

# Eerste 'Chinees' als Marathonmotor



Tekst en fotografie Peter van der Sanden

**Het heeft even geduurd, maar in deze aflevering van Marathonmotor hebben we de eerste Chinese motor, met Italiaanse roots weliswaar.**

**Veelrijder Martin Roozenburg zette na 20 Japanse motoren de stap naar een Chinese. Vrienden verklaarden hem voor gek, maar na twee jaar en bijna 70.000 kilometer op de teller weet Martin dat een Benelli zo gek nog niet is.**

## MARTIN ROOZENBURG

Woonplaats Oud-Beijerland  
Leeftijd 61 jaar  
Beroep marketing manager  
Rijdt sinds 1981



Bouwjaar  
**2020**  
Kilometerstand  
**67.682 km**

**H**et zaadje voor een lange motorhistorie werd bij Martin Roozenburg (61) uit Oud-Beijerland in 1980 geplant. 'Als dienstplichtige kwam ik op de opleiding voor motorrijbewijs, maar haalde dat op kosten van de staat. Mijn dienstdtijd bracht ik door in Duitsland. Terwijl mijn collega's werden gedrield, was ik geregeld op een Triumph onderweg om die na een reparatie weer in te rijden. In deze periode is de liefde voor motoren ontstaan. Vanaf dat moment heb ik altijd motoren gehad. Mijn eerste eigen motor was een Honda XL250R. Een goedkoop ding, want geld voor een zwaardere tweewieler was er niet. Met een Suzuki GS550 begon het betere werk. Mijn eerste nieuwe motor was een Yamaha XV920, eentje met oliebadkettingkast. Alle moto-



## BENELLI TRK502X

Aangeschaft	2020
Nieuw prijs	circa € 8.300,-
Dagwaarde	circa € 6.000,-
Rijstijl	sportief/toer
Gebruik	woon-werk en vakantie
Brandstofverbruik	1:23,5
Olieverbruik	1:3000
Onderhoud	dealer

ren die daarna volgden heb ik nieuw gekocht. En dat is een hele rits. Ik ben niet merkvast en ook niet honkvast wat dealer betreft. Ik kijk waar ik de beste deal, lees inruil, krijg en sluit daar dan de koop.' Na de Yamaha XV920 volgden een Kawasaki GTR1000, Honda CBR1000 Hurricane, Suzuki VX800, Kawasaki ZZR600, Honda CBR600R en een Yamaha YZR600 Thundercat. Martin: 'De laatste drie motoren komen uit het sportievere segment. Met een Fazer 600 keerde ik terug op

Yamaha. Van dit type heb ik er een stuk of vijf gehad, met een aantal heb ik een ton gereden. Na de Fazer vond ik mijn geluk op een Suzuki V-Strom, zowel de 650 als de 1000. Niet de meest mooie motor om te zien, maar wat rijdt die fijn. Hier heb ik er ook weer enkele van gehad, samen goed voor enkele tonnen aan kilometers. In 2019 kwam ik op de MOTORbeurs in Utrecht oog in oog met het merk Benelli en in gesprek met dealer Richard Langenberg. Een mooie motor, maar ik had mijn

## RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

2017	circa € 5.800,-
2018	circa € 6.000,-
2019	circa € 6.200,-
2020	circa € 6.700,-
2021	circa € 7.400,-

## EERDER IN MOTO73

25/2017 Testrit (502 TRK)

bedenkingen. Een 500cc-blokje in zo'n fors model? Maar het idee liet me niet los. Ik ging dan ook in op de uitnodiging van Benelli-dealer Langenberg voor een proefrit. Geen rondje rond de kerk, maar een week lang op de Benelli TRK502X. De motor viel me niet tegen, maar ik was meer vermogen gewend. Inruil van mijn V-Strom was (toen) nog niet aan de orde.'

### Blog

Toch liet het idee om een Benelli TRK502X aan te schaffen hem niet los. Martin: 'Er kwam een update van het model met onder andere fraaie verlichte schakelaars op het stuur, een steviger bagagerek en de motorfiets zag er over het geheel beter, zeg maar gelijker, uit. Richard Langenberg, die met zijn zaak in Coevorden zit, gaf me zoveel vertrouwen dat ik als westerling voor een Benelli naar het oosten van Nederland reed. Bij Langenberg hadden ze me, denk ik, graag als klant, omdat ze wisten dat ik veel kilometers rij (ruim 30.000 per jaar) en ze op die manier ook

snel veel feedback konden verwachten. Ik heb met hen de afspraak dat ik alles wat ik zelf aan de motor doe (dat is niet veel) noteer. Zo hou ik het benzine- en oliegebruik nauwlettend bij.'

Martin houdt ook een blog bij ([www.benelli-motoren.nl/nl/nieuws.html](http://www.benelli-motoren.nl/nl/nieuws.html)) waar geïnteresseerden hem en zijn Benelli kunnen volgen. 'Vrienden verklaarden me in het begin voor gek. Iemand die zoveel rijdt gaat toch niet op een "Chinees" rijden, ook al komt die dan in Italië van de tekenafel. Maar ik zag het als een avontuur en mocht de motor mij tegenvallen, dan kon ik hem zo weer inruilen. Vooral het vertrouwen dat ze bij Langenberg Motors gaven, heeft me over de streep getrokken.'

### Europa in

In juni 2020 werd Martin eigenaar van de Benelli TRK502X en hij is inmiddels al heel wat ervaringen rijker. Na twee jaar was de teller de 60.000 kilometer al gepasseerd. Hij weet inmiddels dat de TRK502X bij normaal gebruik gemakkelijk een

brandstofverbruik van 1 op 24 haalt. 'Dat verbruik neemt wel wat toe wanneer ik vol gas over de snelweg rij. Dan rij ik 8.000 toeren, de max is 9.000 toeren. Na lange ritten op de (Duitse) snelweg moet ik wel geregeld het oliepeil controleren. Als ik de motor flink op zijn staart trap, verbruikt de motor wat olie. Ik schat zo ongeveer 1 op 3.000 kilometer. Bij normaal gebruik, dus niet vol gas, is het oliegebruik nihil.'

In mei 2022 is Martin met de Benelli tijdens een roadtrip in Kreta beland waar hij zijn Duitse vriendin Tanja heeft leren kennen. Sindsdien rijdt hij om de veertien dagen naar Edemissen, net achter Hannover. Goed voor een retourtje van bijna 1.000 kilometer. 'Met de Benelli heb ik al heel wat landen in Europa bezocht: Oostenrijk, Hongarije, Tsjechië, Macedonië, Servië, Griekenland, Italië, Noorwegen en alle ons omringende landen. Tot nu toe heeft de Benelli nog geen klap verkeerd gegeven. Om de Benelli voor mij als reis-motor nog idealer te maken, heb ik wel wat extra accessoires gemonteerd. Een iets hogere ruit voor meer comfort, handvatverwarming, valbeugels (wel wat ingekort) en een kofferset. Met de zijkoffers was ik niet zo gelukkig. Die maken de motor veel te breed. Ik rij inmiddels liever met een rolltas plus topkoffer.'

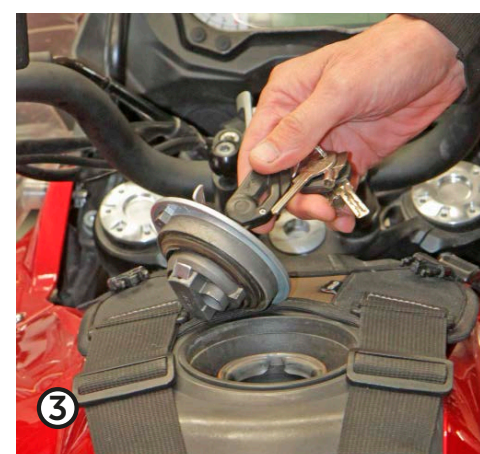
Martin heeft gemerkt dat hij op de Benelli een opvallende verschijning is. 'Als er ergens veel motoren bij elkaar staan, lopen er bijna altijd andere motorrijders naar de TRK502X. Het grappige is dat iedereen denkt dat het een zware motor is. Qua kilo's (238 kg) is dat ook wel een beetje zo, maar qua cilinderhoud (500 cc) natuurlijk helemaal niet. De reacties zijn overwegend positief. En als Benelli-rijder maak je snel vrienden, zo bleek toen ik voor onderdak in Italië spontaan werd uitgenodigd door een andere (fanatieke) Benelli-rijder. Alsof we elkaar al jaren kenden. In het begin was het de vraag of ik het tijdens motortrips met vrienden, die bijna allemaal zwaardere motoren rijden, zou kunnen bijhouden. Dat blijkt geen probleem, al kom ik bergop vanuit een haarspeldbocht natuurlijk wel wat tekort. Voor 8.300 euro mag je niet alles verwachten.'

### REPARATIES EN PROBLEMEN

0 km	
14.500 km	tankdop onder garantie vervangen
67.382 km	

## 'Vooral het vertrouwen van de Benelli-dealer heeft me over de streep getrokken.'

### GEMONTEERDE ACCESSOIRES



① Qua betrouwbaarheid komt de Benelli TRK502X goed uit de verf. ② Het enige minpuntje dat we konden ontdekken, was de lastig te bedienen koppeling; iets dat met andere koppelvoren op te lossen moet zijn. ③ De niet goed passende tankdop is onder garantie vervangen. ④ Leuk detail, verlichte knoppen. ⑤ Om resonantie de kop in te drukken was hier en daar een tie wrap nodig.

### GOED OM TE WETEN

Benelli kennen we als merk onder andere van de legendarische zescilinder, maar het huidige Benelli heeft weinig met die historie van doen. Sinds Benelli in Chinese handen is, worden er niet zozeer tot de verbeelding sprekende, maar wel betaalbare motoren gebouwd. In 2017 werd de TRK502 geïntroduceerd. En hoe Italiaans Benelli ook klinkt, de motor wordt toch echt in China gemaakt. Wat niet wil zeggen dat we hier met een goedkope prul te maken hebben. Design uit Italië gefabriceerd in China. Gezien de prijs kun je niet alles verwachten, maar gelet op de Marathonmotor in dit verhaal zit het met de betrouwbaarheid wel goed. De TRK502X heeft in vergelijking met de TRK502 onder andere spaakwielen, een grotere en zwaardere uitlaatdemper en een sterker bagagerek.

### Onderhoud

Omdat Martin voor zijn werk (marketing manager bij KPN) door heel Nederland reist, valt een onderhoudsbeurt in Coevorden meestal wel te combineren met ergens een bezoek aan dat deel van Nederland. 'Ik doe zelf, afgezien van ketting spannen en de olie op peil houden, niets aan onderhoud. Voor iedere beurt ga ik naar de dealer. Tot nu toe is het alleen



een kwestie van filters en vloeistoffen wisselen. Eén keer was er een probleemje met de tankdop, die ging niet goed dicht. Dat had opgelost kunnen worden door wat zaken te verbuigen, maar de dealer besloot een nieuwe tankdop te bestellen. En tegelijk ook een nieuw contactslot en zadelslot om zo alle drie de sloten met dezelfde sleutel te kunnen blijven bedienen. Dat noem ik nog eens service. Voor het overige valt er weinig spannends te vertellen. Met een kettingset doe ik zo'n 30.000 kilometer. Bij 38.000 kilometer zijn de remblokken achter vervangen, de remblokken voor zijn nog nooit vervangen. Een setje banden gaat bij mij zo'n 20.000 kilometer mee. Waar ik niet goed tegen kan, is wanneer ik tijdens het rijden een

## Behalve een defect aan de tankdop is er nooit iets kapot gegaan.



Ⓛ Motorblok en uitlaat zijn nog amper aan slijtage onderhevig. Ⓜ De ketting en tandwielen gaan zo'n 30.000 kilometer mee. Ⓝ Na 67.000 kilometer zijn de remschijven nog als nieuw. Ⓞ Altijd handig, een USB-aansluiting. Ⓟ De Benelli in battledress. Ⓠ Met rolltas bevat beter.

### BENELLI TRK502X

#### MOTOR

Type	parallel twin
Cilinderinhoud	499,6 cc
Boring x slag	69 x 66,8 mm
Compressieverh.	11,5:1
Transmissie	zesbak
Eindoverbr.	ketting

#### PRESTATIES

Max. vermogen	48 pk @ 8.500 tpm
Max. koppel	45 Nm @ 5.000 tpm

#### RIJWIELGEDEELTE

Frame	stalen buizenframe
Vering voor	upsidedownvork
Vering achter	monoschokdemper
Veerweg v/a	140/145 mm
Rem voor	twee 320mm-schijven met twee zuigerklauw
Rem achter	260mm-schijf met twee zuigerklauw
Banden v/a	110/80R19, 150/70R17



resonantiegedruide hoor. Dan ga ik net zo lang zoeken tot dat geluid weg is. Daarom zit er op sommige plekken zo onopvallend mogelijk een tiwrapje of een stukje rubber of tape om de resonantie de kop in te drukken.'

#### Op de brug

Normaal gesproken komen in Marathonmotor alleen wat oudere motoren met nog meer kilometers aan bod. Maar de kans om voor het eerst een motor van Chinese makelij in deze rubriek op de brug te krijgen, wilden we niet laten lopen. De eigenaar heeft in twee jaar dezelfde afstand afgelegd waar de gemiddelde Nederlandse motorrijder tien jaar of langer over doet. En Martin Roozenburg wilde, tussen zijn reizen door, maar wat graag langs komen om te vertellen hoe enthousiast hij is over zijn Benelli TRK502X. Dat hij daarvoor al om vijf uur in de ochtend vanuit Edemissen moest vertrekken om op tijd in Volkel te zijn, deert hem niet. Dat zijn de echte!



Zoals eerder genoemd, oogt de TRK502X fors voor een 500 cc. En het voelt ook 'fors' zo merkt MOTO73-expert Van Sleuwen wanneer hij opstapt voor een proefritje. Het wegrijden gaat wat lastig. Dat komt niet door de omvang van de motor, maar door de lastig te bedienen koppeling. Van Sleuwen: 'Het aangrijppunt zit pas aan het einde wanneer je vingers al gestrekt zijn. Dan kun je niet meer doseren. Dat zou ik zelf direct veranderen. Blijkbaar is de eigenaar eraan gewend, maar ik kan me niet voorstellen dat het praktisch is. Voor het overige is er niets verkeerd aan deze motor. Wel moet je flink wat toeren draaien om de zaak op gang te krijgen.'

Op de brug kijken we vanuit een andere hoek naar de motor, maar ook dan valt er niets uit de toon. Martin: 'Er wordt ook in de winter doorgereden, vanwege twee coronawinters heb ik veel thuis gewerkt en zijn de pekelritten beperkt gebleven.' Van slijtage aan het balhoofdlager is nog geen sprake en dat geldt ook voor alle andere lagers. De remschijven zijn, ondanks bijna 70.000 kilometer, nog als nieuw, de remblokken voor zijn zelfs nog nooit vervangen wat de eigenaar nog het meest verbaast. 'En het is niet zo dat de remmen weinig worden gebruikt, zeker tijdens de ritten in de bergen worden ze op de proef gesteld.' Op de lak (ja, de motor is pas twee jaar oud) valt niets aan te merken. Elektrische problemen hebben zich nog niet voorgedaan. 'Eigenlijk nog helemaal geen pro-

#### MERKENCLUB

Er zijn diverse Facebook-pagina's te vinden die zich actief bezighouden met het wel en wee van de Benelli TRK-rijders. In Zuid-Europa schaart Benelli zich al langzaam maar zeker onder de populaire motoren.

blemen en die verwacht ik ook niet', zegt Martin. 'Ik ben met de Benelli een avontuur aangegaan en dat avontuur stopt nog niet. Ik rij met deze door, totdat er een nieuwe TRK800X op de markt komt. De prijs moet dan wel redelijk zijn. Tot die tijd rij ik door met deze motor, waarvan de teller dan richting de 100.000 kilometer gaat. Ik heb er wel vertrouwen in.'

#### OOK EEN MARATHONMOTOR

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt en ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectie door onze specialisten! Stuur een e-mail aan [marathonmotor@mpsadventure.nl](mailto:marathonmotor@mpsadventure.nl) met je contactgegevens en informatie over je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op [www.mpsadventure.nl](http://www.mpsadventure.nl).