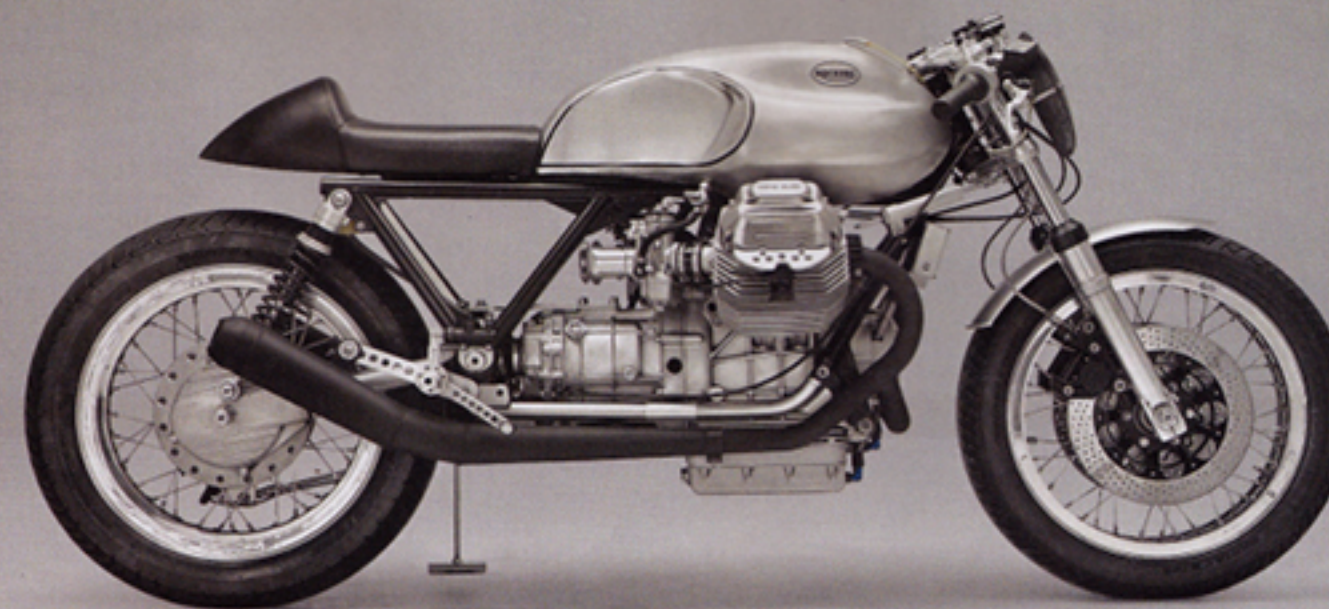


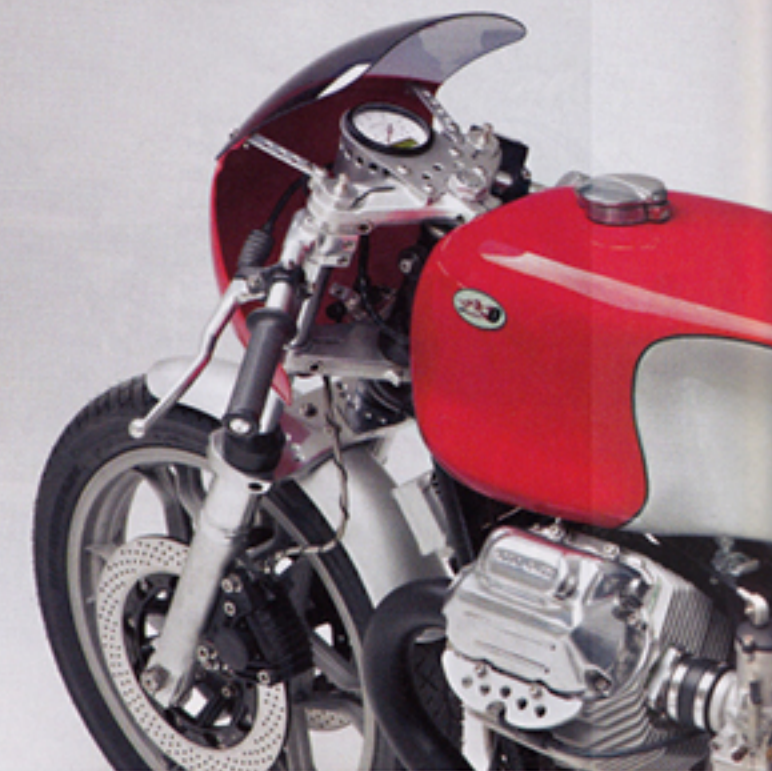
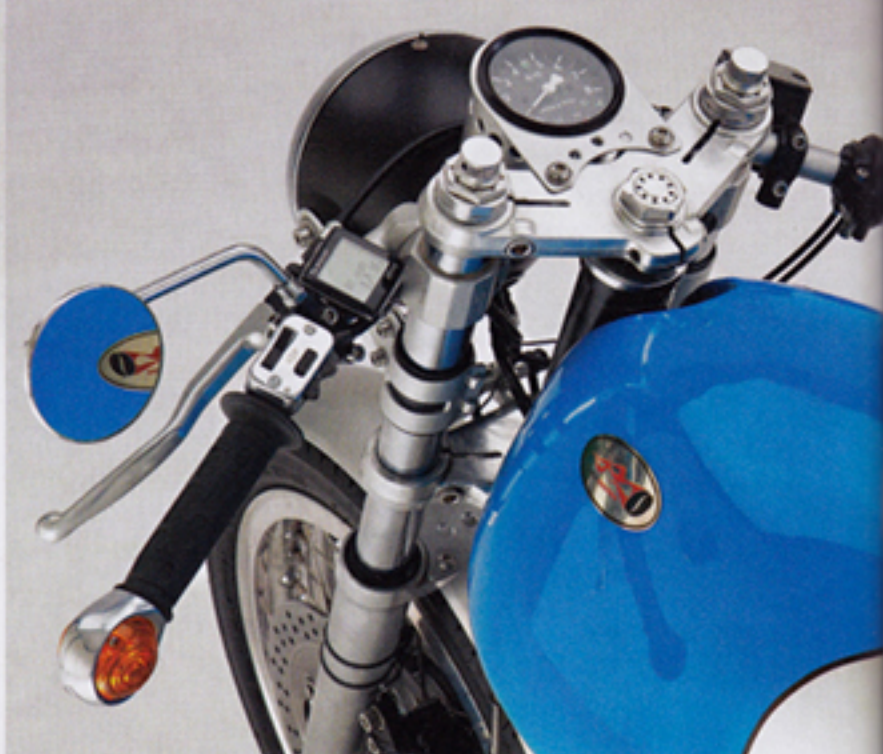
# KAFFEE MASCHINE

## RISTRETTO

Si Moto Guzzi célèbre son passé de chasseur de chronos avec son kit V7 Record, Axel Budde préfère magnifier les sensations délivrées par le gros twin de Mandello. Ses Kaffee Maschine glorifient cet improbable mariage de légèreté et de bestialité.



KM2: un cadre de Le Mans 2, un groupe propulseur de Le Mans 4 préparé par HT Moto. 1040 cm<sup>3</sup>, 95 ch et 173 kg.



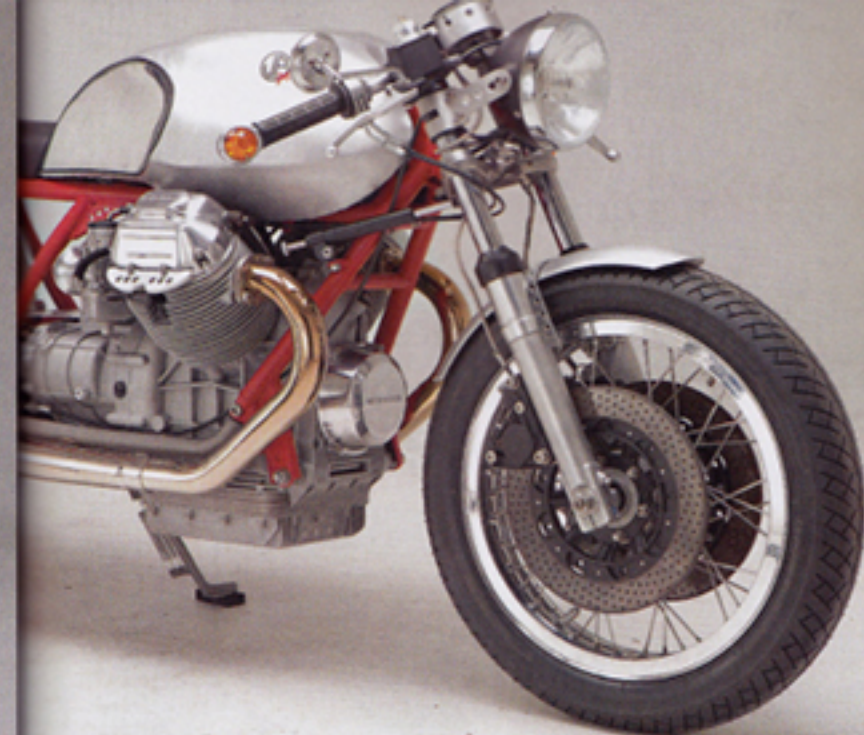
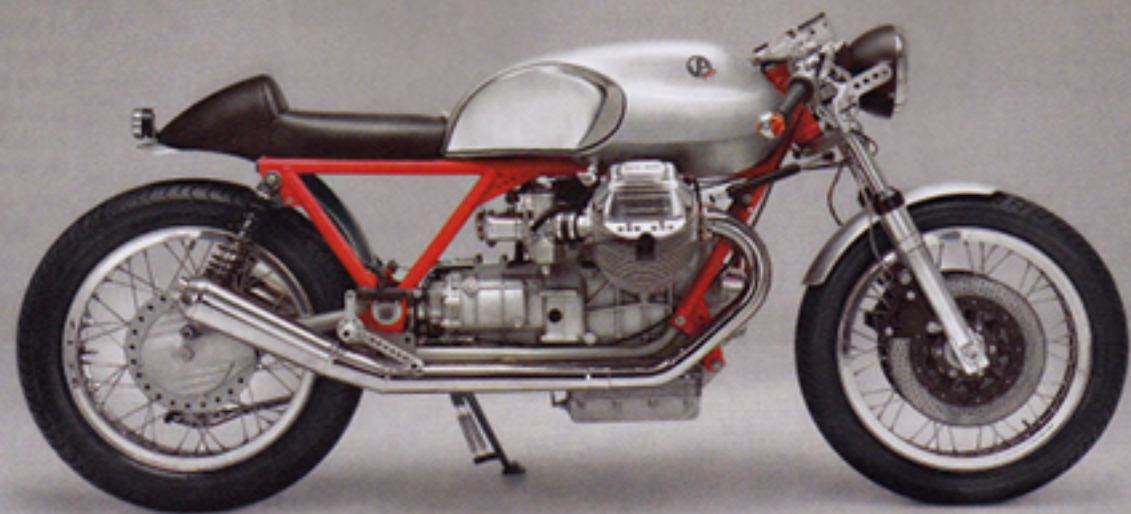
KM4: une base de Le Mans 3, un V-twin gonflé à 950 cm<sup>3</sup> pour 82 ch, un poids à sec de 180 kg.





# KAFFEE MASCHINE

KM3: une 850 T3 California d'un client anglais. 76 ch et 181 kg.

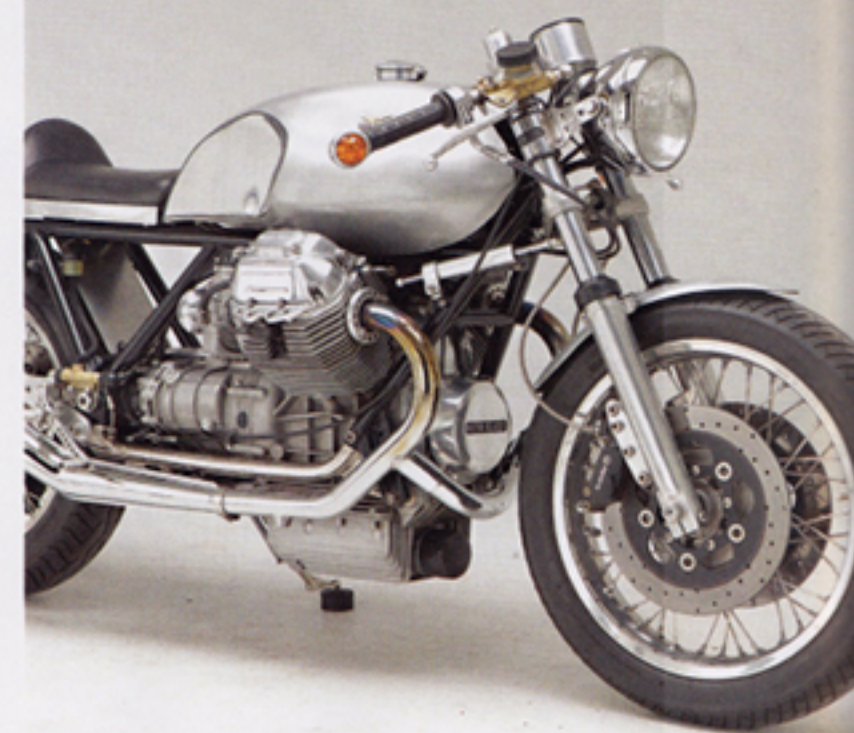


Axel a présenté six motos complètes; la septième, achevée, est sur le point d'être dévoilée. Les huitième et neuvième sont en chantier.

**J**l y a quelques mois, Axel a vendu sa première Guzzi. Pas la première fabriquée pour un client sous l'enseigne Kaffee Maschine, la première qu'il s'était offerte, la première qu'il avait conduite: « C'était une Le Mans 4. J'avais besoin d'argent, alors je me suis résolu à m'en séparer. Mais je n'aurais pas dû: j'ai le sentiment d'avoir bradé seize ans de ma vie. » Axel avait en effet 20 ans quand il a découvert les saveurs du twin transversal. Il y est devenu accro. « Dès les premiers kilomètres, j'ai adoré cette moto et décelé le potentiel qu'elle recelait. La Guzzi est une moto parfaite pour être réduite à l'essentiel. » Un essentiel qui s'appelle couple et équilibre, et s'améliore aisément. Le premier au moyen de



la première Le Mans 4 s'achevant en racer. « Je roule sur quelques courses comme Grab the Flag ou Classic Bears. Comme je n'ai pas beaucoup d'argent, je me contente souvent de rouler lors des entraînements du vendredi. Mais j'aime beaucoup trainer sur les circuits, car on y rencontre des gens différents, et notamment des vieux, qui ne sont pas là pour le show, mais sont incroyablement rapides sur des motos terriblement cool. » On comprend mieux l'inspiration Kaffee Maschine... Jusqu'à récemment, Axel était photographe. Il parcourait le monde pour shooter des motos et des voitures. Comme notre Rob, il avait même construit son propre rig pour créer la vitesse. Mais les logiciels de retouche ont tué son métier: « Aujourd'hui, on photographie un ciel, un décor, une voiture, puis on crée une image par ordinateur. J'ai ainsi perdu mon travail. » Axel



KM5: un Le Mans 4 en 950 cm<sup>3</sup> avec un habillage maison, dont une réplique de réservoir Trans Continental.



66 Speed

quelques pièces performance disponibles en nombre; le second, via une chasse simple aux kilos superflus; et l'ensemble, grâce à des croisements aussi possibles qu'infinis entre divers bouts de l'éternelle gamme de Mandello. Si la Kaffee Maschine #1 est une base Le Mans 4, la #2 mélange un cadre Le Mans 2 et un moteur Le Mans 4; la #6, un cadre de SP, une transmission de Le Mans et un moteur de V11.

## VERS LA COURSE

Toutes ces machines revendiquent un poids plume — cela peut descendre à 173 kg à sec — mais une puissance respectable: jusqu'à 95 chevaux. Cet art du bouturage, Axel l'a appris seul dans son petit atelier de Hambourg et il a fini par l'emmener de la route à la piste, la carrière de



Speed 67





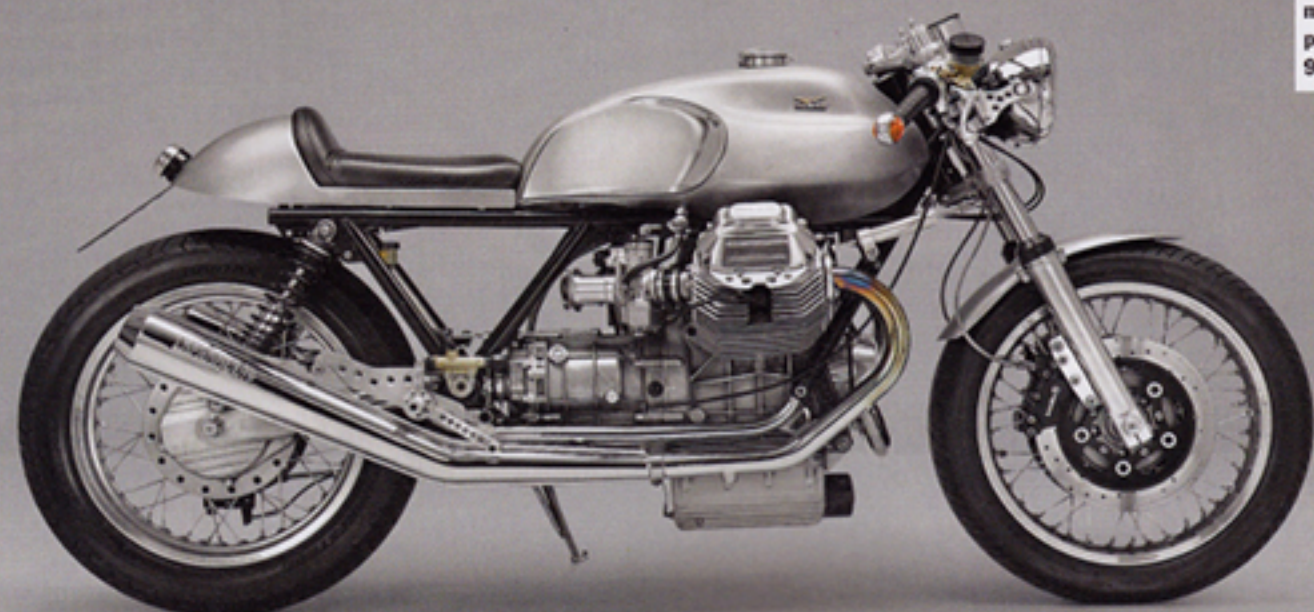
« Le prix peut tourner autour de 20 000 euros. Toutes mes pièces sont fabriquées à la main, comme à l'époque. »

s'est alors réfugié dans du tangible, du solide et de l'éprouvé: la mécanique guzziste. Depuis deux ans, il bosse à temps plein dans son atelier. « J'avais tellement modifié ma Le Mans 4 que j'ai acquis une certaine expérience. J'ai décidé d'en faire mon métier, pour me retrouver. Même s'il est dur d'en vivre. » C'est un petit atelier où la place manque pour certaines machines-outils. Axel dessine, soude (mais pas encore l'alu), tourne, mais il y a quelques opérations qu'il se doit de sous-traiter, faute de place et d'équipement. On peut néanmoins dire qu'il fabrique nombre de pièces lui-même... et qu'il se refuse à les vendre en direct: « Je préfère qu'elles ne soient montées que sur mes motos, et n'ai pas vraiment le temps d'en fabriquer plus. »

À ce jour, Axel a présenté six motos complètes; la

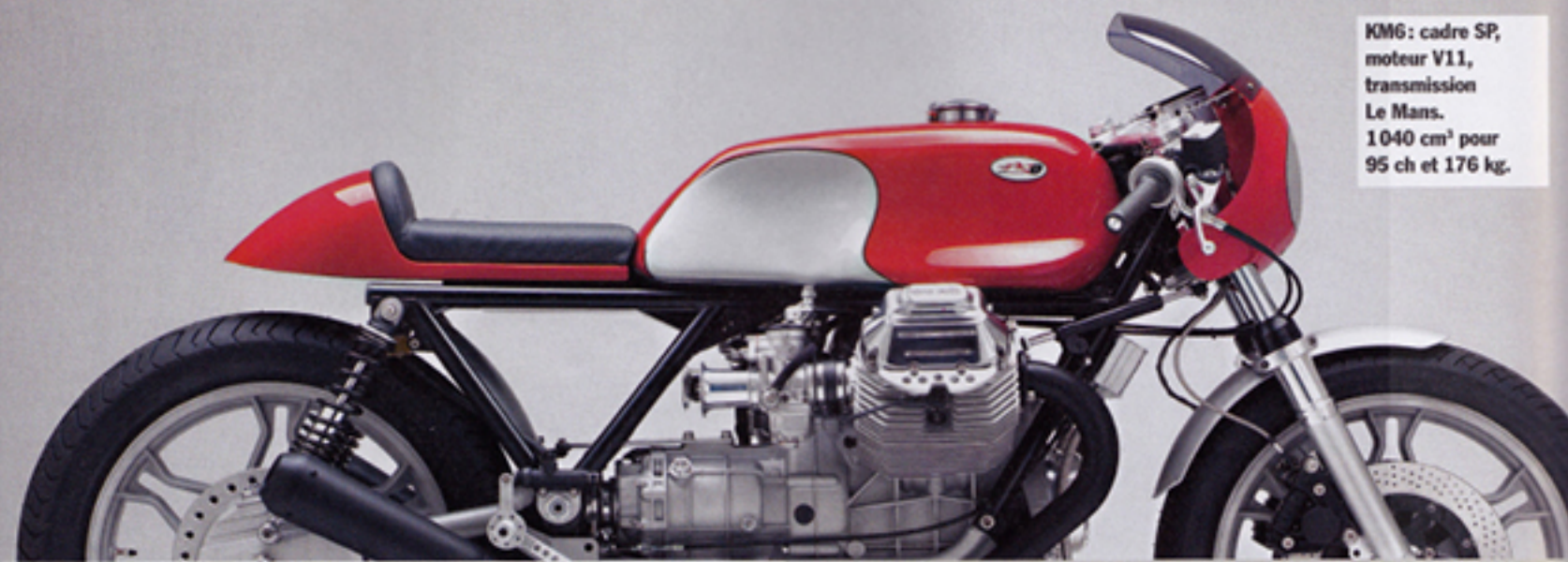


KM1: une base de moteur Le Mans 4 porté à 1040 cm<sup>3</sup>. 90 ch pour 191 kg.

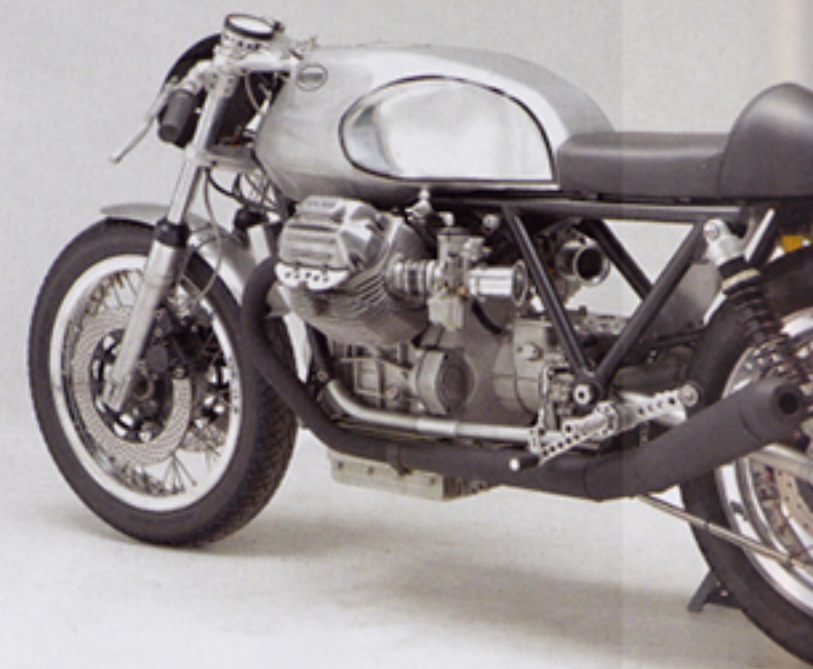


# KAFFEE MASCHINE

KM6: cadre SP, moteur V11, transmission Le Mans. 1040 cm<sup>3</sup> pour 95 ch et 176 kg.



septième, achevée, est sur le point d'être dévoilée. Les huitième et neuvième sont en chantier. Ces six motos ont déjà trouvé acquéreur, en Allemagne, mais aussi en Angleterre ou à Monaco: « Avec internet, il est plus facile de se faire connaître partout dans le monde. J'ai beaucoup de requêtes qui viennent d'Amérique. Et je pense qu'effectivement, mon marché se situe à l'étranger: Guzzi est très populaire en Allemagne, du coup, il y a déjà beaucoup de spécialistes qui ont pignon sur rue. » Le prix d'un projet Kaffee Maschine dépend bien sûr de son ambition, et des options choisies: « Si le client me demande une moto complète, et que je dois fournir moi-même la base, le prix peut tourner autour de 20 000 euros. Les Guzzi ne sont pas assez exclusives: si mes motos avaient un logo



Harley sur le réservoir, je les vendrais beaucoup plus chères. Toutes mes pièces sont fabriquées à la main, comme à l'époque. » Pour autant, Axel n'envisage pas de travailler sur autre chose que ses bonnes vieilles Le Mans: « Il ne faut pas dire jamais, car je ne sais pas ce que me demanderont un jour les clients. Mais ces motos restent les meilleures bases pour faire de beaux café-racers, et je n'ai pas non plus eu le temps de réaliser toutes les idées que j'ai en tête. » Vous l'avez compris, le néoclassique, ce n'est pas son truc, et les nouvelles V7... disons qu'il n'a pas encore pris le temps de se laisser charmer.

www.kaffee-maschine.net

Texte Julien Lacroix. Photos KM.

