



IVECO TURBOSTAR



Hoor die V8 eens brullen

Je gelooft het bijna niet, maar deze Iveco Turbostar V8 is toch al 28 jaar oud. Daarmee mag de Italiaan gerust een klassieker genoemd worden.



Zo kwam de Iveco uit Italië.



Op de afgelopen Youngtimer Truck Tour in april komen we de Iveco Turbostar voor het eerst tegen. Daar vinden we het een verrassende verschijning tussen de vele Scania's en Volvo's. Reden genoeg om de eigenaar van de bijzondere truck eens op te zoeken. Dat blijkt Kees van Herk te zijn, eigenaar van een transportbedrijf in Klaaswaal. Met veertien eigen trucks en twee charters rijden ze daar containers. Op het eerste gezicht lijken ze enkel met Scania's te rijden. In de loods staat echter ook een MAN en er blijken ook een Renault en een Mercedes te zijn, maar die laatste staat bij de chauffeur thuis. Er is dus een duidelijke merkvoorkeur waarmee de keuze voor die Iveco nog opmerkelijker wordt. Daar zit een verhaal achter.

Kees rijdt enige jaren bij zijn broer. Dan vindt hij de tijd rijp om voor zichzelf te beginnen. Hij koopt een witte tweedehands Iveco en start in de containers.

Eigen bedrijf

„Ik had goede ervaringen met het merk en ik vond die Turbostar fijn rijden. Dus toen ik een auto zocht, werd dat eigenlijk vanzelf een Iveco. Ook vanwege de goede verstandhouding met de plaatselijke dealer.“ Het bedrijf kent een goede start en al snel volgen er nog twee Iveco's die in de huiskleuren van de opdrachtgever rijden. Als hij later een geheel nieuwe Iveco kan kopen, kiest Kees voor een van de vijf standaardkleuren uit het programma. „Dat scheelt een boel spuitwerk en dus geld. Bovendien vond ik dat lichte blauw wel mooi. De volgende auto's kregen ook dat blauw waardoor dat eigenlijk een beetje mijn huiskleur werd. Ook de Renaults kwamen in dit Iveco-blauw te staan.“ In 2006 krijgt Kees de kans een ander transportbedrijf in Klaaswaal over te nemen. „Een mooie kans, want daar zat dit woonhuis met loods bij“, vertelt Kees. „Dat bedrijf reed met Scania. Na de overname had ik dus ook ineens zes Scania's“, verklaart hij de overstap.

Prille begin

Dat verhaal begint in Berkel en Rodenrijs, waar Kees begin jaren tachtig samen met zijn broer een transportbedrijf start. Met enkele auto's rijden zij vee door heel Europa. Harde jaren waarin veelal dubbelbemande flinke kilometrages worden gemaakt. Het bedrijf heeft verschillende Iveco's, waarvan er een door Kees wordt gereden. Dat is al een Turbostar, maar dan een bakwagen met een flinke aanhanger erachter. Iveco komt overigens in 1984 met de Turbostar als nieuw topmodel voor het internationale transport. De cabine is breder dan voorheen en het hogere dak zorgt voor meer binnenuimte. Opvallend detail aan de buitenzijde zijn de louvres voor de achterste zijruiten. Qua motor is er keuze uit een zescilinder met verschillende vermogens en een V8. De Turbostar houdt het vol tot 1993; dan wordt hij afgelost door een hele nieuwe generatie Iveco's met moderne cabines.

- 1. Opa op het dashboard rijt al vanaf het begin met Kees mee op al zijn reizen
- 2. Het chassis is gestraald en opnieuw in de verf gezet
- 3. De cabine staat naast het chassis voor restauratie.

Het blauw was gewoon een standaardkleur uit het Iveco-programma



- 4. Het dashboard heeft nu deels Deens pluche.
- 5. Hier zit nog wel wat werk in.
- 6. In 1984 was de Turbostar Iveco's nieuwe topmodel voor het internationale transport
- 7. De V8 heeft twee turbo's en een vermogen van 480 pk.
- 8. Kees van Herk geniet van zijn klassieke Iveco.

Inmiddels zijn de zoons van Kees ook actief in het bedrijf en vooral Wilco, de oudste, ziet een leuke klassieker wel zitten. Dat moet uiteraard dan wel een Iveco worden, want daar is het tenstotie mee begonnen. Hij weet zijn vader uiteindelijk te overtuigen en in 2016 geven ze Intercam in Varsseveld een zoekopdracht. Wilco: „Dat bedrijf handelt veel in Iveco's en haalt ze zelf ook uit Italië. Het juiste adres dus om voor ons een Turbostar te zoeken. Ik wilde echter wel dat het een V8 werd. Dat hoefde van mijn vader niet zo, maar dat maakt het wat mij betreft extra leuk. Hij moest ook luchtvering hebben en een ZF-bak.“ Best een wenselijkste, maar desondanks had Intercam al snel een juiste kandidaat. „Dat was een witte trekker die er goed uitzag. Die werd het dus. Hij is van 1991 met 1,3 miljoen kilometer op de teller. Met groene platen hebben we hem gewoon naar huis gereden.“ Eenmaal thuis krijgt de Iveco een beurt bij dealer Kwakernaak. Alle punten die hij aankruist voor de APK, worden in de eigen loods gerepareerd. „Dat viel nog een beetje tegen, want we hebben alle luchtleidingen vernieuwd. Ook moesten er nieuwe stuurkogels, luchtbalgen en een nieuwe stabilisator onder“, verzucht Kees. „Maar toen kon er ook een Nederlands kenteken op.“ Daarna verdween de auto in een hoek van de loods. Van rijden komt het nog nauwelijks.

Deadline

Zoon Wilco werkt dan bij schadebedrijf Dubbeldam in Zwijndrecht en daar willen ze wel ruimte ter beschikking stellen om de Iveco op te knappen. Om de kosten binnen de perken te houden, doen ze zoveel mogelijk zelf. Pa Van Herk bemoeit zich er nauwelijks mee, maar geeft zijn zoon wel mee dat het geen showtruck moet worden. „Ik wil hem



ook gewoon in kunnen zetten voor een rit als dat zo uitkomt. Bovendien rijdt ie dan ook wat vaker." Wilco begint met het demonteren van het chassis om dat te laten stralen. Een flinke klus, waarbij hij hulp krijgt van zijn vrienden Lennard Bos en Leen de Ronde. „Zonder hen was het gewoon niet gelukt”, benadrukt Wilco het belang van die hulp. Na het stralen van het chassis is de beurt aan de motor, die een verse laag steenrode lak krijgt. Technisch is alles in orde, dus het is vooral veel cosmetisch werk. Doordat het zo veel is, verdwijnt de Iveco met tussenpozen in een hoek bij Dubbeldam voordat er weer nieuwe moed verzameld is om de cabine aan te pakken. Voor een betere toegankelijkheid wordt die naast het chassis gezet. „Die cabine bleek helaas slechter dan gedacht. Overal kwamen dikke lagen bitumen af en toen we hem gestraald hadden, zaten er behoorlijk wat gaten in”, vertelt Wilco. Dat betekent veel laswerk en zoeken naar reservedelen. Inmiddels heeft Wilco wel een deadline vastgesteld: 15 februari 2018, de dag waarop zijn vader zijn 56ste verjaardag viert. Kees heeft ondertussen geen idee hoe de restauratie vordert. „Ik wilde echt op zijn verjaardag met de Iveco in de Van Herk bedrijfskleuren voor komen rijden. Maar het was zoveel werk, dat het bijna niet gelukt is.”

Grote verrassing

Vele dagen werken ze tot diep in de avond door maar uiteindelijk is de Iveco net op tijd klaar. „Echt, om half tien 's avonds kon ik ermee bij ons de straat in rijden”, vertelt Wilco. „Maar toen was ie wel zoals ik hem voor ogen had. Dus met de lichtbak, het dakrek en de lampen. Dat dakrek komt overigens van een Volvo F88, dat lag nog bij de familie in de schuur.” Pa van Herk is echt verrast: „Ik was al

‘Laatst reed ik hem zonder demper, dan klinkt hij nog veel mooier’



1. Wilco van Herk was de drijvende kracht achter de aanschaf van de Iveco.
2. Kenmerkend voor de Turbostar zijn de louvers voor de achterste zijruiten.
3. Oog voor detail: zelfs de banden zijn van het originele merk.
4. De V8-motor werd opgeknapt en in het kenmerkende baksteenrood gespoten.
5. Aan de achterzijde kreeg de Turbostar een mooi slangenrek met extra verlichting.
6. In de cabine gaat uiteindelijk meer werk zitten dan gedacht.

gen beetje brommerig, zo vast waar blijven die jongens nou, maar toen die Iveco de straat in kwam, geweldig! Ik ben ook trots op de mannen dat ze dit ervan gemaakt hebben.”

Als we even later in de cabine kimmern, is duidelijk dat hier nog wel wat werk in zit. Alleen het dashboard is al opnieuw bekleed met Deens pluche. „Ach”, vergoelijkt Kees, „dat vinden die jongens leuk.” Wel geniet hij zichtbaar van het rijden met de Turbostar. „Moet je horen hoe dat klinkt! En dan lekker weer ouderwets schakelen. Die jonge jongens van nu zijn echt verwend met hun automaten. Ja, veel rij ik niet, maar zo af en toe een ritje doe ik er graag mee.”

Liefhebber

Omdat er deze zaterdag nog werk gedaan moet worden, geeft pa het stuur van de Iveco over aan Wilco die nog wel een mooie fotolocatie weet. Ook hij blijkt een echte liefhebber van de Turbostar. „Hoor eens hoe die V8 brult. Zo gaaf. Laatst reed ik hem even zonder demper, dan klinkt ie nog veel mooier”, glundert Wilco. „Ja, dat interieur, daar zit nog wel veel werk in. Ik weet ook nog niet precies wat ik ermee wil. Maar ik wil het wel allemaal zoveel mogelijk zelf doen. Wegbrengen is geen kunst. Bovendien geeft het wel een lekker gevoel om het meeste zelf gedaan te hebben. Dat hoort wat mij betreft echt bij de hobby.” Hoe het interieur uiteindelijk gaat worden, blijft afwachten. En wanneer het klaar is? Geen idee, daar staat geen deadline voor. Dat is ook niet erg, want er is alle tijd. Deze Turbostar gaat immers nooit meer weg, zoveel is wel duidelijk. ■

ROBERT SERVAAS



Iveco Turbostar 190-48 PT

| | |
|-----------------|-------------------------|
| Bouwjaar | 1991 |
| Motor | V8 diesel, twee turbo's |
| Cilinderinhoud | 17,2 liter |
| Vermogen | 480 pk bij 1.900 tpm |
| Koppel | 2.050 Nm bij 1.900 tpm |
| Versnellingsbak | 16 gangen |
| Wielbasis | 3.490 mm |
| Eigen gewicht | 7.475 kg |

7. Kees eiste dat de auto gewoon inzetbaar zou zijn.

8. Zo'n Iveco Turbostar is een opvallende verschijning.