

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

REPORTAGE

Saker Motorsport

Regelmatig is hij voor dwaas uitgemaakt, toch zette Robbert Visser door en ging zijn eigen racewagens maken. "Eigenlijk wilde ik een Groep C racer kopen, maar dat bleek toch te duur. Toen ben ik zelf maar zoiets gaan bedenken, en dat is de Saker geworden." Zo begon een verhaal dat nog héél lang moet gaan worden.



Saker bouwt betaalbare racers

Merk met een missie

Er zijn er velen zoals Robbert Visser die autoracen wel erg leuk vinden, maar er niet hun ziel en zaligheid in willen steken om een professioneel coureur te worden. Dat merkt ook de Rensport School Zandvoort die onder meer trainingen verzorgt om een racelicentie te behalen, zodat je aan races kunt deelnemen.

Bijvoorbeeld de Squadra Bianca serie waarin Visser meedeed, gereserveerd voor klassieke Alfa Romeo Giulia's. Zo zijn er allerhande raceklassen waarin niet met dikke sponsoring voor een groot publiek en onsterfelijke roem wordt gereden, maar meer voor het plezier van de coureurs. Met dien verstande dat ook jonge rijders daarin een betaalbare opstap kunnen vinden als begin van een echte racecarrière.

Ook hobby-coureurs willen echter wel eens een stapje hogerop, zo kwam Visser op het idee dat hij liefst een echte racer wilde rijden, met een bolide voor langeafstandsraces als ideaal voor ogen. Maar zelfs een overjarige auto bleek toch wel heel duur in 'running costs'. Dus zón hij op een betaalbaar alternatief, dat hij uiteindelijk

zelf maakte in de vorm van de Saker. Naam en logo komen van een Russische valkensoort. Visser was niet de enige die wel een pure racewagen wilde rijden, met een bescheiden budget. Het kwam tot een samenwerking met Huub Vermeulen, die als leider van de Rensport School Zandvoort onvermoeibaar ijvert om een brede basis voor de autosport in Nederland te leggen. Daartoe zette hij met de Stichting Dutch National Racing Team al een hele reeks verschillende raceklassen op met als kernwaarde betaalbaar raceplezier. Vermeulen zag goede kansen voor een raceserie met de Saker. En zo groeide het project van wensdroom naar een heuse racewagenfabricage.

Internationaal product

Een echt goedkope hobby is autoracen nooit, laat staan in een pure racewagen in plaats van een aangepaste gewone auto. Aan de Saker hangt nu een prijskaartje van € 33.000,- excl. BTW, een seizoen ermee racen kost zo'n € 25.000, horen we. Maar we willen best gelo-

ven dat meedoen in de 'serieuze' raceklassen voor officieel erkende kampioenschappen vele malen meer kost. In elk geval sloeg het aan, sinds het begin 2004 zijn al twaalf Sakers afgeleverd en voor het volgend raceseizoen komen er volgens Visser nog wel zeven bij. Uiteindelijk hoopt hij vijftig tot zestig van deze auto's af te zetten. Momenteel gaat het in de Saker Sportscar Challenge om ééndaagse evenementen, met training en twee races op dezelfde dag. Tussen oorspronkelijk idee en productie zit natuurlijk nog een heel traject, het nam twee jaar om de gedachte aan een eigen racer om te zetten in realiteit. Bij toeval, aldus Visser, trof hij de Nieuw-Zeelandse chassisconstructeur Bruce Turnbull. Die hielp hem aan het basisontwerp voor een buizenchassis dat deze constructeur net gemaakt had. Gewoon uit stalen buizen, niet duur en gemakkelijk te repareren als je eens schade rijdt. Visser kocht de licentie om dit chassis te bouwen en verder te ontwikkelen tot een complete auto, mogelijk kan Turnbull ook 'down under' een raceserie van de



Hightech in een Achterhoekse boerenschuur: op bestelling ontstaan indrukwekkend ogende racers die dankzij relatief eenvoudige techniek zonder een ruim gesponsord budget ingezet kunnen worden.



Naar eigen smaak kan de eenvoudige basis van de Saker gemakkelijk uitgebreid worden. Deze auto werd uitgerust met achteruitkijk camera's naast de elementaire standaard meters. Via de twee beeldschermen zie je veel meer dan met de standaard buitenspiegels.

grond krijgen en dan zal Saker de auto's leveren. Robbert Visser hoopt ook in andere landen nog interesse te wekken. Maar goed, het chassisontwerp werd verder aangekleed met voor een deel raceonderdelen, zoals de remmen en (in Nederland geproduceerde) schokdempers, en voor een deel reguliere autodelen van productiewagens. De aandrijflijn

De Saker ziet er netjes afgewerkt uit, met zijn vleugeldeuren beantwoordt hij goed aan het beeld van een typische langeafstands racer. Wat maakt het dan uit dat er bijvoorbeeld de radiator van een Peugeot 205 in zit?



Foto's Jan Liefink



Een buizenchassis, klassieke wielophanging met dubbele driehoeksarmen, een midscheeps geplaatste motor met ruim 250 pk. Ook zonder exotische materialen en constructies maak je zo een hele echte racer die snel is en uitdagend voor de rijder.



Direct uit Japan haalt Saker de mooi laag gebouwde 2.0 turbo boxermotor van Subaru. Die wordt alleen aangepast met een eigen motormanagement en verplaatsing van nevenaggregaten. De bijbehorende standaard transmissie blijft eraan gekoppeld, alleen de vierwielaandrijving gaat eruit.

komt rechtstreeks uit Japan van Subaru, die hem gebruikt voor de Impreza WRX. Een tweeliter viercilinder boxer met turbo dus, die in Japanse specificatie nog meer vermogen levert dan in Europa. De vierwielaandrijving zoals nagenoeg elke Subaru heeft wordt uit de transmissie verwijderd, dat vereist geen belangrijke ombouw. Zo zijn er nog wat kleine aanpassin-

gen nodig ten behoeve van de inbouw van deze aandrijflijn in het Saker chassis, maar verder gebeurt er niets aan. "We zetten er alleen een ander motormanagement op, met eigen programmering, de standaard elektronica bevat voor ons nodeloos veel functies", licht Visser toe. De vermogenswinst van omstreeks tien procent vergeleken met een productiewagen komt min of meer vanzelf voort uit dit simpeler motormanagement en eenvoudiger in- en uitlaatorganen. Verdere tuning was niet gewenst, dat zou de kosten maar opjagen en de motor minder betrouwbaar kunnen maken.

Serius racen

"We meten 230 pk aan de achterwielen, dat zal 260 pk aan de motor zijn." Daar kun je wel wat mee, in een auto die alles bijeen 760 kg weegt. De carrosserie uit gewoon met glasvezel versterkt polyester en andere delen van eigen ontwerp worden in het buitenland gemaakt, domweg uit kostenogpunt. In de 'fabriek' te Groessen vindt zo alleen assemblage en ontwikkeling plaats. Overigens noemt Saker in zijn promotiemateriaal voorzichtig de lagere motorprestaties van een standaard Impreza WRX in Europese versie.

REPORTAGE

Saker Motorsport

Op de vereiste ontwikkeling, zo bleek, moet je je niet verliezen: "Ten opzichte van het prototype is 80 tot 90 % van de onderdelen voor de productieversie veranderd." Een proces dat ook daarna nog niet stopt, we zien hoe, om de kosten verder te drukken, een gegoten wieldrager (ingekocht standaard product met aangepaste bevestigingspunten) nu is vervangen door een eigen uit plaat gelaste drager. Anderzijds is het de bedoeling dat de Saker tijdloos blijft, dus niet teveel wijzigt zodat je er jaren mee kan blijven racen zonder grote aanvullende investeringen om de auto competitief te houden. Toch is er ook ontwikkeling uit pure interesse, zoals een nieuwe achterspoiler waaraan nu gewerkt wordt, of de inbouw van een vrij aanzuigende 3.0 zescilinder boxer in het Sakerchassis. "Een prachtig compacte motor, de ophangpunten zijn hetzelfde geplaatst als bij de viercilinder dus dat past makkelijk", vertelt Visser. De zescilinder presteert bijna hetzelfde als de turbo-vierpitter, hij komt in de iets lichtere open versie van de Saker, die gelijkwaardig in prestaties aan de gesloten viercilinder zal zijn. "Je kunt straks kiezen wat voor soort auto en motor je liever wilt." Hoewel veranderingen aan de auto in de raceserie niet toegestaan zijn is er veel mogelijk in preparatie, omdat wielstanden en vering volledig verstelbaar zijn. Dus kun je het gedrag van de auto naar eigen hand zetten, met nog meer mogelijkheden als eventueel de nieuwe verstelbare spoiler erbij komt. Ook dat hoort erbij voor een 'echte' racewagen en maakt racen met de Saker uitdagend.

Ideeën in ontwikkeling

Een stuk belangrijker is de in gang zijnde ontwikkeling van een open formule-racer, specifiek omdat compagnon Huub Vermeulen voor de jeugd behoefte ziet aan een zo goedkoop mogelijke instapklasse met éénzits formulewagens. Ditmaal werd samenwerking gezocht met de Britse racewagenspecialist Lola voor een chassisontwerp, opnieuw een ruimtelijk buizenframe. "Dat vinden ze bij Lola reuze interessant, een zo goedkoop mogelijk racechassis bouwen." In principe wordt uitgegaan van een Subaru 2.0 boxer motor (zonder turbo), omgebouwd naar dry sump smering om hem lager te maken. Maar het aangeschroefd achterframe biedt ook de mogelijkheid elk gewenst soort andere motor toe te passen.

Er zouden diverse raceklassen met oplopende prestaties en financiële lasten gemaakt moeten worden, door de formulewagen te bieden zonder of met spoilers, en als topversie ook met 'sidepods' tussen de wielen. Toenemende aerodynamische efficiency geeft een steeds hoger prestatieniveau. Al in januari moeten de eerste

Het volgende project is dit chassis voor een monoposto racer, begin volgend jaar moet al een rijdend proefmodel klaar zijn. Daaruit zouden diverse varianten moeten voortkomen om beginnend racetaalent een betaalbare opstap naar hogere autosportklassen te bieden.



Er is ook een open versie van de Saker, waar nu de nieuwe 3.0 zescilinder boxer van Subaru ingepast wordt. Anders in karakter maar ruwweg gelijk in vermogen aan de 2.0 turbo, dus kunnen vier- en zescilinders Sakers het in races best tegen elkaar opnemen.

tests kunnen plaatsvinden, zodat halverwege volgend jaar enkele auto's aan de Rensport-school geleverd kunnen worden als lesmateriaal. 2006 wordt dan het eerste raceseizoen. Nog meer dan bij de Saker sportscar bestaat vurige hoop dat het idee voor deze formulewagen internationaal belangstelling trekt, zodat in andere landen daarvoor ook raceseries ontstaan waarin aanstormend coureurstalet zich tegen beperkte kosten kan bewijzen. Uit onderzinking weet Visser inmiddels verder dat ken-



Initiatiefnemer Robbert Visser met een mogelijke evolutie voor de Saker: een volledig verstelbare koolstofvezel spoiler waarvan het effect nog getest moet worden. "Precies zoals in de Formule 1 net verboden is", glimlacht Visser terwijl hij de buigzaamheid laat zien, "onder belasting van winddruk verandert hij van vorm."



nis van chassisbouw heel schaars is, wat de ervaring die nu bij Saker wordt opgedaan heel waardevol kan maken. Misschien een grootse droom, zoals Robbert Visser ook wat hard van stapel liep toen hij bij het begin van de productie dit jaar nog twintig auto's wilde afleveren. Daarvoor blijkt iets meer tijd nodig, maar ze komen er wel.

Peter Fokker

Meer weten over racen met de Saker? Kijk op www.sakermotorsport.nl