



CLUBBLAD VOOR TRIUMPH STAG RIJDERS

OVERSTAG

118



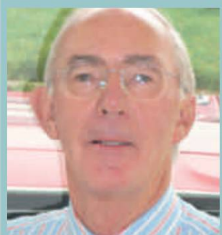
Inhoud

P 3	Van de voorzitter	Pieter Berkhout	Met dank aan: De adverteerders
P 4-5	Van de secretaris	Jan Kamphuis	
P 6	Van de commissaris	Pieter Jan Witvliet	• Nico Baas • Kuiper Verzekeringen
P 7-8	ALV Garderen	Anneke en Rob van Dijk	
P 9	British Car & Lifestyle	Frans van Deuren	
P 10-12	3de Brabant-rit	Alex van Stelt	
P 13-14	Stag register	Marc van Breugel	
P15-16	Vergelijking winddeflectors	Hans Colijn	
P 17-18	Mijn Stag	Marcel de Heer	
p 19-21	Tocht der Tochten	Klaas van Heuven	
P 22	Evenementenkalender	Pieter Jan Witvliet	
P 24	Uitnodiging	W. de Jonge & P.J. Witvliet	

Bestuur

Voorzitter

Pieter Berkhout
Julianaweg 16
2243 HT Wassenaar
tel. 070-301.93.07
voorzitter@stag-club.nl



Secretaris

Jan Kamphuis
Ridderhoflaan 69
2396 CK
Koudekerk aan den Rijn
tel. 071-522.48.62
secretaris@stag-club.nl



Redacteur

Frans van Deuren
Kortenaerstraat 23
5481 HM Schijndel
tel. 073-549.55.55
redactie@stag-club.nl



Bestuurslid

Klaas van Heuven
Seinenweg 2
7475 TA Markelo
Tel. 06-53268097
info@erveodinic.nl



Penningmeester

Hanno Lamers
Langstraat 166
5912 PB Venlo
tel. 077-373.08.34
pennigmeester@stag-club.nl



Evenementencommissaris

Pieter Jan Witvliet
Van Lijndenlaan 7
3768 ME Soestduinen
tel. 035-6029052
witvliet@wxs.nl



Ereleden : Harry Webster † - Rob Hagen - Lydia Veen † - Bernard Laddrak



Stag Club Nederland



Doelstelling

De Stag Club Nederland wil haar leden behulpzaam zijn bij het in stand houden en restaureren van hun Triumph Stag. Om dit te realiseren beijvert de Stag Club Nederland zich om technische gegevens en informatie te verzamelen en uit te wisselen. Tevens wil zij door middel van het organiseren van eve-

nementen en bijeenkomsten en het uitbrengen van het clubblad "Overstag" de leden met elkaar in contact brengen.

Contributie € 37,50 en inschrijfgeld € 7,50
Rabo Bank 13.60.05.659 t.n.v Stag Club Nederland
Ingeschreven bij de kamer van Koophandel Arnhem nr.: V122301

Foto boven: ALV Garderen

Foto onder: Posbank



Van de voorzitter

Beste mensen,

Net terug van de "Tocht der Tochten" zit ik te kijken hoe we met het programma voor dit jaar staan en....we zijn al bijna weer halverwege! Gelukkig hebben we nu na heel wat dramatisch on-Stag weer eens wat zon gezien en de kap flink open gehad- wat is zo'n winddeflector toch een heerlijkheid in je auto- en kunnen we dus genieten van ons bezit, want voor je het weet is het alweer zover dat de winterverzorging moet plaats vinden. Ga maar na- we hebben, na onze presentie op de British Cars and Lifestyle beurs in Rosmalen, met grote dank aan Timmerman Witvliet jr.

Alweer de ALV gehad-goed bezocht en vlot verlopen met nog een keer (zal nu wel de laatste zijn) een Veluwe rit van Martien Smit's hand. En een hartelijk welkom aan het nieuwe bestuurslid Klaas van Heuven die Simon Uitendaal komt aflossen. We zijn Simon veel dank verschuldigd voor al hetgeen hij in de loop van 9 jaren voor de Club heeft gedaan en terecht werd hij tot Lid van Verdienste benoemd. Dank je wel Simon- het ga je goed! Waarmee overigens het rooster van aftreden zijn eerste fase is ingegaan, Volgend jaar treed ik af en het jaar erna de secretaris. Mochten er onder U zijn die een handje mee willen helpen dan graag een belletje naar mij. Een nieuwe (vrouwelijke?) voorzitter is welkom!

Een groot compliment was er voor Frans en assistente die het laatste nummer van de Overstag op een geheel nieuwe wijze in elkaar gedraaid hadden, want een aantal mensen was geen verschil opgevalen!!!!

Weet overigens iemand een leuke gelegenheid ter vervanging van de Gasterij Zondag? Het is niet slecht, maar we raken er een beetje op uitgekeken en zoeken dus een alternatief, redelijk centraal in Nederland en als het kan een beetje landelijk. Wij houden ons warm aanbevolen voor Tips!

Daarna de altijd weer grandioze ontvangst bij Frans en Ria van Deuren thuis met ritje toe onder het pseudoniem Brabantrit, maar het zou beter kunnen heten: Brabantse Gastvrijheid als Kunstwerk- U leest erover in dit nummer en als U dan nog niet besluit een aantekening in de agenda van 2013 te maken....tja dan weet ik het ook niet meer!

Overigens zijn Ria en Frans vertraagd teruggekomen van een vakantie omdat er plotseling medische problemen bij Ria opdoken, waardoor zij -en daardoor Frans uiteraard- niet meer naar huis konden. Gelukkig gaat het wat beter nu, maar Ria zal de nodige tijd moeten hebben om weer de oude te worden. Vanaf deze plaats Ria: van harte Beterschap!

En dan de Tocht der Tochten. Een doorslaand succes en daardoor zeer bevredigend voor de Organisatoren Jan Kamphuis en Max Asjes, want zo zeker waren we er niet van dat dit een succes zou worden. Na veel geaarzel en zullen we wel of zullen we niet, toch besloten een tweedaagse rit te organiseren, dus met diner en overnachting. Meteen een record aantal inschrijvingen. Helaas kon ik de eerste dag niet meerijden, maar op de tweede dag meldde ik me met kleinzoon in Hardegarijp en je kon proeven dat de avond ervoor goed was verlopen- een prima sfeer! Er was natuurlijk veel publiek langs de weg die enthousiast onze auto's begroeten, alhoewel later bleek dat de Nationale Elfstedentocht voor Oldtimers (auto's en motoren) daar ook iets mee van doen had. Het fraaie weer was natuurlijk een bonus, maar mensen, wat rijden er nog veel prachtige oldtimers rond; daar in Friesland waren er in ieder geval honderden. En zo oer-Hollands(mag je dat zeggen in Friesland?)

Het landschap natuurlijk, maar de vriendelijke sfeer- nergens hooligans of ander tuig te bekennen en dan de geschiedenis die je overal tegemoet komt. Mijn kleinzoon weet nu: wie Rembrand is en waar die getrouwd is, wat Vrouwenparochie betekent, de fabel van het Vrouwtje van Stavoren en nog wat van die handige dingen in dit digitale tijdperk. Maar uit de grond van m'n hart: wat een pracht rit en met of zonder Stag: zeer beslist de moeite waard om volgend jaar te gaan kijken. Je weet niet wat je ziet, en we zullen op tijd de datum publiceren.

Op naar het volgende evenement....we hebben een vliegende start gehad, nieuwe leden hebben zich aangemeld en zijn ook verschenen bij de diverse evenementen, dat is een teken van een club die leeft en zo moeten we het houden. Veel plezier en tot spoedig.

Pieter Berkhout

Van de secretaris

Beste SCN-leden,

Omdat er (gelukkig maar) weinig nieuws is van het secretariaat (alles loopt zoals het moet) vul ik deze rubriek maar met wat plaatjes van bijzondere zaken, die mij o.a. bij de onovertroffen Brabantrit opvielen.



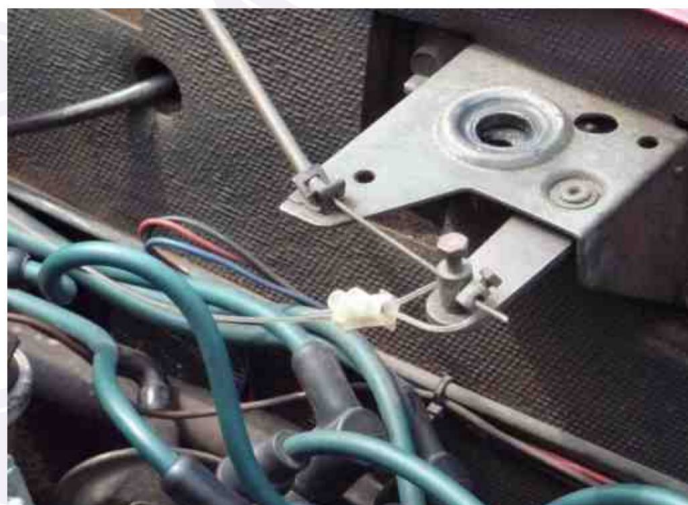
Zit de nieuwe grillbadge er bij u al op? De vorige serie is in 2002 aangemaakt en had wat last van corrosie (of noem het liever patina). De nieuwe serie is echter met transparante kunststof-lak afgewerkt en zal dus langer zijn glans behouden.



Kennelijk belemmeren grillbadges de koelende werking van de radiator. Om maximale koeling te krijgen heeft Michel Buijs het Stagembleem verplaatst; hij heeft beloofd in een komende Overstag zijn ervaringen met ons te delen.



Zou Max Asjes nooit geen koelprobleem hebben?????



Een eenvoudige maar effectieve oplossing om bij een kabelbreuk van de motorkap deze nog te kunnen ontsluiten.



Als je wat meer tijd hebt, kan het ook zo! Ik heb er zelf ongeveer 3 uur over gedaan.



Stag met extra optie. Let op de hoofdsteunen!!!



En zo ziet het er van binnen uit! (wagen van Alex van Stelt)



Een geavanceerde oplossing voor het gevreesde drooglopen van de waterpomp.



Bent u het ook zat dat uw radio (die van mij is uit 19580) alleen maar cassettebandjes af te kunnen spelen? Dit is de oplossing; een FM modulator van Euro 32,50



Zo hou je de kinderen leterlijk uit de wind!



Na een kwartiertje werk is dit het resultaat: de MP3-speler op de beide kabeltjes aansluiten, en de radio op FM89,9 zetten, en u bent (onzichtbaar) weer van van alle moderne audio gemakken voorzien.



Van de evenementencommissaris

Beste Sleutelaars,

Naarmate onze Stag's wat ouder worden, valt het op dat het aantal lieden die daaraan met kennis van zaken aan weten te werken afneemt. We kennen natuurlijk onze leden die met groot verstand van zaken zelf simpele, maar ook soms zeer gecompliceerde reparatiewerkzaamheden verrichten, maar nog al wat van onze leden staan soms met stijgende verbazing naar hun stuk techniek te kijken, al dan niet onder motorkap. En als we het dan over techniek hebben, dan hebben we het natuurlijk over het uitdagende product dat onze Stag nu eenmaal is. Door grote toewijding van berijders en hun technische ondersteuning is die techniek veelal flink betrouwbaarder dan toen die in de zeventiger jaren de fabriek verliet, maar toch onze harten wist te veroveren. De bodylijnen, maar ok het roaring V8-geluid is nu eenmaal voor de liefhebbers niet te versmaden en net als in andere liefdesrelaties ben je soms graag bereid een kleinigheidje met overtuiging te accepteren.

Konden we als Stag-supporters in eerste instantie nog goed terecht bij het wijd verbreide dealernet van British Leyland met de nodige kennis van zaken, echter om bekende redenen werd het aantal van die reddingsboeien steeds kleiner. Dat gaf een aantal specialisten een zogeheten "niche" in de reparatiemarkt van ons zeventiger jaren product. Velen wisten de weg naar die specialisten te vinden en weten die nog steeds te vinden, maar onmiskenbaar neemt het aantal van die super-kenners af. Misschien heeft het met de leeftijd te maken, want een twintigjarige monteur begin zeventiger jaren is nu natuurlijk, net als onze Stag, 40 jaar ouder en zal nu dan wel rond de zestig zijn. In ieder geval is de "moderne" monteur meer op electronica gericht dan op mechanische zaken en dan zeker niet op een V8 met toch wel speciale kenmerken.

De specialistische professionele Stag-sleutelaars nemen dus in aantal af, alhoewel ze er zeker nog zijn! De vraag is alleen waar ze zitten en of ze een beetje in de buurt zitten, als we met ons "hert" een accuut probleem hebben. Uiteraard kennen we er een aantal, maar het blijft lastig als die bijvoorbeeld op 100 km of meer afstand zitten.

Om een professional op wat kortere afstand te spotten, zou men eens kunnen kijken op de site van de vereniging van autobedrijven BOVAG, te vinden op www.bovag.nl, waar met invoering van merkkeuze en postcode regionaal autobedrijven

worden weergegeven, die naar eigen (!) zeggen verstand zouden hebben van dat bepaalde merk. Van schrijver dezes en van het bestuur "garantie tot aan de laatste pagina van dit blad" dat men ook echt verstand van zaken zou hebben over het merk Triumph en dan nog meer in het bijzonder van onze trouw Stag-vehikel en zijn V8-techniek!

Ervaringen kunnen altijd op clubbijeenkomsten worden uitgewisseld. Zou men super-ervaringen hebben met een regionale garagist, dan is het altijd handig om dat te delen met anderen en ook het bestuur houdt zich aanbevolen voor die informatie.

Sleutelverhalen

Wellicht werd er vroeger meer gepubliceerd, doch de laatste tijd is de informatie die de redactie bereikt over ons eigen sleutelen wat beperkt geworden. Een paar leden, zoals onze leden Hans Colijn en Theo Ouborg willen nog weleens over hun technische ervaringen verhalen, maar verder blijft het toch wel erg rustig qua technische informatie afkomstig van de leden. Ongetwijfeld heeft een ieder wel zo zijn succesjes of drama's op sleutelgebied en de redactie denkt dat het goed is om die bekend te maken aan andere leden die ons lijfblad Overstag lezen. Best goed om een step-by-step vingervijzing van een Stag-fellow te lezen hoe die zijn "probleem" heeft aangepakt en heeft opgelost. Weleens het Manual geprobeerd te lezen? Welnu, daarin wordt wel aangegeven hoe iets wordt gedemonteerd (montage: the opposite way!), maar of we daar nu vaak echt wijzer van worden is zeer de vraag! Onderwerpen als het afstellen van de motor, wat in welke volgorde en zo, komt men niet zo gemakkelijk tegen. Dat zijn óók de verhalen waar de redactie naar op zoek is. Mag natuurlijk best wel wat ingewikkelder zijn en over differentiëlen gaan en zo, maar de lezers zelf kunnen zich best een voorstelling maken dat het aantal sleutelonderwerpen bijna onuitputtelijk is.

Kortom: deel u sleutelervaringen via Overstag en schrijf een handig stukje daarover!

Pieter Jan Witvliet

ALV-Veluwerit te Garderen op zondag 1 april 2012

De geschiedenis vertelt ons dat op 1 april 1572 de Spaanse soldaten uit Den Briel werden verjaagd en dat Alva hierdoor de macht die hij over dit stadje uitoefende verloor. Voor alle inwoners van Brielle nu betekent dit dat er jaarlijks de 1 april feesten worden gehouden in een spel met veel figuranten. Tevens staat deze datum bekend als een dag waarop mensen menen, met allerlei grappen en grollen, elkaar in het ootje te moeten nemen.

1 april 2012 zal de geschiedenis in gaan als de dag waarop de Algemene Ledenvergadering van de Stag Club Nederland is gehouden. Een ook jaarlijks terugkerende dag waarop het bestuur inzicht geeft in het reilen en zeilen van onze club, waarbij aanwezige leden bij wijze van stemmingen zijn of haar goedkeuring kan geven in beslissingen die moeten worden genomen, of waarbij een ieder die wat te melden heeft zijn zegje kan doen. Echt serieuze zaken dus.

Gelukkig is deze dag ook het startsein voor een nieuw seizoen met leuke evenementen. Evenementen waarbij we mooie toertochten en gezellige en interessante bijeenkomsten zullen hebben met veel plaats voor een fijn gesprek en leuke grappen en grollen. Kortom onze Stag is er klaar voor en ziet er naar uit om samen met uw rashertjes de kilometers te gaan maken.

Om tijdig bij de ledenvergadering bij "Gasterij Zondag" te Garderen aanwezig te zijn begon onze heenrit rond 9.00 uur met de soft top netjes opgeborgen voor een rit van minimaal 1.5 uur, maar ja als liefhebbers van het Nederlandse landschap met bijbehorende luchten waaruit 2 kleine buitjes vielen, verliep de rit in ons "karretje" voorspoedig. Bij aankomst in de gasterij was er natuurlijk koffie met gebak en het weerzien van de andere aanwezige clubleden.



Een mooie opkomst van de leden.

Rond elfen begon de ledenvergadering. Alle vaste- en ingebrachte agendapunten van de jaarlijkse ledenvergadering werden op een vlotte wijze door de bestuursleden door de vergadering geleid.

Over de resultaten van de behandelde agendapunten zoals opmerkingen, beslissingen, aanstellingen, de controle door de kascommissie van de realisatie jaarrekening 2011 en de begroting voor 2012 jaar zal het bestuur u zeker nader informeren.



Afscheid van ons gewaardeerd bestuurslid Simon Uitendaal.

Aan het slot van de vergadering ontving Simon Uitenwaal, na goedkeuring van de aanwezige leden, het erelidmaatschap van de Stag Club Nederland. Hij ontving deze titel voor zijn jarenlange inzet als bestuurslid van de club waarvoor hij zich niet meer herkiesbaar heeft gesteld. De daarbij behorende decoraties, die hij door de voorzitter kreeg opgespeld, zijn het bewijs van waardering voor zijn taken die hij op uitstekende wijze voor de club heeft uitgevoerd.



ALV-Veluwe-rit, te Garderen op zondag 1 april 2012

Na de feestelijkheden rondom Simon was er een heerlijke lunch. Vele soorten broodjes, vleeswaren, drankjes en natuurlijk een kop soep vonden bij iedereen een gretige aftrek. Na de lunch werden wij door Martien geïnformeerd over de rit die hij weer voor deze dag had samengesteld.



Martien geeft de nodige toelichting.

Met een gevulde maag hebben we een prachtige puzzelrit over- en in de omgeving van Nationaal park de Veluwe gereden.

Alles wat in een puzzelrit moet zitten zat erin zoals brede- en smalle wegen, kilometers prachtig landschap met fraaie bebouwing en landerijen en zelfs een ware beklimming met haarspeldbochten van de Posbank maar ook altijd lastige vragen die verdeeld op de voor- en achterzijde van het blad in willekeurige volgorde werden gesteld.



Prachtige omgeving omgeving Posbank.



Maar ook door fraaie dorpen.



Nog even nagenieten van de uitslag.

Na ca. 80 kilometer zijn we gearriveerd bij restaurant "Buitenlust" te Hoenderloo waar we gezellig met z'n allen rond de open haard onder het genot van een drankje en wat bitterballen de uitslag van de puzzelrit hebben vernomen. De volgende puzzelrit zullen we ons eens goed voorbereiden, dit keer zaten wij weer niet bij de prijswinnaars. Het weer heeft ons bij aanvang van de terugrit flink in de maling genomen, regen dreigde en daarom hadden wij ons dakje gesloten, maar onderweg werd het steeds zonniger en de temperatuur bleef goed.

Als Clubleden hebben wij deze 1e april 2012 als erg informatief, prettig en gezellig ervaren, onze stag heeft daar uiteraard met de totale 350 verreden kilometers, zonder problemen, aan bijgedragen.

Anneke en Rob van Dijk

British CARS en Lifestyle Rosmalen



Ook dit jaar waren wij weer vertegenwoordigd in Rosmalen voor dit jaarlijks terugkerende evenement te Rosmalen. In tegenstelling tot alle voorafgaande jaren konden wij ons verheugen in een aanmerkelijk toename van het aantal leden die onze stand hebben bezocht. Wij kunnen dan ook met tevredenheid terugkijken naar deze BCLS 2012. Daarnaast konden wij ook nog 2 nieuwe leden inschrijven. Kortom alle moeite van de opbouw was het allemaal wel waard. Langs deze weg dan ook onze dank voor de inzet en de uren die door alle opbouwers zijn besteed om hier weer een succes van te maken. Bijzondere dank aan Ben Wijen die wederom met zijn belangeloze terbeschikkingstelling van de verlichting onze stand weer een bijzonder cachet heeft gegeven. Dit alles leverde een tweede plaats op van de de meest aantrekkelijke stand. Met alle geleverde inspanning is dit evenement weer voor herhaling vatbaar.

Frans van Deuren





Voorafgaand, het bestuur in vergadering bijeen?????



Het wordt al wat drukker!

Sinds januari 2011 zijn wij in het bezit van een Stag en lid van de Stag Club Nederland. Edoch bij de aankoop moest er nog het een en ander aan de auto gebeuren voordat we ermee konden rijden. Dit is haarfijn vastgesteld door Ferry van Kan door de door hem uitgevoerde aankoopkeuring. Omdat ik dat soort klussen zelf doe heeft dit meer tijd gekost dan aanvankelijk ingeschat. Hierdoor hebben we niet eerder aan een rit deelgenomen. De auto rijdt nu prima. Er moet nog genoeg aan gebeuren maar dat blijft altijd. De eerste rit voor 2012 was de Brabant-rit. Daar willen we aan meedoen hadden we besloten. We hebben ons hiervoor netjes opgegeven. Via het mail contact werden we al heel vriendelijk te woord gestaan door een voor ons op dat moment nog onbekende, namelijk Frans van Deuren. Na navraag bleek dat een hond(je) meenemen geen enkel probleem was. We werden nog verwezen naar de website waar een tweetal verslagen op staan van vorige Brabantritten om ons alvast in te kunnen leven. Nu is de klassiekerwereld niet nieuw voor ons. Maar de organisatie van deze rit wel. Dit is een rit met een gouden randje. Zoals bleek na afloop van de dag. Aan het einde van de rit werd ons door Frans gevraagd of wij als nieuwe leden een verslagje wilde schrijven over de rit. Dit schijnt een goede gewoonte binnen de club te zijn. Als zoiets gevraagd wordt (op een hele vriendelijke wijze, en de ogen spraken zoiets van je gaat toch geen nee zeggen he) dan kun je uiteraard geen nee zeggen. Hebben we dus ook niet gedaan. Schrijvers-talent is gelukkig geen voorwaarde om zo'n verslag te mogen schrijven. Dus hierbij ons verslagje van de rit.

Op zondag 29 april zijn we op ons gemak naar Schijndel gereeden alwaar de rit zal starten. Hier werden we heel gastvrij ontvangen door Frans en Ria van Deuren en zijn familie (Mascha, Pericles, Ralf, Martin en Veronique. Hierbij kennis gemaakt met de reeds aanwezige leden. Alle namen onthouden is nog wel lastig maar dat komt wel als we wat meer zijn mee geweest. De ontvangst was werkelijk heel gastvrij. Koffie of thee met een lekker stuk gebak. En omdat de familie bang was dat we onderweg een flauwte zouden krijgen door te weinig eten werden er voor de rit verrukkelijke sandwiches uitgedeeld. Wat een ontvangst. Dit zullen we niet snel vergeten. Het weer was ondertussen ook al wat beter geworden. We waren vertrokken met een volledig bewolkte lucht. De temperatuur was echter goed. Frans vertelde hoe de rit in zijn werk zou gaan en dat het een rit zou zijn van ongeveer 80 kilometer door het mooie Brabantse land.



Parkeer probleemje in de Kortenaerstraat



Deze rit was keurig beschreven. Er was een beschrijving per auto. Dus verdwalen moest niet mogelijk zijn. De beschrijving vonden wij heel helder in ieder geval. De rit was in principe individueel maar we vertrokken als een treintje. En dit is het grootste deel van de rit zo gebleven. Maakt toch wel indruk als er een hele rij met Stags langskomt met ronkende V8 motoren. Zelfs een Belgische Stag was aanwezig. Wat mij opviel was de hoge kwaliteit van de auto's. Alle auto's zagen er heel goed en netjes uit. Dit heb ik wel eens anders gezien bij andere clubs.



Zondag-rust verstoorders



Veel bekijks voor de speciale achterraam-constructie.

Iedereen beleeft de auto hobby weer op zijn eigen manier. Maar de Stag is een statige auto en de eigenaren houden dat in ere door de auto's ook op die manier te onderhouden. Dit betekent ook dat er geen problemen waren met de auto's tijdens de rit. Op 1 auto na. Deze had wat pech maar dit is verholpen door Ben Wijen. Het exacte euvel weet ik niet precies.



Even pauzeren!

Toen we terug kwamen heb ik stiekem in de kofferbak van Ben gekeken en daar trof ik een soort magazijn aan van onderdelen. Ik kende in het verleden wel mensen die onderdelen en gereedschap meenamen maar niemand die een halve auto in zijn kofferbak heeft. Gelukkig is het probleem opgelost volgens mij. Het weer was zodanig dat iedereen het waagde met open kap te rijden. Wij ook en voor ons gelijk de test of dit ook uit te houden is voor onze dochter en hond op de achterbank sinds de montage van verwijderbare achterrauiten (zie ook foto's elders in dit blad) Dit bleek zeer goed te werken. De wind op de achterbank is sterk gereduceerd. Onderweg hebben we een minimaal druppeltje regen gevoelt. Dit mag echter geen naam hebben.

De rit voerde ons door een prachtig Brabants landschap. Halverwege zijn we gestopt voor een kleine versnapering.



Brabants landschap!



Smakelijk eten.



De chef !!!!



Sorry, dit is de echte chef !!!!!!!!

We hebben vele dorpjes gezien en wegen die voor ons totaal onbekend waren.

Altijd weer leuk zo'n tocht in een andere provincie die je zelf niet goed kent.

De rit eindigde weer bij het huis van Frans en Ria.

Nu zou je denken dan eindigt de dag hier en ga je naar huis maar nee.

Er was een hele uitgebreide barbecue als afsluiting voor de mensen die zichzelf daarvoor hadden opgegeven.

Geen moeite was teveel voor de kok en zijn hulptroepen.

Wat zijn wij verwend. En wat een werk was er gemaakt van deze barbecue.

De gehele ambiance en de wijze waarop het eten werd klaargemaakt en gepresenteerd kan zo concurreren met een goed restaurant.

Ongelofelijk. We hebben ontzettend veel waardering voor de wijze waarop deze rit is georganiseerd door Frans en Ria en zijn familie.

Ik wil hen hierbij nogmaals van harte bedanken voor de hartelijke ontvangst en de wijze waarop zij zich hebben ingespannen om het ons allemaal naar de zin te maken.

Dit moet ook vooraf heel veel werk zijn geweest om alles zo goed te laten verlopen.

Alles was perfect geregeld. De mensen die er niet bij waren hebben wat gemist.

Wellicht de volgende keer toch maar de agenda vrijmaken en ook meerijden?

Kortom de Brabant-rit die was geweldig en voor ons een hele goede eerste kennismaking met de club.

Alex van Stelt



Met dank aan: Alex, Annemarie en Marjolein van Stelt.

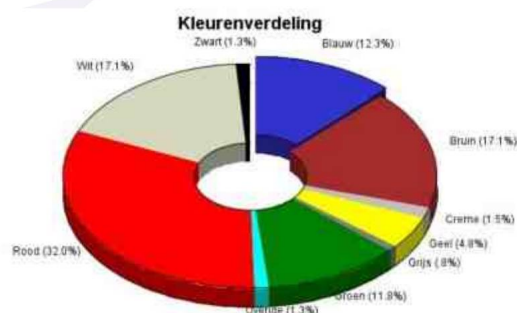


Stag in cijfers

Jarenlang ben ik al benieuwd naar het aantal Stags dat er in Nederland rondrijdt. Er wordt gezegd dat dit er ongeveer 300 zijn, maar helaas ontbreekt een goede onderbouwing. In de donkere en niet al te koude wintermaanden heb ik mij daarom eens gestort op de cijfers. We kunnen sinds een aantal maanden over een kentekenbestand beschikken (via "startpagina CTH-leden" van de www.triumph.nl site en vervolgens registerinformatie). Het Stag kentekenbestand bevat ook algemene register gegevens, zoals chassisnummers, kleur etc.. De gegevens zijn verder aangevuld en gecontroleerd m.b.v. de RDW site en vergelijkbare voertuiggegevens sites. Dit leverde uiteindelijk een bestand op van 431 Triumph Stags. Dit bestand zal er waarschijnlijk maar een paar Stags naast zitten. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies te vinden, welke getrokken zijn op basis van dit samengestelde bestand.

Wetenswaardigheden

Voordat we naar de cijfers kijken, eerst een paar leuke wetenswaardigheden. Er zijn 5 Stags welke op LPG rijden, waarvan 2 een nog geldige APK hebben. Volgens de FAHAC rijdt 15% van de auto's ouder dan 25 jaar op LPG. De Stag zit dus ruim onder dit gemiddelde. De eerste Stag is op 13 maart 1970 van de band gelopen in Engeland. De oudste Stag in Nederland is van 1 januari 1971, dit betreft een import Stag. De oudste, origineel Nederlandse Stag, die momenteel bekend is, is op 2 april 1971 afgeleverd in Nederland. De jongste telg van de familie in Nederland is van 30 januari 1979, deze is ruim 1,5 jaar, nadat de laatste Stag van de band is gerold in Engeland (24 juni 1977), op Nederlands kenteken gezet. Er zijn nog 2 Stags in het bezit van hun allereerste Nederlandse eigenaar. Beiden zijn oorspronkelijk in Nederland geleverd (1975 en 1977) en hebben zelfs nog een geldige APK. Dit moeten wel echte liefhebbers zijn! Mocht iemand overwegen om zijn Stag binnenkort over te laten spuiten en graag wil weten wat de populairste kleur is, dan kan het volgende cirkeldiagram nog van pas komen.

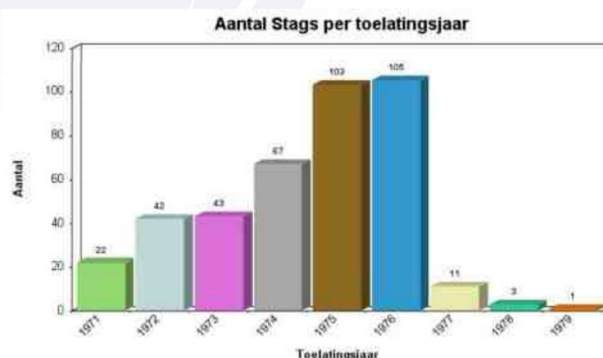


tussen MKI en MKII is deze datum vergeleken met de datum "eerste toelating", in het kentekenbestand wordt namelijk geen onderscheid gemaakt tussen MKI en MKII. "Eerste toelating" is de datum waarop een auto voor het eerst de weg op mag met een Nederlands of buitenlands kenteken. Hierbij is dus sprake van een kleine onzekerheidsmarge door het tijdsverschil tussen productie en toelating.

De Stags kunnen verder verdeeld worden over de "eerste toelating" jaartallen. Dit levert het volgende staafdiagram op: In 1975 en 1976 zijn het grootste aantal Stags op kenteken gezet. Ondanks dat de auto in de loop der jaren een wat minder goede reputatie opbouwde, steeg toch het aantal verkochte exemplaren van 67 in 1974 naar 103 in 1975 en 105 in 1976. Dit betreffen zowel Stags welke direct in Nederland zijn afgeleverd als Stags welke hun leven buiten Nederland zijn begonnen en pas later in Nederland zijn geïmporteerd.

In 1975 en 1976 zijn er van de totale productie relatief veel in Nederland terecht gekomen. Volgens de officiële productiecijfers van British Leyland zijn er in 1975 912 Stags geëxporteerd vanuit Engeland (waarvan dus uiteindelijk 103 naar Nederland) en in 1976 644 stuks (105 naar Nederland).

In 1977 werd de productie gestaakt en zijn er uiteindelijk nog 11 Stags in Nederland terecht gekomen.



Wanneer de cijfers verder worden uitgesplitst, dan komen de onderstaande getallen naar voren.

De kolommen met/zonder APK geven aan of de auto's momenteel kunnen beschikken over een geldige APK. Dit is natuurlijk een momentopname en de aantallen zullen regelmatig verschuiven, maar het geeft een indicatie over de algemene gesteldheid van ons "Hert".

Er resteren 275 Stags welke direct aan Nederland zijn geleverd.



In dit aantal zijn auto's welke in de loop van de jaren verloren zijn gegaan of later zijn geëxporteerd niet meegenomen. Over deze aantallen is helaas weinig bekend. Naast de eerder genoemde 34 Stags, welke buiten beschouwing zijn gelaten, zullen er waarschijnlijk in de 80er en 90er jaren de nodige auto's verloren zijn gegaan toen de waarde van de Stag nog niet werd onderkend.

De "voorraad" is verder nog aangevuld met 122 geïmporteerde

	Stags Origineel Nederlands		Geïmporteerde		Totaal
	Met APK	Zonder	Met APK	Zonder	
1971	3	5	6	8	22
1972	11	1	18	12	42
1973	9	5	22	7	43
1974	41	14	8	4	67
1975	68	24	8	3	103
1976	56	28	17	4	105
1977	4	4	2	1	11
1978	1	0	1	1	3
1979	1	0	0	0	1
Totaal	275		122		397

stuks. Bijna één derde van het totale bestand is dus een naderhand geïmporteerde Stag. Dat is verrassend veel. Blijkbaar zijn er in de loop der jaren zoveel Stag liefhebbers opgestaan, dan het "noodzakelijk" was om ze te importeren. Het is niet bekend hoe de verdeling Left Hand Drive en Right Hand Drive is tussen deze geïmporteerde auto's. Bij de geïmporteerde Stags geeft de RDW over het algemeen aan of dit een auto betreft welke oorspronkelijk aan de Verenigde Staten is geleverd (Federal Stag).

Daarnaast kan aan de hand van het chassisnummer bepaald worden of het een Federal Stag betreft. Bij Federal Stags begint het chassisnummer altijd met LE in tegenstelling tot de Europese auto's, waarbij het chassisnummer met LD begint. Voor zover bekend zijn er 29 Federal Stags in Nederland.

Bezit

Ik was ook benieuwd hoe lang de huidige eigenaren hun Stag al in bezit hebben. Dit leverde enkele opvallende constatering op. Gemiddeld blijken de huidige eigenaren hun Stag al 12,7 jaar in bezit te hebben! Dit is verrassend lang.

Dat betekent dat veel Stags zelden van eigenaar wisselen. Zou dat komen door de gezellige clubs of raken de eigenaren toch "verslaafd" aan hun auto, zoals ik?

Wanneer je eenmaal de "burble", zoals de Engelsen dat zo mooi zeggen, uit de uitlaat van je Stag hebt gehoord wil ik eigenlijk niets anders meer.

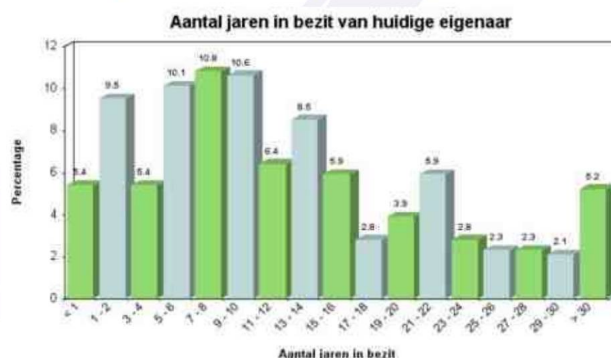
Het volgende diagram toont meer over de duur van het Stag bezit.

Uit het diagram blijkt dat maar liefst 20% van de auto's de laatste vier jaar van eigenaar is verwisseld. Een middengroep van ruim 30% heeft de auto tussen de 5 en 10 jaar, waarvan de grootste groep bestaat uit eigenaren die hun edele dier tussen de 7 en 8 jaar in bezit hebben (10,8%). Nog 5,2% van de huidige eigenaren hebben hun Stag langer dan 30 jaar in bezit!

Op basis van de beschikbare gegevens kunnen er nog meer staatjes en diagrammen worden gemaakt, maar ik zal jullie daarmee maar niet verder vervelen.

De hoofdconclusie is dat het getal van 300 aan Nederlandse Stags, welke aan het begin van dit artikel werd genoemd, toch aardig blijkt te kloppen.

In totaal zijn er dus 276 Stags (194 origineel Nederlands + 82



geïmporteerde) in Nederland welke de weg op mogen en nog een schrikbarend aantal van 121 Stags (81 origineel Nederlands + 40 geïmporteerde) zonder APK.

Voor een deel van deze ongekeurde Stags is er zeker nog hoop. Een kleine 50% van deze eigenaren heeft volgens de RDW zijn Stag namelijk WAM (Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen) verzekerd.

Deze eigenaren zullen waarschijnlijk nog de intentie hebben om hun Stag op termijn weer op de weg te brengen na reparatie of restauratie.

Marc van Burgel

Stag register

Vergelijking winddeflectors



Productielijn 1



Productielijn 2 (Quality control???)



Huisvljijt, niet strak wel effectief



Dit is een "nakomertje" van het verslag "met de Stag op vakantie",
Stoplock Pro als diefstalbeveiliging. (zie hiervoor Overstag 116)

Zelfbouw

Er zijn die-hard cabrio rijders die zo'n 'schaamschot' verfoeien. Mogelijk zijn dat gewezen mariniers, commando's, navy seals, masochisten of andere bikkels (m/v) die liever in de poolstreken verblijven dan - ook bij iets minder goed weer - comfortabel rondrijden in een topless automobiel. Ik zal volgens sommigen wel een watje zijn, maar ik heb spijt als haren op het kaler wordende hoofd dat ik niet eerder zo'n ding heb aangeschaft. Het scheelt letterlijk een jas + das. Tijdens de vakantie hebben we gebruik gemaakt van een geleend exemplaar (Ben, nogmaals hartelijk dank!). Deze bestaat uit een stukje huisvljijt op basis van (vermoedelijk) een windscherm van een Renault Megane waaraan draadeinden zitten die in de bevestigingsgaten voor de hardtop passen. Aan het scherm is een soort gaas is vastgemaakt. Dat hangt achter de voorstoelen en zit met elastiek vast aan de stoelframe's (zie foto).

Vergelijking winddeflectors

De bevestiging aan de B-stijl (met riempjes of klittenband) en de pasvorm ten opzichte van de T-bar zijn niet optimaal, maar hij functioneert uitstekend. Naar verluidt zouden ook windschermen van de Golf III en Saab passend gemaakt kunnen worden, maar ik heb daar zelf geen voorbeelden van gezien. Audi levert trouwens een mooi in vier delen opvouwbaar scherm voor de A4. Ik heb dat in de showroom bij de plaatselijke dealer nagemeten, maar die bleek helaas te klein om in aanmerking te kunnen komen voor ombouw.



Breeze Breaker, beste Keus

Mijn keuze: BreezeBreaker

Na thuiskomst heb ik een aantal commercieel verkrijgbare typen op een rij gezet en uiteindelijk gekozen voor de via Internet in Engeland verkrijgbare BreezeBreaker van Chris Russell (www.breezebreaker.co.uk). Het scherm is van goede bouwkwaliteit, sluit keurig aan, past met pootjes in de uitsparingen voor de hardtop en zit op twee plaatsen met klittenband vast aan de T-bar. Het kunstleren afdekzeil voor de achterbank is uitsluitend in het zwart leverbaar en zit onder de rand van de tonneau eveneens vast met klittenband. Op welke plek je dat vastlijmt blijkt uit de meegeleverde beschrijving. Zelf laat ik de flap vooralsnog gewoon achter de voorstoelen hangen. Het scherm kan blijven zitten met de softtop omhoog, maar je kunt dan nauwelijks meer bij de rits van de achterraut. Dit geldt overigens ook voor de beschikbare alternatieven voor dit product. Hij past in de kofferbak, mits die niet te vol zit met andere bagage. Er is geen opberghoes verkrijgbaar, maar die kun je eventueel zelf maken. De prijs is 181 pond, exclusief verzendkosten (ca. 31 pond) en Paypal kosten (ca. 16 pond), doch inclusief transport verzekering. Afhankelijk van de koers

is dat zo'n 265 euro. Als je er meer tegelijk bestelt (zoals ik) kun je de bijkomende kosten uiteraard verdelen. Overigens kun je ook per bank betalen, maar ook dan zijn er administratiekosten omdat telebankieren in ponden (nog) niet gratis is. In mijn geval was er sprake van een levertijd van enkele weken vanwege de beperkte productie. De communicatie met Chris per email verloopt soepel.



Rimmer Bros uitvoering

Alternatieven (plexiglas)

RimmerBros (312 pond, excl. verzending) en BosScreen (240 pond, idem) leveren beiden een full-size windscherm van plexiglas. Dat houdt de wind prima buiten, maar geeft naar mijn idee een meer opgesloten gevoel. Ook heb ik ervaringen van gebruikers gelezen over hinderlijke reflecties in het donker bij achteropkomend verkeer. Voordeel is dat het scherm minder opvalt en dat het afdekzeil leverbaar is in verschillende bekledingskleuren. Rimmer levert voor 248 pond ook nog een goedkopere 'economy' versie.

Voor dit type schermen, maar ook voor de Breezebreaker, geldt overigens dat de stand van de rugleuning enigszins wordt beperkt door het horizontale (verbindings)deel van het scherm tussen de bevestigingspunten voor de hardtop. Zelf heb ik met mijn lengte van 1.89 m de stoel op achterste stand staan en dan raakt de leuning het scherm nét. Onze redacteur liet echter weten dat hij - zeker bij langere ritten - liever (nog) verder achterover zit en daarbij te veel wordt belemmerd door het standaard scherm van Rimmer. Wel iets om rekening mee te houden dus en zo nodig even opmeten of bij iemand proef zitten.

Sisa Design (www.cabriodesign.nl) levert voor circa 250 euro ook een scherm van plexiglas, maar die staat iets verder naar

Vergelijking winddeflectors

achteren, is lager en dekt ongeveer 2/3 van de ruimte tussen de B-stijlen en de T-bar. De achterbank wordt afgedekt door een met zwart skai beklede triplex plaat. Deze hangt aan metalen haken die strak over de bekleding zitten. Ik ben bang dat dit snel schade veroorzaakt. Bovendien bleek tijdens een proefrit dat dit scherm de wind onvoldoende buiten houdt! Geen aanrader dus.

Alternatieven uit Duitsland, België en Zwitserland

Tot slot nog drie schermen die ik alleen van afbeeldingen ken. De Duitse firma Windesa levert windschermen voor diverse cabrio's, waaronder de Stag (prijs 259 euro). Zie: www.cabrio-windschott.windesa.de. Zo te zien is deze Bodi XL Windschott een vrij flexibele constructie van gespannen zwart 'gaas'. De B-stijl wordt niet helemaal afgedicht en onduidelijk is óf en hoe het scherm in het midden vastzit.

Op www.oldtimerhotel.be/tekoop zie je het prototype van een fraai scharnierend scherm wat op maat is gemaakt voor de Stag. In mei 2011 was die nog niet te koop, maar mogelijk is dat inmiddels veranderd.

In het laatste magazine van de Zwitserse Stagclub wordt onder de naam 'Flip-Flap' een strak en goed passend glazen (!) scherm aangeboden voor € 404 (incl. eerste montage bij afhalen). Ook dit scherm kan worden opgeklapt, waardoor je makkelijk bij de achterbank kunt.

Voor jullie vragen, opmerkingen en ervaringen met windschermen houd ik mij uiteraard warm aanbevolen!

Hans Colijn

Mijn (onze) Stag

Onze (lees mijn) Stag hebben we na lang zoeken gekocht in Engeland. Het was mijn wens om een rechtsgestuurde uitvoering te rijden omdat we graag in Engeland komen (te weinig) en daar graag toeren. Het was een lang gekoesterde wens om een klassieker te rijden maar was er tot op heden niet van gekomen. Ik reed al jaren motor en vorig jaar heb ik besloten om daarmee te stoppen en daarvoor in de plaats is de Stag gekomen. De Stag heeft mij altijd geboeid. Toen de Stag op de markt kwam in 1970 was ik pas 6 jaar oud maar op de een of andere

Mijn (onze) Stag

manier heeft dit model mij niet losgelaten. In deze periode waren er veel auto's met prachtige ontwerpen. In mijn jeugd waren er op de tennisvereniging waar ik speelde verschillende mensen die een Triumph reden (Spitfire, TR6 en 2500 sedan). Voor mij stond vast dat het een Stag moest zijn vanwege de looks, de motor, cabrio maar ook hardtop en het is een vierzitter. Daarnaast is het een comfortabele auto en dat is ook prettig. In verschillende publicaties las ik dat de meest voorkomende problemen van de auto in de tijd dat deze nog geproduceerd werd ondertussen waren opgelost. Dus, een Stag moest het worden, een donkerbruine met beige interieur en handgeschakeld.

Verschillende malen heb ik contact gehad maar ik bood te weinig, of de auto was al verkocht, of ik vertrouwde het niet op basis van gedetailleerde foto's. Via internet op afstand een auto kopen is lastig.

Uiteindelijk een mooi exemplaar gevonden en na een aantal telefoongesprekken en een goede voorbereiding ben ik samen met mijn schoonvader naar Engeland gereden. Heerlijk die treintunnel. We kwamen precies op de afgesproken tijd aan en daar troffen we de Stag aan in een loods vol met oude auto's en onderdelen.



Waar staat die Stag ????

Na een uitgebreide inspectie van de auto hebben we de motor gestart en de auto naar buiten gereden voor verdere inspectie. Daarna een uitgebreide proefrit van een uur. Dit was voor mij meteen de eerste keer dat ik met een rechtsgestuurde auto met handschakeling reed. Dit lukte aardig en na een aantal miles ging het steeds beter en heb ik de auto in verschillende situaties aan de tand gevoeld. Het voelde allemaal goed aan. Terug bij de loods hebben we de hardtop eraf gehaald.



Terwijl we de motor lieten draaien om de temperatuur en oliedruk te kunnen checken. Daarna de softtop gecontroleerd en na een check van de papieren een bod gedaan. Uiteraard hadden we vooraf daar ook al over gesproken maar dat was natuurlijk onder voorbehoud van check en proefrit. Dit is natuurlijk altijd tricky maar je moet nu eenmaal bereid zijn om als het bod niet wordt geaccepteerd weer zonder Stag terug te rijden. We kwamen eruit, waarna we de papieren en de betaling in orde maakten. Daarna had ik meteen mijn eerste lange rit voor de boeg terug naar huis. Mijn schoonvader reed achter mij aan terug naar Nederland. Het was schitterend weer en erg druk op de snelwegen in België met mensen die terugkwamen van een dagje strand. Dus meteen file rijden. Ik kon dus lekker wennen aan de Stag, heerlijk. Met een oog gericht op de temperatuur- en oliemeter (je weet maar nooit) kwamen we aan het begin van de avond thuis met de aanwinst. Daarna moest de auto natuurlijk naar RDW voor de kentekenregistratie en APK keuring.

onderhoud te doen. Ben natuurlijk blij met de Stag-club omdat daar een enorme ervaring en kennis beschikbaar is over allerlei zaken die zoal bij een Stag kunnen voorkomen. Overigens is mijn schoonvader zijn gehele leven werkzaam geweest als automonteur, dus ik kan met veel van mijn vragen bij hem terecht.



Pauze tijdens de ANWB West-Brabant-route

Voor hem is dit een auto waar het leuk aan sleutelen is, leuker dan al die moderne auto's waar niets meer aan te repareren of afstellen valt. Van hem hoop ik het een en ander te leren om de Stag rijdende te houden.

Marcel de Heer



Oeps; even Apeldoorn bellen!!!

'Ter verstrooiing wil ik jullie het volgende fragment uit de film Made of Honor uit 2008 niet onthouden:

Een van de commentaren op YouTube luidt 'I found this comical' maar ik sluit mij liever aan bij de uitlating van één van de vrouwelijke hoofdrolspelers: 'what an ass!!'. Voor hen die niet van ophouden weten, hier kun je nog meer vinden over de Stag in films en series: <http://www.imcdb.org/vehicles.php?make=Triumph&model=Stag> '.

Hans Colijn



De Stag wordt geïnspecteerd!

Dit heb ik Gilze-Rijen laten doen en dat ging prima. Wij zijn overigens de 9e eigenaar, dus de auto heeft al heel wat meegemaakt. De auto had in de laatste 9 jaar bij de vorige eigenaar slechts zo'n 1500 miles gereden. Ondertussen heb ik er al bijna 5.000 km mee gereden. Volgens de teller heeft de auto slechts 69.000 miles gereden?! Tot nu toe heb ik alleen de beide koppelingscilinders vervangen maar verder nog geen problemen gehad. Na een heerlijk seizoen met een aantal mooie ritten kijk ik nu alweer uit naar de winter om de auto te voorzien van nieuwe vloeistoffen en om alles weer bij- en af te stellen. Ik heb geen verstand van auto's maar heb een mooi werkplaatsboek gekregen en ben voornemens om zoveel mogelijk zelf het

Tocht der Tochten-SCN-1012



Ons vertrekpunt: de Koperen Hoogte nabij Zwolle

Ons vertrekpunt: de Koperen Hoogte (nabij Zwolle)

Tijdens de ESM – 2011 in Keulen viel het besluit: in 2012 geen European Stag Meeting. Maar daar wisten enkele actieve leden van SCN snel raad mee. Omdat diverse leden geïnteresseerd zijn in meerdaagse evenementen besloten Max Asjes en Jan Kamphuis zorg te dragen voor een (vol)waardig alternatief van een ESM: De Tocht der Tochten. In de winter kon die tocht helaas voor velen niet doorgaan. Doch 18 leden van SCN, met partners, vrienden of vriendinnen in totaal 34 personen, voorwaar een relatief groot aantal vergeleken met de deelname aan diverse andere ritten, namen 18 en 19 mei jl. met 18 Stags deel aan een fantastisch evenement.

De genoemde organisatoren hadden bedacht dat de tocht, naast het rijden in onze geliefde automobielen, ook wel iedere dag een zekere geestelijke inspanning moest opleveren. De eerste dag werd ons gevraagd om alle windmolens te tellen die we passeerden, zowel links als rechts. De som van beide getelde series moest van elkaar worden afgetrokken. Het resterend saldo zou het goede antwoord moeten zijn. De opdracht voor de tweede dag was om de 11 steden van de Friese Elfstedentocht in de juiste volgorde van start tot finish te plaatsen. Tijdens de prijsuitreiking van de opgave voor de eerste dag, bij gelegenheid van het diner op 18 mei jl. in Hotel Hardegarijp, haalde mijn tafeldame, Wil den Haan, een in de laatste winter uit De Telegraaf gescheurde pagina waarop de volledige schaatsroute beschreven stond uit haar tas. Ik kon de aandrang

om die route snel op mijn menukaart over te schrijven niet onderdrukken.



De altijd alerte Max

Maar onze tijdens de gehele tocht immer alerte organisator Max ontging dat niet. Voor mij werd het een soort Aha-Erlebnis, want zoiets overkwam me op de middelbare school ca. 50 jaar geleden ook nog wel eens, als ik niet anders dan door te spieken nog een beetje goed resultaat voor een proefwerk wilde halen. De straf die werd opgelegd sneed dit keer aan beide kanten: ik werd belast met het schrijven van dit reisverslag en Max en Jan konden verklaren dat door mijn malversatie de opdracht voor de volgende dag vervallen was, hetgeen hen natuurlijk het nakijken van verscheidene plaatsnamenlijstjes de volgende dag bespaarde.

Tocht der Tochten-SCN-2012

We verzamelden op 18 mei jl. in hotel De Koperen Hoogte in Zwolle. Daar stond de vertrouwde koffie met gebak gereed en het was direct weer een gezellige bijeenkomst. Om ca. 11:30 begonnen we aan de aanrijroute naar Sloten, alwaar we, na een lunch aldaar, de route van de Elfstedentocht zouden oppikken. Alleen die tocht was al zeer de moeite waard, rijdend door de voormalige kustgebieden van de Zuiderzee door een prachtig landschap en diverse oude haven- en Hanzestadjes als Blokzijl, Kuinre etc.. Aangekomen in Sloten, dat een fraai oud en goed bewaard centrum heeft, lunchten we in De Zeven Wouden. En als verrassing konden we verscheidene vooroorlogse klassiekers bewonderen, want gelijktijdig met onze tocht vond ook de Elfstedentocht voor dergelijke auto's plaats.



Klaar voor de start in Sloten

Na de lunch begonnen we aan het oostelijk deel van de tocht, in totaal 127 km.



Jan instrueert het tellen van de windmolens!

De uitstekende routebeschrijving was een goede leidraad. We werden door vele Friese dorpen en steden geleid en konden het grootste gedeelte van de dag open rijden, hetgeen een dergelijke tocht toch een stuk aangenamer maakt dan het moeten vertoeven in een gesloten bolide. Na een thee-, bier-etc-stop in Wirdum bereikten de meesten van ons aan het begin van de avond het hotel in Hardegarijp.



Tocht der Dochters-SCN-2012



De navigator van onze voorzitter.



*Hoe betrouwbaar zijn onze Stags nu echt?,
maar met Ben erbij blijf je wel rijden!!!!!!!!!!!!!!*

Toen Marion en ik daar aankwamen lag de halve parkeerplaats vol met onderdelen uit de kofferbak van onze onvolprezen Ben en lag hij al weer onder de auto van Jan Kamphuis, die kampte met een defecte kruiskoppeling. Voor Ben was het gemakkelijker en sneller om dan maar een gehele steekas te vervangen en dus kon Jan de volgende dag weer gewoon meerijden. Inmiddels hadden zich nog een aantal mankementen aan auto's voor gedaan, te weten een defecte accu van Ronald en vapourlock-problemen in het juist gereede nieuwe motorblok met toebehoren van Theo. Soms blijft het toch behelpen met die Stags, maar er staan zoveel prettige en leuke dingen tegenover.

De volgende ochtend was het westelijk deel van de Elfsteden-tocht ons vooruitzicht. Dat werd gelardeerd met talloze blikken op de eerder genoemde oldtimers. Het gaf beslist een extra dimensie aan de dag. En de samenloop met die rit leidde voor ons in sommige dorpen ook nog tot prettige bijkomstigheden, zoals het dwars door oude dorpen/steden kunnen rijden, die

voor overig verkeer waren afgesloten. De hekkenbewaarders en -bedieners zagen kennelijk niet allen het verschil tussen vooroorlogse klassiekers en Stags. Hierdoor kregen we als afwisseling van het Friese landschap, weer fraaie stadsgezichten te zien en werden we vanaf de trottoirs door grote drommen mensen even luid en enthousiast verwelkomd als de berijders van de vooroorlogse klassiekers. Door de grote kennis van Jan Kamphuis van o.a. historische bouwwerken, bevatte het routeboek ook diverse interessante toelichtingen op hetgeen we passeerden. De lunch, 78 kilometer na de start, gebruikten we op een terras aan het water in De Stadsherberg aan de rand van het centrum van Franeker.

De middagtocht leidde ons onder andere door de centra van Harlingen, Workum en Hindelopen en eindigde, 89 km na de lunch, op het zonovergoten terras van Boschlust in Oudemirdum. Daar sloten we het tweedaagse evenement af met bij die gelegenheid passende drank en bitterballen. Onze voorzitter Pieter had de tweede dag ook meegereden, met zijn kleinzoon als navigator. In zijn dankwoord aan de organisatoren memoreerde hij dat het routeboek in ieder geval, zoals de organisatoren hadden beloofd kinderlijk eenvoudig was. Immers zijn kleinzoon, 8 jaar oud, 8 had hem feilloos naar de finish geleid. Bovendien prees hij de pr-activiteit die de organisatoren hadden ontplooid. Hoe kon het anders mogelijk zijn dat zo veel mensen zo enthousiast onderweg naar ons stonden te zwaaien. Pieter prees terecht de organisatoren Max en Jan en bedankte hen namens alle deelnemers voor hun inspanningen. Als bijzondere blijk van waardering benoemde hij ze tegelijkertijd tot het organisatie-comité voor het volgende voor ons Nederlanders het ESM-vervangende festijn in 2014.

Klaas van Heuven

Evenementenkalender Stag Club Nederland 2012			
datum	evenement	waar	met dank aan organisator
18.05- 19.05.2012	Friese Elfstedentocht tweedaagse rit	vertrekpunt: De Koperen Hoogte Lichtmisweg 51, 8035 PL Zwolle tussentpunt Van der Valk Hardegarijp Rijksstraatweg 36, 9254 DJ eindpunt: Sloten	Max Asjes/ Jan Kamphuis
08.07.2012	Marienwaardrit	met bezoek aan DNTD Beesd vertrekpunt: Tiel	Willem de Jonge/Witvliet
26.08.2012	Triumph Connect Tour	n.t.b.	CTH/TRCH support: TSC/SCN
23.09.2012	Drenterit	n.t.b.	CTH/SCN Jan Kamphuis
21.10.2012	Limbrarrit	Horst	Hanno Lamers
17.11.2012	Technische Dag met eventueel rit erachteraan	n.t.b.	n.t.b.
2013			
13.01.2013	Nieuwjaarsreceptie	Pianobar Van der Valk Vianen	bestuur
16.03-17.03.2012	British Car & Lifestyle	Autotron Rosmalen	bestuur SCN
24.03.2012	Algemene Leden Vergadering met natuurlijk de gebruikelijke ALV-rit	n.t.b. in het midden van het land	bestuur SCN
18.05-19.05.2013	ESM 2013, 100 jaar Triumph	Coventry	STAG Owners Club (GB)
	buiten SCN, maar interessant om te melden:		
19.05-20.05.2012	France Tour		Stag Owners Club (GB)
14.09- 16.09.2012	Goodwood Revival Weekend	Chichester (GB)	
24.06.12	British Auto Jumble	Waalwijk	MG Club



Bladvulling: maar wel een inventieve en fraaie oplossing, en het werkt ook nog.



Restauratie
Reparatie
APK keuring
Eigen motor revisie
(6 maanden garantie)
Eigen carburateur revisie
op ruilbasis
en eigen montage afdeling
Klaar terwijl u wacht (met koffie)
1 jaar garantie

Verkoop van Triumph onderdelen: TR-6, TR-7 en TR-8, Spitfire, Herald, Vitesse,
2500, Dolemite, GT-6 en Stag.



Nico Baas triumph Centre
Bollenmarkt 5 1681PJ Zwaagdijk
Tel: 0228 - 583 802 fax: 0228 - 583 148
info@triumphcentre.nl www.nicobaas.nl

KUIPER VERZEKERINGEN

Postadres: Postbus 116
8440 AC HEERENVEEN
Bezoekadres: Breedpad 21
8442 AA HEERENVEEN

Telefoon: 0513 614444
Fax: 0513 623742
www-adres: www.kuiperverzekeringen.nl
e-mail-adres: info@kuiperverzekeringen.nl

Te koop aangeboden

Een hardtop voor de Stag met vinyl bekleding aan de buitenkant.
De hardtop moet worden gereviseerd, maar alle ramen en al het
sluitwerk verkeren in een goede conditie.

De kap kan worden geïnspecteerd en worden afgehaald op on-
derstaand adres:

Prijs : € 125,-

Don R. Meijer

Frederik van Eedenplein 42

2106 EE Heemstede

Tel. : +31.23.5285462

Mob : +31.6.53482475

Email : donrmeijer@csinternational.nl





UITNODIGING

Mariënwaerdt SCN in combi met Dutch National Triumph Day op 8 juli 2012

Ook dit jaar bezoekt Stag Club Nederland de door Club Triumph Holland in samenwerking met alle andere Triumphclubs georganiseerde jaarlijkse Dutch National Triumph Day op de Heerlijkheid Mariënwaerdt in Beesd. Evenals vorig jaar laat SCN het bezoek aan de DNTD voorafgaan door de Mariënwaerdt, die dit jaar in Tiel start. Mariënwaerdt is een particulier landgoed van ruim 900 hectare gelegen in de Betuwe. De DNTD is niet alleen bedoeld en geschikt voor mensen met benzine in het bloed én behept met het bekende Engelse virus.

Wat is er is er die dag voor ons SCN-ers zoal te beleven?

's morgens een fraaie aanrijdroute van Tiel naar Mariënwaerdt; aan leden van andere Triumphclubs wordt de gelegenheid geboden desgewenst met de SCN-toerit me te rijden

's middags de DNTD-Toer

een greep uit de activiteiten op het terrein zelf:

struinen langs de verschillende kraampjes met onderdelenleveranciers, servicebedrijven, lifestyle, kleding, lekkernijen, model-auto's, boeken, etcetera of langs de vele honderden Triumph's lopen, genieten van live muziek met jazz orkest Mainstream, van het terras met hapje en drankje, het DNTD-concours, kennismaking met de nieuwste (elektrische) ontwikkelingen bij de naamgever van ons merk Triumph, BMW, diverse spelen, technisch vragen uur, demonstratie plaatwerk en carrosserieherstel, presentatie van het boek "Bijzondere Autokerkhoven", Dinitrol-uitleg, mogelijkheid uw Stag door Gratama & Luxwolda Classic Car Taxaties voor € 85,- te laten taxeren (wel tevoren aanmelden op 06 – 53 72 04 05 of via de mail op info@gratamaluxwolda-taxaties.nl).

SCN schenkt 'smiddags natuurlijk traditiegetrouw ook nog wel een glaasje.

Deelname aan de Mariënwaerdt-aanrijdtoer is natuurlijk gratis, maar voor het bezoek aan de DNTD zelf wordt een kleine bijdrage gevraagd. De entree bedraagt voor leden van één van de Triumph-clubs € 10,00 per auto, ongeacht het aantal inzittenden. Aangezien SCN geen clubpas kent, kunnen SCN-leden zich "legitimeren" door een exemplaar van Overstag of Stag-flitsen bij zich te hebben. Voor dat entreegeld krijgt u een onvergetelijke dag met een prachtig gevarieerd programma, 2 consumptiemunten, het DNTD-rallyschild, allerlei leuke prijzen en maakt u via verloting kans op een Stena Line overtocht naar Engeland voor twee personen én een daarbij beschikbaar gestelde auto.

Aanmeldingen graag via: w.a.dejonge@casema.nl óf witvliet@wxs.nl. Tijdig voor 8 juli wordt nadere informatie over nauwkeurige vertrektijd en -plaats bekend gemaakt.

Zou u niet mee willen rijden met de SCN-toerit, dan kunt u ook rechtstreeks rijden naar de DNTD, die geopend zal zijn van 10.00-17.00 uur.

Willem de Jonge en Pieter Jan Witvliet