Auto-Palace 1983
's-Gravenhage

Auto-Palace 1983
's-Gravenhage

Sedert 1907

Ten geleide

Deze brochure wordt U aangeboden ter herinnering aan twee voor onze onderneming belangrijke mijlpalen: aan de ene kant het (inmiddels meer dan) 75-jarig bestaan en aan de andere kant de officiële ingebruikname, per oktober 1983, van ruim 20.000 vierkante meter bedrijfsruimte, resulterend in een verviervoudiging van de tot nu toe beschikbare bedrijfsoppervlakte.
De combinatie van deze twee mijlpalen vormt een goede aanleiding tot een brochure als deze, ter onderstreping van herinneringen aan toen en gedachten over nu en straks. Een impressie van een zelfstandig auto-importbedrijf vanaf een pril begin tot in onze tijd.

R.B.P. Lauret
algemeen directeur

Auto-Palace 's-Gravenhage B.V.
Auto Palace - de Binckhorst B.V.
Dealer Krediet- en Lease Maatschappij B.V.
De Binckhorst Auto- en Motor Import B.V.
De Binckhorst Handelmaatschappij B.V.

Merknamen van personenauto's, bedrijfsauto's/bussen, motorfietsen en landbouwvoertuigen, in de loop der jaren gevoerd door Auto-Palace 's-Gravenhage of enige dochteronderneming.

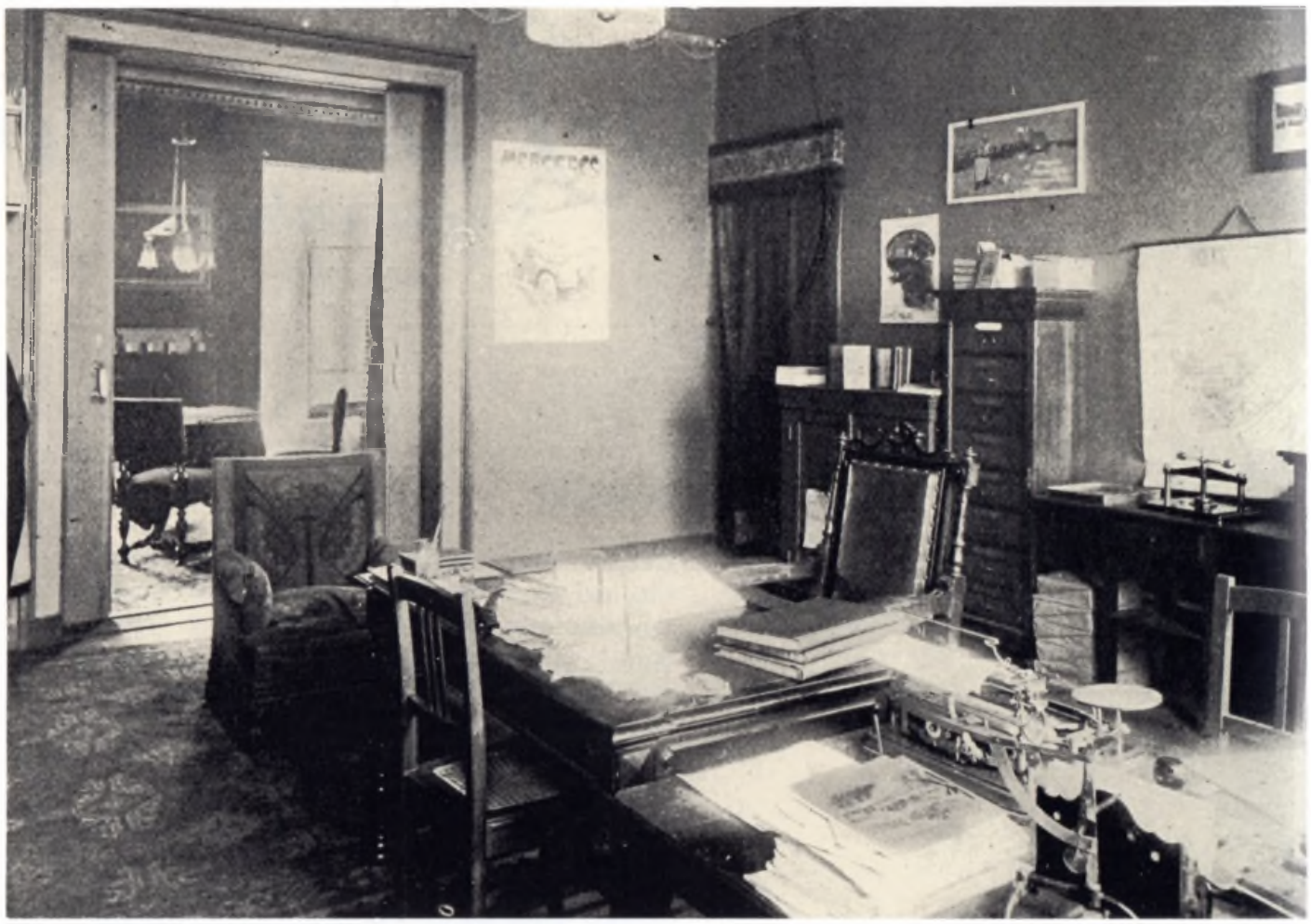
Personenauto's
A.C.
Audi
Auto-Palace
E.M.W.
Hansa
Horch
I.F.A.
Itala
Lea Francis
Maybach
Mazda
Mercedes
Mercedes-Benz
Polski-Fiat/Polonez
Skoda
Standard/Triumph
Steyr
Stoewer
Tatraplan
Trabant
Unic
Wanderer
Wartburg
Willy's
Zwickau

Bedrijfsauto's/bussen
Barkas
Büssing
Dennis
Framo
Holland-Saurer
Holland-Steyr
Mazda
O.M.
Phänomen
Saurer
Steyr

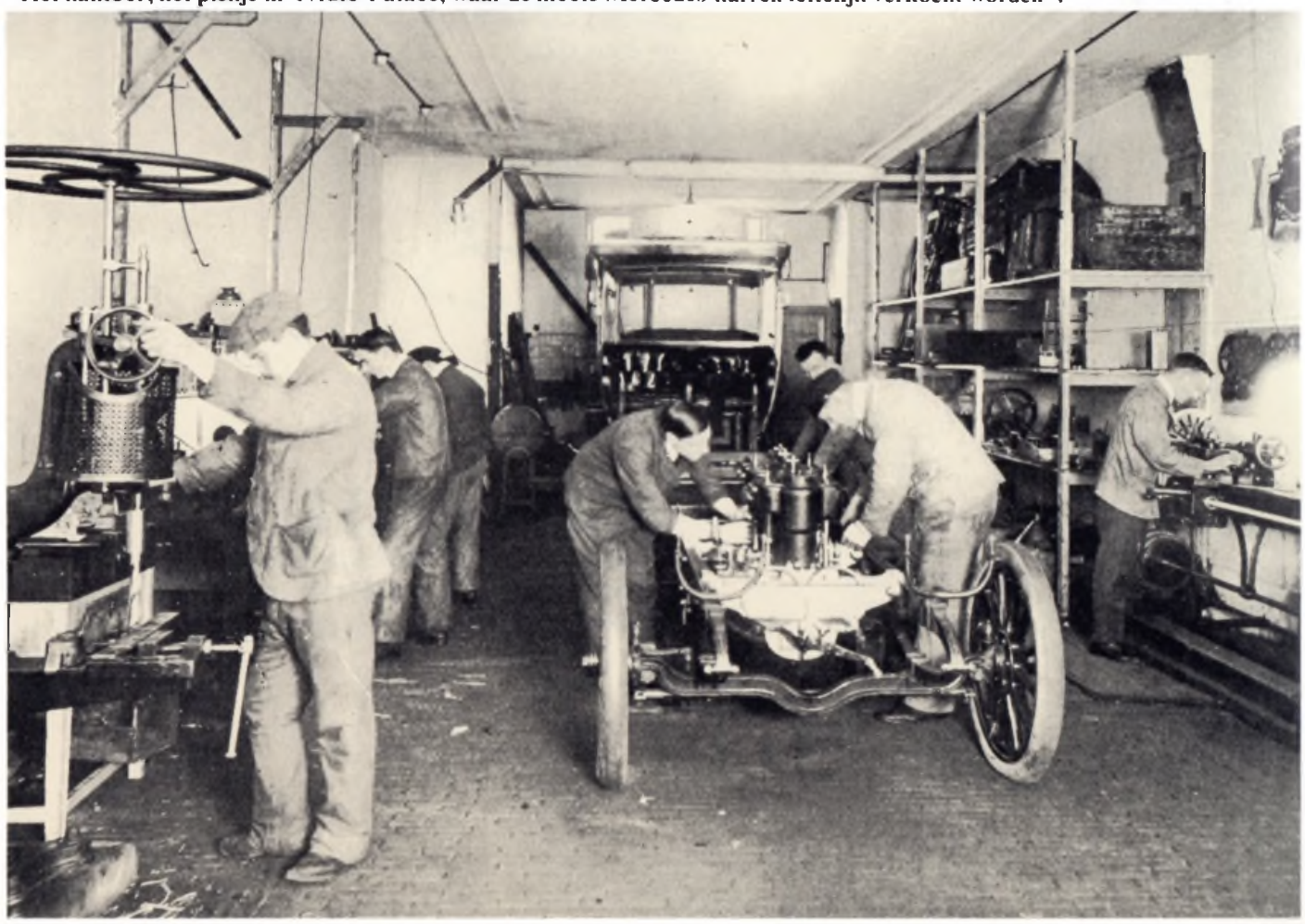
Motorfietsen
Adler
A.W.O.
I.F.A.
M.Z.
Simson

Traktoren
Binckhorst/Bincky
Normag
Steyr
Turner
Warchalowski

1907: "Het Auto-Palace aan den Houtweg 7a, bij de Koninginnegracht te 's-Gravenhage".



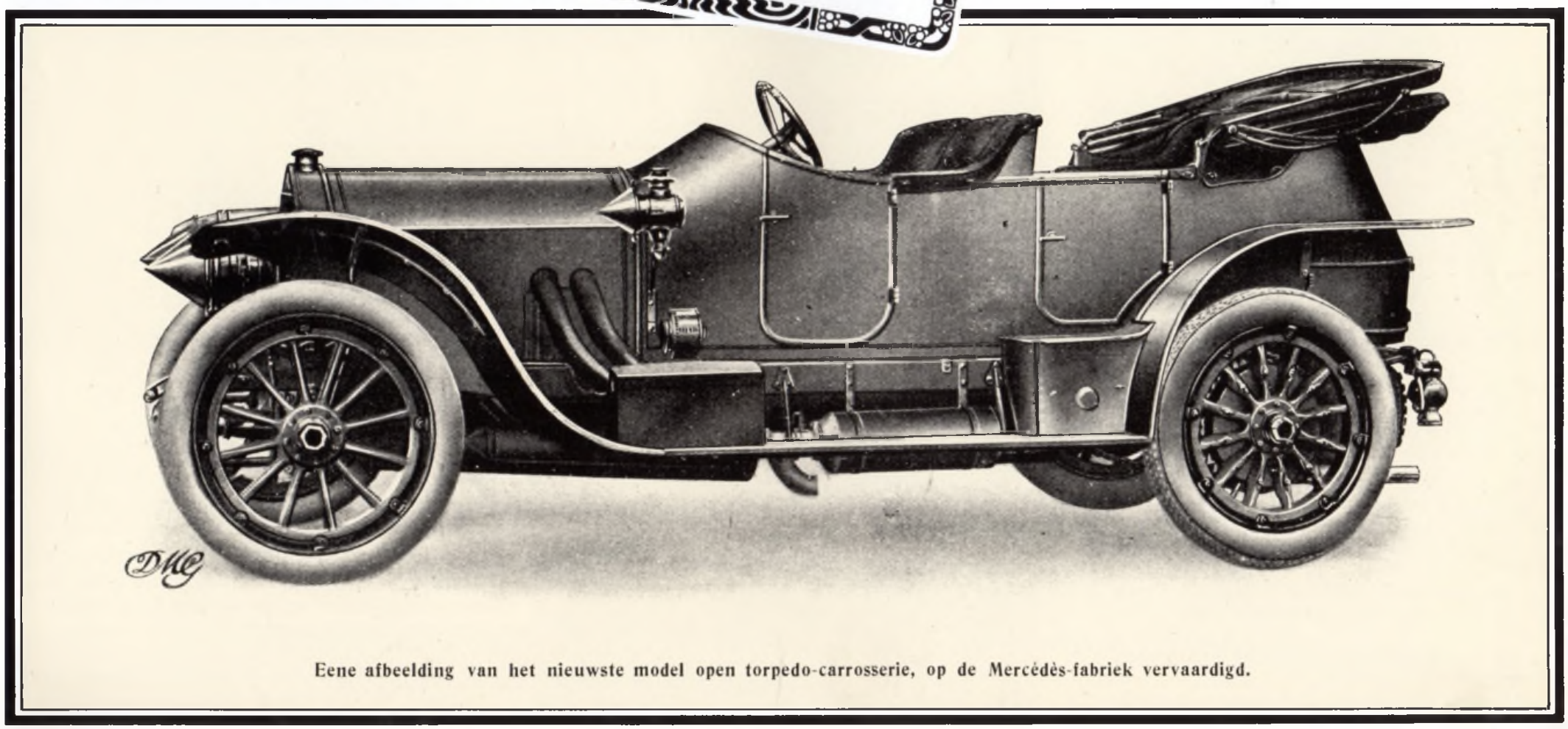
"Het kantoor, het plekje in 't Auto-Palace, waar de mooie Mercedes-karren feitelijk verkocht worden".



"De modern ingerichte werkplaats in het Auto-Palace te 's-Gravenhage, waar alle mogelijke reparatiën verricht worden".

Vervlogen tijden . . . die niet meer terugkomen. De geschiedenis van het huidige Auto-Palace 's-Gravenhage loopt parallel met die van de mobiliteit ("den automobiel") in onze eeuw. Het einde van de vorige eeuw liet zien hoe veel experimenteren en pionieren, via stoomauto en explosiemotor, rond 1886 uitmondde in twee redelijk geslaagde automobielen met een viertakt gasmotor: een vierwieler met gloeibuisontsteking van Gottlieb Daimler en een driewieler met elektrische ontsteking van Carl Benz. Nederlands eerste echte automobiel-importeur diende zich aan in de persoon van de Nijmeegse zakenman M.W. Aertnijs. In 1896 werd de eerste automobiel met verbrandingsmotor — een Benz — het eigendom van de Haagse fotograaf P. Zimmerman. Een tweede exemplaar werd geleverd aan notaris Backx te Wieringerwaard, de eerste voorzitter van de K.N.A.C. N.V. Auto-Palace werd in 1907 ingeschreven in de gemeente-archieven te Den Haag. Aan de Houtweg 7-7a (koetshuis met bovenwoning) startte men met de verkoop van het merk Mercedes. In 1911 werd ditzelfde pand gekocht voor de somma van 35.458 gulden.

1910 aantal personenauto's in Nederland: 2000
aantal inwoners: 5,9 miljoen



Eene afbeelding van het nieuwste model open torpedo-carrosserie, op de Mercédès-fabriek vervaardigd.

Mercedes 1911.

Behalve van Mercedes was Auto-Palace in die jaren ook agent van Unic, Itala en Hansa. Ook deed men in vrachtwagens, en wel van de merken Daimler en Saurer. Uit een advertentie uit 1908, die de lezer opriep tot het bezoeken van een stand in het Paleis voor Volksvlijt te Amsterdam blijkt dat Auto-Palace er ook een geheel eigen fabrikaat op na hield: de "Auto-Palace" auto, een 4 cilinder met magneet-ontsteking, "geruischloos als een elektrische wagen", voor de prijs van 2925 gulden.

Archieven wijzen uit dat de naam N.V. Auto-Palace in 1921 werd gewijzigd in "Mercedes-Daimler Automobielmaatschappij".
Dat de zaken goed gingen bleek wel uit de oprichting van een filiaal, in 1923, aan het Rokin te Amsterdam. Kort daarna verhuisde men het Haagse "hoofdkantoor" en showroom naar resp. het Lange Voorhout en de Kazernestraat, de garage bleef gevestigd aan de Houtweg.

Saurer vrachtwagens van Heineken's Bierbrouwerij Maatschappij, Amsterdam.

▲
Saurer "Omnibus" van Gemeentelijke Electrische Tram te Amsterdam.
Saurer Mechanische Ladderwagen Gemeentelijk Electrisch Bedrijf Rotterdam. ▶

1920 aantal personenauto's in Nederland: 11.000
aantal inwoners: 6,8 miljoen

1925 personenauto-dichtheid in de Verenigde Staten even groot als die in Nederland in 1968

1927 invoering wegenbelasting, bestemd voor aanleg, verbetering en onderhoud van 's rijks wegen; totstandkoming van het eerste Rijkswegenplan: beoogde lengte van de rijkswegen 2900 kilometer

1925 Stond in het teken van de fusie tussen Mercedes en Benz. Als consequentie werd de handelsnaam wederom gewijzigd: Mercedes-Benz Automobielmaatschappij. Niet voor lang echter, want in 1927 werd de relatie met deze fabrikant verbroken. Men ging verder onder de naam N.V. Auto-Palace 's-Gravenhage. Mede-oprichter en directeur: de heer P.C.M. Lauret, reeds een aantal jaren bedrijfsleider van het Amsterdamse filiaal.

Volgens de rubriek "handelsberichten" van het 14-daagse vakblad "De Autohandel" (officieel orgaan van de afdeling 8 van de "Nederlandsche Vereeniging de Rijwiel- en Automobielindustrie", de R.A.I. dus) nam Auto-Palace in 1927 de vertegenwoordiging op zich van Horch automobielen. Dit voor die tijd peperdure Duitse merk werd voor het eerst gepresenteerd op de RAI tentoonstelling in januari 1928.

In het desbetreffend tentoonstellingsnummer van "De Autohandel" werd over dit merk opgemerkt:

Duitschland's beste auto

"HORCH (Au[illegible]

20 - 65 P.K., 8 [illegible] ontst., pomp k., enkelv. [illegible]en, Dewandre Servo [illegible]ting met [illegible]men van eigen constructie.

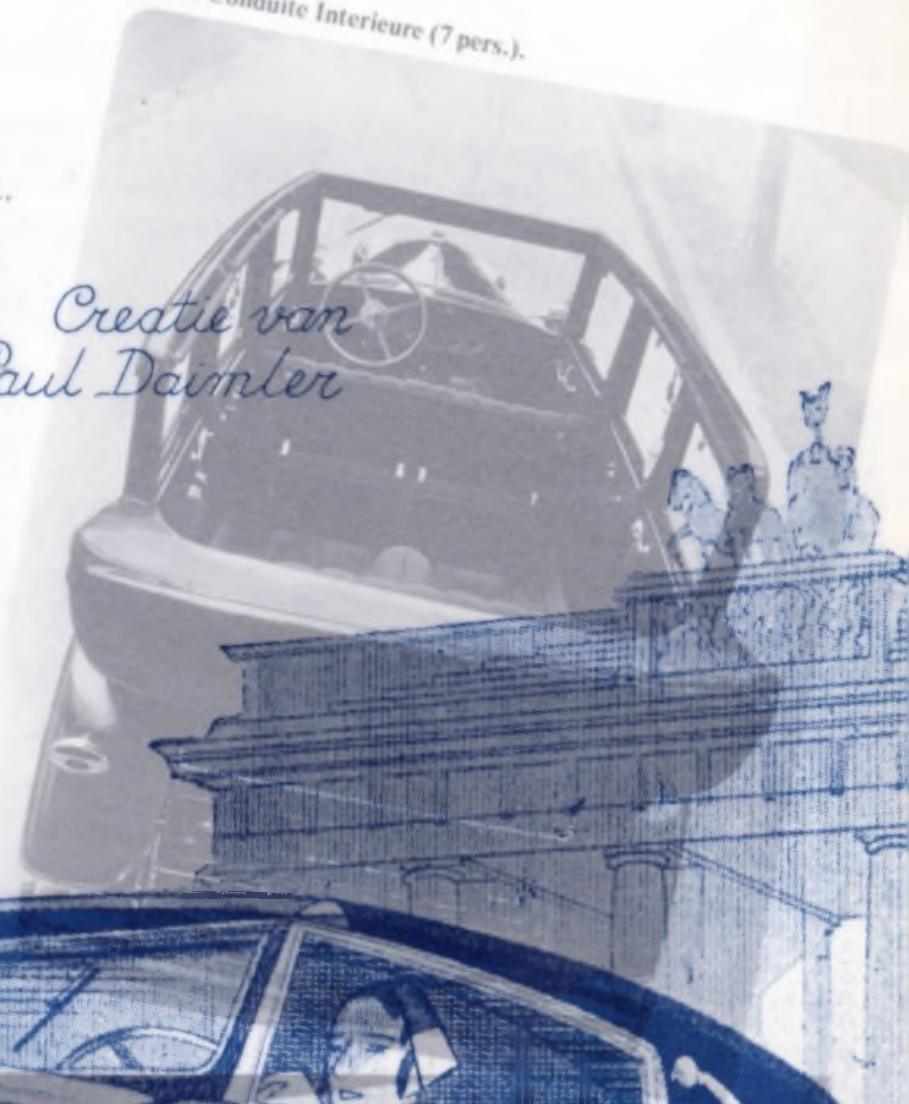
De herverschijning [illegible] de hier geïmporteerde me[illegible] scheiden van de D[illegible] zeer kort geleden zoda[illegible] Duitschen automobiel[illegible] met inte[illegible] zullen bestudeeren. De acht in lijn is die attentie wel waard, twee [illegible] sen kommandeeren de kleppen en ook overigens een constructief goed doordacht geheel, rank van lijn.

Trouwens van Paul Daimler zou niet anders te verwachten zijn, een eerste klasse product. Geëxposeerd worden een 6-persoons allweather, een 2-persoons cabriolet en een blauwe conduite séparée".

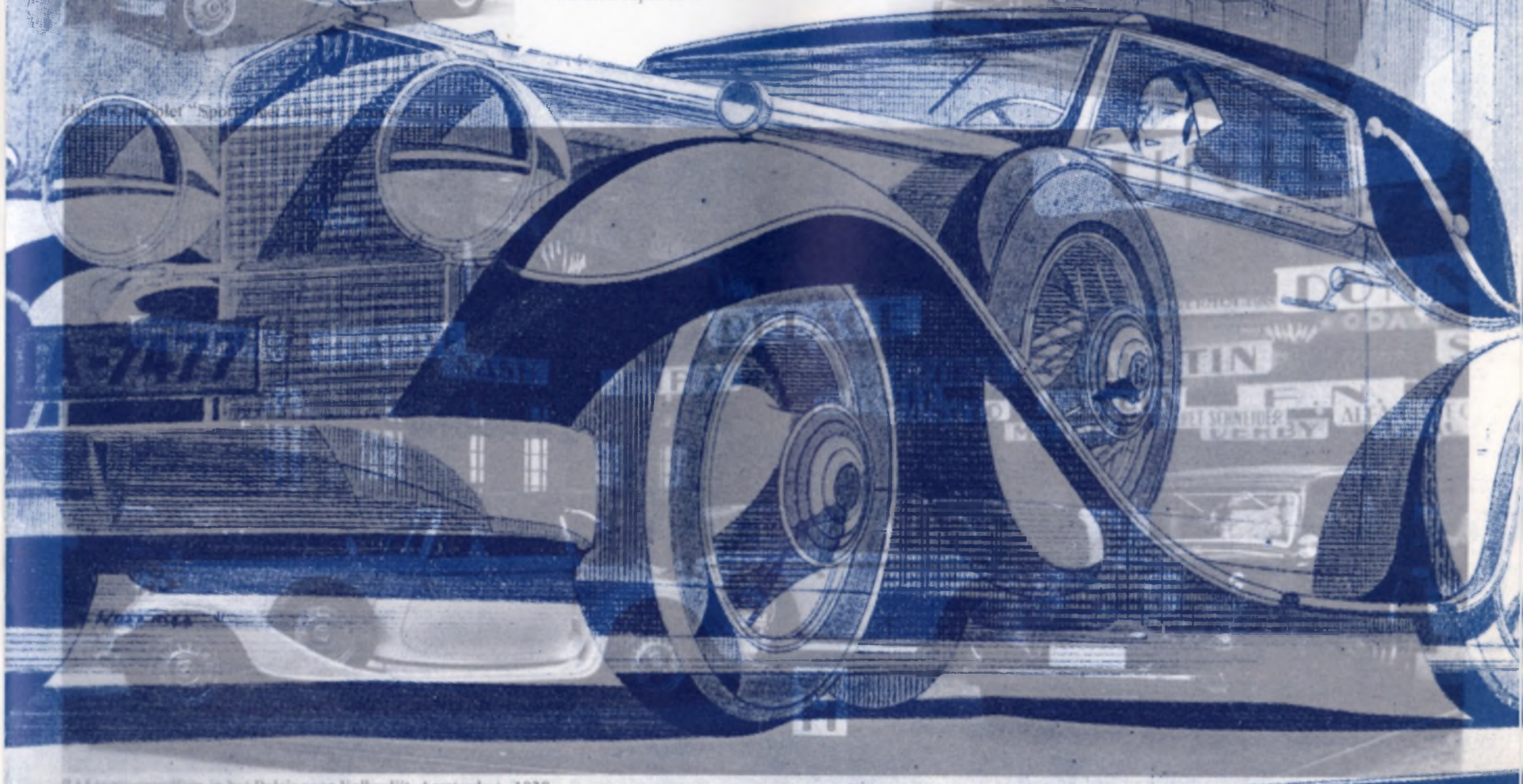
HORCH

Creatie van Paul Daimler

de Aristocraat

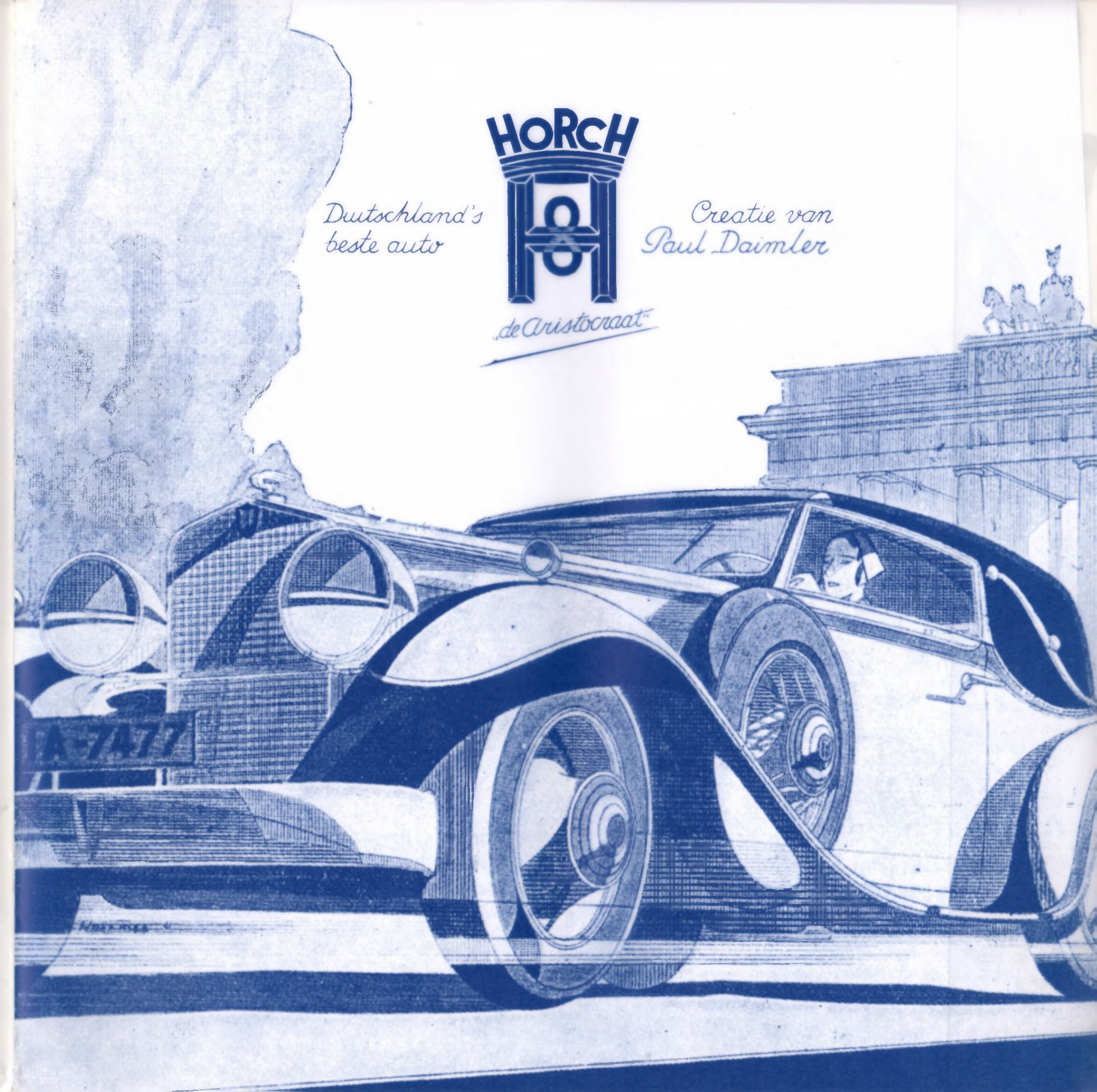


Horch Conduite Interieure (7 pers.).



Horch Cabriolet "Sport[illegible]

RAI tentoonstelling in het Paleis voor Volksvlijt, Amsterdam, 1928.

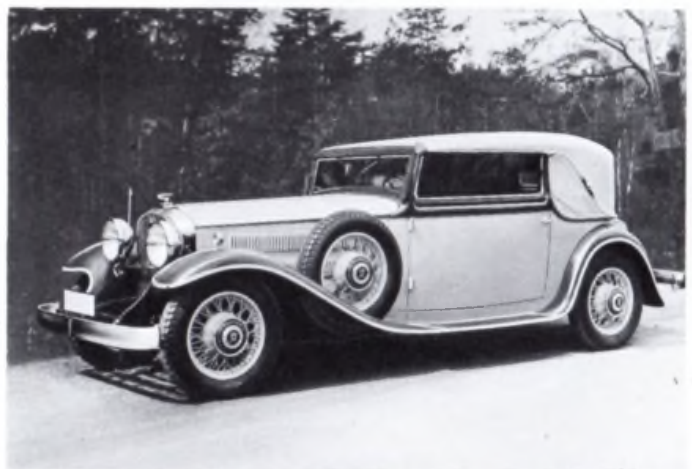

HORCH
Duitschland's beste auto
Creatie van Paul Daimler
„de Aristocraat"

Volgens de rubriek "handelsberichten" van het 14-daagse vakblad "De Autohandel" (officieel orgaan van de afdeling 8 van de "Nederlandsche Vereeniging de Rijwiel- en Automobielindustrie", de R.A.I. dus) nam Auto-Palace in 1927 de vertegenwoordiging op zich van Horch automobielen. Dit voor die tijd peperdure Duitse merk werd voor het eerst gepresenteerd op de RAI tentoonstelling in januari 1928.

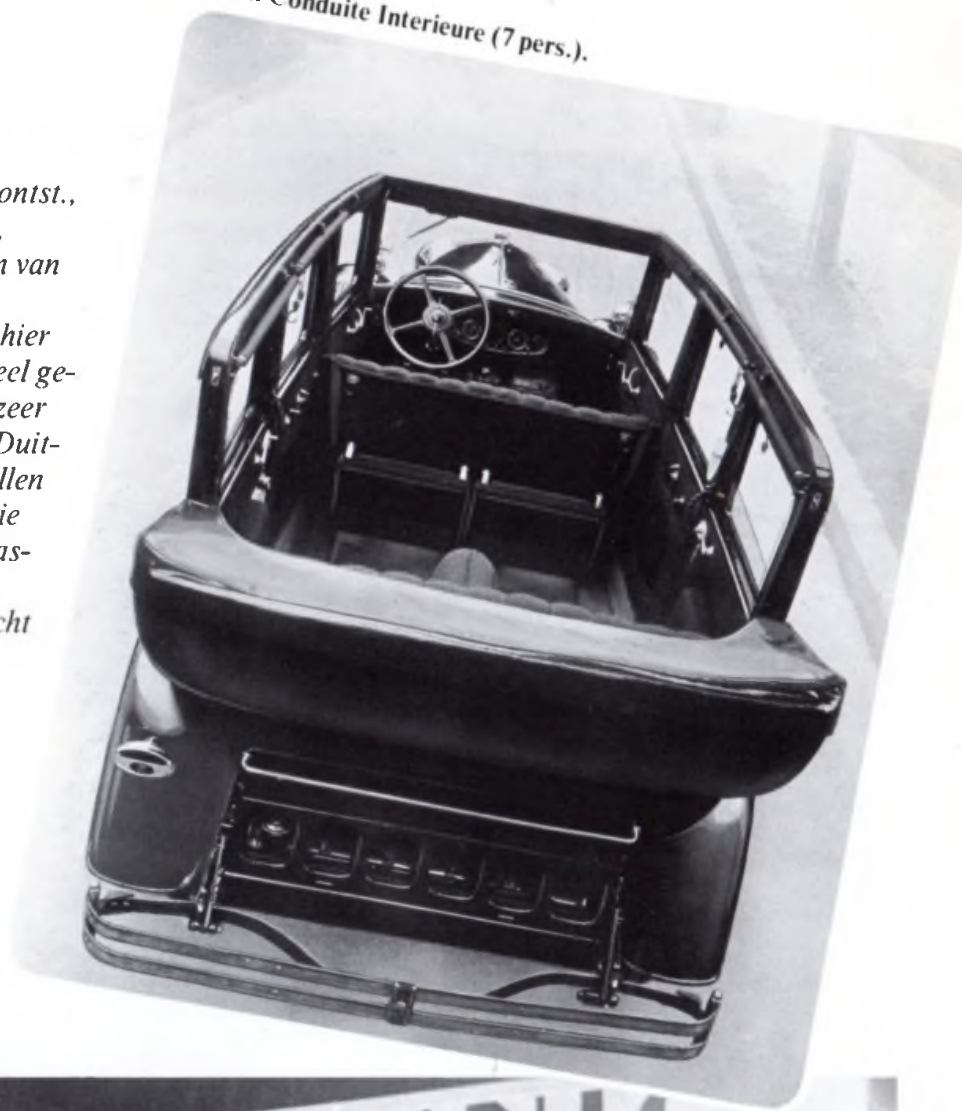
In het desbetreffend tentoonstellingsnummer van "De Autohandel" werd over dit merk opgemerkt:

"HORCH (Auto-Palace, Den Haag)

20 - 65 P.K., 8 cyl., 65 x 118 mm, accu ontst., pomp k., enkelv. pl. k., 32 x 6.2 banden, Dewandre Servo inrichting met remmen van eigen constructie.
De herverschijning van Horch onder de hier geïmporteerde merken (thans weer geheel gescheiden van de D.A.A.G.) dateert van zeer kort geleden zodat velen dit stukje van Duitschen automobielbouw met interesse zullen bestudeeren. De acht in lijn is die attentie wel waard, twee bovenliggende nokkenassen kommandeeren de kleppen en ook overigens een constructief goed doordacht geheel, rank van lijn.
Trouwens van Paul Daimler zou niet anders te verwachten zijn, een eerste klasse product. Geëxposeerd worden een 6-persoons allweather, een 2-persoons cabriolet en een blauwe conduite séparée".



Horch Cabriolet "Sport" met Gläser carrosserie (1928).



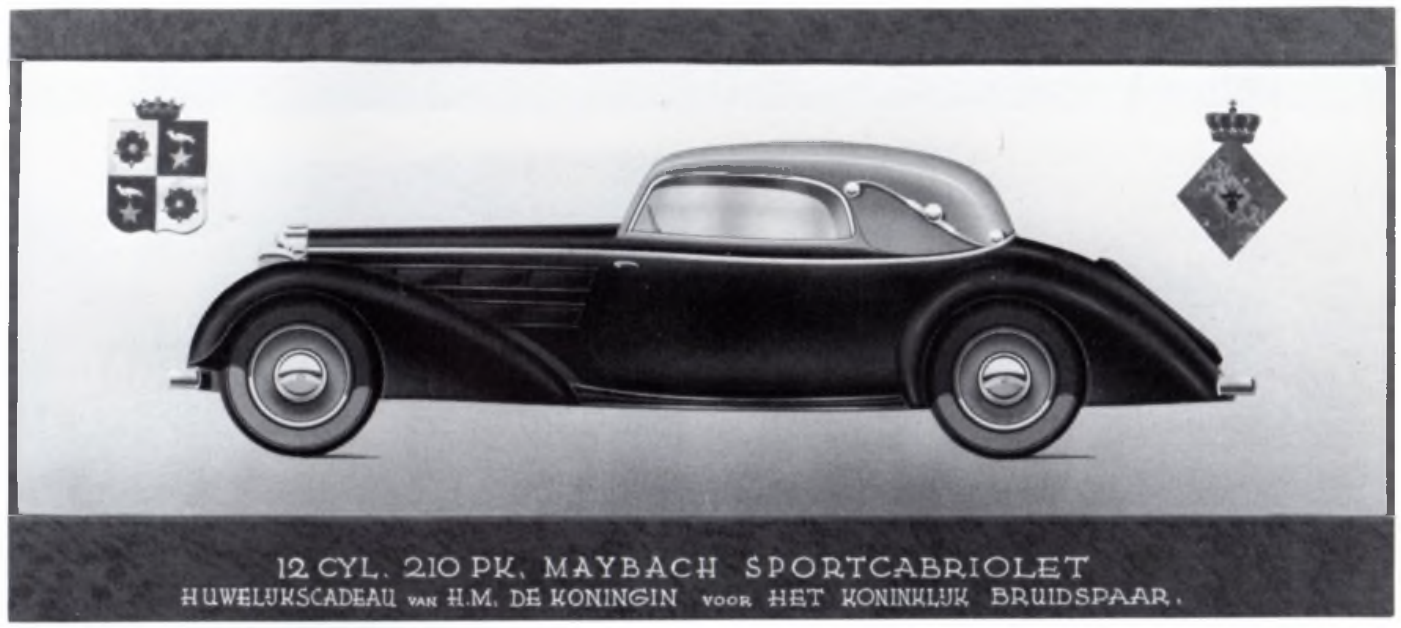
Horch Conduite Interieure (7 pers.).

RAI tentoonstelling in het Paleis voor Volksvlijt, Amsterdam, 1928.

Exclusief en . . . peperduur. Auto-Palace zag dit blijkbaar niet als een bezwaar bij de import van diverse Duitse automerken in de jaren dertig. Volgens een prijscourant uit 1935 was het bijzonder exclusieve merk Maybach te koop vanaf . . . 16.000 gulden; de duurste uitvoering, een 210 P.K. 12-cilinder sportmodel kostte liefst 23.500 gulden! Het merk Horch was te koop voor bedragen tussen zo'n 6.000 en 13.000 gulden. De prijs van een Audi 4-deurs sedan bedroeg een kleine 4.000 gulden. Van het toenmalige Auto-Union betrok men het merk Wanderer, dat ongeveer in dezelfde prijsklasse lag. Verder voerde men het Duitse merk Stoewer, terwijl eveneens, zij het zeer kortstondig, het Amerikaanse merk Willy's werd verkocht.
In 1936 werd door Auto-Palace een Maybach 12 cilinder sportcabriolet geleverd aan het Koninklijk Huis.
Deze was bestemd als huwelijksgeschenk van Koningin Wilhelmina aan Prinses Juliana en Prins Bernhard.

1936: Koerswijzigingen in de Duitse politiek blijken niet zonder invloed op de verkoop van uit Duitsland afkomstige automobielen. Mede hierom werd in 1936 de import ter hand genomen van het merk Skoda, uit Tsjecho-Slowakije, zodanig populair geprijsd dat de verkopen van dit merk meteen al datzelfde jaar die van alle andere merken van Auto-Palace tesamen overtroffen.
Het personeelsbestand telde in 1937 26 medewerkers, in 1938 was dit al toegenomen tot 38. Dat de zaken ondanks de economische situatie niet slecht gingen, bewijst een directieverslag uit 1939 over de periode vanaf 1927 ("Het is uit trotsch dat deze samenstelling is ontstaan"): in 12 jaar tijd passeerde niet één dividendloos jaar.

In 1941 meldt de directie in een circulaire aan haar toenmalige "dealers" dat de import-mogelijkheden nu uiterst beperkt zijn en men spreekt de verwachting uit dat de import vroeger of later geheel tot stilstand zal komen. Hetgeen inderdaad geschiedde.



Het luxe interieur van een Wanderer . . .

1930 aantal personenauto's in Nederland: 68.000
aantal inwoners: 7,8 miljoen
oprichting BOVAG, Bond van Automobielhandelaren en Garagehouders (de "rebellen" uit de vroegere afdeling 8 van de R.A.I.); officieel orgaan: "Het Automobielbedrijf", abonnement f 5,– per jaar, losse nummers 20 cent

1933 import personenauto's in Nederland: 12.562

1938 aantal inwoners: 8,6 miljoen

1939 aantal personenauto's in Nederland: 100.000

1940 lengte van de Nederlandse rijkswegen: 2849 km., waarvan 87 km autosnelweg

In de eerste jaren na 1945 kende Nederland een schrikbarend tekort aan personenauto's. Bedroeg het wagenpark in ons land rond 1940 nog ongeveer 100.000, in 1945 was hiervan nog slechts minder dan éénderde over. Tussen 1945 en 1947 opereerde Auto-Palace als dealerbedrijf van de zojuist samengevoegde Engelse merken Standard en Triumph. In 1947 hernam Auto-Palace de import van auto's. Skoda was in die naoorlogse jaren een van de weinige autofabrieken met een behoorlijke produktie: de verbintenis met Skoda, die al van vóór de oorlog dateerde, werd gecontinueerd. Gezien het geringe aanbod op de markt van andere automerken, was deze relatie met Skoda voor Auto-Palace een zeer profijtelijke. Overigens ging het bij de toen geïmporteerde Skoda's nog steeds om vóóroorlogse modellen of modificaties hierop, zoals de zeer populaire typen 1101 en 1102.

Rond 1948 werd ernst gemaakt met de opbouw van een volwaardig dealernet ten behoeve van de verschillende merken.
In de showroom van de Groningse dealer Hofstee & Mijnhardt prijkte een reklamebord, waarop Skoda geroemd werd vanwege zijn uitstekende prestaties op de eerste naoorlogse 24-uurs rit in Francorchamps: Skoda werd hier eerste, tweede en derde in zijn klasse. Wijselijk prees deze dealer een door hem tentoongestelde Skoda aan met de slogan: "Ook deze Skoda is dus tot een dergelijke prestatie in staat".

De import van Skoda was tegen het einde van de jaren veertig en het begin van de jaren vijftig stellig de belangrijkste bedrijfsaktiviteit van Auto-Palace. Er bestonden echter ook contacten met I.F.A. (Industrielle Fahrzeug-Automobilbau), een Oost-Duits samenwerkingsverband van auto-, motorfiets- en tractorfabrikanten, die in '45 genationaliseerd werden. Deze I.F.A. startte in 1948 met de produktie, in licentie, van vooroorlogse D.K.W.'s. Ook de vóór 1940 door Auto-Palace geïmporteerde merken Horch en Audi waren inmiddels opgegaan in de I.F.A. organisatie. Op grond van deze oude relatie verwierf Auto-Palace in 1948 het importeurschap van het nieuwe merk I.F.A. (niet alleen auto's maar ook motorfietsen). In 1956 zouden uit I.F.A. overigens drie nieuwe merken voortkomen: Zwickau (in 1959 omgedoopt in Trabant), Wartburg (geproduceerd in de E.M.W. fabriek te Eisenach) en M.Z. motorfietsen (uit Zschopau).

...een van de eerste na-oorlogse Skoda's.

Auto-Palace aan de Houtweg te Den Haag rond 1950.

▲
E.M.W. (Eisenacher Motoren Werke) uit 1951, gebouwd in de voormalige B.M.W. fabrieken.

◀ Tijdens de RAI-tentoonstelling van 1951 presenteerde Auto-Palace trots de 5000ste in Nederland geïmporteerde na-oorlogse Skoda.

1949 introduktie van het kentekenbewijs op grond van de nieuwe Wegenverkeerswet: een "identiteitsbewijs" voor het motorvoertuig zelf

1950 aantal personenauto's in Nederland: 139.000
aantal inwoners: 10 miljoen

De voorspoedige gang van zaken bij Auto-Palace rond 1950 was reden om uit te zien naar een aanpassing van de organisatie en naar een grotere behuizing. Auto-Palace kreeg een drietal dochterondernemingen en kocht tegelijkertijd grond aan op het Binckhorst terrein, toentertijd nog een kale vlakte. Hier verrees een voor die tijd hypermodern, onder architectuur gebouwd pand, waarvan velen zich afvroegen of een dergelijke ambitieuze investering niet het voortijdig einde zou inluiden van de onderneming. Op 22 februari 1952 vond onder grote belangstelling de officiële opening

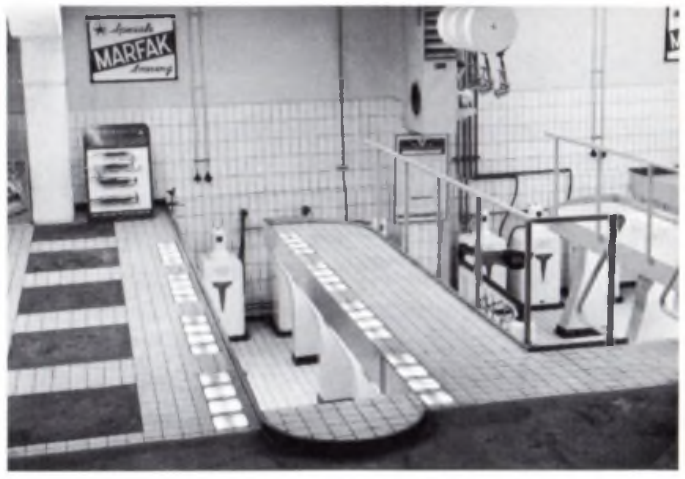
De eerste steen wordt gelegd door (v.l.n.r.) F.J. Lauret, W.O. Lauret en R.B.P. Lauret.

plaats. Bij die gelegenheid werd een replica van het nieuwe pand, in de vorm van een reuzentaart, aan de directeur, de heer P.C.M. Lauret, aangeboden.

Auto-Palace "deed" overigens niet alleen in personenauto's: het Zwitserse merk Saurer (voornamelijk bussen en mondjesmaat vrachtauto's) werd door Auto-Palace reeds vóór 1940 geïmporteerd; een ander merk was Steyr, uit Oostenrijk: vrachtauto's en landbouwtrekkers. Ook importeerde men de (West-Duitse) Adler motorfietsen en Normag landbouwtrekkers. Overigens — en dat gold zeker voor vrachtwagens en autobussen — volstond Auto-Palace lang niet altijd met het importeren en distribueren van standaard-fabrieksuitvoeringen. Dikwijls leverde men "eigen produkties", zoals "Binckhorst/Bincky" tractoren (export naar Zuid Amerika) en de zogenaamde "Holland-Saurer": een geheel voor Nederlands gebruik en met in ons land gemaakte componenten aangepaste autobus, waarvan indertijd enige honderden exemplaren werden geleverd aan de Rotterdamse R.E.T. Feitelijk waren van dit type alleen nog de motor, stuurinrichting en voor- en achteras van Saurer zelf. Later werd deze Holland-Saurer overigens de eerste autobus in ons land, die voorzien was van een automatische transmissie. Een bijzonderheid in die periode was ook de door Saurer uitgebrachte "gelede" bus (herkenbaar aan de rubberen harmonica, in het midden — tegenwoordig veel toegepast bij langere stadsbussen).

Directiekamer 1952.

De heer P.C.M. Lauret ontvangt één der vele cadeaux.



...een voor die tijd hypermoderne doorsmeerplaats.

Assemblage van Saurer buschassis.

...goedgevuld magazijn.

Grote belangstelling tijdens opening...

Aanzicht van het nieuwe pand.

Toen de Binckhorst haven nog een haven was...

...gelukwensen van de RET Rotterdam.

Lokatie in 1952.

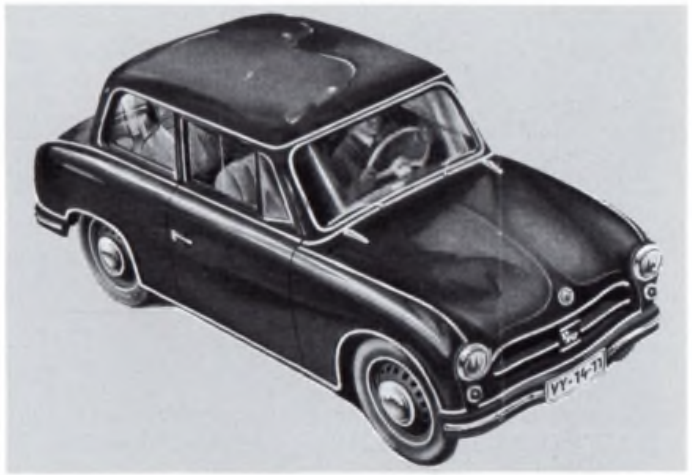
Imposante (hoek)showroom.

De jaren vijftig waren voor Auto-Palace niet onverdeeld voorspoedig. Importschappen werden verworven en weer verloren. Een belangrijke rol hierbij speelde de toenemende concurrentie, nu de Europese auto-industrie zich van de tweede wereldoorlog hersteld had. Sommige merken wisselden dan ook regelmatig van importeur. Auto-Palace kwam deze moeilijke periode door met de import van Skoda (tot 1953), Steyr, Saurer en I.F.A.. Niet te ontkennen valt dat met name de economische crisis en daarop volgende bestedingsbeperking van 1957 het voortbestaan van de onderneming ernstig hebben bedreigd, juist op het moment dat zij vijftig jaar bestond.

In de tweede helft van de jaren vijftig verdween I.F.A., zoals al eerder gemeld, als merk. Nieuwe namen waren Zwickau (vanaf '59 Trabant) en Wartburg. De Zwickau was een kleine tweetakt auto met een volledig uit kunststof vervaardigde carrosserie, door Auto-Palace op de markt gebracht onder de naam Zwickau P70. In 1960 werd de Barkas geïntroduceerd, een lichte bedrijfsauto, eveneens met tweetaktmotor. Wartburg (al eerder geïmporteerd, ook een tweetakt), Trabant en Barkas zouden Auto-Palace — op een enkele onderbreking na — vele jaren trouw blijven, tot het begin van de jaren zeventig, toen hun tweetaktmotoren niet meer konden voldoen aan de nieuwe eisen op het punt van uitlaatgassen.

In het najaar van 1960 kwam de heer P.C.M. Lauret, sinds 1927 directeur en sinds 1950 enig aandeelhouder van Auto-Palace, te overlijden en werd het roer overgenomen door de toen 22-jarige R.B.P. Lauret.

▲ **Grote belangstelling voor nieuwe Wartburg modellen tijdens de receptie ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van Auto-Palace en het 30-jarig jubileum van de heer P.C.M. Lauret als directeur (1957).**



Zwickau P 70. Onder: P.C.M. Lauret

▶

1955 aantal personenauto's in Nederland: 268.000

1956 benzineprijs (super) 40.6 cent per liter

1960 aantal personenauto's in Nederland: 522.000
aantal inwoners: 11.4 miljoen
verkopen in Nederland nieuwe personenauto's: 100.154
aantal telefoonaansluitingen: 1.044.000

In 1964 werd het pand aan de Binckhorstlaan uitgebreid met een nieuwe showroom, kantoren en werkplaats. In datzelfde jaar kwam een eerste contact tot stand met het Toyo Kogyo concern, gevestigd in Hiroshima, Japan, beter bekend als fabrikant van Mazda. Toyo Kogyo verkende in ons land de markt voor kleine stadsauto's, uitgerust met 360 cm^3 tweecilindermotoren. In 1968 werd Auto-Palace opnieuw benaderd, nu met een interessantere propositie: een fraai ontworpen vierdeurs middenklasser, de Mazda 1500. Onderhandelingen waren uiteindelijk succesvol en de import van Mazda auto's ging feitelijk van start in januari 1969. Speciaal met het oog op Mazda was een van de dochterondernemingen omgedoopt in het huidige Auto Palace - de Binckhorst. Men beschikte over een net van 60 dealers. In 1969 werden, om een idee te geven, 602 Mazda's afgeleverd, tegen 355 Trabants en 382 Wartburgs.

◀ De heer G. Th. Reys (overleden in 1975) heeft een bijzonder belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van Auto-Palace. Sinds 1939 in dienst van de onderneming, klom hij op van service-monteur tot adjunct-directeur (1961). Juist in de moeilijkste jaren, tussen 1957 en 1968, heeft hij de onderneming mede richting gegeven.

Het pand na de uitbreiding in 1964. Onder: de nieuwe (tweede) showroom.

1963 gemiddelde jaarkilometrage personenauto's: 18.400 km

1964 verkopen in Nederland nieuwe personenauto's: 226.090

1965 gemiddelde prijs personenauto's f 6.853,–

1966 kilometers verharde weg in Nederland: bebouwde kom 25.300 km, buiten bebouwde kom 46.100 km

1968 verkopen in Nederland nieuwe personenauto's: 334.675
aantal personenauto's in Nederland: 2 miljoen

1969 aantal zelfstandige auto-importbedrijven in Nederland: 34

Opening nieuwe werkplaats in 1964.

Magazijnbalie.

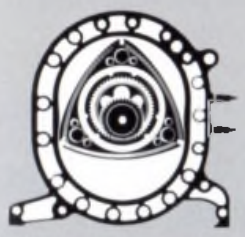
De heer R.B.P. Lauret in zijn nieuwe directiekantoor.

Wartburg in de "quick-service" afdeling.

Afdeling verkoop.

Showroom.

De verbintenis met Toyo Kogyo, de Mazda fabriek, was het startpunt voor een dynamische, zelfs spectaculaire groei van de onderneming. Deze werd niet in de laatste plaats verklaard door een snelgroeiend produktieprogramma van deze autofabrikant, die reeds in 1931 haar eerste 3-wielige bestelauto produceerde en in 1937 al de eerste voorbereidingen trof voor de produktie van personenauto's. Vlak voor de tweede wereldoorlog werden in Hiroshima, zij het op experimentele basis, 3-wielige personenauto's geproduceerd. Omstreeks 1950 is Toyo Kogyo toe aan serieproduktie van haar eerste personenauto's. Overigens heeft Toyo Kogyo zich tot het begin van de jaren zestig hoofdzakelijk bezig gehouden met de produktie van vrachtauto's, de Mazda personenauto begint zijn geschiedenis feitelijk pas goed in 1960. Men introduceert dan een kleine coupé met de naam R 360. Tekenend voor de voortvarendheid van deze fabrikant weet men in 1961 direct al een licentie te verwerven van NSU voor de produktie van de in die jaren revolutionaire rotatiemotor.



Het is deze rotatiemotor, welke — zij het sterk verbeterd — nog steeds wordt toegepast in bepaalde Mazda typen.

HADI-MAZDA 1800

De verkoopinspanningen voor Mazda in 1969 waren, wat Auto-Palace betreft, geheel geconcentreerd op de Mazda 1500, een ontwerp van Nuccio Bertone, met een catalogusprijs van f 8.995,— inclusief BTW.

Spoedig daarna volgde eenzelfde model, echter uitgerust met een 1800 cm³ motor, gepresenteerd als Mazda 1800.
Een nieuwe verkooptroef werd de Mazda 1200, voorloper van de 1000/1300 serie. Een typische liefhebbersauto was, in het begin van de jaren zeventig, de Mazda R 100 Coupé, zeer krap bemeten, maar . . . uitgerust met een bijzonder pittige krachtbron, een 110 PK rotatiemotor (topsnelheid 190 km per uur).
Dat Toyo Kogyo, wat motortechniek betreft, niet slechts op één paard wedde, blijkt wel uit het feit dat zij, afgezien van benzinezuigermotoren en rotatiemotoren, al sinds het midden van de jaren zestig diesels produceerde, zij het dan dat deze uitsluitend werden toegepast in vrachtauto's.

Een van de eerste Mazda's met rotatiemotor: R 100 Coupé.

De nieuwe, fantastische

MAZDA 5

Veiligheid, maximaal comfort, snelheid, elegance, alles verenigd in Nuccio Bertoné's meesterlijke carrosserie.

AUTO PALACE - DE BINCKHORST N.V.,
BINCKHORSTLAAN 322, DEN HAAG, TELEFOON 070-855100

Komt U gauw kijken
en een proefrit maken?

Trabant

spiksplinternieuwe echte 4-persoons voor
f 4499
(inkl. BTW)

ruimte voor 4 personen
voorwielaandrijving
grote kofferruimte
lage belasting- en verzekeringspremie
roestvrij kunststof plaatwerk
signaallicht-claxon combinatie

Imp. tevens dealer voor Den Haag:
De Binckhorst
Auto en Motor Import b.v.
Binckhorstlaan 312-322 Den Haag
tel. 070-855100

De Ruimte-reizigers

Ruimtereizigers.
Inderdaad.
Want tegenwoordig kun je in bijna elke auto-advertentie lezen van die zogenaamde "ruimte voor 4 personen". Maar bent U er wel eens in gaan zitten met z'n vieren? Moet U toch eens doen
En dat moet U ook eens doen bij de Wartburg.
Om te ervaren dat er aan dat "ruimtereizigers" bij de Wartburg echt geen woord overdreven is. Bovendien, de Wartburg is zó kompleet, zó degelijk en zó fantastisch afgewerkt, dat je haast niet kunt geloven dat hij maar f 6.345.- kost.

Wartburg v.a. f 6345 inkl. BTW
(ook leverbaar als kombi)

Wartburg: waar voor je geld.

Imp. tevens dealer voor Den Haag
Dealers door geheel Nederland
DE BINCKHORST AUTO & MOTOR IMPORT B.V.
Binckhorstlaan 312-322, Den Haag, telefoon 070-855100, Postbus 148

1970 aantal inwoners: 13 miljoen
benzineprijs (super) 59.1 cent per liter
aantal personenauto's in Nederland: 2.465.000
verkopen in Nederland nieuwe personenauto's: 432.231
aantal telefoonaansluitingen: 2.202.000
gemiddelde prijs nieuwe personenauto's: f 7.468,-

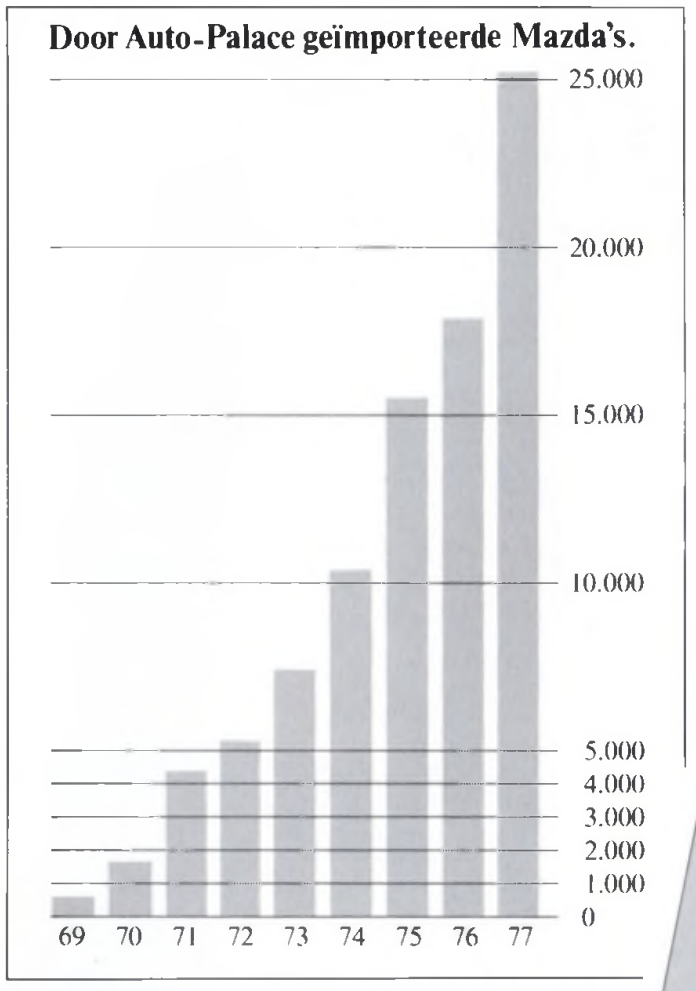
Tussen 1970 en 1975 groeit Auto-Palace gestaag. Het verlies van de merken Trabant en Wartburg wordt ruimschoots gecompenseerd door de stijgende verkoop van Mazda. In 1974 worden voor het eerst meer dan 10.000 Mazda's verkocht. De tienduizendste wordt door directeur R.B.P. Lauret feestelijk overgedragen aan zijn dealer in Rotterdam-Zuid, Autobedrijf Speelman.

Interieur Mazda RX-4.

W.O. Lauret († 1974).

Deze — commercieel gesproken — voorspoedige periode in de geschiedenis van de onderneming wordt helaas op tragische wijze overschaduwd door het overlijden, in 1974, van de heer W.O. Lauret in wie Auto-Palace reeds enige tijd een dynamische adjunct-directeur had gekend.

In 1975 leed Auto-Palace opnieuw een gevoelig verlies met het overlijden van de heer G.Th. Reys, die na zijn pensionering nauw betrokken was gebleven bij de onderneming als adviseur van de directie.



In 1978 is de aflevering van de 100.000ste in Nederland geïmporteerde Mazda een feit. Opvallend genoeg blijkt de oliecrisis van '73/'74 de groei van Mazda nauwelijks te kunnen stuiten: waar gevestigde merken hun marktaandeel sterk zien teruglopen, zijn de cijfers van Mazda van jaar tot jaar gunstiger. Het jaar 1977 blijkt een absoluut record op te leveren met zo'n 23.000 geregistreerde verkopen. Het marktaandeel bedraagt in dat jaar 4,2 procent. Het dealernet telt 190 autobedrijven. Auto-Palace, resp. haar dochter Auto Palace - de Binckhorst biedt aan 111 mensen werk.

1974 benzineprijs (super) 84.5 cent per liter

1975 aantal personenauto's in Nederland: 3.399.000
aantal verkopen nieuwe personenauto's: 480.000

1977 benzineprijs (super) 109 cent per liter

1978 gemiddelde jaarkilometrage personenauto's: 14.200 km

1980 aantal zelfstandige auto-importbedrijven in Nederland: 22.

De 100.000ste Mazda voor export naar Nederland op de kade in Hiroshima (1978).

Het steeds nijpender opslagprobleem is voor Auto-Palace in 1976 aanleiding tot de aankoop van een terrein van 46.000 vierkante meter in Den Hoorn, gemeente Schipluiden, waar een nieuw distributiecentrum wordt gevestigd (zie pag. 26). De groei van het dealernet en de sterk stijgende verkopen zijn reden tot de oprichting van een eigen crediet- en lease-maatschappij.

De geschiedenis herhaalt zich. In 1980 namelijk keert het merk Skoda weer terug op het oude nest. Auto-Palace neemt dan van de toenmalige Skoda importeur, die in financiële moeilijkheden geraakte, het importeurschap over en tegelijk, dat van Polonez/Polski-Fiat.

Skoda en Polonez worden sindsdien geïmporteerd en gedistribueerd door de reeds bestaande dochter De Binckhorst Auto- en Motor Import, nu gevestigd te Voorschoten, waar men een deel van de onroerende goederen van eerdergenoemde importeur had gekocht.

Mazda T-3000

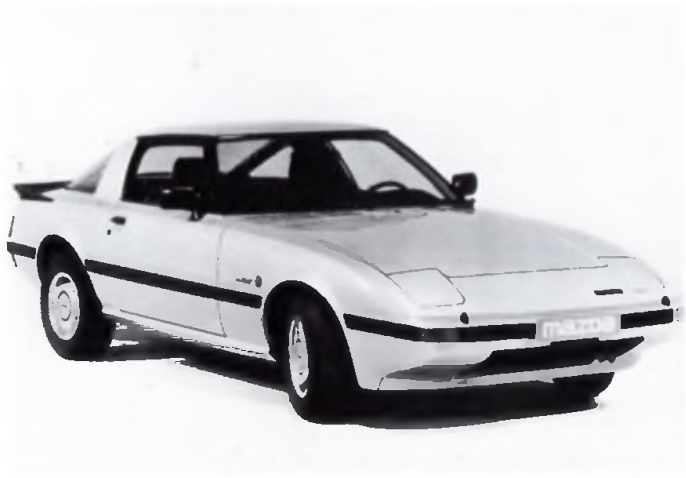
Skoda Rapid Coupé

Mazda 323

Mazda E-1600

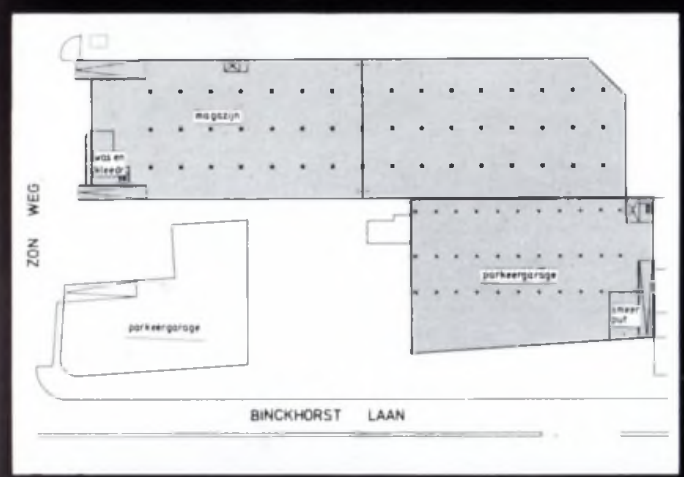
Mazda 626

Mazda 929

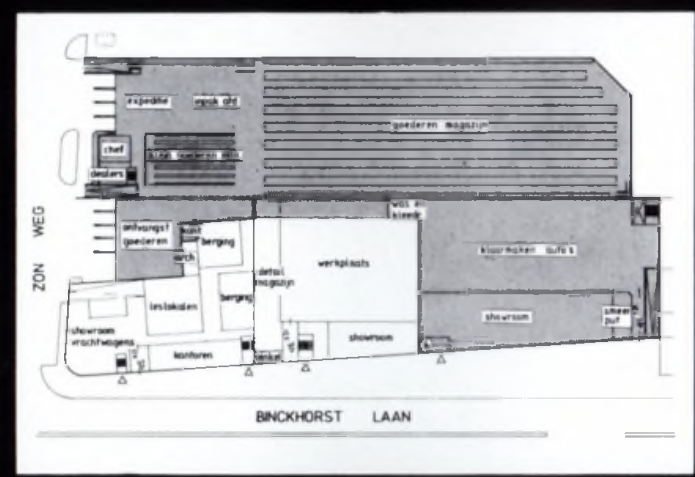

Mazda RX-7

Mazda 323 Estate

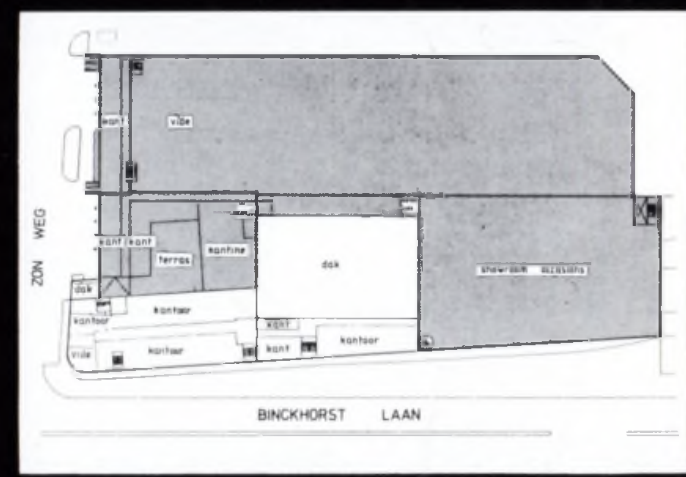
Van toen naar nu, 1983. Een jaar, waarin de onderneming er heel wat gunstiger voor staat dan ten tijde van haar vijftigjarig bestaan. Met een marktaandeel (voor alle merken tesamen) van rond de 5 procent kan de toekomst door Auto-Palace als zelfstandig auto-importbedrijf met vertrouwen tegemoet worden gezien. Het nieuwe bedrijfscomplex, waarmee een investering is gemoeid van ruim 30 miljoen gulden, is hiervan het zichtbaar bewijs.



Kelders.



Begane grond.



1e Verdieping

Vaderland

ZATERDAG 19 MEI 1979

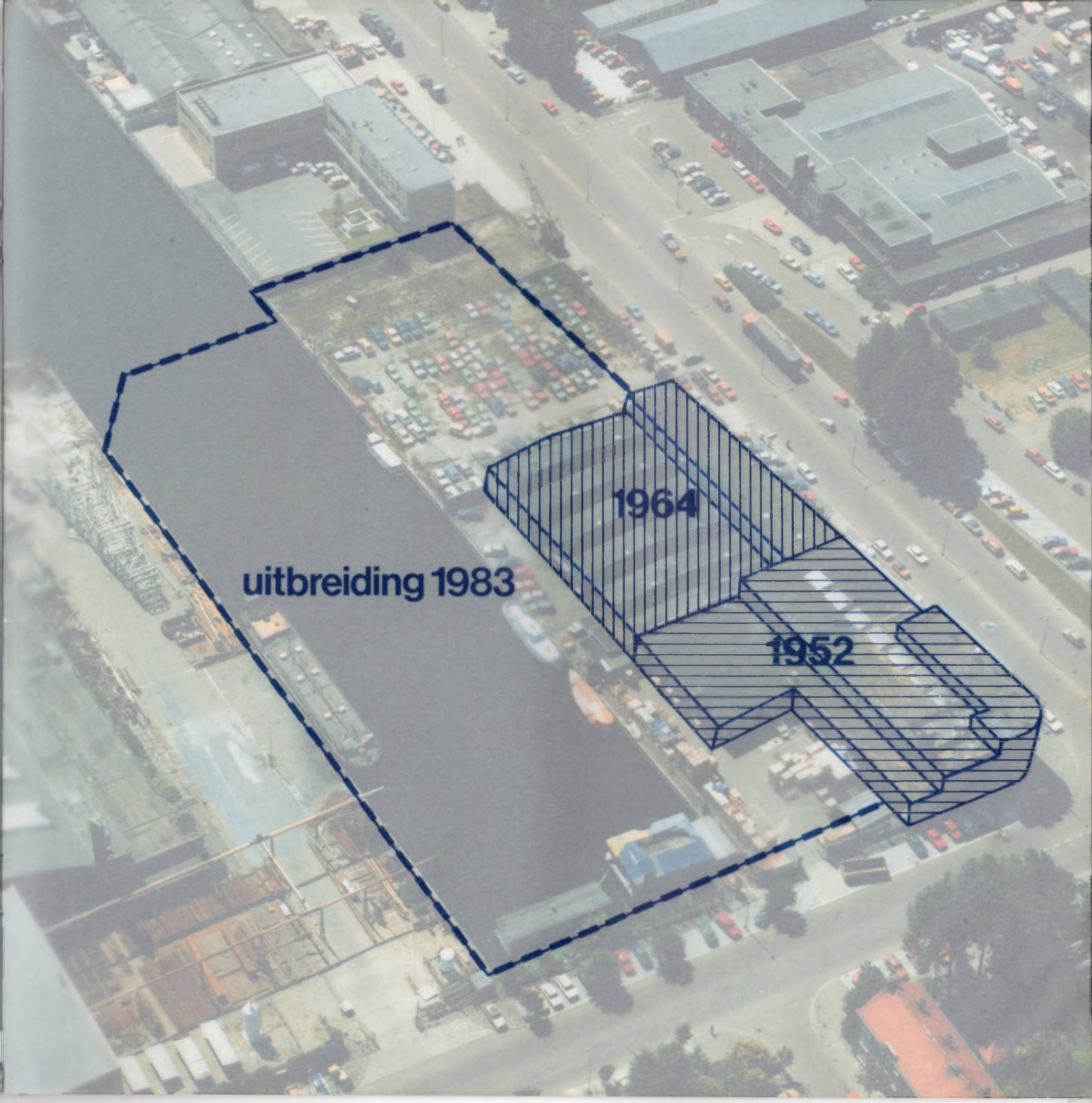
Plannen voor dempen gedeelte Binckhorsthaven

door PAUL WESTSTRATE

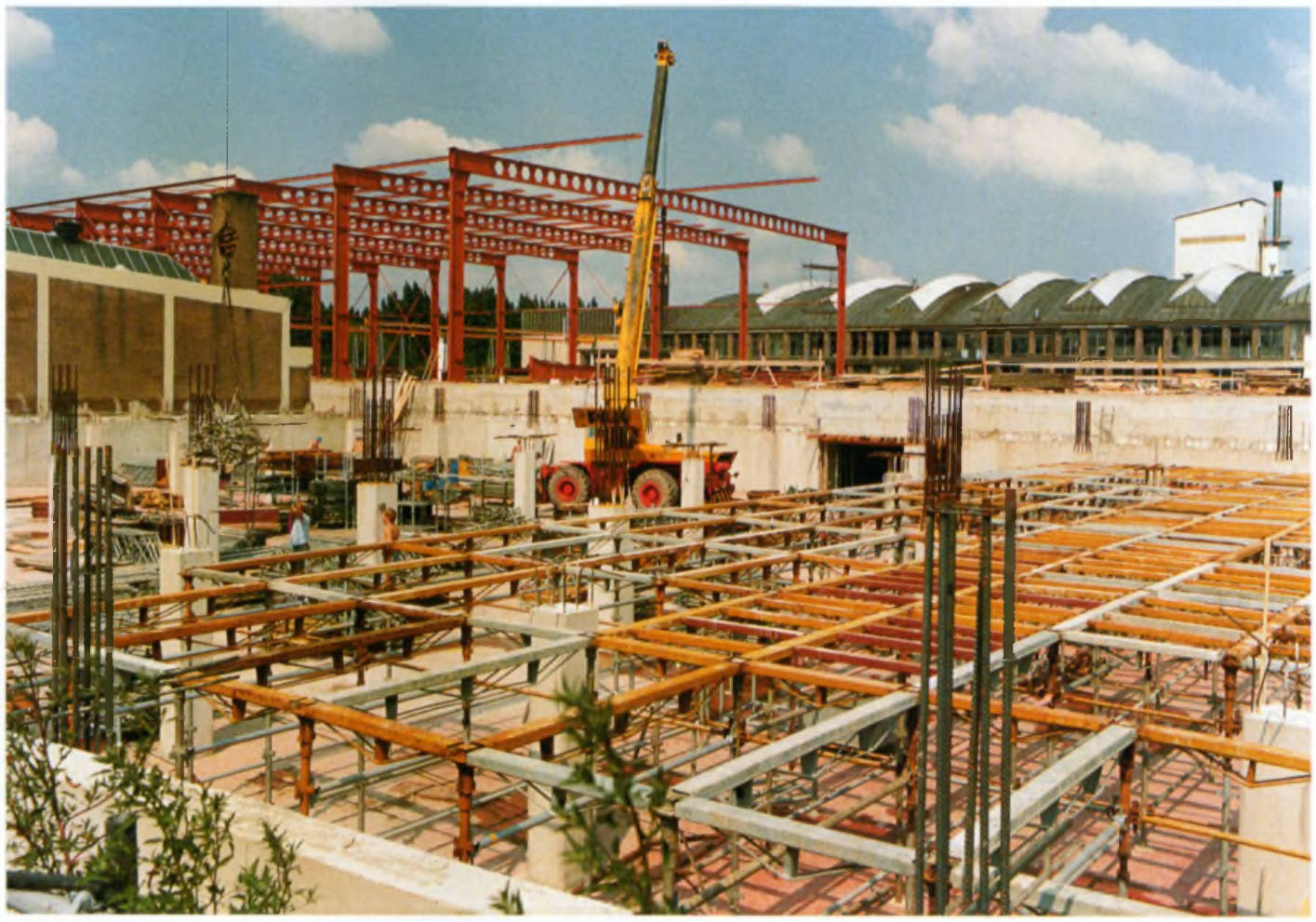
Met de oplevering van het nieuwe bedrijfscomplex heeft in feite een verviervoudiging plaatsgevonden van de totale vloeroppervlakte, namelijk tot 26.550 vierkante meter. De architectonische en bouwtechnische integratie van de nieuwbouw en het reeds bestaande complex vormt een indrukwekkende prestatie van het Haagse architectenbureau Luyt, Abels, De Iong & Grasveld, resp. de uitvoerende bouwonderneming, N.B.M. te Rotterdam. Voorwaarde voor de realisatie van deze grootscheepse verbouwing was overigens de demping van een binnenhaven, gelegen aan de achterzijde van het bestaande pand. De planning van een enorme kelder, onder de nieuwe magazijnhal, maakte het tevens mogelijk de "hoogte" van de demping te beperken tot onder begane grond niveau; niettemin heeft men 21.000 kubieke meter zand in de oude binnenhaven moeten storten.

Het slaan van de eerste paal door Ellen en Paul Lauret, maart 1982.

Werkzaamheden havendemping.


1964
uitbreiding 1983
1952

Bouwfasen 1982/83



Showroom begane grond

Bedrijfsrestaurant

Showroom 1e etage

Dakterras. Onder: het nieuwe magazijn

Hoewel het aanvankelijk een vrome wens was de oude, onder architectuur gebouwde gevel in stand te houden, bleek dit toch ten koste te gaan van de visuele eenheid tussen "oud" en "nieuw", welke nu is bereikt via een totaal wit geschilderde gevel in combinatie met de een consequent doorgetrokken blauw/zwarte borstweringbeplating. Een enorme kubus accentueert voor de passanten ook 's avonds het automerk van dochtermaatschappij Auto Palace - de Binckhorst op markante wijze.

In de nieuwbouw zijn overigens indrukwekkende hoeveelheden materiaal verwerkt: onder meer 9000 m^3 beton en liefst 915 ton constructiestaal.

Distributiecentrum te Schipluiden, gemeente Den Hoorn.

vrome wens was de
ouwde gevel in stand
koste te gaan van de
en "nieuw", welke nu
schilderde gevel in
quent doorgetrokken
plating. Een enorme
ssanten ook
ochtermaatschappij
op markante wijze.

ns indrukwekkende
rkt: onder meer 9000 m³
ctiestaal.

Distributiecentrum te Schipluiden, gemeente Den Hoorn.

Voor huishoudelijk gebruik

's-Gravenhage, oktober 1983.

Auto-Palace 's-Gravenhage B.V.
Auto Palace - de Binckhorst B.V.
Dealer Krediet- en Lease Maatschappij B.V.

Binckhorstlaan 312 - 334
Postbus 148 2501 CC 's-Gravenhage
telefoon: 070-489400* telex: 31042 AUBI NL

De Binckhorst Auto- en Motor Import B.V.
De Binckhorst Handelmaatschappij B.V.

Dobbeweg 2
Postbus 184 2250 AD Voorschoten
telefoon: 01717-6951 telex: 39166 BAMI NL

Colofon

Bronnen:	B.O.V.A.G. R.A.I. C.B.S. Stichting Weg
Fotografie:	Archief Auto-Palace 's-Gravenhage Don van der Vaart Foto-productions bv, 's-Gravenhage Aerocamera - Bart Hofmeester, Rotterdam Geosens bv, Rotterdam e.a.
Research:	Bart van den Acker John van den Hoek
Tekst:	Jan Pieter van Velzen
Vormgeving en produktie:	André Smit
Zetwerk:	Steens & Gras, Rotterdam
Druk:	Graféno bv, Rotterdam

© Auto-Palace 's-Gravenhage B.V., 1983