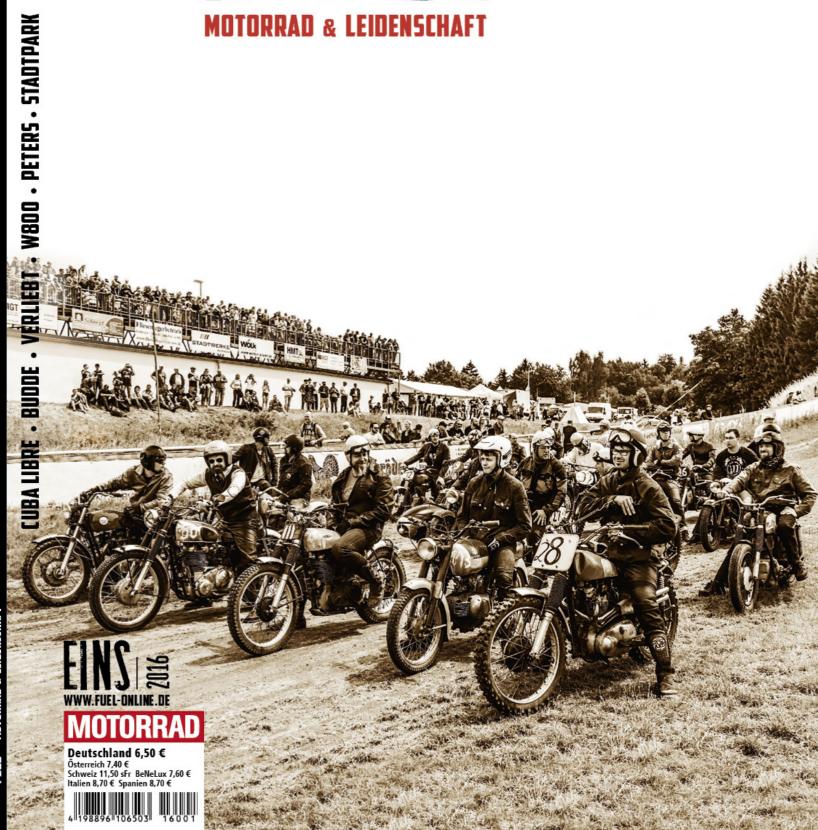


MOTORRAD & LEIDENSCHAFT



BUDDE BUILDING — Kampf dem Digitalen —

NICHT WENIGE SAGEN, AXEL BUDDE BAUE DIE VIELLEICHT SCHÖNSTEN GUZZI-KLASSIKER DER WELT. WIE ABER TICKT DER KERL, WIE FUNKTIONIERT DIESE ONE-MAN-SHOW? EINE STIPPVISITE BEI KAFFEEMASCHINE.



ie haben ihr Ziel erreicht", tönt die Stimme im Navi, und mein Auto macht einen letzten Schlenker auf den Gewerbehof. Ich bin in die Rotenhäuser Straße, ins kleinbürgerliche Wilhelmsburg gefahren. Hier, südlich des Hamburger Hafens, baut Axel Budde seine Kaffeemaschinen.

Er begrüßt mich mit einem entspannten Lächeln. Sein Anblick wirkt vertraut, denn Axel ist sich optisch immer treu: konsequenter Seitenscheitel, links auf rechts, darunter Koteletten bis unters Kinn. Heute trägt er leichte Schuhe, kurze Hose und ein Buick-Shirt. Der Mann hat ein Faible für automobile Klassiker aus Amerika, doch die effekthaschenden Blubberkisten sind viel zu extrovertiert, als dass sie sein bescheidenes Wesen bestimmen könnten. Stattdessen ist sein Herz durchdrungen von einer viel größeren Sache. Liebe? Leidenschaft? Lebenswerk? Irgendwas dazwischen. Denn Axel Budde steht in der Welt der Motorradbauer vor allem für zwei Dinge: Moto Guzzi - und seine individuelle Handschrift, was ihm weltweit unzählige Bewunderer einbrachte. Der Mann baut Motorräder, die in ihrer Essenz kaum konzentrierter sein könnten. Sie stehen für eine auf den Punkt gebrachte Balance, zwischen Klarheit, Eleganz und Pragmatik.

"Café?" Eine zweideutige Frage, denn Axels Firma nennt sich nicht ohne Grund Kaffeemaschine. Weil er nicht nur Café Racer in Perfektion baut, sondern auch aus gerösteten Bohnen etwas Unvergleichliches zaubert. Am Glemseck standen die















Gut lachen an der Kurbelwelle







ZUR PERSON

Axel Budde, Baujahr 1976, stammt aus dem Ostwestfälischen und wurde durch einen Scheunenfund aus Mandello erleuchtet. Seither ist nichts mehr wie es war. 17 Motorräder, davon zwei für den eigenen Bedarf, verließen bislang seine Hamburger Werkstatt. Pro Umbau gehen stets auch etliche Kilogramm feins-

ter Röstung drauf. Weil Axel ein echter Genießer ist. Mehr Infos über ihn und seine Bikes auf www. kaffee-maschine.net



Wissenden Schlange vor seinem Stand – nicht nur wegen der schönen Bikes... Axel greift zur Mühle, setzt sich auf den Werkstatthocker und fängt langsam an zu kurbeln. Mit jeder Umdrehung sprudelt es mehr aus ihm heraus: Er, der gelernte Fotograf, berichtet von seinem früheren Beruf, der ihm viel Freude bereitete. Doch als sich die Welt digitalisierte, verschwand die Faszination für seine Arbeit. Ein kaum erträglicher Zustand, der dazu führte, dass sich Axel auf den Bau von Kränen für extreme Fotoshootings spezialisierte.

Eine Nische in der oberflächlich glitzernden Welt der Film- und Werbeindustrie, die ihn ein paar Jahre gut leben ließ. Doch wie von einem Fluch besessen wurde auch dieser Job irgendwann obsolet. Neue Möglichkeiten der Pixelschieberei machten die aufwendige Produktion unnötig. Axels Arbeit wurde ein zweites Mal vom Computer ad absurdum geführt, das Schrauben so zu seiner Berufung.

Axel schlendert in den Neben-

raum und befüttert die glänzende Pavoni sorgsam mit dem frisch gemahlenen Pulver. Die Maschine röchelt, dampft und pfeift, ähnlich lebendig wie die großen Zweizylinder, die er so liebt. Für all das lässt er sich Zeit, denn Hektik ist





Reduce to the Max: 1000 SP unter schwarzem Einteiler







Der letzte Streich, die schlanke Nummer 17 (182 Kilo), geht in die USA. Kompressor im Guzzi-Look – musste Axel haben

nicht sein Ding. Jeder Griff an der Maschine sitzt, ruhig und konzentriert. Genauso sieht es auch aus, wenn Axel seine Hände an die alten Guzzis legt. Gelernt hat er das Schrauben über Jahrzehnte, vor allem durch Versuch. Irrtum und sein nicht enden wollendes Streben nach Perfektion. Heute kann er die Maschinen im Schlaf zerlegen, verpasst ihnen eine optimierte Elektrik, magert sie auf gut 180 Kilogramm herunter und lässt ihnen lebendige 90 PS einhauchen. Lack, Leder und motorisches Feintuning erledigen Spezialisten in der Region, alles andere kommt aus den Händen dieses Mannes.

Die Linien entstehen in seinem Kopf,

Farbkonzepte reifen über Monate. Axel zeichnet Lichtmaschinendeckel, fräst Buchsen, optimiert und komponiert bis ins letzte Detail: Rahmen lackiert er zweifarbig, das macht seine Guzzis optisch schlanker. Er lässt lieber ein paar Teile gießen, statt das Motorrad mit kühlem CNC-Look zu verunstalten. Nur zwei

Beispiele seiner Konsequenz... Am Ende entstehen so durchaus kompetente Motorräder, ganz im Geiste klassischer Guzzis, aber besser als neu.

Trotz Axels Erfahrung ist das Leben als alleinunterhaltender Guzzi-Spezl nicht ohne Entbehrungen. 2014 wurde er Vater einer Tochter und verspürt seitdem mehr als je zuvor den Druck, seiner kleinen Familie Sicherheit bieten zu müssen. Im Spannungsfeld zwischen solidem Leben und dem Risiko der Selbstausbeutung muss er sich deshalb ordentlich strecken. Denn mehr als drei oder vier Maschinen kann er pro Jahr nicht bauen. Zu groß ist sein Anspruch, zu detailversessen seine Arbeit. Jeder halbwegs gescheite Mensch kann sich daher ausmalen, zu welchem Preis die Passion im Hauptberuf erkauft wird. Das Leben des Axel Budde ist voller handwerklicher Erfüllung, sonst aber wirklich schlicht. Lange Urlaube, kurze Arbeitstage oder ein sorgloser Feierabend liegen in weiter Ferne. Erfahrungen, die er mit unzähligen anderen Helden der Werkbank teilt.

Bereut hat Axel die Flucht nach vorn – dorthin, wo ihn kein Computer mehr ersetzen kann – nie. Er macht seine Arbeit, weil sie ihn zutiefst erfüllt. Guzzis, so sagt er, waren nach kurzen Umwegen auf einer BMW /5 schon immer sein Traum. "Die Dinger haben einfach mehr Rasse als Boxer, sind echte technische Wesen. Ich kann mich wunderbar mit ihnen auseinandersetzen, sie in Ruhe reifen lassen." Damit hat wohl auch Axel sein Ziel erreicht.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Sven Wedemeyer