



Großer Test:  
**KTM 1190  
Adventure**



4 190343 604907 07  
Deutschland 4,90 €  
Österreich 5,40 € · Schweiz 9,50 CHF  
£ 4,20 € · B 5,80 € · NL 5,95 € · L 5,80 € · I 6,20 € ·  
GR 6,90 € · FIN 7,50 € · DK 53,00 DKK  
S 70,00 SEK · H 1905,00 HUF

Juli 2013 **Nr. 7**

**MOTORRAD MAGAZIN**  
**MO**



Zum Jubiläum:  
**90 Jahre BMW**

**SENSATION:** neue BMW R 90 S



- ▷ Kaffeemaschine: **Budde-Guzzi CR**
- ▷ **Langhub:** Harley Sportster Iron
- ▷ Neues Fahrgefühl: **Quadro 350 D**
- ▷ **Test:** Honda CB 500 X

# NEUE LEICHTIGKEIT

Famoses **Fahrvergnügen**  
ab 1890 Euro

mit kleinen **Motorrädern**



- Beta Alp 200
- Kawasaki Ninja 300
- KTM Duke 390
- Twinline Thorn 500
- Sachs Mad Ass
- ◀ Skyteam ACE

# KAFFEEMASCHINE



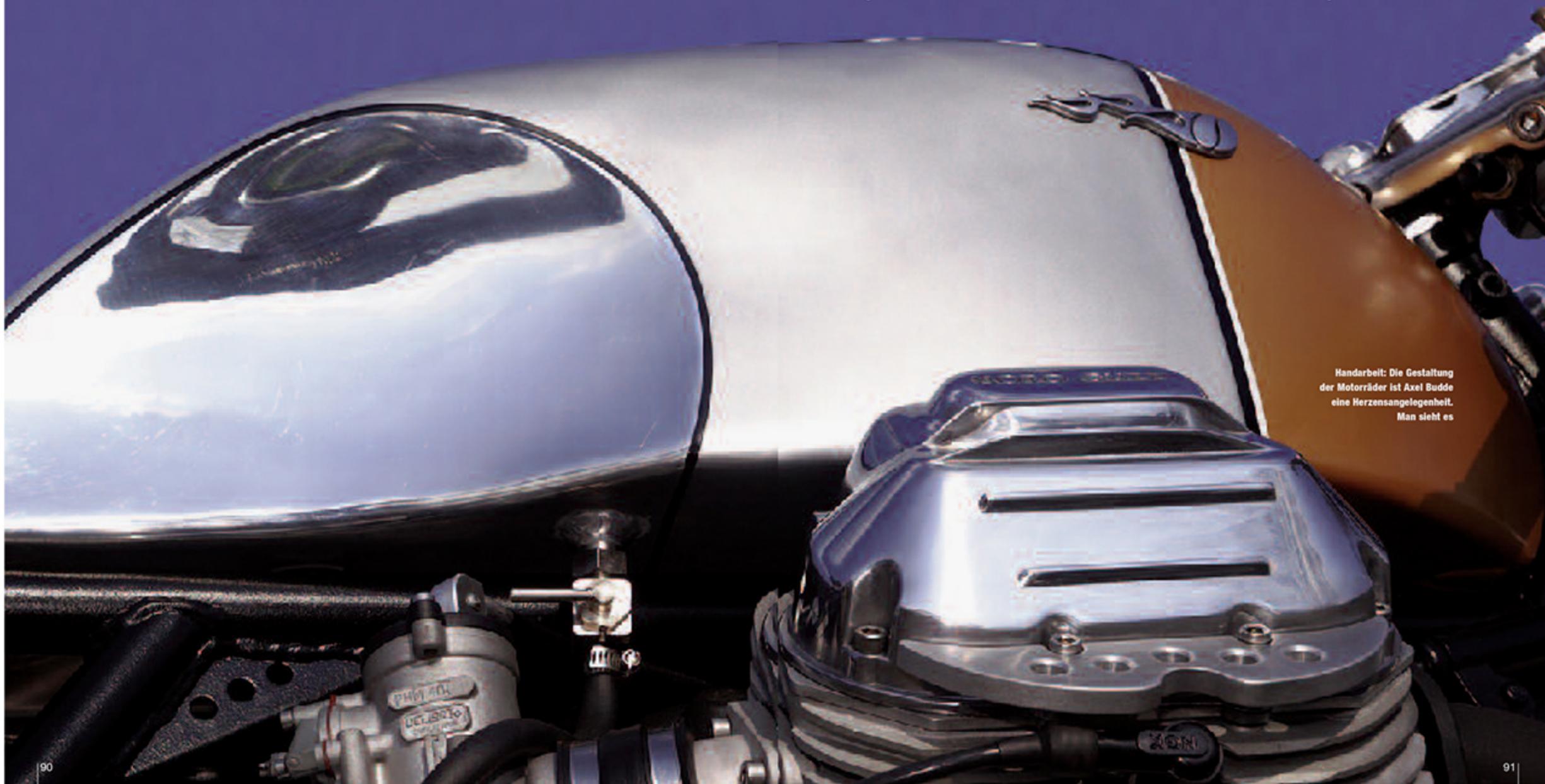
Heißer Cappuccino statt kaltem Kaffee. Die **MOTO GUZZI-RACER** von Axel Budde sind deutsch in der Perfektion und italienisch in der Linienführung

TEXT UND FOTOS: UWE LÖTJOHANN

Eines wird man in Axel Buddes Werkstatt zurzeit nicht finden: eine Kaffeemaschine zum Aufbrühen eines koffeinhaltigen Heißgetränks. Dieses holt sich der Hamburger Kaffeeliebhaber aus einem nahe gelegenen Bistro. Da er bald in eine größere Werkstatt umziehen wird, würde ein solches Gerät nur den Transportballast erhöhen, deshalb wurde die geplante Anschaffung in die nahe Zukunft verlegt. Die zweirädrigen Kaffeemaschinen hingegen schraubt der bekennende Moto Guzzi-Fan selbst zusammen. Kein Aufguss, sondern brühend heiße Sportlerware. Und weil das so gut klappt, hat er seit zwei Jahren eine Profession daraus gemacht.

Beruflich kommt der Edelschrauber eigentlich aus einer ganz anderen Ecke: Er baute 15 Jahre lang Sonderkonstruktionen wie etwa Kameraarme für Film und Fotografie, arbeitete als Präzisionsfahrer

und bewegte dabei professionell Prototypen der Autobranche. Nebenher stellte er für sich selbst Cafe Racer zusammen, und da ihm Präzisionsarbeit auf hohem Niveau im Blut liegen zu scheint, sahen die für den Eigenbedarf gefertigten Fahrzeuge entsprechend gut aus. Das fiel natürlich auf. Durch die zufällige Verbreitung von Schnappschüssen im Internet wurden Liebhaber auf diese schönen Stücke aufmerksam. So überraschten erste Anfragen



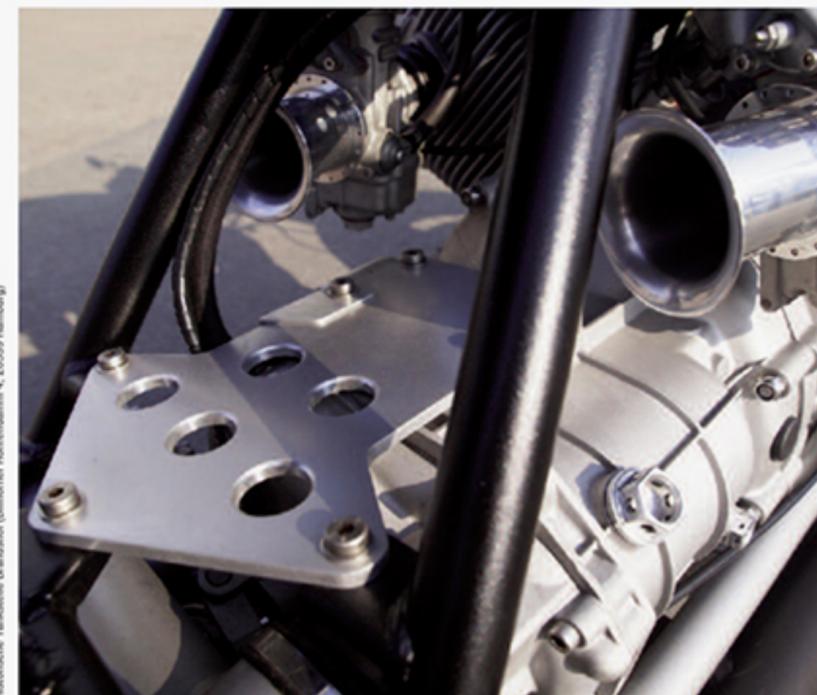
Handarbeit: Die Gestaltung der Motorräder ist Axel Budde eine Herzensangelegenheit. Man sieht es



Aus einer anderen Zeit. Das Beste aus zwei Welten fügt Budde zu einem Racer zusammen: klassischer Antrieb und moderne Fahrwerkskomponenten



Abschlussarbeit. Die Gestaltung der Maschinen erfolgt erst nach der technischen Revision



Kunst des Weglassens: Nur 177 Kilogramm Trockengewicht sind eine Ansage

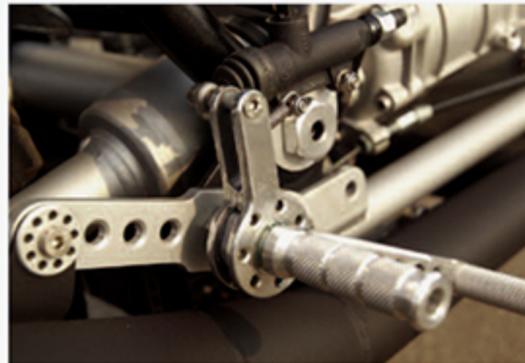
Historische Tankstelle Brandstr (Bilhoener Rhendamm 4, 20539 Hamburg)



Ich war eine Le Mans III: So abgestrippt sieht man erst, was für ein sportliches Motorrad die LM III war



Mit einer Kaffeemaschine zur historischen Tankstelle Brandshof und einen Cappuccino trinken. Italienischer geht es in Deutschland kaum



**Filigran und stabil:**  
Die meisten Anbauteile stammen aus dem Hause Kaffeemaschine (Bild links).  
**Detailverliebt:** Viele schöne Details verraten die Freude, mit welcher der Erbauer ans Werk geht (rechts)

den Guzzi-Enthusiasten, ob es nicht möglich sei, eine ähnliche Maschine als Auftragsarbeit anzufertigen. Auf diese Weise wurde Axel Budde zum Profischauber.

Die bereits in der Luft liegende Veränderung in seinem Leben kam für den Hamburger zur richtigen Zeit. Die Werbebranche mit ihren Film- und Fotoproduktionen befindet sich derzeit technisch stark im Um-



bruch, so dass Budde ohnehin befürchtete, sich in absehbarer Zeit einen neuen Job suchen zu müssen. Es war also nur ein kleiner Schritt, den Sprung in das Motorradgeschäft zu tun, allerdings ein sehr gewagter, denn die Firma Kaffeemaschine stellt ein absolutes Nischenprodukt her, wenn auch ein extrem begehrtes. Budde fertigt Cafe Racer auf höchstem Niveau, vorzugsweise – aber

nicht ausschließlich – auf Basis der historischen sportlichen Siebziger-Jahre-Moto Guzzi. So ist beispielsweise für die Zukunft ein kompletter Yamaha SR 500-Umbau geplant.

Da der Freizeitrennfahrer Budde die entstandenen Sportmotorräder immer auf hohem Niveau im Studio fotografierte und im Internet ausstellte, wurden auch die Medien auf seine rollenden Kunstwerke aufmerk-



sam, und der Umfang der Anfragen nahm immer mehr zu. Im Augenblick werden die Fahrzeuge zehner und elfer aufgebaut, und die weitere Auftragslage ist gut. Wer sich heute entschließt, eine echte Kaffeemaschine von Axel Budde zu ordern, wird mittlerweile ein Jahr auf die Erledigung seiner Bestellung warten müssen.

Gerade in diesem Jahr ging bei Kaffeemaschine die sprich-

wörtliche Post ab. Da Budde für die Liebhaber von Cafe Racern mit historischem Design auf klassischer Motorradbasis ästhetisch geradezu fantastisch ausgewogene und spannende Motorräder kreiert und baut, stehen diese in der Zwischenzeit Schlange, um eines der seltenen Einzelstücke zu erhaschen und es sich in die Garage oder ins Wohnzimmer zu stellen. Ers- teres ist dem Künstler eigentlich



**Fast schon ein Muss:**  
Offene Dell'Orto-Vergaser am Guzzi-Sportler (Bild links).  
Der winzige Kippschalter ist stabiler, als er aussieht (rechts)

lieber, denn seine Kreationen sind zum schnellen Fahren gebaut und nicht zum Herumstehen.

Ein Cafe Racer muss für Axel Budde alle Sinne ansprechen, anstatt ein perfektes Motorrad zu sein. Moderne PS-starke Motorräder neigen zum Perfektionismus und heraus kommt oft Langeweile. Bei einem Cafe Racer auf der Basis historischer Moto Guzzi oder anderer Motorräder sitzt



Jedes Fahrzeug ist ein absolutes Einzelstück. Dennoch hat „Kaffeemaschine“ einen unverwechselbaren Stil



Originale Teile wie dieser Lima-Frontdeckel werden kunstgerecht verfeinert

## WEITERE UMBAUTEN



Maschine Nummer 8 entstand im Winter 2012/2013 und wurde gerade in die Schweiz ausgeliefert



Maschine Nummer 5 mit außergewöhnlicher Farbgebung fährt in Hamburg herum



Maschine Nummer 3 war die erste „professionelle“ und treibt sich in England herum



Maschine Nummer 1 war noch „Hobbybastelei“ und verschönert die Straßen von Berlin mit ihrem Antlitz



Das Rücklicht vom Moto-Guzzi Roller „Galletto“ macht sich am Racer viel besser (Bild links). FAC-Dämpfer mit Luftunterstützung sichern Ruhe in der Fahre (rechts). Der Tachohalter ist hausgemacht, die Gabelbrücke original (Bild rechts andere Seite)



man in lang gestreckter, freudig angespannter Haltung über einem kräftig bollernden Motor und genießt sozusagen jede einzelne Explosion in den Zylindern. Durch die Anstrengungen, die es erfordert, das Motorrad auf das absolut Notwendige abzuspecken, die Motorleistung zu erhöhen und das Fahrwerk zu optimieren, wird das Fahrerlebnis noch einmal kräftig gesteigert. Und einem Motorrad, das die Sinne derart

betört, darf man seine Qualitäten ruhig auch ansehen. Es sollte schon ein wenig mit seiner Schönheit prahlen dürfen.

Die lang gestreckten Sportmotorräder von Moto Guzzi aus den siebziger Jahren sind eine ideale Basis für Buddes Umbauten, die langgestreckte Form schreit für ihn geradezu danach, zum Cafe Racer umgestrickt zu werden. „Die alten Moto Guzzi haben eine einzigartige Kombination aus schlankem

Rahmen und wuchtigem Motor, der für Maßnahmen zur Leistungssteigerung ideal ist“, so Axel Buddes Credo.

Um die 95 absolut alltags-tauglichen Pferdestärken sind dabei kein Hexenwerk. „Die kann man auch als guter Normalfahrer ans Limit bringen. Mit 200 PS könnte ich persönlich nichts anfangen, die bringt auf der Straße niemand mehr an die Grenzen.“ Viele Teile seiner Motorräder sind von ihm



selbst handgefertigt, dazu verwendet Buddes gerne Materialien, die keinen Lack benötigen. Und so finden sich viele Elemente aus Aluminium oder Guss an seinen Maschinen. Teile aus modernen CNC-Hochleistungsfräsen wird man hingegen vergeblich an seinen Rennern suchen, die sind ihm irgendwie zu steril. Natürlich gibt es auch an den „Kaffeemaschinen“ moderne Verbesserungen, beispielsweise bei den

Fahrwerkskomponenten. Diese werden aber grundsätzlich so bearbeitet, dass sie klassisch aussehen. „Ich schraube an alten Guzzis herum, seit ich zwanzig bin. Wenn das hier so weitergeht, allerdings ohne den Stress des letzten Jahres, wäre ich total glücklich“, so der Guzzi-Künstler. Und ab dem Sommer, also in der neuen Werkstatt, wird es für Besucher dann auch einen handgebrühten Kaffee geben. □

### TECHNISCHE DATEN: BUDDÉ-MOTO GUZZI MASCHINE NUMMER 7

**Basisfahrzeug:** Moto Guzzi Le Mans 3  
**Motor:** 1040 ccm, Leistung zirka 95 PS, Kolben/Zylinder von V11, Le Mans-4-Zylinderköpfe, 40er-Dell'Orto-Vergaser, zusätzlicher Ölkühler, HTMoto-Tuning: dynamische Wuchtung des Kurbeltriebs, Doppelzündung/Brennraumbearbeitung, Spezialnockenwelle, erleichterte Schwarmgasse, Getriebe/Kardan revidiert  
**Fahrwerk:** modifizierter und gewichtsreduzierter LM-3-Rahmen, Ikon-Federbeine hinten, Gabel mit neuen Standrohren, FAC-Dämpfer, progressive Federn, moderne Bremspumpen, Bremsmomentabstützung hinten, Stahlflexbremsleitungen, Morad-Felgen mit VA-Speichen, Bridgestone-BT 45 Reifen, Gewicht 177 kg trocken  
**Elektrik:** Minimalkabelbaum, Motogadget-Instrument, elektronische Zündung  
 Sämtliche Aluminium- und Anbauteile sind handgefertigt