

Der Mann trägt einen sauberen, dunkelblauen Overall und hat eine sehr präzise Vorstellung von Freiheit und Abenteuer. Er blickt auf das Motorrad neben sich. Der Tank schimmert matt golden und silbrig, die Speichen reflektieren das Neonlicht. Ein Insekt mit einem riesigen metallenen Herzen. Effizient und elegant, reduziert auf das Wesentliche: Leistung und Linie, schier und zweckmäßig. Es sieht nach nichts aus - und nach allem, was man braucht. Ein Stummellenker, ein V2-Motor, zwei Räder und eine Sitzbank. Eine urwüchsige Maschine, die man versteht. Eine flache Optik, ein rankes und horizontales Geflecht aus Stahl, Aluminium und ein wenig Leder. Das war's. Unter der Einzelsitzbank gähnt ein Loch, die Batterie ist unter den mattschwarzen Auspuffrohren verschwunden, die Elektrik unsichtbar verbaut. Kein Gerümpel, kein Plastik, keine Schnörkel und kein Spielkram.

Was hier steht, war einmal eine Moto Guzzi von 1981, eine »Le Mans 3«. Einst wog sie 246 Kilo, jetzt nur noch 182. Er hat sie komplett zerlegt, die Technik wurde neu aufgebaut und überholt, die Doppelzündungsköpfe von einem Spezialisten angefertigt, zwei Zündkerzen pro Brennraum sind es nun. »Das ist gut bei großen Hubräumen«, sagt der schmale Mann neben der schmalen Maschine. Original waren es mal 850 Kubik, nun sind es 1.040. Die einst eckigen Zylinder sind rund gefräst, die Gabel und die Bremszangen noch original, die Vergaser größer, die Dämpfer aktueller. Jedes Teil an diesem Geschoss wurde modifiziert, verbessert, verschlankt und optimiert, abgespeckt und getunt. »300 Stunden Arbeit, um nichts zu haben. Du zahlst mehr für weniger, das ist schon bizarr.«

Der Mann, der das sagt, heißt Axel Budde, ist 37 Jahre alt und baut Motorräder. Handgemachte Moto Guzzis, die an sogenannte Cafe Racer erinnern. Das Modell neben ihm ist seine siebte Variation einer immer gleichen Vision. »Caffettiera d'Oro« steht auf dem goldsilbernen Tank geschrieben. Buddes lange Koteletten sind sauber getrimmt, kein Fleck zielt seinen Overall. Nur die leicht mit Öl verschmierten Finger zeugen von Arbeit.

Gerade zog Budde um. Seine alte Garage platzte aus allen Nähten, die neue findet man in Hamburg-Wilhelmsburg, einem Stadtteil zwischen Gentrifizierung und Migration. Buddes Werkstatt liegt zwischen einer Feuerwache und einer Stadteilschule, ein Neubau mit richtigem Licht und einer funktionierenden Heizung. Der Boden ist reinlich gefegt, an den Maschinen finden sich kein Fehlfeld und keine Späne, an den gleißend weißen Wänden hängen sauber aufgereiht die Werkzeuge, darüber Felgen und Auspuffrohre. Dreck kann man hier lange suchen. Ein sehr sauberer Becher mit dem Ace Cafe-Logo steht auf einer Werkbank und erinnert an die Anfänge der Cafe Racer, als sich die Halbstarcken in dem heute legendären Cafe in London trafen und die Gegend mit ihren umgebauten Rennmaschinen unsicher machten. Passend dazu hängt ein vergilbtes Filmplakat von Marlon Brando und seiner Triumph Thunderbird aus dem Film »Der Wilde« an einer

# THE SIMPLE THINGS IN LIFE

FOTOS *Jan Steinhilber*

TEXT *Wiebke Brauer*



DIE EINEN SAGEN, DASS AXEL BUDDÉ IN SEINER WERKSTATT IN HAMBURG-WILHELMSBURG SEHR EXKLUSIVE MOTORRÄDER BAUT. DIE ANDEREN SAGEN, ER SUCHT DAS EINFACHE LEBEN. WENN BLOSS DER WEG DAHIN NICHT SO KOMPLIZIERT WÄRE.



SEINE KUNST LIEGT  
IN DER WIEDERHOLUNG,  
MIT JEDEM MOTORRAD WIRD  
SEINE IDEE  
NEU ZUM LEBEN ERWECKT.



DAS MODELL NEBEN IHM IST SEINE SIEBTE VARIATION EINER IMMER  
GLEICHEN VISION. »CAFFETTIERA D'ORO« STEHT AUF DEM GOLDSILBERNEN TANK  
GESCHRIEBEN. BUDDES LANGE KOTELETTEN SIND SAUBER GETRIMMT,  
KEIN FLECK ZIERT SEINEN OVERALL. NUR DIE LEICHT MIT ÖL  
VERSCHMIERTEN FINGER ZEUGEN VON ARBEIT.









**DOCH NICHTS IST KOMPLIZIERTER ALS DAS EINFACHE LEBEN.**

Tür. Leicht deplatziert sieht es in seiner frisch getünchten Umgebung aus. Wahrscheinlich liegt es daran, dass Budde gerade eingezogen ist, aber eine Ahnung schleicht sich ein, dass Budde kein Freund der Unordnung und Rebellion nicht seine Sache ist.

Aufgewachsen ist Budde in Ostwestfalen-Lippe, in der Nähe von Minden, im Nirgendwo zwischen Zersiedelung und Fachwerkhaus. Von einem Motorrad halten seine Eltern nichts, das Geld für den Führerschein muss er sich selbst mit Ferienjobs verdienen. Die anderen Jungs fahren Mofas, uncool und mickrig. Seine ältere Schwester nimmt ihn mit in eine Kneipe, in der sich auch die Harley-Gangs treffen. »Antares« und »Free Eagles« nennen sie sich, echte Rocker. Als Budde die Kneipe verlässt, setzt sich einer der Kerle auf seine Maschine. Er sieht aus wie Johnny Ramone und tritt das Motorrad an. »Das Teil explodierte genau neben meinem Ohr.« Der Sound frisst sich auf immer ein.

Axel Budde träumt nicht von einer Harley, sondern von Engländern und einer Bonneville - dann kauft er sich pragmatisch eine BMW. Zwei Jahre später entdeckt er ein Inserat für eine Moto Guzzi, obwohl kein Mensch in seiner Umgebung so etwas fährt. Er schnappt sich den Panda seiner Mutter und fährt 700 Kilometer bis nach Schwäbisch Gmünd. Der Verkäufer öffnet die Garage, darin steht die »Le Mans 4«, mit einem Bettlaken abgedeckt. »So eine Silhouette hatte ich noch nie gesehen, das Ding war einfach nur

gerade und flach. Seit dem Tag habe ich nie wieder nach etwas anderem geguckt.« Budde blickt in seinen Becher mit der Moto Guzzi-Aufschrift, ein bisschen Wasser schwappt darin. Das Potenzial der Maschine erkennt er damals mit einem Blick. Schnell wird man sich handelseinig, Budde kauft die Moto Guzzi. »Ich wusste sofort, dass ich daraus das Motorrad machen kann, das mir gefällt.« Er feigt einen imaginären Krümel von der Werkbank und lächelt. »So fing das an.«

Zehn Jahre lang verändert er die Moto Guzzi nach seinem Ideal, dann verliert er bei einer Fahrt die Kontrolle über das Motorrad. Die alte Hausstrecke, eine Bodenwelle und nur eine Hand am Lenker. Es ist nicht der erste Unfall, er fällt wieder auf die gleiche Schulter, ein offener Splitterbruch. Als er im Krankenwagen liegt, denkt er darüber nach, welche Teile er noch retten kann. »Ich wusste, ich würde immer so ein Motorrad brauchen. Und wenn ich sie noch zwei- oder dreimal aufbauen muss. Das gehört zu mir. Das ist mein Ding.« Er benötigt ein Jahr. Geld verdient er sich als Präzisionsfahrer für Fotoaufnahmen, er macht seine Rennlizenz, entwickelt und baut Rigs für Kameras - dann kommt die Digitaltechnik und überholt ihn von rechts. Computer übernehmen seine Arbeit, die Jobs bleiben aus. Er jobbt zusätzlich im Café und bastelt weiter in seinem Hinterhof. Dann kommt ein Anruf. John aus England hat im Internet Bilder von Axels Rennmaschine gesehen. »Kannst du mir auch so eine bauen?«, fragt er am Telefon. John fliegt mit zwei Buddies aus Nottingham ein und marschiert in Buddes winzigen Hobbyschuppen. Er sieht einen Hinterhof-Schrauber, einen Autodidakt mit einer Vision. »In dem Moment muss ihm klar geworden sein, dass ich alles geben würde, um ihm ein schönes Motorrad zu bauen.« Nicht lange danach klingelt das Telefon wieder. Diesmal ruft ein Radrennfahrer aus Monaco an.

Budde schüttelt den Kopf und geht in die anliegende kleine Küche, um Kaffee zu mahlen. Gemahlen wird von Hand, die Maschine auf der antiken Anrichte ist eine La Pavoni. Über Siebträger, Aufheizzeit, Druck und Ersatzteile kann Budde fast genauso lange reden wie über das Ventilspiel einer Moto Guzzi. Der Kunststoffkolben der Pavoni wurde natürlich durch einen Messingkolben ersetzt, erzählt er. Halbe Sachen liegen ihm nicht.

Ein Traum nimmt Gestalt an. Das Geschäft mit den Kamera-Rigs stirbt endgültig, nun könnte er in seine Werkstatt gehen und ein bisschen

**ÄSTHETIK BESTEHT NICHT DARIN, EINEN TANK IN EINER HÜBSCHEN FARBE ZU LACKIEREN. SCHÖNHEIT ERWÄCHST AUS SCHLICHTHEIT UND HARMONIE.**

rumfrickeln, statt wie bisher im Ausland auf Fotoproduktionen 16 Stunden pro Tag zu schufteln, ohne Schlaf, ohne Pause. Er träumt davon, tagsüber zu schrauben und abends nach Hause zu gehen und den Fernseher anzumachen. Doch nichts ist komplizierter als das einfache Leben. Inzwischen tüfelt Budde an seiner zwölften Maschine und hat gelernt, was Produktionsdruck bedeutet. Kundenwünsche erfordern Kompromisse, Abgabetermine gefährden die Perfektion. Er wundert sich über seinen Erfolg, schließlich hat er das Rad nicht neu erfunden. Menschen, die umbauen und tunen, die gab es schon immer. In den 50er-Jahren, in den 80ern und heute. Der Unterschied: Die anderen sind zwar Motorspezialisten, die Maschinen aber haben oft keine schönen Proportionen. Budde hingegen verbindet Form und Funktion. Seine Kunst liegt in der Wiederholung, mit jedem Motorrad wird seine Idee neu zum Leben erweckt. Wie man Aluminium dengelt, weiß er nicht. Noch nicht. Wie es exakt aussehen soll, wusste er schon immer.

In der Szene ist er inzwischen eine bekannte Größe. Die einen beneiden ihn als jemanden, der sein Ding macht und bewundern seine Arbeit, man tauscht sich aus und hilft sich. Andere belächeln ihn und fragen sich, was der Budde da

eigentlich treibt. Bohrt der nicht nur ein paar Löcher in altes Geraffel? Budde streicht sich über sein Haar, obwohl keine Strähne verrutscht ist. Das einheitliche Rastermaß an Löchern ist ihm wichtig. So bekommt man Guss in eine Maschine, wie er meint. Ästhetik besteht nicht darin, einen Tank in einer hübschen Farbe zu lackieren. Schönheit erwächst aus Schlichtheit und Harmonie. In Buddes Kosmos heißt Harmonie, lange über Lochabstände und Ebenmaß nachzudenken.

»Niemand versenkt so viel Zeit in Löcher wie ich. Es gibt viele andere, die denken pragmatischer als ich. Aber ich mache das mit Akribie wett.« Akribie bedeutet Zeit, Zeit bedeutet Druck. »Jetzt weiß ich, dass ich vorher das einfachere Leben hatte.« Budde sieht trotzdem nicht aus, als ob er seinen Schritt bereuen würde. Er erzählt von Shinya Kimura, einem Japaner in Amerika. Ein Nerd, der in einer Garage haust und ein bis zwei Motorräder pro Jahr anfertigt. Brad Pitt gehört zu seinen Kunden. Kimura gilt als Freak, der sich seinem Perfektionsdrang hingibt. Keiner, der große Sprünge macht, aber einer, der sich Zeit lässt und inzwischen sehr berühmt ist. »Viel Zeit für ein Motorrad zu haben - das stelle ich mir unter einem einfachen Leben vor«, sagt Budde und lächelt. Dann geht er aus seiner Garage und schließt leise die Tür hinter sich. \

Weitere Infos unter [www.kaffee-maschine.net](http://www.kaffee-maschine.net) & [www.rialto-lichtspiele.de](http://www.rialto-lichtspiele.de)

