

RICHARD ALMET ★ LES ANNÉES 80 DU ROI DU WHEELING

Cafe Racer

ORIGINAL

71
sept.-octobre
2014



KAFFEE MASCHINE LE MANS ESSENTIELLE

PRÉPAS

BOBBER FUCKER #21, BMW SIMPSON,
W GARNIER MOTORCYCLES,
MARTIN ZR-7, SR PURPLE PANTERA

MAGAZINE

GUY MARTIN À PIKES PEAK
ROAD-TRIP EN YAMAHA CLASSIC



STILE FEATHERBED VARIATION



MIDUAL UNE SURPRISE DE LUXE



ESSENCE LE MANS

Depuis quelques années déjà, Axel Budde s'est lancé dans une quête : affiner toujours ses préparations Kaffee Maschine pour parvenir à l'essence ultime de la Guzzi Le Mans. Depuis le temps que son travail nous faisait rêver, nous nous sommes décidés à traverser l'Allemagne, direction Hambourg..

Texte Bertrand Bussillet, photos Jean-François Muguet.





« Je n'aime pas le terme custom. Ajouter une pièce pour faire joli, ce n'est pas mon truc. Pour moi, la préparation, c'est même exactement le contraire : il s'agit de réduire la moto à son essence, soit le moteur à explosion.



KAFFEE MASCHINE 11

À son guidon, on sent chaque coup de piston, c'est un dinosaure sur la route. Mon travail, c'est de reconstruire des Guzzi avec des belles pièces qui ont pour but d'améliorer les performances de la moto, quitte à perdre parfois du confort

Umbauen : en allemand, cela signifie reconstruire, mais avec une notion de différence, de perfectionnement. Sous l'enseigne Kaffee Maschine, Axel Budde reconstruit donc des Moto Guzzi des années 70-80, mais en les améliorant. En les torréifiant : « Je n'aime pas le terme custom. Ajouter une pièce pour faire joli, ce n'est pas mon truc. Pour moi, la préparation, c'est même exactement le contraire : il s'agit de réduire la moto à son essence, soit le moteur à explosion. La Guzzi est idéale pour ça : à son guidon, on sent chaque coup de piston, c'est un dinosaure sur la route. Mon travail, c'est de reconstruire des Guzzi avec des belles pièces qui ont pour but d'améliorer les performances de la moto, quitte à perdre parfois du confort de conduite. » Quitte aussi à s'adresser exclusivement aux connaisseurs : « Mes clients sont des gens qui roulent vraiment, des enthousiastes. Car les embrayages ne sont trop durs que pour les poseurs... Ils sont venus me voir, les gens de la ville qui pensent que rouler en Harley est devenu trop banal. Mais s'ils se voient comme des aventuriers en quête d'authentique, ils ne sont pas prêts à en payer le prix : la position de conduite exigeante des bracelets, ils ne veulent pas en entendre parler... »

SACRÉ TONTI

On y est : la culture d'Axel, c'est le café-racer, le pur et dur. « J'ai deux sources d'inspiration, poursuit-il. Les anglaises classiques et la course vintage, tendance bataille des twins. Puiser dans la course pour améliorer l'esthétique et le comportement, c'est pour moi le parfait mélange. » Axel est en effet un pistard, qui a posé ses roues sur un circuit dès l'achat de sa première Guzzi, un T3, il y a 18 ans. Sa Machine 2, bitza de Le Mans II et IV, n'est d'ailleurs autre que sa moto de piste. Mais ces soigneux mélanges, ces quêtes de performance, ne sauraient être anachroniques : « Chez moi, vous ne trouverez pas de pièces usinées à la commande numérique : je ne travaille qu'avec les matériaux et techniques disponibles à l'époque. Pour les motos inspirées des années 60, c'est le métal brut, avec le réservoir alu de ma création et

Coup de zoom

des roues à rayons ; pour les années 70, c'est la fibre ou les roues moulées. »

Vous l'avez deviné, la Machine 11, onzième création de Kaffee Maschine, appartient à cette seconde ère. Elle a été construite sur une base de Le Mans III de 1982 et de son cadre Tonti. Au même titre que le V2 transversal ouvert à 90° développé par l'ingénieur Carcano, ce cadre est pour Axel l'âme de Guzzi : « Simple mais rigide avec ses tubes épais, performant, c'est un excellent cadre, surtout dans cette première version avec une colonne de direction courte. Esthétiquement, c'est aussi lui qui donne à la Guzzi son allure toute horizontale. » Successeur de Carcano à la tête de l'ingénierie Guzzi, mais aussi emblème de la passion italienne pour le sport moto, Lino Tonti avait développé ce cadre pour la V7 Sport sortie en 1972, avec l'idée de ramener Guzzi sur les circuits. Il restera dans la gamme du constructeur pendant plus de 40 ans, puisqu'il équipait encore l'avant-dernière génération de California. Un monstre sacré pour les guzzistes, donc, qu'Axel n'hésite cependant pas à modifier : il en a raccourci la boucle arrière, et évidemment éliminé toutes les pattes de fixation inutiles à son projet.

Puisque nous parlons châssis, la Machine 11 conserve également les roues et la fourche d'origine de la Le Mans III. Ou du moins, les tubes de fourche : l'intérieur a été entièrement refait par le spécialiste allemand FAC. De même, si Axel a remonté disques et étriers Brembo, il a repris tout le système (levier, maître-cylindre, durits) pour en améliorer les performances. À l'arrière, il a monté une paire d'amortisseurs Ikon, que la maison lui fabrique à ses mesures (plus longues), afin de hausser l'arrière de la machine et gagner ainsi en maniabilité.

Originellement en 850 cm³, le twin Le Mans a été réalisé en 1000 cm³ avec de nouveaux cylindres et pistons. Axel lui a en effet réservé ce qu'il appelle sa préparation standard : équilibrage du vilebrequin et modification de la culasse pour adapter un double allumage (ces deux opérations sont soustraitées à une boîte hambourgeoise), nouveaux arbre à cames et soupapes, embrayage allégé. Il garde en revanche les « petits » carbus, les Dell'Orto en 36 mm. Le moteur est ainsi donné pour 82 chevaux pour un poids de 184 kg. Les beaux échappements racing sont des Stucchi, dont Axel double tout l'intérieur afin d'y monter de la laine de roche et atténuer ainsi les décibels.

STANDARD

Pour l'habillage, Axel a réalisé une réplique d'un réservoir ES, un accessoiriste allemand très actif dans les années 70 qui s'était lui-même inspiré de Magni. Le tête de fourche, d'inspiration Le Mans I, et le cul de selle sont des créations Kaffee Maschine. Ce dernier est doublé d'une feuille de carbone pour le rigidifier, et garni d'une selle réalisée dans un très beau cuir de confection : soin du détail et qualité de fabrication, telles sont les pattes Kaffee Maschine. Seul sacrifice à la modernité, le tableau de bord Motogadget est ainsi caché dans un réceptacle d'aluminium. Car au contemporain, Axel préfère le classique, à l'image des commandes reculées Moto Italia ou de la sobre déco noir et or : seule gourmandise, les deux tubes inférieurs du cadre sont peints en noir pour alléger encore les lignes de la moto. Son truc, finalement, c'est de remettre à jour des standards, de les magnifier sans jamais les dénaturer. Umbauen, donc. BB

Pour l'habillage, Axel a réalisé une réplique d'un réservoir ES, un accessoiriste allemand très actif dans les années 70 qui s'était lui-même inspiré de Magni. Le tête de fourche, d'inspiration Le Mans I, et le cul de selle sont des créations Kaffee Maschine.



CAFÉADDICT

Qu'il soit serré ou racer, le café est la passion d'Axel Budde. Autodidacte, il a élevé la torréfaction de Guzzi au rang de grand art.

Texte Bertrand Bussillet. Photos Jean-François Muguet.

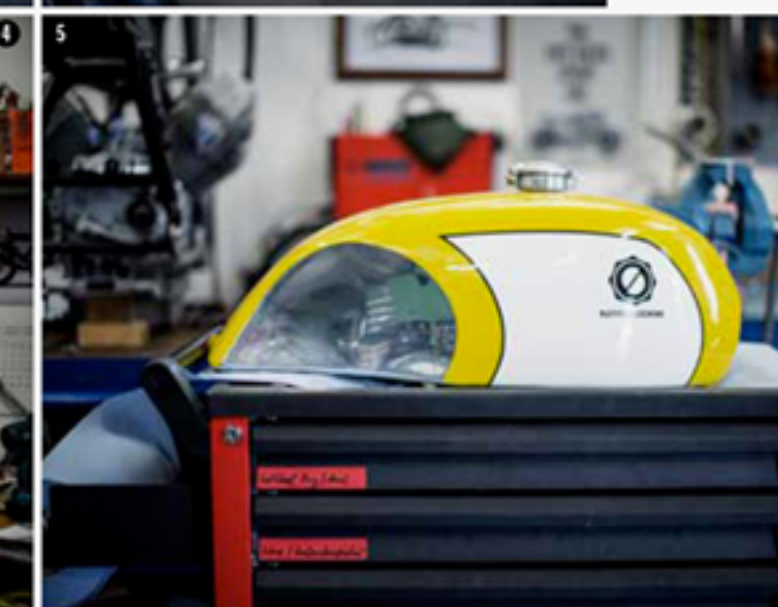
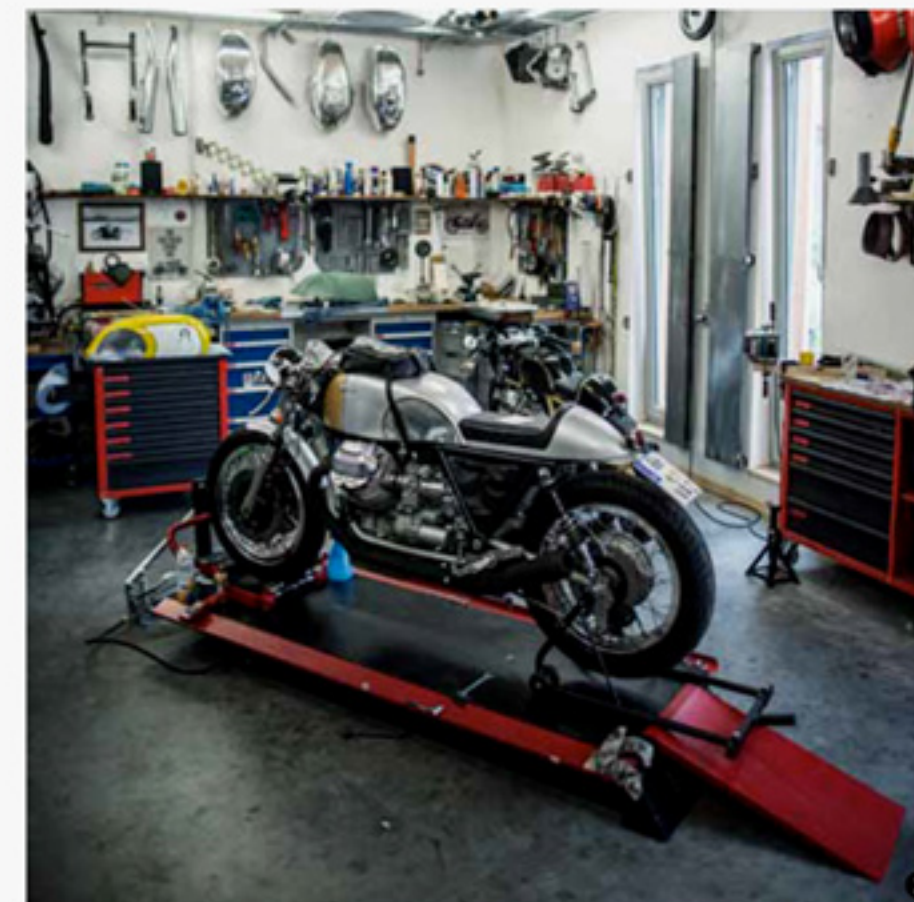
« Tous les matins, je mouds mon café, je dois passer plus de temps sur mon percolateur que sur mon tour ! Le café, c'est pour moi une passion plus ancienne que la moto. »

C'est un rituel : lorsqu'un visiteur arrive dans son atelier d'Hambourg, Axel Budde s'enferme dans la pièce dédiée au percolateur. Il commence par moulinner longuement ses grains — généreusement fournis par l'italien Caffè Veloce — puis prépare pour son hôte un délicieux expresso. Lui le préfère avec de la crème : « Tous les matins, je mouds mon café, je dois passer plus de temps sur mon percolateur que sur mon tour ! Le café, c'est pour moi une passion plus ancienne que la moto. » On le croit si l'on en juge par le nom de son atelier — Kaffee Maschine — et son logo, à base de grain de café. Mais c'est alors une passion très vieille, puisque la moto, ça date déjà : « Depuis l'âge de 13 ans, j'ai travaillé tous les étés pour me payer le permis de conduire et ma première moto. Je voulais une vieille Bonneville, mais une fois le permis en poche, il m'a manqué quelques centaines de marks pour l'acheter. Je me suis rabattu pour une BMW R50/5. Quand j'ai voulu en changer, à 20 ans, j'étais sur le point de prendre une 75/5 quand je suis allé voir par hasard une Guzzi T3 : dès que j'ai vu la silhouette de cette moto dans le garage, dès que j'ai entendu

son moteur tourner, ce fut le coup de foudre. Ça fait donc 18 ans que je ne veux plus rien d'autre que du Guzzi. » 18 ans qu'il vit, respire Guzzi.

RECONVERSION

Préparer les blocs de Mandello ne fut toutefois pas sa première activité. Photographe de formation, il avait mis au point un système de prise de vues embarquées pour les voitures, un rig dans le jargon, et travaillait notamment pour les constructeurs : « Mais j'ai quitté ce milieu avec l'arrivée du tout numérique. Je ne suis pas un homme d'ordinateur. » Poussé par son ami Jens von Brauck, alias JvB, il tente alors l'aventure Kaffee Maschine : « J'ai ouvert l'atelier en avril 2011. J'étais dans un petit abri à côté de chez moi : tout le monde trouvait ça romantique, mais pour pisser, j'étais obligé d'aller à la station-serve du coin. Et quand il faisait -10 en hiver, le petit réchaud à gaz me donnait des maux de tête... » Axel commence par faire des petites modifications, de cadre notamment : « Mais je n'avais pas la structure pour recevoir des motos en permanence, je devenais fou. J'ai alors choisi de me concentrer uniquement sur mes projets complets. » A raison



1 Dent libes de pratatur re, noseqes no ias
2 Dent libes de pratatur re, noseqes no ias
3 Dent libes de pratatur re, noseqes no ias
4 Dent libes de pratatur re, noseqes no ias
5 Dent libes de pratatur re, noseqes no ias

de quatre projets par an, dont les budgets tournant autour de 30 000 euros, il a récemment expédié la Machine 12 en Californie. Il y a un an, Axel s'est installé dans son nouvel atelier situé près du port, « dans le ghetto », dit-il avec sourire. Plus vaste, celui-ci est bien équipé et lui permet de mener confortablement plusieurs projets de front : Les Machine 13 et 14 sont en cours d'achèvement (il est allé chercher leurs réservoirs chez le peintre lors de notre visite), la 15 devrait être prête dans deux mois. « Mon carnet de commande est plein pour la prochaine année. C'est bien, même si ça ne me laisse pas le temps de développer des projets originaux. Souvent, les

clients ne veulent que ce qu'ils connaissent de moi, ce qu'ils ont déjà vu, ce qui peut me donner l'impression de tourner en rond. Cette année, Kedo m'a commandé une prépa sur base de Yamaha SR, et c'est vrai que ce fut rafraîchissant. Mais je sais que mon cœur appartient à Guzzi. » Aux Le Mans et leurs cadres Tonti, surtout : « Développer des pièces pour les nouvelles V7 ? Je crois que j'y perdrais mon âme : je n'aime pas cette base, je n'aime pas son cadre, qui n'est plus le Tonti. » Axel Budde n'a donc guère le choix : il doit poursuivre toujours plus loin sa quête du « café-racer Guzzi ultime ». Pour notre plus grand plaisir... BB