

Kickstart

Geboren, um wild zu sein: Dieser Merksatz aus der Welt der Biker wird gerade neu definiert. Mit Stoff aus dem Retro-Baukasten

Von Claudia Wegworth und Ariana Zustra

STOPPELBÄRTIGE MÄNNER IN IHREN besten Jahren, die mit tiefergelegten Harley-Davidson-Motorrädern durch den Harz oder die Eifel bollern, sind nichts Neues. Spätestens seit der US-Fotograf Bruce Weber Mitte der Achtziger die vormalige Outlaw-Aura der Biker für seine Modekampagnen entdeckte, sind Antikleiderjacken und Piratenkopftücher auch bei Zahnärzten en vogue. Relativ neu dagegen ist die „Generation Bobber“, die im Buch „The Ride“ (*Gestalten, 49,90 Euro*) kompetent und auf schicken Fotos diagnostiziert worden ist. Mit der Unterzeile „New Custom Motorcycles And Their Builders“ kommt ein neuer Motorradkult daher. Indie-Adressen wie Blitz aus Paris modellieren ganz verschiedene Marken zu extrem coolen Geschossen um. Deus Ex Machina aus Australien betreiben mittlerweile auch ihr eigenes Kleidungslabel und fertigen sogar Surfboards und Fahrräder. In Deutschland ermöglicht die Website Schraubergott.com einen wohlgestalteten Einblick in die Welt dieser neuen rollenden Männerbünde. Im weiteren Angebot der Düsseldorfer: Schrauberkurse für Anfänger und Fortgeschrittene.

Als Schraubergott in Person könnte man wohl Axel Budde bezeichnen. Der Liebhaber tunkt in seiner Werkstatt in Hamburg-Wilhelmsburg seit vier Jahren Motorräder vom Gestern ins Heute. Der Firmenname „Kaffeemaschine“ ist eine Hommage an die Café Racer der Swinging Sixties, als Lederjackenrocker im legendären Ace Café herumlümmelten und zu Rennrädern umgetunte Serienmotorräder auf die Straßen Londons holten. Axel Buddes Spezialität sind italienische Moto Guzzi aus den 60ern, 70ern und 80ern, die er sexier schraubt: von 70 PS auf 90, von 240 Kilogramm auf 180. Von den originalen Le-Mans-Spendermaschinen lässt er meist nur das Motorgehäuse und den Rahmen übrig, sonst bleibt keine Schraube auf der anderen. „Ein Motorrad ist ein Verbrennungsmotor, den man zwischen den Beinen spüren soll!“ Buddes zeitlose Classic-Bikes hätten genau so auch in den 60ern in einem Showroom stehen können. Sein Motto: Back to the roots. Deswegen ist der gegenwärtige Individualisierungshype für den Kenner oft bloß optischer Schnickschnack: „Für mich ist der wahre Anspruch von Customizing, nur Dinge zu verändern, die eine Fahrverbesserung ergeben. Wenn die Reduktion aufs Wesentliche nebenbei auch noch gut aussieht – gern. Dann habe ich einen guten Job gemacht.“ Seine italienische Marke kaufen vor allem Motorrad-Enthusiasten. Alle anderen lassen sich eher von aktuellen Hipsterrädern blenden, die klassische Café Racer kopieren: langer Aluminiumtank, Stummel-Lenker, Einzelsitzer. Doch deren technisches Tuning ist oft nur heiße Luft. Aber auch das Statussymbol Harley verkommt im Pimp-My-Ride-Wahn mitunter zum Monsterrad, das auf einer Rennstrecke abnippelt wie ein zu fettes Pferd. Ob Schraube locker oder nicht: Customizing macht den Luxus Motorrad massentauglich.



SEXY RIDER

Kaffeemaschine 7

Der italienische Klassiker von Moto Guzzi ist das Superbike der 70er mit dem V2-Charaktermotor. Hier eine Le Mans 3, umgebaut von Axel Budde, der seine Customized-Modelle „Kaffeemaschinen“ nennt (www.kaffeemaschine.net)

CHECK

HEISSER OFEN, HEISSE LUFT

Hochgeschraubte Motorräder sehen meist gut aus. Doch welches Modell kann sich auf den Straßen bewähren und welches ist Trittbrettfahrer des Customizing-Trends?

HIP

Ducati 916

Sportliches Superbike mit Top-Fahrleistung und Ikoneder 90er. „Kann ich so auf die Straße?“ – „Jaaa!“



HIPSTER

Triumph Thruxton

Retroplastik für Modebiker, ein hübscher Abkiatsch der originalen Café Racer

