

## Vanden Plas 1500 Mark 2

### Opgesmukte Austin Allegro

Rij-impressie | Op weg naar de Vanden Plas 1500 voor deze reportage denk ik terug aan de Austin Allegro, die ik ruim 25 jaar geleden een tijdje heb gehad. Pas drie jaar oud bij de aanschaf en binnen anderhalf jaar ging er z'n beetje alles kapot wat er maar kapot aan kon gaan. En dan vooral alles wat met de "elektriek" te maken had, waarbij met name Lucas, de leverancier van die elektriek, z'n bijnaam "Prince of darkness" alle eer aandeed. Verder begon het krenge op de meest vreemde plaatsen spontaan te roesten, boven op het dak en zelfs op de motorkap. Niet eens langs een naad of zo, maar gewoon in het midden. Wat had ik een heimwee naar de Austin Glider die ik op de Allegro had ingeruild.

Om nog even bij de Allegro te blijven, het is per slot van rekening het lelijke stiefzusje van de hier getoonde Vanden Plas, ik wilde er na anderhalf jaar toch echt weer van af. Mijn oog was gevallen op een Peugeot 204 Break, waar de dealer in het bij Delfzijl gelegen dorpje Spijk maar liefst 6.000 gulden voor vroeg. Voor de Allegro wilde hij nog 1.000 gulden teruggeven, maar zo zei hij er direct bij, "die Allegro is vast wel meer waard en als je 'm niet inruilt krijg je 1.000 gulden korting op de 204".

### Woonwagenkamp

Dus ik naar het woonwagenkamp in mijn toenmalige woonplaats Groningen en na heel stevig onderhandelen en zonder proefrit ("Nee, ik ken die auto's wel, laat alleen de motor maar eens even lopen") zowaar 2.250 gulden gekregen voor de Allegro. De autohandelaar zou me wel even naar huis brengen, want "dan kan ik meteen eens even kijken hoe of 'tie rijdt". Bij zijn pogingen tot het inschakelen van de achteruit zag hij het woordje lift op de pook over het hoofd: "Die versnellingsbak is naar z'n mallemoer". Ik heel voorzichtig: "Je doet het niet goed, je moet ..." waarop hij reageerde met "Wat, denk je dat ik niet kan schakelen?" en vervolgens zonder te liften de pook met een rotklap in z'n achteruit ramde, waarna de Allegro inderdaad achteruit reed.



Tijdens de rit had ik het raampje wagenwijd open gedraaid, waardoor we (gelukkig) erg hard moesten praten om elkaar te verstaan. Door al die herrie was het onmogelijk om het ratelen van de kruiskoppelingen te horen. Aan de rand van de wijk waar ik woonde heb ik me er maar uit laten zetten om te voorkomen dat hij bij mij in straat weer achteruit moest rijden.

Ik ben daarna maandenlang met een enorme boog rond het woonwagenkamp gereden. Later heb ik "mijn" Allegro nog wel eens door Groningen zien rijden; een soort lappendeken was het geworden met heel veel menie- en primervlekken op de gekste plaatsen van de auto.

"Waarom deze lange inleiding over die Allegro?" zult u zich mogelijk afvragen. Wel, om heel eerlijk te zijn, er is over de Vanden Plas niet zo gek veel te vertellen, maar daarover straks meer. En ach, die Allegro heeft toch echt aan de basis van de Vanden Plas 1500 gestaan.

Overigens is er over de geschiedenis van Vanden Plas wel het nodige te vertellen.

## Van den Plas

Laten we maar eens beginnen bij de naam. De naam is niet Nederlands van oorsprong, maar Vlaams, vandaar dat de naam als Vanden Plas wordt geschreven, dus Van en den aan elkaar en Plas los daarvan. Nederlanders zullen al snel de klemtoon leggen op Plas, terwijl Vlamingen eerder geneigd zullen zijn om Vanden te benadrukken. Engelsen tenslotte maken van de a in Vanden al snel een e ("rare jongens, die Britten" om maar eens een uitspraak van een oude Gallier aan te halen).



Terug naar het bedrijf zelf. In 1898 werd "Carrosserie Van den Plas" (toen dus nog los geschreven) opgericht in België door ene Guillaume van den Plas en zijn zonen Antoine, Henri en Willy. Het bedrijf had vestigingen in Brussel en Antwerpen. In 1913 werd een Engelse dochtermaatschappij opgericht onder de naam Vanden Plas England Ltd., maar kort daarna in de Eerste Wereldoorlog ging het erg slecht met het Engelse bedrijf, hetgeen uiteindelijk er toe leidde, dat het bedrijf werd overgenomen door de gebroeders Edwin, Alfred en Frank Fox.

Aangezien de Fox Brothers zowel de naam als de goodwill hadden overgenomen ging het bedrijf verder als Vanden Plas (England) 1923 Ltd. Men was al snel

weer bijzonder succesvol en bouwde vooral carrosserieën voor Bentley en Alvis en in samenwerking met De Haviland ook onderdelen voor vliegtuigen.

Na de Tweede Wereldoorlog ging het wederom slecht met Vanden Plas en al in 1946 werd het bedrijf voor een bedrag van 90.000 Engelse Ponden overgenomen door Austin. De eerste auto die in deze nieuwe constellatie door Vanden Plas gebouwd werd, was de Austin A120 Princess, later omgedoopt tot de A135. Een andere bekende Vanden Plas uitvoering was de door Pinin Farina ontworpen Princess 3-litre met het imposante front, waarin de karakteristieke Vanden Plas grille zon opvallende plaats inneemt.

In 1960 zou Vanden Plas door BMC als een zelfstandig merk worden geïntroduceerd, waarna vrij snel drie nieuwe modellen onder de naam Vanden Plas op de markt werden gebracht: de op de Austin Glider gebaseerde Vanden Plas Princess 1100, de van de Austin A110 afgeleide Vanden Plas Princess 4-litre R (met een 6-cilinder Rolls-Royce motor) en het topmodel de Vanden Plas 4-litre Limousine (op basis van de oude A135 LWB). Daarna zou er door Vanden Plas nog een nieuw model onder eigen naam op de markt worden gebracht en jawel, daar zijn we weer terug bij het onderwerp van deze reportage, dat was in 1974 de Vanden Plas 1500.



## Allegro

Motorisch gezien verschilt deze Vanden Plas niet wezenlijk van de Allegro met 1500 motor.

Voorwielaandrijving, een dwars geplaatste motor, bovenliggende nokkenas en een vermogen van 69 paardenkrachten maakten er zelfs in de jaren zeventig niet echt een bijzonder presterende automobiel van.

Maar dan de binnenkant: chique vloerbedekking, lederen fauteuils, een fraai houten dashboard, houten strips langs de portieren, klaptafeltjes aan de achterkant van de voorstoelen; het geheel ademt een zeer voorname sfeer uit. En dan als klap op de vuurpijl (de sceptici zullen zeggen als een vlag op een modderschuit) is daar de grille. Dat is niet zomaar een grille, nee dat is een Grille met een hoofdletter G. Maakte die grille op z'n voorganger, de Vanden Plas Princess 1100/1300 al de nodige indruk, bij de Vanden Plas 1500 vraag je je af waar die Grille met dat autootje naar toe gaat. Tussen de rechthoekige koplampen is het front van de auto een en al grille.

Aan de Vanden Plas 1500 Automaat, die we u in deze reportage tonen, is door de vorige eigenaren het nodige poetswerk verricht. De grille schittert je tegemoet. Overigens ziet de auto er ook verder van buiten en van binnen niet verkeerd uit. Bij huidige eigenaar vertelde er eerlijk bij, dat er aan de bodem nog wel het een en ander aan laswerk moet worden verricht. Ook hangt de auto een klein beetje naar voren, omdat het hydragas veersysteem waarschijnlijk opgepompt moet worden. Voor een liefhebber van "gekke" Engelse auto's zou dat eigenlijk een mooie uitdaging moeten zijn.



## Historie

Deze Vanden Plas is op 2 januari 1979 afgeleverd door British Leyland dealer G.W. Castle in Holmfirth (bij Huddersfield) in Engeland en is daarmee een van de laatste exemplaren op een totaal van 11.842 verkochte 1500s. Volgens de onderhoudsboekjes, die vanaf het begin nagenoeg allemaal aanwezig zijn, is de VDP altijd perfect onderhouden; de eerste eigenaar liet zelfs elk jaar bij een bedrijfje genaamd Engine Cleaning Service Ltd. te Elland de motor reinigen en een corrosie-inspectie uitvoeren. En dat laatste is waarschijnlijk de reden dat er aan de buitenkant van de auto nauwelijks of geen roest te vinden is.

Na precies 2 jaar werd de VDP bij hetzelfde bedrijf ingeruild en een paar weken later verkocht voor 3970 Pond aan ene Clement Vincent Gregg uit Lepton (eveneens bij Huddersfield). Daarna werd de auto doorverkocht aan een Engelse dame, Mrs. Swanberry in Holmfirth, waarna uiteindelijk in 1997 een zekere Mr. Smith eigenaar van de 1500 werd. Deze laatste Engelse eigenaar heeft volgens een van de vele rekeningen die in het dashboardvak lagen, de auto op 5 maart van dat jaar nog voor 1250 Engelse Ponden laten opknappen; dat was in die tijd toch z'n slordige 4.500 Hollandse Guldens (en nu z'n 1.800 Euro)! Op de rekening staat het volgende: "To remove engine & gearbox. Restore drive in gearbox and reset. Renew torque converter. Carry out MOT-test and repairs. Renew battery".



Ten tijde van die reparatie had de VDP nog maar zo'n 40.000 mijl gereden en uit de MOT-bewijsjes (de Engelse variant van onze APK) die bij de auto zijn zou je kunnen opmaken dat het er echt geen 140.000 moeten zijn. Maar daarvoor durf ik mijn hand nou ook weer niet in het vuur te steken. Tijdens de proefrit is van hoge kilometerstanden echter niet veel te merken. De automatische bak schakelt opmerkelijk soepel, de auto trekt vlotjes op, loopt "met losse handen" keurig rechttuit en ook bij stevig remmen wijkt de 1500 niet van z'n lijn af.

Al met al een heel apart "lelijk eendje" met een bijzonder chique uitstraling, waarvan er beslist niet veel meer zullen rondrijden; mogelijk is dit zelfs de enige in Nederland (Hans Lubberding). ■



# Specificaties

## Vanden Plas 1500 Mark 2 1.5 automatic

### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	385 x 161 x 139 cm
Wielbasis	244 cm
Gewicht	900 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	48 l
Bagageruimte	255 l
Bandenmaat	155/??R13

### Motor en prestaties

Motorinhoud	1485 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	72 pk @ 5500 tpm
Koppel	n.b.
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	155 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

### Prijs

Prijs	€ 8.750,-
Prijs instapmodel	€ 8.750,-