

Het verhaal van de Saleen S7

Het is u vergeven als de naam Saleen u niets zegt. Slechts weinigen zijn bekend met dit kleine Amerikaans merk, dat vooral furore maakte door het tot extreme hoogte tunen van Ford Mustangs. Maar in 2000 schokte de firma de wereld toen ze de S7 lanceerde. Een super-, of liever gezegd hypersportauto met state-of-the-art racetechnologie. De meesten ervan sleten hun dagen op de circuits van de wereld, maar een aantal werden op kenteken gezet, waarvan een uniek exemplaar in ons land terecht kwam. Dit is het verhaal van die auto.

We schrijven 5 september 2004. Op het *Autodromo Enzo e Dino Ferrari* in Imola, Italië, staan autojournalisten van over de hele wereld samen met tal van VIPS te luisteren naar de flamboyante Luca di Montezemolo, voorzitter van het Fiat-concern. Ze horen en zien de charismatische topman met grootse gebaren vertellen over zijn nieuwste raceauto: de Maserati MC12. Deze zwaar op de techniek van de Ferrari Enzo leunende racer zou onverslaanbaar zijn. Om zeker te zijn van de overwinning had Di Montezemolo het volledige Ferrari F1-team, inclusief Jean Todt (maar zonder Schumacher), ingevlogen als technische ondersteuning. Al vrij snel na de start begon het gebruinde gezicht van Di Montezemolo echter steeds strakker te staan. Want vooraan was niet het hoge gejuik van een Italiaanse V12 te horen, maar het diepe, donkere gestamp van de Ford V8 van een Saleen S7-R. Na iets meer dan drie uur in spanning te hebben gezeten, werd zijn nachtmerrie werkelijkheid: de S7, van het piepkleine merk uit Californië, kwam als eerste over de streep. Met gebogen hoofd moest Di Montezemolo de pers te woord staan. 'We were no match for the Saleen today'.

Steve Saleen

Wat was dat voor merk, dat het machtige Ferrari in zijn eigen achtertuin zo kon vernederen? Wel, Saleen werd in 1983 opgericht door Stephen (Steve) M. Saleen. Geboren in Californië in 1949, groeide hij op met een grote liefde voor snelle auto's. Toen hij slaagde voor Highschool kreeg hij van zijn vader een Porsche 356 Coupé uit 1956, waar hij tal van lokale race-events mee bezocht. Met een goed gevoel voor techniek wist hij de kleine Duitse sportauto aanzienlijk sneller te maken, maar de onverzadigbare Steve wilde meer. Zijn oog viel op een gebruikte Shelby GT350, waarop de 356 direct werd ingeruild. De Shelby, gebaseerd op de Ford Mustang, werd direct onderhanden genomen. Andere dempers, vering en wielen, een rolkooi, en grotere Weber carburateurs maakten van de straatauto een échte racer.

Na een aantal kleine events, stond hij in 1973 aan de start van zijn eerste professionele race, die hij tot verbazing van iedereen direct won. Het zou het begin van een lange carrière zijn. Na een tijd buitengewoon succesvol te hebben gereden in verschillende Formule-raceseries, keerde hij in 1982 terug naar het racen met dichte auto's in de SCCA Trans Am Series. In 1983 richtte hij hiervoor zijn eigen team op: Saleen Autosport. Het was toen dat hij in contact kwam met verschillende topfunctionarissen van Ford. Zij waren buitengewoon geïnteresseerd in het werk van deze jonge tovenaars, die met (zeer) beperkte middelen zijn auto's altijd nét even sneller maakte dan de concurrentie. Het zou leiden tot een nauwe samenwerking, die tot op de dag van vandaag voortduurt.

CAROLL SHELBY

Ford leverde Steve standaard Mustangs, die hij vervolgens flink ombouwde. Een deel van de auto's werd gebruikt voor het race team van Saleen, maar niet lang daarna besloot Steve ook Mustangs voor de openbare weg te maken. Hierbij paste hij al zijn circuitervaring toe. Voorzien van sterk aangepaste carrosserieën met fikse spoilers, andere ophanging, racevering en dempers, enorme superchargers en een ander interieur, oversteeg zijn werk dat van de gemiddelde tuner. Volgens velen bracht het hem zelfs op een gelijk niveau met de legendarische Carroll Shelby. Dat Ford hierbij groot vertrouwen in het werk van Steve Saleen had blijkt uit het feit dat de Saleen Mustang direct bij de Ford dealer kon worden gekocht, zelfs met behoud van de Ford fabrieksgarantie.

In de daarop volgende jaren bouwde Saleen de ene extreme auto na de andere en reed in 1997 zelfs de 24 uur van Le Mans met een zelf ontwikkelde race-Mustang. In een paar decennia was de naam Saleen symbool geworden voor de snelste en meest extreme versies van door Ford geproduceerde auto's; op de weg en op het circuit. Maar niets wees erop dat dit nog altijd piepkleine merk binnen een paar jaar met een van de beste Amerikaanse sportauto's ooit zou komen.

Ontwerp

Over de reden voor de productie van de S7 vertelt Steve Saleen in een interview: "We hadden alles gedaan wat we konden met de Mustangs, dus was het tijd voor een stap hoger. De inspiratie kreeg ik toen ik op Le Mans naast de garage van McLaren parkeerde en daar de (F1) longtail GTR's zag. Dat moesten wij als Amerikanen, met de kracht van onze V8, beter kunnen." In 1999 begon in alle geheim het werk aan de S7. Voor het chassis en de ophanging werd uitgeweken naar Ray Mallock (RML) in Engeland, een firma met veel ervaring in het ontwerpen en bouwen van *endurance* racers. Voor de Saleen S7 ontwierpen zij een buitengewoon stijf buizenframe waarin de motor precies in het midden werd geplaatst. De bodem, de crash box aan de voorzijde en het schutbord werden opgebouwd uit een speciaal ontwikkelde en zeer sterke honingraatstructuur van aluminium. De ophanging werd vervaardigd uit stevige stalen buizen, die vervolgens met aluminium platen aan het chassis werden vastgemaakt; een constructie die bij een ongeluk zou afbreken en -scheuren, zodat de energie niet doorgegeven zou worden aan het chassis en de bestuurder.

Voor de motor was er maar één mogelijkheid: een smallblock Ford V8, ook wel een Windsor V8 genoemd. Niet alleen had Saleen buitengewoon veel ervaring met deze motoren, maar het compacte formaat maakte het volgens hem ideaal voor zijn nieuwe (race-)auto. Een standaard 351 (5,8 liter) werd opgeboord tot een monsterlijke 427 (7,0 liter), uitgevoerd in aluminium en voorzien van speciale koppen. Vervolgens werd de motoren in onderdelen naar Saleen gestuurd die ze verder opbouwde en voorzag van een zelf ontwikkelde waterpomp en dry-sump systeem, zodat de motor zo laag mogelijk in het chassis geplaatst kon worden. Voorzien van slechts twee kleppen per cilinder, aangedreven door stoterstangen, was de V8 in technisch opzicht relatief eenvoudig. Maar deze oerdegelijke Amerikaanse motor wist er desondanks 550 pk en 712 Nm (!) uit te persen.

Niet goedkoop, wel snel

De vorm van de carbon carrosserie is afkomstig van ontwerper Phil Frank, die, in nauwe samenwerking met Saleen en RML, binnen zes maanden het complete ontwerp wist te maken. Opvallend hierbij is dat er nooit een 1-op-1 model werd gefabriceerd. Na de eerste uitgewerkte schetsen werden kleine schaalmodellen gemaakt die in de luchtunnel van de Universiteit van Glasgow werden getest. Op basis daarvan werd het ontwerp aangepast en vervolgens direct gebouwd. Het resultaat was een zeer aerodynamische carrosserie met een bescheiden spoiler, die mede dankzij een compleet vlakke onderzijde een enorme downforce creëerde. Zodat, dat de auto bij een snelheid van ca. 250 km/h ondersteboven in een tunnel zou kunnen rijden. Voor de naam hoefde niet lang nagedacht te worden: de S van Saleen en de inhoud van de motor volstond. Dat de

S7 voornamelijk ontwikkeld was voor de circuits, was al bij zijn eerste presentatie duidelijk. In feite verschilde de raceversie, de S7-R, erg weinig van de straatversie. Een sequentiële versnellingsbak, andere banden en een geschatte 100 pk méér waren in feite het enige grote verschil.

In hun eerste raceseizoen wisten de S7-R's niet minder dan 27 snelste rondes, 29 pole positions en 19 eerste plaatsen te veroveren. Zelfs tien jaar na hun introductie wist een S7-R nog eerste te worden in de GT1-klasse op Le Mans. De S7's, de straatversies, werden vanaf 2000 verkocht voor een niet misselijke prijs van rond de 400.000 dollar. Maar dan kreeg je ook wat. Met een 0-100 km/h sprint van onder de vier seconden en een topsnelheid van rond de 320 km/h was het een van de snelste auto's op de markt. En door zijn lage gewicht (1.300 kg) en zijn raceonderstel, deed hij qua niet onder voor auto's met veel exotischere techniek, zoals de Ferrari F50 en de Porsche Carrera GT. Desondanks bleef de S7, zelfs toen in 2004 een twinturbo versie met tot 1.000 pk werd gepresenteerd, (onterecht) in de schaduw van de veelal Europese supercars staan.

Op de weg

Het is een vroege ochtend op een parkeerplaats langs de A4 waar fotograaf David de Jong en ik voor het eerst oog in oog staan met de nét op Nederlands kenteken gezette Saleen S7. Uitgevoerd in de speciaal door Saleen ontwikkelde Lizstick-red, een verwijzing naar Steve's vrouw Elizabeth, voelt de extreem lage en lange auto hier totaal niet op zijn plek. Nee, deze auto hoort met snelheden van ver boven de 250 km/h over de *Mulsanne Straight* te denderen, de competitie ver achter zich latend. Nadat we de Saleen op ons hebben laten inwerken - want wát een bijzonder verschijning! - wordt het tijd de rijshots te maken. Na een korte, maar broodnodige uitleg over hoe ik het beste in de auto kan kruipen, zit ik na wat acrobatische toeren in een strakke kuipstoel, ooit persoonlijk aangemeten aan de eerste eigenaar. Ik trek de Gullwing-achtige deur dicht (superlicht want carbon), en bevind me in een kleine cabine die direct het gevoel van een raceauto geeft. Niet zozeer dat het er kaal en karig uitziet, want de afwerking en materialen zijn van een prima niveau, maar vooral de compacte doelgerichtheid van alles. Een aantal knoppen voor de airco, een klein pookje en een set tellertjes - dat is het. Oh en een standaard geleverde Kenwood radio met uitklapscherm, waarop continu het beeld van de achteruitrijcamera wordt getoond. S7's werden namelijk zonder achteruitkijkspiegel geleverd. Waarom wordt duidelijk als ik een blik op de later geplaatste spiegel werp en niets anders zie dan de motorruimte achter me.

Gewillig slaat de enorme V8, zo'n tien centimeter achter mijn stoel, aan. Met relatief weinig zicht uit de kleine ramen kom ik van mijn plaats. Direct is duidelijk dat de auto het niet op lage toeren heeft. Met soms wat zenuwachtig horten en stoten maakt de S7 duidelijk dat hij gemaakt is om het gas diep in te trappen. Maar met de laatste woorden van de eigenaar in het achterhoofd - 'let wel op, hij heeft noch ABS, noch Traction Control' - is enige voorzichtigheid geboden. Na wat rustig heen en weer gereden te hebben voor de foto's, strekt zich voor me een volkomen leeg stuk snelweg uit. Ik schakel twee versnellingen terug en trap het gas diep in. Direct wordt de auto wakker en drukt zich in het asfalt. De V8 begint gestaag in de toeren te stijgen, terwijl de acceleratie exponentieel toeneemt. Langzaam wordt de cabine gevuld met dat typische (en luide) geluid van een race-getunedede Amerikaanse V8, terwijl de kilometerteller moeite heeft de werkelijke snelheid bij te benen. Want wat zet de Saleen S7 grote stappen! Al snel bereik ik snelheden die onverstandig zijn en wordt het tijd wat rustiger aan te doen. Gelukkig doemt in de verte een mooi breed klaverblad op, dus ook nog even de kans te voelen wat de auto in de bochten doet. En daar merk je dat je op de openbare weg niets eens in de buurt komt van wat deze auto kan. Volkomen strak, zonder enige vorm van overhellen, neem de Saleen de bocht met twee vingers in de neus. Al veel te snel wordt het tijd de sleutel weer te geven aan de eigenaar, wetend dat ik slechts een mini-impessie van de ware kracht

van deze Amerikaanse supercar heb gekregen. Maar desondanks ruim voldoende om de uitspraak 'One of the best American sportscars ever' volledig te kunnen onderschrijven.

Technische gegevens

Saleen S7

Motor 7.024 cc V8, boring x slag in mm 105 x 102, ca. 550 pk bij 6.500 tpm, 712 Nm bij 4.000 tpm

Transmissie handgeschakelde zesbak, achterwielaandrijving

L x B x H in cm 478 x 199 x 104

Wielbasis in cm 270

Rijklaar gewicht in kg ca. 1.300

Acceleratie 0-100 km/u 3,5 seconden

Topsnelheid in km 354 km/h

Oorspronkelijke prijs 400.000 dollar