

CRAFTRAD

MAGAZIN FÜR MOTORRADKULTUR

Slow
Down



RIDE UNFILTERED

KAFFEE MASCH INE

TEXT: DIRK MANGARTZ BILDER: ALEXANDER BABIC

Die cleansten Moto Guzzis und die leckersten Cafe Racer kommen aus Hamburg. In Rekordzeit schuf Axel Budde sein Imperium für formvollendete Motorräder. Eine Rückschau und ein Blick in die Zukunft der Marke Kaffeemaschine.



„Ich habe alles ausprobiert. Engländer, Honda Four, Boxer-BMW. Später dann GSX-R oder Ducati. Freunde haben oft mit mir die Motorräder getauscht, aber mir fehlte einfach das Gesamterlebnis, mir wurde immer schnell langweilig. Ich wollte nicht tauschen, sondern meine Guzzi fahren. Eine Guzzi spricht zu mir. Das ist bis heute so geblieben.“ Das, was Axel Budde in einem Nebensatz erzählt, sagt bereits viel über seine Firma Kaffeemaschine aus. Anders als andere Customizer baut Axel ausschließlich die charakterstarken V-Zweizylinder aus Mandello del Lario um. Einmal hat er sich erfolgreich an einer Yamaha SR 500 versucht und von Zeit zu Zeit wagt er einen Blick auf klassische Laverdas. Doch tief im Herzen ist er Moto-Guzzi-Mann. Punkt. Was denn die Faszination für ihn ausmacht, wollen wir wissen. Wie erwartet schwärmt er von der schlanken Silhouette, dem simplen, effizienten Aufbau und der rohen Kraftentfaltung. Doch für Axel ist eine Guzzi viel mehr: „Eine Guzzi ist nicht wirklich einfach zu fahren, aber genau deswegen wollte ich das Viech beherrschen. Antischlupf oder Katalysator haben mich nie gereizt“, grinst der Hamburger. „Wer einmal Manns genug war, das Echte, das Ursprüngliche zu erfahren, der hat an einem modernen Bike keinen Spaß mehr. Außerdem haben mich Guzzis immer gut behandelt. Da bleibt man einfach treu.“

Bereits mit 13 Jahren weiß Axel, dass er einmal ein Motorrad besitzen wird. Unter dem Eindruck von *The Wild One* und den lederbejackten Motorradfahrern in seiner Heimat, dem Weserbergland, kämpft er sich von Ferienjob zu Ferienjob, bis er sich mit 18 Jahren das erste eigene Motorrad leisten kann. Eigentlich soll es eine Triumph Bonneville werden, aber das attraktive Angebot einer BMW R 50/5 kann er nicht ausschlagen. Die 500er fährt er mangels Auto auch im Winter. Zwei Jahre später sucht er in der *Neuen Westfälischen* nach einem Motorrad mit mehr Leistung. Axel erinnert sich: „Ich schaute mir eine zum Cafe Racer umgebaute 850 T3 an, die unter einem Betttuch versteckt war. Beim Anblick dieser flachen Linie wurde mir klar, dass es unbedingt eine Guzzi sein musste.“ Es wird eine Le Mans IV. Die 82 PS starke 1000er erweist sich als perfekte Basis für Axels Umbauideen. Er fertigt die ersten eigenen Teile, besorgt sich Sportzubehör und stimmt den Motor penibel auf einem Leistungsprüfstand in Lemgo ab: „Es war ein großer Spaß, mit dem Stoßstangen-Twin moderne Joghurtbecher abzuledern.“

„ICH FINDE ES TOLL, MEINE LEBENSZEIT DINGEN ZU WIDMEN, DIE DER DIGITALISIERUNG UND DEM WACHSTUMSWAHN ENTGEGENSTEHEN.“

Axel Budde hat alle Fluchtlinien im Blick.



**PROTECTION & COMFORT
No Compromise !**

Die **A-XOC** Unterjacke bietet das **höchste Schutzlevel** : level 2*
aber auch
Tragekomfort für den ganzen Tag
Flexibilität & Leichtigkeit
Atmungsaktivität



A-XOC Protektoren
CE zertifiziert 1621-1:2012
und 1621-2:2014 **Level 2***

Mit Klett
verstellbarer 2-Punkt
Nierengurt

Elastischer
und atmungsaktiver
Lycra Stoff

Mit dem Aktionscode «CRAFTRAD2018»**
erhalten alle Leser des Crafterrad Magazins 10% Rabatt auf alle Einkäufe über :

WWW.AXOC-TECHNOLOGY.COM

* höchste Sicherheitsstufe bei Motorrad Sicherheitsnormen
** Gültig bis 31/03/2019



Cafe Racer in Reinkultur: die KM 2 mit „Rockers“-Schriftzug auf dem Tank



Budde und Guzzi: Das Duo passt durch jedes Nadelöhr.

VOM PRÄZISIONSFAHRER ZUM PRÄZISIONSUMBAUER

2000 siedelt er mitsamt seiner Le Mans nach Hamburg um. Sein neuer Job mit Sonderkonstruktionen für die Autofotografie führt ihn nach Amerika, Australien, um die ganze Welt. „Ich machte nebenher eine Ausbildung zum Präzisionsfahrer und fuhr dabei die krassesten Autos. So konnte ich zum Beispiel Sportwagen bei Fotofahrten in Szene setzen.“ In seiner Freizeit schraubt er in einer alten, verlassenem Druckerei im Hamburger Stadtteil Hammerbrook weiter an seiner Le Mans. Weil er sich mehr und mehr für Rundstreckenrennen interessiert, besorgt er sich eine zweite Maschine. Die Moto Guzzi 850T, die er mit einem 1100-ccm-Motor bestückt, baut er konsequent als Rennmaschine auf. Doch die wilde Zeit auf der Rennstrecke bleibt nicht ohne Folgen. Mehrere Stürze lassen Axel vorsichtiger werden: „Damals fühlte ich mich manchmal wie ein gebrochener Hund.“ Der Spaß am Umbauen seiner Bikes ist jedoch ungebrochen. In einem 20 Quadratmeter kleinen, ehemaligen Viehstall in Altona führt er die peniblen Arbeiten an seinen beiden Sportlern weiter. Aufgrund von 3D-Animationen und Virtual Rigs wird sein bisheriger Fotojob obsolet. Axel hört sich in der Szene um und ergreift die Chance, sich als Customizer selbstständig zu machen.

**„MEINE UMBAUTEN SOLLTEN SO
PERFEKT AUSSEHEN, ALS GEHÖR-
TEN SIE IN DEN VERKAUFSRAUM
EINES VERTRAGSHÄNDLERS.“**

2010 verkauft er sein erstes Bike an einen Kunden in Großbritannien, selbstverständlich eine sportliche Moto Guzzi. Damals lässt er die Motoren bei einem Spezialisten in NRW aufbauen. Alles andere entsteht bereits in seiner eigenen kleinen Werkstatt. „Ich finde es toll, meine Lebenszeit Dingen zu widmen, die der Digitalisierung und dem Wachstumswahn entgegenstehen, mit einer befriedigenden Handarbeit Bleibendes zu schaffen und zu bewahren. Diesen Idealismus vermisste ich oft in meiner Branche, seit sich die großen

Hersteller die verwegenen Einzelgänger mit Bart und Holzfällerhemd gekauft haben.“ Axel legt nach: „An modernen Motorrädern vermisste ich gelungene Proportionen. Diese zerklüfteten, zermorphten Alienwesen werden niemals die pure Ästhetik klassischer Motorräder haben.“ Mit glänzenden Augen erzählt Axel, warum das Motto von Kaffeemaschine „Ride unfiltered“ lautet: „Ich wusste einfach, wie extrem wenig es braucht, um ein großartiges Fahrerlebnis zu haben. Und wie befriedigend es ist, wenn man Technik komplett verstehen kann. Vielleicht bin ich ein verklärter Romantiker, aber für das Unverfälschte, das Echte bin ich manchmal auch bereit zu leiden. Schließlich habe ich die Möglichkeit, die letzten Dinosaurier zu fahren!“ Mit akribischer Genauigkeit stürzt sich der Selfmade-Bikebuilder auf die nächsten Projekte. Er tüfelt an speziellen Oberflächen, stimmigen Farbtönen, ergonomischen Anbauteilen, optimierten Fahrwerkskomponenten und eleganten Linien. „Meine Umbauten sollten nicht um des Effekts Willen entstehen, sondern so perfekt aussehen, als gehörten sie in den Verkaufsraum eines Vertragshändlers.“

SAVAGE

der neue Retro-Smart-Helm



-  **Bluetooth® 4.1**
-  **Vier-Wege-Intercom**
-  **FM-Radio**
-  **Universalintercom**
-  **Advanced Noise Control™**

SENA
#RIDECONNECTED

SENA.COM

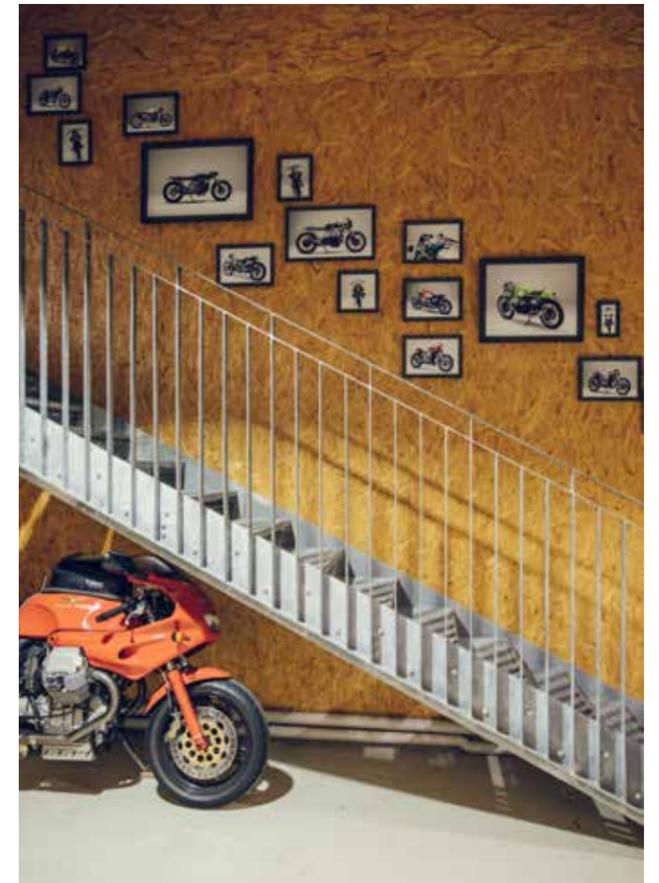

Beide perfekt, aber für ganz unterschiedliche Gemüter: KM 22 (oben) und KM 912.



NEUE WERKSTATT, NEUE IDEEN

Drei Jahre später folgt der nächste Umzug auf einen Gewerbehof nach Wilhelmsburg. Hier bietet sich Raum für dringend benötigte Werkzeugmaschinen. Die Sorgfalt, mit der Axel seine Projekte von nun an durchzieht, lässt sich an zwei gänzlich unterschiedlichen Projekten aufzeigen. Maschine 22 im frechen Look der späten Siebziger- und Achtzigerjahre steht für den kompromisslosen Sportler. Der 1100-ccm-Motor sorgt für mächtig Druck, eine Yamaha-R6-Gabel und Feinarbeit am Fahrwerk für perfektes Roadholding. Unzählige Bohrungen und andere Erleichterungsmaßnahmen lassen die Waage bei 181 kg (Axel: „mit Öl“) verharren. Dazu kommt eine Lackierung mit auffälliger Farbüberblendung, die das Thema Geschwindigkeit perfekt symbolisiert.

Völlig anders präsentiert sich Maschine 912. Ganz im Stil der Sechzigerjahre gehalten, wirkt die ehemalige Le Mans II aufgeräumt, organisch und geschlossen. Eine derbe Lochung sucht man an der eleganten Maschine vergebens. Auch sie hat sportliche Gene, jedoch genügen ihrem Rundmotor 1000 ccm. Klassische Reifen von Heidenau und hübsche 220-mm-Trommelbremsen legen den Schwerpunkt auf traditionelle Werte.



Die Treppe als Galerie

Klare Linie: Das gilt für die Umbauten wie für die neue Werkstatt.





Hoch hinaus mit den eigenen Umbauten: Axel Budde unterwegs mit der KM 7

Als dann 2017 Oliver und Achim als Partner bei Kaffeemaschine einsteigen, bedeutet das weitere interessante Möglichkeiten. Die beiden fertigen Präzisionsteile für die Luftfahrt, was neue Perspektiven für die Herstellung von Motorradzubehör eröffnet. Axel blickt zufrieden auf ein Paar gerändelte Fußrasten: „Wir wollen endlich mal nicht nur Kundenaufträge, sondern auch mal Motorräder auf eigene Kappe bauen. Vielleicht ist es sinnvoll, auch Kleinserien zu fertigen. Vor allem aber werden wir mit modernen Fertigungsmethoden das Niveau zusätzlich erhöhen und den Aufwand bis ins Abstruse steigern. Die Motorräder sind es wert.“ Zudem fällt die Entscheidung, den Betrieb zu vergrößern. Die benachbarte Halle mit insgesamt 330 Quadratmetern bietet dazu ideale Voraussetzungen. Anders als bislang wird es möglich, für jeden Arbeitsschritt einen eigenen Bereich zu schaffen. Es gibt einen Schleif- und einen Schweißraum, eine Motorenwerkstatt sowie ein Teilelager. Unter dem Büro befindet sich der unverzichtbare Kaffeeraum und davor ein großzügiger Ausstellungsbereich. Mitarbeiter werden eingestellt, die Ansprüche weiter hochgeschraubt.

Axel hat noch sehr viele Ideen. Er erarbeitet sich neue Interessensfelder, indem er sich der Laverda 750 SF zuwendet: „Erste Kunden haben schon angefragt, ob sie eine Kaffeemaschine-Laverda kaufen können.“ Doch auch in Zukunft werden wohl vorrangig Guzzis umgebaut. Die Galerie mit Basisbikes – von 850T über 1000 SP bis Le Mans II und III – lässt noch so manches Traumbike „made in Hamburg“ erwarten. Denn egal, welcher Basis Axel sich zuwendet, eines werden Kaffeemaschine-Motorräder immer sein: puristisch, hochwertig, anspruchsvoll und stilsicher. Axel lacht: „Denn das Einfache ist nicht einfach.“

**„VIELLEICHT BIN ICH EIN
VERKLÄRTER ROMANTIKER.“**

PREPARED TO GET LOST

MALLE
LONDON

MAKERS OF
LUGGAGE, APPAREL &
ADVENTURE ACCESSORIES

JOIN US
THE GREAT MALLE RALLY
& THE MALLE MILE



GODSPEED

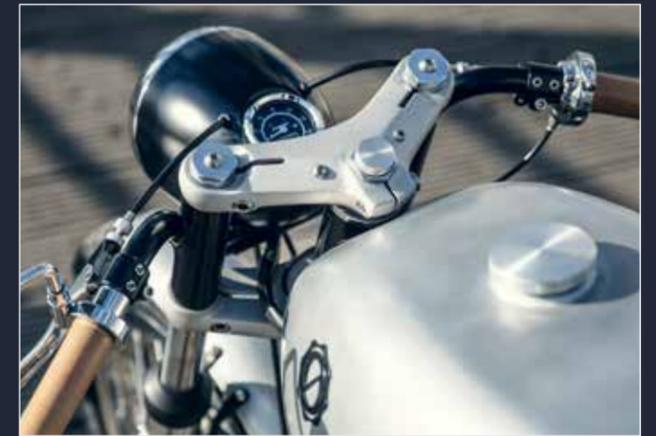


WWW.MALLELONDON.COM

KAFFEEMASCHINE

KM 912

PACK DEN WEIßEN SEIDENSCHAL EIN



TEXT: JAN JOSWIG BILDER: ALEXANDER BABIC

Gerade hat Axel Budde noch mit Farbe und Schale experimentiert, da zaubert er einen silbergrauen Gentleman aus dem Hut. Diese Guzzi scheint nach dem Yin-und-Yang-Prinzip gebaut zu sein, so ausgeruht symmetrisch steht sie da mit ihren schwarzen Eierscheinwerfern vorne und hinten, Speichenrädern mit Trommelbremsen vorne und hinten und der delikaten Farbgebung Silber-Beige-Schwarz. Ausgeruht, aber bereit zum Sprung. Alles, was an die klobige Basis Le Mans MK II erinnert, hat sie erfolgreich abgeschüttelt. Tank und Sitzelement lässt Axel Budde aus zwei Millimeter starkem Aluminium formen, die Lenker/Lampen-Einheit baut er selbst. Das dominierende Eisgrau wird dort vom warmen, hautfarbenen Beige durchbrochen, wo der Fahrer die Maschine berührt: an den Lenkergriffen, den Fußrasten und dem Sitz. Willkommen, mein Gebieter, laden einen die beigen Elemente ein. Der liegende silbergraue Korpus wird durch die

diagonalen schwarzen Streben des Gitterrahmens in Schwung gebracht. Die schwarzen Hülsen über Gabel und Stoßdämpfer verlängern die Gitterstreben optisch, die Guzzi streckt sich im Profil.

Was sie von außen verspricht, hält sie auch unterm Kleid. Der Motor wurde von 850 auf 1000 ccm aufgemotzt und mit Doppelzündung versehen. Die PS steigen von 71 auf 89, das Gewicht sinkt von 200 Kilo auf 186. Kardanantrieb, Kupplung und Vergaser mussten angepasst werden, ein neuer Kabelbaum wurde verlegt, ein Lenkungsdämpfer montiert. Die KM 912 dürfte ihren eiskalten Look mit ordentlich Feuer unterm Arsch komplementieren.

Trotz des antiken Frontscheinwerfers und der Trommelbremsen springt dieser geduckte Panther aus jeglicher Retro-Falle: so elegant wie zeitlos.