



DE STRIJD OM DE X-FACTOR

Beide zijn ze klaar voor je dagelijkse rit naar het werk, een mooie toer- tocht of een uitstapje naar het onverhard. Beide hebben 500cc aan boord en zijn geschikt voor de motorrijder met het A2 rijbewijs op zak en beide dragen hetzelfde prijskaartje. Beide hebben een X in hun naam, maar wie heeft nu werkelijk die X-factor? Een asfaltvreter en zandhapper zoeken het voor je uit!

Het gezelschap bestaat uit 2 stoere allroads en 2 doorgewinterde kilometervereters. Raymond Grob is voormalig motorcoureur en rijdt bijna dagelijks met de motor naar zijn werk. Jeroen van Ostaijen is in zijn vrije tijd vaak op onverhard terrein te vinden bij een endurorit en maakt graag lange toerritten door de Eiffel of Alpen. Ze krijgen een dag lang de beschikking over een Honda CB500X en een Benelli TRK502X. De motoren lijken aan elkaar gewaagd met hun parallelle tweecilinder motorblokken en prijskaartje van rond de 8000 euro. Als je niet een specifieke voorkeur voor één van beide merken hebt, zal hoogst waarschijnlijk de X-factor het verschil maken. Is het alleen die X of is er meer verschil tussen de motoren dan je in eerste instantie zou denken?

HONDA CB500X: AVONTUURLIJKE STADSMOTOR

'Verover de urban jungle met de CB500X', zegt Honda tegen zijn potentiële kopers. Van de CB500-familie is de X dan ook de motor die zich het beste leent voor ritjes door het drukke stadsverkeer. De Honda is al vaker voorbij gekomen - we rijden deze test zelfs met onze langeduurtester - maar we kunnen hem niet vaak genoeg prijzen dus sommen we graag nog één keer zijn belang-



Honda CB500X en Benelli TRK502X klaar voor de strijd om de X-factor

rijkste kenmerken op. Met een zadelhoogte van 830mm en een rechte maar enigszins sportieve rijkhouding biedt hij ruim overzicht in het verkeer. De ietwat smalle Honda met

een rijklaargewicht van slechts 197 kilo is enorm wendbaar en laat zich uitstekend controleren. Het soepele 471cc motorblok beschikt over 47pk en heeft een maximum

koppel van 43Nm wat bereikt wordt als je richting de 6000 toeren komt. Maar het blok is vooral heel erg soepel met een aangename spreiding van de vermogensafgifte. Zijn enkele 310mm remschijf in het voorwiel met twee zuigers in combinatie met de 240mm schijf in het achterwiel en ABS bieden voldoende remvermogen voor een noodstop als die ene auto nog net voor je uit de file van baan wisselt, en het is fijn dat zodra de ABS ingrijpt de paniekverlichting automatisch geactiveerd wordt. De

// Raymond's outfit

Helm Givi 50.6 Stoccarda Splinter
Jas Bering Forcio
Broek Bering Ride
Handschoenen Alpinestars GP Pro
Laarzen Alpinestars S-MX2



De Honda, niet alleen voor in de urban jungle

// Honda CB500X

Motor 471cc, vloeistofgekoelde parallel twin 4-takt
Vermogen 47pk (35kW) bij 8.600 tpm
Koppel 43Nm bij 6.500tpm
Remmen voor 310mm schijf ABS
Remmen achter 240mm schijf ABS
Banden voor 110/80-19
Banden achter 160/60-17
Afmetingen 2.155 x 825 x 1.410 mm
Tankinhoud 17,7 L
Gewicht 197kg (rijklaar)
Kleuren Grand Prix Red, Matt Gunpowder Black Metallic, Pearl Metalloid White
Prijs NL/BE €8.158,- / €6.799,-
Importeur NL/BE Honda Motor Europe
Website NL/BE www.honda.nl / www.honda.be

// Benelli TRK 502 X

Motor 500cc, vloeistofgekoelde parallel twin 4-takt
Vermogen 48pk (35kW) bij 8.500 tpm
Koppel 46Nm bij 6.000tpm
Remmen voor dubbel 320mm schijf ABS
Remmen achter 260mm schijf ABS
Banden voor 110/80-19
Banden achter 150/70-17
Afmetingen 2.200 x 915 x 1.490 mm
Tankinhoud 20L
Gewicht 213kg (leeggewicht)
Kleuren wit, grijs
Prijs NL/BE €8.099,- / €6.899,-
Importeur NL/BE Moteo BV
Website NL/BE www.benelli-motoren.nl / www.benelli-motos.be

assist-slipperclutch verzekert terugschakelen zonder dat het achterwiel zou blokkeren als je eens een versnelling te laag zit. Dat alles maakt het tot jouw ideale partner in de stad. Kortom, dat je de urban jungle ermee kan veroveren, daar zijn we inmiddels van overtuigd.

BENELLI TRK502X: REIZEN ZONDER GRENZEN

'Het avontuur ligt in jouw handen', is wat Benelli je vooral op het hart wil drukken. Dat doet vermoeden dat de avontuurlijke broer van de TRK502 geknipt is voor toerritten



De Benelli, geknipt voor toerritten

waarbij je af en toe afdwaalt naar een gravel- of grindpad. Ten opzichte van de TRK502 heeft de X-versie een groter voorwiel, daardoor ook grotere zadelhoogte en meer grondspeling, en door het hoge uitlaat-

systeem oogt hij avontuurlijker dan de 'gewone' TRK waarbij de uitlaat laag geplaatst is. Kuilen en hobbels kunnen zo probleemloos genomen worden. De Benelli TRK502X is weliswaar de revue nog niet gepasseerd

in het magazine, maar het 500cc motorblok is dezelfde als die van de Leoncino en 502C die al eerder uitgebreid aan de tand zijn gevoeld. Een soepele tweecilinder met 47 pk die ten opzichte van de Honda iets meer koppel heeft en dat bij een iets hoger toerental bereikt. Met 46Nm bij 6000 toeren is het verschil misschien niet groot, maar het geeft net even dat beetje meer beleving van een twin. De zitpositie is met 850mm hoger dan die van de Honda en je zit iets rechter op met de voetsteunen een fractie verder naar voren geplaatst. Die voetsteunen zijn breed en comfortabel, net zoals het ruime zadel. De grote kuipruit houdt je vrijwel volledig uit de wind als je rond de 1,80m bent. De Benelli is breder en hoger dan de Honda en het lijkt logisch dat daar een hoger gewicht bij hoort. Dat is dan ook meteen het grootste verschil: 213 kg schoon aan de haak waar de Honda rijklaar onder de 200 blijft.



De strijd om de X-factor niet te letterlijk nemen, heren!



Aan Jeroen de zware taak om de Benelli op zijn plaats te zetten voor de foto



Met de Honda begint Raymond een uitstapje naar het onverhard steeds leuker te vinden



De Honda laat zijn voorwielje makkelijk optillen

HET GEWICHT IN DE STRIJD GOOIEN

En dat merk je vanaf het moment dat je de motoren van hun standaard haalt. Het kost Jeroen beduidend meer moeite om de maagdelijk witte Benelli op zijn plek te zetten voor de eerste foto - wat nog even snel moet gebeuren op deze wisselvallige herfstdag. Maar zodra hij opstapt verandert de zware Benelli in een stabiele reiziger. Hij voelt vertrouwd aan en laat zich verrassend makkelijk door de bochten sturen. De ochtend wordt besteed aan ritten door dorpjes, over provinciale wegen en snelwegen door het Brabantse land, waarbij geregeld van machine gewisseld wordt. Jeroen stapt aan het einde van de ochtend tevreden van de Benelli af. 'Makkelijk te rijden, een heel vriendelijk motorblok maar

vooral heel comfortabel”, is zijn conclusie. “Hij oogt en voelt zwaarder dan je van een 500 zou verwachten, je denkt eerder dat je met een 800 te maken hebt. Naast een BMW F750GS of een Triumph Tiger 800 zou hij zeker niet misstaan. Maar het idee dat je met een zwaardere motor te maken hebt verdwijnt als sneeuw voor de zon zodra je ermee wegrijdt. Natuurlijk heeft hij niet het koppel en vermogen van een 800 maar het is zeker een heel volwassen machine. Het lijkt me een fijne motor om wat langere reizen mee te maken. Comfortabel, een goede zitpositie en weinig trillingen, hij voelt heel stil aan. Er is echt over nagedacht hoe je het de berijder zo comfortabel mogelijk maakt en dat merk je aan kleine details zoals de ‘vleugeltjes’ onderaan het windscherm, die er bij regen voor zorgen dat de nattigheid naast je handen wordt weggeleid. De Honda zou ik dan weer verkiezen voor woon-werkverkeer. Hij heeft een super soepel motorblok en even in een straatje keren is toch sneller gedaan met de CB.”

Raymond komt tot vrijwel dezelfde conclusie en vult het betoog van Jeroen verder aan. “Op de Benelli zou ik het heel lang uit kunnen houden. Het scherm houdt me volledig uit de wind en ook de tank ligt als het ware over mijn benen heen, waardoor een comfortabele rit gegaran-



// Jeroen's outfit

Helm Just1 J12
Bril Raven
Jas Buse
Broek Thor Range
Handschoenen Alpinestars
Laarzen Alpinestars Tech 8

De Benelli was aan het eind van de dag niet meer zo maagdelijk wit...

deerd lijkt. De Honda lijkt meer een grijs muisje, maar dat is juist omdat hij alles zo goed doet. Zoals Jeroen al zei, je rijdt er wél net even iets makkelijker mee naar voren bij het stoplicht. Of tussen die lange file op de snelweg door.”

VAN HET PAD AF

Jeroen weet in West-Brabant de

onverharde paden waar je nog met de motor mag komen wel te vinden en is daar overduidelijk in zijn element. Raymond begint langzaam maar zeker zijn draai te vinden en maakt steeds meer tempo terwijl de ondergrond naarmate de rit vordert zachter wordt en door de regenval van de weken ervoor hier en daar zelfs in modderpoelen verandert. In de Honda

zie je de looks van de Africa Twin terug maar hij mag er niet mee vergeleken worden. Waar zijn grote neef klaar is voor avontuur in het zand is de CB500X een echte all-rounder, van alles een beetje. Het uitstapje naar de Brabantse paden blijkt dan ook geen probleem. Het 19” voorwiel en de Dunlop Trailmax Mixtour banden doen prima hun



PK's tête-à-tête



'Vleugeltjes' onderaan het scherm houden de handen uit de wind



Usb-aansluiting



Ruime, comfortabele voetsteps



Eenvoudig maar overzichtelijk display



Dubbele 320mm remschijven met tweezuigerklaauw

werk en de plassen en boomstronken worden moeiteloos genomen. Wat meer inspanningen moet Jeroen verrichten om de Benelli door de mullere stukken te sturen. Het zijn dan voornamelijk de extra kilo's die het letterlijk en figuurlijk zwaarder maken voor hem. De TRK502X heeft een 19” voorwiel, uitgerust met Metzeler Tourance. Dat lijkt misschien groot maar is kleiner dan de 21” wielen waar de meeste enduro-motoren mee zijn uitgerust. De vele kilo's op het relatief kleine voorwiel maakt dat Jeroen in mul zand flink aan de bak moet om een beetje tempo te houden. Uiteindelijk kan Jeroen er prima mee uit de voeten.

“De spaakwielen zien er ook nog eens fraai uit, het geeft de motor nog meer die offroad looks, maar meestal wordt er daarbij een band met een binnenband gemonteerd. Als je vaker een onverharde weg meepakt is er een grotere kans dat je de binnenband lek rijdt op bijvoorbeeld een scherpe steen, en dat is natuurlijk minder prettig. Bij een tubeless band, zoals bij de Honda gemonteerd, geeft dat geen problemen. De Honda heeft überhaupt mijn voorkeur op onverhard terrein. Het is natuurlijk nog geen enduro-motor te noemen, maar je kan er wel makkelijker mee uit de voeten op het onverhard, ook als de grond

wat zachter of het zand wat muller wordt. Dan is het gewoon fijner dat je een lichtere motor hebt.” Na een middagje in de bossen en over onverharde paden hebben de mannen een goede indruk van beide motoren en gaat de rit huiswaarts. De motoren worden afgetankt en daarbij valt het Raymond op dat de Benelli over een losse tankdop beschikt. Je zal altijd even een plekje op moeten zoeken om hem neer te leggen. De motoren blijken ook qua verbruik aan elkaar gewaagd, 1:21 met de Benelli, 1:23 met de Honda. De motoren zijn een dag lang op alle terreinen aan de tand gevoeld en het lijkt dan ook voor de hand te

liggen dat ze zuiniger presteren in de dagelijkse rit naar het werk of de ontspannen toertocht op zondag.

EN DE WINNAAR VAN DE STRIJD OM DE X-FACTOR IS...

De voorkeur op het asfalt lijkt uit te gaan naar de Benelli terwijl voor het onverhard de Honda verkozen wordt. Maar welke motor draagt zijn X met trots en heeft nu werkelijk die X-factor?

Jeroen: “De Benelli! Ik zou er zo een trip mee door Noorwegen maken. Leuke slingerweggetjes en als je dan ineens op een gravelpad terecht komt is dat geen enkel probleem. Ik vergeef hem zijn binnenbanden en losse tankdop, die streep ik af tegen het simpele stalen rempedaaltje van de Honda en het minder goed afleesbare display. Ik heb zelf een enduro-motor in de schuur en zou de Benelli erbij nemen om leuke ritten mee te maken!”

Raymond: “De man die momenteel 4 Honda's in zijn schuur heeft staan gaat deze keer voor het andere merk. De CB500X doet eigenlijk alles goed, hij lijkt bijna een beetje een slachtoffer van zijn eigen succes. De Benelli heeft iets meer karakter, vooral de loop van het motorblok spreekt me aan. Minpuntjes? Ik erger me stiekem wel een beetje aan de - veel te - lange boutjes van bijvoorbeeld de spiegels en de stepjes van de duopassagier, daar hadden ze in de fabriek makkelijk kortere voor kunnen gebruiken. Dat had dan meteen weer wat gewicht gescheeld”, zegt hij lachend. “Maar het is uiteindelijk dat stukje beleving dat de doorslag geeft, voor mij is het de Benelli die de X-factor heeft!”



LED koplamp



Display niet optimaal afleesbaar



Extreem soepel parallel tweecilinder motorblok



De Honda is favoriet op het onverhard



Enkele 310mm wave schijf met tweezuigerklaauw

