





STAG CLUB NEDERLAND:

Echte liefhebbers!

Een regelrechte klassieker met een wat mindere naamsbekendheid bij het grote publiek: de Triumph Stag. In Nederland wordt deze fraaie Engelsman in ere gehouden door de club van eigenaren. Ooit vonden ze elkaar, om elkaar met raad en daad bij te staan in het onderhouden van hun geliefde auto. Er groeide iets moois!

TEKST PETER O. VADER

De liefde voor het Triumph-model Stag is de bindende factor. De Nederlandse Triumph Stag-club ontstond in 1980, met aanvankelijk als hoofddoel om de technische kennis en ervaring onderling uit te wisselen. Het is een publiek geheim dat de degelijkheid van de Engelse auto in het algemeen en van de Stag in het bijzonder nog wel eens te wensen overliet, wat voor vele liefhebbers aanleiding was om hun troetelkind te verbeteren. Dat resulteerde in een groep van autobezitters waarvan de auto's technisch beter waren dan zoals de fabrikant ze had afgeleverd. Secretaris Jan Kamphuis: "Het is inderdaad begonnen als een soort gespreksgroep om alle technische zaken van de Triumph Stag uit te wisselen. Hoe los je de problemen op? Door met elkaar te overleggen, want terugvallen op de fabriek is er niet meer bij. Je ziet dat de meeste Stags zijn gerestaureerd en de meeste technische onvolkomenheden inmiddels zijn geëlimineerd. Het is opvallend hoeveel leden van het eerste uur nog steeds actief clublid

zijn. Het gaat heel prettig, er zijn vijftig leden die regelmatig gesignaleerd worden op een activiteit. Al jaren schommelt het aantal leden tussen de 160 en 200, als er geen leven in de groep zou zitten hou je dit stabiele aantal van zo'n 180 clubleden nooit bij elkaar."

Per jaar worden er vijf of zes toerritten georganiseerd, waarbij de leden elkaar ontmoeten. Ze spelen een beetje met hun Triumph Stag en delen ervaringen met gelijkgestemden. Deze toerritten worden vaak gekoppeld aan een bezoek aan een historisch monument of een andere aansprekende locatie. Secretaris Jan Kamphuis is in het dagelijks leven adviseur op gebied van monumenten, vandaar dat de club relatief gemakkelijk toegang heeft tot allerlei historische locaties zoals slot Loevesteijn. Kamphuis: "De toerritten zijn een belangrijk bindmiddel. En we proberen het altijd breder te trekken dan alleen de Triumph Stag. Onze West Friesland rit begon bijvoorbeeld bij een koffiebrandery. Hier kregen we eerst een heel verhaal



over koffie. Dat hoor je ook niet dagelijks, heel interessant. En daarna was het kap naar beneden en rijden maar.... Iedere toerit proberen we nog een aanvullend onderwerp te verzinnen. Maar de toeriten zijn natuurlijk niet de enige binding. We hebben bijeenkomsten gehad met als onderwerpen roestpreventie bij een Dinitrol roestpreventiebedrijf en een bijeenkomst met een Shell-man die alles vertelde over olie en benzine. Regelmatig ontvangen de clubleden een digitale nieuwsbrief, die ook op de website wordt gepubliceerd. In onze nieuwsbrief – genaamd *Stag Flitsen* - van augustus 2010 kondigden wij bijvoorbeeld onze activiteiten aan voor het komende half jaar. Op 12 september de Bredarit, 17 oktober de Loevestein-rit, 20 november het Lustrum diner en 9 januari de Nieuwjaarsborrel. Geen slechte agenda, nietwaar? Bij de Breda rit zijn we nog over

de grens met België gegaan. Daar staat een molen die graan maalt voor de naastgelegen bakkerij. De machines worden aangedreven door een stoommachine en alles was op zondag -de dag van onze rit- gewoon in gebruik. Weer zo'n programma-aanvulling met een alternatief onderwerp, ... het lukt vrijwel altijd. En zo verzinnen we bij iedere toerit wel iets leuks. We proberen op alle mooie locaties in Nederland een toerit te organiseren."

OVERSTAG

Behalve de digitale nieuwsbrief geeft de Stag-club ook nog het keurig verzorgde clubblad *Overstag* uit. Een bijna glossy tijdschrift, smullen voor de Stag liefhebber. Het blad verschijnt vier keer per jaar. De lezer vindt er algemene clubinformatie in, talloze technische artikelen, ludieke stukjes en allerlei wetenswaardigheden. En alle

evenementen van de Stag Club Nederland worden uitvoerig beschreven, waarbij het niveau van de fotografie opvallend is voor een clubblad. Veel mooie plaatjes....met en zonder Triumph Stag. En allemaal door clubleden gemaakt waardoor er veel toewijding uit spreekt.

"Actief is de club zeker," zegt Jan Kamphuis. "Er is veel verkeer tussen de Nederlandse clubleden, maar we hebben ook regelmatig contact met de Duitse, Zwitserse en natuurlijk de Engelse Stag club. De Engelse club is in 1979 opgericht, een jaar eerder dan de onze. De Duitse club dateert ook van 1980. In 1981 vond de eerste *European Stag-meeting* plaats in Keulen, komend jaar is in Keulen het dertigjarig jubileum van deze meeting. Een mooi voorbeeld van onze internationale contacten was afgelopen jaar de deelname aan de Europese Stag meeting in Basel."

De van nature rustige secretaris van de Stag Club praat voortdurend vol vuur over z'n club; gezelligheid staat er hoog in het vaandel. Gezelligheid gekoppeld aan een uitzonderlijke verschijning op het wegennet: de Triumph Stag. Een heel aparte auto, die veel distinctie en karakter uitstraalt!

DE STAG-STORY

De Triumph Stag heeft historie. In het begin van de jaren zestig had de Italiaanse autodesigner Michelotti een uitstekende relatie met Triumph, zowel zakelijk als in de persoonlijke sfeer; Michelotti en hoofdingenieur Harry Webster kenden elkaar goed. Toen de Italiaan aan Webster naar een oude Triumph 2000 vroeg om die te verbouwen voor een autoshow, werd aan zijn verzoek graag gevolg gegeven. Een oude 2000, die zijn laatste werk voor Triumph gedaan had als servicewagen tijdens de Le Mans race van 1965, werd daarna rechtstreeks naar de studio van Michelotti in Turijn gereden. Op een ingekorte wielbasis van de 2000 monteerde het designbureau een twee-plus-twee convertible, met een zeer aantrekkelijk gevormd front en dito achterkant en dubbele koplampen. Webster wilde het model heel graag hebben en bood aan het model voor Triumph te kopen.

Het prototype werd in het begin van de zomer van 1966 afgeleverd in de Triumph fabriek in Canley, Coventry. Aan het eind van de jaren zestig lag het zwaartepunt van de markt voor Triumph in de USA. Vooruitlopend op nieuwe veiligheidsmaatregelen in de States vroeg Harry Webster aan Michelotti om een rolbeugel te ontwerpen. Hij wilde ook een

afneembare hardtop net als de Mercedes-Benz SL Pagode uit die tijd. Het was gewoonte bij Triumph om nieuwe projecten een codenaam te geven. Webster sprak over de Stag als hij het over de special had die Michelotti op de 2000 had gebaseerd. Voor de duidelijkheid verwees Webster ook wel naar de 'GT 2000'.

In de herfst van 1966 ging het prototype van de Stag terug naar Michelotti om de modificaties voor Triumph uit te voeren. Triumph vroeg in november 1966 om nog 22 modificaties aan de auto uit te voeren. 'We are completely held up here, pending the return of the vehicle', merkte Webster eind november op. (Vrij vertaald: we kunnen hier geen kant meer op zonder die kar). Het was november 1967 toen uiteindelijk de beslissingen waren genomen, maar van toen af begonnen de zaken sneller te gaan. In de laatste maanden van 1967 bouwde Triumph zijn eigen prototype. Deze had een 2.0 liter zescilindermotor, maar met carburateurs. Een tweede prototype maakte de Britten in maart 1968 klaar, deze maal met linkse besturing.

Leyland Motor Corporation (eigenaar van Standard-Triumph) fuseerde in 1968 met British Motor Holdings Ltd (BMH) waardoor de nieuwe British Leyland Motor Corporation ontstond. Het voorjaar werd in beslag genomen door een vergaande reorganisatie. Harry Webster verhuisde van Triumph naar Austin en in zijn plaats kwam Spen King als chef-constructeur. Het derde prototype dat Triumph bouwde had van begin af aan open koplampen. Met deze én de vierde wagen die de fabriek in de winter van 1968/69 bouwde, had de





Stag langzamerhand zijn definitieve vorm gekregen. Triumph vroeg Michelotti in oktober 1968 om één van de prototypes om te bouwen tot een fastback coupé.

DE MOTOR

De V8 was eigenlijk een onderdeel van een nieuwe reeks motoren, die bestond uit schuinliggende viercilinders met bovenliggende nokkenas en een V8, die feitelijk bestond uit twee schuingeplaatste viercilinders op een gezamenlijke krukas. Een van de twee zou altijd passen in de Triumph auto's, in capaciteit variërend van de 1.5 liter voor de kleinste viercilinder tot 4.0 liter in de grootste mogelijke V8. Het leed geen twijfel dat een krachtige moderne V8 motor de Stag een belangrijk aanzien zou geven op zijn voornaamste doel: het veroveren van de Amerikaanse automarkt. Daarom probeerde Harry Webster een van deze motoren zo snel mogelijk in een prototype van de Stag te krijgen.

Voor de Europese markt was de ontwikkeling midden 1969 klaar; de eerste productieauto bouwde Triumph in november. De Amerikaanse Triumph-dealers werd het prototype getoond

en hen beviel de projectnaam Stag zo goed, dat zij het bedrijf overhaalden deze naam ook te gebruiken voor de productieauto's. De lancering van de Stag was gepland voor juni, maar in maart bestond er nog maar één productieauto. Stakingen en verbeteringen op het laatste moment veroorzaakten oponthoud. Omdat Triumph de Stag een Europees imago wilde geven om er zo een concurrent van de Mercedes-Benz SL en de Alfa Romeo 1750 modellen van te maken, liet Triumph alle persfoto's in Italië, Zwitserland en Zuid-Frankrijk schieten. De perskritieken waren lovend en de eerstvolgende maanden was het voornaamste probleem voor Triumph om de productie aan de vraag te laten voldoen.

Mede omdat er in de beginjaren van de productie problemen met de koeling van de motor waren en de eerste oliecrisis de publieke opinie zodanig veranderde dat het *not done* was als je met een V8 rondreed, kelderden de verkoopcijfers. Het British Leyland concern besloot daarop om de productie in 1977 te beëindigen. Maar bij een kleine groep van liefhebbers leeft de Triumph Stag nog gewoon voort. 🇬🇧