



## Midas Gold Convertible

Mijn auto is een Britse kitcar. In plaats van kitcar wordt ook wel gezegd 'handgebouwd', of een 'componentcar'. Laten we het hier bij kitcar houden. Grof gezegd heb je 2 soorten kitcars: replica's (Ferrari, Lamborghini, Cobra, Porsche, etc.) en originele ontwerpen. De Midas, zoals de mijne, is zo'n origineel ontwerp. In 1975 richtten Harold Dermott, een voormalig Jaguar Development werknemer, en zijn broer het bedrijf 'D&H Fibreglass Techniques Ltd.' op. Zij bouwden de Mini Marcos. In 1977 ontwierp Richard Oakes de opvolger van de Mini Marcos, en de Midas was geboren. Richard Oakes heeft heel veel ontwerpen van kitcars op zijn naam staan. Harold Dermott wilde een naam voor zijn auto hebben met een hint naar het automerk Lotus, 5 letters dus, en liefst met een 'M' als eerste letter i.p.v. de 'L' bij Lotus. Via het woordenboek kwam hij uit bij Midas! Het bleem

van Midas had tot doel de Britse identiteit van het Midasmerk te onderstrepen. De rode streep en blauwe driehoek vinden hun oorsprong in de Britse vlag. De eerste Midas (MkI) werd in december 1978 onthuld. De auto was net als de Mini Marcos, gebaseerd op de Mini van British Leyland. Op advies van Gordon Murray (toen formule-1 ontwerper bij Brabham) werden een aantal verbeteringen doorgevoerd. Dit resulteerde in de presentatie van de MkII. In 1985 werd de Gold MkIII gepresenteerd op de Motorfair in Londen; deze was gebaseerd op het technische gedeelte van de Austin Metro. Om de auto te certificeren voor o.a. Nederland, Duitsland en Japan werd met een Midas Gold MkIII de beruchte MIRA botsproef uitgevoerd in 1987. De Midas slaagde met vlag en wimpel voor deze proef, waarmee werd aangetoond dat een kunstof monocoque carrosserie zeker zo sterk is als een traditioneel stalen

# Even Voorstellen Peter Camping



carrosserie. In 1988 begon D&H Fibreglass Techniques Ltd. met de productie van de MkIII Convertible. Het verhaal gaat dat de Convertible tot stand is gekomen met behulp van een kettingzaag en plamuur! Echter in 1989 ging het bedrijf failliet door een brand en slechte verkoopresultaten. De mallen werden gelukkig gered uit de brand en doorverkocht. Uiteindelijk kwamen de mallen terecht bij kitcar-fabrikant GTM Cars Ltd. die de Convertible in 1992 in productie nam. De mallen van de MkII, die inmiddels 'Bronze' heette, werden doorverkocht aan het bedrijf 'Midtec', die van de MkIII, die inmiddels 'Gold Coupé' heette, werden doorverkocht aan een instantie in het voormalige Oost Berlijn (BRD) die jeugdige werklozen aan het werk moest helpen. Er is ooit begonnen aan één auto, die nooit afgemaakt is, en de mallen zijn sinds december 2007 weer terug in Groot-Brittannië. De Bronze en Gold Coupé zijn op dit moment niet meer in productie. In 1995 kwam GTM uit met de nieuwe 2+2 Coupé (MkIV); technisch gebaseerd op de Rover 100. In mei 2001 werd bekend dat GTM het merk Midas had verkocht aan Mark Bailey. De productie van de Gold Convertible en de 2+2 Coupé werd hervat in Redditch.

De nieuwe fabriek presenteerde al in september 2001 een nieuwe Midas Convertible, dit keer gebaseerd op de 2+2 Coupé. Om naamsverwarring te voorkomen kregen de 2+2 modellen in maart 2002 nieuwe namen: 'Cortez' voor de 2+2 Coupé, 'Excelsior' voor de 2+2 Convertible. Helaas brachten de Cortez en Excelsior niet het verwachte succes en ging de fabriek in juni 2003 failliet. In oktober 2003 nam Alistair Courtney de fabriek en produktierechten over. De productie van de Cortez, Excelsior en Gold Convertible is begin 2004 weer op gang gekomen. De assemblage van de auto's vindt plaats in Clanfield, vlakbij Oxford door het nieuwe bedrijf van Alistair: Alternative Cars Ltd. Hun website is: [www.midascars.co.uk](http://www.midascars.co.uk).

Mijn Midas Gold Convertible is in 1994 gebouwd door Nigel Bennett uit Barnstaple, Devon. De 'donorauto' was een Austin Metro Vanden Plas uit 1985. Op het Nederlandse kentekenbewijs staat als datum de eerste toelating: 02-08-1985, en de datum van eerste afgifte in Nederland: 03-12-2004. Het Britse kentekenbewijs (V55/5) is op 13-06-1994 omgezet van een Austin Metro Vanden Plas naar een Midas Gold Convertible. De meeste onderdelen komen dus van een Austin Metro, maar ook de Fiat 126 (voorruit), Austin Montego (handgrepen van de deur) en de Opel Ascona C (achterlichten) hebben voor onderdelen gezorgd. Eind jaren zeventig kwam ik op het spoor van Midas via het Engels autotijdschrift MotorSport. Ik heb toen informatie opgevraagd bij Harold Dermott en ontving een Midas newsletter. Hierin schreef Harold hoe hij met zijn Midas naar het vasteland van Europa was geweest (o.a. naar de Nürburgring in Duitsland) en dat hij zeer tevreden was over de auto. Toen dacht ik al "deze moet ik in de gaten houden". Het was een auto zo als een auto gebouwd had kunnen worden door een grote autofabriek. Maar ja, zoals het wel vaker gaat, ben ik de Midas 'uit het oog' verloren. Ik ben wel jarenlang het kitcartijdschrift Which Kit? blijven lezen. En uiteindelijk (25 jaar later!) de Midas-site van Hans Efdé (die al vrij lang een Midas in Nederland had) gevonden: [www.midascars.net](http://www.midascars.net), en contact met hem opgenomen. Hierna ben ik eerst wezen rijden met 2 Nederlandse Midas-eigenaren. In Engeland, waar ik in augustus 2004 met vakantie was, kocht ik het

## "I COULDN'T DO BETTER THAN A MIDAS"

GORDON MURRAY  
FORMULA 1 CHIEF DESIGNER  
AND MIDAS OWNER

There are, in the world, maybe a half-dozen men with the genius to design a winning Grand Prix car. An elite handful who can live with the continual pressure to overcome the challenges of Formula 1 with ever more innovative engineering solutions.

Gordon Murray is a leader in this select group. And Gordon has just bought a Midas as his personal transport—after a lengthy search for the ideal.

We thought you'd like to know why.

Many of the cars Gordon wants to see were made of steel. The main reason for this is not that steel is strong. In fact, steel has a low strength-weight ratio. Steel is just quick and easy to manufacture.

Of course, Gordon didn't want a car which had been made in a hurry.

Several other makes, sports jobs, have steel chassis with painted-through bodyswork. And so all know, you just never get as good a finish that way as those silver German supercars. And being in a glass fibre business, Gordon didn't want his car to get the side doors just sitting in the car park.

In the end, like a growing number of people, Gordon Murray discovered that there just isn't a car which is strong but light, fast but economical, highly styled but hellishly fun-to-drive, handbuilt but inexpensive.

Except, that is, for the Midas. And to give you the same search Gordon endured, we've put the main facts about Midas into a brochure.

That way, the case was, you can find out who Gordon Murray says that if he'll see one to design the ideal road car, he couldn't do better than the Midas.

For full specifications send a postcard now today to Harold Dermott, Dept. ACC, Midas Cars, 96 Lakes Road, Corby, Northants NN18 9AJ.



septembernummer van de Which Kit Car?, waarin een Convertible te koop werd aangeboden. Terug in Nederland heb ik meteen gebeld, en eind augustus kreeg ik via de e-mail foto's van de Midas toegezonden. De eigenaar had hem te koop staan omdat hij een GTM Libra had gebouwd. Een 'bewijs van voorlopige dekking' geregeld bij een verzekering. Hiermee kun je zowel in Groot-Brittannië als in Nederland verzekerd rondrijden met een Brits kenteken. Op 25 september 2004 ben ik met Easyjet naar Bristol gevlogen. Op het vliegveld stond Nigel op me te wachten. We reden naar zijn huis in Barnstaple (Devon) en gingen uitgebreid aan de Engelse tea, ik was inmiddels al een uur of 6 op pad. Daarna op naar de Midas! De Midas was gebouwd in 1994 en was uitgerust met o.a. centrale portiervergrendeling en elektrische ramen. Hij was gespoten in Porsche Indisch rood. Er zat een mohair softop en een hardtop bij. Nigel had hem zelf gebouwd en was dus de eerste en enige eigenaar. Alles bekeken, gecontroleerd, etc. en hierna een proefrit gemaakt zowel zonder, als met de hardtop. Uiteindelijk met zijn GTM Libra op zoek naar een bank in Barnstaple. Ik kreeg een doos mee met de originele rekeningen, boeken, etc. Aan het eind van de middag vertrok ik richting Harwich, nadat Nigel de tank nog even had volgegooid bij de Tesco. De overnachting was onderweg in een perfecte Engelse Inn (The White Horse Inn) in Compton Bassett (ten zuiden van Swindon). Mooi landschap, lekker eten, goed Engels bier, en de volgende morgen een lekker Engels ontbijt. Hierna snel weer onderweg in de richting van Harwich. 's-Middags hebben nog even gewinkeld in Colchester, waar op zondag veel winkels open zijn. De boot vertrok toch pas om 19.20 uur. Op de parkeerplaats in Harwich stonden we gezellig met een ander stel, met een Fiat Barchetta, te praten over auto's en Engeland. Iets voor twaalf uur was de aankomst in Hoek van Holland en daarna richting Almere! Een paar dagen later heb ik de auto aangemeld voor de keuring bij de RDW, nadat ik nog wat dingetjes aan de Midas had gedaan, o.a. de koplampen vervangen. De keuring op

zich gaf ook geen problemen, behalve een 'identiteitscrisis'. Omdat de auto geen chassis heeft (want met een monocoque en subframes heb je dat niet) werd de auto afgekeurd want er was nergens een chassisnummer ingeslagen. Dus een herkeuring aangevraagd, en toen goedgekeurd. Als je ergens met een Dremel het nummer inkrast (maakt eigenlijk niet uit waar), is dat voor de RDW goed genoeg! Dit geintje kost je wel 2 keer een middag. Daarna ging ik naar de douane voor de belasting en de BPM). Deze vonden dat ik ze met een probleem opzadelde, want dit was een moeilijk geval aan het eind van de middag. Maar ook daar zijn we toch nog uitgekomen. Uiteindelijk was de rekening € 90,-, inclusief BPM. Geduld is een schone zaak. Daarna wachten tot de bevestiging van de RDW in de bus valt en dat je de Nederlandse kentekenplaten kunt bestellen. In Nederland zijn er ongeveer 17 Midasjes; waarvan ongeveer 7 stuks daadwerkelijk rijdend. Waar ik nog wel eens een andere Midas zie, is bij de clubdagen van de Mini Seven Club, waar we 'gedoogd' worden als 'derivaten' van de Mini. Er is in Nederland nog nooit een Midas gebouwd. Het is vrij lastig én prijzig om deze dan op een Nederlands kenteken te krijgen; importeren is dan ook veel makkelijker. Ik probeer zo veel mogelijk te rijden, meestal zonder kap, hoewel afgelopen 16 maart bij de opening van het cabrioseizoen 2008 in Lelystad, het water met bakken uit de lucht kwam. Tijdens het a.s. Pinksterweekend is in Lelystad, op het terrein van de RDW, een Internationale Mini Meeting, waar als het goed is één Midas uit Duitsland aanwezig zal zijn, en vermoedelijk 3 stuks uit Groot-Brittannië en heel misschien ook 3 uit Nederland, waaronder die van mij. Dit jaar dus helaas geen 'Nacht van Weesp'! Verder probeer ik, naast de 'Voorjaarsrit' en de 'Midland Classic Show' van de Vriendenkring, her en der wat ritten te rijden. O.a. met de Kitcarclub Nederland en de TVR-club.

Peter Camping (Midaspeter)