



Serieuus gasgeven, maar...

Plezier staat voorop

Met z'n tweeën bestieren ze een club van 800 coureurs, die in drie series zo'n dertig verschillende raceklassen bevolken en jaarlijks 35 racedagen rijden op vijf verschillende circuits. Autosportgoeroe Huub Vermeulen en z'n rechterhand Ria Waterreus hebben met de DNRT Zomeravondcompetitie een gouden formule in handen, die autosport voor iedereen bereikbaar maakt. Wij deden als gastrijder mee in de Saker Challenge.

Tekst Michiel Willebrands, foto's Chris Schotanus



Goedemorgen, gastrijders", klinkt het opgewekt door de Zandvoortse pitbox, die op dit vroege tijdstip al goed gevuld is met coureurs, monteurs en ander volk dat direct of indirect betrokken is bij de Saker Challenge. De begroeting is niet afkomstig van iemand uit die laatste categorie, maar van een collega-coureer, die met een kop koffie in de hand aan komt wandelen vanuit de naburige pitbox. Het geeft in een notendop aan hoe de sfeer tijdens een DNRT-evenement is. Waar in de hogere regionen van de nationale autosport de coureurs elkaar nog wel eens in de haren willen vliegen en waar afgunst vaak eerder regel dan uitzondering lijkt, is binnen de DNRT gemoedelijkheid troef. Dat betekent natuurlijk niet dat er op zondagmiddagtempo wordt gereden of dat men elkaar op de baan met royale handgebaren laat passeren op het moment dat iemand een beetje aandringt op de achterbumper van z'n voorganger. "We kunnen goed met elkaar door de bocht" luidt de slogan van het DNRT, dat overigens een afkorting is

De cockpit van de Saker is simpel. De 270 pk sterke Subaru-boxermotor is gekoppeld aan een gewone handgeschakelde vijfbak.

van Dutch National Racing Team. "Het is gewoon een groot feest", zegt Huub Vermeulen, de man die veertien jaar geleden het DNRT in de steigers zette. Hij vervolgt: "Soms gaan we met drie dik door de bocht, maar er wordt desondanks heel erg weinig schade gereden. Er mag uiteraard best fanatiek worden gestreden, maar het moet wel fair blijven. Na een incident moeten de betrokken rijders zich ook altijd even melden bij de wedstrijdleiding om het voorval te bespreken en de lucht te klaren. Dat werkt prima." Vandaag zijn we te gast bij de Saker Challenge, die ook opereert onder de DNRT-vlag van Vermeulen. Samen met Akbar van Leeuwen rijdt ik met de Saker GT, de 'dichte' versie (er is ook een open variant, de Sprint) van de 270 pk sterke racewagen. Eerder dit jaar maakte ik al 'ns kortstondig kennis met de auto, nu is het tijd om serieus mee te gaan doen in het veld van dertien Sakers. Het grootste gedeelte van de coureurs daarin heeft al behoorlijk wat ervaring met de auto. Altijd spannend om te kijken of je een beetje mee kunt komen. Teambaas Johan Kraan van SNA Racing, zelf ook zeer verdienstelijk coureur, is verantwoordelijk voor de zwart-witte bolide waar Akbar en ik vandaag in gaan rijden.



Teambaas Johan Kraan van SNA Racing hoort mijn bevindingen over de Saker aan.

De auto zit vers in de lak en ziet er strak uit. Laten we dat zo houden. Mijn teamgenoot heeft in het verleden in diverse klassen gereden, waaronder de spectaculaire, in 2004 ter ziele gegane Alfa 147 GTA Challenge. Samen gaan we er vandaag alles aan doen om de eer van SNA Racing hoog te houden.

Grenzen aftasten

Wanneer je race-ervaring zich beperkt tot voorwielgedreven toerwagens is het best even wennen in zo'n Saker, met z'n achterwiel aandrijving, slicks en een grote achterspoiler voor de nodige neerwaartse druk op de achterkant. Dat zorgt ervoor dat je veel harder door snelle bochten kunt dan je in eerste instantie denkt. Vooral de laatste bocht voor het opkomen van het rechte stuk, de Arie Luyendijk-bocht, is in het begin best spannend. Ik wéét dat deze bocht volgas kan worden genomen - de auto heeft er immers genoeg kleefkracht voor - maar de eerste paar keer lift ik het gaspedaal intuïtief en voor de zekerheid toch maar even een stukje. Na een paar



Door aan te haken bij de ervaren rijders leer je snel de juiste lijnen te rijden.

ronden begin ik de grenzen van de auto af te tasten en dan blijkt dat de Saker een voorspelbaar karakter heeft. Te vroeg op het gas betekent een uitbrekende achterkant, die gemakkelijk is op te vangen met een beetje tegensturen. Naarmate de



Zo'n grote achterspoiler zit er echt niet voor de show. Hij zorgt voor downforce in de snelle bochten.

laatste race vordert (we rijden vandaag maar liefst drie keer) is het beste van de banden er wel af en wordt de auto wat onrustiger. Met name de achterkant wordt in de snelle bochten een stuk 'losser' en maakt kleine stapjes opzij, maar tegen die tijd heb ik al voldoende vertrouwen in mezelf en de capaciteiten van de Saker om me daar geen zorgen meer over te maken. Dat er desondanks nog genoeg te leren valt, blijkt 's ochtends in de kwalificatietraining. Met mijn tijd van 1.55,0 kom ik nog zo'n zes tellen tekort op de pole-position en dat is toch best wel veel. Gelukkig weet ik wel nog een paar Sakers achter me te houden, dat geeft de burger moed. De rest van de dag rijd ik constant tijden die heel dicht in de buurt van mijn kwalificatietijd liggen. Pas in de derde race duik ik op versleten banden onder die 1.55 en is het verschil met de top teruggebracht tot zo'n drie seconden. Niet slecht. Maar om die laatste paar tellen te 'vinden', moet je toch wel wat meer ervaring met deze auto hebben. Dan kun je gaan zoeken naar een betere afstelling van wielen, wagenhoogte en achterspoiler en leer je ook op de baan de punten vinden waar tijd te winnen valt.

De Luyendijk-bocht is in het begin best spannend



Voordat we losgaan op de baan eerst wat wijze woorden van de wedstrijdleiding.



Tijdens de endurancewedstrijd neem ik na drie kwartier 't stuur over van Akbar.

Veel voor weinig

Tussen de Sakers rijdt ook een verdwaalde Porsche 944 rond, die het tempo van de lage en brede auto's om hem heen bij lange na niet kan bijhouden. Hij rijdt in de Porsche 944 Basic Cup. Dat is ook het DNRT; hier is veel meer mogelijk dan bij de strak georganiseerde



Samen met het team in de pitbox. Links mijn collega-coureur Akbar van Leeuwen.



Opstellen op de paddock voor de start van elke race.



Lotus 7-derivaten als Caterhams en Westfields hebben hun eigen klasse.



Even een stukje door de akker met je oude BMW 3-serie. Moet kunnen.



Heftig: de nieuwe V8-raceserie met Nascar-achtige bolides, voorzien van zesliter V8 met 450 pk.



De ultieme Dutch National Racing Team-cultcar: de Volvo 360 'geen Modena'.

A-evenementen. Om over de kosten nog maar te zwijgen. "Bij ons gaat het erom dat je tegen zo laag mogelijke kosten zo veel mogelijk kunt rijden", vertelt de 64-jarige Huub Vermeulen, die vandaag zelf fanatiek rondrijdt in een van de drie dikke, Nascar-achtige V8-silhouet-auto's. "Het idee voor het DNRT is ontstaan uit de racecurus van Rensportschool Zandvoort. Er bleek een grote behoefte te zijn aan laagdrempelige raceklassen. Destijds was de minst prijzige raceklasse de Citroen AX Cup, maar dat kostte je toch nog zo'n 30.000 gulden per jaar en dat was natuurlijk niet voor iedereen op te brengen. De geld-plezier-factor moet gewoon goed zijn en je kunt ook met minder dure auto's een hoop lol hebben. Met de BMW 318 Compact hadden we de eerste eenheidsklasse. Die dingen gingen echt nooit kapot, helemaal perfect", aldus de man die de zaken altijd op z'n eigen unieke wijze aanpakt, maar altijd met de liefde voor de autosport voorop. Bijzonder zijn de races met de Volvo's 360, de zogenaamde '360 Geen Modena Cup'. Vermeulen: "Het imago van die auto's was dramatisch, maar ze zijn goedkoop, betrouwbaar, sterk en nog best rap ook. Jan Lammers heeft het vreselijk naar z'n zin gehad in zo'n 360. 'Net als vroeger!', riep hij na afloop."

Tegenwoordig rijdt er eigenlijk van alles en nog wat rond in het DNRT, dat dit seizoen op vijf verschillende circuits (Zandvoort, Assen, Spa, Zolder en Oschersleben) race. Van heftige Porsches 911 en Dodges Viper tot relatief trage Dacia's Logan en gouwe oude BMW's E30. Maar ook Engelse exoten als Caterham, Westfield en Ginetta vinden onderdak bij het DNRT. Om het nog enigszins overzichtelijk te houden, zijn de auto's ingedeeld in een A-, B- en E-klasse, waarbij de eerste twee onderling ook weer de nodige onderverdelingen kennen. De E is de Endurance-klasse met dieselande Seats Ibiza en Volkswagens Golf, aangevuld met



Dacia's Logan. De auto's worden beoordeeld op snelheid en rondetijden. Vermeulen vervolgt: "In juni hadden we het Super Race Weekend op Zandvoort, met 25 verschillende klassen die allemaal veel hebben kunnen rijden. Dan ben je dus van negen tot half acht alleen maar bezig om het schema zo strak mogelijk te houden en zo efficiënt mogelijk met de tijd om te gaan. Maar als dat lukt en ik dan al die auto's zonder problemen continu zie rijden, ben ik

Uw verslaggever in gesprek met DNRT-baas Huub Vermeulen. 'Veel rijden voor weinig geld' is een van zijn motto's.

twalf ronden, waarna nog een endurance-race van anderhalf uur volgt. In mijn sprint-race heb ik het rondeleng aan de stok met een blauwe Saker en dat maakt de wedstrijd er stukken interessanter op. Beter een fair gevecht dan alleen in een 'gat' rondrijden. De jongens vooraan zijn voor ons niet bij te houden, maar die illusie hadden we ook niet. Helaas rijd ik 's middags tijdens de endurance-race, waarbij ik het stuur na drie kwartier van Akbar overneem, wél in zo'n 'gat'. Ik maak maar van de gelegenheid gebruik om me op het rijden van continue rondetijden te concentreren, maar ook de grenzen van de auto beter te leren kennen. De boardradio heeft het inmiddels begeven. Lekker rustig, al maak ik me een klein beetje zorgen over het oranje lampje dat plotseling is gaan branden. Zolang ik nog geen temperatuurmeters zie oplopen, kan het nog wel even verder, lijkt me. Gelukkig blijf ik achteraf goed geoordeeld te hebben. Tijdens mijn 'eenzame' ronden herinner ik me nog goed wat teambaas Johan zei voordat ik instapte: "Als je vandaag onder de 1.55 rijdt, ga je in je blote kont het circuit over!" Die gedachte spreekt me op zich niet zo aan, maar tegelijkertijd is het mijn eer te na om niet alles uit de kast te halen om onder de vermaleijde tijd te duiken. Wanneer ik op een gegeven moment 1.54,9 op het digitale display achter het stuur zie staan, vraag ik me af hoe serieus Johan eigenlijk was. Het blijkt na het vallen van de vlag allemaal mee te vallen; ik mag m'n broek aanhouden. Iedereen blij dat het allemaal goed ging vandaag, dat we lekker mee konden komen met de rest van het veld en dat de Saker er nog steeds hetzelfde uitziet als toen we die vandaag voor het eerst startten. Wie voor relatief weinig geld serieus en fair wil racen en daarnaast niet vies is van een beetje gezelligheid, is bij de Saker Challenge aan het juiste adres. Is 25.000 euro per jaar je te gortig? In een van de 'instapklassen' ben je voor een paar duizend euro per jaar klaar. Kijk voor meer informatie over het DNRT op www.dnrt.nl. ■

De geld-plezier-factor moet gewoon goed zijn

toch wel trots. Nergens in de wereld heb je zo'n concept als het DNRT."

Naakt over het circuit

Ondertussen, in de Saker Challenge. Akbar en ik rijden allebei een sprintwedstrijd over



Volle startvelden gegarandeerd in het DNRT.