

Raufbold
MALANCA 50 4M
Competizione 1969



Moto Guzzi, Gilera, Benelli, Aermacchi, Ducati, MV Agusta, Rumi, Bianchi ... alles italienische Motorradhersteller mit großen Absatzzahlen und einer großen Produktvielfalt mit teilweise auch großen Hubräumen, exportiert auch in andere Länder weltweit. Und dennoch haben alle diese Giganten im Inland mehr Umsatz mit den kleinen Raufbolden gemacht, den hubraumschwachen Mopeds, 100ern, Achttellitern ... Italien ist DAS Land der Rennflöhe, das mit Sportveranstaltungen wie dem Langstreckenrennen Mailand-Tarent auch den kleinen Flitzern eine große Bühne schenkte.

Dieser Umstand sorgte für die Daseinsberechtigung unzähliger Kleinhersteller, die besonders mit der Schnapsglasklasse eine bunt blühende Spielwiese vorfanden, saftig genug um viele Kühe zu ernähren. Einer dieser Hersteller hieß Mario Malanca und lebte in Bologna, wo er während des Krieges aufgrund seiner Mechanikerausbildung in der Aeronautik tätig war. Nach dem Krieg machte er sich mit einer Einmann-Werkstatt selbständig, um Radnaben und andere Motorradteile herzustellen. 1956 entstand auf eigenen Plänen ein Moped, dessen Zweitakt-Motor er – so wie viele andere

auch – von Franco Morini bezog. Der Prototyp erweckte Interesse, eine Serienfertigung lief an, auch Roller stellte Malanca her – wozu er bald in eine größere Halle etwas außerhalb seiner Heimatstadt umsiedeln musste.

Sein Familien- war auch sein Markenname. Motori Malanca war bald ein Begriff auf Italiens Straßen, stand allerdings für reine Gebrauchsfahrzeuge ohne besondere Ansprüche. Im Lauf der 60er Jahre änderte sich aber das Kaufverhalten besonders unter Jugendlichen: Sportlichkeit stand immer mehr im Blickfeld, die Giovaniles wollten Zweiräder, mit denen sie Eindruck schinden, Aufmerksamkeit erregen konnten – bevorzugt natürlich bei "Le Ragazze", den Mädchen.

Das erkannte auch Mario Malanca, seine nächste Mopetten hieß Nicki, besaß einen hauchdünnen Doppelrohrrahmen, wie nur Italiener ihn erdenken und schmieden können, und hatte als Beinamen das Attribut "Sport" angehängt. Wieder kam der (Dreigang) Motor von Morini, auch bei der Sprint Export, die aber vier Gänge zur Verfügung stellte – und die letzte Malanca mit Konfektionsmotor war.



Mario entwarf danach ein eigenes Aggregat, das es mit drei, vier und fünf Gängen gab. Die Serie hieß *Competizione*, je nach Getriebe 3M oder 4M. Das Fünfgangmodell allerdings trug den Kampfnamen „*Testa Rossa*“ der einerseits in aller Unschuld an die zwölfzylindrigen Ferrari Rennzweitzer erinnern sollte, in Wahrheit aber auf den knallrot lackierten, breit gefächerten Zylinderkopf hinwies. Für alle *Competizione*s war eine Leistung von 3 PS bei 6000 U/Min angegeben, mit etwas technischem Geschick ließen sich die Leistung aber durchaus verdoppeln. Ein langgestreckter Tank, der frech nach vorne geneigte Zylinder mit 18mm Dellorto Vergaser, Stummellenker, kurze Sitzbank, Ceriani Gabel, großzügig dimensionierte Trommelbremsen - das

sah alles nach Rennsport aus, und genau das bedeutet das Wort „*Competizione*“ ja auch, Wettbewerb halt.

Tatsächlich unterhielt Malanca seit 1968 ein Werksteam, zu dem kein geringerer als Walter Villa gehörte (zwischen 1972 und 1976 dreimal 250er und 1974 350er Weltmeister, alles auf Harley Davidson-Aermacchi), wobei das Zugpferd aber Otto Buscherini hieß. Buscherini gewann für Malanca sechs italienische Meistertitel, war aber auch international erfolgreich, allerdings in der 125er Klasse: 1973 gewann er den GP von Finnland und den der CSSR, wobei diese Maschine aber keine Eigenentwicklung war, sondern auf Hans Georg Ansheidts Suzuki basierte.







