

Mister GUZZI

Unter dem Label Kaffeemaschine baut Axel Budde in Hamburg-Wilhelmsburg Custom Café Racer auf Basis von Moto Guzzi.

Text und Fotos von Michael Orth

SORGFALT
ALLES DAUERT SO LANG,
WIE ES MUSS, WENN
ES GUT WERDEN SOLL



Schrumpfkopf an der Standbohrmaschine, Superman auf der Fräse



Nichts ist so arrangiert, aber vieles in der Werkstatt wirkt wie ein klassisches Stillleben traditionellen Motorradbaus



Axels eigene Maschinen: hinten die Guzzi für die Straße, vorne die für die Rennstrecke. Sie folgen demselben Prinzip wie alle seine Umbauten: Klarheit, Reduktion, Präzision

Porträt Axel Budde

Der Schrumpfkopf hat den besten Platz. Er hängt an der Standbohrmaschine. Von dort bekäme er alles mit. Aber er sieht nichts. Seine Augen sind zugenäht. Geheimnisse könnte er sowieso nicht ausplaudern. Acht Stiche halten ihm die Plastik-Lippen zusammen. Da geht es Superman besser. Breitbeinig steht die Figur auf der Universalfräse und streckt die rechte Faust einem Ring- und einem Maulschlüssel entgegen, als müsse das Werkzeug beschworen werden, mit speziellen Kräften versehen, um seiner besonderen Aufgabe nachkommen zu können. Nur flüchtig betrachtet besteht die ja darin, Muttern zu lösen, Schrauben festzuziehen, etwas auseinanderzunehmen und es wieder zusammenzufügen. Und nur flüchtig betrachtet macht ja Axel Budde

genau das: Er nimmt auseinander, was Moto Guzzi einmal gebaut hat, um es dann wieder zusammenzufügen.

Das aber ist nur die halbe Wahrheit. Der flüchtige Blick streift sie nur, dann schweift er ab, geht über den glatten Boden an einem Rollwagen vorbei, auf dem um den mächtigen Motor herum gerade eine neue Kaffeemaschine entsteht. An der Stirnband hängt er sich über der Werkbank entlang bis zu einem roten Schweißapparat, um dort an einem Foto hängen zu bleiben.

In höchster Konzentration und ansonsten nur einer Badehose jagt der Amerikaner Rollie Free lang gestreckt auf seiner schwarzen Vincent über das Salz von Bonneville. In diesem Bild steckt die andere Hälfte der Wahrheit von dem, was Axel Budde macht, wenn er ein Motorrad baut. So wie man sagen könnte, Rollie Free habe einfach Gas gegeben, um einen Geschwindigkeitsre-

kord zu brechen, könnte man sagen, Axel Budde schraube einfach, um eine Maschine umzubauen. Aber das ist es eben nicht. Was dann? Rollie könnte die Frage leicht beantworten. „Sieh ihn dir doch an“, würde er sagen, „wenn er an der Drehbank steht, wie er die Dinge in die Hand nimmt, wie er sie ansieht und wie er sich ihnen widmet. Was glaubst du“, würde er fragen, „warum der jetzt schon so lang damit beschäftigt ist, einen Kaffee zu kochen?“

So ging es los. „Soll ich erst mal einen Kaffee machen?“, hatte Axel gefragt und nachgeschoben, es dauere einen Moment, bis die Maschine warm sei. Er mahlt unterdessen die Bohnen, die Mühle zwischen den Knien, gleichförmig, geduldig, nicht zu schnell. Und bei der Sache. So macht er das, bevor er verschwindet durch die Tür mit dem Ace Cafe-Aufkleber, um vor den Plakat- und Postkarten-Zuschauern Steve Mc-



Hunderte Stunden Handarbeit stecken in jeder von Axel Buddes Kaffeemaschinen. Lohnt sich die Mühe? Was für eine Frage ...



Offene Ansaugtrichter, phänomenaler Klang. Rahmenheck gekürzt, Wilbers-Dämpfer

Queen und Burt Munro an der Pavoni zu hantieren. Es dauert so lang, wie es dauern muss, wenn jemand das, was er macht, so gut macht, wie es geht. Mit der Frage „Zucker?“ taucht Axel wieder auf.

In seinem blauen Overall mit den Messingknöpfen steht er da und sieht irgendwie so aus wie die Motorräder, die er baut. Lang, schlank, zurückhaltend, akkurat. Ohne

Schnörkel, doch mit fast vornehmem Stil. Vielleicht rührt diese Ähnlichkeit daher, dass die Maschinen immer auch Axel Buddes persönlicher Ausdruck sind, dass sie seine Ansichten widerspiegeln und sein Verhältnis zum Motorradfahren verkörpern, ein Verhältnis, das viel von Notwendigkeit und Überzeugung hat und nie die Faszination des Unmittelbaren verlor.

„Elementar“ nennt er das. Er meint: „Du kannst die Maschine beherrschen. Aber gerade eben so. Nicht einfach, nicht ohne Mühe, nicht ohne immer auf Überraschungen gespannt zu sein. Du bringst die Maschine an ihre Grenzen, die Maschine bringt dich an deine Grenzen. Aus diesem Gleichgewicht entsteht eine Verbindung, dieses Gleichgewicht trägt ein Gefühl: Du erfüllst das Motorrad mit Leben, das Motorrad erfüllt dich mit Leben.“ Er hockt mit einem Schokokeks in der Hand auf einem Drehschemel, während er das beschreibt, aber immer wieder tut er, als säße er auf einer Guzzi, führt die Hände zu den Lenkerstummeln, beugt sich vor, Oberkörper zur Seite, Linkskurve, aufrichten, Gas ...

„Es gab wenig im Leben“, erzählt Axel, als er rübergeht zur Drehbank, „was mich so auf die Knie gekriegt hat wie Mopeds“. Das erste, das er vom sauer Selbstverdienten kauft, ist nicht das, was er will. Schon in der Schule trägt er eine Triumph-Gürtelschnalle – sie hängt heute an einem der Werkstattregale – und träumt von einer Bonneville. Er landet auf einer BMW R 50/S. Die trägt ihn nach dem Abitur nicht nur durch Ostwestfalen, aber bei sich kommt Axel auf der Strich-Fünf nicht an. Als sich das Summen



Selber fahren muss sein. „Manchmal“, sagt Budde, „höre und spüre ich nur den Motor, und es geht mir schon besser“

Porträt Axel Budde

der Drehbank in die Musik von Duke Ellington und Johnny Hodges mischt und Axel sich dunkle Arbeitshandschuhe überstreift, dreht er sich noch mal um, bevor er sich sein Werkstück greift und meint: „Damals habe ich oft gedacht, ich hätte gleich diese verdammte Bonneville fahren sollen. Aber wer weiß, wie es dann gekommen wäre.“

Vermutlich nicht so, wie es dann gekommen ist. In der „Neuen Westfälischen“ liest er eines Morgens ein Inserat. Es umreißt, was Axel wenig später wie ein Hammer trifft: „Ich habe nie wieder nach was anderem geguckt, ich wollte nie wieder was anderes.“ Die simple, gerade Linie der umgebauten Guzzi T3 verfolgt ihn. Und er verfolgt sie. Mit dem besten Kumpel im Panda seiner Mutter nach Aalen. Dort kauft Axel Budde seine erste Moto Guzzi, eine Le Mans 4 auf Speichenrädern. Über Jahre baut er sie weiter um, schweißt sie weg, baut sie wieder auf. Und spürt, dass er es „immer wieder so machen würde, nach einem Bild, das ich da schon im Kopf hatte.“ Das Bild ist klar und schnell umrissen: „Ein filigraner Rahmen und darin dieser Hau-



In den Regalen liegen Bündel von Speichen, Dell'Ortos, Ansaugtrichter, Lenkerschellen. In einem alten Schubladenschrank sind Bohrer, Fräsköpfe und Werkzeuge geordnet

klotz von Motor“, sagt Axel. „Es ist die Kombi aus allem, was ich erwarte von einem Motorrad. So wie der Motor sich mitteilt, merkst du in jedem Drehzahlbereich, worauf du da sitzt, dazu dieses lange, baumstiefe Ding, das hat mich erwischt. Ich fahre ein Stück Metall, das war das Gefühl, und ich

weiß noch genau, dass ich dachte, dieses Ding möchte ich einmal fahren können, schnell fahren.“ Er spricht davon, wie spannend es sei, ein Motorrad zu fahren, gerade weil es einen fordere, bezeichnet es als „kostbar“, sich eine Strecke zu verdienen, indem man sich anstrengen müsse, verzich-



Der Kaffee, den Budde braut, ist so gut wie die Maschinen, die er baut



KONTRAST EIN FILIGRANER RAHMEN UND DARIN DIESER HAUKLOTZ VON MOTOR



Überm Schweißgerät hängt das Bild von Rollie Free auf seiner Vincent. An deren aktuellen Besitzer hat Axel Budde letzthin ebenfalls eine Kaffeemaschine geliefert

ten auch, beschreibt eine Reduktion, die einen frei mache fürs Wesentliche.

Als er sich schließlich daranmacht, Gewinde in Achsenden zu schneiden, spricht er nicht mehr. Es würde nicht gehen, denn er verschwindet in dem, was er tut, er versinkt in jedem kleinen Loch, das er bohrt, und er bohrt sich in jedes Detail, das später diesen speziellen Reiz seiner Maschinen mit ausmachen wird. Ein Reiz, vor dem man beinahe ehrfürchtig steht, still mit dem Kopf nickt und erst nach und nach entdeckt, wieso eigentlich. Der gekürzte Tont-Rahmen mit dem offenen Dreieck, versteckt die Elektrik, gerundete Kopfdeckel, die Tanks mal im Magni-, meist im britischen Stil, das Nebeneinander matter und weniger glänzender Flächen, die offenen Ansaugtrichter, aber in der Hauptsache diese Linien, die nie gegeneinanderlaufen oder sich kreuzen, Symmetrie, Proportionen, ein Gleichgewicht aus schwer und leicht.

Schon Axels erste Guzzi zeigt das. Sie steht neben seiner Rennstrecken-Maschine an einer Seite der Werkstatt. Der Engländer John Purser sieht ein Bild von ihr im Netz und weiß sofort: Das, genau das soll aus der California T3 werden, die so lange schon in meinen Gedanken fährt, und die teilzerlegt in meiner Scheune steht. Für Purser baut Axel die erste Kaffeemaschine im Auftrag. Die zwölfte – roter Tank, 182 Kilo, 90 PS – ging Anfang Mai in einer Kiste nach Kalifornien. „Als der Kunde mich besucht hat und wir über das Motorrad sprachen, da zeigt der irgendwann auf das Bild über dem Schweißgerät, Rollie Free, und er sagt, die da, die habe ich. Und ich sage, ach was, eine Black Lightning? Ne, meint er da, ganz genau diese Black Lightning, mit der Rollie 1948 den Geschwindigkeitsrekord holte.“

Wahnsinn: Die originale Vincent von Rollie Free. Und eine Kaffeemaschine von Axel Budde.

www.motorradonline.de/budde



Sieht aus wie Nichtstun. Ist es aber nicht. „Muße“ hat man das früher genannt

INFOS

Die erste Kaffeemaschine baute Axel Budde Anfang 2011. Seitdem ist ein gutes Dutzend Café Racer in seiner Werkstatt entstanden. Alle nach Absprache, und alle eigentlich viel zu günstig dafür, dass Hunderte Stunden Handarbeit zwischen der Guzzi-Basis und den Unikaten liegen, die Budde daraus baut. Kontakt: Rotenhäuser Straße 75a, 21107 Hamburg, Telefon 040/23 55 40 39. Bilder von den Maschinen unter www.kaffeemaschine.net. Weitere Eindrücke aus Buddes Werkstatt in Wilhelmsburg unter www.motorradonline.de/budde

Maschine 6: SP-Rahmen, V11-Motor, Le Mans-Getriebe, 95 PS, 176 kg



Maschine 11: Basis Le Mans 3, 950 cm³, 82 PS, Gewicht 184 kg