

MADE IN HOLLAND

Voor een Triviant: noem drie Nederlandse raceautofabrikanten. Spyker en Donkervoort weten de meeste mensen nog wel uit hun geheugen op te diepen. Maar zijn er nog meer merken in ons land die zich bezighouden met het bouwen van racewagens? Jazeker, in Etten-Leur vinden we een derde Nederlandse racewagenbouwer. De naam? Saker Sportscars.

Tekst en foto's: Remco Nieuwenbroek



De tijd dat de auto's van Saker in een boerenschuur in Duiven in elkaar werden gezet, is al even achter de rug. Tegenwoordig is het Nederlandse sportwagenmerk gehuisvest in een modern pand aan de rand van Etten-Leur. Vijf monteurs houden zich fulltime bezig met het in elkaar zetten van de twee modellen die Saker bouwt, de GT en de Sprint. De fabriek heeft op dit moment een capaciteit van dertig auto's per jaar. Maar dat aantal mag de komende jaren flink omhoog als het aan Johan Kraan ligt. De 38-jarige raceinstructeur vult zijn dagen met het geven van lessen op onder meer Circuit Park Zandvoort en het TT-circuit in Assen, maar steeds meer tijd gaat tegenwoordig op aan het automerk dat zijn hart gestolen heeft. "Ik was in 2003 een van de eerste mensen die een Saker bestelde en ik was gelijk verkocht. Het uiterlijk doet een beetje denken aan een Le Mans-auto. De vormgeving vind ik prachtig. Zijn korte neus, de vleugeldeuren, de flinke achterspoiler. Het is een auto waar je gewoon naar moet kijken. Je ziet de mensen denken: 'Wat is dat in vredesnaam voor merk?' Dat vind ik zo geweldig aan deze auto." Kraan heeft een flinke steen bijgedragen aan het opzetten van een verkoopprogramma voor Saker, daarnaast houdt hij zich bezig met de PR en begeleidt hij

mensen die voor het eerst in de sportauto stappen.

OORSPRONG

"Een jaar of acht geleden werd er een nieuwe auto gezocht voor het DNRT (Dutch National Racing Team), een stichting die autoraces voor beginnende en gevorderde amateurs organiseert. Het zijn wedstrijden met een lage financiële drempel, die makkelijk toegankelijk zijn. De organisatoren waren op zoek naar een pure rijdersauto, met zo min mogelijk hightech hulpmiddelen aan boord. Het moest een zeer sportief ogende auto met een prima prijs-/kwaliteitverhouding worden." Uiteindelijk viel het oog van ontwerper Robbert Visser op de Saker, een auto die in Nieuw-Zeeland rondreed op de openbare weg. De auto werd onder handen genomen en klaargestoomd voor het circuit.

De nog geen 800 kilo wegende Saker wordt aangedreven door een 260 pk sterke viercilinder boxermotor van Subaru. Het maximum koppel van de krachtbron ligt op 350 Nm. "De motoren moeten opgewassen zijn tegen de constant hoge temperaturen die tijdens de races optreden. De gebruikte Subaru-motoren die bij ons binnenkomen worden helemaal uit elkaar gehaald. We controleren alle onderdelen zorgvuldig. Het reviseren

Zitten doe je niet in een Saker, je ligt in deze sportauto. De GT en Sprint worden puur en alleen voor het circuit gebouwd.





De halffabrikaten voor de racewagen worden gebouwd in China. In het pand in Etten-Leur zijn werkelijk alle onderdelen ruimschoots voorhanden.

van de motoren gebeurt bij een gespecialiseerd bedrijf in België.” De eerste races van de Saker Sportscars Challenge werden in 2004 verreden op Circuit Park Zandvoort. In deze periode werd er nog flink aan de Saker gesleuteld. De auto moest sterk, betrouwbaar, maar vooral ook betaalbaar blijven. “In het begin gingen er regelmatig motoren kapot. Maar de auto’s zijn door de jaren heen veel beter geworden. Onlangs vervingen we een motor die al bijna honderd race-uren had gemaakt. De levensduur van de motor van een raceauto is normaal gesproken tussen de 25 en 35 uur.”

ZEKERHEID

In 2006 besloten de broers Laurens en Gerrit Meyer, twee horecamannen en echte raceliefhebbers, geld te steken in het merk. Met hun onderneming zijn ze de een na grootste verpachters van cafés, disco’s en restaurants in ons land. “Het zijn echte racefanaten die al jaren zelf in verschillende klassen actief zijn. Ze hebben ervoor gezorgd dat het merk Saker een flinke boost kreeg. Mede daarom zitten we nu ook in dit prachtige pand.” Om de kosten van de Saker binnen de perken te houden, wordt de

auto voor het grootste deel in China gebouwd. De halffabrikaten worden in een container naar Nederland verscheept. Vervolgens gaan de monteurs aan de slag met het in elkaar zetten van de auto’s. “De assemblagetijd bedraagt ongeveer 250 uur per auto. Op dit moment ontwikkelen we nog redelijk veel onderdelen in eigen huis. Dat kost veel tijd. In de toekomst zal dit aanzienlijk minder tijd in beslag nemen.” Dit seizoen rijden er 24 auto’s mee in de Saker Sportscars Challenge, volgend jaar zullen dat er naar verwachting dertig zijn. Het seizoen begint in april en eindigt in oktober. De races worden verreden op Circuit Park Zandvoort, het TT-Circuit in Assen en in Zolder, Spa-Francorchamps en Oschersleben. “De deelnemers zijn vooral mensen die doordeeweeks een druk bestaan leiden. Daarom is er bewust voor gekozen om van de Saker Challenge een eendaags evenement te maken. Zoveel mogelijk raceplezier in een korte tijd.” De dag begint met een training, gevolgd door een kwalificatie, twee sprintraces en als klap op de vuurpijl een langeafstandsrace. Een aantal deelnemers aan de Challenge bekostigt de races met sponsorgeld, maar er zijn

er ook die het uit eigen zak betalen. “De Saker Sprint kost 42.500 euro, de GT-uitvoering 43.950 euro. Als je tijdens een race in de fout gaat en een klapper maakt, kunnen we de auto meestal snel repareren. We hebben alle onderdelen hier in Etten-Leur op voorraad.” De prijzen van de verschillende onderdelen van de auto vallen reuze mee. Een achterspoiler kost 347 euro, een nieuwe neus 575 euro, zijskirts 97,50 euro en een zijspiegel maar 40 euro. “In veel series moet je weken wachten voor je auto gerepareerd kan worden. Voor een coureur is dat heel frustrerend. Daar hoeven deelnemers van de Saker Challenge zich in elk geval geen zorgen over te maken.” Volgens Kraan hoeft je niet per se race-ervaring te hebben om met de Saker uit de voeten te kunnen. “De auto is gemakkelijk te besturen, hij is heel vergeeflijk en geeft zijn grenzen snel aan. Bovendien wordt het vermogen van de boxermotor heel gelijkmatig opgebouwd. Het is absoluut geen verraderlijke auto.”

TOEKOMSTPLANNEN

In ons land is Saker inmiddels aardig op de kaart gezet. Vanaf januari wil het merk de internationale

markt gaan bestormen. “Tijdens de 24 uur race van Dubai in januari, een evenement waar veel bekende namen aan de start verschijnen, verzorgen we een demonstratie. We hebben wat minuten zendtijd gekocht, bovendien kunnen belangstellenden met onze auto’s een rondje over de baan rijden.” Doel van Saker is om in een groot aantal landen een raceserie op te starten, met als uiteindelijke doel een Europese of zelfs World League. Nieuwe modellen hoeven we voorlopig nog niet te verwachten. “In eerste instantie richten we ons volledig op de Sprint en de GT. Deze auto’s zijn in mijn ogen tijdloos. Ook over vijf of tien jaar zien ze er nog geweldig uit. Maar je weet maar nooit, misschien dat we in de verre toekomst wel degelijk met meer modellen komen.” Kraan is niet bang dat zijn liefde voor Saker in de tussentijd zal verdwijnen. “Het rijden in deze auto is gewoon ontzettend gaaf. Het is voor mij hét ultieme racen. Dat gaat geen moment vervelen. Erin rijden is de beste manier om het echte Saker-gevoel te beleven. Eén ding kan ik verklappen: je raakt nooit verzadigd. Deze auto verrast je elke keer opnieuw!” ■

Johan Kraan (38) is racefanaat in hart en nieren. Nadat hij een lezersactie van een tijdschrift had gewonnen mocht hij een jaar lang op kosten van auto-importeur Pon racen in een Seat Ibiza. Kraan raakte verslaafd aan de autosport en reed in diverse klassen, waaronder de Volvo 360 Cup en de Seat Cupra Cup. In 2003 kocht hij een Saker en werd hij direct gegrepen door de opvallende raceauto. Inmiddels heeft Kraan zijn eigen renstal opgezet, verdient hij zijn geld als beroepsinstructeur met het geven van racelessen en is hij in dienst van Saker Sportscars. Bij Saker houdt hij zich bezig met de verkoop en pr-activiteiten, en begeleidt hij mensen die voor het eerst in de raceauto stappen.



Vijf monteurs houden zich fulltime bezig met het in elkaar zetten van de sportwagens. De assemblagetijd bedraagt op dit moment 250 uur per auto.

Saker maakt gebruik van een viercilinder boxermotor van Subaru. De motor, die goed is voor 260 pk en een maximum koppel van 35, hoeft nog geen 800 kilo in beweging te brengen.



De Saker GT (43.950 euro) en Sprint (42.500 euro) bestaan uit ruim 900 onderdelen. Het spaceframe is opgebouwd uit staal met een chroommolybdeen rolkooi. De neus is voorzien van een eenvoudig te vervangen subframe. De body bestaat uit vijftien verschillende delen, allemaal van polyester vervaardigd. Voor de aandrijving zorgt een Subaru boxermotor (260 pk, 350 Nm). De auto is voorzien van remklauwen met zes remcilinders, gecombineerd met geventileerde, zwevende remschijven. Moton-schokdempers en Merwede-veren zorgen voor de balans. De achterspoiler van de Saker is in vijf posities verstelbaar. De auto staat op 15 inch wielen (voor: 15 x 8,5 inch; achter: 15 x 10,5 inch). De GT weegt 765 kg, de Sprint-uitvoering is 20 kg lichter. Meer informatie is op www.sakereurope.com te vinden.