



Op het circuit van Zandvoort vergelijken we twee totaal verschillende auto's met één belangrijke overeenkomst. Of nee, twee belangrijke overeenkomsten.

# HARTEN



# ZIEL



Het valkje waar  
de Saker naar  
vernoemd is



Die STI-logo's  
vind je werkelijk  
overal



In de pitbox doen de Subaru en de Saker  
niet voor elkaar onder, op het circuit deeft  
de Impreza het onderspit. Logisch.

**S**OMS KAN EEN DAG NIET MEER STUK, ZOALS een dag als vandaag. Het is een paar minuten over vijven 's middags, de zon schijnt nog een beetje en we hebben alle bochten van Circuit Park Zandvoort helemaal voor ons zelf – en dat twee uur lang. Beter nog; we hebben ook de sleutel tot een imposante Subaru Impreza STI in onze handen en de beschikking over een wit/zwarte Saker GT van coureur en ex-politieagent Johan Kraan.

Klinkt goed hè? We gaan ervan uit dat je deze vraag met een volmondig 'ja' beantwoordt. Echter, we kunnen ons ook voorstellen dat je iets zegt in de trend van 'ja, maar het lijkt er op dat dit (weer) zo'n rare *Top Gear*-vergelijking gaat worden'. Okay, daar geven we je gelijk in. Het is inderdaad een vreemde vergelijking, want overeenkomsten zoeken tussen een raceauto en een straatauto is gewoon hetzelfde als appels met peren vergelijken. Een racer staat namelijk net zo ver van een normale personenauto als een politicus van zijn kiezer, maar toch hebben de Subaru en de Saker wel degelijk één belangrijke overeenkomst; ze hebben hetzelfde hart, namelijk een geweldige boxermotor uit Japan. Misschien hebben ze daardoor zelfs nog een overeenkomst, want wellicht hebben ze één gelijke ziel en dus in de kern hetzelfde karakter - wie weet. Daarnaast zijn het gewoon geweldige auto's om te rijden, te fotograferen en om over te lezen, nietwaar?

Tijd voor actie, we horen het je denken. Niet voordat we beiden auto's aan je hebben voorgesteld. Eerst heten we van harte welkom de Subaru Impreza - voluit STI genoemd – met z'n omstreken looks. Zo mooi als een Ferrari 456 is hij niet, wel functioneel mooi. De functie waar we op doelen is uiteraard maximaal presteren en dat zie je aan het algehele design van de Subaru, maar ook aan details zoals de koel- en ventilatieopeningen die ook daadwerkelijk een taak vervullen. Toch is niet alleen de vorm verantwoordelijk voor de fenomenale prestaties. Onder het ongetwijfeld nog veel besproken uiterlijk schuilt namelijk een indrukwekkende hoeveelheid techniek en dat is in dit geval stukken belangrijker dan het cosmetische aspect.

Zo is er om te beginnen het differentieel. Dat kent vier standen, namelijk 'auto', 'auto-plus', 'auto-min' en handmatig. Om het in te stellen, gebruik je de knoppen op de middenconsole. De standaardinstelling is 'auto', waarbij 60 procent van het vermogen naar de achterwielen wordt gestuurd en het differentieel min of meer neutraal is afgesteld. De 'auto-plus'-stand is vooral geschikt voor gladde omstandigheden. Het differentieel staat dan wat meer op scherp en er is veel meer grip op de weg voorhanden. 'Auto-min' is bedoeld voor die lekkere slingerweggetjes (Zandvoort?), waar je onder droge omstandigheden meer dan voldoende grip hebt en dus scherper wilt kunnen insturen, terwijl de achterkant 'lief' blijft.

Resteert de handmatige bediening. Hiermee is het mogelijk om stapsgewijs de hoeveelheid vermogen naar de achterwielen aan te passen. Oftewel, zes verschillende standen met als maximum 70 procent van het vermogen op de achterwielen. We geven toe dat we op Zandvoort doorgaans deze stand hebben gebruikt en het is werkelijk fantastisch om de Impreza zo te kunnen rijden. Net voldoende vermogen op de achterwielen om zonder problemen in een heerlijke slide terecht te komen, terwijl het resterende vermogen op de voorwielen voldoende is om de boel keurig in het gareel te houden. Zonder twijfel is deze techniek een van de grootste aanwinsten voor de nieuwe STI.

Wat is er nog meer het melden waard? Er is een keuzemogelijkheid beschikbaar in de motor- en gaspedaal karakteristiek. Ook dit valt aan te sturen via de middenconsole, middels een grote, prominent aanwezige draaiknop. Subaru noemt dit 'SI-Drive'. Druk de knop in en je selecteert de I-stand. Hiermee zorg je voor een geleidelijker en vriendelijker verloop van het motorkoppel en ook het elektronisch geregelde gaspedaal ontspant zich. Het verschil is opmerkelijk; de auto reageert veel minder nerveus op commando's en in deze stand gedraagt de Subaru zich als een mak schaap. Draai echter aan die SI-knop en de duivel komt uit zijn doos. Een tik naar links geeft je de sportstand met een soort van doorsnee prestatieniveau voor het :



Een racer staat net zo ver van een normale personenauto als een politicus van zijn kiezer



De Saker is zelfs te snel voor zijn eigen motorkap



En wat als er dan brand uitbreekt in de auto?





**STI staat voor  
Subaru Technica  
International, de  
tuningafdeling**



normale werk - bijvoorbeeld een ritje op de snelweg. Een draai aan de knop naar rechts toont echter een heel andere karakteristiek. Deze 'Sport-sharp'-stand doet namelijk precies wat de naam belooft. Het zet inderdaad alles op scherp waarbij het gaspedaal reageert op de minste beroering en gespannen klaarstaat om 300 pk op het wegdek over te brengen op het moment dat jij besluit om je grote teen te buigen.

Als sluitstuk van het technisch geweld is er nog VDC, een elektronische stabiliteitscontrole die zich naar wens laat instellen via een schakelaar rechts van de stuurkolom. Ondanks de aanbeveling om dat toch vooral niet te doen, konden we het niet laten om het systeem heel eventjes volledig buiten werking te stellen. Dat biedt de gelegenheid om werkelijk kennis te maken met het fantastische onderstel van deze Subaru, zeker wanneer je dit doet op het moment dat je 70 procent van het vermogen naar de achterwielen hebt gestuurd.

Er zijn nog twee andere standen om uit te kiezen. De stand 'normaal' zorgt voor uiterst voorspelbaar, verstandig en rustig weggedrag, waarbij iedere ondeugende uitspatting direct wordt geneutraliseerd. De stand 'traction', tot slot, geeft je wel de kans om flink te boenderen en om ook nog eens een leuke glijder te maken voordat uiteindelijk de onzichtbare hand ingrijpt, maar het houdt de zaak als het echt spannend wordt wel goed hanteerbaar. Ideaal voor het sportieve rijgedrag, zonder daarbij de ultieme grenzen te willen opzoeken. Deze stand hebben wij overigens ook het meest gebruikt tijdens onze circuitritten met de STI, omdat we geen risico wilden lopen deze Impreza met de afdruk van een vangrail terug te moeten brengen. Iets dat niet ondenkbeeldig is wanneer je het systeem helemaal uitschakelt. Met 70 procent vermogen op de achterwielen, het gaspedaal op scherp en een stabiliteitssysteem dat een beetje ruimte biedt voor excursies, is de STI bliksemsnel. Een waar genot om in te rijden. Hij is zelfs zo snel, dat we durven stellen dat hij op een circuit onverslaanbaar is voor andere straatauto's. Ongeacht welke.


Helaas is dat voor de Impreza vandaag niet het geval, want we hebben de Saker GT bij ons als 'tegenstander', een rasechte raceauto met roots in Nieuw-Zeeland. Die is op het circuit van Zandvoort meer dan 20 tellen sneller dan de Subaru en dus is de Impreza vandaag verre van onverslaanbaar. Dat is natuurlijk niet zo heel vreemd, want de Saker is een raceauto met slicks zonder de voorzieningen en de massa van de Subaru. De GT is in de basis een stalen buizenchassis, omkleed met een prachtige koets van glasvezel, om het wagengewicht zo laag mogelijk te houden. Verder bestaat het chassis uit dubbele, verstelbare wishbones en uiteraard kan de eigenaar van een Saker naar hartelust experimenteren met wielstanden, wagenhoogte, de afstelling van de anti-rollbar, de in- en uitgaande slag van de dempers en de hoek van de achterspoiler om het optimale weggedrag te bereiken.

Over weggedrag gesproken; de Saker is behoorlijk voorspelbaar en goedmoedig. Het is geen auto die intimideert als een pitbull en je zal bijten. Overstuur kondigt zich namelijk tijdig aan en is gemakkelijk op te vangen. Bovendien zijn de stuurreacties lekker direct en verder is deze auto eigenlijk betrekkelijk eenvoudig te menen. Vreemd is wel dat - op onverklaarbare wijze - voor je gevoel de Saker op het circuit langzamer aanvoelt dan de Subaru. Misschien omdat je in de GT heel relaxed in een racekuip ligt en de wereld als een film aan je voorbij ziet schieten? Of wellicht omdat in de Impreza meer motorgeluid hoorbaar is? Geen idee, het is gewoon een gevoel.

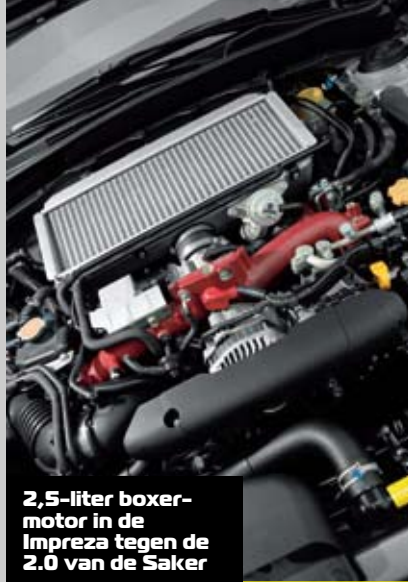
Met het gevoel bij de Saker zit het verder wel goed. Zeker na een aantal bliken op het prachtige uiterlijk van de GT. Laag en breed, hij doet je meteen denken aan die raceauto's waarmee men in de jaren '70 en '80 op Le Mans racete. Ook het interieur roept dat gevoel op, want het is niet meer dan een dashboard met een digitaal display voor onder meer toerental en snelheid, een dun maar relaxed zittend racekuipje en een klein versnellingspookje om in het H-patroon te roeren. Best Spartaans dus, dat Saker-interieur, maar volgens Johan, die al een aantal afstands races achter de rug heeft, is het er gemakkelijk een aantal uren uit te houden - zolang het buiten maar niet te warm is. :)

De geschiedenis van Saker is nog maar kort. Oorspronkelijk is het merk ontstaan in Nieuw-Zeeland en het concept is door Huub Vermeulen van het DNRT (Dutch National Racing Team) en een zekere Robbert Visser zo'n zeven jaar geleden naar Nederland gehaald. Vlak daarna ving de heren aan met het grote Saker-avontuur, in een boerenschuur, tussen de koeien. Nu is de auto in grote getale te zien tijdens diverse race-evenementen en inmiddels zit Saker Sports-cars in een compleet nieuw pand in Etten-Leur dankzij financiële en technische hulp van de broers Gerrit en Laurens Meijer, die zelf ook met een Saker racen.

In een Etten-Leur is het dus mogelijk om een Saker te kopen. Vergeet dan niet voor de GT 43.950 euro (exclusief BTW) mee te nemen of voor de Sprint 42.500 euro in je portemonnee te stoppen. Twee flinke bedragen, maar het gaat hier om het totaalplaatje. Afhankelijk van de hoeveelheid arbeid die je zelf in de auto kunt en wilt steken, liggen de zogenaamde *running costs* voor een seizoen Saker racen – inclusief de aanschaf van de auto - aanzienlijk lager dan bij bijvoorbeeld een klasse als de BMW 130i Cup. Zo'n auto een jaar laten rijden kost namelijk bijna het dubbele. Bovendien is dat een raceauto met een normale productieauto als basis, terwijl de Saker van de grond af aan is opgebouwd als racewagen,

Tot slot nog even terug naar het onderdeel waar dit hele verhaal om begonnen is; de motor. Beide auto's beschikken dus over de bekende boxermotor en delen dus in grote lijnen hetzelfde hart. Dat is mooi, maar de verrassing achter dit verhaal is dat beide auto's daarmee ook een vergelijkbare geest hebben, puur door het karakter en het geluid van de motor. Raar maar waar en tevens het bewijs dat auto's menselijker zijn dan we denken, want net als bij ons is het namelijk over met de ziel als het hart niet (meer) klopt. 

Met dank aan Circuit Park Zandvoort en aan Johan Kraan van de Stichting Nederlandse Autosport (ook bekend als SNAracing) voor het ter beschikking stellen van zijn Saker



**2,5-liter boxer-motor in de Impreza tegen de 2.0 van de Saker**



**In de Saker is de toerenteller belangrijker dan de snelheidsmeter**



**SPECIFICATIES**

	<b>Saker GT</b>	<b>Subaru Impreza STI</b>
Motor:	2,0-liter boxermotor met turbo	2,5-liter boxermotor met turbo
Vermogen:	+/- 260 pk en 350 Nm	300 pk en 407 Nm
Aandrijving:	op de achterwielen	op alle vier de wielen
Gewicht:	778 kg	1.480 kg
PK's per kilo:	0,33	0,20
Prestaties:	0-100 km/u in minder dan 4,3 sec	0-100 km/u in 5,2 sec
Topsnelheid:	+230 km/u	250 km/u
Rondetijd Zandvoort:	1,46 met Jeroen Bleekemolen aan het stuur	2,07
Prijs:	€ 43.950 (ex. BTW)	€ 55.695