

MIDI-CR

Een surplus aan cc's, een stampende V-twin en een uitlaatgeluid waardoor zelfs drie huizen verderop nog het porselein uit de kast rammelt. De 502C-cruiser van Benelli heeft niets van dat alles. Het van origine Italiaanse merk gooit het namelijk over een andere boeg en laat zien dat ook een A2-geschikte parallel-twin in staat is bloemetjes te plukken. | Tekst: Wout Dusseldorp; Foto's: Guus van Goethem |

Sinds Benelli in handen is van de Chinese Qianjiang Group, rijdt het ene na het andere model de fabriek uit. Een fijne trend, aangezien het van origine Italiaanse merk nog niet heel lang geleden op koers was om van de radar te verdwijnen. Hoe anders is het nu. Extravagante en hoogvermogende driecilinders, zoals de TnT 1130, hebben plaatsgemaakt voor meer praktische en prijstech-nisch interessante motoren. De Italiaanse leeuw lacht weer en kan bouwen op een stevige basis. Meest toonaangevende daarbij is momenteel het 502-platform (500 cc, twee cilinders). Dit blijft groeien, waardoor we nu kennis mogen maken met de nieuwste

telg in die familie: de 502C. Die 'C' staat daarbij voor 'Custom', aldus Benelli.

Eind 2017, tijdens de EICMA in Milaan, lichtte het merk een eerste tipje van de sluier op over haar nieuwe machine. Destijds presenteerde de Chinees/Italiaanse combi namelijk de Benelli 402S. Een motor die, met zijn opvallende design, enorm verraste. Agressieve lijnen, ver naar voren geplaatste voetsteunen, zwevend kontje en een lekker breed stuur. Precies de ingrediënten waarmee de Benelli alle vinkjes van een moderne custom eenvoudig kon afstrepen. Toch was dat niet de voornaamste reden waarom de motor wenkbrauwen deed

fronsen. Nee, dat kwam door zijn overduidelijke gelijkenis met die bekende power cruiser van dat andere merk uit Noord-Italië. Imitatie is het grootste compliment, zullen we maar zeggen. Aan de andere kant waren er net zo veel overeenkomsten als verschillen. Als lichtend voorbeeld daarbij de cilinderinhoud. 399 cc aan verbrandingsruimte is immers een flink stuk minder dan de dikke liter waarmee die andere motor het mag stellen. Vond Benelli dat ook een té groot verschil? Geen idee. Feit blijft wel dat we nu, bijna twee jaar later, bij Benelli-importeur Moteo in Ede staan om de sleutels van de 502C in ontvangst te nemen. Een motor die

qua looks precies op de 402S lijkt, maar dan met de bekende 500cc twin van Benelli als kloppend hart. Een krachtbron die we onder meer kennen van de TRK502(X) en Leoncino. Een keuze waar we niet rouwig om zijn, want het potente, A2-geschikte blok wist ons in die modellen ook op een positieve manier te verrassen. Simpel in zijn constructie, lekker soepel en goed voor een prima topvermogen van 35 kW (47,7 pk) bij 8.500 tpm en 45 Nm bij 5.000 tpm. Een makkelijk te controleren blok, precies op de grens van wat mag met een A2-motor, waarmee ook onervaren motorrijders prima uit de voeten kunnen. En, om maar meteen met de deur in huis te vallen, ook in de 502C weet dit blok die positieve vibe vast te houden. Misschien maakt hij hem zelfs nog wel iets beter.

De Benelli 502C is namelijk hét bewijs dat het merk niet stil blijft staan, maar blijft doorontwikkelen. Een aantal minpuntjes die we »



Opvallen doet de Benelli zeker, van de karaktervolle koplamp tot het met de merknaam opgesierde kontje. Helaas is de motor qua elektronica wat beperkt.

UISER



FACT SHEET

BENELLI 502C

Cilinderinhoud: 500 cc

Vermogen: 35,0 kW (47,7 pk) bij 8.500 tpm

Prijs: NL € 7.399,- / B € 6.299,-

⊕ Heerlijke versnellingsbak

⊕ Voor groot én klein

⊕ Enorme tank

⊖ Zeer minimale elektronica

⊖ Dashboard soms onleesbaar

⊖ Geen ruimte voor passagier

bij de eerste test van de TRK502X (in MotoPlus 07/2019) moesten optekenen, zijn bij Benelli's nieuwste tweewieler bijvoorbeeld verbeterd of zelfs helemaal verdwenen. Neem de minder prettige trillingen in de voetsteunen waar de hoogpoter ten noorden van de 7.000 toeren last van heeft. Daar voel je bij de 502C duidelijk minder van. Let wel, 'voelen' is daarbij relatief, want de trillingen zijn zeker niet verdwenen.

Niet vreemd, want het is immers inherent een gevolg van de gekozen motorconfiguratie met een staande twin met klassieke 360°-krukas. Dat je er minder van voelt, komt dan ook vooral door de verder naar voren geplaatste voetsteunen. Hierdoor zit je er minder 'bovenop', waardoor de trillingen minder direct worden doorgegeven. Maar laten we eerlijk zijn: een custom zoals de 502C is per definitie geen motor waarmee je continu in de toerenbegrenzer rijdt. Hoewel hij er motorisch prima toe in staat is, leent het concept zich een stuk beter om heerlijk ontspannen over secundaire wegen te cruisen. Rijden met de nieuwe 502C, Benelli's eerste middenklasse 'urban' cruiser, maakt direct duidelijk wat zijn pluspunten zijn. Een prettig stuur, rondom LED-verlichting, wave-remschijven, radiale remklauwen en een enorme 21-liter brandstoftank. Met een brandstofverbruik van 1 op 23 ruimschoots genoeg om flink wat kilometers asfalt onder je door te laten glijden zonder je zorgen te maken over het vinden



Met het brede stuur laat de Benelli zich zeer gewillig leiden.

TECHNISCHE GEGEVENS BENELLI 502C

MOTOR vloeistofgekoelde tweecilinder viertakt lijnmotor met 360°-krukas, twee bovenliggende ketting-aangedreven nokkenassen en vier kleppen per cilinder, wet-sump smering, benzine-injectie Ø 37 mm, geregelde katalysator, mechanisch bediende natte meerplaatskoppeling, zesversnellingsbak, ketting.

Boring x slag 69,0 x 66,8 mm
Cilinderinhoud 500 cc
Max. vermogen 35 kW (47,7 pk) bij 8.500 tpm
Max. koppel 45 Nm bij 5.000 tpm

RIJWIELGEDEELTE stalen brugframe, upside-down voorvork Ø 41 mm, stalen swingarm met monoschokbreker, veerverspanning instelbaar, dubbele schijfrem voor Ø 280 mm, vierzuiger remklauwen, schijfrem achter Ø 240 mm, enkelzuiger remklauw, ABS.

Gespaakte wielen 3.50 x 17; 4.50 x 17
Bandenmaat 120/70 ZR17, 160/60 ZR17
Banden in test Pirelli Angel ST

MATEN EN GEWICHTEN wielbasis 1.600 mm, balhoofdhoek 30°, naloopt n.b., veerweg v/a 125 mm/n.b., zithoogte 750 mm, drooggewicht n.b., rijklaar gewicht volgetankt 217 kg, tankinhoud 21,0 liter.

Garantie 2 jaar
Kleuren mat scharlakenrood, zwart
Prijs NL € 7.399,- / B € 6.299,-

INFO NEDERLAND/BELGIË www.benelli-motoren.nl / www.benelli-motos.be

van een tankstation. Dat werkt heerlijk ontspannend. Hetzelfde geldt voor de zithouding. Deze is verrassend comfortabel. Het lage, 750 millimeter boven de grond hangende, kom-achtige zadel biedt een prettige zit en met de voeten zo ver naar voren is beenruimte voor niemand een issue.

Tot een kilometer of 130 per uur is het dan ook prima vertoeven op de stadscruiser. Daarboven wordt de windweerstand, door de brede houding, wat minder aangenaam. Tijdens een ritje naar Assen, waar ook wat filekilometers gereden werden, viel eveneens op dat de breedte van het stuur niet altijd even handig is. Voor een motor die neergezet wordt als stadscruiser is hij namelijk best breed. Dat maakt het tussen de auto's door laven soms een uitdaging. Zeker in combinatie met de lange framesliders die standaard op de motor zitten. Daar staat tegenover dat de motor op lege wegen heerlijk rijdt. De versnellingsbak is er bijvoorbeeld een om wél over naar huis te schrijven. Zeer soepel en nagenoeg zonder misstap. Ook niet als je hem wat minder nauwkeurig behandelt.

Qua elektronica zijn we snel uitgepraat bij de 502C. Het dashboard, dat verder heel overzichtelijk is ingedeeld, is met één knop te bedienen. Daarmee kun je wisse-

len tussen twee tripmeters en de odo, de tripmeters wissen (lang indrukken) en – heel handig – switchen tussen km/u en mph. Tevens zit er een lichtsensor in het dashboard die detecteert of het donker is, om vervolgens naar een nachtmodus te wisselen. Waarom Benelli ervoor gekozen heeft deze op een compleet andere manier in te richten, is niet duidelijk. Wat wel duidelijk is, is dat Benelli hard op weg is zich een permanent plekje tussen de gevestigde orde te verwerven. De gouden formule daarbij is praktische en betaalbare machines voorzien van een Italiaans design. Dat dit design in dit geval nog gebaseerd is op dat andere Italiaanse merk, is daarbij geen straf. Zolang Benelli er maar haar eigen sausje overheen blijft gieten. Oké, de echte wow-factor ontbreekt nog, maar het zal slechts een kwestie van tijd zijn voor de Chinees/Italiaanse combi ook dat onder de knie heeft. Ze zijn namelijk al een heel eind. Het zit hem nu nog in de details. ■



Uitademen mag de Benelli middels een fraaie dubbele einddemper en het remmen gebeurt met in eigen huis ontworpen klauwen en schijven.