
Fahrbericht Benelli TRK 502: Beeindruckender Auftritt mit kleiner Schwäche

Von Jens Riedel, cen

Eine recht gut ausgestattete Reiseenduro mit 48 PS für unter 6000 Euro (ohne Nebenkosten) von einer ebenso traditions- wie ruhmreichen Marke und das alles noch im gefühlten Auftritt einer 1000er: Wo gibt es denn sowas? Bei Benelli. TRK 502 heißt das günstige Dickschiff eher nüchtern, wobei wir TRK einmal mit Trekking übersetzen wollen und die Zahl für den Hubraum und die Anzahl der Zylinder steht.

Bei BMW beispielsweise gibt es für das gleiche Geld die G 310 GS, die von allem weniger hat: ein Zylinder, 313 Kubikzentimeter Hubraum und 34 PS. Von hoher Verkleidungsscheibe, Stürzbügeln und anderen Kleinigkeiten mal ganz abgesehen. Und selbst die in der Leistungsliga der Benelli spielende Honda CB 500 X kostet über einen halben Tausender mehr. Die Preisfrage ist rasch geklärt: Hinter der italienischen Marke steckt seit mittlerweile immerhin 13 Jahren der chinesische Zweiradhersteller Qianjiang (QJ). Montiert werden die Motorräder aber nach wie vor im italienischen Pesaro.

Nun gut, mit 235 Kilogramm spielt die TRK alles andere als in der mittleren Liga. Da wirken die für A2-Einsteiger gedachten 48 PS fast schon abschreckend. Doch Papierwerte sind das eine, die Praxis das andere. Der 500-Kubik-Zweizylinder wirkt in dem ihn umgebenden imposanten Trim beinahe schon verloren, geht mit 46 Newtonmetern aber durchaus kräftig genug zur Sache. Ab 2500 Umdrehungen in der Minute zieht er ruckfrei los und kommt ab 3000 Touren in Schwung. Im letzten Gang erreicht die Benelli bei 5200 U/min dann das Landstraßen-Tempolimit und bei 6800 Touren Autobahnrichtgeschwindigkeit. Dabei erfreut der Motor durch seinen weichen Lauf. Erst ab 7000 U/min treten leichtere Vibationen auf und bei 9000 ist dann eh Schluss.

Die Benelli beeindruckt auch durch ein sehr sauber schaltendes Getriebe mit kurzen Wegen, an dem sich so manch etablierte Konkurrenz durchaus ein Beispiel nehmen kann. Der Kraftaufwand am einstellbaren Kupplungshebel fällt moderat aus. Erst jenseits der 130 km/h setzen die Kombination aus recht hohem Gewicht, relativ geringer Leistung und Gegendruck auf dem hohen Windschild flotterer Beschleunigung ein Ende. Tempo 160 laut Tacho schafft der quirlige Twin zumindest ohne Gepäck immer. Und Tempo 50 im Sechsten sind ebenso kein Problem.

Die Pirelli-bereifte TRK 502 lässt sich mit dem breiten Lenker gut dirigieren. Mit zunehmender Schräglage und Tempo verliert sie aber etwas an Präzision und auch auf ein Aufstellmoment beim Kurvenbremsen muss man gefasst sein. Die verstellbare Federung dürfte hier noch Spielraum zur Optimierung bieten, die Maschine bleibt aber auch so letztendlich gutmütig und leicht beherrschbar.

Der beeindruckende 20-Liter-Tank (!) setzt dem Reisetrieb jedenfalls so schnell keine Grenzen. Und auch auf dem bequemen und ausreichend langem Sitzpolster (gilt ebenso für den Sozius) lässt es sich lange aushalten, wobei die Sitzhöhe von 80 Zentimetern auch kleineren Fahrern entgegenkommt. Seitliche Spoiler an der Scheibe, serienmäßige Handprotektoren und der vor den Knien breit bauende Tank stehen ebenfalls für längere Reiseetappen und einen in dieser Klasse hervorragenden Wind- und Wetterschutz. Und da man schon einmal dabei war: Die Gepäckbrücke, einen gut platzierten USB-Anschluss und sogar den Hauptständer sowie Stürzbügel liefert Benelli ebenso frei Haus.

Nicht ganz mithalten kann da das Cockpit, dessen Informationsdrang sich neben den

üblichen Standardwerten auf zwei Tripmaster und die Ganganzeige beschränkt. Letztere zeigt im Leerlauf statt des „N“ in der grünen Kontrollleuchte einen eher unschönen Strich an – der signalisiert anderswo gerne einmal, dass man im Getriebe hängengeblieben ist und keinen Anschluss gefunden hat. Etwas eigenwillig ist die Anzeige für die Motortemperatur. Sie zeigt in kaltem Zustand eine Art halben Knochen an, der sich mit Erreichen der Betriebstemperatur dann vervollständigt. Leichte Rotstiftansätze finden sich in den großen eckigen Kontrollleuchten, die ein wenig an das Instrumentarium von Autos der 80er Jahre erinnern, sowie an den nur aufgeklebten Marken- und Modellschriftzügen, die ebenfalls beinahe verloren an der großen Maschine wirken.

Wirklich etwas auszusetzen gibt es allerdings nur an den laschen Bremsen, wobei vorne sogar zwei 320er-Scheiben in die Zange genommen werden – sich aber nur nach einer und das auch noch unterdimensionierten anfühlen. Wer's weiß, stellt sich darauf ein und erfreut sich ansonsten eines gut ausgestatteten und reisetauglichen Motorrads zu einem in dieser Klasse konkurrenzlos günstigen Preis, das zudem optisch zwei Ligen höher spielt. Als TRK 502 X gibt es alternativ auch noch eine Variante mit Speichenrädern und hoch gelegtem Auspuff. (ampnet/jri)

Daten Benelli TRK 502

Motor: R2, 500 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 35 kW / 48 PS bei 8500 U/min
Max. Drehmoment: 46 Nm bei 6000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: k.A.
Getriebe: 6 Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 20,0 Liter
Sitzhöhe: 800 mm
Gewicht: 235 kg
Normverbrauch: 4,3/100 km
CO₂-Emissionen: 100 g/km
Bereifung: 120/70-ZR17 (vorne), 160/60 ZR17 (hinten)
Preis: 6179 Euro

Bilder zum Artikel



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Benelli TRK 502.

Foto: Auto-Medienportal.Net
