

OVER STAG

Clubblad voor Triumph Stag rijders

Nummer 175, december 2026

INHOUD

5 Aankondiging Algemene Ledenvergadering

Op 14 maart 2027 zal de ALV gehouden worden. De locatie alsmede de agenda zal nog worden bekend gemaakt maar zet de datum alvast in de agenda.

6 Verslag van de Veluwerit.

Op 4 september was het tijd voor de door Pieter Jan Witvliet uitgezette rit op de Veluwe en omstreken. Jan Kamphuis doet verslag van deze rit en voegt ook nog een en ander toe over radio Kootwijk.

10 Fotocollage British Car Club Day.

Zoals ieder jaar waren we er bij op de BCCD in Houten. De foto's zijn weer aangeleverd door onze vriend Geert Paul Weeda van de TSC en dit keer ook door Ada Sonneveld..

16 Stralende Verschijning.

Onder deze kop vertelt Marc van Burgel hoe zijn Stag drukke avonden en nachten overleeft dankzij de verbeterde achter- en remlichten.

En verder:

pag. 3: Van de voorzitter — Hans Sonneveld

pag. 19: Bestuur en ondersteuning — Bestuur en redactie

Aanleveren kopij:	**Kopijdata:**	**insturen vóór:**
Ik wijs zoals altijd even op de data rechts.	Maartnummer	1 februari 2027
1. Tekst in een afzonderlijk Word document, foto's apart in voldoende grootte.	Juninummer	1 mei 2027
2. Foto's op een bepaalde plaats? Graag vermelden in de tekst of in een aparte notitie.		
3. Grote bestanden of document én foto's graag via www.WeTransfer.com.	Deze data zijn deadlines. Eerder insturen wordt zeer op prijs gesteld. En dat gaat dan naar: redactie@stag-club.nl	



Van de voorzitter

Op het moment dat deze laatste Overstag van 2026 bij u in de bus is gevallen, is het jaar bijna ten einde. U bent een jaartje ouder geworden, en uw geliefde Stag is dat ook. Opvallend trouwens, dat die Stag ieder jaar ook een stukje mooier lijkt te zijn geworden. In ieder geval een opvallende verschijning in het straatbeeld, dat tegenwoordig wordt gedomineerd door voertuigen van veel verschillende merken, maar met een vrijwel gelijk uiterlijk…

Ik neem u even mee langs enige markante gebeurtenissen van het afgelopen jaar. Tijdens de Algemene Leden Vergadering (ALV) in maart, gehouden bij het Fort aan de Buursteeg in Renswoude, werd door de leden niet alleen ingestemd met de begroting voor 2026 maar ook met een wijziging in de statuten. En in juni werden die statuten verleden door een notaris. Ik ben me er heel wel van bewust dat velen van u dat maar zeer beperkt interesseert, maar voor de club was en is dit wel van groot belang. Met die wijzigingen voldoen we nu voor de volle honderd procent aan de eisen van de Wet Bestuurlijk Toezicht Rechtspersonen. Een must in stichtingsland. De gewijzigde statuten konden vrijwel meteen worden toegepast toen evenementencommissaris Max Asjes moest besluiten terug te treden uit het Bestuur. André de Buck werd bereid gevonden om Max op te volgen, en de statuten gaven het Bestuur de ruimte om de benoeming van André onmiddellijk te doen ingaan. Voor André was dit een beslissing in een moeilijke tijd, toen zijn echtgenote Monica op 8 juli overleed aan een slopende progressieve spierziekte. Monica was enthousiast over de Stag, was een graag geziene deelneemster aan de activiteiten van de club en



deed onder andere mee aan de ESM in Ieper, maar was vrij kort daarna door haar ziekte niet mee in staat mee te doen aan clubritten. Ik wens Andre veel succes met zijn nieuwe functie, maar ook veel courage om zonder Monica verder te gaan.

Het is spijtig dat ik in dit voorwoord nogmaals stil moet staan bij overledenen. In de eerste week van 2026 was de uitvaart van Jan den Haan, en later in het jaar overleden Wim Visser en Jan Geels. Allen met een groot aantal lidmaatschapsjaren.



En begin september overleed vrij onverwacht Peggy Jansen, de echtgenote van onze redacteur Harrie. Het afscheid van Peggy op 14 september in Heeswijk-Dinther werd door verschillende leden bijgewoond, waarbij we stil konden staan bij haar humor, haar gulle lach, haar inzet bij het redigeren van de Overstag en het maken van talloze verslagen, vaak over verre vakantiereizen met de Stag. Het was een treurige dag met mooie herinneringen. Harrie, veel sterkte om dit verlies te dragen.

Na deze sombere berichten neem ik u nu mee langs de belangrijkste activiteiten van de club in het afgelopen jaar. Na de eerdergenoemde ALV in maart, werd er in april een rit verreden in Twente, in een bijzonder fraaie omgeving. Eind mei was er dan de tweedaagse Buiten Land rit, met overnachting in Diever, waarbij bleek dat in het Hoge Noorden de drempels en verkeerslichten schaars zijn. Gelukkig maar! Begin september reden we nog een rit langs fraai natuurschoon van de Hoge Veluwe en de Posbank. Leuk parcours, mooie rit, maar regen, regen, regen!

De club nam ook deel aan enige gezamenlijke evenementen. In juni deed een aantal leden mee aan de zogeheten Triumph Connect Tour, een inspannende rit georganiseerd door een comité waarvan onder andere ons lid Jan Kamphuis deel uitmaakt, en in juli kwamen de 4 Triumph clubs samen tijdens de Dutch National Triumph Day in Enspijk. Het was die dag bloedheet en waarschijnlijk daardoor viel het aantal bezoekers nogal tegen.
De British Car Club Day in oktober was daarentegen een groot succes. Veel bezoekers, en weer een paar nieuwe leden voor de club.

Naast al deze gebeurtenissen hebben we in de club ook nog een grote klus te klaren. De Stag Club Nederland organiseert in 2027 een European Stag Meeting oftewel ESM. Ik heb hier reeds eerder over geschreven. Deze ESM vereist van de club veel voorbereiding. We zijn begonnen met het inrichten van een speciale website hiervoor. Inmiddels zijn contracten gesloten met een hotel in Sint-Michielsgestel en ’s-Hertogenbosch, hebben we een dagprogramma geregeld bij de brouwerij van Bavaria in Lieshout en bij het Van Gogh museum in Nuenen, is er een band ingehuurd voor een feestavond, is een schip besteld voor een vaartocht door de Biesbosch met aan boord de lunch, en hebben we een contract afgesloten voor een high tea voor een afsluitende bijeenkomst op Fort Altena. Voorts zijn we druk aan het werk met de voorbereiding voor ritten met de Stag. En we hebben geprobeerd interesse voor deelname te wekken, bij onze eigen club en bij de zusterclubs in het buitenland. Nou, dat is wonderwel gelukt. We hebben een full house. Met meer dan 120 Stags op de deelnemerslijst, Uit Nederland, maar ook uit het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk, België en niet te vergeten Zwitserland. En we hebben ook nog een wachtlijst van equipes waar we op dit moment (nog) geen plaats voor hebben!

Dit moet haast wel een geweldige party worden. Voor dit moment dank ik alle clubleden die het mogelijk hebben gemaakt om zo ver te komen, En voor het nieuwe jaar geldt natuurlijk dat we de plannen moeten laten volgen door een feilloze uitvoering, waarvoor we mogelijk ook u vragen er een bijdrage aan te leveren.

Een druk jaar ligt dus voor de boeg. Maar eerst kunnen we nu de Stags in winterslaap brengen, en wat aandacht geven aan onderhoud, zodat de Stags volgend jaar weer probleemloos kilometers kunnen afleggen.

Ik wens u allen fijne Kerstdagen, een mooie jaarwisseling en een voorspoedig en gezond 2027 toe. Ik hoop velen van u weer te ontmoeten bij de Algemene Leden Vergadering, de traditionele aftrap van het clubjaar, die plaats zal vinden op zondag 14 maart. U hoort binnenkort nog via een Stagflits de locatie waar deze ALV zal plaatsvinden.

Hans Sonneveld
Voorzitter SCN



Algemene Ledenvergadering

14 maart 2027

Jullie worden allemaal van harte uitgenodigd voor de jaarlijkse ALV die wederom wordt georganiseerd ergens in het midden van Nederland. En zoals gebruikelijk wordt er eerst koffie met wat lekkers geserveerd, is dan de vergadering aan de beurt en wordt daarna de lunch geserveerd.
En natuurlijk volgt er dan een fraaie uitgezette rit die eindigt rond een uur of vier met een hapje en een drankje.

Noteer dus deze datum alvast in de agenda en volg nadere informatie via een StagFlits en natuurlijk via onze website.

Tot ziens.

Damen & Kroes Boxtel B.V.

Wij leveren alle onderdelen voor uw Stag. Wij hebben de grootste voorraad onderdelen voor Engelse klassiekers van Nederland.



Ook voor:

Onderhoud, APK en Reparatie

Schouwrooy 14
5281 RE BOXTEL
telefoon: 0411 - 688088
e-mail: info@damenenkroes.nl
www.damenenkroes.nl

Veluwerit

Verslag van de op vrijdag 4 september 2026 gereden rit.



Het moet gezegd worden: de Stag Club heeft een flexibele organisatie en de leden bewegen uiterst soepel mee: de voor zondag 30 augustus geagendeerde Utrecht rit werd op vrijdag 4 september op de Veluwe gereden. Na discreet ingrijpen door de secretaris verschenen twaalf equipes met 10 Stags aan de start. Twee Stags kwamen ondanks de donkere wolken met cabrio dak geopend aan bij de start locatie! De start was een bekende locatie voor de SCN: Gasterij Zondag in Garderen. Hier hebben wij zes jaar achter elkaar onze ALV gehouden (2007-2012). De Koffie en de appeltaart met slagroom smaakten als vanouds. Tegen 10:45 uur moest Pieter Jan de geanimeerde gesprekken afbreken om het startsein te geven voor de rit. En die was de moeite waard: hele mooie lanen, bosweggetjes, bloeiende heide met als klapstuk de Posbank. Dit bijzonder fraaie natuurgebied is in de zomermaanden alle dagen afgesloten voor het autoverkeer. En in de overige maanden blijft de slagboom in het weekend gesloten. De beperkte toegankelijkheid van dit natuurgebied met prachtige heidevelden was de reden om de ritdatum te verschuiven naar een vrijdag. En het was zonder meer het verzetten van de datum waard! Minder leuk was dat de miezerregen op de Veluwe overging in slagregens.
Bij het St. Hubertusslot was er geen onderscheid meer te zien tussen het hemelwater en de vijver…





Jachtslot St. Hubertus in de nevel.



Maar bij de lunch in het riante nieuwe restaurant De Hoge Veluwe hadden wij daar niet veel last van. Je moest alleen een sprintje trekken van de parkeerplaats naar het gebouw als je droog wilde overkomen. De lunch was perfect geregeld door Pieter Jan en er werd volop genetwerkt voor de organisatie van de komende ESM. Het vervolg van de rit ging langs de adembenemende heidevelden; wat een voorrecht dat wij dit als autoclub in de rit konden opnemen. De afsluitende borrel met lekker "bruin fruit" mochten wij op kosten van de SCN genieten op het vliegveld van Terlet. Het fraaie terras hebben wij vanwege de suboptimale weersomstandigheden niet kunnen benutten, maar er werd binnen snel een gezellige borrelhoek ingericht. Na afloop, tegen vijf uur, werd het droog, er kwam zelfs een (treiterend) zonnetje tevoorschijn…

Heel veel dank aan Pieter Jan voor zijn tomeloze inzet voor deze prachtige rit inclusief toegang tot het Nationaal Park De Hoge Venen. Onze Stags voelden zich daar natuurlijk prima thuis tussen de schitterende natuur en de ongetwijfeld vele herten die wij helaas op deze regenachtige middag niet hebben gezien. Zij ons stiekem wel?

Jan Kamphuis

De rit ging niet alleen over mooie lanen en heidevelden. Bij Kootwijk reden wij langs een topmonument: Radio Kootwijk. Omdat ik in een ver verleden daar iets mee te maken heb gehad, leek het mij leuk wat achtergrondinformatie te geven over dit iconische gebouw.

De directe aanleiding voor de bouw van een zend- en ontvangststation was de Eerste Wereld Oorlog. Er was toen een kabelverbinding met Nederlands Indië. Maar die kabel liep over oorlogvoerende landen, die naar believen de verbinding konden censureren of zelfs blokkeren.

In 1918 werd het enorme bedrag van ƒ 5.000.000,= vrijgemaakt om een radiografische verbinding te realiseren. De zender voor deze verbinding kwam op het Kootwijkse Zand, een enorm natuurgebied, zonder stedelijke bebouwing die de zender zouden kunnen verstoren.

Voor de volledigheid: separaat van de zender werd een ontvangststation gerealiseerd, eerst in Sambeek bij Bosmeer, naderhand onder andere in de duinen bij Noordwijkerhout (Radio Noordwijk). Bij een gescheiden ontvangst- en zendstation is coördinatie van de signalen noodzakelijk, dit werd verzorgd door de Rijksradiocentrale in Amsterdam.

Terug naar Radio Kootwijk: in 1918 werden logistieke voorbereidingen voor de gigantische bouwopgave getroffen: er werd een 5 kilometer lang smalspoor aangelegd tussen de treinhalte Assel (op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn) en Radio Kootwijk voor vervoer van personen en bouwmaterialen. In eerste instantie was er paardentractie, maar in 1922 werd het smalspoor vervangen door normaalspoor met een diesellocomotief. In hetzelfde jaar werd de onverharde weg van Assel naar Radio Kootwijk bestraat met klinkers en werd een hoogspanningsleiding aangelegd naar de Gelderse Elektriciteitscentrale in Nijmegen.



Telefunken in Duitsland was wereldwijd het bedrijf met de meeste ervaring met zware zenders en kreeg daarom de opdracht een zender te leveren. Deze zender moest echter nog ontworpen worden. Omdat men het zendergebouw klaar wilde hebben als de zenderinstallatie gereed was, is de bouw begonnen voordat men precies wist wat voor een installatie er in moest komen. Er was een globaal programma van eisen: maak een machinehal met een vrije overspanning van 20 meter waar een 15-tons loopkraan in is opgenomen. Men had eigenlijk nog geen flauw idee hoe groot de zendinstallatie zou worden…

Men wist dat een zender met veel vermogen gigantische inductiestromen kon opwekken: een gespijkerde constructie was levensgevaarlijk: bij een andere zender had men geleerd dat ijzeren spijkers zo heet worden dat de constructie in brand vliegt. Daarom is gekozen voor een betonconstructie. Bij het wapeningsijzer is rekening gehouden dat de enorme inductiekrachten zich niet over het gehele gebouw kunnen verspreiden.



Radio Kootwijk, links de zenderhal, rechts de toren vanwaar de kabels naar de zes 12 meter hoge zendmasten werden geleid.

Telefunken bouwde twee lange golfzenders, die afwisselend in bedrijf kwamen. De antenne voor de zender was opgespannen tussen zes zendmasten van elk 212 meter hoog (de Domtoren te Utrecht is 112 m hoog). Om een indruk te krijgen van de omvang van het geheel: het netwerk van de zender was ongeveer 70



De zenderhal in 1981 met de 15-tons loopkraan.

hectare groot. Om een betere reflectie van het signaal te krijgen was in de ondergrond een aardnetwerk van 3 millimeter blanke kopen kabels gelegd.
Op 18 januari 1923 volgde de eerste radiotelegrafische verbinding met Nederlands-Indië. Met de eerste officiële uitzending op 7 mei 1923 kon Radio Kootwijk als de 'openbare telegraafdienst van Nederland naar Nederlands Oost-Indië' volop in bedrijf worden gesteld.
Echter, de technische ontwikkelingen van een korte golfzender gingen zo snel, dat al in 1925, dus twee jaar na de feestelijke ingebruikname, een korte golfzender als alternatief voor de storingsgevoelige en energievretende (en dus dure) lange golfzender beschikbaar kwam. Deze korte golfzender werd naast het representatieve betonnen gebouw geplaatst, in een houten keet…
Op 7 januari 1929 nam Koningin Emma de nu volledig betrouwbare radiotelefoonverbinding via de korte golf met de overzeese gebiedsdelen officieel in gebruik door de legendarische woorden uit te spreken: 'Hallo Bandoeng, hallo Bandoeng, hoort u mij?' In Bandoeng had men geen zendmasten: vanwege aardbevingsgevaar was de zendkabel over een ravijn gespannen.

De kortegolfzenders in Kootwijk werden niet alleen gebruikt voor verbindingen met Nederlands-Indië, maar ook met Suriname, Curaçao, Noord- en Zuid-Amerika, Japan, Egypte en de belangrijkste Europese landen.
In 1940 was Radio Kootwijk een hoogwaardig zendstation, van groot belang voor de Duitse bezetter en hun spionage-dienst. Ook werd de zender te Kootwijk gebruikt voor de radiografische aansturing van hun onderzeeërs.
Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog werden de zes lange golfzendmasten door de bezetter opgeblazen. Van de restanten zijn vervolgens twee nieuwe masten gebouwd. Deze werden in 1966, respectievelijk 1980 gesloopt.
Radio Kootwijk zou ook na de oorlog een belangrijke functie houden als transmis-siestation van Scheveningen Radio, voor de telefonie en voor het luchtvaartverkeer.
In 1952 bevatte het zendgebouw nog vijftien korte-golfzenders en drie zenders voor de lange golf, waarmee Radio Kootwijk nog jaren lang onmisbaar bleef voor de radiocommunicatie.

Op 31 december 1998 werd Radio Kootwijk buiten gebruik gesteld en in de loop van 2000 werd alle zendapparatuur verwijderd.
Maar het indrukwekkende gebouw is nog geheel intact en in 1985 als rijksmonument aangewezen. Het complex met koelvijver (!), de indrukwekkende machinehal en de toren zijn op afspraak te bezichtigen.
Toch nog maar eens een rit naar dit bijzondere object organiseren en dan "even" uitstappen?

Jan Kamphuis

British Car Clu

**Afgelopen BCCD, in Houten op 1
was een groot succes. Hier vind j
sfeervolle impressie dankzij de fo
Geert Paul Weeda en Ada Sonne**



















b Day

**3 oktober,
e een
oto's van
veld.**


















Wij weten veel van klassieke auto's, omdat we er zelf ook in rijden.
KUIPER VERZEKERINGEN
Voelt als familie.

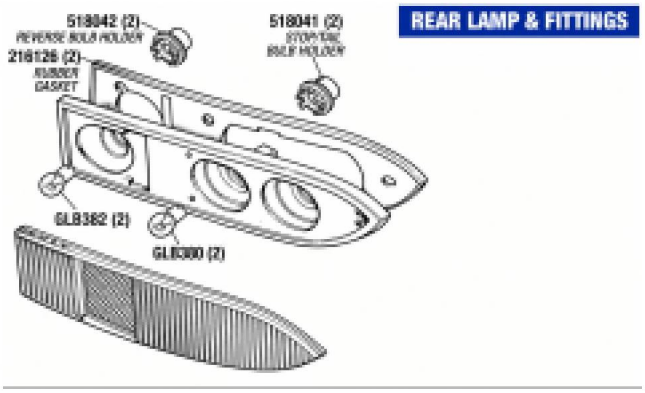
Stralende verschijning

“Derde” remlichten voor de Stag

Onze oldtimer blinkt weliswaar uit in schoonheid en design, maar niet bepaald qua verlichting aan de achterzijde. De aloude gloeilampjes zijn niet echt bekend vanwege hun stralende verschijning. Vergelijk je dit met de moderne kerstverlichting die tegenwoordig rondrijdt, dan valt de Stag helemaal in het niet. Niet alleen de verlichting ’s nachts laat te wensen over, onze remlichten zijn ook niet heel communicatief. Een derde remlicht was al helemaal een onbekend fenomeen in de jaren ’70.



Er is tegenwoordig echter een goede oplossing om de Stag zijn stralende verschijning te geven: LED. LED-verlichting heeft vele voordelen, de lichtopbrengst is aanzienlijk beter dan bij de bekende gloeilampen. Een LED lamp kan een gloeilamp vervangen zonder aanpassingen aan het armatuur, waardoor de originaliteit van onze auto’s wordt bewaard. Het stroomverbruik bij LED is aanzienlijk lager en LED lampen worden niet warm. Daarnaast gaan LED lampen aanzienlijk langer mee, zij hebben veel meer branduren.
LED heeft ook een paar nadelen: een LED lamp kost aanzienlijk meer dan een gloeilamp en LED is zeer gevoelig voor te lage spanningen. Waar een gloeilamp minder helder wordt bij een lagere spanning, gaat een LED lamp al snel flikkeren of werkt helemaal niet meer bij een (te) laag voltage. Bij onze ruim 50 jaar oude oldtimers met vaak even oude bedrading, is voldoende spanning voor de lampen de grootste uitdaging. In de loop der jaren is de weerstand in bedrading en connectoren toegenomen en dit leidt, in combinatie met de langere bedrading naar de achterzijde van de auto, tot een lager voltage bij de achterverlichting.



Zoals bekend bestaat de Stag verlichting aan de achterzijde (links en rechts) uit twee lampen met drie functies: achterverlichting, remverlichting en achteruitrijverlichting. De knipperlichten, die weer hun eigen uitdagingen kennen, vallen buiten de scope van dit artikel.
Bij de overstap naar LED-verlichting was vooral het doel om de lichtopbrengst aan de achterzijde te vergroten. Ik heb met diverse LED lampen geëxperimenteerd, maar de beste resultaten kreeg ik toch met de lampen van https://www.classiccarleds.co.uk uit Engeland. De hieronder vermelden lampen van Classic Car LEDs kunnen als referentie gebruikt worden, dat wil natuurlijk niet zeggen dat er geen andere leveranciers zijn die ook goede LED lampen voor de Triumph verkopen. Classic Car LEDs biedt soms meerdere alternatieven voor dezelfde lamp, bijvoorbeeld met een andere helderheid (uitgedrukt in lumen) en/of warmte (bijvoorbeeld warm wit, koud wit, enz.).

Gecombineerd achterlicht en remlicht (stop/tail light)
Hiervoor zijn in totaal twee GLB380 LED lampen nodig voor links en rechts. Dit is een gecombineerde lamp die zowel zorgt voor de achterverlichting en het stoplicht bij het remmen. In beide gevallen is de kleur van de lamp rood.
Gebruikte LED lampen (2 stuks):
https://www.classiccarleds.co.uk/products/bay15d-red-stop-tail-led-2835-brake-rear-light-glb380-p21-5w (part number 12VSTLRED).

De standaard gloeilamp kan zonder aanpassingen vervangen worden door deze LED lampen. Net zoals bij de standaard, gecombineerde achterlicht/remlicht heeft de LED lamp 2 aansluitingen (naast de aarde aansluiting): één voor het achterlicht en één voor het remlicht.
De LED is voorzien van een speciale lens om de lichtopbrengst te vergroten. Dit levert al duidelijke verbeteringen op voor de zichtbaarheid van de Stag. Er bleek echter nog een mogelijkheid om de zichtbaarheid van de Stag te vergroten …..

“Derde” remlicht
De achteruitrijlamp wordt normaal gesproken alleen gebruikt, zoals de naam al aangeeft, bij het achteruitrijden van de auto. Dit is een witte lamp. LED verlichting geeft echter de mogelijkheid om meerdere kleuren in één lamp te combineren, waardoor dezelfde lamp ook voor andere doeleinden gebruikt kan worden.
De zichtbaarheid en vooral de veiligheid van de Stag kan vergroot worden door de Stag te voorzien van dubbele remlichten aan beide zijden. Dit is mogelijk met een gecombineerde achteruitrijlicht en remlicht, waarbij de lamp rood brandt wanneer wordt geremd (bij zowel vooruit als achteruitrijden) en wit wanneer achteruit wordt gereden. Het rode remlicht heeft altijd “voorrang” op het witte achteruitrijlicht. Bij achteruitrijden en vervolgens remmen zal de LED lamp altijd omschakelen van wit naar rood en terug naar wit zodra het rempedaal wordt losgelaten.
Feitelijk wordt hiermee een “derde” (en vierde) remlicht gecreëerd, vergelijkbaar met moderne auto’s, zonder dat daarvoor grote aanpassingen nodig zijn.

Rijst natuurlijk meteen de vraag mag je extra remlichten aan je auto toevoegen. Het APK-handboek zegt het volgende over remlichten (artikel 5.2.51 voor personenauto’s):

1. Personeauto’s moeten zijn voorzien van: …..
   h. twee remlichten indien het voertuig na 30 juni 1967 in gebruik is genomen, dan wel één of twee remlichten indien het voertuig vóór 1 juli 1967 in gebruik is genomen; …..
   p. een derde remlicht indien het voertuig in gebruik is genomen na 30 september 2001, aangebracht zodanig dat:
   1. het zich bevindt op een afstand van ten hoogste 0,15 m vanaf het middenlangsvlak, en
   2. de onderzijde van het lichtdoorlatende gedeelte hoger ligt dan de bovenzijde van de remlichten, bedoeld in onderdeel h.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel p, moeten twee extra remlichten worden aangebracht, indien het derde remlicht niet binnen 0,15 m vanaf het middenlangsvlak kan worden bevestigd.

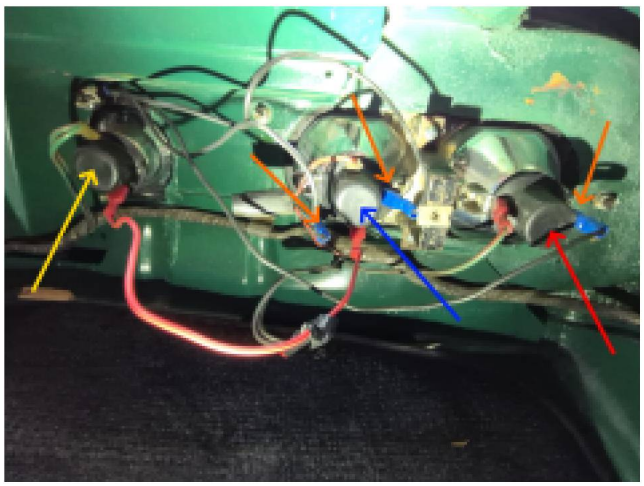
De Stag is natuurlijk ruim voor 2001 op de markt gebracht en hoeft daarom niet te voldoen aan de verplichting voor een derde remlicht. Echter indien een auto geen derde remlicht heeft, blijkt het alternatief het aanbrengen van twee extra remlichten te zijn ….
Hiervoor zijn de 12VSTRW lampen van Classic Car LEDs gebruikt (https://www.classiccarleds.co.uk/products/bay15d-1157-red-and-white-stop-reverse-fog-combined-led-glb380-llb380-380?_pos=1&_ sid=e8c4ba19a&_ss=r).
De gecombineerde achteruitrijlicht/remlicht LED lamp heeft 2 aansluitpunten, terwijl een normale achteruitrijlicht slechts één aansluiting heeft (naast natuurlijk de aarde aansluiting). Er zijn daarom kleine aanpassingen nodig om de gecombineerde LED achteruitrijlicht/remlicht te kunnen gebruiken.

Montage

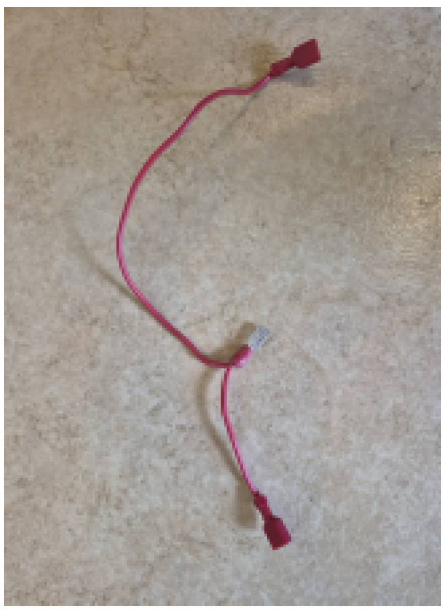
Voor de gecombineerde achteruitrijlicht/remlicht LED lamp is een andere fitting nodig. Dit is dezelfde fitting als gebruikt voor de gecombineerde achterlicht/remlicht. Deze fitting is bij de meeste Triumph leveranciers verkrijgbaar: stop/tail light bulb holder (part number 518041; 2 stuks nodig).
De oude fitting kan zonder aanpassingen vervangen worden voor de nieuwe stop/tail fitting. Voor het aansluiten van de derde/vierde remlichten is echter wel een extra draad nodig. Door de bestaande draad van het standaard remlicht te splitsen in twee kan zowel de gewone remlichten als de derde/vierde remlichten van stroom worden voorzien. Voor de splitsing dienen twee extra kabeltjes gemaakt te worden voor de linker en rechterzijde met tweemaal male kabelschoenen (“(platte schuifstekkers”) en éénmaal een female kabelschoen.
Voor het vervangen van de gloeilampen door de LED verlichting is het niet nodig om de lens aan de achterzijde van de lampen te verwijderen.



de rode pijlen geven de locatie van de twee schroeven aan

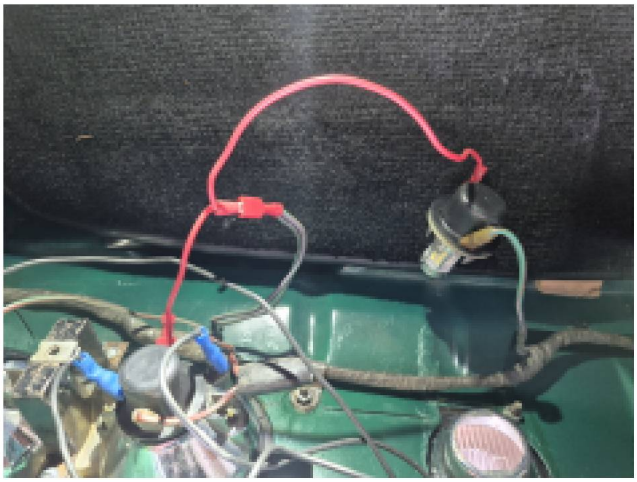


Achterverlichting aan de linker (bestuurder) zijde. De rode pijl (rechts) geeft het knipperlicht aan, de blauwe pijl (midden) de gecombineerde achterlicht/remlicht en de gele pijl (links) het gecombineerde achteruitrijlicht/remlicht. De oranje pijlen verwijzen naar de extra aardeaansluiting voor de knipperlicht fitting (links) en achterlicht/remlicht fitting (midden rechts). De oranje pijl links van de achterlicht/remlicht fitting is een extra aardeaansluiting voor de metalen achterlichtbehuizing. De rode draad naar het gecombineerde achteruitrijlicht/remlicht is de extra gemaakte aftakking voor het remlicht.



Alle werkzaamheden kunnen vanuit de kofferbak uitgevoerd worden. De lampen zijn toegankelijk door de twee schroeven van de deksel aan de binnenkant van de kofferbak los te maken en de deksel te verwijderen.
Na het verwijderen van de deksel is de verlichting toegankelijk. Het is handig om de kofferbak bekleding rond de verlichting tijdelijk te verwijderen.
In dit geval hebben sommige fittings op de foto nog een extra aansluiting voor de aarde (zwarte draad). Deze fittings werden in het verleden wel verkocht maar zijn zover ik weet helaas niet meer verkrijgbaar. Een goede aardeaansluiting voor de achterlichten is erg belangrijk! In het verleden is het regelmatig gebeurd dat mijn achterverlichting uitviel, omdat er geen goede aardeverbinding was. Ook de LED lampen vragen een goede verbinding/ stroomaansluiting. Als alternatief kan er nog een extra aardedraad gemaakt worden tussen de carrosserie en de aardeaansluiting van de metalen achterlichtbehuizing, net onder de middelste lamp.

De (zwarte) fittingen kunnen losgetrokken worden om vervolgens de lampen één voor één te vervangen. De oude gloeilamp kan met een korte ronddraaiende beweging (bajonetsluiting) losgedraaid worden en worden vervangen door de gecombineerde achter-/remlicht.



De groen/bruine kabel (links) is voor het achteruitrij licht. De rode kabel is de nieuwe aftakking voor het extra remlicht (links), die gedeeld wordt met het standaard remlicht in het midden van de behuizing. Deze nieuwe rode kabel is aangesloten op de originele groen/paarse kabel voor de remverlichting.

Gebruik de extra aangeschafte fittingen met dubbele aansluiting voor de gecombineerde achteruitrij-/remverlichting. Na plaatsen van de gecombineerde LED lamp in de nieuwe fitting kan de oude fitting met gloeilamp vervangen worden door de nieuwe fitting met LED lamp. Een aansluiting van de fitting is bedoeld voor de achteruitrijlamp en de andere aansluiting voor de extra remverlichting. Bij mijn Stag is de bovenste aansluiting voor de achteruitrijverlichting. Door de auto even in te schakelen in de achteruit (met contact aan, maar natuurlijk geen draaiende motor) kan getest worden of dit inderdaad werkt. Wanneer de lamp rood brandt, dient de bedrading aan de andere aansluiting van de fitting gekoppeld te worden.
De extra remverlichting kan nu via het extra kabeltje aangesloten worden, waarbij één connector (female) aan de extra remverlichting gekoppeld dient te worden, één connector (female) aan de bestaande remlamp en één connector (male) aan bedrading voor de remverlichting.
De remverlichting kan daarna getest worden door iemand op het rempedaal te laten drukken (of door iets zwaars op het rempedaal te leggen).



Alleen de achteruitversnelling is ingeschakeld.



Stag met alleen ingeschakelde verlichting. De (LED) achterlichten zijn nu een stuk helderder dan met de oude gloeilampen.



Remmende Stag. Andere automobilisten kunnen het nu niet meer ontgaan wanneer er wordt geremd.

Tips voor het succesvol installeren van LED-verlichting:

- Zorg dat iedere lamp voorzien is van een goede aarde
- Controleer alle contacten en stekkers en maak deze zo nodig schoon met contactspray reiniger of gebruik wat schuurpapier in het geval van corrosie van contactpunten.
- Zorg voor voldoende spanning voor de LEDs (rond 12V). Houd rekening met de ouderdom van connectoren en de bedrading waardoor er verlies in voltage kan ontstaan bij de lampen aan de achterzijde. Bij een (te) laag voltage werken de LED lampen niet of gaan deze flikkeren. Bij een draaiende motor, is er meestal, dankzij de dynamo, voldoende spanning. Wanneer de motor echter uitstaat kan het voltage te laag zijn. Eventueel kan een extra voltage regulator (Auto Step Up/Down Converter Boost/Voltage Regulator, verkrijgbaar bij o.a. Amazon) helpen bij het verhogen van de voltage naar 12V of zelfs 13,8V. Afhankelijk van het type wordt de input van 8 tot 12V verhoogd naar 12 tot zelfs 13,8 V, waardoor er voldoende spanning is voor de LED lampen. Om zeker te zijn dat er voldoende spanning is heb ik een extra voltage regulator aangesloten op de achterlichtbedrading (betreft remlichten, achteruitrijlichten en knipperlichten) die via pin 3 en 4 van de zekeringskast loopt. De zekeringskast is te vinden onder het dashboardkastje achter de pakjesplank aan de passagierszijde.

Nog meer LED

Wanneer er toch LED-verlichting wordt besteld voor de achterzijde van de Stag, denk dan ook meteen aan verlichting voor de kofferbak en de nummerplaat.

Kofferbak verlichting

Hiervoor is een GLB233 LED lamp nodig. https://www.classiccarleds.co.uk/products/ba9s-bright-white-200-lumen-t4w-233-led-drl-sidelight-upgrade-bulb-llb233-llb989?_pos=1&_sid= 20be40f52& _ss=r (part number 12VBA9HPWHN)

Nummerplaat verlichting voor een Stag MKI

Nummerplaatverlichting in de bumper: 2 x GLB207 LED lamp.
https://www.classiccarleds.co.uk/products/glb207-ba15s-warm-white-r5w-r10w-led-upgrade-bulbs-15mm-bayonet-fitting?_pos=1&_psq=GLB207+BA15S+WARM+WHITE+R5W+R10W+LED+UPGRADE+BULB+15MM+BAYONET+FITTING&_ss=e&_v=1.0 (part number WV15SWW).

Nummerplaat verlichting voor een Stag MK2

Nummerplaatverlichting in de kofferbakdeksel: 2 x GLB239 LED lamp.
https://www.classiccarleds.co.uk/products/2-x-warm-white-interior-courtesy-number-plate-led-bulb-glb239-glb254-c5w-35-37-mm-12-volt-festoon?_pos=1&_psq=GLB239&_ss=e&_v=1.0 (part number WV36WW)

Marc van Burgel
stagwereld@gmail.com



Grenzeloos autoplezier met de KNAC

Instappen, starten en gaan... Autorijden is vrijheid en dat grenzeloze autoplezier vindt u bij de KNAC. Al ruim 125 jaar staan wij automobilisten bij, in welke auto u ook rijdt.

Met snelle pechhulp, betrouwbare autoverzekeringen én de beste reisverzekering blijft u veilig en zorgeloos onderweg. Word lid vanaf € 57,50 per jaar en ontvang 7x per jaar het magazine 'De Auto' vol inspiratie en verhalen.

Ga naar www.knac.nl en ontdek welk lidmaatschap bij u past.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl

ANWB 1898

Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR AUTOLIEFHEBBERS | BELANGENBEHARTIGING | EVENEMENTEN | VERZEKEREN & PECHHULP

Als lid van de Stag Club Nederland kun je bij de eigen clubstand je naam opgeven en daarmee de betaalde entree teruggestort krijgen.

Bestuur & ondersteuning



Voorzitter:
Hans Sonneveld, Garde Grenadiers 17, 6822 NC Arnhem
tel. 06 30390750
e-mail: voorzitter@stag-club.nl



Secretaris:
Hilde Bos-Hagens,
Koningin Astridboulevard 20.
2202 BK Noordwijk
tel. 06 25016777
e-mail: secretaris@stag-club.nl



Penningmeester:
Marcel de Heer, Oekelsbos 22,
4891 RL Rijsbergen
e-mail: penningmeester@stag-club.nl



Evenementencommissaris:
André de Buck, Berktstraat 4,
5384 TG Heesch
tel. 06-53824412
e-mail: evenementen@stag-club.nl



Redactie:
Harrie Jansen, Prof. Keesomstraat 8,
5223 GJ 's-Hertogenbosch
tel. 06 81894695,
e-mail: redactie@stag-club.nl



Webmaster:
Gerard Cappers, Hoofdweg 46,
9615 AG Kolham
e-mail: webmaster@stag-club.nl



Pr-Commissaris:
Jan Kamphuis, Ridderhoflaan 69,
2396 CK Koudekerk aan de Rijn
e-mail:
bureau.kamphuis@planet.nl



Continuïteitscommissaris:
Pieter Jan Witvliet,
Van Lijndenlaan 7
3768 ME Soestduinen.

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

Leden van verdienste:
Simon Uitendaal †
Jaap Kwakernaat
Pieter Jan Witvliet

Adverteerders:
Kuiper Verzekeringen
TriumphCentre.nl
KNAC
Damen & Kroes
Theo Ouborg

Website: www.stag-club.nl

De Stag Club Nederland wil haar leden behulpzaam zijn bij het instandhouden 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 evenementen en bijeenkomsten en het uitbrengen van het clubblad "Overstag" de leden met elkaar in contact brengen.

De contributie bedraagt € 70,00 per kalenderjaar en het eenmalige inschrijfgeld is € 7,50.
Betaling geschiedt via automatische incasso.

IBAN: NL02 RABO 0136 0056 59 t.n.v. Stag Club Nederland. Ingeschreven bij de Kamer van Koophandel Arnhem, nr. 40122301

TRIUMPHCENTRE.NL





Voor professioneel advies, reparatie, restauratie en onderhoud aan elk type Triumph, MG, en alle andere Britse klassiekers.

Ruim 50.000 artikelen op voorraad!

Daarnaast APK keuringen, eigen motor revisie, versnellingsbak reparatie, eigen carburateur revisie en een eigen montage afdeling

De koffie en ons team staan voor u klaar!

TriumphCentre.nl
Bollenmarkt 5
1681 PJ Zwaagdijk-Oost
Industrieterrein WFO-West
0228-583802
06-10287131
www.triumphcentre.nl
info@triumphcentre.nl

MOMENTEEL IN ONZE SHOWROOM:


Triumph Stag Overdrive uit 1974


Een mooie originele Spitfire MK4 1971

TRIUMPHCENTRE.NL

Onderdeel van British Sportscar Centre