

NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

Race- en Tour-Frames

Telefoon: 072-571 46 42
Telefax: 072-574 48 44
K.v.K. Alkmaar 37040124
Postbank nr. 2377122
Bank: ABN-AMRO
nr. 58.97.11.520
BTW nr.: NL 8008.82.155.B01

John Lacko
45 Sherwood Dr.
New Providence
New Jersey 07974 USA

Heerhugowaard, 12 October 1999

Dear Sir,

Thank you for your fax herewith the information you ask for.
We have on this moment one demo Bomber in our workshop this one cost compleet, with special wheels brake parts and exhaust NGL 31.500,-- ex workshop.

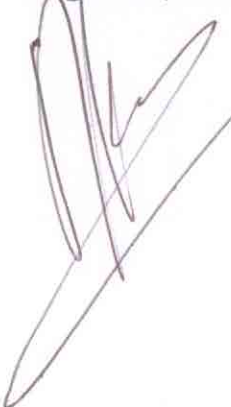
If you want order a bike you have to pay 50% by order and 50% by delivery on our bank account ABN/AMRO at Heerhugowaard account number 58.97.11.520.

Delivery time end of december 99 beginning januari 2000.

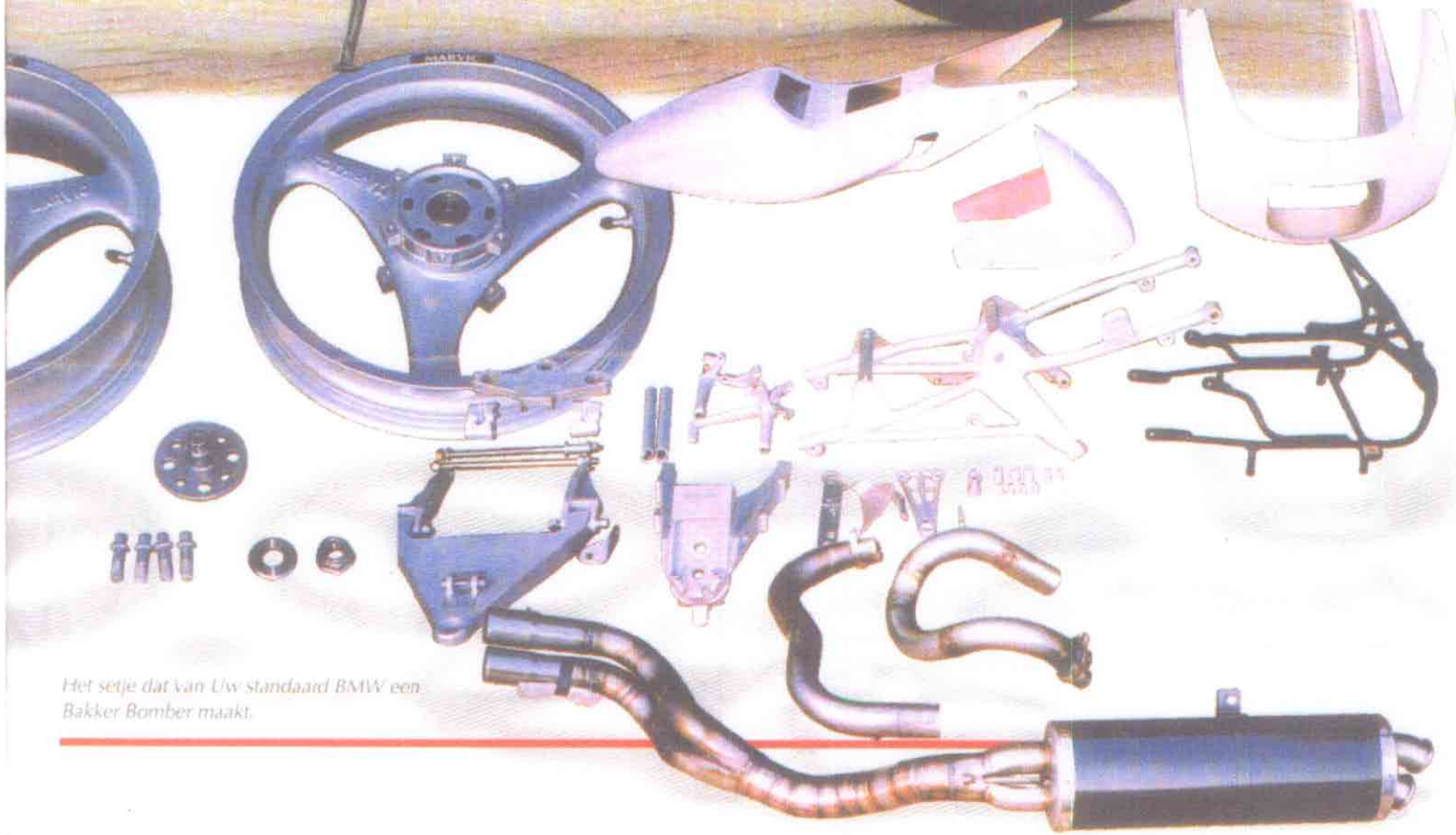
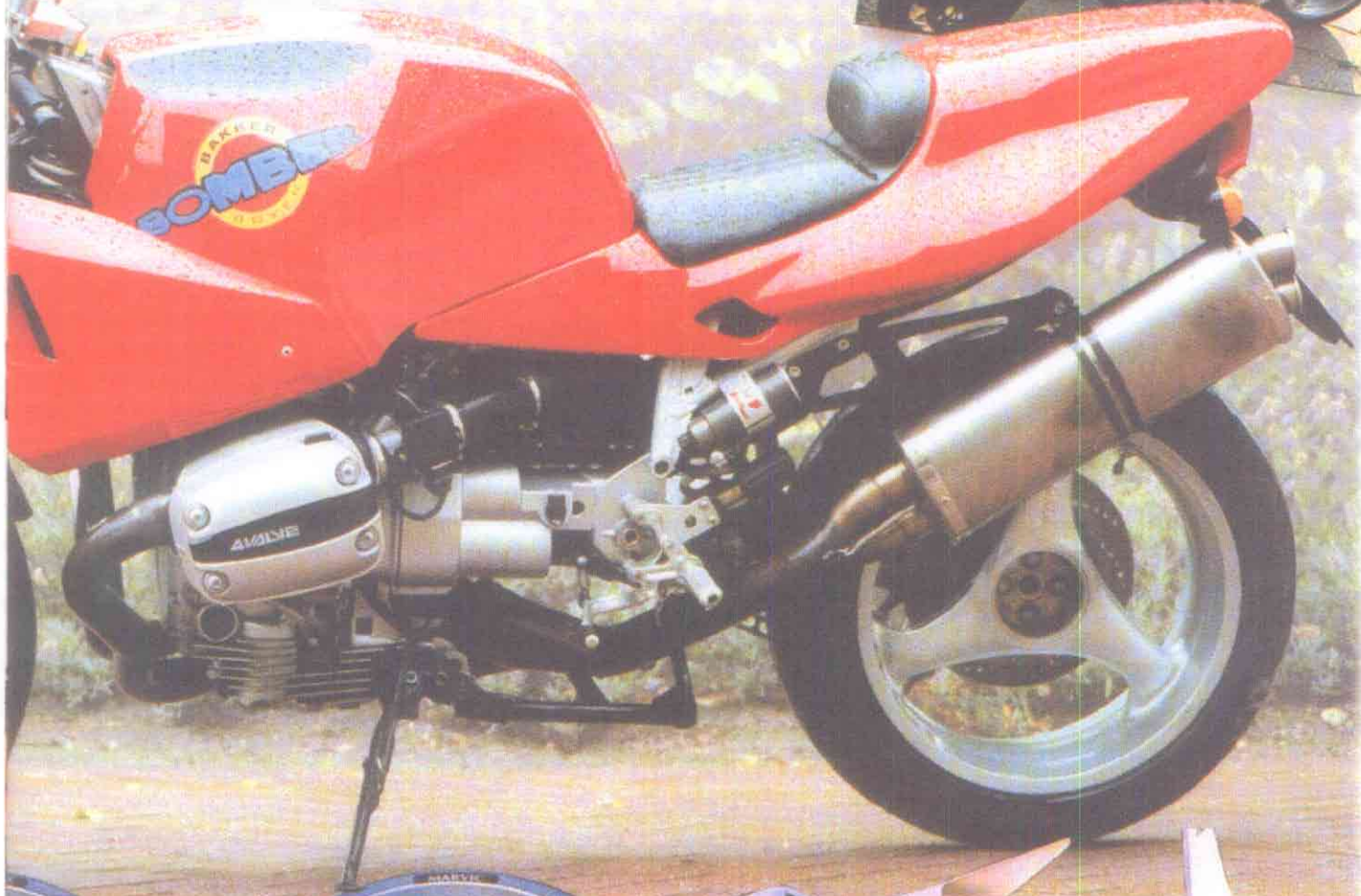
If you want to see the bike or made a test you can come to my workshop, you are welcom.

I send some more detail photos by post to you.

Hope to hear soon of you,
regards, Nico Bakker.



Het sturen wordt met een Bakker Bomber kinderlijk eenvoudig.



Het setje dat van Uw standaard BMW een Bakker Bomber maakt.

BBB in de schuur, vol voorvreugde op de circuit-test die voor de volgende dag op Assen gepland staat.

Het Asser asfalt

Dankzij de vriendelijke medewerking van Henk de Vries van het CRT kan ik drie keer 20 minuten gebruik maken van het Asser asfalt. Het is snikheet als ik aan het eind van de ochtend arriveer. De jongens staan in groepjes opgesteld en kijken minachtend naar het rode geval met de twee machtige bobbels. "Wat moet jij hier nou met dat ouderwetse ding" schijnen ze te willen zeggen. Maar ze zeggen niets. Via de luidsprekers wordt de blauwe groep gesommeerd opstelling te nemen in het parc fermé. Okay, daar gaan we dan. Het zweet druip van mijn rug af en loopt langzaam naar beneden. Niemand ziet ons staan. De BBB brabbelt tevreden en ik hoop dat de baan spoedig wordt vrijgegeven want het is niet te harden in de complete raceoutfit. Als laatste ga ik uiteindelijk de baan op. De banden, voor een Michelin Pilot race en achter een Dunlop D 207 GP hoeven nauwelijks opgewarmd te worden. Ik zie dat de baan duidelijke sporen vertoont van de Truck race die de zondag ervoor werd verreden. De Ramshoek ligt vol met het witte oliebindmiddel. De eerste twee ronden doe ik het rustig aan en ondanks de ingetogen gang staan er in de bochten al wat CBR-retjes in de weg terwijl ik op de Veenlang al behoorlijk aan het gas moet lurken om de jongens bij te kunnen houden. Na twee ronden komt het sein vrij blazen. Stuk voor stuk slikt de BBB de tegenstanders door. Op de rem, voor de GT bocht is het feest. De 185 kilo wegende tweecilinder laat zich schijnbaar moeiteloos insturen en het rempunt schuift behoorlijk op richting hoofdtribune. Tijdens het omleggen van extreem rechts naar extreem links kan ik ongekend vroeg het gas erop zetten. De viercilinder coureurs moeten machteloos toezien hoe ik meters goedmaak.

Dan maar platter

In een poging de handelingen nog extremer op elkaar te laten verlopen stapt de D 207 even waarschuwend opzij. De verwachte onrust in onderstel en vering doet zich echter niet voor. In de vijfde ronde rem ik voor de Nationale nog even een groepje van vier uit en moet ik vanuit een ongunstige positie, te ver rechts naast de ideale lijn, insturen. "Dan maar platter leggen, deze rubberkoe" denk ik en gooi mijn gewicht onbezorgd in de strijd. "Bonk, bonk," hoor ik terwijl ik tegelijkertijd voel hoe de motor van achteren wordt opgetild. "Wat is dit nou, in welke naam dan ook?!" Nadrukkelijk schuift de hele handel naar de buitenkant van de bocht en ik ben gewaarschuwd. De grondspeling is kennelijk toch niet eindeloos. Later diezelfde ronde ga ik achter op het circuit, vlak voor de Bult, weer een groepje viercilinders voorbij. Een van de jongens pikt dat niet zomaar en dringt behoorlijk aan. Ondanks mijn voornemen om ruim onder de grens te blijven, leg ik de Bomber voor het Meeuwenmeer sneller en platter om dan ik

Technische gegevens:

Blok: BMW R 1100 RS met aangepaste EPROM en 2-1 uitlaat.
 Vermogen: ca. 95 PK aan het achterwiel
 White Power veerelementen
 Marvic wielen
 Brembo Goldline reminstallatie voor met 320 mm zwevende schijven

Prijzen:

Basis framekit: f 15.639,25

Framekit met
 Marvic wielen,
 Brembo remmen,
 uitlaatsysteem: f 25.934,42

Gewicht rijklaar: 185 kg

De hier getoonde BBB heeft ruim 7.000 kilometer op de teller en is te koop voor 30.000 gulden.

Voor meer informatie kunt u bellen met Bakker framebouw:

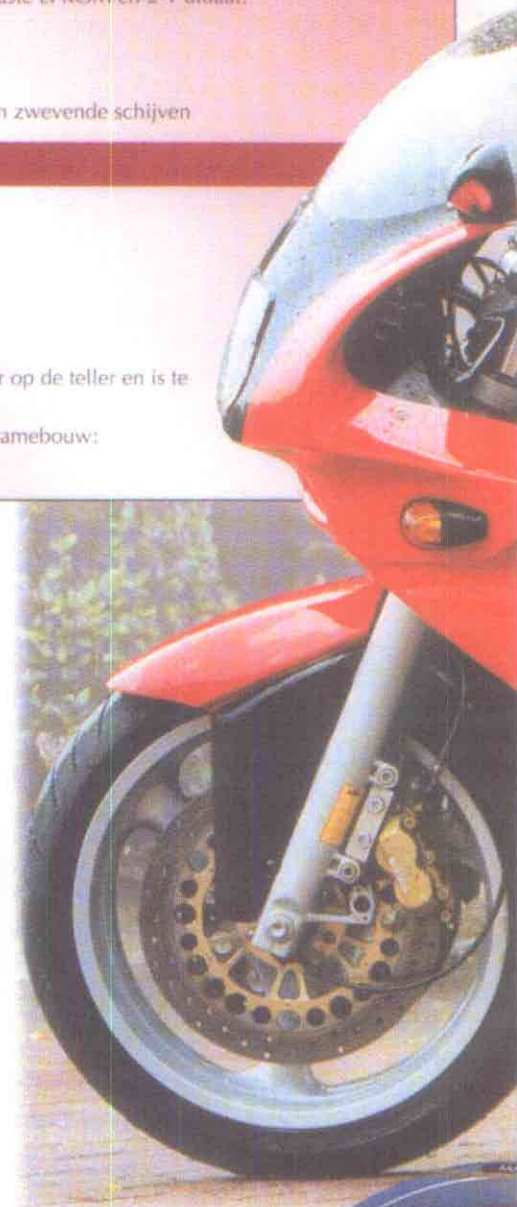
Tel. 072-514642

eigenlijk van plan was. "Bonk, bonk, bonk!!" Uit mijn ooghoeken zie ik de marshalls omhoogveren: Werk aan de winkel! Met een enorme portie mazzel en precieze fijne besturing van de rechterhand weet ik de uiers van de gummikoe van het asfalt te verwijderen. De banden nemen hun werk weer over en het zweet staat op de achterkant van mijn handen. Ik ben oprecht blij als het zwart-wit geblokt uiteindelijk wordt gezwaaid.

Nu ga ik op dieet

In de paddock bekijk ik de fiets en bij het zien van de raakpunten krijg ik toch wel licht trillende knietjes. Aan de rechter kant hebben de steppies, het rempedaal en de klepdeksel intens contact met het asfalt gemaakt. "Nico zal wel een meer dan vleiende waarde van mijn lichaamsgewicht hebben aangehouden bij het afstellen van de fiets" denk ik en verhoog de waardes van alle bereikbare piggy-bags naar het extreme. Ook de veervoorspanning van het achterste WP pompje breng ik naar het maximale. Ondertussen is het eerder ontbrekende interesse van mijn medecoureurs radicaal omgeslagen in intense belangstelling. Ik ben nog druk bezig met het verharderen van de vering als het kringetje dat zich rond de BBB vormt steeds groter wordt. Van alles en nog wat willen de jongens over de fiets weten die net nog ongegeneerd langs is gevlogen ondanks de mega-pk's van hun eigen tweewielers. Sommigen zeggen niets, staren alleen maar naar de BMW. Hoe kan dat nou zie je ze denken, ik heb toch wel 30-40 pk meer?! Tijdens de tweede sessie wordt duidelijk dat de maatregelen die ik wat betreft de vering heb genomen wel iets hebben geholpen maar dat ik nog steeds met de rechter cilinder aan de grond kom, bovendien begint het achterwiel te stempelen. Om drama's te vermijden, besluit ik de laatste sessie niet te rijden. De nagestreefde 1:30 kan ik niet realiseren. De klokken blijven staan op 1:43.424. Nadat ik de fiets weer terug gebracht heb, reageert Nico met gelatenheid. "Je zal toch wel zwaarder zijn dan ik dacht." zegt hij en heeft vermoedelijk volkomen gelijk. "En toch is 1:43 niet verkeerd als je bedenkt dat Jeroen

(de aanstaande Battle of the Twins kampioen, red) 1:37 ermee rijdt." zegt Nico, in een poging mij gerust te stellen, maar bereikt uiteraard het tegendeel. "Het was toch 1:37, hè Jeroen?" zegt hij tegen zijn werknemer. Jeroen kijkt beledigd. "1:35 en een beetje," zegt de aanstaande kampioen, kijkt even op van de prachtige kroonplaat die hij fabriceert en gaat weer verder met zijn werk. "Nou, ik ga maar weer," zeg ik, en neem me voor de zoveelste keer voor om op een streng dieet te gaan.
 Peter te Brake



De Bakker Bomber



Nico Bakker, wereldberoemd framebouwer uit het Noord-Hollandse Heerhugowaard, weet de motorwereld toch altijd met bijzondere creaties te verrassen. Toch was de Bomber voor ingewijden niet zo'n bijzondere verrassing. De Boxer was namelijk een logische voortzetting van het werk als special ontwikkelaar voor de fabriek uit München. Nico heeft immers diverse prototypes voor het blauwwitte merk bedacht, getekend en gebouwd. Als frequent bezoeker van de Hightech-winkel aan de Donkereweg 1 in Heerhugowaard maak je dan ook regelmatig kans zomaar een top-secret project onder ogen te krijgen.

Gelukkig heeft Nico geen spionageafweer in de vorm van metershoge afrasteringen of andere inrichtingen die een benadering onmogelijk maken. Je wandelt op je doolie gemak de tent binnen en krijg je Harleys met enkelzijdige achtervorken en up-side down vorken te zien of, en ook daar hoeft je je echt niet over te verbazen, een heuse Buick V8 motor met 3,8 liter cilinderinhoud in een elegant ogend aluminium frame. Het is altijd wel smullen als je te gast bent bij Nico Bakker, al is het maar dat je ernaar kijkt hoe de supergeavanceerde CNC machines prachtige schetsplaten uit een brok aluminium frezen. Als je dan het aanbod krijgt om een heuse Bakker fiets op een circuit te testen, ben je natuurlijk afgetankt met voorvreugde en torenhoge verwachtingen. En daarvoor moet je oppassen. Want hevige teleurstellingen komen per definitie voort uit te hoge verwachtingen. Maar

ach, kan een Bakker creatie werkelijk teleurstellen?

Schuddebui-kend

De eerste meters op de Bakker Bomber openbaren geen wereldschokkende conclusies. Nog steeds heb je te maken met een schuddebui-kende motorfiets die weliswaar direct mooi rond loopt, maar die net als twintig jaar terug naar rechts weg wil vallen als je stationair draaiend met het gas-hendel speelt. Ook het geluid

dat de startmotor produceert herinnert sterk aan de /5, /6, en navolgende series van de 'Gummikuh'. De schakelwepen zijn nog steeds kilometerlang en de eerste keer dat je de fiets in zijn eerste versnelling zet, herinnert je eraan dat je het anders, rustiger, en met aanzienlijk meer gevoel hoort te doen.

Zomaar de versnelingshendel naar beneden drukken levert een vrij hard kadeng-geluid uit de bak op. "Oh ja," denk je direct, "ik zit op een BMW." Je benadert het schakelpedaal met het puntje van je laars, duwt hem voorzichtig door zijn lege slag, voelt het drukpunt aan, houdt hem strak ertegenaan en dan pas geef je uiteindelijk de beslissende



tik. Dit vindt de bak erg lekker en zonder metalisch ongezonde geluidjes, bijna eng stil, dooft het groene neutraallampje op het dashboard. Toch maar even de enkel droge frictieplaat laten grijpen om zeker te zijn dat de eerste versnelling daadwerkelijk geselecteerd is. Yep, daar gaat-ie. In tegenstelling tot de eerder aangesproken /s series wordt je op de Bakker Bomber niet eerst opgetild. Praktisch zonder cardanreactie zet de BBB zich in beweging. Het blok is koud, dus doen we het erg rustig aan. Bij een beschaafd toerental van nog geen 3.500 omwentelingen voeren we de uiterst behoedzame manier van schakelen door en zonder bijgeluiden nemen de tandwielen van de tweede versnelling het werk op zich. Het afzakken en vervolgens op'krikken' van het rijwielgedeelte treedt ook nu niet op. De Bomber is dus geen 'Gummikuh' meer, Misschien een beetje voorbarig om dit nu al te concluderen, maar als het zo was, dan had je dat nu al gemerkt, zeker weten. Naarmate je verder opschakelt, hoef je minder precies te zijn met de manier van schakelen. Vanaf de tweede versnelling kun je schakelen alsof je op een lap zit. Hoewel de hoeveelheid weerstand in het pedaal minder wordt als je het toch iets rustiger aandoet. Knetterharde geluiden produceert de bak in ieder geval niet.

Koers richting snelweg

Inmiddels zitten wij in de hoogste, de vijfde versnelling en nemen we koers richting snelweg. De rotonde wordt driekwart genomen: Dat gaat wel erg gemakkelijk en lichtvoetig. De eerste afrit, die ik eigenlijk helemaal niet moeten hebben, dient als proefje, als voorzichtige poging de verwachtingen te bevestigen. Met flink vaart wordt de apex in het vizier genomen, leg je de koe op zijn oor en stuur je strak als een Viagra pil door de bocht. De verwachtingen komen zonder meer uit. Geen geschraap van motoronderdelen over het asfalt, geen shakes vanuit het onderstel als je na het aanremmen tot uitaccelereren overgaat, en vooral nog steeds geen brute hoogteverschillen. De motor volgt de gekozen lijn in een, voor een BMW-boxer, volkomen atypische manier. Tot Den Haag, doel van het proefritje, komen nog een stuk of acht heile mooie afritten en de attaques worden steeds gedurfd. Een standaard R 1100 RS had allang met zijn klepdeksel over het asfalt geschuurd maar de BBB doet het absoluut niet. "Ik ben eergisteren nog even op Zandvoort bezig geweest," herinner ik mij de woorden van Nico, "en behalve het rechter voetsteuntje dat in de Bos Uit even aan de grond kwam, heb je grondspeling zat. Voor de zekerheid heb ik de voetsteunen voor jou toch maar iets hoger gezet," zei hij met een blik op mijn postuur, "svant je bent toch wel een stuk zwaarder." Op de snelweg rij je, ondanks de racy zithouding, tamelijk relaxed en vooral in volle teugen genietend van het extreem mooie geluid dat door de twee-in-een uitlaat wordt geproduceerd. Doorbreek je geen snelheidslimieten dan brabbelt de tweecilinder tevreden voor zich uit. Laat je hem even duwen en ga je daarna weer héél licht op het gas, krijg

je een aantal prachtige naexplosies te horen waarvan je tegenwoordig praktisch nooit meer kunt genieten, dankzij de steeds strenger wordende emissie-eisen met bijbehorende uit de kluiten gewassen uitlaadempers en uitgekiende injectiesystemen, die geen druppel brandstof teveel inspuiten. Nou, de BMW klinkt wat dit

boden brandstof ook daadwerkelijk in acceleratie om te zetten. Het gaat allemaal wat gemoeidelijker dan de door een Japanse viercilinder supergevoelige gashand in eerste instantie verwacht. Langzaam maar zeker kruipt de toerentelmaald naar het rode gebied. De kilometer teller wijst een welhaast criminele 230 km/u aan.



De grootste angst van elke BMW Boverrijder!
(Foto: WegracelInfo/Kievit.)

betreft lekker ouderwets, ook al zit er een geavanceerd injectie systeem op. Ouderwets is ook de reactie op het gas. Als je de heersende snelheidslimieten schromelijk misacht en er gewoon even lekker aan trekt, gebeurt er in eerste instantie niet zoveel. Het geluid verandert door de open gegooide gaskleppen, maar de acceleratie blijft een fractie van een seconde achterwege. Pas als het aangemaakte mengsel daadwerkelijk in de machtige cilinders is gearriveerd, verklaart de Boxer zich na een hapering bereid, de aange-



Reden genoeg om de laatste overwegingen van Minister Netelenbosch nog eens te overdenken. Ruim op tijd voor de beige camerakast wordt het gas dichtgedraaid en als je dat in één klap doet, merk je toch dat de fiets ietsjes in elkaar zakt. Een vleugje maar, maar toch genoeg om duidelijk voelbaar te zijn. De oude karaktereigenschappen zijn er kennelijk toch niet helemaal uit. Mooi, dit is toch nog wel BMW rijden. Het geeft je telkens een voldaan gevoel als je weer een versnelingswissel soepel en geruisloos hebt weten te volbrengen. Na ruim 250 kilometer parkeer ik de

NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

Race- en Tour-Frames



B M W
street-
version



B M W
race version



NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

Race- en Tour-Frames

Telefoon: 072-571 46 42
Telefax: 072-574 48 44
K.v.K. Alkmaar 37040124
Postbank nr. 2377122
Bank: ABN-AMRO
nr. 58.97.11.520
BTW nr.: NL 8008.82.155.B01

Heerhugowaard, 12 October 1999

FRAME		NGL	9.500,--
CARDAN PARTS		,,	2.100,--
ALUMINIUM TANK		,,	2.250,--
FEETREST with GEAR and BRAKELEVEL		,,	750,--
WHITE POWER FRONTFORK RO/MA 4054 STANDAARD		,,	2.750,--
WP FORK RC/MA RACE adjustable spring NGL 5.550,-			
STEERING DAMPER WP with bracket		,,	450,--
CLIPONS WP		,,	295,--
AXLE (frontwheel and steeringsten)		,,	150,--
REAR SHOCKABSORBER WP		,,	1.575,--
POLYESTER SEAT		,,	450,--
TOPHALF		,,	600,--
SCREEN		,,	110,--
BRACKET FOR TOPHALF		,,	225,--
MUDGARD FOR FRONTFORK		,,	295,--
FRONT WHEEL MARVIC 17 X 3,5 INCH		,,	1.122,50
REAR WHEEL MARVIC 17 X 5,5 INCH		,,	1.725,--
REAR WHEEL ADAPTOR		,,	700,--
BREMBO BRAKE PARTS;			
2 X FRONT DISC 320mm	A 805,-	,,	1.610,--
1 X REAR DISC 230mm		,,	380,--
2 X 4PLUNJER CALIPER	A 1140,-	,,	2.280,--
1 X 2PLUNJER CALIPER		,,	199,--
BRAKE PUMP FRONT		,,	1.450,--
BRAKE PUMP REAR		,,	120,--
2 X ADAPTOR for caliper		,,	350,--
1 X MOUNTINGPLATE		,,	175,--
3 X BRAKE TUBES		,,	180,--

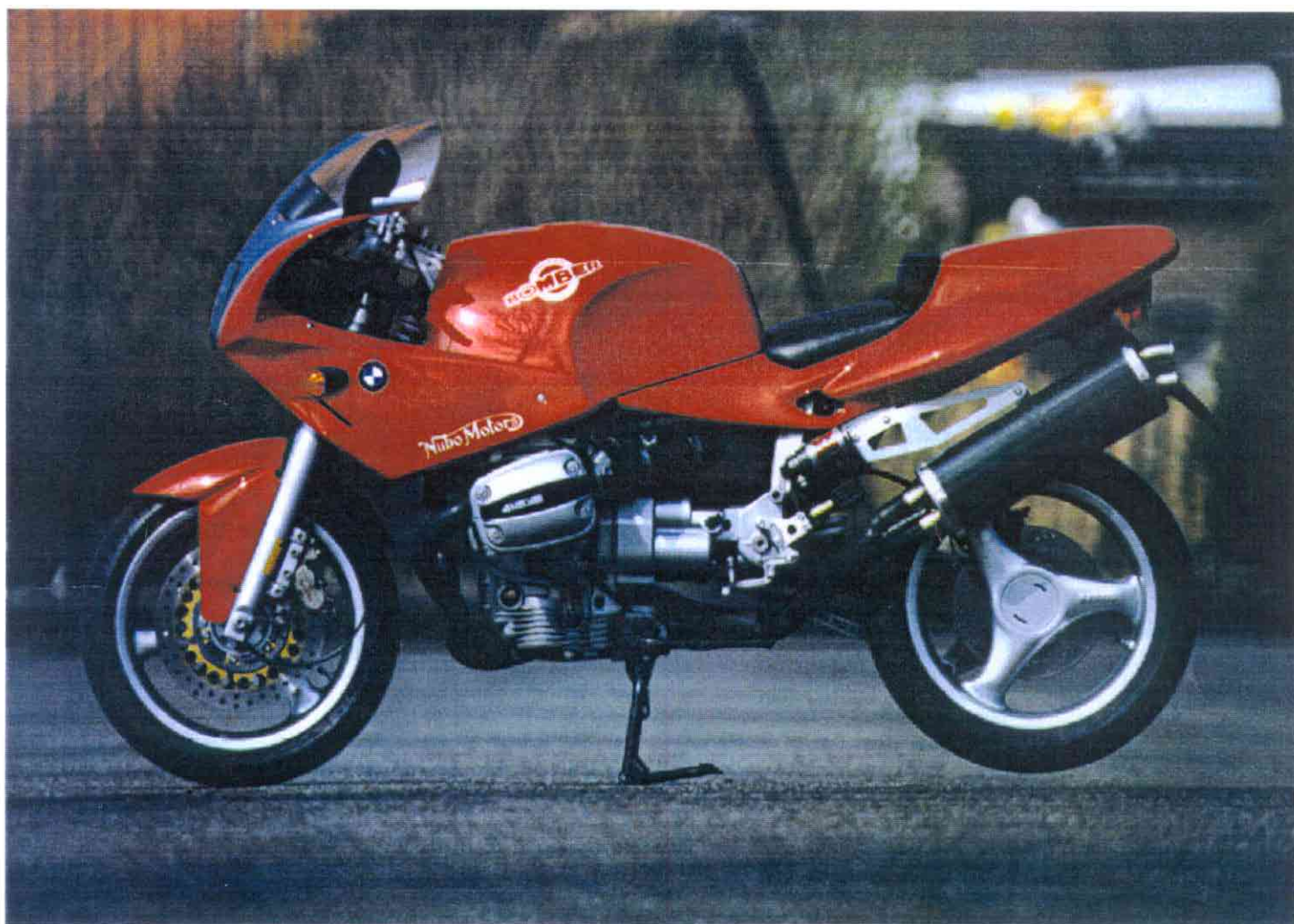
Technical data;

Engine type	: Standard
Valve arrangement	: ''
Borexstroke	: ''
Displacement	: ''
Compression ratio	: ''
Carburation	: ''
Ignition	: ''
Starting system	: ''
Chargig system	: ''
Lubrication	: ''
Gear	: ''
Primary drive	: ''
Clutch	: ''
Final drive	: ''
Frame	: Bakker alu. 50/30 and 25/25 tube
Suspension wheeltravel	: 120mm front and 120mm rear
Wheelbase	: 1480
Brakes	: Brembo 300mm front and rear standard
Tyers	: 18 inch rear and 16 inch front
Weight	: \pm 188 kg
Seat height	: \pm 800
Power/RPM	: standard
Max.torque/RPM	: ''
Fuel consumption	: ''
Top speed	: 240km p/h
Front fork	: White Power up side down

BAKKER BOMBER BOXER

De nieuwste creatie van Nico Bakker is de Bomber Boxer.

Een BMW voor sportieve rijders, gemaakt voor snel accelereren en superscherp sturen



NICO BAKKER

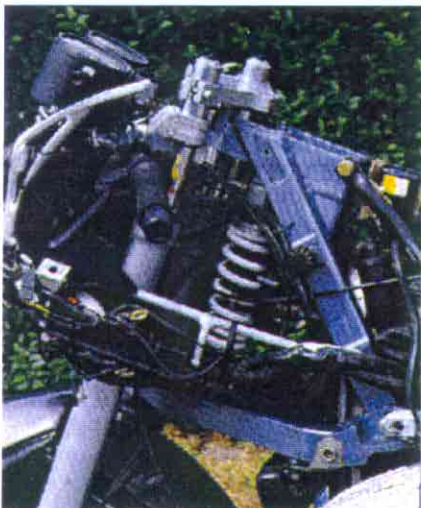
HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

Tel. (072) 571 46 42
Fax. (072)574 48 44
K.v.k Alkmaar 37040124
Postbank nr. 2377122
Bank: ABN-AMRO
nr. 58.97.11.520

BMW MET PIT



NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

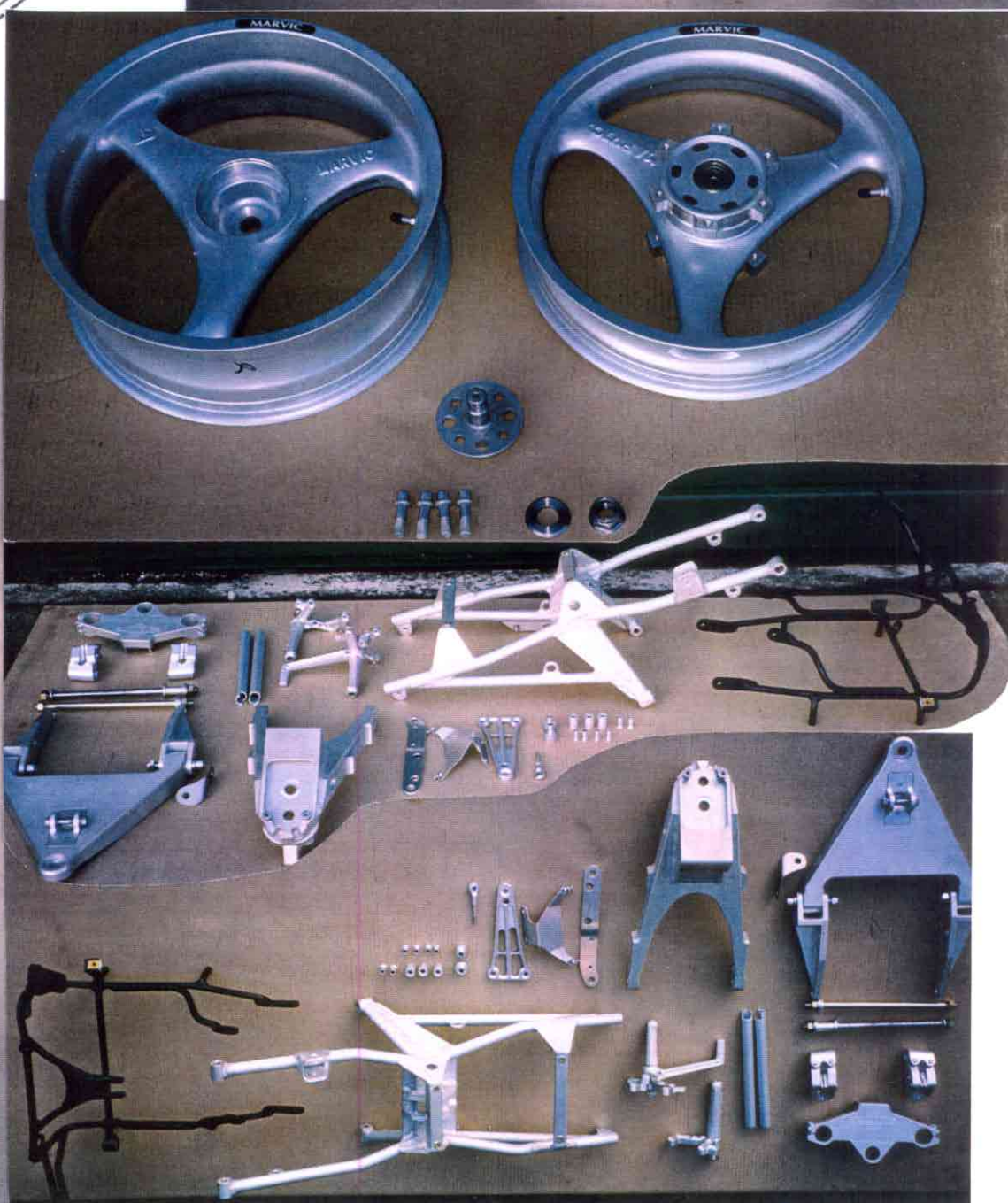
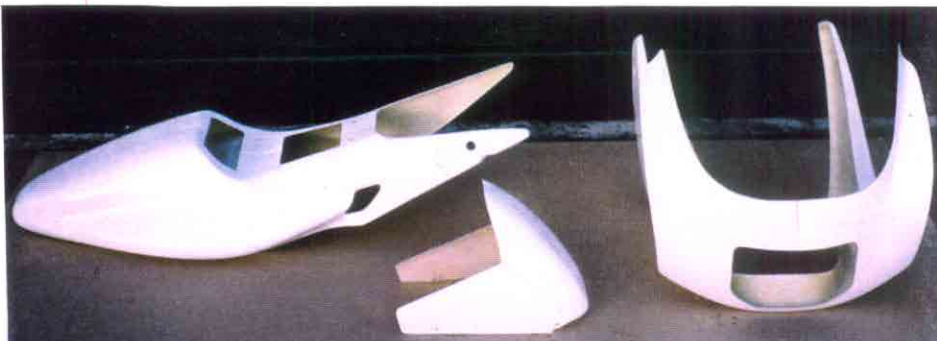
Race- en Tour-Frames

Tel. 02207-14642
Fax 02207-44844
K.v.K. Alkmaar 40124
Postbank nr. 2377122
Bank: ABN-AMRO
nr. 58.97.11.520

M.i.v. 10 oktober 1995:
Tel.: 072-571 46 42
Fax: 072-574 48 44

Heerhugowaard,

Bomber kit



NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

Race- en Tour-Frames

Tel. 02207-14642
Fax 02207-44844
K.v.K. Alkmaar 40124
Postbank nr. 2377122
Bank: ABN-AMRO
nr. 58.97.11.520

M.i.v. 10 oktober 1995:
Tel.: 072-571 46 42
Fax: 072-574 48 44

Heerhugowaard, 24 September 1996

EXHAUST BMW R1100 RS

=====

A very special exhaust for a sportlike rider for a BMW without suitcase.

Exhaust with increase of property 10/12 PK on rearwheel
NGL 2.975,--

Epron special made for increase of property 4/5 PK on rearwheel
NGL 425,--



12 October 1999

BAKKER-BOMBER-BOXER
=====

for BMW R1100RS

- * FRAMEKIT NGL 13.310,--
Used; standard motorunit, electric wire, headlamp and instruments
cardan, wheels, brakes and frontfork leg. not painted.

- FRAMEKIT with special Marvic wheels, 320 mm discs, race pump and
tube, exhaust system
Used; standard motorunit, electric and cardan NGL 23.265,--
not painted.

- FRAMEKIT special race type NGL 22.540,--
(as above except light and mirror)

- Painting (your one color) about NGL 2.000,--
Building together ready for examination NGL 4.000,--

Delivery off workshop

Payment 50% by order and 50% when ready for sending.

all prices excl. 17,5% BTW

- * FRAMEKIT; frameparts, seat, tank, fairing with brackets, rearlights
and mirror and shockabsorber in front and rear.

Price changes in reserve.

NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

Telefoon 072 - 5714642
Fax 072 - 5744844

Race- en Tour-Frames

BOXER

Rebellion



KYOICHI NAKAMURA



Front forks are White Power upside-downies, brakes are 300mm Brembos with four-piston callipers. No problems tying your Kangaroo down



Panniers and rack are an optional extra

NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

Race- en Tour-Frames



NICO BAKKER

HOLLAND

Donkereweg 1
1704 DV Heerhugowaard

FRAMEBOUW B.V.

Race- en Tour-Frames

Tel. 02207-14642
Fax 02207-44844
K.v.K. Alkmaar 40124
Postbank nr. 2377122
Bank: ABN-AMRO
nr. 58.97.11.520

M.i.v. 10 oktober 1995:
Tel.: 072-571 46 42
Fax: 072-574 48 44

Tech. information

B M W KANGAROO

=====

Motor, transmission and paralever-rearfork with cardan; B M W
type R100 GS

Frame ; Delta-box from aluminium
White Power shockabsorber
White Power Upside-down front fork

Wheels ; Marvic front 17 inch with Michelin A59 120/70/17
rear 17 inch with Michelin M59 170/60/17

Brakes ; Front 2x Brembo 300mm floating disc with 4 piston
calipers
Rear BMW disc

Weight ; 185 kg (dry)

Tank ; alu. 25 liter.

* Koffer ; Honda Pan European

* Special ; service all electric locks works from dashbord (buddy
seat, tank, petrol supply and storage room.

Wheelbase; 141 cm

Enginepower; Standaard R 100R

Ball-head ; 66 gr.

Seathight ; 78 cm.

*delivery as extra accesoire possible.

NOW !!!! for NGL **39.500.--** !!!!
=====