



aprilia

Riders Association

TECHNISCHE OCHTEND BIJ NICO BAKKER FRAMEBOUW – 11 NOVEMBER 2023



Een jaarlijkse traditie van ons aller ARA: de technische meeting. Het wordt steeds moeilijker een interessante bestemming te vinden, dus op 17 oktober las ik de oproep voor ideeën hiervoor.

Geschreven door: Mart Hoogeland

Nou heb ik via een voorgaande baan regelmatig contact gehad met de bekende framebouwer Nico Bakker en weet ik dat Nico in zijn lange loopbaan heel wat heeft meegemaakt en dat hij daar ook goed over kan vertellen, dus na overleg met het bestuur heb ik contact opgenomen met Nico die direct enthousiast was en bereid ons te ontvangen.

Bakker framebouw is al tientallen jaren een bekende naam in de racewereld, dus het is een unieke gelegenheid eens achter de schermen te kijken. Nico begon in de jaren 60 zelf als motorcoureur op een Ducati 250 cc. Maar de techniek vond hij eigenlijk interessanter dan het racen en hij was van mening dat de wegligging wel wat verbeterd kon worden door wat aanpassingen aan het frame. En inderdaad, nadat hij het frame had aangepast bleek de wegligging een stuk verbeterd en konden met de motor veel snellere rondtijden worden gereden. Al gauw kwamen collega coureurs naar Nico met de vraag naar ook zo'n aangepast of geheel nieuwgebouwd frame. En toen bleek dat de motoren met een frame van Bakker direct beter en sneller te rijden waren was het hek van de dam en zo ontstond de firma Bakker framebouw.

De beste Nederlandse coureurs uit die tijd, Jack Middelburg, Boet van Dulmen, Wil Hartog waren vaste klant en boekten zeer goede resultaten. Maar de reputatie bleef niet tot Nederland beperkt want al snel wisten coureurs van over de hele wereld de weg naar Heerhugowaard te vinden.





Op een regenachtige 11 november kwamen zo'n 18 geïnteresseerde ARA leden naar Bakker Framebouw in het Noord Hollandse Heerhugowaard. De meerderheid per auto maar gelukkig ook een paar Aprilia's op de parkeerplaats. Na de zeer vriendelijke ontvangst door Nico en zijn vrouw alsmede de schoonzoon Iwan die ook in de zaak actief is, compleet met koffie, koek en gebak, bekeken we de aanwezige motoren en vertelden Nico en zijn schoonzoon zoveel mogelijk gegevens van deze motoren.

Bij de ingang van de werkplaats een rijtje bijzondere motoren:

- een heuse Moto3 machine, onvoorstelbaar hoe klein zo'n motor van dichtbij is
- een SuperMoto, niet veel groter dan de Moto3
- een speciale Bakker Barracuda , waarmee Jeroen Oudeman (plaatsgenoot en voormalig werknemer van Nico) vele races gereden en gewonnen heeft
- en de oude Suzuki 500 cc(2-takt) racer van Jack Middelburg.



Uiteraard allemaal motoren met een Bakker frame. Over iedere motor weet Nico natuurlijk te vertellen wat voor bijzondere motoren het zijn. Vele aanpassingen worden getoond en besproken, zoals een speciale luchtinlaat waarbij de gasklep is vervangen door een soort dubbel sluisdeurtje; voordeel is dat er geen versturende klep middenin de luchtstroom blijft staan... En dat

scheelt direct weer een paar pk. Bedacht en geconstrueerd in Heerhugowaard! In de huidige race klassen is het vaak niet toegestaan met een speciaal frame te rijden, dus daar heeft Bakker niet zo veel werk meer aan, maar er blijft genoeg over.

Zo gingen we van de ene motor naar de ander en van de ene anekdote naar de ander.



Een bijzondere vraag kwam eens van de toenmalige Rijkspolitie: een klacht van de motoragenten over de wegligging op hoge snelheid van de Honda Pan-European - compleet in politie uitrusting natuurlijk een zeer zware machine-, kon door Honda niet opgelost worden: banden, schokdempers, instellingen, alles was al geprobeerd. Toen ze na drie jaar het euvel nog niet gevonden hadden kwamen ze maar eens bij Nico Bakker informeren of hij een oplossing kon vinden. Er waren wel een paar voorwaarden: er mag aan het frame niet gezaagd of gelast worden. Oh en graag binnen 2 weken klaar (want dan gaat de Rijkspolitie nieuwe motoren bestellen).

Dus op een rustige avond stappen Nico en een goede kennis op zo'n politiemotor om eens een paar proefritjes te maken op de snelweg. Al snel worden ze opgemerkt door een tegemoet rijdende "collega" motoragent, die het heel vreemd vindt dat er 2 politiemotoren op topsnelheid over de A7 rijden, maar de berijders geen politie-uniform aan hebben. Dus deze ijverige agent probeert de achtervolging in te zetten, maar dan is het duo testrijders al bij Den Oever gekeerd en komen ze elkaar nog een keer tegen, maar weer in tegengestelde richting.

Ondertussen heeft Nico al wat bijzonders gemerkt tijdens het rijden: bij snelheden rond de 180 km/uur begint de motor nogal wat te slingeren. Bij 190 wordt dat dan minder, maar bij 220 km/uur begint het opnieuw. En wat ook opvalt is dat, door de grote kuip, het lijkt alsof je als berijder naar voren wordt geduwd op de motor. Door de wervelingen om de kuip ontstaat er een verandert de gewichtsverhouding en wordt de motor minder stabiel. Een simpele ingreep, een paar tussenstukjes om wat extra ruimte tussen de kuip en de ruit te creëren en daarmee de luchtstroom wat ruimte te geven en het probleem was opgelost; zonder zagen of lassen en bijna binnen de gevraagde twee weken tijd.

Verder bekijken we een bijzonder fraaie toermotor, merknaam BAKKER trots op de tank, maar met een Suzuki GSX-R 1000 blok, goed voor 165 pk (aan het achterwiel). Dat blijkt de privé motor (type Bakker Grizzly) van Nico te zijn waarmee hij nog regelmatig flinke ritten door Europa maakt.



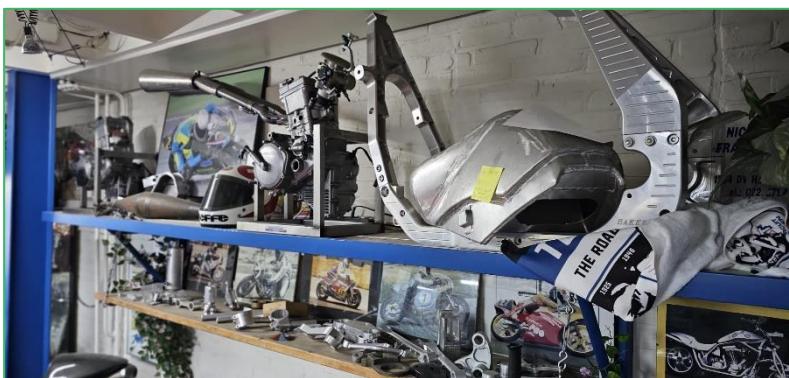
Voor de endurance racerij stond er een schitterende Kawasaki 1000, geheel aangepast naar de wensen van de eigenaar in de stijl van de racers uit de jaren 80.

Voor de Aprilia RSV 1000 waarmee geracet werd kwam de vraag naar een grotere tank, omdat de Aprilia's niet echt zuinig omgaan met benzine. Zo'n nieuwe tank maken met een paar extra liter inhoud is

voor Bakker geen probleem. Maar ondanks de paar liter extra werd de actieradius van de Aprilia toch maar nauwelijks 20 km meer.



In de werkplaats ook diverse losse frames, bestemd voor zowel klassiekers als voor moderne racemotoren. Er kwam een keer een Japanse coureur met een heel bijzondere bestelling. Voor zijn racemotor wilde hij een speciaal frame waar Bakker er al een paar van gebouwd had en waar goede resultaten mee worden behaald. En voor de zekerheid bestelde deze klant ook maar direct een reserveframe, voor het geval hij een keer zou crashen. Zo'n verzoek had Nico nog niet vaak gehoord, maar ach, de klant is koning. Toen Nico deze coureur een paar jaar later weer eens tegenkwam in de pits tijdens een Grand Prix, vroeg Nico wat er was gebeurd met het reserveframe. Schoorvoetend gaf de klant dat hij het besteld had voor een (niet nader te noemen) motormerk.... en later kwam dat merk met een motor op de markt met een nieuw frame.... wat Nico wel erg bekend voorkwam.



Als er gecrashte motoren bij Bakker worden gebracht voor reparatie zijn de velgen vaak ook krom of beschadigd. Om dit te kunnen herstellen ontwikkelde uitvinder Bakker een speciale machine waarmee hij in de meeste gevallen deze wielen weer geheel binnen de specificaties kan richten. En dat niet alleen voor motorwielen maar ook de onfortuinlijke autocoueurs

kunnen zo weer geholpen worden. Inmiddels een bekende specialiteit waarmee het constant erg druk is; garages en schadeherstellers uit de wijde omtrek weten de weg naar de Donkereweg ook allemaal te vinden.

Kortom, het was een zeer interessante ochtend. Nico en Iwan: hartelijk bedankt voor de gastvrijheid en de mooie verhalen. Na afloop van deze ochtend ging een deel van de bezoekers naar een gezellige Ierse pub waar we tijdens de lunch nog heel wat motorverhalen en ervaringen met elkaar konden bespreken.



familyGuy