

Vanaf 1958 had de familie in IJsselstein ook een onderhoudsgarage die uitgroeide tot een VW-dealerschap voor Utrecht en omgeving. Toen ze daar jaren later ook andere automerken wilden gaan verkopen gaf de landelijke importeur Pon geen toestemming, met als gevolg dat het dealerschap werd verkocht. De merken Opel, Datsun en Simca kwamen er voor terug. Intussen was in 1972 ook een lease bedrijf gestart.

Terug naar het vrachtwagenbedrijf. Goof Terberg zag in 1973, door contact met Volvo importeur NEBIM, kans voor trekkers voor gebruik in de havens. Goof ontwikkelde en bouwde toen met hoofd techniek Joop Bouwmans binnen 6 maanden een eerste exemplaar met een Van Eck cabine, Volvo motor, een trekkracht van 50 ton en een hydraulische schotel met 20 ton hefvermogen voor koppeling met trailers. Deze werd in de Rotterdamse haven ingezet. De eerste tijd zouden er tot zo'n 10 per jaar gebouwd gaan worden

Door bemiddeling van het Duitse bedrijf Planmarine kreeg Terberg in 1975 de kans om 30 haventrekkers te leveren aan Rusland. Met deze order was een bedrag van 3 miljoen gulden gemoeid, maar moest door Terberg wel worden voorgeschieden omdat pas 30 dagen na aflevering zou worden betaald. Alles of niets... Terberg nam het risico en leverde de trekkers met Mercedes motoren en assen. Precies op tijd werd ook betaald. Planmarine bedong de rechten voor verdere verkoop buiten Nederland.

Toen zoon George (onze spreker) in 1978 in de onderneming kwam werden in totaal zo'n 65 voertuigen per jaar gebouwd. Hij zorgde er voor dat Planmarine werd uitgekocht en bouwde een zelf een groot dealernetwerk op

Terberg Benschop produceerde en verkocht in de jaren '80 en '90 gemiddeld zo'n 200 eenheden per jaar. Vooral op Volvo basis, met eigen chassis. Er waren meer Nederlandse fabrikanten en concurrenten, waarvan Ginaf uit Veenendaal de bekendste was. Door toenemende concurrentie van grote merken moest Terberg het vooral hebben van klanten met specifieke wensen en het leveren van hoge kwaliteit. Nieuwe modellen konden voor allerlei taken worden afgebouwd. Zo kon Terberg deze periode overleven, terwijl een merk als Ginaf ter ziele ging. In de jaren '90 groeide het gebruik van containers sterk. Terberg speelde daar met haar haven/terminal -trekkers goed op in, terwijl de grote vrachtautomerken dit links lieten liggen. Het werd een niche-product. De verkoop verdrievoudigde binnen 10 jaar. In 2000 werd Terberg Special Vehicles opgericht.

Omdat de bedrijven voor personenauto's minder liepen werden deze rond 2007 aan anderen overgedaan, zoals Ford Schakel, Opel aan Stam en Peugeot Schoonhoven naar van Jaarsveld in Montfoort. In 2008 ging de onderneming terug naar de corebusiness. Zo startte in 2008 Terberg Kingfighter in IJsselstein met de productie en verkoop van meeneemheftrucks.

Ten gevolge van de kredietcrisis en de toenemende druk van grote merken werd in 2012 met de bouw van eigen vrachtwagens gestopt. De bouw en verkoop van trekkers ving dit verlies ruim op.