



»»» Niemals wieder sollte ein Marcos untermotorisiert sein! Jem Marsh war bitter enttäuscht und felsenfest entschlossen. Wie geprügelte Hunde waren er und sein Team 1968 aus Le Mans zurückgekehrt, sie konnten sich nicht einmal für das Rennen qualifizieren: „Das Auto hat auf den langen Geraden nicht einmal 120 Meilen pro Stunde geschafft“, erinnert er sich an die Schmach an der Sarthe. Zwei Wochen später hat er das Problem auf seine Art und Weise gelöst. Er implantierte einen Dreiliter-V6

aus dem Ford Zodiac in einen herumstehenden GT 1600 – und katapultierte sein Unternehmen damit in neue Sphären.

Aber erst einmal zurück auf den Boden der Tatsachen: Treffen sich ein ehemaliger Royal-Navy-Matrose und ein Flugzeugkonstrukteur in einem Pub. Nein, das wird jetzt kein halblustiger Witz, vielmehr eine Skizze der Geburtsstunde von Marcos. Jem Marsh hatte den Dienst bei der Marine quittiert und versuchte sich eine Existenz als Hersteller von Rennwagen auf Basis des Austin

Seven aufzubauen. Frank Costin hatte erst für den Flugzeughersteller de Havilland gearbeitet, mit seinem konstruktiven Input für Marken wie Lotus, Vanwall und Lister hatte er sich in der Welt des Motorsports einen Namen gemacht. Als sie sich 1959 in einem Pub über den Weg liefen, einten sie drei große Gemeinsamkeiten, die ihre Zusammenarbeit beflügeln sollten: Sie sahen großes Potenzial in Holz als Werkstoff für Rennwagenrahmen, sie wollten ein Auto bauen, das Lotus und Lola in der Klasse bis



Rocket MEN

Zwei GFK-Geschosse, die Marcos in völlig neue Sphären beamten:
Wir wagten einen Ritt auf der Kanonenkugel im 3-Litre und im Mantula

1172 Kubik Paroli bieten konnte – und sie hatten zu viel getrunken. Der Abend endete nämlich ein paar Häuser weiter in Marshs Wohnzimmer mit der angeregten Diskussion über die Eignung der Vorderradaufhängung eines Triumph Herald für das Projekt am lebenden Objekt und einer Flasche Eierlikör.

Was auf die Schnapsidee folgte, war nicht, wie so oft, Ernüchterung, sondern die enthusiastische Gründung einer neuen Automarke, zu der beide zu gleichen Teilen beitrugen: Marsh das MAR und Costin das COS – Marcos. Das Erst-

lingswerk der beiden war – wie soll man sagen – von unglaublicher Hässlichkeit. Frank Costin war nicht dafür bekannt, Aerodynamik auf dem Altar des Designs zu opfern. Aber dafür war der Gullwing verdammt schnell – Jackie Stewart und Jackie Oliver starteten ihre Karrieren in dem optisch verunglückten Flügeltürer.

Das Design kam erst mit Peter und Dennis Adams ins Team. Als Costin schon kein Teil von Marcos mehr war, gaben sie der Marke ihre Form. Er war zwar nur knapp einen Meter hoch, aber auf der *London Racing Car Show 1964* konnte

den 1800 GT wirklich niemand übersehen. Die Presse überschlug sich und ernannte das Coupé zur *Prima Donna* des Salons. Es trug eine GFK-Karosserie auf einem Sperrholzrahmen und beherbergte einen Vierzylinder von Volvo unter der ellenlangen, stark konturierten Haube. Auch Ford-Vierzylinder feierten dort später ihren Auftritt – aber die hatten ja schließlich auch andere gute Ware im Regal, wie Jem Marsh nach seinem Le-Mans-Debakel festgestellt hatte.

Auf der *Racing Car Show 1969* sorgte der GT noch einmal für Aufsehen – aber diesmal mit

besagtem Dreiliter-V6. Nicht nur das Mehr an Leistung und Hubraum beschleunigten das Image des GT. Auch, dass sich Marcos mit dem neuen Modell aus Kostengründen vom traditionellen Sperrholzrahmen verabschiedete und die Kunststoffkarosserie fortan auf einen Gitterrohrrahmen schraubte, brachte der jungen Marke neue Fans. Nicht wenigen potenziellen Kunden war Holz abseits des Armaturenbretts im Auto schlicht und einfach suspekt. Kronprinz Philipp schaute am Stand von Marcos vorbei, Rockbarde Rod Stewart orderte ein Exemplar, auch ein gewisser Herr S. E. Knudsen aus dem US-Bundesstaat Michigan, seines Zeichens damaliger Vorstandsvorsitzender von Ford, zählte zu den Kunden.

Genauso wie Dieter Ritterbecks. Wobei es der Zufall war, der ihn und seinen Marcos 3-Litre zusammengeführt hat. Eigentlich ist der Motorenbauer aus Heinsberg nämlich ein Lotus-Fan und war vor rund sechs Jahren in freudiger Erwartung eines Esprit aus England. Der Trailer stand schon vor der Tür des Verkäufers – aber: „Der Lotus war in so schlechtem Zustand, dass ich ihn dort stehen gelassen habe“, erinnert sich Ritterbecks. Aber wenn man schon einmal mit einem Anhänger in England ist, dann sollte man doch nicht leer zurückfahren, oder?

Wie gut, dass keine 50 Meilen von der Esprit-Enttäuschung entfernt ein Marcos mit V6 auf einen neuen Besitzer wartete.

Und das grüne Coupé war es dann. „Es ist zwar nicht auf allen Zylindern gelaufen, aber das macht einem Motorenbauer keine Angst“, sagt Ritterbecks, der inzwischen zwar Bremsen, Lenkung und Fahrwerk überarbeitet hat, den Essex-V6 mit seinen 146 PS aber bis auf einen Service nicht angegriffen hat.

„Ich warte auf den großen Knall, bevor ich etwas tue. Er läuft noch prächtig.“ Auch, weil er einen



Die geschwungene Hügellandschaft der langen Motorhaube des Mantula gipfelt in den Scheinwerfern mit gewölbten Perspex-Abdeckungen



Oliver Müller legte bei der aufwendigen Restaurierung des Mantula-Innenraums die Gesellenprüfung zu Sattler und Schreiner ab

Alukühler und Zusatzlüfter montiert hat, die für thermische Balance sorgen. Und mit seinen schönen Kurven rückte der GT auch den Hausseggen wieder gerade. „Meiner Frau Elke hat der kantige Esprit nicht so gut gefallen, aber der Marcos schon.“

Und damit ist sie nicht die Einzige. Seit dem Start des GT mit Sechszylindermotor waren die Auftragsbücher bei Marcos gut gefüllt. Bald arbeiteten 120 Menschen im Werk im County Wiltshire an Autos oder Bausätzen – doch dann ging so ziemlich alles schief, was schiefgehen kann. Der Umzug in das neue Werk in Westbury, Probleme beim Export auf den wichtigen US-Markt, die Kosten für Entwicklung, aber vor allem die geringe Nachfrage nach dem eigen-

willigen 2+2 namens Mantis und der Wegfall der Steuererleichterung auf Kit-Cars – 1971 war Marcos zahlungsunfähig. Die Firma landete bei der *Rob Walker Group of Companies*, die die Marke aber auch nicht wieder in Gang bekam.

Aber Jem Marsh gab seinen Traum nicht verloren. 1972, im Alter von 42 Jahren, wagte er mit gerade einmal 200 Pfund auf dem Konto einen Neuanfang. Er mietete eine Werkstatt und zog einen Reparatur- und Ersatzteilservice für seine Autos hoch. Die Geschäfte liefen gut und so konnte Marsh bald einen Neuwagenhandel übernehmen. 1976 hatte er das nötige Geld beisammen, um der Rob Walker Group die Namensrechte und die Karosserieformen des GT wieder abzukaufen, und vier Jahre später wur-

de der Marcos tatsächlich wieder gebaut. Erst mit Vier- und Sechszylindern – aber Marsh dachte diesmal eine Nummer größer.

Der 3,5-Liter-V8 von Rover war gerade das Nonplusultra. MG hatte ihn sich ausgeborgt, Morgan trugen ihn unter der Haube und TVR neuerdings auch. Und wieder musste ein unschuldiger Vierzylinder als Versuchsträger herhalten. Der gelbe 1971er GT bekam den begehrten Alu-Achtzylinder als Spende aus einem Rover P5B Coupé, modifiziert mit Holley-Vergaser und Offenhauser-Ansaugbrücke, kombiniert mit einem gebrauchten Fünfganggetriebe.

Obwohl der GT eindeutig ein Kind der Sechziger war, hatte seine Form auch zwei Jahrzehnte später noch Bestand. Für den Mantula

Im Mantula hat man mehr eine Liege- als eine Sitzposition, die wohl auch Jem Marshs stattlicher Größe von 1,93 Meter geschuldet ist





Das Cockpit des V6 aus dem Jahr 1971 ist puristischer als der Mantula-Kommandostand

musste Designer Dennis Adams der spitzen Schnauze nur stattlichere Lufteinlässe verpassen, um das größere Triebwerk zu kühlen, und einen Frontspoiler, damit die jetzt weitaus schnellere Flunder nicht abhebt. Das Heck legte in der Breite um knapp elf Zentimeter

zu, um die Ford-Capri-Hinterachse aufzunehmen. Und ganz nebenbei

legte das Marcos-Team auch noch eine Punktlandung bei der Gewichtsverteilung hin. 50:50 – wie aus dem Lehrbuch. Schließlich bekam der neue Dienstwagen des Chefs noch eine Lackierung in *Ocean Blue* aus dem Farbkatalog von Rolls-Royce.

Und so beamte Jem Marsh seine Marke 1984 pünktlich zum 25-jährigen Jubiläum in eine neue Liga: Der Top-speed lag bei mehr als 240 km/h, von

0 auf 60 Meilen stürmte der Prototyp in 5,7 Sekunden – damit spielte er in der Liga der sportlichen Hengste und Stiere aus Italien, lag preislich aber weit darunter – selbst wenn man ihn nicht als Bausatz, sondern schlüsselfertig orderte. Und deshalb brauchte

der Hoffnungsträger auch einen verwegenen Namen:

Marsh wagte einen Neuanfang – mit 200 Pfund auf dem Konto

Eine Kreuzung aus Mantis und Tarantula ergab das Kunstwort Mantula. Scheinbar hatte Marsh ein Faible für Insekten.

Maren Müller-Altman ist zur Salzsäule erstarrt. „Schatz, ist alles in Ordnung?“ Keine Antwort. Wenn die bessere Hälfte plötzlich verstummt, dann nicht ohne guten Grund. Und der prangt formatfüllend auf dem Computerbildschirm. Im Internet inseriert ist nämlich nicht nur ein Mar-

cos Mantula, sondern *der* Marcos Mantula. Die Nummer 1, Jem Marshs persönliches Auto, das zur Premiere 1984 durch die Presse ging und auch den Prospekt zierte. Kommentarlos greift Oliver Müller zum Telefon, vereinbart einen Besichtigungstermin und bringt das geschichtsträchtige Geschoss auf eigener Achse aus England nach Düsseldorf.

„Ich möchte das Wort *Kitcar* in Ihrem Artikel nicht lesen. Der Mantula ist ein Component Car“, mahnte Jem Marsh einen Journalisten, der den Prototypen probefahren durfte. Und das stimmt. Mit improvisierten Kisten Marke Eigenbau hat der Marcos rein gar nichts zu tun. Erst die Klopfprobe entlarvt die GFK-Karosserie vollends, in dieser Sekunde ist man von der Wertigkeit des Innenraums eingenommen – wobei das auch den akrobatischen Fähigkeiten und der Akrobatie von Maren und Oliver Müller geschuldet ist. „Als wir den Mantula



CLASSIC-DATA-PREISE

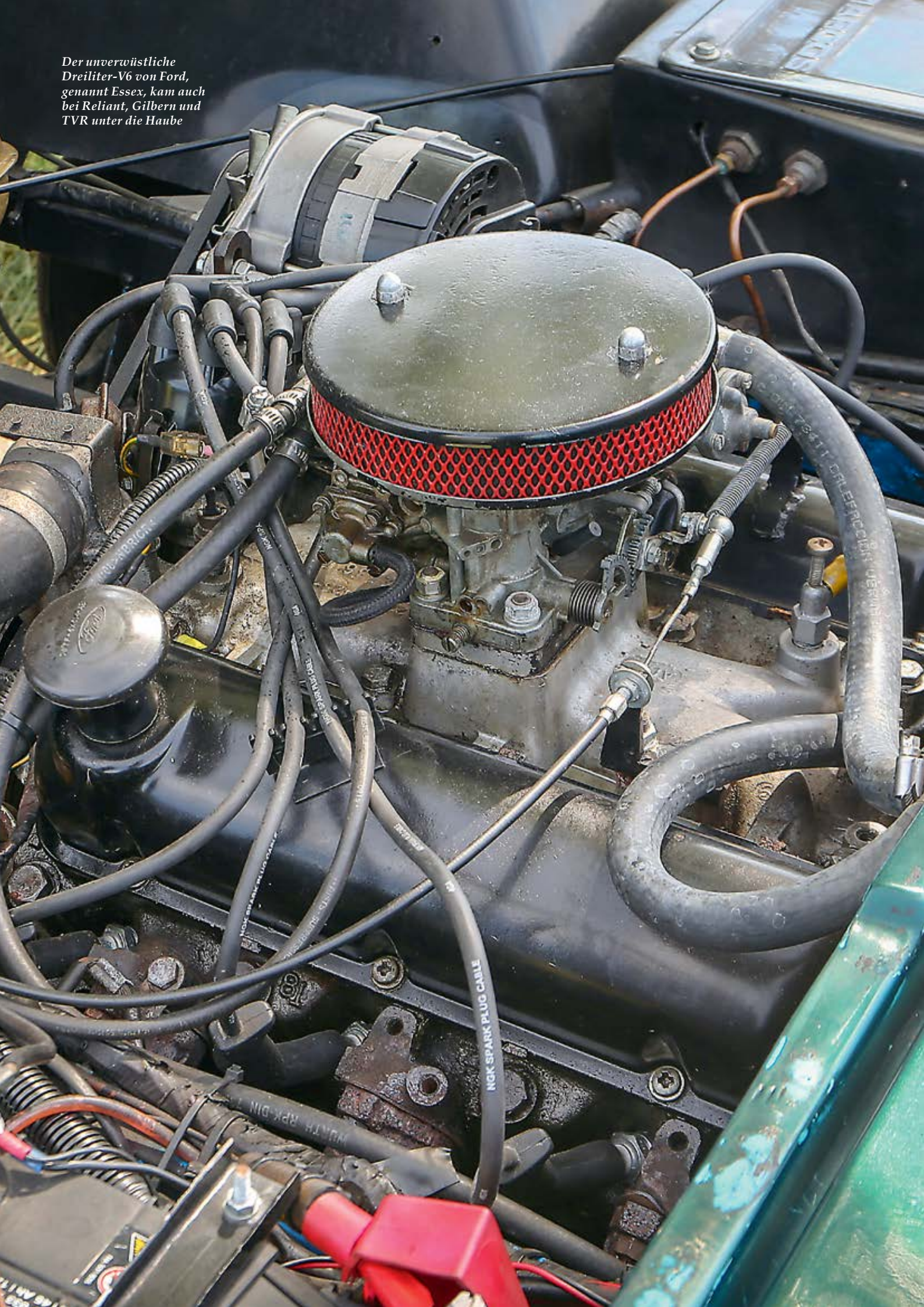
MARCOS

Typ	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Mantula	1984 bis 1993	-	26.700 €	19.400 €	9.100 €	-
GT 3-Litre	1969 bis 1971	-	24.500 €	14.800 €	8.300 €	-

Der nur 1,08 Meter hohe Flachmann steht auf 13-Zoll-Wolfrace-Felgen

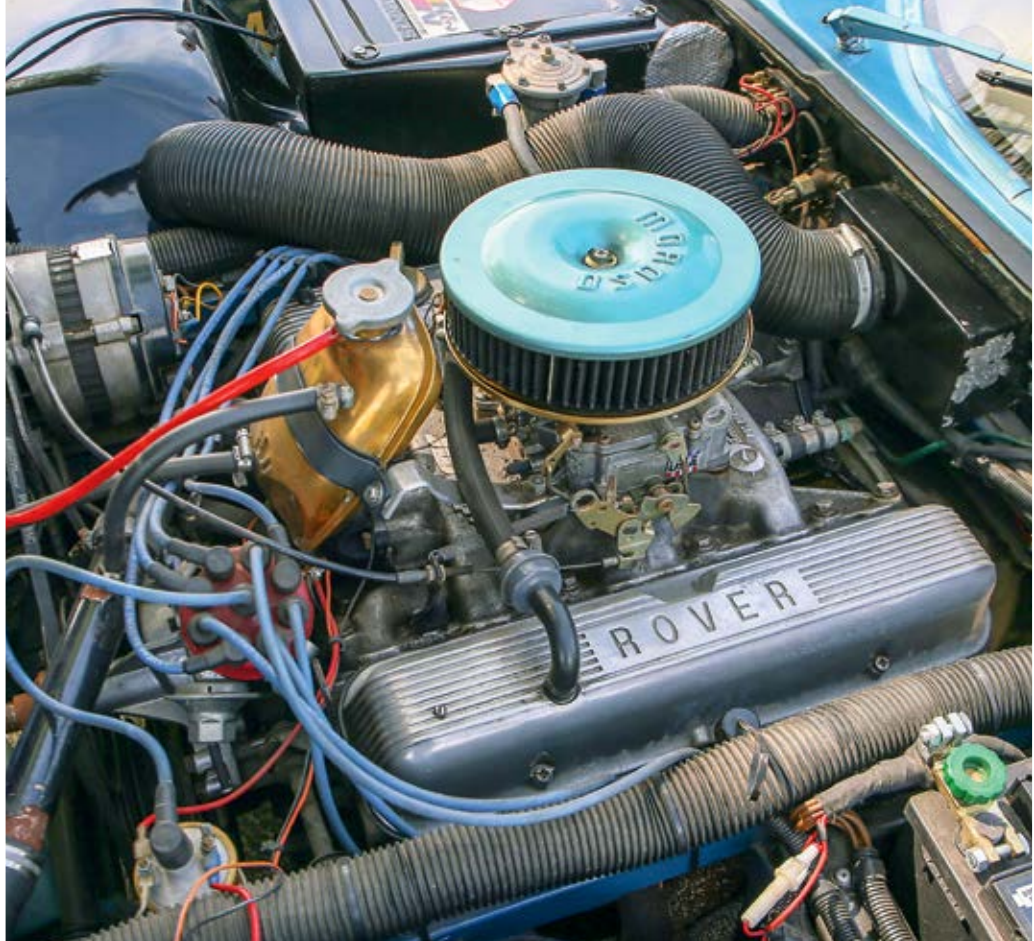


Der unverwüstliche
Dreiliter-V6 von Ford,
genannt Essex, kam auch
bei Reliant, Gilbern und
TVR unter die Haube



gekauft haben, war der Innenraum in erbärmlichem Zustand“, erinnert er sich. Dort wieherte der Schimmel, der Himmel drohte einem auf den Kopf zu fallen, das Webasto-Dach warf allerhöchstens noch Sorgenfalten, und statt eines Handschuhfachs lag eine windschiefe Pappschachtel hinter dem Furnier des Armaturenbretts. Das Leder, mit dem das Cockpit ausgestattet ist, befreite der V8-Fan mit Hilfe der Chemiekeule aus den Fängen der Pilze, aber der Stoff hatte sein Leben ausgehaucht. „Als gelernte Deutsche sind wir davon ausgegangen, dass der neue Dachhimmel rechteckig zugeschnitten sein muss. Wir haben dann gelernt – es ist ein unregelmäßiges Parallelogramm.“ Viele, viele Stunden verbrachte Oliver Müller in Embryonalstellung arbeitend im Bauch des Coupés. „Am Ende konnte ich einen Spagat.“

Was der 3,5-Liter und seine 155 PS mit den 940 Kilogramm Lebendgewicht anstellen, wenn man es drauf anlegt, das kann man sich vorstellen. Aber nicht aus dieser Perspektive. Vor einem breitet sich die Hügellandschaft der Motorhaube aus, die in den Perspex-Covern auf den Scheinwerfern gipfelt. Zu Minis schaut man hinauf, notierte 1984 ein irritierter Tester. Es ist ein Ritt auf der Kanonenkugel, deren Flugbahn ganz



Der gute alte Rover-V8 ist beim Prototypen bestückt mit einem Holley-Vergaser, in der Serie kamen dann zwei SU zum Einsatz

TECHNISCHE DATEN

	MARCOS MANTULA (1984 BIS 1993)	MARCOS GT 3-LITRE (1969 BIS 1971)
Motor	Rover-V8, wassergekühlt; Motorblock und Zylinderkopf aus Aluminium; fünffach gelagerte Kurbelwelle; eine untenliegende Nockenwelle; Steuerkette; zwei hängende Ventile pro Zylinder, betätigt über Stoßstangen und Kipphebel	Ford-Essex-V6 (Zodiac), wassergekühlt; Motorblock und Zylinderkopf aus Grauguss; eine untenliegende Nockenwelle; zwei Ventile pro Zylinder, betätigt über Stoßstangen und Kipphebel
Vergaser	Zwei Solex-175-CDEF-Horizontalvergaser (Serie, optional ein Holley)	Ein Weber-40-DIFI-Doppelvergaser
Hubraum	3528 ccm	2994 ccm
Bohrung x Hub	88,9 x 71,1 mm	93,67 x 72,47 mm
Verdichtung	9,3:1	8,9:1
PS bei U/min	155 bei 5200	146 bei 4750
Nm bei U/min	269 bei 2500	265 bei 3000
Antrieb	Fünfgang-Schaltgetriebe Typ Leyland Transmission LT77, vollsynchronisiert	Fünfgang-Schaltgetriebe (Ford Capri)
Vorderachse	Einzelradaufhängung; Doppel-Dreiecksquerlenker; Spiralfedern; Teleskopstoßdämpfer	
Hinterachse	Starrachse (Ford Capri); Spiralfedern; Teleskopstoßdämpfer	
Bremsen	Hydraulisches Zweikreisbremssystem; Scheiben vorne; Trommeln hinten	
Aufbau	GFK-Karosserie auf Gitterrohrrahmen	
L x B x H	4153 x 1588 x 1080 mm	
Leergewicht	890 kg	884 kg
Spitze	219 km/h	201 km/h
0 - 100 km/h	6,4 Sekunden	7,2 Sekunden
Bauzeit	1984 bis 1993	1969 bis 1971
Stückzahl	107 Coupés und 119 Spyder	196
Neupreis	12.500 £ (Coupé)	2514 £



knapp über dem Asphalt verläuft. Mit Zärtlichkeiten wie Federweg und Seitenneigung gibt sich der Mantula erst gar nicht ab. „Als ich ihn kaufte, war die Klimaanlage schon stillgelegt“, sagt Müller. Warum sich der Chef eine hat einbauen lassen, versteht er nur zu gut. Der V8 verwandelt den Innenraum nämlich in einen Backofen, auf dem Kardantunnel kann man Spiegeleier braten. Insofern ist das elektrische Faltdach, das heute schöner surrt als am ersten Tag, auch kein Luxus, sondern überlebenswichtig.

„Und er schreit einen so wunderbar an“, schwärmt Oliver Müller von seinem Geschoss. Und sein Auto war ja erst der Anfang der V8-Geschichte bei Marcos: Der Achtzylinder bekam alsbald eine Einspritzung, bevor die Evolutionsstufe mit 3,9 Liter Hubraum in Dienst gestellt wurde. 1986 behob Jem Marsh das Problem mit der Gluthitze im Cockpit, indem er eine Cabrioersion namens Spyder ins Programm hievte. 1989 klärte eine hintere Einzelradaufhängung das Thema mit dem mangelnden Komfort.

Aber wie steigt man in so einen Flachmann ein? Sagen wir es so: Wenn man einmal drinnen ist, kann man sich voll entfalten. Schließlich wurden Marcos um Jem Marsh mit seinen 1,93 Metern herumgebaut. Die Sitze sind fix verschraubt, stattdessen verstellt man die Pedalerie. Über den Einsteigevorgang an sich breiten wir vornehm den Mantel des Schweigens...

Text: Alex Lucas
Fotos: Stephan Lindloff



Vom V6 unterscheiden den Mantula optisch größere Lufteinlässe, der Frontspoiler und das knapp elf Zentimeter breitere Heck

