



# SWISS Marcos CLUB



# MAGAZINE

## Herbst '81 NO. 11

- 
- Inhalt:**
- 6 Grosses Marcos Treffen in Pratteln
  - 13 Marcos: '81 Modell
  - 16 Club-Magazine: Inhaltsübersicht Heft 1 - 5
  - 18 Limited Edition '81 (Donington, England)
  - 31 Gilbern-Totalrestaurierung (Teil I)
  - 37 Marcos: Stahlchassis-Restaurierung (Teil I)
  - 45 Spezialbetriebe: P.P. Sauber, Hinwil  
Sutter, Suhr
  - 48 "Handy Hints": Scheibenwischer-Impulsschalter
  - 49 Mini-Marcos Mk.IV: Kitaufbau

### Titelbild:

Eindrücke vom Internationalen Marcos-Meeting in Castle Donington 1981:

**oben** Marcos sah das 4-sitzige Mantis-Modell als Konkurrenz zum Jaguar E-Type 2+2. Am Treffen in Donington waren überraschend viele Exemplare anwesend, die meisten in ausgezeichnetem Zustand.

**unten** Morten Deenfort brachte diesen stark modifizierten Mini-Marcos aus Dänemark an das Treffen. Sämtliche Abänderungen, wie Kotflügelverbreiterungen und Hochspoiler, waren hervorragend verarbeitet. Die ganze Motorhaube lässt sich wie bei den "grossen" Marcos nach vorne klappen. Die Instrumente sind in ein Holzarmaturenbrett eingepasst. Die Kraft des getuneten Motors, zusammen mit der Haftung der auf 15-Zoll-Räder aufgezogenen Reifen, führten dann beim Start für den "Driving Test" zum Abreißen einer Antriebswelle.

### Umschlagrückseite:

**TVR-Social Meeting, 8.August:** Das untere Bild wurde in Dreien aufgenommen und zeigt von links nach rechts: TVR 3000S (Heinz Gäntensperger), 3000S (Bruno Müller), 2500M (Max Müller) und Gilbern Invader Mk.III (Heiner Geering).

**Midag:** der Nachfolger des Mini-Marcos wird seit 1979 gebaut. Dieses Mk.I-Modell wurde in Donington aufgenommen. Eine detaillierte Mini-Marcos-Geschichte folgt in einem der nächsten Hefte.

### ← Aufnahmen vom Slalom am diesjährigen Marcos-Treffen in Pratteln

von oben nach unten: 1800 Volvo mit Rico Rabbi am Steuer; Meinrad Schnyders 3L Volvo; Walter Frei beschleunigt seinen 1600GT aus dem letzten Slalomtor auf die "Zielgerade".



# Vorstand



- Präsident:** Meinrad Schnyder  
Eigenstrasse 4  
8700 Küsnacht  
Tel.P.01/910'12'82 - G.055/21'81'71
- Sekretariat:** Heiner Geering
- Finanzen:** Frohdörflistrasse 8  
8152 Glattbrugg  
Tel.P.01/810'69'30 - G.01/362'94'27
- Clubpublikationen:** Bruno Meier  
Oberdorf 201  
5444 Künten  
Tel.P.056/96'19'80
- Postadresse:** Swiss Marcos Club  
Postfach  
8152 Glattbrugg
- Postcheckkonto:** Zürich 80-45831
- Jahresbeitrag:** Aktivmitglied Fr. 50.--  
Passivmitglied Fr. 30.--

*Meinrad Schnyder*

## Hello!

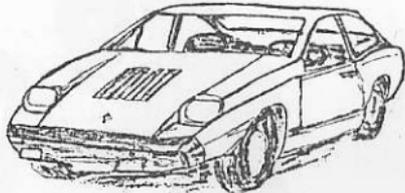


... Marcos- und Sportwagenfreunde

Neu geboren ist nicht nur die No.11 unserer Clubzeitschrift, sondern auch der Teamgeist für unseren Swiss Marcos-Club. Mit der vorgängig versandten Club-Information, in Form eines Zirkulars, haben wir Sie auf die Neuorganisation unseres Clubes bereits vorbereitet.

Ich freue mich diesmal ganz speziell, Ihnen Heiner Geering und Bruno Meier als neu in den Club gewählte Vorstandsmitglieder vorzustellen. Zu dritt haben wir uns das Ziel gesteckt, den Swiss Marcos-Club zu reorganisieren und für neue Mitglieder ähnlicher britischer Sportwagen (sprich: Specialist Cars) zu werben. Z.B. Automarken wie: Gilbern, Ginetta, Unipower, usw. Wir versuchen weiterhin die Exklusivität des Swiss Marcos-Clubs beizubehalten, vorallem durch Organisation von Meetings, Rallies und Clubtreffen, Pressemitteilungen, Clubzeitschriften und nicht zuletzt die wichtigen Ersatzteilbeschaffungen.

Es liegt nun auch an Ihnen, mitzumachen, aktiv am Clubgeschehen teilzunehmen, damit wir den Club zu einem gewissen Standard ausbauen können. Deshalb bitten wir alle Leser der Swiss Marcos-Clubzeitschrift, zu Griffel und Papier zu schreiten und in kurzen oder langen Sätzen ihre Meinung kund zu tun. Wir brauchen diese Mitarbeit. Einsendungen werden gerne erwartet, wobei der Themenkreis sehr weit gesteckt werden kann. Machen Sie mit!



## Nationales Marcos-Treffen

---

Am 14. Juni dieses Jahr luden Rico und Silvia Babbi zum grossen Marcos-Treffen ein. Die Besammlung fand auf Babbis Geschäftsareal statt, was die Benützung der Kantine ermöglichte. 'Dank' des sehr heissen Wetters wurde der Kühlschrank dann auch richtig geplündert. Die leeren Flaschen konnten jedoch gleich wieder verwendet werden, denn in einem Spiel galt es eine mit Wasser gefüllte Flasche möglichst schnell zu entleeren; Walter Frei, als Sieger dieser Disziplin, hat offensichtlich Übung ...

Jedoch beschäftigte man sich nicht nur mit Flaschen, oder vor allem deren Inhalt, denn es galt auch die Autos zu bewundern, die nun häufiger eine Totalrestaurierung hinter sich haben. In der Werkstatt konnten wir denn auch Rico Babbis 2L V4 inspizieren, der gerade die erste Grundierung erhalten hatte. Da alles Glas, sowie das Interieur entfernt wurden, ist anzunehmen, dass dieser Marcos den Concours-Sieger, Ricos 1800 Volvo, in Zukunft konkurrieren wird.

Hätte der Motorraum zuvor ein wenig Reinigungsmittel gesehen, so wäre der Pokal für den schönsten Marcos wahrscheinlich nach Genf gegangen: Michel Roch hat seinen 3L

Ford in den John-Player-Farben lackiert, ja führte diese Firmenfarben sogar bis ins Interieur weiter, wo die Sitze mit dem bekannten Markensignet bestickt sind. Sämtliche Metallteile, inklusive Scheibenwischerarme, sind goldig anodisiert; jedoch gar keine Zustimmung fand der Ersatz aller Marcos-Schriftzüge durch die Buchstaben F-O-R-D!

Besonders auffallend ist auch immer noch Meinrad Schnyders 3L Volvo mit dem "Marcos"-Schriftzug auf den Seiten.

Erich Jammerbund musste sich dieses Jahr Punktabzüge gefallen lassen, weil sein 1650 GT mit einem Lotus 1600 Motor ausgerüstet ist und Originalzustand einen Zusatzbonus gab.

Walter Frei konnte seinen 1600 noch knapp vor Peter Kürzis gleichem Modell plazieren. Peters Wagen war jedoch noch von der Reise nach Donington eine Woche zuvor gekennzeichnet, mit abgerissenem Auspuffendstück und einem vom Türen zuschlagen bewirkten totalen Zerfall der Innenausstattung.



Anstelle einer Rally fand ein Slalom auf einem benachbarten Werkareal statt, und anschliessend musste noch der Lotus Seven Twin Cam von Patric Hübscher von der jeweiligen Marcos-Crew über eine Distanz gestossen werden. Patric reiste übrigens mit diesem spartanischen Sportwagen auch aus Genf an - sein Marcos musste wegen Elektrikproblemen zu Hause bleiben.

Vor dem Nachtessen wurde noch das Brauereirestaurant Feldschlösschen besucht. Hier wurden wir von Mitgliedern des Volvo-123-GT-Clubs 'angeöhdet', die unsere Autos als "schreckliche Eigenbauten" betitelten. Doch der Anblick dieser 'frisierten' Volvos (vorne tiefergelegt auf Standardreifen, 'Weihnachtsbaum' vor dem Kühlergitter, usw.) konnte

## GEWINNERLISTE

### Concours d'élégance

1. Platz:	R. Babbi	1800/64	53 Punkte
2. Platz:	M. Roch	3L Ford	51 Punkte
3. Platz:	R. Babbi	Mantis/71	46 Punkte
4. Platz:	E. Jamberbund	1650/67	44 Punkte
5. Platz:	M. Schnyder	3L Volvo/71	41 Punkte
6. Platz:	W. Frei	1600	37 Punkte
7. Platz:	P. Kürzi	1600/68	36 Punkte

Preise: 1. - 5. Platz je 1 Zinnbecher graviert  
6. - 7. Platz je 1 Marcos-Souvenir

- max. erreichbare Punktzahl: 69

- Punktebewertung durch Jury

- bewertet wurden Motor und Motorraum, Innenraum, Felgen  
besserer Gesamtzustand sowie Originalität

- erstmals erhielten Marcos im Originalitätszustand (keine Ab-  
änderungen wie Spoiler, Felgen usw.) zusätzlich 9 Punkte

### Kallye

1. Platz:	W. Frei Untersiggenthal	41 Punkte
2. Platz:	M. Schnyder Küssnacht	39 Punkte
3. Platz:	P. Kürzi Pfäffikon	27 Punkte
4. Platz:	E. Jamberbund Liebefeld	26 Punkte
5. Platz:	M. Roch Genf	23 Punkte

Preise: 1. Platz: Wanderpokal  
2./3. Platz: je 1 Zinnbecher  
4./5. Platz: je 1 Marcos-Souvenir

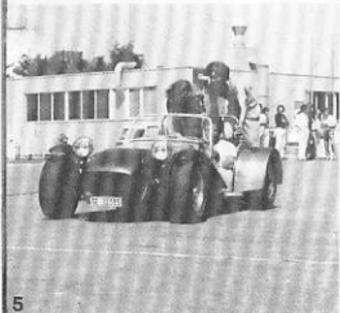
### Resultate des Slalom auf Parkplatz

1. R. Babbi	11,25 sec.	mit Mantis
2. M. Roch	11,60 sec.	mit 3L Ford
3. W. Frei	12,15 sec.	mit 1600
4. E. Jamberbund	12,55 sec.	mit 1650
5. P. Kürzi	12,95 sec.	mit 1600
M. Schnyder	12,95 sec.	mit 3L Volvo

Die erwähnte Zeit ist der Durchschnitt aus 2 Runden.



① 71 3L Volvo (Meinrad Schnyder) ② 70 3L Ford (Michel Roch) ③ 67 1600GT  
(Walter Frei) ④ 68 1600GT (Peter Kürzi)



5



2



4



6

↳ bloss Mitleid erwecken, so dass diese rüden Bemerkungen mit einem Lächeln quittiert wurden.

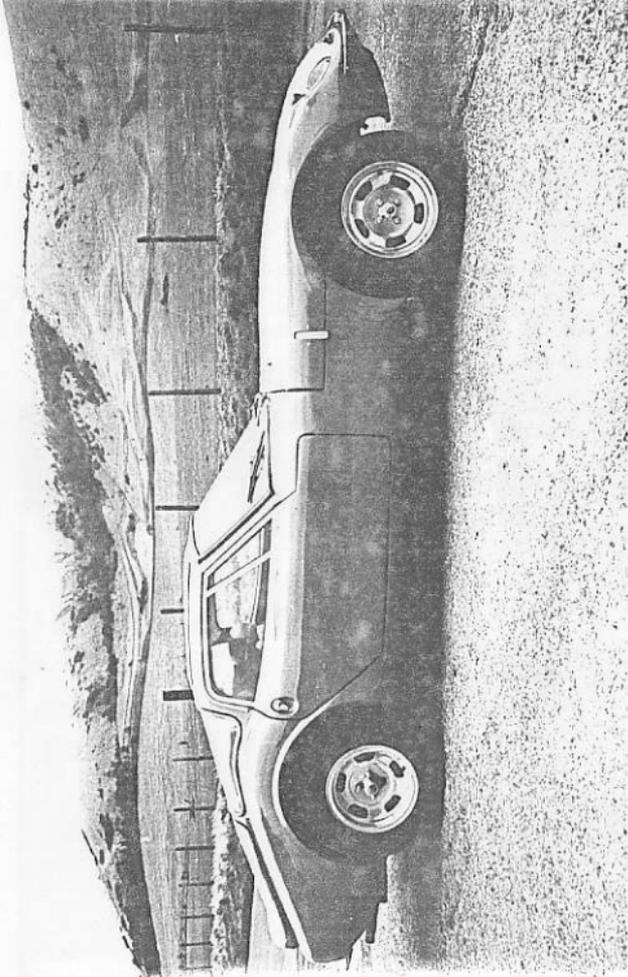
Nach diesem Intermezzo führten uns Babbis in ihrem Mantis ins Restaurant Waldgrotte in Buus, zu einem herrlichen Nachtessen mit Fondue Bourguignonne. Auf der Hin-fahrt boten wir für zahlreiche Besucher weganliegender Gartenrestaurants eine ziemliche Show, denn die Wagenkolonne war nun auch mit einem Gilbern Invader, Alfa Romeo Montreal und einem MG TC angereichert.

Vielleicht ist nächstes Jahr eine noch imposantere Pro-zession möglich, wenn die sich zur Zeit in Restauration be-findenden Marcos wieder fahrbereit sind. So mussten Robert und Erika Grauwiler ihren Mini-Marcos zu Hause lassen und Rolf Baumgartner kam vorbei, um sich Anregungen für den Wiederaufbau seines 3L Volvo (ex Koch) zu holen.

Mit der Preisverteilung am Abend fand dieser inter-essante Tag den Ausklang. Vielen Dank, Rico und Silvia Babbi, für die gute Organisation. ○

Bruno Meier

- 
- ①Gewöhnliches Beisammensein während dem Nachtessen im Restaurant Waldgrotte in Buus; im Vordergrund werten Meinrad und Rico die Wettbewerbsresultate aus.  
②Meinrad bei der Uebergabe des Wanderpokals an den Gewinner Walter Frei.  
③Familie Roch aus Gonf. ④Rico Babbi erreichte mit dem Mantis die Tagesbest-Zeit im Slalom. (Der Lotus Seven fuhr ausser Wertung.) ⑤Patric Hübscher stellte seinen Lotus Seven für ein Spiel zur Verfügung, bei dem der Wagen von der jeweiligen Marcos-Besatzung etwas 32m weit gestossen werden musste. Hier hat soeben die Crew "Schwyder" das Ziel erreicht. ⑥An jedem Treffen dabei: Peter Kürzi mit seinem 1600GT.



## Marcos: '81 Modell

---

1980 erlebte England eine Renaissance von Kit Cars, die zum Teil bereits vor 20 Jahren entwickelt wurden. Seit diesem Jahr ist das G4-Modell von Ginetta wieder in Produktion, aber auch der vielleicht berühmteste 'Specialist Car' aus den '60er Jahren, das Marcos Coupé, ist wieder zu haben.

Wurden früher jedoch beinahe ausschliesslich im Werk fertig aufgebaute Wagen verkauft, so begnügt man sich nun mit dem Ausliefern von kompletten Kits.

Die Karosserie wird in den gleichen Formen laminiert wie früher, was vor allem die Reparatur oder Restaurierung von bestehenden Fahrzeugen erleichtern dürfte, und auch das Stahlchassis erfuhr weder in der Dimension, noch in Detailsausführungen eine Änderung. Fensterrahmen und auch alle anderen Beschlagteile sind identisch mit den früheren Ausführungen, ja sogar die Vorrichtung zum Verstellen der Pedals wurde beibehalten.

Das Angebot umfasst verschiedene Kit-Stufen, die nicht Alternativen zueinander, sondern Ergänzungen darstellen. Insbesondere "Stage 1" dürfte das ideale Angebot für den Wiederaufbau eines Totalschadens darstellen - hoffentlich haben die früheren Besitzer zerstörter Autos wenigstens das Typenschild behalten. ▶

### ▷Stage 1 - Kit:

- komplette Karosserie; montiert auf ...
- komplettes Chassis
- Motorhaube (montiert)
- Türen (montiert)
- Kofferdeckel
- Tür- und Motorhaubenscharniere
- Windschutzscheibe (montiert)
- Heckscheibe (inkl. Dichtungen)
- Steuerverbindungen (inkl. 'Rose joints')
- Armaturenbrett-Halterung (montiert)
- 2 Fiberglas-Schwelkenabdeckungen
- Armaturenbrett-Unterbau
- Kabelbaum; Bremsleitungen
- kompletter Satz Instrumente; Pedalträger

Preis: £ 1'499. + VAT

### Stage 2 - Kit:

- 1 Panhardstab (inkl. 'Rose joints' und Büchsen)
- 4 Längslenker (inkl. Büchsen)
- 2 innere Frontkotflügel
- Batteriekasten; Pedalkasten
- 2 Scheinwerferabdeckgläser (komplett)
- 4 Federn und einstellbare Stossdämpfer
- 4 Stoss-Stangen (komplett)
- komplette Interieurunterbauten
- Sitze

Preis: £ 414. + VAT

### Stage 3 - Kit:

- 2 Türfensterrahmen und Scheiben
- Benzintank (ca. 47 lt. Inhalt)
- 4 Scheinwerfer (komplett)
- Bremskabel (komplett)

- Kofferraumschloss und Halterungen
- Kofferraumdeckel-Stütze
- Tankdeckel (komplett)
- 2 elektrische Fensterhebermotoren

Preis: £ 543. + VAT

Obwohl als **Stage 4** beliebige weitere Bestandteile ab Werk zusammengestellt werden können, so dass der Kunde zum Preis von £ 4'500. - 5'000. ein komplettes Fahrzeug mit Innenausstattung erhält, Motor, Getriebe und Hinterachse müssen in jedem Fall selbst besorgt werden. Die Hinterachse stammt übrigens vom Ford Cortina Mk.I/II und spezielle Halterungen müssen angeschweisst werden, während die Vorderradaufhängung von British Leyland (Triumph Spitfire/GT) bezogen werden muss. Die Motorenpalette umfasst den 2.5L Triumph, 3L Volvo und von Ford den 1500, 1600, 2L V4 oder auch den 3L V6 (Zodiac).

Auf der Basis des 1600-Ford-Motors ergeben sich damit etwa folgende zusätzlichen Materialkosten:

- Motor, Getriebe und Kardanwelle	ca. £1'000.
- Hinterachse	ca. £ 400.
- Vorderradaufhängung	ca. £ 500.
- Räder	ca. £ 300.
- Kühl- und Heizanlage	ca. £ 200.

Wenn man diese Beträge zur Stage 4 - Ausrüstung hinzu-rechnet, ergibt sich somit die Summe von etwa 36'000.- Franken. Diese Aufstellung dürfte auch zeigen, zu welcher Kategorie von Autos auch ältere Marcos zu zählen sind. In diesen Bereichen wird es sich wohl auch lohnen vielleicht einmal etwas mehr in eine Restaurierung zu stecken.

Ein 8-seitiger Farbkatalog und Bestellformulare sind für £ 1.00 erhältlich von:

Jem Marsh Marcos, 153 West Wilts Trading Estate,  
Westbury, Wiltshire, England (Tel. 0044/373/864097) ○

-no



### Swiss Marcos Club - Magazine

Zurückliegende Ausgaben der Clubzeitschrift sind von Meinrad Schnyder erhältlich.

Preis: Fr.3.--/Ausgabe

No.6 ist zur Zeit vergriffen

#### **Inhaltsübersicht:**

#### Rundschreiben 1 - Jan. 76

Gründung eines Schweizerischen Marcos-Clubes

Marcos-Club-Treffen 1976

Ersatzteile

#### Heft 2 - März 76

Marcos-Treffen und Veranstaltungen 1976

Marcos-Geschichte (Teil I) - Flügeltrentyp

Marcos-Produktion (1964-72)

Mantis/Mantis-XP - Bilder

Marcos Wettbewerb

"Hints" - Radioentstörung/Elekt.Fenster/Sonnenblenden

Mitgliederverzeichnis

Ersatzteile - Batterie

#### Heft 3 - Aug. 76

Gewindeschneider und -bohrer

The Swiss Marcos Story

Mitgliederverzeichnis

Marcos Entstehungsgeschichte (Teil II) - Spyder/Fastback

Marcos-Meeting 1976 (Vierwaldstättersee/Brunnen)

Marcos-"Rennbolide" (Jonathan Palmer)

Aus dem "AR"-Katalog - 1600

"Hints" - 1600GT/67 Holzchassis/Ersatztealternativen

Mini-Marcos-Section

Mantis

#### Heft 4 - Dez./Jan. 76/77

Club-Finanzbericht

Swiss Marcos Story (Teil 2)

Mitgliederverzeichnis

Frauenfelder Motorsportweekend

1976 "International" Marcos Rally in England

Autonummernschilder in England

Mini Marcos Racer

Aus dem "AR"-Katalog - 3L Ford

'To buy or not to buy' (A dramatic story of a Marcos enthusiast; Jean Bourdian)

3L Ford Tuning (Michel Roch)

"Hints" - Umrüsten Speichenräder auf Leichtmetall-Felgen

- Kondenswasser unter den Lampenabdeckungen

- defekte Fensterheber/Auspuff ersetzen

Marcos 1600-Typenschein

Reparaturen am Holzchassis

#### Heft 5 - April 77

Marcos Veranstaltungen 1977

Wie sicher sind Kunststoff-Autos?

Probleme mit dem 1600GT (Xflow)

3L Volvo (Wolfgang Schärfer)

Mini Marcos Racer

Zündeinstellung am neuen Cortina Motor (1300/1600/GT)

Servicearbeiten 10'000 km.

(Inhaltsübersicht Heft 6 - 10 folgt in der nächsten Ausgabe des Magazins)

# LIMITED EDITION 81

Die Idee, nach Donington ans Marcos Treffen zum fahren, war zuerst eigentlich nur Gedankenspielerei. Doch dann nahm dieses Projekt Gestalt an, denn ich glaubte, noch viel Zeit zu haben, um das Fahrzeug mechanisch optimal vorzubereiten. Das war jedoch ein Trugschluss. Ich hatte gerade noch knapp Zeit das Öl zu wechseln. Dann ging's auch schon los.

Am 3.Juni um 02.00 Uhr ging das grosse Abenteuer los. Das Gepäck wurde verstaut, bis mein Beifahrer Christian beinahe nicht mehr zu sehen war. Während der Fahrt nach Zürich, wo wir Heiner und Bruno mit ihrem Gilbern treffen wollten, geisterte noch so mancher Gedanke durch mein Hirn. Ich liess all die vergangenen Pannen Revue passieren. Automatisch wanderten meine Augen über alle Armaturen, ich lauschte nach Unregelmässigkeiten des monotonen Motorgeräusches und schnupperte nach verdächtigen Gerüchen. Um diese düsteren Gedanken zu vertreiben, stellte ich die scheinbar banale Frage nach den Ausweisen, was sich dann als gar nicht so dumm erwies. - Somit war rund eine Stunde Verspätung perfekt.

Nachdem wir die ungeduldig wartenden Bruno und Heiner trafen, strebten wir zügig Richtung Basel. Ein merkwürdiges Gefühl an der Grenze; das erste Mal seit 9 Jahren rollte mein Marcos auf ausländischen Boden.

Durch eine monotone Gegend, quer durch Frankreich,

spulten unsere Wagen Kilometer um Kilometer ab. Am späten Nachmittag erreichten wir Boulogne. Dort gab meine Blinkanlage den Geist auf. Nach einem blinden Griff unter's Armaturen-Brett, und nach einigem Kabelschütteln war alles wieder o.k.

Ein strahlender Spätnachmittag empfing uns in England, was sofort auf meine Laune abfärbte. Ein Hochgefühl erfüllte mich, ich hatte England problemlos erreicht, etwas, an was ich eigentlich nie so recht geglaubt hatte.

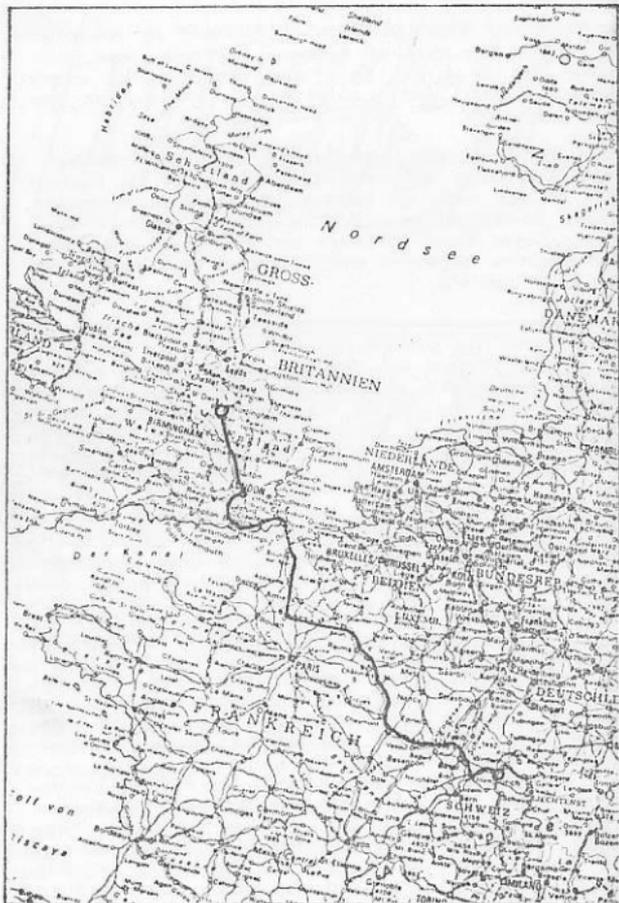
Gegen abend erreichten wir Peacehaven, ein Vorort von Brighton, wo wir in einem hübschen Haus in der Nähe der Küste logierten.

Der folgende Tag kündigte sich stürmisch an und bald zogen auch schon Wolken auf. Nachdem Christian und ich den Tag in Bournemouth verbracht hatten, während Bruno und Heiner sich in der Gegend von Brighton aufhielten, trafen wir uns am Abend in Bognor Regis. Uebrigens konnte uns überraschenderweise der Regen bei diesem Ausflug nichts anhaben, noch gab die mickrige Scheibenwischeranlage auf. Lediglich ein Benzinschlauch machte mir einen etwas unsicheren Eindruck. Nachdem ich im strömenden Regen etwa vier Garagen abgeklappert hatte, gelang es mir ein entsprechendes Teil zu kaufen.

Gut ausgeruht und voller Tatendrang starteten wir am 5.Juni die nächste Etappe, nicht ohne vorher den Marcos über die Torausfahrt 'getragen' zu haben.

Auf einem Flugplatz irgendwo (nur Heiner wusste den Weg dorthin ...) schnupperten wir Rennatmosphäre. (...es war das berühmte Goodwood; Red.). Neben anderen Testfahrern trafen wir Derek Bell, der dort einige Exhibition-Runden für das britische Fernsehen drehte.

Daraufhin zeigten unsere Kühlerhauben Richtung London. Heiner wollte nun auch wieder mal das berühmte Marcos-Feeling spüren. Kaum so recht unterwegs, sah ich im Rückspiegel einen aufgeregten Lichtzeichen gebenden Marcos, der langsam ausrollte. Bei nächster Gelegenheit wendete ich den wuchtigen Gilbern und fuhr zurück. Meine zu Bruno ▶



geäußerte Vermutung, das Gaskabel könnte gerissen sein, war genau richtig. Diese Reparatur dauerte aber nur fünf Minuten. Wesentlich länger benötigten wir aber, um durch den Feierabend-Verkehr in London zu kommen. Ein wild fuchtelnder, nervöser Bruno peitschte mich richtiggehend durch die Blechlawine.

Glücklich logierten wir uns in einem (wieder einmal) typisch englischen Gasthaus ein. Am selben Abend liessen wir es uns nicht entgehen, einen Augenschein von der Strecke zu nehmen.

Samstag, 6. Juni, ein strahlend schöner Tag, grosser Autowaschttag, und ab zur Rennstrecke. Ein Eldorado für Autofans. Praktisch die ganze Kit Car Prominenz, sowie eine stattliche Anzahl Marci rollten an. Bald hatten wir unseren 'Hoffotografen' Christian, der sich überall zwischen Leute und Fahrzeuge klemmte, aus den Augen verloren.

Mein Namensgedächtnis war anhand der vielen neuen Markenbezeichnungen, wie Dutton, Rochdale, Ginetta etc., ganz schön ins Rotieren gekommen; doch Heiner, der totale Experte, klärte mir so manche Verwechslung auf.

Im Verlaufe des Nachmittags eröffneten die Kit Cars den Driving Test. Dabei erwiesen sich vor allem die NGs und die Duttons als sehr schnell. Aber auch zwei gut präparierte Lotus, die eifrig auf der Strecke trainierten, erreichten Spitzenzeiten.

Am Sonntag schliesslich galt es ernst. Bei bedecktem Himmel und heftigem Wind erreichte die Veranstaltung ihren Höhepunkt. Wagen um Wagen rollte auf den Platz. Eine grosse Anzahl Menschen bevölkerte die Szenerie.

Gegen Mittag, nachdem mein doch äusserlich eher etwas schäbige Marcos bewertet worden war, reichte ich mich zum Marcos Driving Test ein. Ich verschätzte, d.h. unterschätzte mein Fahrzeug ganz schön, nahm ich doch anfangs viel zu viel Gas weg, was natürlich nachher nicht mehr aufzuholen war. Ich konnte mich dann nur noch an den Missgeschicken anderer freuen, damit ich nicht mit der allerschlechtesten Zeit notiert wurde.

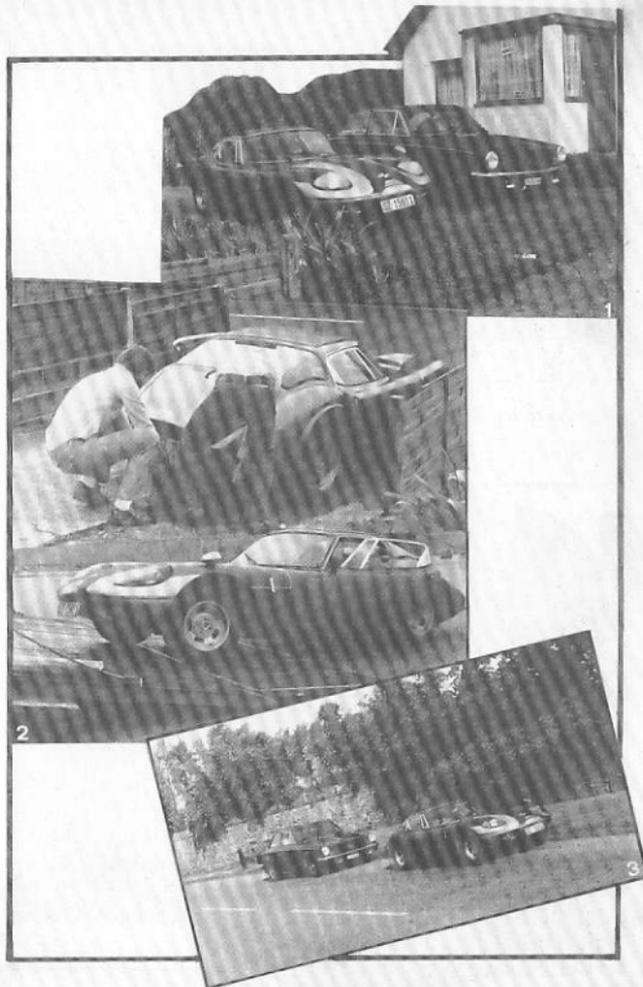
▷ Traditioneller Abschluss war wieder einmal die total verregnete Preisverteilung.

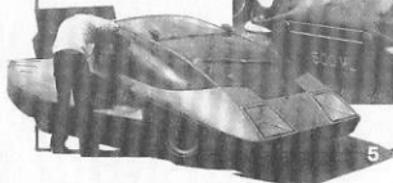
Fazit der Teilnahme an Doni '81: Es bleibt sicher ein unvergessliches Erlebnis. Ich war von meinem Marcos total überrascht, es gab praktisch nie nennenswerte Probleme. Als einziger negativer Punkt kann man anführen, dass es mir äusserst schwer fiel, mit den englischen Marcos-Leuten in Kontakt zu kommen. (Es lag sicher nicht an den sprachlichen Problemen.) Ich kam mir manchmal isoliert und fast überflüssig vor. Ich wollte z.B. eine Heckscheibe am Stand montieren lassen. Die Scheiben wurden auch verkauft, aber es fand sich niemand, um diese zu montieren. Hier könnte der Britische Marcos Club noch etwas von den Kit-Car-Vereinen lernen. ○

Peter Kürzi

Englandreise nach Donington (International Marcos-Meeting)

1) Beds Breakfast bei Privaten ist in England immer noch die billigste Uebernachtungsmöglichkeit; etwa £5-00 im Gegensatz zu £10-00 und mehr in Hotels. (Ort: Bognor Regis) 2) Problem mit der mangelnden Bodenfreiheit des Auspuffs; trotz vorsichtigem Manövrieren während der Reise zu guter letzt abgebrochen. 3) Zwischenhalt am Strassenrand; Marcos 1600GT und Gilbern; hier in der Nähe von Melbourn, unserem Standort für drei Tage.



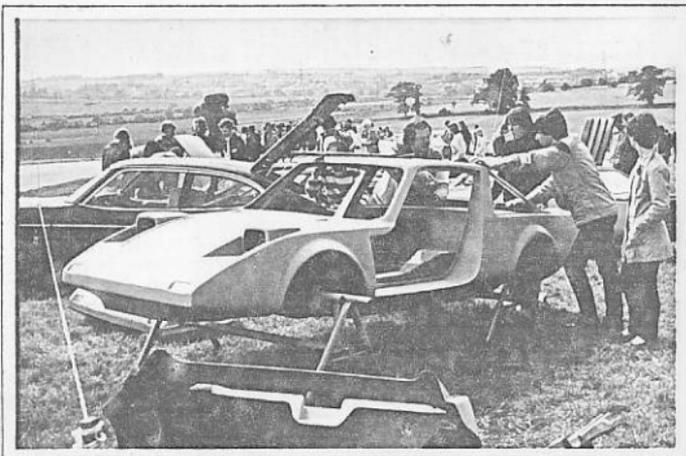


## Rundgang durch die über 1'000 Kit-Cars in Donington

Noch vor ein paar Jahren waren Kit-Cars bloss "Beigemüse" des Internationalen Marcos-Treffens. Dieses Jahr stellten wohl die Marcos mit etwa 200 Wagen immer noch das grösste Markenkontingent, daneben rivallisierten jedoch der Clan Owners Club mit dem Ginetta Owners Club um den Pokal für den Club mit den am meisten anwesenden Markenautos. Diese Trophäe gewann zum dritten Mal der Clan Club, der auch eine wieder erhältliche Rohschale dieses mit Hillmann Imp Motor ausgerüsteten Sportwagens zeigte.

Von den 57 versammelten Ginettas war ein Grossteil G 15-Modelle, die ebenfalls durch den Sunbeam Imp Motor angetrieben werden. Das Werk stellte auch den wieder hergestellten G 4 vor. Im Vergleich zu den ebenfalls erschienenen G 4-Cabriolets aus den '60-Jahren, ist der neue bedeutend breiter und länger; Kostenpunkt für einen kompletten Kit (inkl. Mechanik): etwa 16'000 Franken. ▶

1) SMC-Mitglied Per Haegermark aus Schweden gewann die Kombination aus "Concours" und "Driving Test" mit seinem getuneten '65 1800 Volvo. 2) Marcos baute nur 32 Exemplare vom 4-sitzigen Mantis-Modell bevor 1971 aus finanziellen Gründen die Werkzeuge geschlossen werden mussten. 3) Dieser für £5'500, am Treffen angebotene Mantis wurde nicht von Marcos gebaut, sondern von drei Enthusiasten, die 1971 die Formen von Jem Marsh kauften, um die Mantis-Produktion wieder aufzunehmen. Der vorgesehene Verkaufspreis betrug ca. £10'000., doch wurden nur 2 oder 3 Autos gebaut, bevor die Formen an Colin Carter weiterverkauft wurden, der nun einen Kit aus Chassis und Karosserie anbietet; Kunden haben alle Beschlagteile, wie auch Ford Cortina 2000-Mechanik zu besorgen. Der hier abgebildete Wagen hatte nur sehr wenig Kilometer zurückgelegt, jedoch weckte das "filigrane" Interieurmaterial nicht gerade Zuversicht für eine lange Gebrauchsdauer. Ein verlassenes Triumph GT6 - Chassis und TR6-Motor wurden bei diesem Wagen verwendet. 4) Den Preis für den besterhaltenen Wagen der Show erhielt Jeremy Bagnall-Oakely für seinen TVR Tuscan V8 S.E. Ursprünglicher Besitzer war der TVR-Boss Martin Lilley. Der 4.7L-Motor stammt von Ford und hat eine Leistung von 271 PS. Nur 28 Wagen wurden von Januar '67 bis Herbst '67 gebaut; bedingt durch diese Rarität muss heute mit einem Anschaffungspreis von gegen £10'000. für ein gut erhaltenes Exemplar gerechnet werden. 5) Wer kennt dieses Fahrzeug? Als Attraktion des diesjährigen Meetings drabte sogar dieser "Ikonen" getaufte Prototyp aus dem Jahre 1968/69 ein paar (langsame) Kunden. Die Slatomotore mussten jedoch ausgetauscht werden, da der Radeinschlag extrem gering war. Der Motor ist das 3.5L Buick/Rover Aggregat. Offensichtlich wegen thermischen Problemen konnte nur mit offener Motorhaube manövriert werden. Obwohl nicht strassenzugelassen, und wohl auch nicht strassentauglich, wurde ein Käufer gesucht, der £25'000. "investieren" wollte. Erubrigt sich wohl zu erwähnen, dass keiner gefunden wurde.



Eine grosse Anzahl von **Gordon-Keebles** (Chevrolet 5.3 lt. Motor, Bertone-Kunststoffkarosserie) konnte auch inspiziert werden, jedoch nur vereinzelt **TVRs** und **Lotus**.

**Buggy**-Fahrer versuchten durch aufgedrehte Autostereolanlagen den heiseren "Motorsägen-Sound" ihrer Gefährte zu übertönen.

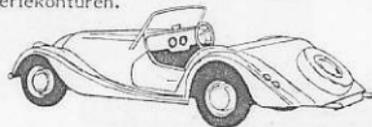


Peter und ich amüsierten uns auch köstlich, zum Missfallen von Heiner, über Allzweckfahrzeuge auf Mini-Basis: Betitelung als "Chuchichäschtli", usw. waren beinahe noch Komplimente.

Von besonderem Interesse war dieses Jahr auch die Ausstellung von zur Zeit angebotenen Kits durch die Hersteller. H.Dermott stellte die Mk.II-Version des **Midas** vor, der

nun das Armaturenbrett des Mini-Metro übernimmt und auch einen grösseren Frontspoiler hat. Die Karosserieverarbeitungsqualität ist bei diesem Wagen ausgezeichnet, wie auch beim **B.R.A.** auf MGB-Basis und einer dem legendären A.C. Cobra nachempfundenen Karosserie. Diese beiden Hersteller gewannen den von einem Fiberglas-Fabrikanten gestifteten Preis für hervorragende Verarbeitung.

Das heutige Kit-Car Angebot besteht jedoch vor allem aus von MGs und anderen Wagen der '30/'40er Jahre inspirierten Karosseriekonturen.



Als Witz der Show müssen dabei die von **Ryder** gezeigten Fahrzeuge angesehen werden: Der eine Wagen war eine Kopie des Morgans, wohlverstanden auf einem VW-Chassis, während ein badewannenähnliches Gefährt auf VW-Basis den Namen Rembrandt trägt. Letzteres Vehikel wies sogar einen auf dem Heck befestigten "Reservereifen" auf. Dieser wirkte jedoch nicht besonders überzeugend, war er doch ein "hundsiausiges" Imitat aus Fiberglas!



Beste Verarbeitungsqualität findet man dann wieder bei **Dutton**, dem grössten europäischen Kithersteller. Neben dem Louts-7-ähnlichen Phaeton, erwies sich vor allem der 'Mini-Range Rover' auf Ford Escort-Basis als Verkaufsfrenner.

Auffallend war, dass ausser sehr subtilen Modifikationen in der Regel Wert auf Originalzustand gelegt wird. Umso mehr erstaunte, dass bei den Marcos ein modifiziertes V6 Ford-Modell den Concours gewann, wo sonst Originalität ausschlaggebend war. Ich hoffe jedoch, dass niemand Richard Partridge diesen Sieg missgönnte, zeigte er doch mit diesem Auto auch im Driving Test eine eindruckliche Show, trotz Motorproblemen.



#### FOTOS:

Grosses Marcos Treffen in Pratteln:  
Seite 2 (oben und unten), Seite 10; Fredi Marzetti  
Marcos Chassis-Repair:  
Seite 43; Meinrad Schnyder  
Midas:  
Umschlagrückseite (unten); Heiner Geering  
alle anderen: Bruno Meier

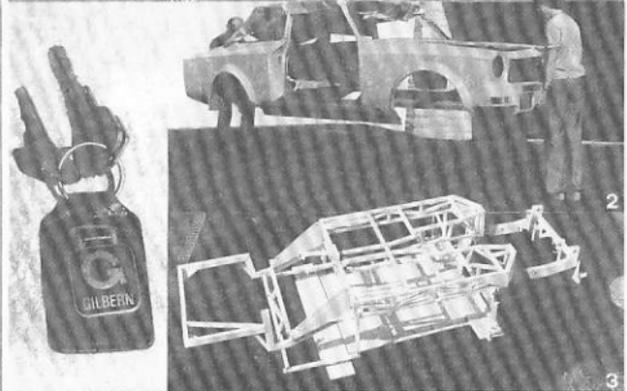
#### TITELBILDGRAPHIK:

Josef Stutz

Einige der rund 200 Marcos in Castle Donington 1981. Erfreulich, dass alle Jahre mehr völlig restaurierte Fahrzeuge auftauchen. Donington war und ist eine Reise wert!

① Die Volvo; Wolfrace-Leichtmetallfelgen sind wohl das am häufigsten montierte Zubehör. ② Die Ford von S.Apps. Dieser braune Wagen ist in hervorragendem Zustand, wenn auch die Weisswandreifen nicht jedermanns Geschmack treffen. ③ Dieses 1600-Modell ist seit Jahren im Concours immer weit vorne plaziert. ④ Nach gelb und grün scheint rot nun die Farbe zu sein! Vorne ein 1600, im Hintergrund verschiedene Mini-Marcos, die sich häufig auch in absolutem Topzustand befinden.





Wie viele andere Kit-Car-Marken wurde Gilbern Ende der '50er-Jahre von GILES Smith und BERNARD Friese gegründet. Die Besonderheiten dieser Marke waren die Konstruktion von Wagen mit 4 Plätzen, statt der üblichen 2, sowie der Anspruch, die einzige "Autofabrik" Wales' zu sein.

1967 wurde der Genie mit Ford V6-Motor vorgestellt, und diese Karosserierundform wurde dann für den Invader I/II bis 1972 beibehalten. Der im Herbst 1972 erstmals gezeigte Invader Mk.III erhielt dann umfangreichere Karosseriemodifikationen, die Grundform des Genie ist aber noch recht gut erkennbar.

Bis zum endgültigen Bankrott der Firma im Jahre 1974, wurden vom Mk.III-Modell etwa 200 Exemplare gebaut, davon 9 mit Linkslenkung. In die Schweiz wurden von einem offiziellen Gilbern-Händler 3 Fahrzeuge importiert. Heiner Geering besitzt ein '73-Modell mit Linkslenkung. Der Restaurierungsbericht eines '72-Mk.III beginnt auf Seite 32. ○

1 Im Gegensatz zum Beispiel einem Marcos besteht die Gilbernkarosserie aus verschiedenen Teilen, die mit dem Chassis vernietet und anschließend zum Aufbau verlaminiert sind. Die Spritzwand, sowie Bodengruppe mussten für die Demontage herausgetrennt werden. Mit der Karosserie verbunden blieben die inneren Kotflügel, Mulden für Rücksitze und der Kofferraum-Innenausbau. 2 Zwei Personen vermögen zwar die Karosserie zu tragen, für die Demontage waren jedoch 5 Leute notwendig: Je einer hob an den Radausschnitten und der fünfte musste die Schwel-lenabdeckung, usw. herausziehen, damit das Chassis nicht hängen blieb. 3 Das Chassis des Gilbern ist kräftig dimensioniert und entsprechend schwer, von der Technik her jedoch kein Lockerbissen. Wegen vieler spitzer Winkel zwischen den Verstrebungen ist ein Reinigen praktisch nur mittels Sandstrahlen möglich. Das hier von unten gezeigte Chassis kommt gerade vom Sandstrahlen und Spritzver-zinken zurück. 4 Mangels technischer Kenntnisse liess ich den 1L Ford V6 - Motor und das Getriebe bis am Schluss eingebaut, so dass die Demontage dank der gewonnenen Übersichtlichkeit einfacher war. Nachdem die Karosserie abgehoben war, ist hier die Bodengruppe und die Spritzwand noch mit dem Chassis vernietet.



## Gilbern: Totalrestaurierung

Als ich mich vor ein paar Jahren für englische 'Specialist Cars' zu interessieren begann, wurde die unübersichtliche Auswahl von möglichen Autos bald eingeschränkt durch die Bedingung, dass vier Personen wenigstens für kurze Strecken Platz finden mussten in meinem Traumwagen. Die Auswahl zwischen einem Marcos Mantis und einem Gilbern Invader Mk.III besorgte dann der Zufall, als ich einen bereits in der Schweiz zugelassenen '72 Gilbern angeboten erhielt.

Da das Mk.III-Modell nicht mehr als Kit erhältlich war, sondern die "Fabrik" als Fertigauteo verliess, stellte sich wenigstens äusserlich nicht das Problem einer 'selbstgestrickten' Verarbeitungsqualität. Zudem sind Motorhaube und Türen direkt am Chassis befestigt, so dass die Hauptquellen für Risse in der Karosserie auch nicht gegeben waren.

Ich begann meine Meinung erst bei genauerem Inspizieren zu ändern: Haushaltungsdraht hatte Halterungen zu ersetzen, ein Holzkeil sorgte für eine akzeptable Platzierung des Kupplungszyllinders und Karosserieausschnitte für Türen und Lampen waren so unsorgfältig im Werk gemacht worden, dass sich unzählige kleine Risse bilden konnten. Da ich während der RS sowieso keine Möglichkeiten für Ausfahrten hatte, wurde das Auto einem Fiberglasspezialisten übergeben, damit er all diese Risse beseitigt und gleichzeitig die Frontpartie unterhalb des Kühlergitters verstärkt. Nun stellte es sich heraus, dass das Ausmass dieser Schäden doch grösser war, als zuerst angenommen: kleine Lackrisse entpuppten sich

als tiefe Risse (wahrscheinlich als Ueberbleibsel eines früheren Unfalls), die das Eindringen von Wasser ermöglichten, so dass grössere Flächen des Fiberglases sich schon delaminiert hatten. Da sich die Reparatur aller noch so kleinen Risse als unökonomisch herausstellte, solange Gurnmis, Glas, usw. installiert waren, wurden nur die grössten Schäden behoben.

Doch ich hatte noch nicht genügend Toleranz gegenüber solchen Kleinigkeiten bei diesen Autos entwickelt und als das Chassis dann noch als rostgefährdet empfunden wurde, war der Beschluss gefasst: die Karosserie musste vom Chassis abgehoben werden und das Ganze von Grund auf neu aufgebaut.

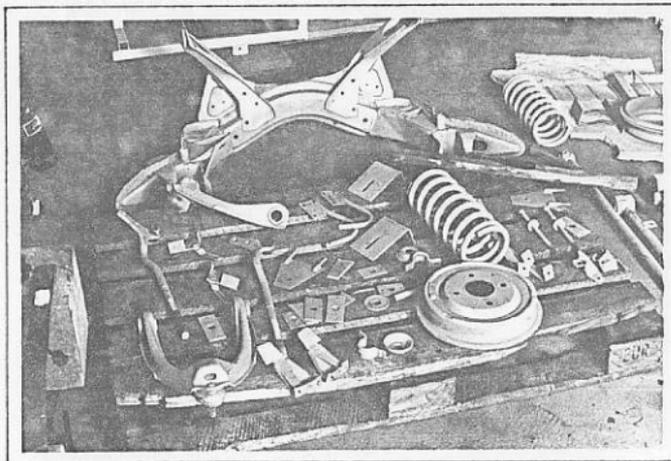
Nachdem ich gelesen hatte, dass z.B. bei einem Marcos etwa 47 Schrauben gelöst werden müssen, um die Karosserie vom Chassis zu trennen, glaubte ich nicht, dass sich bei meinem Wagen grosse Probleme stellen werden. Vorsichtshalber fragte ich aber noch im englischen Club an, wo sich denn diese Schrauben beim Gilbern befinden. Die nicht gerade detaillierte Antwort sprach lediglich von einem schwierigen Unterfangen und dass das "Häuschen" mit einigen Nieten und Schrauben auf dem Fahrgestell befestigt sei. Im Nachhinein muss ich gestehen, dass es wahrscheinlich schon zuviel verlangt gewesen wäre den genauen Standort von 16 Schrauben und 110 Nieten zu beschreiben!

Als erstes wurden die beiden Tanks im Kofferraum ausgebaut und nun stellte ich fest, dass der penetrante Geruch von Benzin und Polyesterharz doch eventuell nicht als Kit Car spezifische Nachteile einfach hingenommen werden müssen; die Tankunterseiten waren mehr oder weniger durchgerostete Siebe, so dass das Lärmdämm-Material reichlich mit Treibstoff getränkt war, und das in nächster Nähe von total verrotteter Elektrik!

Während dem Abschrauben und Zerlegen von Anbauteilen machte ich fortlaufend Zeichnungen und Fotos, um das Ganze hoffentlich auch wieder mal zusammenzukriegen. Diese Zerlegungsarbeiten brachten auch viele Unzulänglichkeiten zu Tage, z.B. fehlende Plastikabdeckungen in den Türen, um die Verkleidung vor Wasser zu schützen. Oder komplett verrostete Verstärkungsplatten, die nie auch nur mit Farbe behandelt wurden.

Sämtliche Metallteile, auch die zerlegte Vorderachse, Hinterachse und das Chassis, wurden zum Sandstrahlen und

DSpritzverzinken an die Firma Schaffner in Dietikon geliefert. Für ca. Fr. 900.-- erhielt ich perfekt behandelte Teile zurück, insbesondere war das Chassis auch in spitzen Winkeln behandelt, was bei Handarbeit absolut unmöglich gewesen wäre. Uebrigens war das Chassis noch in so gutem Zustand, dass lediglich gebrochene Aufhängungen für die Sitzgurtenverankerung und Motorhaube ersetzt werden mussten. Gewinde und Gummitteile wurden durch metallbeschichtetes Klebband vor dem Sandstrahl und Zinkbeschichtung geschützt. Unterbodenschutz hätte aber mit einem Spachtel von Hand so weit wie möglich entfernt werden müssen, da Sandstrahlen in diesem Fall nicht wirksam wäre.



Nachdem ich alle sichtbaren Niete mit einem Holzstechbeutel geköpft hatte, im Kofferraum mit Fiberglas überlamierte Schrauben und Niete 'ausgrabe' und auch alle Sitzgurtenverankerungen gelöst hatte, wiegte ich mich im naiven Glauben, dass die ganze Karosserie sich nun abheben liesse. Den Irrtum bemerkte ich schnell, als sich

die Karosserie keinen Millimeter bewegen liess. Also behändigte ich mir eine Trennscheibe und wollte der Verbindung von Innenkotflügel und Spritzwand zuleiberücken; die Maschine war jedoch viel zu schwer und durch die unglaubliche Staubentwicklung sah ich sowieso nicht, wo ich gerade am Auftrennen war. Mit einem extra gehärteten Metallsägeblatt ging dann die Arbeit von Hand weiter und zwischen Torpedo und Spritzwand wurde auch die ursprüngliche Verbindung aufgetrennt.



Nun versuchte ich mit einem hydraulischen Wagenheber und Holzunterlagen doch noch die Kabine vom Chassis zu drücken. Ausser dem Geräusch von brechendem Fiberglas geschah aber nichts. Da ich nun wirklich nicht mehr weiter wusste, wurde die ganze Fuhre nach Schlieren, zum Lotus-Spezialisten Heinz Suchy, gekarrt. Der Auftrag war einfach: ich wollte die Karosserie und das Chassis separat wieder abholen, die Karosserie jedoch wenn möglich in nicht mehr als zwei Teilen!

Wie nun festgestellt wurde, besteht die Gilbern-Karosserie ausser den Türen, Kofferdeckel und Motorhaube, aus weiteren 6 verschiedenen Formen, die im Werk verlaminiert wurden. Zuerst wurde die Hauptbodengruppe ins Chassis eingesetzt und vernietet. Diese Niete wurden später dann mit Fiberglas überlamiert, als dieser Teil mit der Karosserie verbunden wurde, um das Eindringen von Wasser zu verhindern. Diese Laminatle lassen sich mit einem Spachtel lösen, da die Rückseite ebenfalls ursprünglich mit Gel-Coat behandelt wurde, und die letzten Niete wurden nun auch zugänglich. Als dann auch das Getriebe zusammen mit dem Motor und die Achsen ausgebaut waren, erreichte ich den selben Aus-

Dgangspunkt, wie wenn ich ein Kit von einer Fabrik gekauft hätte. Der aufregende (Wieder-)Aufbau lag vor mir.



#### Nachtrag:

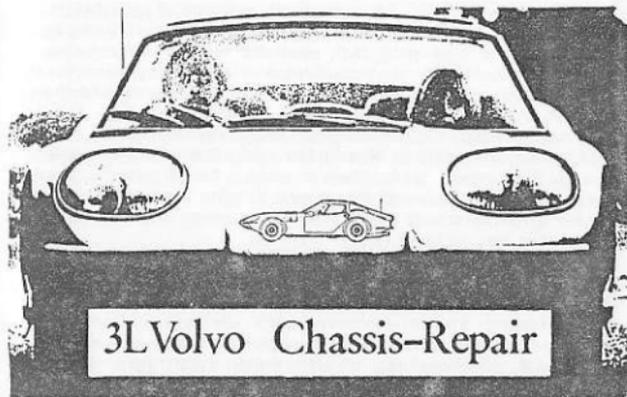
Kürzlich habe ich die Lackierung des Chassis beendet, nachdem das ganze Projekt beinahe dreiviertel Jahre unberührt herumlag.

Das verzinkte Chassis wurde mit einem 2-Komponenten Zinkchromatgrundierender behandelt. Darüber wurde ebenfalls 2-Komponenten-Lack in schwarz gespritzt. Je Spritzdurchgang brauchte ich einen vollen Tag, so umfangreich ist das Gilberchassis.

Sämtliche Chassisholme wurden durch vorhandene Löcher (Nieten-, Schraubenbefestigungen, usw.) mit Waxoyl gefüllt und das überschüssige Rostschutzmittel wurde dann wieder abgelassen.

Auch im Hinblick auf den Langzeitrostschutz wurden sämtliche Hydraulikleitungen ersetzt. Verwendung fand das nicht-rostende Kunifer 10-Material, das bei Derendinger ab Lager erhältlich ist. ○

Bruno Meier



Wer schon eigenhändig ein Auto, respektive ein Chassis, komplett restauriert hat, kennt den Aufwand an Arbeitsstunden, Material und vorallem Ausdauer. Selbst, wer das "Auto-Ueberholen" als Hobby betreibt, wird sich eine Verschonpause gönnen, bevor er die Restauration eines weiteren Wagens beginnt. Hätte ich den Aufwand bereits gekannt, so hätte ich vermutlich diesen "Job" nicht mehr angefangen. - Je mehr ich vom Auto demontierte, desto grösser war natürlich der Arbeitsaufwand zur Wiedermontage. Um jedoch nichts vorwegzunehmen beginne ich mit der Story von Anfang an:

Als ich im Jahre 1975 meinen 3L-Volvo-Marcos von Jem Marsh (Marcos Ltd.) erstand, schien dieser Wagen mindestens optisch in einwandfreiem Zustand zu sein. Natürlich war ich auch stolz einen Marcos mit Stahl-Chassis zu besitzen, dazu noch einer der letzten, die je gebaut wurden. Chassis-No. 5946, gebaut im November 1972, Originalfarbe gelb mit Schiebedach. Jedesmal, wenn ich in England einen Marcos mit Holzchassis sah, dachte ich an die seltsamen Holzgeräusche beim Kurvenfahren und nicht zuletzt an den Holzwurm!▷

▷Aber es kam anders: Als ich eines schönen Tages (es war 1978) meinen Marcos in eine Garage zur Auspuff-Reparatur brachte, stellte man dort fest, dass der hintere, untere Querträger ein Rostloch in der Grösse eines 2-Frankenstückes aufwies. Der Träger bot auch weiteren Schraubenzieherschlagen keinen Widerstand mehr. Dieser einzelne Träger hätte auch relativ leicht ausgewechselt werden können, wenn nicht plötzlich weitere Rostlöcher, vor allem in den Seitenschwellenführungen, gefunden wurden. Somit stand einer Demontage der Kunststoff-Karosserie nichts mehr im Wege. Zu der Hiobsbotschaft kam noch dazu, dass ich den Wagen kurz vorher neu lackiert hatte.

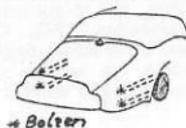
Und nun zur eigentlichen Reparatur: Speziell erwähnen möchte ich die Hilfsbereitschaft unseres Klub-Mitgliedes Kurt Weber, der mir nicht nur die Lokalitäten und Werkzeuge zur Verfügung stellte, sondern auch die guten Ratschläge erteilte und mithilfe das Unmögliche möglich zu machen. Kurzerhand wir begannen an den freien Samstagen die Karosserie vom Chassis zu trennen:

1. Entfernen der Karton-Tankverschalung im Kofferraum.
2. Lösen der 3 Schrauben am Tanksupport (Abb.1).



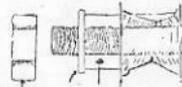
3. Durch das Lösen der Ueberwurfmutter kann die Benzin-zufuhrleitung vom Tank entfernt werden. Das Rohrende wird durch die Kofferraumwand zurückgestossen und die elektr. Kabel zum Tankanzeiger entfernt.

4. Tankeinfüllstutzen lösen und zurückziehen.
5. Tank kann nun herausgezogen werden, Einfüllstutzen mit Lappen verstopfen und mit Gummiband sichern.



#### 6. Die härteste Arbeit am ganzen Job:

Das Lösen, respektive Ausbohren und Abmeissein der Schrauben und Muttern der 4 hinteren Längslenker zur Befestigung der Hinterachse. Die Bolzen sind normalerweise total ange-fressen und haben sich mit den Gummibüchsen verschweisst. Zuerst die Schraubenlöser probieren (wenn Erfolg, Bolzen zurückschlagen), ansonsten Schraubenköpfe abschleifen und von der Gewindeseite, mit Hilfe von Unterlagscheiben, Bolzen aus Gummibüchsen ziehen; wenn immer noch kein Erfolg, dann die Bolzen von Kofferraumseite durch Schraubenkopf ausbohren (Verschleiss: ca. 5 Bohrer pro Schraube, da gehärtet).



7. Abhängen der elektrischen Drähte im Kofferraum durch Entfernen des "Terminal-Steckers" aus Steckdose, die Drähte nun durch die Karosserieöffnung zurückstossen.

7a. Schalt eine Pause ein und trink ein Bier....

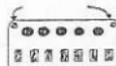
#### 8. Sitzkissen entfernen

9. Sitzschalen soweit wie möglich nach vorne ziehen, um die Schrauben der Sicherheitsgurtenbefestigung lösen zu können. Sorgfältig Sitze zusammen mit Gurten entfernen, damit Bepolsterung nicht beschädigt wird.

10. Zwischenstück mit Innenraumbelichtung anheben, Kabel entfernen und durch Karosseriewand zurückstossen. Sofern vorhanden, Antenne entfernen.

11. Entfernen des Getriebetunnelüberzuges; Achtung, Schalt- hebel!

12. Entfernen des Mittelstückes aus dem Armaturenbrett (2 Schrauben).



13. Abhängen des Tachoantriebes und zurückstossen aus der Karosserie.

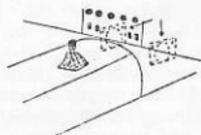
14. Suchen des Kabelstranges, der zum Kofferraum führt (Punkt 7). Entfernen des "Terminal-Steckers" aus Steckdose und zurückstossen durch die Öffnung, gleiche Öffnung

▷ wie Tachoantrieb.

15. Sorgfältiges Entfernen der Teppiche, damit die gleichen wieder verwendet werden können (Ablagefach hinter den Sitzen, rechts und links im Fussraum).

16. Lösen der beiden Aluminiumseitenschwellenwinkel (ausser) durch Abmeisseln der Blechschrauben, eventuell lösen mit Schraubenzieher möglich. Entfernen der Anschlagplatten durch Entfernen der 3 Schrauben (abschleifen).

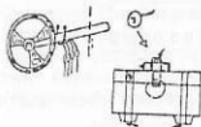
17. Finde Zugang zu den Schrauben, die die Heizungsflansche sichern: auf jeder Seite befinden sich 4 Stück; die beiden Flansche befinden sich an den Seiten des Getriebetunnels, man entferne diese Schrauben.



18. Lösen der 4 Schrauben, die die Heizung halten, entfernen der beiden Schläuche.

19. Das Entfernen der Türen ist nicht unbedingt notwendig, man bedenke jedoch, dass das Gewicht der Karosserie wesentlich verringert wird, auch besserer Zugang zum Innerraum.

20. Als nächster Schritt wird die Lenkung demontiert. Gelöst wird das verstellbare Gelenk am Pedalkasten, danach können die 2 Muttern an der Lenksäulenklamm Befestigung, das Blinkergehäuse und die Kabel entfernt werden. Die Lenksäule mit dem Lenkrad wird somit komplett nach innen gezogen.



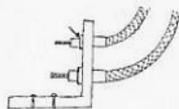
21. Entfernen des Bowdenzuges für Heizung.

22. Ausstecken des Kabelsteckers aus Terminal an Motor-trennwand von Seiten des Motors (Nähe Batterie).

23. Batterie entfernen.

24. Regler und Sicherungsbox durch Ausbohren der Nieten entfernen.

25. Entfernen des Pedalkastens, durch lösen der Schrauben; nun gibt es Zugang zu den flexiblen Leitungen für Kupplung und Bremse. Beide Ueberwurfmuttern entfernen und Halternieten ausbohren.



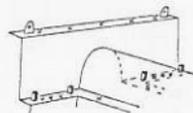
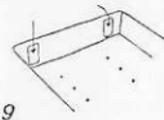
26. Gaskabel entfernen.

27. Demontage des Pedalrahmens, 4 Schrauben.



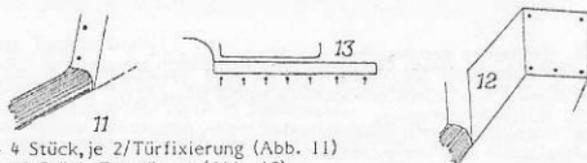
28. Abschleifen des Bolzens zur Fixierung des Reserverades unter Kofferraum.

29. Entfernung der Chassis-Blechbolzen:



Die Karosserie ist durch folgende Schrauben festgehalten:

- 5 Stück auf Querschwellen im Kofferraum
- 2 Stück im Benzintankkanal, obere Wand
- 6 Stück Ablagefach, hinter Sitzen (Abb. 9)
- 13 Stück hinter Sitzen (Abb. 10)



- ▷ - 4 Stück, je 2/Türfixierung (Abb. 11)
- 10 Stück, Fussräume (Abb. 12)
- 5 Stück, Motortrennwand an Stahlprofil geschraubt
- 14 Stück, je 7 pro Seitenschwelle (Abb. 13)
- 14 Stück, je 7 pro Seite, unten

73 Stück total, bei meinem Marcos!!!



Jetzt sind noch die beiden Kotflügel zu entfernen (je 5 Blechschrauben pro Seite; Abb. 14)

Jetzt sollte eigentlich alles gelöst sein, das heisst die Handbremse habe ich noch vergessen, die ist an 2 Schrauben befestigt.

Die Karosserie kann abgehoben werden....

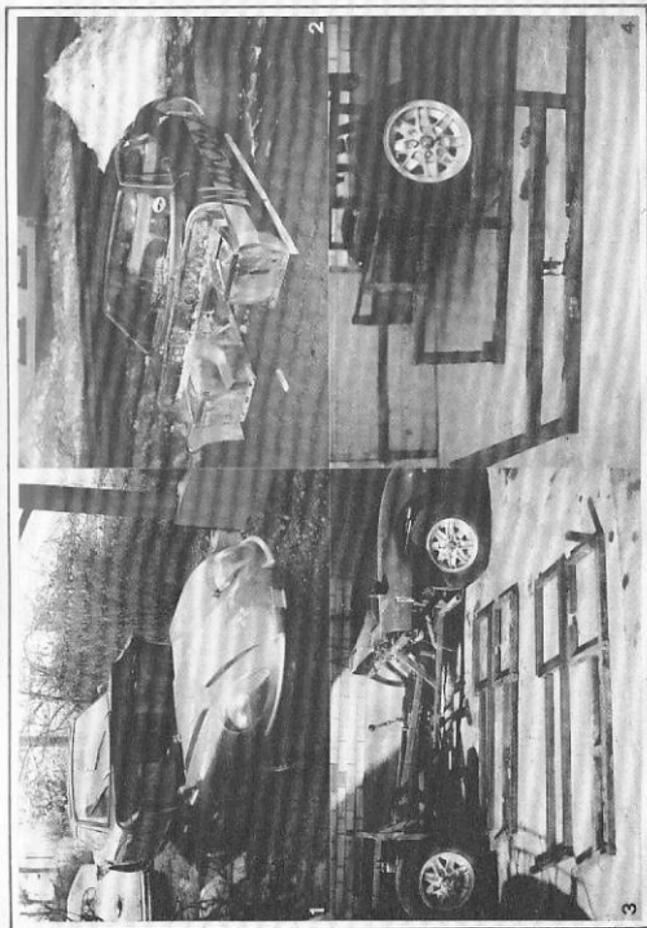
Zuerst eine Pause...

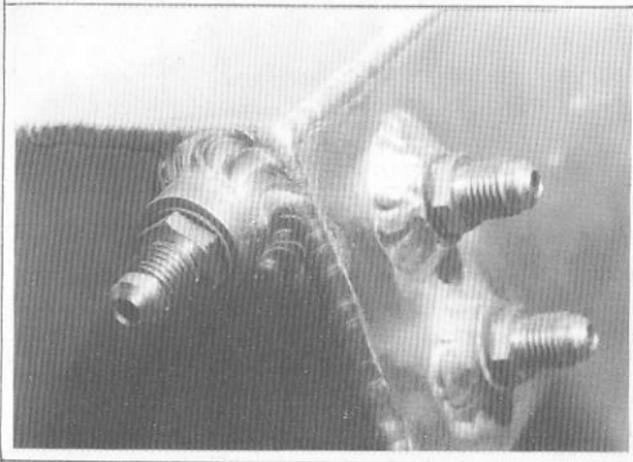
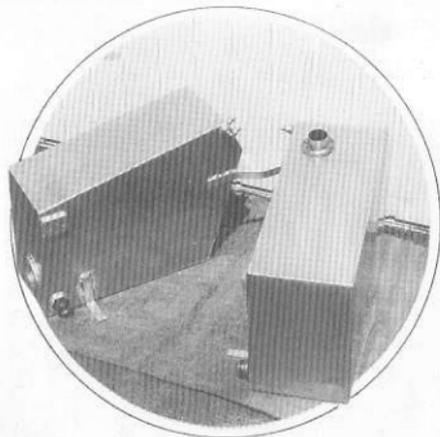
4 kräftige Männer werden gebraucht! Auf jeder Seite zwei, bei hinterem Radkasten gem. Abb. 15 anfassen und langsam abheben. Vorsicht ist am Platz, da hinten die Karosserie sehr schwach ist und unter Umständen abbrechen könnte (siehe gestrichelte Linie = schwächster Punkt). Die Karosserie wird zuerst hinten ca. 1,8m gehoben und nachher nach hinten geschoben.

Dies ist nun einmal der erste Teil, in einer späteren Ausgabe folgt der genaue Beschrieb in Bezug auf das Auswechseln der Chassis-Verstrebungen. Bis zum nächsten Mal...

Meinrad Schnyder ○

- 1] Endmontage der Kompakt-Karosserie auf das neue Rahmenchassis. 2] Demontierte Kunststoff-Karosserie (Gewicht der Karosserie ca. 300 kg.) 3] Neue Rahmen werden vor der Montage fixfertig, gemäss verzinstem Musterrahmen, geschweisst. 4] Von innen nach aussen verzinsteter Stahlrahmen (Ursache: Kondenswasserbildung, schlechte Stahlqualität und minimaler Schutz gegen Korrosion).





## Alu-Benzintanks

Als die durchgerosteten Tanks meines Gilbern ersetzt werden mussten, entschied ich mich für eine Anfertigung aus widerstandsfähigerem Material.

Bei der Rennwagenfirma Sauber in Hinwil (Tel. 01/937'38'81) erklärte sich Herr Brack bereit, anhand der Originaltanks, exakte Kopien aus Spezialaluminium zu schweissen.

Gleichzeitig wurden sämtliche Anschlüsse mit Schraubgewinden versehen, da ich aus Sicherheitsgründen für sämtliche Leitungen ähnliches Material wie im Flugzeugbau verwende, anstelle der unsaubereren Verbindungen mit Briden.

Diese beiden Tanks (je ca. 32 lt.) haben eine sehr unregelmässige Form, so dass sich die Kosten, inklusive Anschlüssen, auf ca. Fr. 1'000.-- belaufen. Jedoch allein die perfekten Schweissnähte lassen sie als Kunstwerke erscheinen.

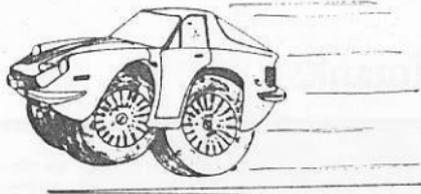
### PLASTIFIZIERTE KUEHLERGITTER

Wenn man irgendwelche Teile besonders vor Witterungseinflüssen schützen will, so ist das Plastifizieren wohl ein ausgezeichnetes Behandlungsverfahren. Die Kühlergitter meines Gilbern liess ich bei der Firma Sutter in Suhr/AG (Tel. 064/31'56'56) wieder in Neuzustand versetzen.

Die Teile werden erwärmt und dann in einen Tank mit pulverisiertem Plastik getaucht. Dieser Vorgang wird solange wiederholt, bis die Beschichtung eine genügende Dicke aufweist.

Es sind verschiedene Farben erhältlich, jedoch dauert es bei schwarz etwas länger, da aus der Industrie kaum Nachfrage nach dieser Farbe besteht und die Tanks selbstverständlich nicht für Kleinstaufträge gefüllt werden. ○

Bruno Meier



## TVR Social Meeting

Auf Einladung des TVR-Clubs trafen wir uns bei schönem Wetter um ca. 14 Uhr in einem Restaurant in der Nähe von Mosnang zu einem Clubhock. Während des Fachsimpelns fiel manch guter Tip für uns ab, vor allem was die Ersatzteilbeschaffung betraf. Einmal mehr konnten wir feststellen, dass andere Markenclubs dieselben Probleme wie wir mit unseren Wagen haben.

Nach den ausgedehnten Diskussionen begaben wir uns zur Käseerei des TVR-Fahrers Heinz Güntensberger. In seiner flotten Art führte er uns durch seinen Betrieb und weihte uns ein bisschen in die Geheimnisse der Käseproduktion ein. Da natürlich zur richtigen Beurteilung einer Käseerei auch eine Degustation gehört, begaben wir uns anschliessend in seine Wohnung, wo wir den von ihm produzierten Appenzellerkäse, samt einem guten Tropfen Wein, ausgiebig probierten.

Als plötzlich jemand "es regnet" rief, rannten alle Wagenbesitzer ins Freie, um die Dächer bzw. Fenster der Wagen zu schliessen. Nachdem dies geschehen war und Heinz auch seine Schweine gefüttert hatte, fuhren wir nach Bütschwil zum Nachtessen.

Da Bruno Müller sein Cabrioverdeck grosszügigerweise zuhause in Zürich liess (der Wagen wirkt ohne Stoffverdeck eleganter), der Regen bis spät in die Nacht nicht aufhörte und seine Frau am Sonntagmorgen um 7 Uhr arbeiten musste, dürfte die Heimfahrt für diese beiden zu einer feuchten Angelegenheit geworden sein.

Dem TVR-Club sei nochmals herzlich für die Einladung gedankt. Wir hoffen uns gelegentlich revanchieren zu können.

Heiner Geering



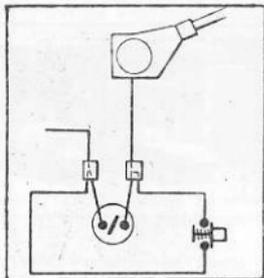
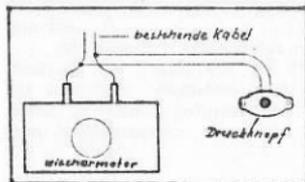
## SCHEIBENWISCHER-IMPULSSCHALTER

Bei unseren Kleinstserienautos sind Details oft nicht ganz 'durchkonstruiert'. Insbesondere die Scheibenwischeranlage ist häufig so schwach, dass man die Blätter besser nicht über eine halbtrockene Windschutzscheibe kratzen lässt.

Vor allem bei Nieselregen oder starkem Nebel wünscht man sich dann für eine einzige Wischerbewegung einen Impulsschalter, der z.B. auf der Mittelkonsole in Griffnähe ist.

Gerade bei älteren Wagen ist die Montage sehr einfach: man braucht bloss je 1 Kabel an jeder Seite des bestehenden Wischerschalters anzuschliessen und über einen Druckknopf zu führen. Der Scheibenwischer läuft dann solange der Knopf gedrückt wird. Die normale Wischerfunktion wird nicht beeinträchtigt.

-no



Paul Hofmanns Vorsatz, nie mehr ein Grossserienauto zu fahren, begann bereits vor Jahren zu 'reifen'. Auf Renault Alpine Mechanik baute er ein Chassis, wovon ein Teil als Benzintank ausgebildet ist. Aufgrund eines 1/10-Modells baute ein Modellschreiber aus Holz ein 1/1-Modell, das die Abnahme von Negativformen ermöglichen sollte. Dieses um eine Opel Manta-Windschutzscheibe konstruierte, sehr professionelle Sportwagenprojekt wurde jedoch mangels Zeit nicht weiter verfolgt.

Eine einfachere Methode zu einem individuellen Auto zu kommen wurde 1978 entdeckt, als Herr Hofmann, nachdem er ein Zeitschrifteninserat gesehen hatte, Unterlagen über den Mini-Marcos Mk.IV anforderte. Nach einigen Briefwechseln wurde er mit D.&H.Fibreglass Techniques Ltd. bald handelseinig.

Die Karosserie wurde nach ein paar Monaten Lieferfrist per Lastwagen vom Werk angeliefert; übrigens zu einem sehr günstigen Preis. Der Chauffeur erhielt die Restzahlung und zusammen fuhr man nach Zürich ins Zollfreilager, um auch diese Formalitäten zu erledigen.

Die üblichen Unzulänglichkeiten in der Verarbeitung konnten Paul Hofmann nicht schockieren. Als aspirierender Eigenbaukonstrukteur störte ihn offensichtlich nicht einmal das total asymmetrische Heck! Auf der linken Seite fällt der Heckabschluss viel früher und flacher zum Kotflügel ab, als rechts. Auch die Türen müssen ein wenig umkonstruiert werden, um eine akzeptable Dichtigkeit zu erreichen. Die

▷ Frischluft für die Kabine scheint auch zu tief unten angesaugt zu werden, so dass auch hier wohl noch nach Verbesserungen gesucht werden muss. NACA-'ducts' auf den Kotflügeln scheinen jedoch wegen unzureichenden Luftdrucks an dieser Stelle keine Lösung zu sein.

Die Mechanik wurde beinahe ausschliesslich aus Neuteilen zusammengestellt, damit wenigstens hier keine Probleme entstehen.

Neben dem sehr einfachen, aber sauber verarbeiteten Armaturenbrett, erhält der Innenraum einen Ueberrollbügel einlamiert. Diese Karosserieverstärkung soll dann auch Verankerungspunkte für die Sicherheitsgurten hergeben.

Ein Problem für die Zulassung ist das fehlende Typen- und Herstellerschild. Aus einem leeren Täfelchen wird dieses Détail dann noch selber herzustellen sein. Ebenfalls im Motorraum wird als weitere Eigenkonstruktion die Abänderung der Spritzwand aufzuführen sein, denn eine einlamierte Vertiefung soll dem Luftfilter genügend Raum zur Verfügung stellen.

Obwohl dieser Marcos bereits fahrbar ist, sind sicher noch sehr viele Arbeiten notwendig, insbesondere muss noch das ganze Interieur ausgekleidet werden, denn ausser dem Armaturenbrett und 2 Corbeau-Schalensitzen ist dieser Raum noch unausgearbeitet.

Auch eine Ganzlackierung wird wohl unumgänglich sein. Die Karosserie wurde zwar mit rot/orange eingefärbter Gelcoat geliefert, durch Nacharbeiten wurde das Ganze jedoch eine gescheckte Angelegenheit. ○

-no

---

oben Beinahe schon fertig aufgebaut, fehlen nur noch der Interieurausbau und die Lackierung dieses Mk.IV's.

unten Beim genauen Hinsehen kann man die Asymmetrie des Hecks erkennen. Bei der Mk.IV-Version erleichtert die Heckklappe das Beladen des Kofferraums.

