



”PK’S INTERESSEREN ME HELEMAAL NIKS”

20^E VOLVO VAN IVO BESSELEN IS EEN V90, MAAR WELKE?

TEKST & FOTOGRAFIE AART VAN DER HAAGEN







Van iemand die pvc auto-onderdelen recyclet en die net zijn twintigste Volvo heeft laten afleveren verwacht je een intense passie voor gemotoriseerd blik. Nou, voor pvc wel, maar vraag Ivo Besselsen niet naar modellen, uitvoeringen en specificaties. “Pk’s interesseren me helemaal niks. Ik ga je toch ook niet vragen hoeveel kubieke decimeter lucht er in een band zit?”

Je zou toch anders vermoeden als je het bedrijfslogo bestudeert, dat prominent op de gevel van BessTrade hangt. De lay-out en typografie van de dubbele letter R doet verdacht veel aan die van Rolls-Royce denken. “Recycling Responsibility,” verklaart Besselsen. Hij schiet hij onbedaarlijk in de lach. “Moet je je voorstellen dat we op een dag Sky News en CNN halen. Dan praat de hele wereld over ons bedrijf. Veel meer consequenties dan het aanpassen van onze uitingen zal het niet hebben. Het is trouwens weleens aangekaart door iemand van BMW, één van onze opdrachtgevers.” De in Lelystad gevestigde onderneming verhandelt 40.000 ton industrieel pvc per jaar en recyclet het tot grondstof, waarna het de hele aardbol over gaat. Besselsen zelf trouwens ook, al legt hij even goed nog 65.000 kilometer per jaar af in een geleasede Volvo. Sinds februari jongstleden vertoeft hij wat lager boven het asfalt dan in de afgelopen drie jaar, want de voorgaande XC90 ruimde het veld voor een V90. Wat voor één precies? “Pfff, geen idee. Eentje met vierwielaandrijving, dat weet ik wel. Mijn vrouw rijdt ook Volvo, maar zelfs al zou je me nu geld geven, ik durf je niet te zeggen wat voor model.”



Rick van Velsen, verkoopadviseur bij Jacob Schaap: "Werk ik net vier maanden bij dit merk, kom ik al in Volvdrive Magazine te staan!"

LEKKER MAKKELIJK

Riant gemotoriseerd, afgeladen met opties en uitgevoerd in Pine Grey Metallic met een nappalederen interieur in Amber lijkt de V90 T6 AWD zorgvuldig samengesteld door een veeleisende fijnproever. Zo'n freak die 's avonds in bed nog op de iPad met de configurator zit te stoeien, terwijl zijn wederhelft al verveeld indommelt. Welnu, niets van dat alles. "Ik heb een gloeiende hekel aan levertijden," zegt Besselsen. Komt dat even slecht uit in een periode van chiptekorten. "Toevallig had Volvo-dealer Jacob Schaap in Lelystad dit exemplaar beschikbaar en dat beviel me uitstekend. Hup, meteen geregeld, niet zeuren. Ik vind het eigenlijk wel lekker makkelijk, want weet je hoe het werkt als je alle specificaties uitpluist en een kleur moet kiezen? Dan gaat het hele gezin zich ermee bemoeien. Nu was ik snel klaar." Een proefrit maken achtte Besselsen volstrekt overbodig. "Vertel mij nou eens hoe ik gedesillusioneerde zou kunnen raken door een Volvo? Al die toeters en bellen zeggen me weinig. Ik geloof het wel met die camera's en zo, hoewel ik het best grappig vind dat ik de achterklep zich met een voetbeweging laat openen. Er schijnt zo'n speciale geluidsinstallatie in de auto te zitten. Van eh... Karton of zo?"



”OP ZICHZELF EEN ZALIGE AUTO,
ALLEEN ZAT ER GEEN ELEKTRISCHE
STOELVERSTELLING IN.”



Even de feestverlichting aan, met een loeiend alarm in de showroom als ongewenst neveneffect

DEFTIGE WAGEN

Bij Ivo Besselsen zit je op de eerste rang voor een middagje amusement, dat lijkt geen twijfel. Op net zo smakelijke wijze vertelt hij waarom zijn vorige Volvo, een XC90 D4, hem middelmatig beviel. “Op zichzelf een zalige auto, alleen zat er geen elektrische stoelverstelling in. Daar werd ik gek van. Kijk, mijn vrouw gebruikte hem ook weleens en dan kon ik daarna weer aan allerlei knoppen gaan zitten draaien.” De overstap van een SUV naar een estate druist tegen de trend in, maar uiteraard volgt er opnieuw een eenduidige verklaring: “De V90 is gedistingeerder en dat past beter bij mijn onderneming. Niet iedereen rijdt per slot van rekening in een Volvo.” Besselsen wel, sinds eind jaren zeventig al en onafgebroken. In zijn herinnering kocht hij als jonge twintiger zijn eerste 244 in 1973, maar toen bestond dat model nog niet en hetzelfde geldt voor de Mitsubishi Celeste die hij ervoor achterliet. “In ieder geval keek mijn omgeving er vreemd van op. ‘Ivo, jij in zo’n deftige wagen?’ Het was natuurlijk een tweedehandsje.” Gedistingeerd, toen al.



244 en 1973: de kenner weet al dat er iets niet helemaal klopt

ARROGANT MANNETJE

Inmiddels staat de teller op twintig, al nuanceert Besselsen dat. “Daar zitten de Volvo’s van mijn vrouw ook bij, evenals vier C70’s, met softtop en hardtop door elkaar. Kwam het merk nu weer met een cabriolet op de markt, dan zou ik hem acuut kopen. Ik hang hier bij nacht en ontij op de zaak rond en als ik dan op een mooie zomerdag in mijn huidige C70 vanaf de Veluwe op en neer rijd... Heerlijk, zo met de haren in de wind.” Nee hoor, geen greintje autopassie, het lijkt maar zo. Het water loopt de energieke Volvomobilist nog in de mond als hij terugdenkt aan de lederen bekleding in zijn 264 (“van de oude mijnheer Broekhuis zelf geweest”) en aan de 780 Coupé die hij eigenhandig uit Zweden haalde. “Ik wilde per se een rode en die kon je in Nederland niet bestellen. Met het vliegtuig erheen, opgehaald in een verlengde Volvo en in mijn nieuwe bolide over de weg terug. Hield een Nederlandse douanier me bij de grens tegen, zo’n miezerig en arrogant mannetje. ‘U moet eerst invoerrechten betalen voor die auto, anders mag u niet verder.’ Ik stond perplex, maar ik had weinig andere keus dan naar het kantoortje te lopen waar ik dat moest regelen. Nou zat daar toevallig de firma Gerlach, met wie wij als bedrijf veel zaken deden. Na een goed halfuur keerde ik terug bij die kleine snuiter, gewapend met de juiste papieren. Zijn stomverbaasde blik was goud waard.”

ZOOP OLIE

Tot de komst van driemaal een V70, met tussendoor nog een XC60, stond er steevast een sedan op de stoep. “Achteraf vraag ik me af: ‘Waarom in ’s hemelsnaam?’ Die kan toch niet tippen aan het gebruiksgemak van een estate?” Besselsen voelde zich al gauw sterk verbonden met Volvo, al liep zijn loyaliteit wel een paar keer een scheurtje op. “Toen ik 760 reed, plofte er een brief op de mat met woorden van de strekking: ‘Beveelt u ook eens zo’n auto in uw kennissenkring aan. Wij



Na drie jaar en 195.000 kilometer draagt de XC90 D4 het estafettestokje over aan de V90 T6 AWD

hebben nu de goedkopere 740 in het programma.¹ Dat slaat toch nergens op, om potentiële klanten zo te onderschatten? Wat een rare mailing. Na de 760 volgde driemaal een 960, telkens een grijze. Ze verschilden alleen qua kenteken. Eén ervan deugde niet, want het ding zoop meer olie dan benzine, van nieuw af aan al. Er stond pas 150 kilometer op de teller toen ik met een buitenlandse relatie naar Duitsland reisde. Moest ik zowat bij elke pomp stoppen om een litertje bij te vullen. Gelukkig loste Volvo-dealer Broekhuis het mankement keurig op.”

IN DE PRAK

Besselsen nam niet altijd vrijwillig afscheid van zijn Volvo's. “Laat ik het zo zeggen: ABS was mijn redding. Tot het moment dat ik dat voor het eerst kon bestellen reed ik regelmatig een auto in de prak.” Hardop telt hij het na. “Ik denk een keer of acht. Bij de schade-afdeling van Broekhuis kenden ze me onderhand wel. Altijd hetzelfde liedje: te kort op een voorligger rijden en het dan niet meer halen met remmen. Eén van die C70's later ook, al zat daar wel ABS op. Geen idee wat er gebeurde, maar ineens was het weer ‘bam!’ Wat een topuitvinding, die airbags. De auto van mijn vrouw - een heerlijke V70 - heb ik ook weleens in elkaar gereden; dat neemt ze me nog steeds kwalijk.” Onderweg met twee Volvo's vanaf dealerbedrijf Jacob Schaap naar de fotolocatie wordt al gauw duidelijk dat de brokkenpiloot van weleer niet van treuzelen houdt. Hij doet een bonusronde over een rotonde om het duo weer bijeen te brengen. Aan energie geen gebrek en mocht dat level toch een beetje dalen, dan gunt Besselsen zichzelf een powernapje. “Eén keer pakte dat verrekte ongelukkig uit, in Duitsland. Na mijn hazenslaapje schepte ik buiten even een luchtje en ineens vielen de portieren van mijn 960 in het slot. ‘Scheisse-Volvo!’ riep de man van de ADAC, die er niet in slaagde om hem open te breken. Zelfs het inslaan van een ruitje kostte hem moeite.”



Toch nog een beetje haren in de wind: het panoramische schuif-kanteldak zit er 'toevallig' in



Als directeur-eigenaar van een recyclingbedrijf moet je het groene voorbeeld geven, nietwaar?



Van de donkergetinte achterste zijruiten is Besselsen geen uitgesproken fan, maar als je geen maanden wilt wachten, moet je soms iets slikken



Onder de motorkap maakt de hybridetechniek haar aanwezigheid opvallend kenbaar



Amber-bekleding, Charcoal-omgeving: wel de sfeer van een licht interieur, niet het besmettelijke tapijt



Van mechanische naar elektronische automaatselector (van Orrefors-kristal), het vergt even gewenning, maar werkt uiteindelijk toch fijner



BELEDIGING

Hoewel hij enkele malen een Range Rover als tweede auto bezat heeft Ivo Besselsen voor zijn dagelijks vervoer nooit iets anders dan een Volvo overwogen. "Als ik in het buitenland verblijf, stel ik zelfs alles in het werk om er een te kunnen huren. Ik voel me simpelweg thuis bij dit merk. Een Mercedes-Benz, Audi of BMW doet me niets, daar krijg ik geen gevoel bij. Ha, ik herinner me nog het moment waarop ik een steenrijke relatie uit Hongkong van Schiphol haalde. Hij zat aan één stuk door te pochen over zijn nieuwe bolide, over hoe geweldig die wel niet was. Toen ik naar het merk vroeg en hij me vertelde dat het om een Mercedes-Benz ging, wees ik door het raam naar de parkeerplaats en zei: 'Ah, een taxi!' Die man zakte haast in elkaar. Hij vond het een onvoorstelbare belediging dat wij Europeanen die associatie hadden." Kijk, daar spreekt nou de ware autofanaat. PK's kunnen hem gestolen worden, maar aan gevoel voor klasse en prestige ontbreekt het deze fanatieke Volvo-rijder allerminst. 🚗

VOLVO-AFVAL IN JE AUTOMAT

Het zou zomaar kunnen gebeuren dat je je voeten neerzet op een automat die in een vorig leven bij Volvo in Göteborg door de lakstraat zwierf, als stripje om een carrosserie tegen uitslaande nevel te beschermen. Grote kans dat dat een recyclingproces heeft ondergaan bij BessTrade, het bedrijf dat Ivo Besselsen samen met zijn zwager Huib van Gulik ("helaas een Audi-fan") runt. "Bij ons draait alles om pvc, een sterk en makkelijk te verwerken materiaal, dat na toevoeging van de juiste stabilizer relatief ongevoelig is voor uv-straling. Het laat zich voor honderd procent recyclen, zonder downgrading. Je zag het vroeger veel in vinyl daken op auto's, maar ook in kunstlederen bekleding, tegenwoordig heel modieus 'artificial leather' of 'vegan-friendly' genoemd. In het verleden hoorde je ook weleens de term skai, maar die kwam als productnaam bij een Duitse fabrikant vandaan. Tsjja, pvc heeft nou eenmaal een wat negatieve connotatie bij consumenten, vandaar dat wij het promoten via de website vinylrecycling.com. Je treft het verder niet zo heel veel aan in personenwagens. Eigenlijk hoofdzakelijk in het dashboard, de deurpanelen, de matten en dus eventueel de bekleding, geheel of gedeeltelijk. Het echte leder dat fabrikanten gebruiken zit meestal alleen maar op de contactvlakken." Ai, illusie vervolgen...

Het gerecyclede pvc dat BessTrade overal ter wereld verkoopt reïncarneert tot een enorme verscheidenheid aan producten, van vloeren tot creditcards, van infuuszakken tot vrachtwagenzeilen en van zwembaden tot stootboeien voor boten. Daartoe verzamelt de firma het op grote schaal als industrieel afval, dat uit alle hoeken van de aarde komt, zelfs uit de automotive-sector. "Met name de stripjes van de spuitafdeling bij Volvo, Audi en BMW. Uit de voertuigen zelf kunnen we het niet halen. De meeste grote onderdelen bestaan uit verschillende soorten kunststoffen en soms andere materialen, wat het te kostbaar maakt om al die componenten apart te verwijderen. Dat maakt het zeer lastig om auto's verregaand te recyclen, ook al zijn de demontagebranche en de industrie wat dat betreft echt van goede wil. Eigenlijk lukt het alleen echt goed bij bumpers, die overigens niet van pvc vervaardigd worden. Je zult ook geen oude creditcards in een dashboard tegenkomen, want zulke complexe vormen kun je alleen maar realiseren in een rotatiegietproces, op basis van poeder en een weekmaker."