



**Eigenbau  
contra Serie.  
Ohne Kom-  
promisse:  
Verkleidung,  
extrem zu-  
rückverlegte  
Sitzposition  
(ganz oben)  
Malanca:  
Alltagstaug-  
lichkeit mit  
sportlichen  
Attributen  
gepaart.**



**Maßstab für  
die 125er  
Klasse: Dop-  
pelscheiben-  
bremse vorn.**



**Detailpflege  
bei Malanca:  
Stummel-  
lenker, abge-  
kröpfter Spiegel,  
Blinkanlage.**



**Spartani-  
sches Cock-  
pit. Drehzahl-  
messer und  
Tachometer  
genügen.**

Malanca 125 Sport  
-gb bender Grand Prix Rennmaschine. Zweimal 125 ccm.  
Gert Bender vermittelt 'Fahrfeeling'  
aus 17 und 42 PS.

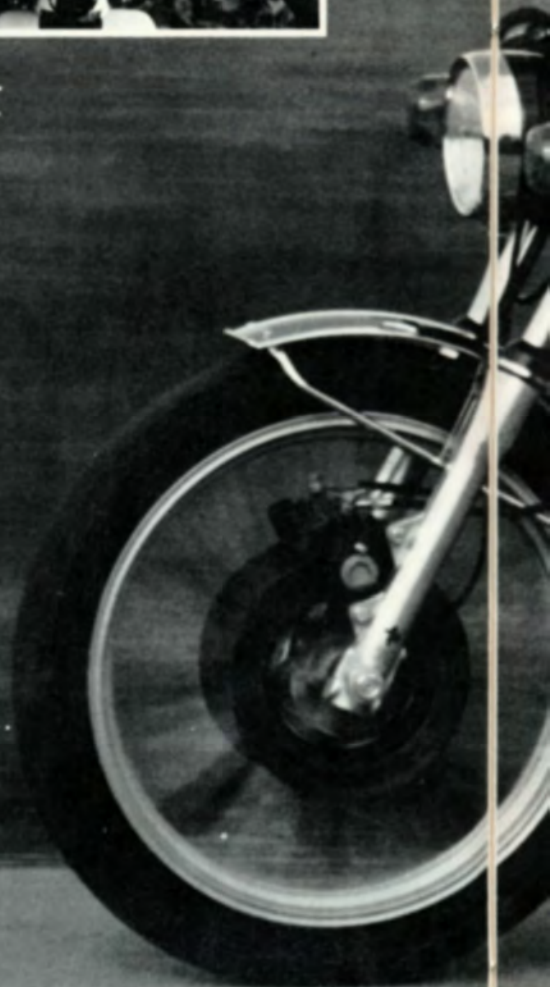
# DOPPELT SO SCHNELL

Für mich ist sie die schönste 125er. Eine Maschine mit fast allen typischen Zeichen einer Rennmaschine – der Vergleich mit meinem Grand-Prix Geschöß liegt auf der Hand. Beifahrer haben auf der Malanca selbstverständlich nichts verloren. Zurückgelegte Fußrasten garantieren in Verbindung mit

dem Stummellenker eine betont sportliche Sitzposition. Der abgekröpte Spiegel weckt sofort alte Erinnerungen an meine erste Kreidler Florett, die ich selbst „pseudo-rennmäßig“, sprich mit Telegabel, Lenkerstummel und zurückgelegten Fußrasten, ausgerüstet hatte. Lediglich dieses Unding von

Spiegel paßte damals überhaupt nicht dazu und erst nach dem vierten oder fünften Strafzettel baute ich das Ding doch noch an, abgekröpft natürlich. Fahrwerk und Bremsen der Malanca entsprechen der sportlichen Grundkonzeption. Als Antriebsaggregat dient ein schlitzzesteuerter luftgekühl-

ter 2-Zylinder-Zweitakt Twin mit 5-Gang-Getriebe und Mehrscheiben-Naßkupplung, dessen Leistung bei 17 PS liegt. Beim Bender-Motor siehts etwas anders aus. Hier sorgt ein wassergekühlter, dreh-schiebergesteuerter 2-Zylinder-Zweitakt Twin mit 6-Gang-Getriebe und Mehr-





scheiben-Trockenkupplung für rund 42 PS Leistung. Der technische Unterschied der beiden Motoren resultiert aus den verschiedenen Einsatzgebieten. Da in der Konstruktion eigentlich an jeder Mark gespart werden muß, um die Maschine noch erschwinglich zu machen, wäre es Unsinn bei 17 PS mit Wasserkühlung, Trockenkupplung, Drehschiebersteuerung oder 6-Gang-Getriebe zu arbeiten. Ganz einfach weil die Wärmeentwicklung bei 17 PS, sowie das Drehmoment auf der Kupplung oder das Problem eines

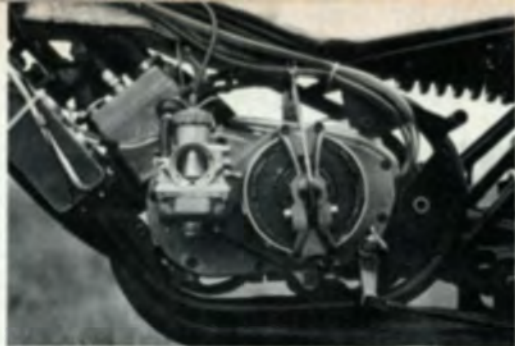
zu engen Leistungsbandes nicht vorhanden sind. Am offensichtlichsten werden die Unterschiede im Fahrbetrieb. Drei Schwünge auf einer Kurvenstrecke und Du spürst sofort: Die Malanca liegt gut, das „Handling“ ist riesig. In der Gewißheit, mit ausgezeichneten Bremsen und Reifen ausgerüstet zu sein, schlage ich nach kurzer Zeit eine schnellere Gangart an. Bei schnellen Wechseln von Links – in Rechtsschräglage wird das Ding – Du spürst es an den Lenkerstummeln – immer nervöser und weicher.

Das Getriebe läßt sich sehr gut schalten, die Abstufung ist bis auf den etwas zu großen Sprung vom 4. in den 5. Gang okay. Da, fast hätte mich ob meiner Begeisterung über den spritzigen Motor, eine Bodenwelle aus dem Sattel geholt. Kein Wunder, ich bin schon wieder im Renn-tempo unterwegs. Jetzt spüre ich, das hervorragende Handling, das im Straßenverkehr einfach sein muß, um die Dauerblechlawine zu umkurven, wird in schnellen Ecken zum Nachteil. Das aber kommt unbedingt zum Tragen, denn die Malanca ist

und bleibt ein sportliches Serienmotorrad. Man kann bis auf den letzten Meter stehen lassen, anschließend voll bis zum Pfeifen des Vorderrads in die Bremsen, ohne daß die Bremsanlage auch nur im geringsten überlastet wäre. Eins jedoch ist eine klare Sache: Nämlich, daß Malanca, ein Kleinmotorenhersteller aus der Nähe von Bologna, seine technischen Erkenntnisse aus der Grand Prix Rennerfahrung (Anfang der 70er Jahre) voll für die Serie nutzt. Ich kann mich noch gut an manchen Zweikampf mit

Otello Buscherini, Malancas Werksfahrer, auf Europas Rennstrecken erinnern. Mehr als einmal zog ich gegen ihn den kürzeren.

Vergleicht man meine Grand Prix Maschine mit dem Produkt aus Bologna, so werden gravierende Unterschiede schon beim Anlaßvorgang offenbar. Beim Rennmotor gestaltet sich jeder Start als umständliche Prozedur, da aus Gewichtsgründen auf einen Choke verzichtet wird. Hier heißt es: 1. Gang rein, Vollgas, Vergaser zuhalten und am Hinterrad ziehen, bis jeder Topf einen satten Schluck Sprit bekommt. Dann Zündung ein und nochmals am Hinterrad ziehen. Wenn Du Glück hast, springt sie sofort an – sonst eben nach dem zehnten oder zwölften Versuch. Beim ersten, noch etwas unregelmäßigen Knallen der Renntüte wird jedem klar, daß dies mit Serie nichts, aber auch gar nichts zu tun hat. Man spürt während des Warmlaufens wie unheimlich hart der Motor am Gas hängt und er sofort bis 13- oder 14000 Umdrehungen hochjubelt, wenn eine ungeübte Hand am Gasgriff dreht. Auch das Anfahren ist hier nicht so einfach wie bei der Malanca, denn der 1. Gang entspricht etwa 50% der Endgeschwindigkeit. Das sind bei 220 km/h etwa 100 km/h. Im Klartext: minimum 13000 Touren, gleichzeitig Kupplung rein und zwar genau in dem Maß,



**gb-wasser-gekühltes 42 PS Kraftwerk. Leistung ab 10 000 Touren.**

**Drehfreudiges Serientriebwerk. Im 5. Gang Spitze um 125 km/h.**

#### **Malanca 125 EZC Sport**

**Motor:** 2-Zyl. 2-Takt, schlitze gesteuert; Bohrung:  $\varnothing$  43; Hub:  $\varnothing$  43; Hubraum: 124,9 ccm; Verdichtung: 1:11; max. Leistung: 17 PS

**Kraftübertragung:** Primärantrieb: Schrägverzahnte Stirnräder; Kupplung: 5 Lamellen Ölbad; Getriebe: klauengeschaltet, 5 Gang

**Gewicht** der kompletten Maschine 98 kg; Höchstgeschwindigkeit: 125 km/h

**Fahrwerk:** Rahmen: Doppelschleifenrohrrahmen; Federung vorn: hydr. Telegabel; Federung hinten: 3fach verstellbare Paioli-Federbeine; Räder: Leichtmetall Kokillen – Gußräder

**Reifen:** Michelin M 38, vorn 2,75x18, hinten 3,0x18

**Import Deutschland:** Motorrad Fiedler, am Nürburgring.

Hauptstr. 6, 5441 Welschenbach

#### **gb bender Rennmaschine**

**Motor:** 2-Zyl. 2-Takt, drehschiebergesteuert; Bohrung:  $\varnothing$  44; Hub:  $\varnothing$  41; Hubraum: 124 ccm; Verdichtung: 1:13; max. Leistung 42 PS

**Kraftübertragung:** Primärantrieb: Geradverzahnte Stirnräder; Kupplung: 7 Lamellen Trocken; Getriebe: 6 Gang Ziehkeil  
**Gewicht:** 80 kg  
Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

**Fahrwerk:** Rahmen: Doppelschleifenrohrrahmen; Federung vorn: hydr. Telegabel; Federung hinten: Cantilever mit ate Capon Federelement; Räder: Magnesium Sandgußräder

**Reifen:** Dunlop, vorn 2,75x18, hinten 2,75x18

daß die Maschine immer im optimalen Drehzahlbereich läuft. Einmal unregelmäßig an die Kupplung und das Ding steht. Greift die Kupplung voll, merkst Du, was Beschleunigen heißt. Mit einem unheimlichen, aggressiven, sich steigenden Kreischen gehts ab. Jetzt kommt jeder Gang Schlag auf Schlag mit 1500 U/min Stufen, von 4 in 5 und in den 6ten mit 800 U/min, wobei sich der Motor zwischen 10000 und 14000 U/min fahren läßt. Geht's mal unter 10000, wird er müde, und dann heißt's aufpassen, denn ab 10000 U/min setzt das Ding so hart ein, daß in Schräglagen ganz schöne Probleme mit der Bodenhaftung auftreten. Ansonsten kannst Du mit einer Rennmaschine so ziemlich alles machen – wenn Du's kannst! Hochschalten läuft sowieso ohne Kupplung, wenn's eilt auch runter. Schräglage immer bis zum Slide. Brutale Vergewaltigung beim Bremsen. Überdrehen beim Beschleunigen und beim Zurückschalten ist klar. Devise: möglichst schneller als der andere, wobei auf's Motorrad keine Rücksicht genommen werden kann. Beim anschließenden Überholen des Motors kannst Du dann die Quälerei der Maschine mit Schrauberei und Einstellarbeit büßen. Dann nehme ich mir jedesmal vor, zahmer mit dem Motor umzugehen. Aber eben nur bis zum nächsten Kampf um WM-Punkte.