

# EIGENZINNIG CRUISEN



Bij het horen van de naam Benelli is het eerste wat je voor je ziet misschien de legendarische 900 Sei zescilinder. De sportievelingen onder ons denken wellicht meteen aan de groen-zilveren Tornado Tre 900. Lees je trouw dit magazine dan weet je alles over de 500cc Leoncino scramblers. Maar een cruiser van Benelli? Daar had je vast nog niet aan gedacht!



## HISTORY REPEATS

Toch is niets minder waar. Met de komst van de 502C prijkt de Leeuw van Pesaro nu ook op een eigentijdse en eigenwijze 'stadscruiser', zoals ze hem zelf noemen. Benelli is één van de oudste Italiaanse motorfietsmerken, in 1911 opgestart door zes broers die toen alleen nog reparaties uitvoerden in een garage in Pesaro. Al snel werden er motorfietsen gebouwd, aanvankelijk door lichte motorblokken in fietsframes te monteren. Benelli groeide uit tot

## Benelli is één van de oudste Italiaanse motorfietsmerken

een merk dat veel successen kende, voornamelijk vanwege hun lichte een- en tweecilinders. Ook in de racewereld werd de naam al snel een begrip, toen de jongste broer vanaf 1927 het Italiaanse kampioenschap domineerde. De drie sterren in het logo zijn een verwijzing naar zijn eerste drie kampioentitels. In de jaren vijftig en zestig produceerde het merk volop motorfietsen met lichte 2- en 4-taktmotoren en bleef het succesvol in de racerij. Op de weg waren het vooral de encilinders, van 98 tot 500cc die zeer geliefd waren. En nu, tientallen jaren later,



na roerige tijden en vele overnames wordt Benelli wederom steeds sterker met een- en tweecilinders in het lichte- en middensegment. Vooral

de 500cc tweecilinders zijn geliefd en naast de Leoncino voor de scrambler-liefhebber en de TRK502 allroads wordt nu ook de liefhebber van de

cruiser op z'n wenken bedient!

## LOOKING FORWARD

De eerste beelden van de Benelli 502C deden nogal wat stof opwaaien. Een heel andere motor dan in de range tot nu toe, met een nogal gedurfd design. Motorliefhebbers trokken al snel een vergelijking met die ene zwaardere Italiaan door de scherpe lijnen en korte zit. Maar misschien nog wel het meest gedurfd zijn de forward controls. Niet iedereen zal die term iets zeggen maar het staat eigenlijk voor de houding waarin de benen worden geplaatst: vooruit dus. En dat is een keuze die je wel moet overwegen als je van een type motor afkomt waarbij je dat niet gewend bent, of net met je A2-rijbewijs op zak, waarvoor hij met zijn maximum vermogen van 35kW geschikt is. Ik ben zelf van

## // Benelli 502C

**Motor** 499,6 cc, 2 cilinder 4-takt (euro 4)  
**Vermogen** 47,6pk (35kW) bij 8.500 tpm  
**Koppel** 45Nm bij 5.000 tpm  
**Koeling** vloeistof  
**Remmen voor** Dubbele schijf 280mm (ABS)  
**Remmen achter** schijf 260mm (ABS)  
**Banden voor** 120/70-ZR17  
**Banden achter** 160/60-ZR17  
**rijklare gewicht** 220kg  
**Kleuren** rosso, black  
**Afmetingen** 2.290 x 940 x 1.235mm  
**Zadelhoogte** 750 mm  
**Tankinhoud** 21l  
**Prijs NL/BE** €7.499,- / €6.399,-  
**Importeur NL/BE** Moteo Nederland b.v. / Moteo 2 Wheels  
**Website NL/BE** www.benelli-motoren.nl / www.benelli-motos.be

die eerste categorie en gewend aan de plaatsing van de handvatten - meestal ver - vóór de voetsteunen. Maar ik kan je zeggen, de eerste keer plaatsnemen voelde alsof ik nooit anders had gedaan. Forward control bleek een goede beschrijving, aangezien ik direct de controle over de motor had. De zitpositie is zo gemaakt dat hij ook wel móét kloppen want je zit tussen de tank en de opstaande rand van het zadel achter je opgesloten. Verzitten kan niet echt, maar bij het vorderen van mijn eerste rit bleek dit ook niet nodig. Eerder juist een pluspunt, dat je op langere ritten in de beste positie blijft zitten in plaats van zoekend heen en weer bewegen op de motor. Ben je rond de 1.80m dan zal de zitpositie zeker kloppen. Ben je kleiner dan kan je het stuur nog iets naar je toe draaien, ben je langer dan kan je ook nog de voetsteunen met schakel- en rempedaal een positie verder naar voren plaatsen. De eerste rit was er één van enkele uren en daarbij bleek er ook werkelijk in de praktijk goed steun te worden geboden door het oplopende zadel. De spiegels geven voldoende zicht en de bediening aan het stuur spreekt voor zich. Het eenvoudige en overzichtelijke TFT-display levert je daarbij de gegevens die je nodig hebt: snelheid, toeren-tal, trip- of totaal gereden kilometers, versnellingsindicator, temperatuur-indicatie, tankinhoud en een klokje



Op de radiale vierzuiger remklauw zit een beugel voor het voorspatbord gemonteerd



De veervoorspanning van de achterschokdemper is regelbaar, instelbare demping zou een welkome aanvulling zijn



De 502C produceert een fijne, diepe grom



Forward controls kunnen voor de langere motorrijder nog verder naar voren worden geplaatst



Fraaie details zoals de merknaam die in het donker oplicht

met daarnaast uiteraard alle waarschuwingsindicatoren.

## SOEPEL

Het 500cc parallelle tweecilinder motorblok is een verademing. Niet

alleen door de fijne grom die je verwelkomt als je het gashendel opendraait, maar vooral ook door zijn soepelheid. Bij een twin verwacht je een laagtoerig motor karakter maar de vermogensafgifte van de

502C is bijna lineair te noemen. Bij 5000 tpm wordt het maximale koppel van 45Nm bereikt maar daarboven wordt het niet snel minder. Pas als je in de 8000 tpm terecht komt zal je echt over moeten schakelen. Samen



Eigentijdse looks



Overzichtelijk TFT-display en in standen verstelbaar stuur



Het oplopende zadel zit prettig en biedt steun



## // Onze outfit

**Helm** Shark Race-R Pro Carbon  
**Jas** Alpinestars T-SP-1  
**Handschoenen** Rev'it Stealth  
**Schoenen** Alpinestars CR4 Gore-Tex XCR



met het soepele schakelen maakt dat de 502C tot een ideale stads-cruiser, maar zoek je buiten de stad de bochtige buitenwegen op, dan valt zijn stuurgedrag pas echt op. Voor mij persoonlijk – geen forward controls gewend – iets waar ik vooral nieuwsgierig naar was. De Benelli stelde daarin zeker niet teleur: integendeel, hij laat zich ontzettend direct een bocht insturen en volgt de lijn die jij bepaalt. Ook hier voel je weer dat ondanks de minder sportieve zitpositie de balans klopt en de 'kleine bigtwin' op punten scoort. Stabiliteit en stureigenschappen

## Uiteraard uitgerust met ABS

zijn gewoonweg uitstekend te noemen en daar dragen de standaard gemonteerde Pirelli Angel Sports Touring banden zeker aan bij. De 160/70 x 17" achterband geeft hem dan misschien niet de uitstraling van een zware bigtwin, het komt de hanteerbaarheid van de cruiser alleen maar ten goede. Met het grootste gemak leg je de Benelli van de ene bocht over in de andere. De 41mm upside-down voorvork zorgt daarbij voor de stabiliteit. De twee zwevende 280mm wave-schijfremmen met radiale vierzuiger remklauwen in het voorwiel bieden meer dan voldoende vertraging. Uiteraard uitgerust met ABS, net zoals de 240mm schijf in het achterwiel. Al met al een waslijst aan plussen: de minpunten konden na een week lang cruisen door de stad, over de snelweg en door het buitengebied amper worden opgetekend. Een kleintje voor de achterschokdemper, die vooral op hobbelige wegen niet altijd perfect kon volgen. Instelbare demping zou dan ook een welkome aanvulling zijn.

### CRUISING

Een eigentijdse maar vooral handelbare mid-size cruiser, dat is wat de 502C is. Hij blinkt uit in jou comfortabel van je rit te laten genieten, zonder dat je de controle over de motor of overzicht in het verkeer verliest. De zitpositie klopt, zijn



stureigenschappen krijgen een dikke plus en het motorblok is gewillig. Maar er is nog meer om je van alle gemakken te voorzien. Ondanks

zijn mid-size heeft hij een 21 liter grote tank en als je hem niet zo uitgebreid aan de tand voelt als wij dat deden tijdens onze testweek waarbij we nog steeds een nette 1 op 23 (4,35L/100km) scoorden, haal je vast meer dan 500 kilometer op 1 tank. Bij lange ritten telkens dat pompstation opzoeken behoort

## Handelbare mid-size cruiser

dan ook tot het verleden. Toch was het voor mij geen straf om uiteindelijk te mogen tanken: het was niet de motor maar de berijder die brandstof nodig had. Want wat nog genoemd mag worden is dat de Benelli getest werd tijdens de week waarin alle hittestrecords in Nederland verbroken werden. Van verkoeling door de rijwind was geen sprake en

stil staan voor een rood verkeerslicht zorgde al snel voor een zelfde kleur gezicht. De Benelli gaf geen krimp.

### DE CRUISER VOOR JOU?

De Benelli 502C zal je in eerste instantie kiezen voor zijn looks. Zeker de A2-rijder die op zoek is naar een eigentijdse cruiser kan eigenlijk niet om zijn stijlvolle design heen. Naast zijn heel eigen looks zijn de stureigenschappen en het motorblok de grootste troeven. Benelli biedt niet alleen de A2 maar ook de ervaren motorrijder de keuze uit heel uiteenlopende nakeds en allroads en met de komst van de 502C nu ook een eigentijdse cruiser. Hij staat rijklaar voor €7.399,- (BE €6.299,-) en daarmee is niet alleen het oordeel dat geveld kan worden over de 502C maar ook de prijs-kwaliteitverhouding niet anders dan verrassend goed te noemen!



Het buizenframe met het vloeistofgekoelde paralleltwin motorblok met dubbel bovenliggende Nokkenas