RISTRETTO
TO DRIVE

Kaffee-MASCHINE GT 1000

TEXT UND FOTOS:
HENRY ORTMANN

Eine Einladung zum Kaffee sollte man nicht ausschlagen. Besonders, wenn sie von einer weltgewandten Italienerin ausgesprochen und als Treffpunkt eine beeindruckende Werkstatt in Hamburg vorgeschlagen wird. Zum vielversprechenden Date passt ein starker Espresso. Wir genießen ihn nicht To Go, sondern To Drive

GT1000

No Filter! Alles an den Kaffeemaschinen aus Hamburg ist echt. Die Oberflächen laden zum taktilen Spaziergang ein. Ochsenaugen-Blinker, Chromspiegel oder das liebevoll ausgewählte Bordwerkzeug mit edler Bedienungsanleitung sind ein Gedicht. De facto erhält man ein exklusives Neufahrzeug mit TÜV, aber auch die Good Vibrations der guten, alten Zeit

Zugegeben, die Symbiose italo-hanseatischer Einflüsse mag sich nicht auf den ersten Blick erschließen. Hier das feurige Temperament Italiens, dort die norddeutsche Kühle. Dolce Vita und steife Brise schließen sich irgendwie aus. Auf der anderen Seite ist Hamburg einer der größten Umschlagplätze für Kaffee in ganz Europa. Und die Nummer mit den gerösteten Bohnen sowieso nur als Metapher zu verstehen – unsere Leser sind ja nicht blöd. Denn durch das Bild auf der vorigen Doppelseite ist sowieso längst klar, dass wir dem besten Kaffeekocher der Custom-Welt eine Audienz abstatten. Axel Budde lädt zum Espresso!

Seit vielen Jahren beweist der Feingeist, dass man mit Kaffeemaschinen auch fahren kann. Und zwar richtig. Denn Axel hat es sich zur Lebensaufgabe gemacht, dem – ja, sagen wir es ruhig... – serienmäßig etwas grobschlächtigen Wesen von Moto Guzzi wahre Perfektion anzutrainieren. Offenkundig ist er ihr nun ganz nah auf den Versen. Denn mit der „GT 1000“ hat der Hamburger Jung ein neues Level erreicht, das man sich angesichts der nicht gerade stümperhaften Vorgängermodelle nicht im Traum hätte ausmalen können. Die hier abgebildete Belladonna ist der 31. Aufguss seiner Motorradphilosophie. Mit jedem Mal wird sie besser!

Denn Axel ist – das merkt man schnell, wenn man mit ihm über Gott, die Welt und Zweiräder plaudert – ein Perfektionist. In Sachen Design und Engineering kann dem Gründer von Kaffeemaschine Motorcycles der Anspruch nicht hoch genug sein. Was zur Folge hat, dass sein Geschäftspartner aus der handwerklich abgefahrensten Ecke des Ingenieurwesens kommt. Der Mann entwickelt für die Raumfahrt. Doch Axels Werke sind ganz irdisch, im Hier und Jetzt. Regelrecht bodenständig sogar, trotz der Finesse, die er ihnen anerzieht. Denn übersteuerte High-Tech und aufgeblasener Selbstzweck sind Kaffeemaschinen grundsätzlich fremd. Auf der Suche nach dem vollmundigsten Fahrerlebnis konzentriert sich Axel auf wenige, aber wohl abgestimmte Zutaten: ein luftgekühlter Motor mit ausreichend Leistung, ein schlankes, transparentes Fahrwerk und eine Benutzeroberfläche, die Sinnlichkeit mit Nutzwert verbindet. Die GT 1000 ist demnach kein Show-Bike, sondern eine Fahrmaschine mit samtig-weichem Crema.

Konkret heißt das: Axel kitzelt das Beste aus der Siebziger-Jahre-Hardware heraus, feilt hier, poliert da, tauscht dies und das. Trotzdem bleibt jedes seiner Motorräder eine echte, authentische Moto Guzzi. Und damit den unerschütterlichen Werten der bald 100-jährigen Markengeschichte treu. Irgendwie ist alles im besten Sinne Old School.

Auch der auf 950 Kubik vergrößerte Rundmotor einer 850 T3 hat konstruktiv schon ein halbes Jahrhundert auf dem Buckel. Nur echt mit 18 Kühlrippen! Bei Guzzi muss das so. Der Zweiventiler bietet gerade deshalb alles, was das Liebhaber-Herz höher schlagen lässt. Transparente

Derart gerüstet lädt „KM31“ zum vergnüglichen Ritt in den Horizont. Wo soll‘s hingehen? Nordsee, Mittelmeer, Schottland?

Der Lenkerschalter macht auf schlicht, kann aber viel. Im Hintergrund, wo man es nicht sieht, arbeitet Elektronik von motogadget. Optimierte Rasten erlauben stundenlange Genussfahrten. Reifen in der Kombination 100/120-18 sorgen für sehr agiles Handling. Axel Budde, der Genießer, ist auch für Vierrädriges aus Italien zu begeistern. Zu Moto Guzzi passt Alfa Romeo

Technik, ungefilterte Akustik, dazu Hitze, Öl und Kraft. Der feingewuchtete V2 leistet nach der Kaffee-Kur, mit bearbeiteten Köpfen, größeren Ventilen, eigener, asymmetrischer Nockenwelle und digitaler Zündung belebende 86 PS. Die Fahrbarkeit des Antriebs, dem es werksseitig in der Mitte etwas an Fleisch fehlt, wird durch die erleichterte Schwungmasse und den angepassten Gaswechsel spürbar verbessert. Mehr Kraft und Charakter braucht es bei einem Gewicht von 183 Kilogramm nicht. Und so entsprechen die 36er Dell'Ortos mit Beschleunigerpumpe dem Urzustand einer Le Mans, weil „40er-Vergaser außer ganz weit oben eigentlich gar nichts bringen", wie Axel offen zugibt.

Auch auf Gilardoni, Carillo oder Doppelzündung verzichtet er in diesem moderaten Landstraßen-Setup, bei dem es um abrufbare Kraft und nicht ums letzte Pferdchen geht. Als Kenner hat sich Axel schon lange von effekthascherischer Hardware verabschiedet, baut lieber auf Erfahrung.

Und er weiß, was er tut. So dreht der komplett bei Kaffeemaschine Motorcycles aufgebaute Stoßstangenmotor munter bis Sieben-, und wenn es sein muss auch gern bis Achttausend. Doch schon viel früher tönt aus den selbst gefertigten 45er-Krümmern mit speziellen Chromschalldämpfern, deren Silhouette an selige Lafranconis erinnert, ein dumpfer, satter Ton. Dieses Timbre, da legt sich der Autor fest, wird nie und nimmer enttäuschen. Guzzi eben.

Dass bei Axels Herangehensweise abgedrehte Schrauben, ein ergonomischer Seitenständer, eigene Ventil- und Lichtmaschinendeckel oder der dezent gekürzte Heckrahmen zum Feinschliff dazu gehören, ist selbstverständlich. Zu seinem wenig auffälligen, aber durchdachten Markenzeichen gehört auch der farbliche Akzent am Rahmenunterzug, der das Stahlrohr im metallischen Silber der Antriebseinheit verschwinden lässt. Auch der Valeo-Anlasser – leichter, mehr Kraft, weniger Strombedarf... – tarnt sich so im Motorumfeld. All diese Tricks gehören seit langem zum Repertoire von Kaffeemaschine. Genauso wie das Fahrwerk mit schlanken Bridgestone-Reifen auf Morad-Hochschulterflegen, der im Inneren überarbeiteten Gabel, vielfach einstellbaren Wilbers-Dämpfern, klassischen Brembo-Sätteln und einem Lenkungsdämpfer, der aus New Old Stock-Beständen stammt.

Also alles wie gehabt? Mitnichten! Denn Axel setzt – der Name lässt es schon vermuten – mit der GT 1000 ganz auf Touring, auf die große Reise, ermüdungsfreies Fahren, Ergonomie und Platz. Der eigene Bedarf war wie so oft der Anstoß zur Idee. Denn großgewachsene, unter Fernweh leidende Piloten wie er fühlen sich auf Guzzis gern wie in einem Schraubstock. Alles ist etwas zu eng. Die Fußrasten wurden daher so umgebaut, dass selbst lange

Nein, kein Cafe Racer — eine Kaffeemaschine! Und damit viel zu schade für den eitlen Ritt zum Cafe. Die Tankform aus Karbon orientiert sich an alten Laverda-Mustern, entsteht in einer gefrästen Negativform. Das Gestell für den Tankrucksack ist viel Handarbeit, wird nach dem Schweißen verchromt. Die offenen Ansaugtrichter der schlanken Maschine sind ein akustisches Versprechen

Beine nicht zum Kontakt von Knie und Vergaser führen. Der Sitz ist erhöht und entkrampft den Winkel von Ober- und Unterschenkel. Das Echtlederpolster mit Karbonunterbau ist selbstredend gegen Durchnässen geschützt. Und die Griffheizung gehört zum Standardprogramm eines jeden Touring-Bikes.

Doch mit der GT 1000 will Axel keine GS ausstechen. Anders als beim technokratischen Multifunktionswerkzeug von BMW folgt hier die Form nicht hörig der Funktion. Stattdessen lassen sich beide Gegensätze auf ein munteres Miteinander ein. Die GT 1000 kann daher mit unzähligen Details aufwarten, die erst auf den zweiten Blick für Erstaunen sorgen.

Da wäre zum Beispiel der Lenkerschalter – ein höchst ausgeklügeltes Wunderwerk der Technik, das mit gerändelten Drehreglern, Drucktastern und einer spielfreien Bedienung zum unerwarteten Erlebnis wird. Es mag übertrieben klingen, doch Lichteinschalten war noch nie so sinnlich. Das Ding allein ist eine Offenbarung! Der Anschluss der USB-Ladebuchse – fürs Navi unverzichtbar – ist nicht weniger pornös. Der kleine Stecker hängt nicht mit einer billigen Plastikschelle am Lenker, sondern versteckt sich in der polierten Lenkkopfmutter. Er steigt mit Drehen ebendieser wie ein Periskop aus dem Metall auf. So klug, so einfach kann das nicht einmal ein Großserienhersteller. Und als hätte es Axel nötig, es der Welt so richtig zu beweisen (was nicht der Fall ist), darf auch das abschließbare Handschuhfach im Rahmendreieck mehr sein als eine dunkle Höhle hinter einem klapprigen Deckel.

Sprichwörtlich die Krone auf setzt dem Motorrad aber der von Hand genähte Tankrucksack. Axels Schneider musste mehrere Iterationen dieses Kunstwerks anfertigen, ehe sein Auftraggeber mit allen Details zufrieden war. Perfektion ist eben auch eine Herausforderung. Doch jetzt passt das Gepäckstück mit seinem smarten Montage-System saugend auf das schlanke Chromgitter, das den Karbontank ziert. Der schöne Lack im Porsche-Farbton „Lachs Metallic“ wird damit geschont. Und die wichtigsten Utensilien sind immer griffbereit.

Was Axel damit in seiner großzügigen Werkstatt geschaffen hat, ist vielleicht keine Revolution. Doch dank dem Wahnsinn eines Genies und der Akribie eines Besessenen hat er es geschafft, dem analogen Ding Motorrad auf zeitgemäße Weise zu begegnen. Der fantastische Tourer aus den Siebzigern ist nicht mit digitalem Overkill, sondern mit pointiertem Wissen, Übung und Stilsicherheit entstanden. Der beste Espresso kommt ja auch nicht aus dem Computer, sondern den Händen eines erfahrenen Barista. Salute! □

Kontakt-Adresse:
Kaffeemaschine Motorcycles
Rotenhäuser Straße 75a
21107 Hamburg
Telefon (+49) 040 23554039
mail@kaffee-maschine.net
www.kaffee-maschine.net