



LIEBE UND LEIDENSCHAFT...

Magische Mechanik, mystisches Metall: Sieben Café Racer donnern hier geradewegs mitten ins Herz. Sie alle eint sportiver Spirit mit Höckersitzbank und Stummellenker. Bewegend. Von Serienmaschine bis zu absolutem Einzelstück – Gentlemen, please start your engines!

Von Thomas Schmieder, Johannes Müller und Ferdinand Heinrich; Fotos: Jacek Bilski

- Seite 26** Einleitung
- Seite 28** Kaffeemaschine-
Moto Guzzi Machine 7
- Seite 30** Meiler-Kawasaki
W 650 Blechkistn
- Seite 32** Royal Enfield
Continental GT 535
- Seite 34** Suzuki
Fat Mile
- Seite 36** Triumph
Thruxton R
- Seite 38** Thunderbike-Harley-Davidson
Forty-Eight Café Racer
- Seite 40** Wunderlich-BMW
R nineT Café Racer



...KLANG, CHARISMA UND CHARAKTER

Es röhrt, röchelt und bebt an allen Ecken. Glemseck 101, das heißt: jedes Jahr im September ein einziges Festival des Motorrads vor den Toren Stuttgarts. Beim größten Custom-Bike-Treffen Deutschlands triffst du die vermutlich verrücktesten und heißesten Bikes der Welt. Es ist eine vibrierende und pulsierende Inspirationsquelle, so viele kreative Um- und Eigenbauten siehst du sonst in einem Jahr nicht wie hier an einem Wochenende, siehe auch MOTORRAD 20/2016. Gleichzeitig gilt Glemseck 101 schon lange als Europas bester Treffpunkt für Freunde der Café Racer-Kultur. Also

beginnt unsere Ausfahrt mit Café Racern genau hier. Am Glemseck haben wir diese sieben Maschinen abgegriffen und sind dann ab durch die Mitte!

Denn sie sind alle hier: Triumph mit der tollen Thruxton R, BMW-Veredler Wunderlich mit einer speziellen R nineT. Aber auch die Royal Enfield-Liebhaber von Tech Team's Monkey Garage aus Duisburg und Andreas Bergerforth von der weltbekannten Harley-Tuningschmiede Thunderbike aus Hamminkeln. Moto Guzzi-Enthusiast Axel Budde hat aus Hamburg (s) eine Kaffee-Maschine mitgebracht. Nicht zu vergessen: Kawasaki W 650-Racer Ralf

Meiler und Suzuki Deutschland mit der fantastischen Fat Mile – diese beiden Bikes mussten sich noch bei den Sprintrennen über die Achtelmeile bewähren.

Ganz egal ob modern interpretiert oder klassisch mit poliertem Alu-Tank – das Rezept ist traditionell: mit Einmann-Höcker, Stummellenker, zurückverlegten Fußrasten und hoch gelegtem Auspuff. Wobei, so viel vorab, die Harley hier US-typisch ihren eigenen Weg geht. Es sind Maschinen, die aussehen wie private Sport- und Rennmaschinen Ende der 50er-, Anfang der 60er-Jahre. Als in England genau solche, in Eigenregie getunten Motorräder Stil- und

Ausdrucksmittel von Ausbruch und gesellschaftlicher Rebellion wurden. Mehr dazu gibt's auf Seite 35 zu lesen. Wohlvertraute Formen fluten das Blut mit Endorphinen.

Bereit, die Straßen zu erobern? Auf den Flaniermeilen im urbanen Dschungel kennt das rollende Septett kaum Gegner. Sportiv, schick und stilvoll. Viel mehr Aufmerksamkeit mit zwei Rädern geht kaum. Hälse recken sich, Köpfe drehen sich, Daumen gehen hoch. Sekretärinnen lassen ihre Schriftstücke sausen, kommen aus den Büros, um diese sieben Samurai auf Rädern anzuschauen. Autofahrer vergessen, an der Ampel loszufahren – der Sprint aus

der Pole Position ist eine der wichtigsten Domänen dieser Feierabendsportler. Kraft und Charakter treffen Charisma und Klang. Passanten halten sich die Ohren zu, so laut und krawallig posaunen manche Auspuffe.

Dabei taugen die glorreichen Sieben durchaus zu Streifzügen über gewundene Landstraßen, sind im Gegensatz zu vielen reinen Custombikes keine bloßen Schauobjekte. Sie wedeln locker durch die Kurven, lösen sportlichen Anspruch auch ein. Mit Leistung, die man gut auf die Straße bekommt: bis maximal 110 PS.

Solch stilvoll-schöne Motorräder sind ein echter Farbtupfer im Straßenbild. Eher

nichts für den Alltag, aber wie gemacht für eine intensive Zwiesprache zwischen Mensch und Maschine. Beim Fahren und beim Betrachten. Es sind Motorräder, die sich direkt in die Herzen bohren, die dir aus der Seele donnern. Diese sieben Verbrennungskraftmaschinen hinterlassen Tattoos auf deinem Herzen. Streck dich, reck dich, bück dich hoch. Auf zu großen Erlebnissen, dafür sind die Café Racer des 21. Jahrhunderts gemacht. Wir hatten wirklich viel Spaß mit jedem einzelnen Motorrad. Daher gilt unser ganzer Dank jedem Hersteller, Tuner und Besitzer für ihre Oden an den Ottomotor! Let's ride with the Rockers!



Kaffeemaschine-Guzzi Machine 7

Bislang 19 „Kaffee-Maschinen“ auf Moto Guzzi-Basis hat Axel Budde aus Hamburg mittlerweile gebaut, siehe MOTORRAD 20/2014. Sie alle sind formvollendet, schlicht, schön. Dies hier ist die Nummer sieben, eine von zweien, die er selbst besitzt. Lang, schmal, schlank. Basis war eine Le Mans III. Kolben und Zylinder einer V 11 Sport pumpen den Hubraum von einst 844 auf nun 1064 Kubik auf. Große Ventile (47 und 43 Millimeter) und offene Dell’Ortos lassen den 90-Grad-V2 frei ein- und ausatmen. Und wie! Doppelzündung entfacht hier in Brennräumen und emotional ein Feuerwerk.

Es ist, als hielte die Welt für einen kurzen Moment den Atem an, wenn der V2 satt bellend erwacht, herrlich tief aus den offenen Trichtern gurgelt. Das ganze

Motorrad schnorchelt und stampft, bollert und bebt. Was für eine Klangkulisse! „Eine Benzin-Zerknallmaschine“ befindet Gabriel, unser Fotograf und badisches Original. Gasstöße halten den V-Twin am Leben. Glück und Gas, wie leicht geht das. Sound, Erlebnis und Feeling in nahezu perfekter Synthese. Ein Motorrad kann nicht zweizylindrig genug sein? Bitte sehr, hier ist der leibhaftige Beweis. Das Motto: mehr Impression pro Kilometer. Es geht um die Essenz, das Wesentliche eines Motorrads. Und dies sind eben Motor, zwei Räder, Rahmen, Tank und Lenker. Fertig.

Modifizieren, umbauen, aus der Reihe tanzen – so war das früher in London, so ist das heute bei Axel Budde in Hamburg. Grazil und lang wirkt die individualisierte Guzzi. Leicht ist sie! Und das reduzierteste

Motorrad des Septetts dazu. Hier trifft Klarheit in der Linie auf Eleganz und Pragmatismus. Eine drahtige, rollende Skulptur, die täglich bewegt wird. Allein schon das offene Dreieck des Tonti-Rahmens: ein Traum.

Es geht darum, das Essenzielle freizulegen. Alle Details sind authentische Teile der 60er- und 70er-Jahre: klassische Brembo-P08-Zweikolbenzangen, Akront-Hochschulterfelgen, CEV- und Domino-Armaturen, Ochsenaugen-Blinker. Wahre Kunstwerke sind Tank und Höcker vom Aluminium-Papst Lammers (www.alu-tanks.de) nach Schnittmustern von Axel Budde. Perfektion erwächst aus vielen Kleinigkeiten.

Der V2 ist eine ideale Basis, man kann ihn so herrlich freiräumen. Schlichter ist ein Motor, ein „Motor-Rad“ kaum denkbar. By the way: Getriebe und Endantrieb sind



Perfekte Proportionen, mystisches Metall: Schnapdeckel-Tankverschluss, Ochsenaugen-Blinker, klassische Armaturen. Dazu wirklich eng und tief angeklemmte Lenkerhälften

Die Reinheit der Rundungen. Das meint hier Höcker wie Rücklicht. Dagegen zeigt der Sitz fast schon klare Kante

Geradlinig, gestreckt und klar. Ehrensache ist das offene Rahmendreieck. Raffiniert wirkt der dreifarbige Tank: Silber matt und glänzend, Goldorange



überholt. Schwungrad erleichtert, Kurbelwelle gewuchtet – der V2 hängt satt, ja begierig am Gas. Wirft beim Spiel am Gasgriff im Leerlauf die ganze Fuhre von rechts nach links und wieder zurück. Und schiebt, wenn die Ampel auf Grün springt und der V2 von der Kupplung gelassen wird, heftig an. Feufrig und temperamentvoll. Das Energiebündel wiegt gerade mal 205 Kilogramm. Drehzahl irgendwo zwischen 3000 und 5000, und der Tag ist dein Freund. Eine Maschine, die nicht einfach nur fährt. Sondern antreibt, dich bewegt.

Anstrengend zu fahren, diese Guzzi. Die Sitzposition ist extrem gestreckt. Bei Schleichfahrt ruht viel Last auf den Handgelenken. Der Winddruck muss stimmen, um dich zu tragen. Bequem ist anders. Und Rumgezuckel ist nicht ihr Ding.

Aber wenn dich diese Signora zum Kurventanz bittet, verzeihst du ihr alles. Sie martert dich – du begehrst sie. Sie ist störrisch – du bist ihr hoffnungslos verfallen. Sie sagt dir, was sie braucht, sie spricht mit dir – du verschmilzt mit ihr. Vor der Kurve runterschalten und dann mit gleichmäßig Zug am Kardan ums Eck. Dann hält das Energiebündel stur die Linie. Schalten, bremsen? Muss alles vorher erledigt sein. Lastwechsel in der Kurve bringen dagegen Unruhe. Schräglagenfreiheit? Ist auf den schmalen Reifen unendlich.

Motor-Tuning, Lack und Leder erledigen für Axel Budde Spezialisten. Alles andere macht er selbst, bis hin zur optimierten Elektrik. Viel Wert legt der gelernte Fotograf auf Farbkonzepte. Kunden ordern weltweit. Sie wissen weshalb. ■

DATEN: Zweizylinder-90-Grad-V-Motor, 1064 cm³, 66 kW (90 PS) bei 7000/min, Drehmoment k. A., Telegabel, Zweiarmschwinge, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 242 mm, Speichenräder, Reifen 100/90 V 16; 120/90 V 18, Bereifung Metzeler Sportec Klassik, Gewicht vollgetankt 205 kg (Serie 225 kg), Preis individuell auf Anfrage.

TUNER: Wer auf www.kaffee-maschine.net stöbert, findet viele betörend-schöne Moto Guzzis. Es ist klar zu sehen, dass Ausführung im Detail, Finish und Formensprache bei Axel Budde mit jeder weiteren Maschine noch besser geworden sind. Der Preis für eine neu aufzubauende Komplettmaschine (Basis-Motorrad inklusive) bei Kaffeemaschine Custom Motorcycles beginnt bei rund 30 000 Euro. Es gibt aber auch Einzelteile für den Einbau daheim.