-Club" hat bereits begonnen. Seit der Gründung des SMC im Jahre 1975 haben sich 35 Marcos-Besitzer unserem Club angeschlossen. Dank der Mithilfe von einigen Clubmitgliedern ist es gelungen, weitere Marcos-Besitzer für unseren Club zu begeistern. Speziell zu erwähnen ist unser langjähriges Clubmitglied Robert Grauwiller, der in seiner Freizeit neue Besitzer ausfindig machte und Nichtmitglieder zum Mitmachen anspornte. Der SMC dankt ihm für die Mitarbeit und möchte gleichzeitig die neuen Mitglieder vorstellen:

Offria Maurice	Fischli Adrian	Babbi Enrico
Rue de Lausanne	Arsenalstr. 2	Burggartenstr.35
1950 <u>Sion</u>	6010 <u>Kriens</u>	4133 <u>Pratteln</u>
3L Volvo	1600 GT	2,5L Mantis

Brunschweiler Paul.	Crivelli Marco
Ermisried	Chavannes 39
8626 <u>Ottikon</u>	2016 <u>Cortailod</u>

Im weiteren sind die Jahres-Clubbeiträge 79 fällig. Der Mitgliederbeitrag für Marcos-Besitzer beträgt immer noch Fr. 30.-, für Mitglieder aus dem Ausland Fr. 40.- (Portozuschlag) und für Passivmitglieder Fr. 20.-. Für eine prompte Ueberweisung des Beitrages dankt Ihnen der SMC im voraus.

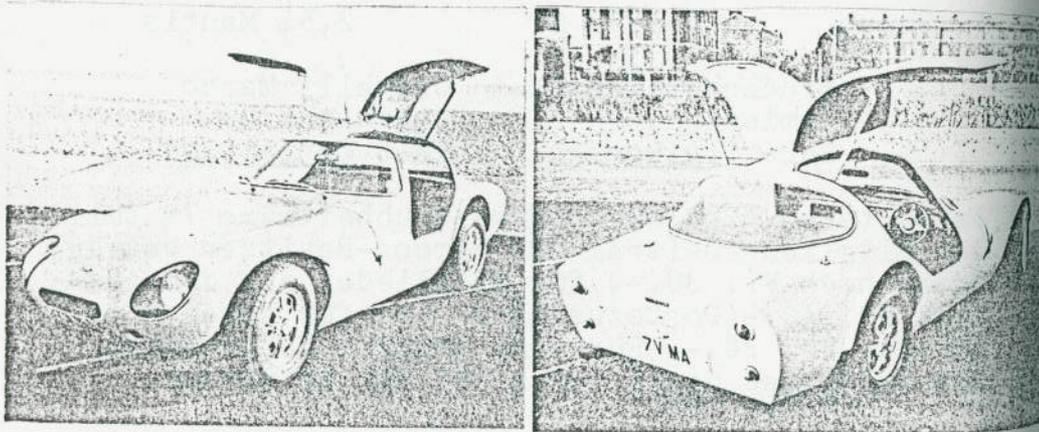
Wie bis anhin findet auch dieses Jahr das nationale Maitreffen statt. Um unseren Kollegen aus der Westschweiz den Anfahrtsweg zu verkürzen, findet das Treffen voraussichtlich in der Umgebung von Bern statt. Nähere Unterlagen werden allen Mitgliedern noch zugestellt.

Bis dahin wünscht Ihnen der Swiss Marcos-Club gute Fahrt im Marcos-Jahr 1979.

MARCOS - ENTSTEHUNGSGESCHICHTE (Teil III)

Bis Ende 1963 baute Jem Marsh Strassen- und Rennversionen. Dies sollte sich jedoch zukünftig ändern. Jem Marsh fühlte sich verpflichtet, den Marcos-Sportwagen ein neues Image zu geben, und er beabsichtigte, einen neuen, luxuriösen Sportwagen herzustellen.

Im Laufe des Jahres 1963 entwarf der Konstrukteur Dennis Adams einen neuen Marcos, dessen Design weit in die Zukunft hineinreichte. Während dieser Zeit arbeitete man bei der Firma Marcos Ltd. etliche Ueberstunden, da nebst diesem neuen Modell auch noch die Flügeltüren- und die Fastbackversionen hergestellt wurden. (siehe Abbildung)



Vor allem diesem neuen Marcos mit Volvo 1800-Motor schenkte Jem Marsh grosse Beachtung und Sorgfalt und der Marcos-Firma gelang mit diesem Zukunftsauto der Schritt zum eigentlichen Erfolg.

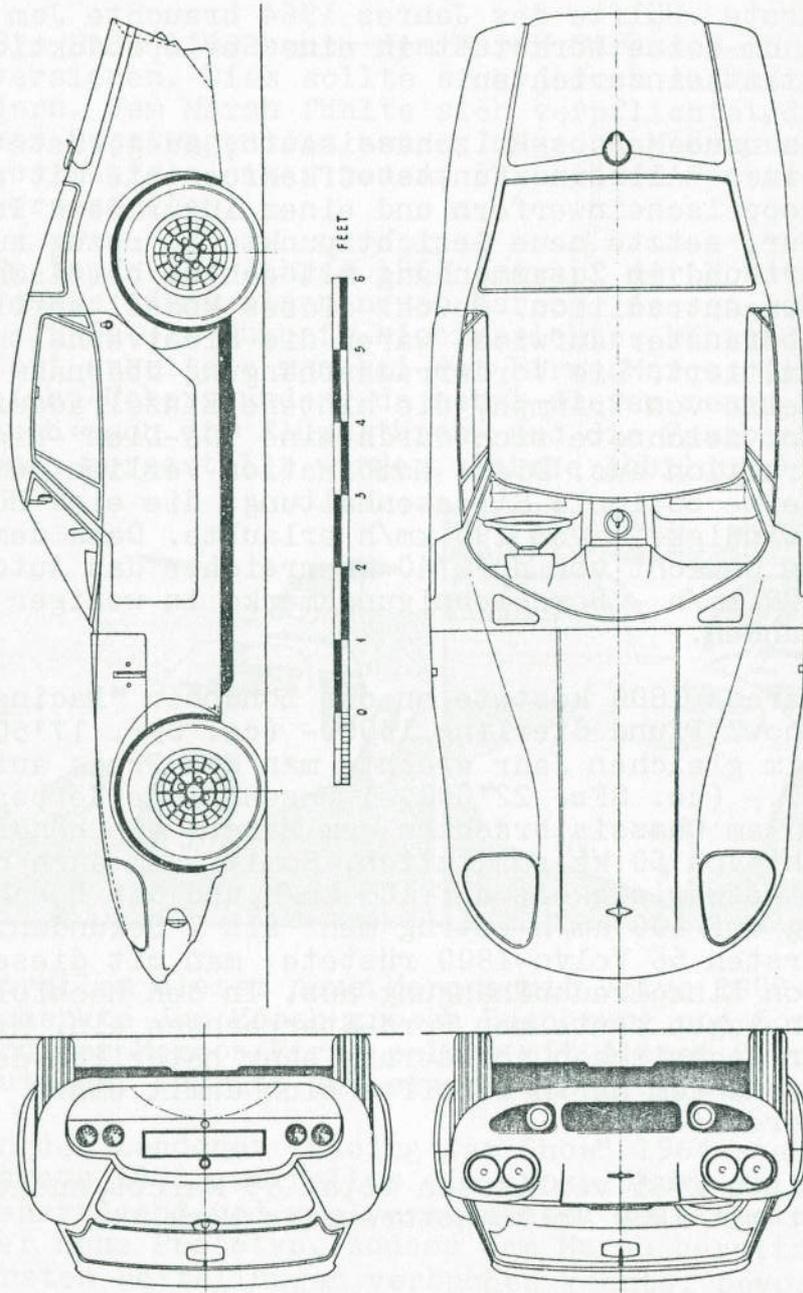
An der Londoner "Racing Car Show" 1964 stahl der Marcos 1800 zweifellos die ganze Show. So aufsehenerregend und vielversprechend zeigte sich dieser neue Prototyp, sodass Jem Marsh bereits die ersten Bestellungen verbuchen konnte, bevor über-

haupt die Produktionswerkstätte zur Serieherstellung dieser neuen Sportwagen eingerichtet war. Die erste Hälfte des Jahres 1964 brauchte Jem Marsh um seine Werkstatt in eine Serieproduktionswerkstatt einzurichten.

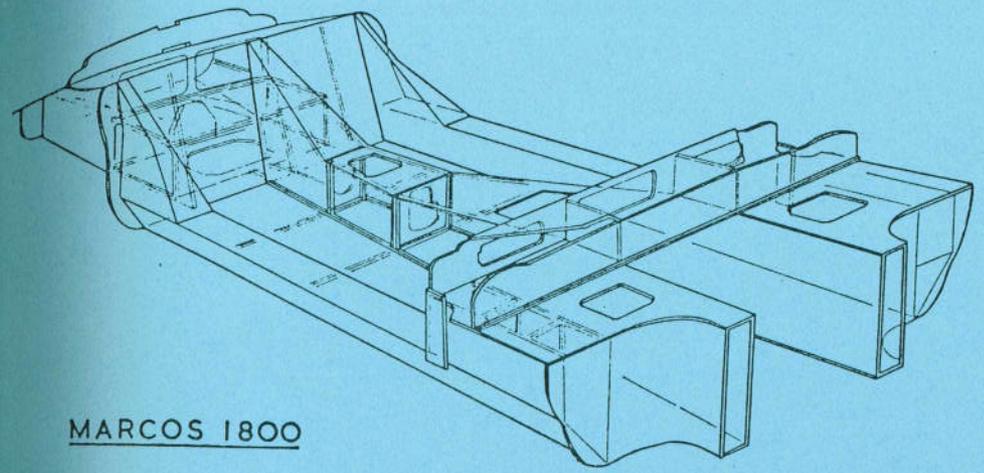
Dieses neue Marcos-Holzchassisauto, ausgerüstet mit einer "Allround-Kunststoffkarrosserie mit runden Doppelscheinwerfern und einem luxuriösen Interieur, setzte neue Gesichtspunkte in bezug auf Komfort und im Zusammenhang mit echter britischer Sportwagentradition. Obwohl dieses Modell seitliche Schiebefenster aufwies, waren die Sichtverhältnisse limitiert. Die Vorderradaufhängung übernahm man teilweise von Triumph, die hintere Einzelaufhängung zeichnete sich durch eine "De-Dion"-Eigenkonstruktion aus. Diese Kombination verlieh dem Auto eine optimale Strassenhaltung, die eine Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h erlaubte. Dank dem geringen Gewicht von nur 740 kg erreichte das Auto die 100 km/h - Beschleunigungsmarke in weniger als 7 Sekunden.

Der Marcos 1800 kostete an der Londoner "Racing Car Show" Pfund Sterling 1500.- (ca. SFr. 17'500.-) Noch im gleichen Jahr erhöhte man den Preis auf £ 1885.- (ca. SFr. 22'000.-) Wesentliche Verbesserungen am Chassis brachten dem Marcos ein höheres Gewicht von 50 kg zusätzlich. Somit sank auch die Höchstgeschwindigkeit auf 185 km/h, und die Beschleunigung auf 100 km/h betrug mehr als 7 Sekunden. Die ersten 56 Volvo-1800 rüstete man mit dieser De-Dion Einzelaufhängung aus. In den nachfolgenden Wagen baute man Ford-Starrachsen ein. Mit dieser technischen Abänderung sank natürlich der Preis, und Jem Marsh erhoffte sich damit einen grösseren Absatz.

Bis Mitte 1965 verliessen total 99 Marcos, ausgerüstet mit 1800 Volvo-Motoren, das Werk.

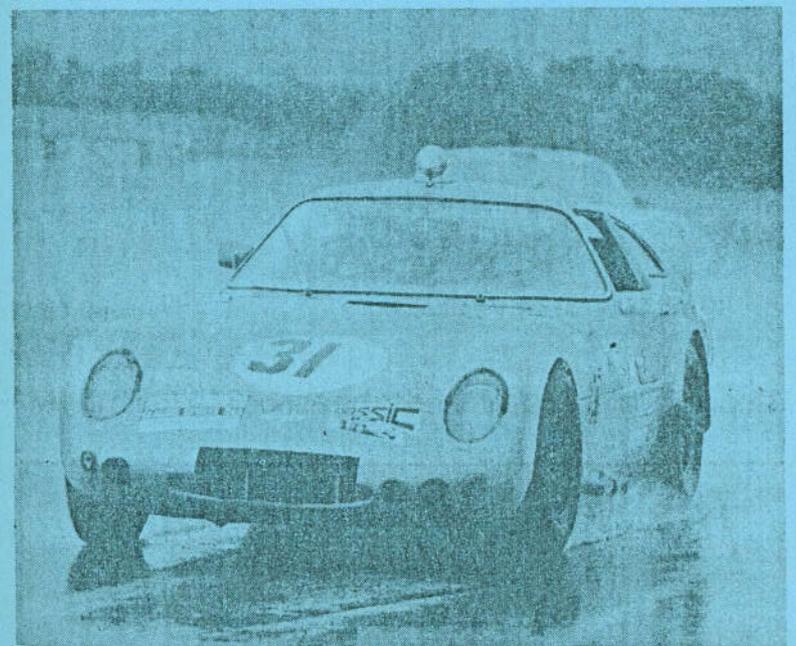


1964 MARCOS 1800 GT



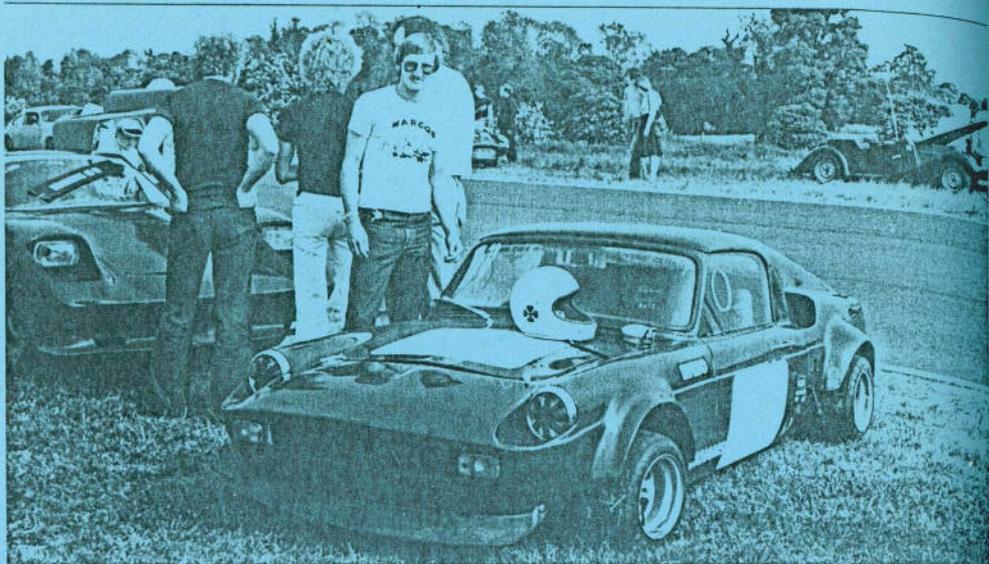
MARCOS 1800

sports extra



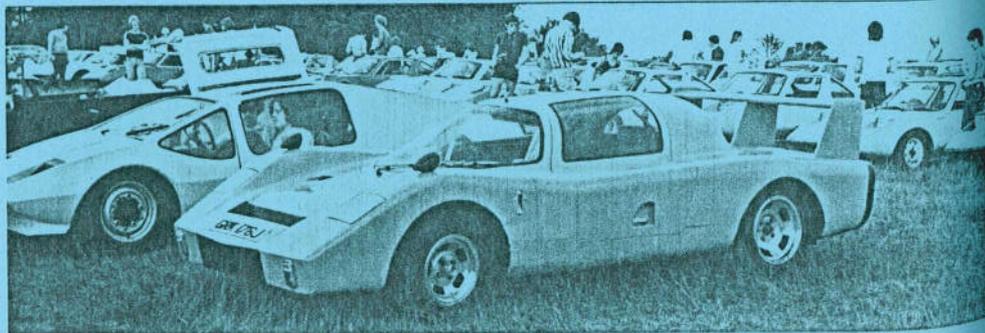
Jem Marsh, founder of the famous Marcos sports car business, powers through the rain in the atrocious conditions at Thruxton on Monday when he took this fastback version of his marque home third—and in front of the class—in a round of the AFN Classic Sports Car Championship. Outright winner was his son Chris in a Gullwing.

KIT - CAR MEETING in England 1978

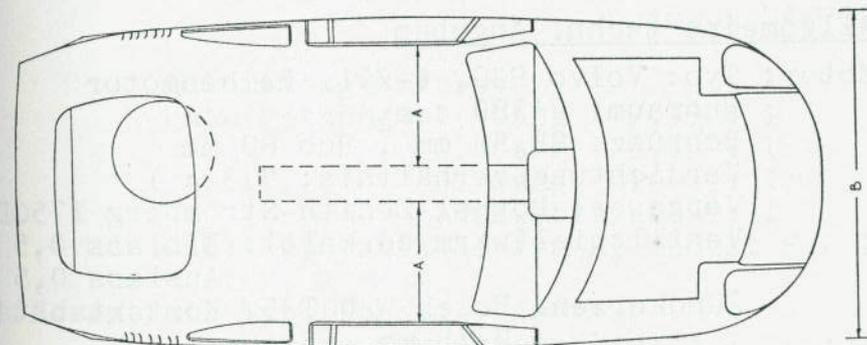
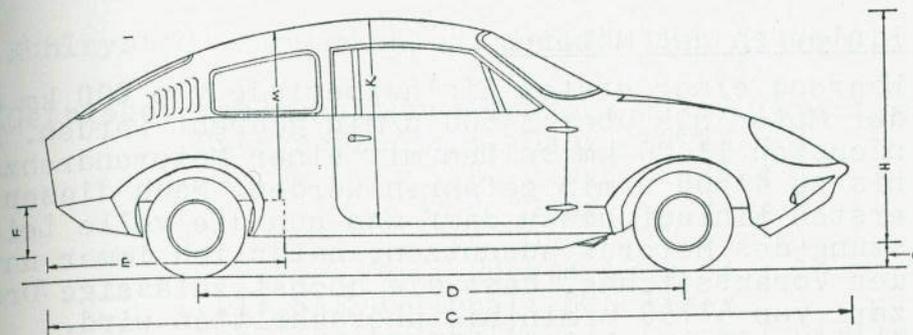


Heiner Geering mit Unipower Racing

Marke:
Eigenbau



MINI - MARCOS



Dimensions
Abmessungen

A =	20½ ins.	62.07 cm
B =	56½ ins.	143.51 cm
C =	136½ ins.	346.7 cm
D =	80 ins.	164.32 cm
E =	38 ins.	96.52 cm
F =	10 ins.	25.4 cm
G =	5 ins.	12.7 cm
H =	39 ins.	99.06 cm
K =	36 ins.	91.44 cm
L =	10 ins.	25.4 cm
M =	25 ins.	63.5 cm

3L VOLVO SERVICE - ANGABEN

(Marcos-Werkangaben von 1970)

Einlaufen des Motors

Während einer ersten Einlaufperiode von 800 km darf der Motor nie über 3'500 u/min gedreht werden. Die nächsten 1'600 km sollten mit einer Motorendrehzahl bis zu 4'500 u/min gefahren werden. Nach diesen 2 ersten Einlaufphasen darf man nun die volle Leistung des Motors ausnutzen, natürlich immer unter der Voraussetzung, dass die höchst zulässige Drehzahl von 5'750 u/min nie überschritten wird.

Allgemeine techn. Angaben

Motor: Typ: Volvo B30, 6-Zyl. Reihenmotor
Hubraum: 2'980 ccm
Bohrung: 88,90 mm, Hub 80 mm
Verdichtungsverhältnis: 9,3 : 1
Vergaser: Doppel-Zenith-Stromberg 175CD/2SE
Ventilspiel(warm od.kalt): Einlass 0,5 mm
Auslass 0,5 mm
Zündkerzen: Bosch W200T35, Kontaktabstand
0,75 mm
Zündverteiler: Bosch JFUR 6, Unterbrecher-
kontaktabstand 0,25 mm
Zünderstellung: bei 700 u/min, Vakuum-Kon-
trolle entfernt, 10° BTDC
Oelinhalt mit Filter: 6 liter
Oel: Multigrade SAE 10W/30
Max. Drehzahl: 5'750 u/min / 145 SAE-PS
Max. Drehmoment: 22,5 mkg bei 3'250 u/min
Kupplung: hydraulisch betätigte Federscheiben-
kupplung, durchmesser 23 cm

Elektrisch: 12 Volt, Erdung am Minuspol
Alternator: Typ SEV 14V/34833
Batterie: 53 Amp./Std.

Brennstoffsystem: Tankinhalt 54 liter
Benzin Oktanbedarf 100 ROZ
Benzinpumpe: Pierburg PU 3025

Kühlsystem: Wasserkühler: Inhalt 12,5 liter

Getriebe: Handschaltung: 4 Gänge mit Rückwärtsgang
Untersetzung: 1. Gang 3,14 : 1
2. Gang 1,47 : 1
3. Gang 1,34 : 1
4. Gang 1 : 1
Rückwärts 3,54 : 1

Oel: SAE90, Inhalt 0,6 liter
Kupplungshydraulikoel: Castrol Girling
Crimson SAE70R3

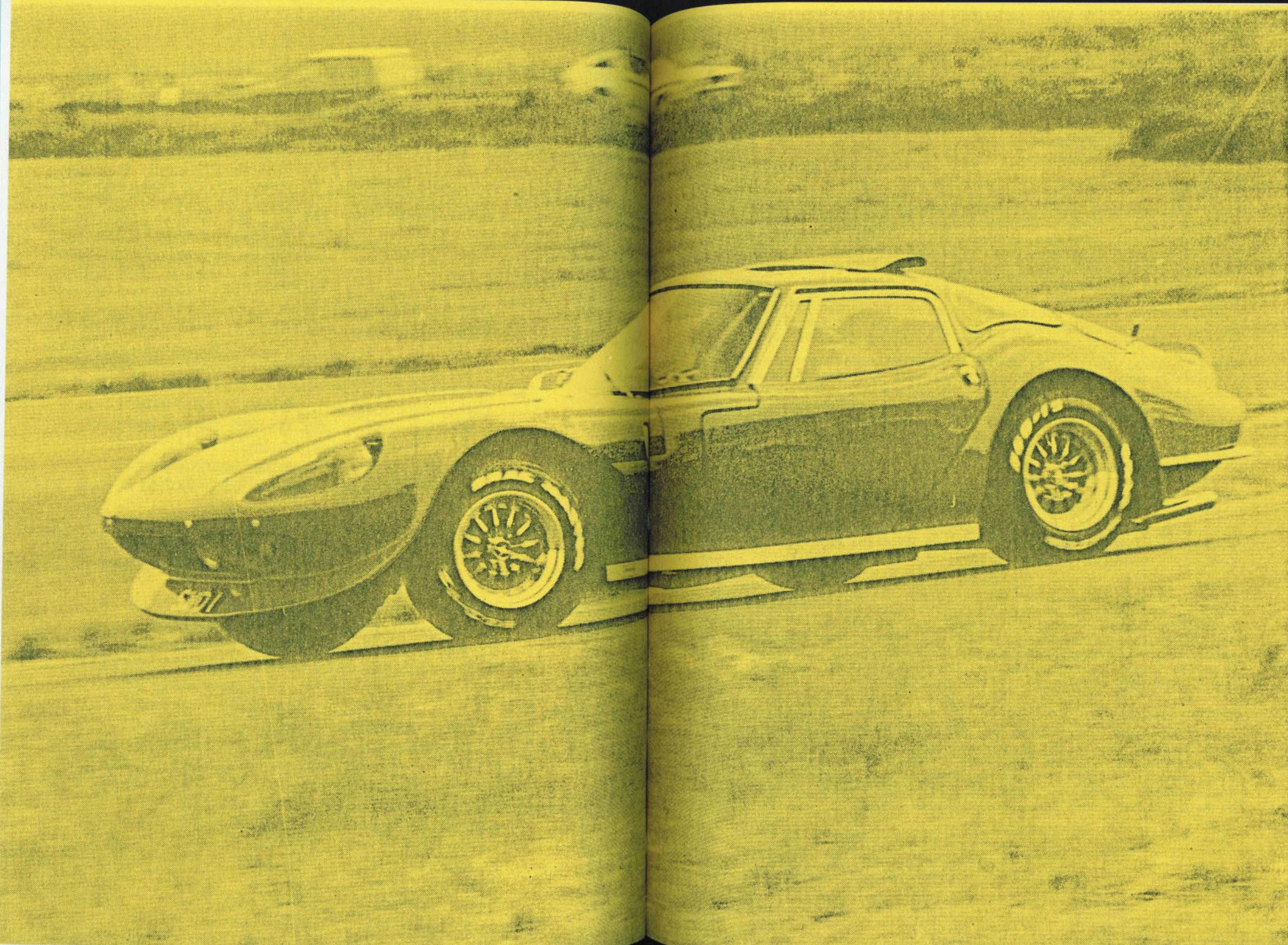
Automatengetriebe:
Untersetzung: 1. Gang 2,39 : 1
2. Gang 1,45 : 1
3. Gang 1 : 1
Rückwärts 2,09 : 1
Oel: Automatikoeel typ F, Inhalt 8,2 liter

Differential: Typ: Hypoid - Antrieb
Untersetzungsverhältnis: 3,22 : 1
Oel: SAE 90, Hypoid-Oel, Inhalt 1,1 liter

Bremsen: Hydraulisch betätigt
Vorne: Girling Scheibenbremsen
Hinten: Girling Trommelbremsen
Hydraulikflüssigkeit: Castrol Girling Crim-
son SAE70R3

Pneu: Typ: Avon Radial: 175 x 13HR oder
Goodyear : 185 x 13 Grand Prix²70
Pneudruck: vorne und hinten 1,9 kg/cm²

Abmessungen des Marcos:
Gesamtlänge 428 cm
Gesamthöhe 109 cm
Gesamtbreite 160 cm
Achsabstand 226 cm
Spur vorne 128,3 cm
Spur hinten 129,5 cm



Hans-Ulrich Zwahlen
Mittelholzerstrasse 10
3072 Ostermündigen

GRUNDLAGEN DER FAHRTECHNIK

Der Sitz

Konstruktionen und Fahreigenschaften früherer Wagen verlangten eine Sitzposition mit nahe am Lenkrad liegendem, senkrecht oder sogar leicht nach vorn gebeugtem Oberkörper und stark angewinkelten Armen. Für heutige Fahrzeuge gilt: "Liegestuhlstellung" am Volant, dh. Arme leicht durchhängend und nur noch leicht angewinkelt. Füsse ebenfalls beinahe vollständig gestreckt (bei durchgedrückter Kupplung). Die Sitzlehne soll so schräg gestellt werden, dass der Oberkörper mit seinem ganzen Gewicht drin liegt, was eine bessere Haltung auch in den Kurven ermöglicht. Das Lenkrad ist kein Haltegriff, sondern darf nur sehr locker und leicht gehalten werden.

Diese "moderne" Haltung am Steuer ermöglicht schnellere Reaktionen, wesentlich verminderte Ermüdung, bequemeres Fahren. Eine korrekte Sitzposition zeichnet sich auch nicht dadurch aus, dass der Fahrer von hoch oben auf die Fahrbahn herunterblickt und damit den toten Winkel verkleinert; es erscheint heute wesentlicher, nicht nur die paar Meter unmittelbar vor dem Wagen zu beachten, sondern vor allem durch Blicke voraus die Situation frühzeitig erfassen zu können. Zur weiteren Beachtung: das Kinn soll normal gehalten werden, jedes nach Untendrücker oder Vorstrecken sind Zeichen verkrampfter Sitzhaltung. Kopfeigungen nach links oder rechts in Kurven sind ebenfalls Zeichen unkorrekter Sitzposition.

Die korrekte Sitzposition ist nicht allein auch deshalb von eminenter Wichtigkeit, weil Schleuderbewegungen des Wagens immer zuerst mit dem Gesäss verspürt werden.

Lenker der alten Fahrtechnik werden anfänglich einige Mühe haben, sich diese neue Sitzposition anzugewöhnen und es bedarf oft einer Umstellungszeit, die einige Tage dauern kann. Das erleichterte Rückwärtsfahren und Parkieren dürfte aber jedermann bereits auf den ersten Metern von den Vorteilen der neuen Fahrtechnik bzw. Sitzposition überzeugen. Eine korrekte Haltung ist bereits zu Beginn des Kurses unerlässlich und sollte nur noch in Einzelheiten korrigiert werden müssen.

Handhaltung

muss leicht und locker sein: dem Steuerrad ist ein kleiner Spielraum zu gestatten (nicht zu verwechseln mit freihändigem Fahren!). Bei gerader Fahrt werden die Hände seitlich am Lenkrad angelegt. Wird dieses als Zifferblatt einer Uhr gedacht, so greifen die Hände zwischen 8 bis 10 Uhr links und 2 bis 4 Uhr rechts. Es empfiehlt sich, möglichst dünne Lederhandschuhe zu tragen.

LEITFADEN KURS I AUSSCHNITTE AUS DEM LEHRPROGRAMM

Kreisbahn (vor Tribüne)

kann als ungefährliche Vorstufe des Power - slid aufgefasst werden. Zeigt das Verhalten eines Wagens im Grenzbereich seiner Bodenhaltung. Demonstration: untersteuernd, übersteuernd, neutral. Demonstration kontrollierten Slides. Zusammenspiel: Gas - Lenkung - Haftung, Einfluss der Zentrifugalkraft. Uebergänge und Korrekturen: untersteuert in übersteuert, übersteuert in neutral. Einfluss eines Sperrdifferentials. Veränderung des Fahrverhaltens durch ungünstige Bereifung, Veränderung des Fahrverhaltens durch ungeeigneten Pneu druck.

Bremsübungen

auch unter erschwerten Umständen (nasse Fahrbahn etc.). Verbesserung des Gefühls zum Wagen. Faktoren: Strassenverhältnisse (Haftwerte), Reifen, Luftdruck, etc. Ungenügende und versagende Bremsen: Ursachen, Wirkungen, was tun? Demonstration der verschiedenen Bremsarten: nicht-blockierte Räder (und damit auch lenkbar), Vollbremsung mit blockierten Rädern (=unlenkbar), intermittierende Bremsung. Zweckmässigkeit der Bremsarten.

Schleudernplatte

Erlernen blitzschneller Reaktionen und wesentlich erhöhter Kontrollierbarkeit des Schleuderns. Faktoren: Lenkrad, Kupplung, Handbremse, etc. Ungefährliche Akrobatik, die Entscheidendes zur Verhütung schwerer Unfälle beitragen kann. Zur Beachtung: Fahrzeuge mit hellen Farben sollen möglichst noch gleichentags abgewaschen oder abgespritzt werden, um Flecken zu vermeiden. Es steht eine Waschanlage zur Verfügung (Nähe Werkstätten).

Wedelslalom

zeigt Fahrverhalten der Wagen und erfordert neben korrekter Lenkradhaltung äusserste Präzision in Lenkung (und Gegenlenkung), Gasgeben, etc. Zeigt Unzulänglichkeiten von Wagonaufbau, Forderung, etc. und damit auftretende Schwierigkeiten, Schleuderbewegungen ineinander überzuführen, ohne Kontrolle zu verlieren.

Bremsen in Kurven

Situationen aus dem Alltagsverkehr: Notbremsungen in Kurven, ohne Kontrolle über den Wagen zu verlieren.
Demonstrationen der Möglichkeiten: dosiertes Bremsen, welches Lenkradkorrekturen (bzw. -bewegungen) nicht ausschliesst oder Vollbremsung, welche unterbrochen werden muss, um Lenken zu ermöglichen.
Wichtige Übung, die mithilft, teure und gefährliche Kopfstände im Alltag zu vermeiden.

Eselsrücken in Kurven

Übung aus dem Alltag: Abheben aller Räder vom Boden, ohne von der Linie abzukommen, ohne Risiko, ohne Korrekturen etc.
Faktoren: Federung, Wagengewicht, Gewichtsverteilung des Wagens, event. Bremsen (nur nach Anweisung !)

Sicherheitslinie

Sicheres, zügiges, korrektes, oekonomisches, bequemes Befahren von Kurven aller Art, unter Berücksichtigung der Sicherheitslinien. (Haarnadeln, Hundekurven etc.)
Demonstration der Ideallinien im Alltagsverkehr.
Festlegung der Scheitelpunkte.
Gefahrenverminderung durch Radiuserhöhung.
Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fahrbahn.

Übungen im Grenzbereich

Diese Übung stellt eine Erweiterung der Übungen Kreisbahn bzw. Wedelslalom dar.
Gefahrloses Herantasten an die Grenzwerte.
Faktoren: Haftreibung, Lenkrad, Gas etc.
Verbesserung des Fahrgefühls.

Medizinische Untersuchungen

umfasst Reaktion, Augen (u. a. Sehschärfe, Blickwinkel, Farben etc.), Gehör, Blutdruck, etc.
Aushändigung der Ergebnisse an die Schüler, event. versehen mit Empfehlungen des Kursarztes.

Theorie

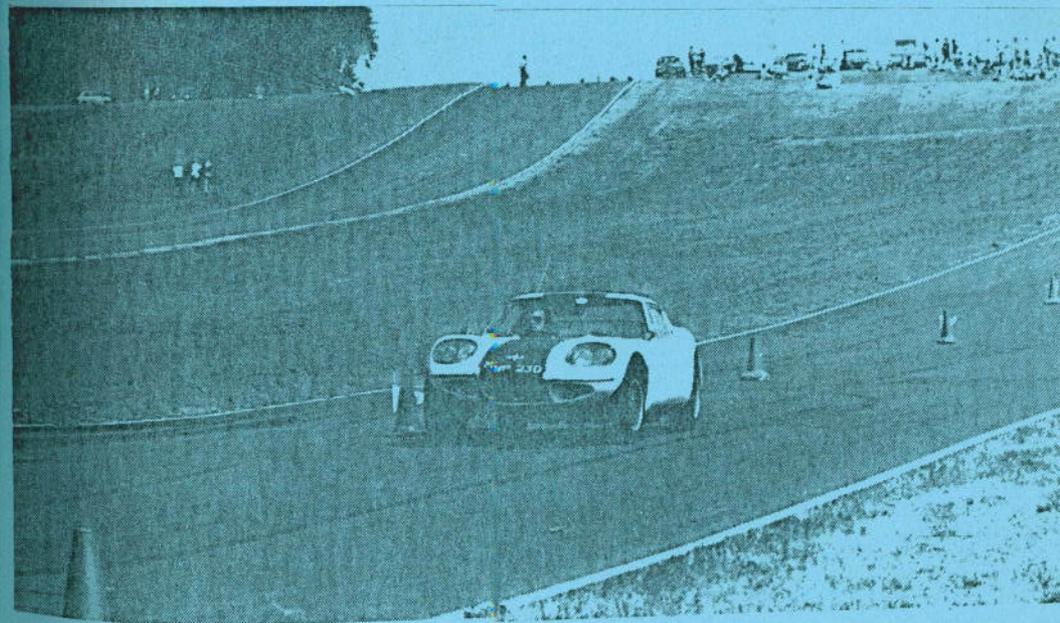
Verschiedenes aus Theorie und Praxis des guten Autofahrens.
Fahrtechnik im Winter, Ausrüstung des Wagens, etc.
Diskussion.

Sicherheitsgurten

In geschlossenen Wagen sind solche immer zu tragen, in offenen können sie sowohl Vorteil als auch Nachteil sein. Sie dienen nicht nur der Sicherheit bei Unfällen, sondern erhöhen auch die Sitzfestigkeit. Es sollen nur Modelle verwendet werden, die sowohl den Oberkörper als auch die Hüftgegend umfassen.

Hinunterschalten

Gekonntes Hinunterschalten umfasst Schalten und Bremsen gleichzeitig, dh. vereint Auskuppeln und Bremsen: der rechte Fuss muss zur selben Zeit zwei Pedale mit verschiedenem Druck bedienen. Der linke Teil des Fusses drückt das Bremspedal, die Ferse, die Fussspitze oder der rechte Rist bedient das Gaspedal fürs Zwischen- gas etc. Es gibt keinen Serienwagen, bei dem dies nicht möglich ist! (höchstens Füsse.....)



Wolfgang Scharrer
Gerichtsstrasse 1
D-6031 Grünberg/Hessen

Marcos stellt auf Metall um...

.... und führt ein neues Zweilitermodell ein.

Marcos ist von dem hölzernen Monocoque-Fahrgestell abgegangen, das seit dem ursprünglichen rundgeflügelten Prototyp die Grundlage für alle seine Wagen gewesen ist. Unter der nicht geänderten Aussenhaut liegt jetzt ein dreidimensionaler Stahlrohr-Rahmen. Auch der vertraute 1600 ist verschwunden: als Ergänzung zum 3-Liter gibt es einen neuen Zweiliter-V-4 auf Corsairbasis als Sonderwunsch.

In Aufbau und Karosserie sind beide Wagen praktisch gleich. Der Metallrahmen wird aus einem 1 1/2 x 16 " Rechteckrahmen aufgebaut, den die Lieferanten zugeschnitten liefern, wobei es Marcos überlassen bleibt, die Montage in Rahmenlehren unter Verwendung einer Endlosdraht-Schweissanlage mit C O₂ von Philips vorzunehmen. Die Rahmenkonstruktion - an der die Adams-Brothers beteiligt waren - wurde sehr weitgehend von der unteren Form der Glasfaserkarosserie bestimmt, die für die Fahrzeuge aus Holz verwendet wurde. Das ist wahrscheinlich der Grund, dass man manchmal den Eindruck hat, es sei von der reinen Rohrrahmenkonstruktion abgegangen worden.

Die Karosserie ist an 47 Punkten mit dem Fahrgestell vernietet, wobei eine dazwischenschließende Gummischicht Schwingungen und Geräusch isolieren soll.

Das einzige äussere Zeichen der Änderung ist ein Flansch unter dem Rahmenrand, auf dem eine Kunststoff-Abdeckung eine Reihe Nieten verdeckt. Der Metallrahmen erforderte nur sehr wenige weitere Änderungen, die überdies eher vorteilhaft erscheinen: Zum Beispiel befindet sich die hintere Getriebehalterung jetzt auf einem abnehmbaren Flansch, sodass man das Getriebe leichter herausnehmen kann, und an der Lenksäule befinden sich drei kleinwinkliger u/j-Kupplungen anstelle von zwei spitzwinkligen. Ein Kunde, der zur Steuerersparnis seinen Marcos gerne aus Teilen aufbauen möchte, wird an dem neuen Chassis weder Vorteile noch Nachteile finden: die Arbeitsanweisung ist praktisch dieselbe.

Warum die Änderung? Nun, das neue Fahrgestell lässt sich viel schneller herstellen; weniger Arbeitsstunden bedeuten weniger Lohnkosten je Auto, sodass an anderen Stellen Kostensteigerungen ohne Preiserhöhung aufgefangen werden können. Im übrigen ist von den 111 bei Marcos beschäftigten Arbeitern niemand überflüssig geworden: Es ist immer noch ein flaches Holzteil eingebaut, durch das zwei "Schreiner" voll beschäftigt sind; für die übrigen Holzarbeiter wurden anderweitig Arbeitsplätze gefunden.

Aber der Grund für die Änderung liegt tiefer. Trotz der erwiesenen Stärke und Haltbarkeit der schiffsbauähnlichen Struktur ist Holz für die meisten Leute immer noch ein Werkstoff für Schiffe und Möbel, nicht für Autos. Eine Konstruktion, von der man an eine spezialisierte und begeisterte Kundschaft sechs Autos pro Woche verkaufen kann - die gegenwärtige Spitzenproduktion - kann bei den Kunden (ganz abgesehen von den Finanziers) auf Widerstand stossen, wenn die Produktion auf 25 pro Woche ansteigt - und dies ist das Ziel der neuen Fabrik, deren Bau vor kurzem unweit in Westbury begonnen wurde (siehe unter Nachrichten).

Marcos ist aus seinen malerischen, aber überfüllten Räumen längst herausgewachsen, die sich am Ufer des Avon in Bradford befinden. Obwohl man auf den ersten Blick einen Eindruck von Unordnung hat, wenn Spitzenautos aus einer alten Mühle und ihren Nebengebäuden herauskommen, erkennt man dahinter den Einfluss geplanter Tüchtigkeit, die, wenn sie auf das neue Werk übertragen wird, sicher das Wachstum des Amrcos-Reiches fördern wird.

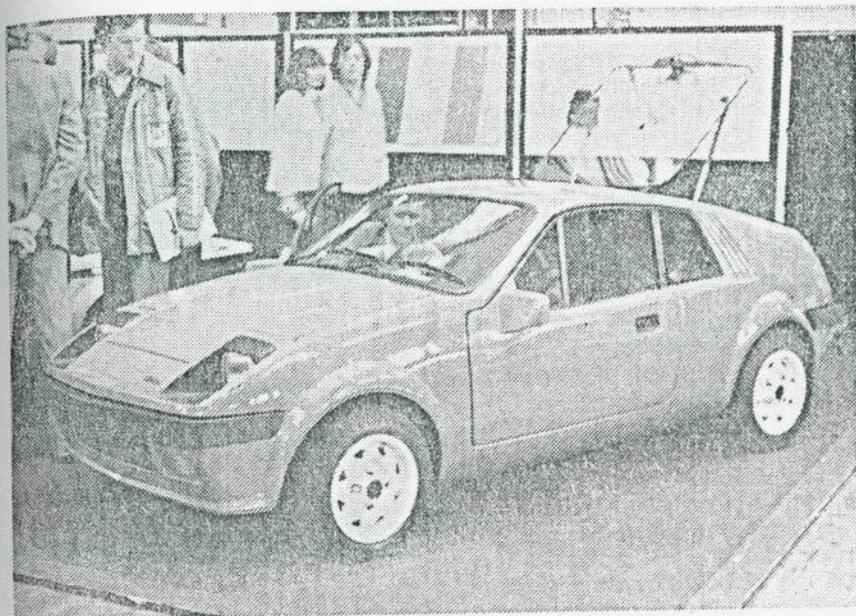
Eine kurze Fahrt in einem der neuen Dreiliter (der ledergepolsterte Wagen des Generaldirektors Jem Marsh selbst) enthüllte keine ins Auge fallenden Unterschiede - was sie auch nicht sollte.

Der Wagen fühlt sich genauso straff und steif an wie der alte, er geht immer noch los wie eine Rakete (angeblich ist das Gesamtgewicht gleich geblieben), er verwöhnt noch immer durch einen bemerkenswert bequemen Liegesitz und klebt wie wenige andere Autos an der Strasse. Eine weichere Stossdämpfung macht die Fahrt etwas weniger hart, und wir hielten das Fahrgeräusch für geringer (Marcos sagt "viel geringer"), obwohl dies schwierig zu beurteilen war, da kein älteres Modell zu Vergleichszwecken zur Verfügung stand. Ein seltsames Geräusch von hinten verrät gewisse Stossdämpferschwierigkeiten, und das Lochzwischen dem zweiten und dritten Gang erinnerte uns an die Notwendigkeit einer besseren Abstufung der Getriebeübersetzungen. Kurzum, praktisch alles, was wir in unserem Fahrtstest des hölzernen Dreiliter sagten, ist noch gültig.

Das Problem der Getriebeübersetzungen tritt bei dem neuen Zweiliterwagen nicht auf, der das glänzende Doppelstufungsgetriebe des Corsair geerbt hat mit seiner besseren Schaltung. Tatsächlich bestimmte die Position des Schalthebels, wo genau der kompakte V-4 mit dem Fahrgestell verschraubt wurde. Es heisst, die Leistung sei merkbar besser als die des 1600, und wir hoffen, dies bald durch einen Fahrtstest bestätigen zu können.

Das Knochengestüt - der neue Rohrrahmen wird aus Rechteckrohren der Dimension 1 1/2 x 16 aufgebaut. Seine Konstruktion - eindeutig keine reine Stahlrohrkonstruktion - wurde weitgehend von der Form der vorhandenen Glasfaserkarosserie bestimmt. Zu beachten sind die umfangreichen Seitensimse, die gegen seitlichen Aufprall Schutz bieten.

MINI - MARCOS WEITERENTWICKLUNG



In der Vergangenheit sind schon manche Umbauten für den Mini entwickelt worden. Doch eine der besten "Konversionen" ist ohne Zweifel der MIDAS. Er wurde von einem Team verwirklicht, das von Jem Marsh die alten Marcos- und Mini-Marcos-Rechte übernommen hat. Die Fiberglas-Karosserie ist das gekonnte Werk des jungen britischen Designers Richard Oakes. Er hat den 2+2 plätzigen Midas nach allen modernen Sicherheitserforderungen konzipiert. Die Original-Mini-aufhängung wurde geringfügig überholt. Das Rückfenster ist hochklappbar und die hintere Sitzbank lässt sich herunterklappen. Die in das Fahrzeugdesign einbezogenen Stosstangen sind ausgeschäumt. Anstelle der 10-Zoll-Räder werden 12-Zoll Räder benutzt, was dem Fahrzeug eine sichtbar bessere Figur verleiht. Der Grundbausatz kostet knapp unter 2000 Pfund (6600 Franken)

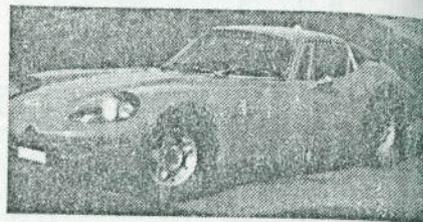
Zu verkaufen / Zu kaufen gesucht

Zu kaufen gesucht

**MOTOR und
GETRIEBE**

für Mini Cooper S
1275 Mk 3 30-10542(3)

Tel. 037 38 22 44



Zu verkaufen

Marcos 1500

seltenes Liebhaberfahrzeug, gelb, mit div.
Zubehör, ab MFK

Tel. 072 22 12 81

1 Spoiler zu Motorhaube, passend zu 3L Ford
und Volvo, an Selbstabholer günstig

Tel. 041/55 32 13

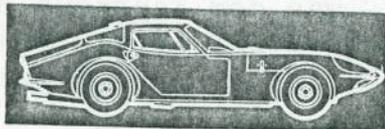
- 1 Windschutzscheibe, neu
- 1 Lampenabdeckung zu 1600 GT, rechts
- 1 Heckspoiler passend zu allen Marcos, Polyester
- 1 Paar Türscharniere, neu

Tel. 052/32 79 03

MARCOS zu verkaufen:

3L Ford V6, 1969, british racing green
sehr guter Zustand, Rechtslenkung

Tel. 038/42 50 52



FUNNIES



Lokaltermin

-Also, so war die Situation, nachdem sie mit nur 123 Kilometern in der Stunde bei dichtem Nebel über die Autobahn gefahren sind!-

VIERZYLINDER

In der englischen Zeitung "The Western Morning New" stand folgende Geschichte zu lesen: Der Autofahrer Bernard Gready aus Tauton erlitt einen schweren Autounfall. Als er aus seiner Bewusstlosigkeit erwachte und die Augen aufschlug, erblickte er einen Beerdigungsunternehmer und vier seiner Angestellten, wie sie sich, mit grossen schwarzen Zylindern auf dem Kopf, über ihn beugten. Vor Schreck fiel Bernard Gready in die nächste Ohnmacht. Als er dann wieder zu sich kam, merkte er, dass ihn die Herren mit den schwarzen Zylindern auf den Köpfen keineswegs bestatten wollten. Sie waren zufällig Zeugen des Unfalls und kümmerten sich nun um den Verunglückten.

