

# 'Je moet altijd de dirigent blijven'

Rallyfanaten hebben de Lancia Delta HF 4WD en Integrale heilig verklaard, na zesopeenvolgende constructeurstitels in het WRC. In Nederland maakte de 'turbo-doos' uit Turijn minder furore, wat eerder aan de importeur dan aan de stuurder lag. Wim Luijbregts bespeelde de onstuimige vierwielaandrijver met zijn vinger- en teentoppen, hield de boel heel en zegevierde in de ELE Rally van 1990, als eerbetoon aan zijn vader.

Tekst: Aart van der Haagen, fotografie: Aart van der Haagen, archief Wim Luijbregts





Als specialist MCC Sport een Integrale historisch verantwoord laat bestickeren voor de aanstaande editie van Luijbregts' thuiswedstrijd, dan mag je concluderen dat de rallypiloot uit Valkenswaard een aanzienlijke status geniet. Hij doet het spelletje ook al even, begonnen als DAF-fabrieksrijder

in 1969 en later actief voor de importeur van British Leyland en vervolgens Mitsubishi. Het laatste merk zette hij definitief op de kaart door met een Lancer 2000 Turbo in 1982 het Nederlands kampioenschap in de wacht te slepen. Peugeot Talbot Nederland schakelde

hem in 1984 en 1985 om een Samba respectievelijk een 205 te bedwingen en na wat freelanceklussen op de rallypaden stond Luijbregts, nota bene Ford-dealer in het dagelijks leven, bij Lancia-importeur Lanim op het verlanglijstje als nieuwe frontman. "Dat was in 1990. Eerder reed Henk Vossen al met

de Integrale, maar toen sneuvelde er nog weleens wat. Draagarmpjes van 20.000 gulden, de versnellingsbak, dat soort dingen. Ik stond bekend als de man die de spullen heel houdt en dat werkte natuurlijk beter voor de reputatie van het merk. Het ging immers om promotie."





### VOOR DE BOCHT DWARS

Vergezeld door de voor hem nieuwe navigator Ton Hillen kroop Wim Luijbregts achter het stuur van een Delta Integrale Groep A, feitelijk een al wat oudere en door Abarth gemodificeerde HF 4WD waarmee niemand minder dan de Fin Juha Kankkunen een paar jaar eerder de Olympus Rally in de Verenigde Staten won. "Even wennen, deze auto. Je moest naar hem brullen als tegen een paard: 'Hierrr! Ik ben de baas!' De Lancia had een heel vierkant karakter en van nature veel onderstuur, doordat de motor voorin hing. Ik ging wat oefenen op bospaden en merkte dat ik hem vooral op tractie moest rijden, dat wil zeggen: met links remmen, met rechts gas blijven geven, de auto ruim voor de bocht dwarsgooien en bij het naderen van de apex het stuur alweer rechtzetten. Met de remdrukregelaar wat meer op 'achter' ingesteld ging het doseren beter dan met de handrem." Duidelijk een routinier, die Luijbregts. "Ik had al met zoveel voor-, achter- en vierwielaandrijvers gereden; na een paar rondjes testen wist ik het meestal wel. Even het onder- en overstuur proeven, aanvoelen wat het gewicht deed voor de drifthoek. Bij een moderne auto kun je blind op de techniek vertrouwen, bij een rallywagen die tijd moest je niet op het laatste nipper-tje remmen, want dan schoof je gewoon recht-door. Zorg ervoor dat je altijd de dirigent blijft."



### HOOFDSCHUDDEND

Typisch Luijbregts, de 'techniekspaarder': niet meteen in de eerste klassementsproeven de Delta afslachten. In de Hellendoorn Rally, waarmee hij seizoen 1990 opende, bouwde hij het tempo rustig op en verbeterde zijn positie met elke etappe. Een elfde plek in het eindklassement was keurig, maar de grote klapper kwam in de ELE Rally. "Mijn vader lag op sterven en ik wilde nog één keer winnen voor 'onze pap'. Nou had ik de auto ervoor, dus ging ik er eens goed voor zitten. Ik weet nog dat ik vlak voor de finish met een volle drift in de zesde versnelling het bos uit vloog en daar in de verte mijn oudste broer zag staan, hoofdschuddend. Je kon zo van zijn gezicht aflezen wat hij dacht: 'Wimke, jij gaat eraf!' Geen denken aan." Net niet? "Welnee, gecontroleerd niet." 's Avonds stond

mijn overwinning in de krant en daar ging onze pap iedereen mee lastigvallen in het ziekenhuis. Kwam er de volgende ochtend een broeder naar mij toe: 'Uw vader is wel vervelend'. 'Jóh, jij snapt er echt helemaal niks van, hè? Kijk eens naar de achternaam. Die man voelt zich apetrots'. Haha, hij liep daar de hele afdeling gek te maken." In Achtmaal viel de equipe uit met een kapotte koppakking. "Eigenlijk de enige technische malheur, dat jaar," vertelt Luijbregts. "Oké, in de Zuiderzeerally daarna moest ik een beetje voorzichtig met de versnellingsbak omspringen, want die begon moeilijk te doen. Een typische Integrale-kwaal, maar we finishten toch als vijfde. Daarmee zat mijn seizoen erop en stopte het Lancia-verhaal voor mij sowieso, hoewel ik in 1991 Chiel Bos en Ton Hillen naar

de kampioenstitel coachte. Zij brachten meer sponsorgeld mee dan ik en bij Lanim waren de muntjes ondertussen aardig op." Die begeleiding ging 'van dik hout zaagt men planken'. "Op de Hunsrück in Duitsland schoten die mannen er op een haar na af en vervolgens stond Chiel zijn navigator uit te kaffen. Toen gaf ik hem flink op zijn lazer: 'Jij hebt zelf ook ogen in je kop!' Bij mij in de cabine geldt altijd één stelregel: wij maken een foutje, niet jij. In de rallysport geeft iedereen elkaar de schuld. Ja, we moesten het doen met Lancia-monteurs die normaal alleen aan straatauto's sleutelden, maar wat beeld je je in? We waren heus niet met het wereldkampioenschap bezig." 

*Met dank aan MCC Sport, Veghel*