

7/14 Juli

SCENE WELTWEIT: KUSTOM KULTURE & CO

CUSTOMBIKE

CUSTOMBIKE

Osterreich € 6,20
 Schweiz CHF 11,60
 Belgien, Niederlande € 7,50
 Finnland € 8,90
 Dänemark DKK 66,00
 Luxemburg € 7,50
 Italien, Spanien € 7,50
 Griechenland € 7,90
 Slowenien € 7,50
 Tschechien CZK 240,00
 Ungarn HUF 2550,00
 Schweden SEK 88,00

DEUTSCHLAND € 5,90

FUKKER 2014
 Start des Volks-Build-Off

TECHNIKTIPP
 Anlasser-Überholung
 selbst gemacht

**CERAMIC
 COATING**
 Mattschwarz für
 den Auspuff

**KAWASAKI
 VN 900**
 Flatline
 Japanchopper



Harley Street Bob im Fahrttest

Dynamic Dyna



**YAMAHA
 XS 650**

Beachcruiser brutal



GUZZI LE MANS

Cafe Racer extraleicht

Kaffeemaschine steht für Cafe-Racer-Umbauten in Reinform.
Diese Moto Guzzi Le Mans III glänzt im Farbschema des John-Player-Rennteam

MASCHINE 11

TEXT: DIRK MANGARTZ, FOTOS: ALEXANDER BABIC





Axel Budde ist keiner der alten Hasen in der Moto-Guzzi-Szene. Keiner, der seit Jahrzehnten den Schlamm aus den Ölwanne kratzt und bereits zu Adriano Celentanos Zeiten abenteuerliche Teileimporte aus Italien organisierte. Erst seit wenigen Jahren baut er unter der Firmierung »Kaffeemaschine« schlanke Cafe Racer für seine Kunden. Nicht etwa revolutionär neue, sondern sehr traditionelle Designs. Und professionelles Motortuning überlässt er lieber anderen. Den Partnern in seinem Netzwerk. Und dennoch sagt man dem Hamburger Edelschrauber nach, er baue die schönsten, die saubersten und durchgestyltesten Guzzis überhaupt. Betrachtet

man sich die Details seiner Umbauten, wird schnell klar, warum die verwöhnte Gemeinde so positiv auf Axels Kreationen reagiert. Tank, Sitzbank, Auspuff, Rastenanlage und vieles mehr stammen aus dem Programm von Kaffeemaschine und sind hochwertige Manufakturteile. Halter, Gehäuse und Streben wurden passend aufeinander perforiert. Auch die drei Löcher an vielen Stellen im Rahmen sind beileibe kein Zufall. Selbst von Hause aus schönes Zubehör wie die winzige Le-Mans1-Verkleidung baut der Perfektionist nach seinen Vorstellungen um. In der glasklaren Linie stören so keine abfallenden oder kreuzenden Linien. Nirgends. Axels Motorräder sehen beinahe so aus, als könnten sie ohne Kabel, Züge und Wellen fahren, so clean sind sie gestaltet.

In den Lotus-Rennfarben

Das Spendermotorrad für Maschine 11, eine Le Mans III von 1982, erwarb er in gebrauchtem Zustand von einem lang-



Wohl kaum ein Instrument fügt sich besser in das Konzept als das Chronoclassic von motogadget (o. links)

»AXELS MOTORRÄDER SEHEN SO CLEAN AUS, ALS KÖNNTEN SIE OHNE KABEL, WELLEN UND ZÜGE FAHREN«



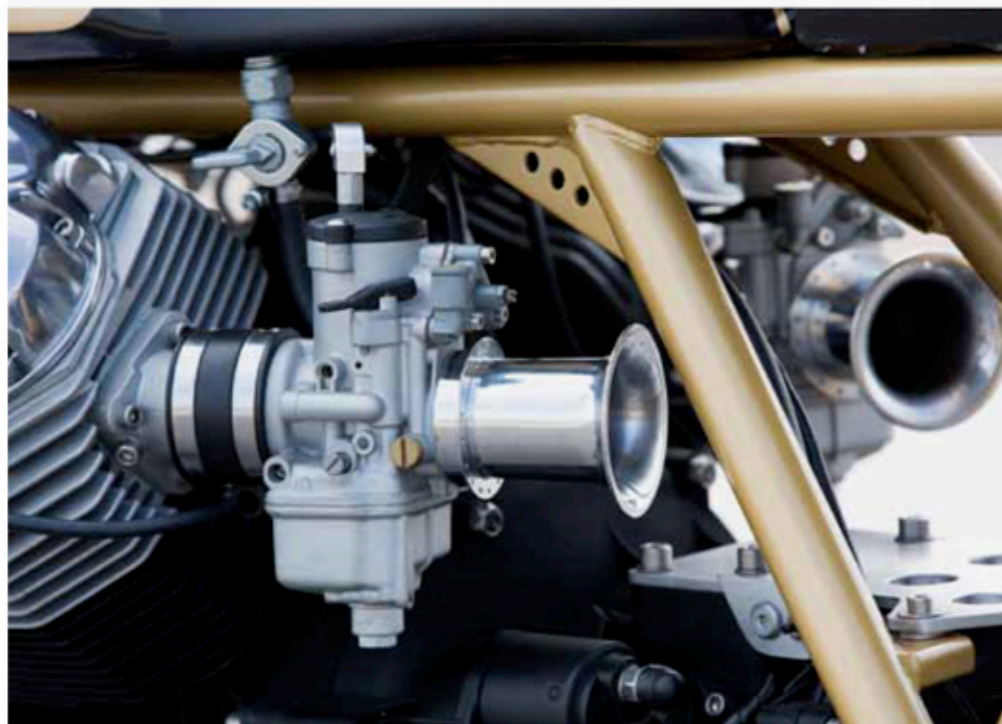


jährigen Motorradfahrer, der sein Hobby aufgeben wollte. »Über dem Kamin hing ein Ölgemälde seines Bikes. Beim Abschied flossen die Tränen«, erinnert sich Axel an den sentimental Kauf. »Eine Guzzi gibt man eben nicht so einfach her.«

Der Hamburger zerlegte die »Dreier«, um daraus einen Siebzigerjahre-Sportler zu bauen, mit Gussrädern und Tank im Magni-Stil. Als besonderes Markenzeichen von Maschine 11 schwebte Axel eine Lackierung in den Lotus-Rennfarben des John-Player-Teams vor. Der zukünftige Besitzer der Guzzi war mehr als nur einverstanden.

Dem V2-Motor spendierte Axel eine Hubraumaufstockung auf knapp 1000 ccm, er ließ die Kurbelwelle dynamisch wuchten, verbaute eine Doppelzündung, eine leichte

Ein flacher Aufbau macht nicht nur einen schlanken Fuß, sondern bringt auch Vorteile bei der Aerodynamik (o. links). Die Dell'Orto-Vergaser dürfen offen atmen (u. links)



»KAUM EINER AHNT, WAS FÜR EIN URWÜCHSIGES VIECH SO EINE GROSSE GUZZI IST. UND WIE GUT SIE RENNEN KANN«

Schwungscheibe und revidierte Kardan, Getriebe und 36er Dell'Orto-Vergaser. Der an eine Stucchi-Anlage erinnernde Auspuff ist ein Kaffeemaschine-Produkt und verfügt über »ein wenig Schalldämpfung«. In die Gabel montierte Axel FAC-Dämpfer, die hintere Brembo-Bremse erhielt eine Momentabstützung. »Und die längeren Stoßdämpfer baut Ikon speziell für Kaffeemaschine«, verrät der Norddeutsche.

Mit einem GfK-Tank in Form der klassischen Magni-Behälter, einer knapp geschnittenen Höckersitzbank, kurzen Stummeln und besagter LM1-Verkleidung gestaltete Axel einen zeitlos-schönen Cafe Racer, der nur noch 184 Kilo wiegt. Vielleicht sogar einen der schönsten, saubersten, durchgestyltesten überhaupt.



Kein Gramm Fett: Wie so oft sind es auch bei Cafe Racern die einfachen Dinge, die uns faszinieren. Daher findet sich an Axels Le Mans III nur das Nötigste

TECHNO

MOTO GUZZI LE MANS III | BJ. 1981

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohv-Zweiventiler, 942 ccm (Bohrung/Hub 88 x 78 mm)

Zylinder	Gilardoni Big Bore
Zylinderköpfe	bearbeitet
Kurbelwelle	feingewuchtet
Vergaser	Dell'Orto 36
Luftfilter	Trichter
Zündung	Silent Hektik, Doppelzündung
Auspuff	Kaffeemaschine
Getriebe	Fünfgang
Sekundärtrieb	Kardan
Leistung	82 PS bei 7000 /min
Drehmoment	94 Nm bei 6500 /min
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
Gabel

Teile, FAC-Dämpfer
Federbeine

Ikon
Räder

vorne 100/90-18, hinten 120/90-18
Bremsen

vorne und hinten Brembo-Scheiben

ZUBEHÖR

Tank

GfK, Kaffeemaschine
Sitzbank

Kaffeemaschine
Verkleidung

Le Mans1/Kaffeemaschine
Lenker

Tommaselli-Stummel
Fußrasten

zurückverlegt, Kaffeemaschine
Instrumente

motogadget
Blinker

Hella-Ochsenaugen

METRIE

Leergewicht

184 kg
Radstand

1490 mm

INFO

Kaffeemaschine
Rotenhäuser Straße 75a
21107 Hamburg
☎ (040) 23554039
www.kaffee-maschine.net

» AM GASGRIF

Der knapp 1000 ccm große Vau-Zwei wuchtet den auf 184 Kilo abgespeckten Cafe Racer breitschultrig nach vorne. Selbst das als störrisch bekannte 70er-Jahre-Fahrwerk wirkt dank geänderter Geometrie ungeahnt wendig