

In Gedenken und zum Dank für sein Leben für Marcos widmen wir unseren Gastclub-Auftritt dem verstorbenen Gründervater von Marcos, Jem Marsh. Er ist am 2. März 2015 84-jährig gestorben. Sein Werk lebt in unserem Club weiter.

## Swiss Marcos Club

Der Swiss Marcos Club (SMC) wurde im Jahr 2012, nach 15 Jahren clublosen Zustand auf dem Kontinent, neu aus der Taufe gehoben. Als Verein vertreten wir national und international die Sportwagen Marke Marcos. Unser Ziel ist die weltweite Förderung von Informations- und Erfahrungsaustausch und die Präsentation unserer exotischen Specialist Cars in der breiten Öffentlichkeit. Als Informationsplattform und Publikationsorgan betreiben wir eine Webseite, die mittlerweile international Anerkennung findet. Höhen und Tiefen sind Gemeinsamkeiten zwischen Marcos Cars und dem SMC. Genauso wie die Tatsache, stets Exoten zu sein, weil es zuwenige von uns gibt. Wo andere Markenclubs mit 100 bis 200 Fahrzeugen aufwarten, präsentieren wir uns als Farbtupfer gerade mal mit 5 bis 15 Fahrzeugen an Veranstaltungen. Um die Verbundenheit der meisten Marcosbesitzer zu ihren Sportwagen verstehen zu können, muss man die Geschichte der einzelnen Fahrzeuge und die Entstehung der Marke kennen.

### Die Marcos Sports Cars Gesichte

Anlässlich eines 750 Club Meetings im Jahr 1959 (in Hitchin, England), entschlossen sich die beiden Austin 7 Spezialisten Jem Marsh und Frank Costin, gemeinsam einen Rennwagen aus Holz zu bauen. Der Flugzeugkonstrukteur Frank Costin hatte bereits Erfahrung mit Holzchassis und war erfolgreich bei Lotus, Vanwall und Lister tätig gewesen. Jem Marsh besass zu dieser Zeit die, auf Austin und Cortina spezialisierte Tuning – und Ersatzteolfirma Speedex. Zudem fuhr er mit seinem Speedex Racer erfolgreich Rennen in dieser Klasse. Das gemeinsam gestartete Projekt revolutionierte Jem's zukünftiges Leben und das vieler anderer Leute in den folgenden 50 Jahren. Prägend war vorallem Jem's Vorliebe für den Rennsport.

Wegen fehlender Produktionsstätte wurde die erste Prototype an Frank's Wohnsitz, in Dolgellau (North Wales) gebaut. Ein Stall des "Golden Lion Royal Hotels" diente als Werkstatt. Für Jem war es eine schwierige Zeit. Er musste lange Wege von seinem damaligen Wohnsitz in Luton auf sich nehmen. Während dessen suchten die beiden nach einem Namen für das Projekt. Franks Schwiegervater kam nach einem Bibliotheksbesuch in Dolgellau mit einem guten Vorschlag zurück, ein Wort aus halb Marsh und halb Costin zu formen: „MarCos“ war geboren.

Zur Teamverstärkung holte Frank Costin seinen früheren Assistenten, Dennis Adams aus dem Lister Team dazu. Drei Wochen später war auch dessen Bruder Peter, ein erfahrener Holzbauer, mit an Bord. Sie legten sich in's Zeug und das erste Holz-Monocoque Chassis für den Marcos GT war hergestellt. Danach war Jem Marsh gefordert. Er liess die mechanischen Teile fertigen und besorgte von Frank's Bruder Mike, der mit Keith Duckworth zusammen die Firma Cosworth gründete, einen 1172ccm Ford Motor. Dieser hässlich aussehende, komplett aus Sperrholz gefertigte Flügeltürer besass noch Motorrad-Kotflügel, was ihm den Namen „The Ugly Duckling“ einbrachte, von den Schöpfern aber liebevoll als Xylon bezeichnet wurde ( griechisch für Holz). Der Xylon sollte ja nicht schön werden, sondern schnell sein und die Konkurrenz in Grund und Boden fahren können, was auch gelang.



*Marcos GT, Ex Sir Jackie Steward Racing Car, Chassis 1 003*

Die nur 450 kg wiegenden Marcos GT's waren sehr erfolgreiche Rennwagen. Zu den damaligen Fahrern zählen klingende Namen wie Jackie Stewart, Bill Moss, John Sutton und Jackie Oliver sowie Jem Marsh auf der 1. Prototype. Der erste Production GT (John Sutton) erhielt als erster die neue Frontpartie aus Fiberglas, welche auf einer an Bill Moss Fahrzeug montierten Alu-Haube, abgeformt wurde. Mit dem von Speedwell getunten Ford Motor des 2. Xylon Prototyps, konnte sich Bill Moss im Jahr 1960 fünf Rundenrekorde sowie 10 Siege in Folge anschreiben lassen. Der junge Jackie Stewart erzielte 1961 vier Siege. John Sutton gewann 1961 die Autosport-Meisterschaft, und zusammen mit Jack Gates und John Mitchell sogar den Teampreis. Der grösste Ruhm für den Xylon waren aber die Erfolge des "zukünftigen" dreifachen Weltmeisters Sir Jackie Stewart. Nach insgesamt 9 gebauten Xylon (Marcos GT) wurde die Herstellung an den Speedex Sitz nach Luton verlagert. Dort entstanden 13 weitere modifizierte Flügeltürer, die sogenannten Luton Gullwings.

Frank Costin hatte zwischenzeitlich Marcos wegen eigenen Projekten verlassen. In Zusammenarbeit mit dem Investor Greville Cavendish wurde 1962 die Marcos Cars Limited gegründet und in die Fabrikhallen der ehemaligen Enfield Motor Cycle Factory nach Greenland Mills in Bradford on Avon verlagert. Für die Londoner Racing Car Show wurde 1963 ein Spyder auf Holzchassis entwickelt. Es blieb bei diesem Einzelstück, weil nur nach einem Hardtopmodell nachgefragt wurde. Mit den breiten Motorisierungsmöglichkeiten von 997ccm bis 1650ccm wurde sowohl auf den Rennsport abgezielt, als auch auf Strassentauglichkeit. Vom Fastback wurden 18 Racer hergestellt. Erst als Dennis Adams 1963 das Design des Coupés auf einen Briefumschlag kritzelte, wurde eine neue Aera eingeläutet. Erstmals 1964 wurde an der Londoner Racing Car Show mit dem Marcos 1800 (B18 Volvo Motor) ein strassentaugliches Coupé vorgestellt. Von den 99 produzierten Stück, wurden 33 als Variante zur Starrachse, mit einer DeDion Einzelradaufhängung an der Hinterachse ausgerüstet. Selbst diese Modelle fanden den Weg in den Automobilrennsport und sind heute noch sehr erfolgreich im Einsatz. Das Leichtbaukonzept mit Sperrholz-Monocoque wurde konsequent beibehalten. 1967 folgte der Wechsel auf Modelle mit günstigerer Ford Motorisierung. Angeboten wurden 1500, 1600 und 1650 ccm Cortina Motoren. 1969 wurden die letzten Holzchassis-Marcos produziert, welche mit einem 3 Litre V6 Essex Motor angetrieben wurden.

Nach erneutem Umzug nach Westbury (Wiltshire) wechselte Marcos Cars auf die kostengünstigere Produktion von Stahlchassis. Einer der Gründe dafür war die fehlende Akzeptanz im breiten Publikum für das Holzchassis. Mit den Essex 3 Litre Motoren war ein Export in die USA so gut wie unmöglich, da die Abgasnormen nicht erfüllt werden konnten. Deshalb entschied man sich für den Wechsel auf Volvo 3 Liter Motoren. Diese Einheiten wurden bis zum Ende von Marcos gebaut. Nach dem Bau des letzten Modell, dem 2+2 sitzigen Mantis, wurden die Firmentore 1971 geschlossen.

Jem Marsh blieb im Automobilgeschäft und kaufte 1976 die Namensrechte zurück. 1981 wagte er den Neustart mit der Kit-Version des 3 Litre V6 und lancierte 1983 das Mantula Coupé mit Rover 3.5 V8 Motor, welches 1985 durch den Syder ergänzt wurde. Wegen den neuen europäischen Abgasnormen folgten 1992 die Modelle Mantara Spyder und Coupé mit den neuen 3.9 V8 Rover Motoren. Jem Marsh blieb stets dem Rennsport verbunden und knüpfte mit den LM400 und LM500 auf Mantara-Basis an die Erfolge in der Britischen GT Meisterschaft an. 1995 schaffte das Marcos Werks Team die Qualifikation für das 24 Stundenrennen in LeMans. Beide LM600 fielen jedoch nach 20 Stunden aus. 1997 folgten Marcos Mantis mit Ford Mustang Motoren und Mantaray mit modernisierter Karosserie. Bei beiden war aber immer noch die ursprüngliche Coupé Form erkennbar. Im Jahr 2000 wurde Marcos zum zweitenmal liquidiert und an einen kanadischen Industriellen verkauft. Nach wenigen gebauten TSO Modellen, wurde 2007 die Produktion endgültig aufgegeben und das Unternehmen liquidiert.

Produziert wurden folgende Stückzahlen:

40	GT und Fastback	Holzchassis
565	Coupé GT	Holzchassis (386-teilig)
1	XP Mantis	Holzchassis
464	Coupé GT	Stahlchassis bis 1971
32	Mantis 2+2	Stahlchassis bis 1971

1300	Mini Marcos	insgesamt
771	Post 80 Coupés	bis 2007
38	Mantis Racer	

### **Die Parallelwelt des Mini Marcos**

In der Tat fragt man sich, wie Jem Marsh neben dem eleganten Coupé auf diese doch eher skurile Form kam. Mit dem Design des Mini Marcos hatte Jem eigentlich nichts zu tun. Dieses stammt von Fahrzeugdesigner Dizzy Addicot und hatte eine wechselvolle Entwicklungsgeschichte hinter sich. 1964 zeigte Addicot an der Racing Car Show in London die Grundform eines umkarossierten Mini Vans. Jem Marsh schlug ihm vor, die Karosserie aus Fiberglas bei Falcon Shells in Auftrag zu geben. Nach Meinungsverschiedenheiten wegen Jem's Idee, den Mini als Bausatz zu produzieren, trennten sie sich und Jem entwickelte daraufhin innerhalb drei Monaten den als Mini Marcos bekannten Bausatz. Der „Ugly Son of Marcos“ wurde von 1965 bis 1970 in limitierter Auflage bei Marcos gebaut und zwischen 1974 und 1981 in Lizenz beim britischen Karosseriehersteller D & H Fiberglass Techniques produziert (Harold Dermott, Oldham). 1991 übernahm Marcos wieder die Produktion bis 1996. Heute noch ist der Mini Marcos als Mk.VI von Marcos Heritage erhältlich. Obwohl nie für den Renneinsatz entwickelt, war der Mini Marcos verschiedene Male international erfolgreich. In Le Mans 1966 beendete beispielsweise der 225 km/h schnelle Mini Marcos, als einziges britisches Fahrzeug, das Rennen auf Rang 15.

### **Geschichte Marcos in der Schweiz**

Hand auf's Herz ! Wer erkennt auf der Strasse einen Marcos als solchen, wenn einer den Weg kreuzt? Vermutlich tönt es unisono: „was war denn das? Hab ich noch nie gesehen“. Das verwundert nicht, denn seit nunmehr 50 Jahren sind diese Sportwagen nur in sehr bescheidener Stückzahl in der Schweiz vertreten. Ca. 40 Marcos wurden offiziell importiert, die weiteren Fahrzeuge, von den heute 73 bekannten, fanden den Weg über Privatkanäle in die Schweiz. Wieviel davon noch im Land sind, wissen wir leider nicht genau. Im Februar 1965 wurde der erste Marcos 1800 durch die Garage Huber in Meilen ZH importiert. Dieser linksgesteuerte Marcos (Nr. 4 025), dessen Existenz uns bis 2013 unbekannt war, wurde nach Australien verschifft. Der zweite Marcos 1800 IRS (4 056) von 1965 ist bis heute spurlos verschwunden. Der dritte Marcos 1800 IRS befindet sich seit 30 Jahren im Besitz des Club-Präsidenten. Laut Angaben von Richi Huber, den wir im Sommer 2015 ganz zufällig am Untersee getroffen haben, wurden durch die Garage Huber drei Marcos 1800 in die Schweiz importiert. Einer davon wurde nach Angaben des ehemaligen Lehrlings Heinz Duss, am 23. Dezember als Weihnachtsgeschenk ausgeliefert. Das muss der zweite gewesen sein, da 1966 J.P. Aeschlimann aus La Chaux de Fonds neben „Hypokrates“ Dr. Nägeli auf 1800 GT in den Bergmeisterschafts Ranglisten erscheint. Ab 1967 trat die Garage Bruno Müller in Kreuzlingen unter MARCOS CARS SWITZERLAND als General Importeur auf. Ueber diesen Kanal kamen die meisten Fahrzeuge in die Schweiz. Allesamt als äusserst seltene, linksgesteuerte Exemplare aufgebaut und die meisten davon mit Holzchassis. 1971 wurden noch einige wenige Exemplare über die Firma Titan AG in Zürich in die Schweiz geholt. Seither gab es keine offiziellen Anbieter mehr. Von den heute bekannten 73 Marcos in der Schweiz sind annähernd 30 Fahrzeuge über private Kanäle importiert worden.

### **Swiss Marcos Club Story**

Im Januar 1968 startete der General-Importeur Bruno Müller den ersten Versuch zur Gründung eines Marcos-Clubs und lud mittels Brief zu einer Sitzung in seine Garage nach Kreuzlingen. Eine Clubgründung erfolgte allerdings nicht.. Erst viele Jahre später, im Frühjahr 1974 gelang es, ein Marcos Team mit 8 Mitgliedern zu formen. Bis Ende 1975 waren bereits 19 Marcos Besitzer mit dabei und im März 1976 wurde der MARCOS-CLUB mit 25 Mitgliedern erstmals gegründet. Ziel war die Unterstützung bei der Ersatzteilbeschaffung, Durchführung von Rallys und Geschicklichkeitstests und als Wichtigstes, die Förderung von gemeinsamen Anlässen mit unseren Lieberhaberautos. Als Informationsquelle diente damals ein Clubheft, dessen Produktion durch Beiträge finanziert werden musste. Deshalb war es wichtig möglichst alle Fahrzeugbesitzer im Club zu vereinen. 1988 wurden, aus rechtlichen Gründen notwendig geworden, erstmals Vereinsstatuten eingeführt. Zu diesem Zeitpunkt zählte SMC rund 40 Mitglieder. Der SMC hatte seit jeher mit den Mitgliederzahlen zu kämpfen, was bei dem geringen Fahrzeugbestand nicht verwundert. Selbst der Versuch, einen Swiss and German Marcos Club zu formen, scheiterte schon recht früh. Nach dem letzten Treffen 1997 wurde der Club aufgelöst. Kontakt gab es nur noch zwischen einzelnen Bekanntschaften oder Interessensgruppierungen. Das Feuer war aber nicht für ewig aus.



12 Jahre waren bereits vergangen seit dem letzten Treffen am Steingletscher, bis im Jahr 2009 der 50. Geburtstags von Marcos Sports Cars mit einem riesigen Clubtreffen in England gefeiert wurde. Dort genküpften Kontakte von Schweizer Marcosbesitzern, brachten den Stein wieder in's Rollen. Die Aktivitäten in der Marcosszene wurden wieder intensiver und wie es sein sollte, half auch der Zufall mit. Am 28. August 2011 fuhren wir mit einer Gruppe von 5 Marcos an das British Car Meeting in Mollis, wo wir unvorhergesehen auf weitere Marcos Besitzer trafen. Man war sich einig, dass man mehr solche Treffen durchführen sollte. Genaus so wie damals 1974, als sich ein paar Marcos Fans regelmässig trafen.

Im folgen den Monat entschloss sich eine Handvoll Enthusiasten zur Neugründung des Swiss Marcos Clubs. Die Basis für die Kommunikation und Publikationen sollten bewusst ausschliesslich über die elektronischen Medien funktionieren. Das Internet und E-Mail bieten heutzutage ideale Voraussetzungen, um einen Club führen zu können. Der Grundstein wurde mit der Schaffung der Webseite des Swiss Marcos Clubs gelegt. Nach und nach wurden alle ehemaligen Mitglieder angefragt, ob sie im neuen Club mitmachen würden. Bis zur Gründungsversammlung am 5. Mai 2012 waren bereits wieder 31 Mitglieder eingetragen und stetig werden es mehr.

Aktuell besteht unser Verein aus weltweit 57 Aktiv- und 4 Passivmitglieder mit insgesamt 68 Fahrzeuge der Marke Marcos. Von denen sind 20 Marcos stillgelegt. Wir sind zuversichtlich, mit unserer Präsenz das Ansehen und Interesse an der Marcos auch in Zukunft fördern zu können und freuen uns an Veranstaltungen wie diese.

Reinhard Rieser, Präsident SMC



*Historic Trophy 2014, Klassensieger und 4. Gesamt, Alan Tice mit 1800 GT*