



Saker? Ja, Saker!

Met een beetje fantasie kun je er een miljoenen kostende Groep C Le Mans-wagen in zien, maar om in een Saker te rijden, heb je aan een voor autosportbegrippen bescheiden budget voldoende om lekker te kunnen racen. Dit seizoen moet er een veld van zo'n twintig auto's aan de start verschijnen. Op een frisse Zandvoortse zondagochtend maken we kennis met deze nieuwe raceklasse.

Die laatste zin uit de inleiding moeten we even toelichten. Helemaal nieuw is het racen met Sakers namelijk niet. Wie zich de laatste jaren met enige regelmaat op het circuit liet zien, moet de auto namelijk wel eens voorbij hebben zien komen als onderdeel van de Saker Sportscar Challenge. Het asfalt werd altijd gedeeld met wagens uit andere klassen, zoals de Dutch Supercar Challenge en het Winter Endurance Kampioenschap. Meer dan twaalf wagens stonden er nooit op de grid, maar dat moet snel gaan veranderen, als het aan de drijvende krachten achter Saker ligt. Maar laten we bij het begin beginnen. Het oorspronkelijke concept van de Saker (genoemd naar een uit Oost-Europa afkomstige roofvogel; spreek uit 'seker') is afkomstig uit Nieuw-Zeeland en werd door DNRT-opperhoofd Huub Vermeulen samen

met Robbert Visser naar ons land gehaald, waar zij vervolgens acht maanden werkten aan een prototype. Visser: "Zo'n zeven jaar geleden zijn we met het Saker-project begonnen. We zaten toen letterlijk in een boerenschuur, tussen de koeien." Inmiddels zit Saker Sportscars in een compleet nieuw pand in Etten-Leur. De assemblage van het rollende chassis gebeurt in China, de rest wordt in ons land gedaan. Door deze efficiëntere manier van werken kon de productietijd fors omlaag, van 750 tot 160 uur per auto. Zodoende kunnen de kosten relatief laag worden gehouden, wat de klasse ook bereikbaar maakt voor raeliefhebbers met beperkte middelen, die toch in een echte racewagen willen rijden.

Duwtje in de rug

In 2006 kwam er financiële en technische hulp van de broers Gerrit en Laurens

Meijer, die met hun eigen team, Jadbajla Racing, al Saker reden. Dat gaf de klasse het noodzakelijke duwtje in de rug, waardoor de zaken nu grootser kunnen worden aangepakt. Saker is de laatste tijd druk bezig geweest potentiële coureurs te enthousiasmeren voor de Saker Sportscar Challenge. "De aanschaf van een Saker GT kost je € 43.950 exclusief btw, de Sprint is met € 42.500 iets goedkoper. Afhankelijk van de hoeveelheid arbeid die je zelf in de auto kunt en wilt steken, liggen de zogenaamde *running costs* voor een seizoen Saker rijden aanzienlijk lager dan bij bijvoorbeeld een klasse als de BMW 130i Cup. Zo'n auto een jaar laten rijden kost 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, met alle verstelmogelijkheden van dien", vertelt Laurens Meijer. Hij vervolgt:

DE SPRINT IS IETS LICHTER EN HAALT DAAROM EEN HOGERE BOCHTSNELHEID

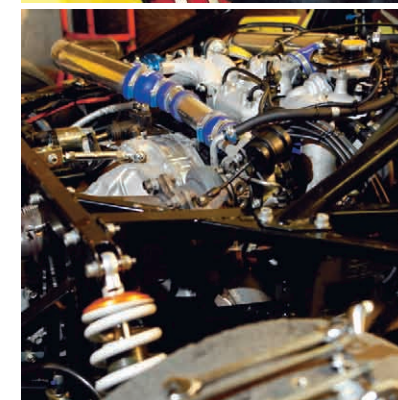
"De Saker heeft een stalen buizenchassis, waar met glasvezel versterkte kunststof carrosseriedelen op gemonteerd zijn. Rijd je een keer schade, dan is zo'n kunststof onderdeel heel simpel te vervangen en kost het slechts een fractie van wat je kwijt zou zijn als je een auto met stalen plaatdelen tegen de vangrail parkeert." Er zijn twee soorten Sakers: een open en een dichte. Die eerste heet Sprint, de andere GT. Volgens Meijer is de animo voor de gesloten variant groter, maar wint de Sprint aan populariteit. "Technisch zit er geen verschil tussen beide auto's. De Sprint is iets lichter en kan daarom in principe een hogere bochtsnelheid halen, maar in de praktijk blijken ze erg aan elkaar gewaagd." De keuze is dus eigenlijk aan de coureur of hij overdekt wil zitten of liever met de helm in weer en wind.

Degelijk en betrouwbaar

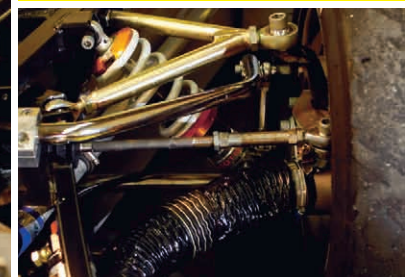
Het chassis wordt zoals gezegd in China in elkaar gezet, het afmonteren en de basisafstelling van de auto gebeuren in Etten-Leur. Hier wordt ook de motor onder handen genomen. Uit kostenoverwegingen is geen gevoelige hightech-machine gekozen, maar een degelijke, betrouwbare 2,0-liter boxermotor met turbo van Subaru. Het achterin geplaatste blok, goed voor 270 pk en 350 Nm, wordt door Saker wel opnieuw opgebouwd om de betrouwbaarheid te vergroten. Zo worden er onder andere sterkere drijfstukken, lagers en zuigers gemonteerd. Voor zover wij weten, zijn er behalve Porsche geen andere racewagens die gebruikmaken van boxermotoren. Ook dat is nogal exclusief, dus. De versnellingsbak is eveneens afkomstig uit Japan. Het is een conventionele bak met H-patroon, zoals je die ook in een straatauto aantreft. De ophanging bestaat



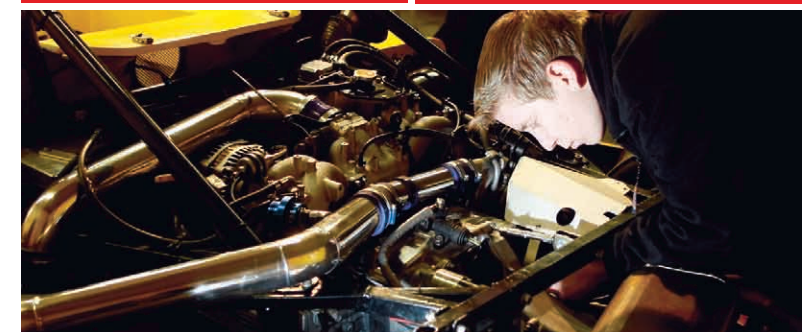
Spartaans interieur in de Sprint. Officieel is de Saker een tweezitter; wij prefereren de linkerstoel.



Achter in het buizenchassis ligt een 270 pk en 350 Nm sterke tweeliter turbomotor van Subaru, die door Saker nog op diverse plaatsen is gemodificeerd.



De ophanging met dubbele wish-bones is op verschillende manieren te verstellen voor een optimale weg-ligging. Hetzelfde geldt voor de veren en de dempers.



De kunststof carrosseriedelen zijn gemakkelijk te verwijderen, waardoor de techniek voor de monteurs goed bereikbaar is.



In de Saker Sportscar Challenge wordt met zowel de dichte GT als de open Sprint gereden. Qua rondetijden maakt het nauwelijks verschil, de beleving is wel behoorlijk anders.

uit dubbele, verstelbare wishbones en uiteraard kan de eigenaar van de 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. Kortom: een echte racewagen, zo'n Saker. Maar we hebben inmiddels lang genoeg staan blauwbekken in het pit-complex op het circuit van Zandvoort. Hoogste tijd om de raceoverall aan te trekken en de helm uit de tas te halen!

Lastig inschatten

Als eerste stap ik in de open Saker, de Sprint. Vooraf wordt me verteld dat het wennen is dat je amper motorgeluid hoort, omdat het windgeruis langs je helm de overhand heeft. Bedankt voor de tip, maar dat zal ik toch zelf moeten ervaren om er over mee te kunnen praten. Al na een paar bochten blijkt de opmerking niet uit de lucht gegrepen; het is verdraaid lastig in te schatten hoe hoog je in de toeren zit, als je helemaal geen feedback van de motor krijgt. En dat is normaal gesproken toch het geluid waar je instinctief op rijdt. Tijdens de eerste rondjes heb ik dan ook een paar keer licht blokkerende achterwielen, omdat het toerental nog te hoog ligt als ik een lagere versnelling kies. Qua rijgedrag is de Saker behoorlijk voor spelbaar en goedmoedig. Dit is geen auto die snel met je aan de haal zal gaan. Overstuur kondigt zich tijdig aan en is gemakkelijk op te vangen. Toch is het op een halfnatte baan behoorlijk oppassen

**DIT IS GEEN AUTO
DIE SNEL MET JE AAN
DE HAAL ZAL GAAN.
HIJ IS GOEDMOEDIG**



De Saker GT is voorzien van een achteruitkijkcamera, zodat de coureur op een kleurschermje achter het stuur kan zien wat er achter hem gebeurt.



en moet de rechervoet met beleid aan het werk. De stuurreacties zijn lekker direct en verder is deze auto eigenlijk betrekkelijk eenvoudig te menen. Het vermogen van 270 pk lijkt bescheiden, maar op een wagen gewicht van slechts 750 kilo kun je hier heel aardige rondetijden mee neerzetten. Volgens de kenners, onder wie Saker-ambassadeur Jeroen Bleekemolen, moet een tijd van 1.46 op Zandvoort mogelijk zijn. Dat is nauwelijks langzamer dan bijvoorbeeld een Porsche GT2. Ben je een beetje gewend aan het rijden in zo'n open Saker, dan kun je langzaam het onderscheid maken tussen windgeruis en motorgeluid.

Maar juist op het moment dat ik dit punt denk te hebben bereikt, is het tijd om uit te stappen. Of liever: over te stappen. In de Saker GT. Op een of andere manier voelt zo'n dakkie boven je hoofd toch natuurlijker en vertrouwd aan. Het zicht rondom is aanzienlijk minder, om over het zicht naar achteren nog maar te zwijgen. Om dit laatste enigszins te ondervangen, is een achteruitkijkcamera gemonteerd,

zodat een klein schermje achter het stuur dient als veredelde 'achteruitkijkspiegel'. Ik ben blij dat ik in deze gesloten Saker nu tenminste het wel en wee van de motor weer kan horen. Dat geeft behalve meer vertrouwen ook meer beleving. Een racewagen moet je kunnen horen, toch? Het rijden in de GT komt voor 95% procent overeen met dat in de Sprint. Het is dus puur een kwestie van persoonlijke smaak.

A-evenementen

Mijn kortstondige kennismaking met Saker zit erop. De rest van de dag kunnen potentiële kopers ervaring opdoen met deze bolides. De Saker Sportscar Challenge verdient zeker een vaste, eigen stek binnen het DNRT-programma van Huub Vermeulen, dat als vanouds is gericht op zo veel mogelijk racen tegen zo laag mogelijke kosten. "We zullen dit seizoen net als de afgelopen jaren voornamelijk endurancewedstrijden rijden, maar we zijn aan het kijken of we ook bij een paar A-evenementen aanwezig kunnen zijn", vertelt Laurens Meijer, die het project steeds

serieuzere vormen aan ziet nemen en voor komend seizoen uitgaat van een vol startveld met zeker twintig Sakers, GT's en Sprints. Wellicht dat er in de toekomst ook in het buitenland met Sakers gereden zal worden. Er zijn gesprekken gaande met partijen in Zweden en Engeland om ook daar een klasse van de grond te tillen. Dat is nog ongewis. Wat we wel zeker weten, is dat we komend seizoen in ons eigen land kunnen genieten van meer Sakers dan ooit. ■



Met z'n brede, platte uiterlijk en vleugel-deuren doet de Saker GT een beetje denken aan de Groep C Le Mans-auto's.



Met 270 pk op een gewicht van 750 kilogram is de Saker in staat tot rondetijden die erg dicht in de buurt liggen van die van een Porsche GT2.

Saker GT/Sprint

Carrosserie	glasvezel
Chassis	stalen buizenframe
Ophanging	dubbele verstelbare wishbones rondom
Motor	4-cil. boxer, turbo (0,8 bar)
Cil.inhoud	1.994 cc
Max. vermogen	270 pk bij 6.000 tpm
Max. koppel	350 Nm bij 4.000 tpm
Remmen	gev. 315 mm Tarox-schijven rondom, 6 zuigers per remklauw
Gewicht	765 (745*) kg
Wielmaat v/a	15x8,5/15x10,5 inch
Wielbasis	2,58 m
Spoorbreedte v/a	1,55/1,44 m
Afmetingen l/b/h	4,01/1,83/0,94 (1,03*) m
Rijhoogte	50 mm (verstelbaar)
Prijs	€ 43.950 (€ 42.500*) excl. btw
Internet	www.sakersportscars.com

* = gegevens Sprint