



# každodenné DOBRODRUŽSTVO

Text: M. Masničák, Foto: M. Tvrдый

## TEST: BENELLI TRK 502



Motocykle v štýle adventure sa stále tešia veľkej obľube. Nie je to len módný trend keď zoberieme do úvahy, aké všestranné využitie ponúkajú. S horúcou novinkou TRK 502 si chce svoj diel z veľkého koláča odkrojiť aj značka Benelli. Jeden z prvých kusov dovezených do Európy nás milo prekvapil svojimi jazdnými vlastnosťami a bohatou výbavou.

Jedna z najstarších talianskych značiek zmenila svojho majiteľa v roku 2005, keď do nej zainvestovala čínska skupina Qianjiang Group. Vozidlá, ktoré sa začali vyrábať pod jej vedením neboli veľmi spoľahlivé. Keď to už vyzeralo, že motocykle a skútre značky Benelli pod novým majiteľom stratia svoju identitu, začalo sa všetko obracať k lepšiemu. Firma nedávno

avizovala, že predstaví päť úplne nových modelov strednej triedy a teraz začína svoje sľuby plniť. Ako prvé uvádza na trh cestovné enduro TRK 502, ktorému v ocelevej hrudi pulzuje dvojvalcová päťstovka s výkonom 35 kW. Úplne nový kvapalinou chladený radový dvojvalec s objemom 499,6 cm<sup>3</sup> je dielom talianskych vývojárov. Moderný agregát s rozvodom DOHC a štvoricou

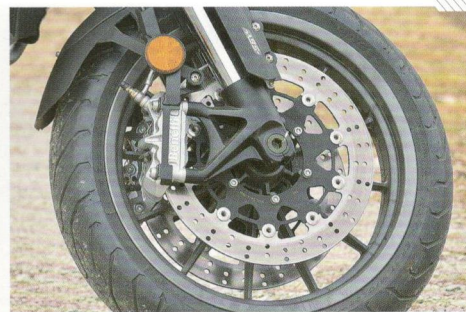




➤ **Prehľadne usporiadaná prístrojovka** je tvorená analógovým otáčkomerom a veľkým LCD displejom s množstvom užitočných informácií.



➤ **Široká kapotáž s veľkým plexi-štítom,** doplneným o bočné deflektory po vzore BMW, výborne chráni jazdca pred náporom vetra.



➤ **Bohato dimenzované brzdy** s vypínateľným systémom ABS značky Bosch, dávajú jazdcovi pocit istoty aj na cestách s horším povrchom.

ventilov v každom valci je křímený elektronickým vstrekaním paliva. Dobrým predajným argumentom je aj výkon nastavený presne na mieru mladým jazdcom s vodičským oprávnením skupiny A2. Svoj maximálny krútiaci moment 45 Nm pritom motor dosahuje už pri 5.000 ot./min. Novinka Benelli TRK 502 sa môže pochváliť skutočne nadštandardnou výbavou vo svojej triede. Za takú masívnu teleskopickú vidlicu typu upside-down s priemerom 50 mm v kombinácii s dvojicou radiálnych štvorpiestikových strmeňov by sa nemuseli hanbiť ani oveľa výkonnejšie motocykle. Dobré vyzerajú aj zubaté brzdové

kotúče priemeru 320 mm. Zadná kývačka zvarená z ocelových rúrok je odpružená horizontálne umiestnenou jednotkou, u ktorej sa dá jednoducho nastaviť predpätie aj útlm. Dizajn novinky vznikol v novom štúdiu Benelli CentroStile. Ostré línie bočnej kapotáže, ktorá pekne ladí s decentne odhalenou pohonnou jednotkou, nesú typický rukopis návrhárov z Pesara. Mladých cestovateľov s dobrodružným srdcom by okrem funkčnej kapotáže s dominantným zobákom mohla osloviť aj dvadsaťlitrová nádrž a široká škála turistického príslušenstva. Len pripomínam, že všetky doplnky, tak ako ich vidíte na

obrázkoch, má novinka Benelli TRK 502 montované už v základe.

#### Ako vo vatičke

Keď mi doviezli na test novú Benelli TRK 502, hneď ma napadlo, že to vývojári s rozmermi kapotáže trochu prehnali. Motorka sa na prvý pohľad tvári ako keby mala obísť celú zemeguľu. Konkurencia v tejto triede, ako napríklad Honda CB500X, sa drží „viac pri zemi“. Keď som absolvoval prvý výjazd, pochopil som o čo vývojárom išlo. Široká kapotáž s veľkým plexi-štítom, doplneným o bočné deflektory, ma perfektne chránili pred náporom vetra. Nič nebráni aby som pri 130-ke sedel prirodzene

**Prvý test  
NA SLOVENSKU**







➔ **Úplne nový radový dvojvalec s výkonom 35 kW, čo zodpovedá hranici vodičských oprávnení skupiny A2, je dielom talianskych vývojárov.**

vzpriamený s otvoreným štítom na prilbe. Ani nohy, ktoré pekne zapadajú do prelisov veľkej nádrže, nemusím mať veľmi pokrčené. Jednoducho mám pocit, ako keby mi motorku ušili na mieru. Asi najväčším mínusom novej Benelli je pomerne vysoká hmotnosť (s plnou 20 litrovou nádržou má 213

kg), ktorá sa prejavuje hlavne pri manévrovaní na mieste. Nejaká dievčina drobnejšej postavy si s ňou tak ľahko neporadí. Po stránke funkčnosti jej však ťažko niečo vytknúť. Spojka ide celkom ľahko a jednotlivé rýchlosti presne zapadajú. Nástup výkonu je pritom veľmi plynulý a tak netreba mať

obavy, že by zadné koleso išlo nečakane do šmyku. Pri jazde po diaľnici predpisovou 130-kou si dvojjalec spokojne pradiť pri 6.500 ot./min. Vyskúšal som, akú má táto päťstovka maximálku. Keď sa otáčky blížili k hranici 9.000 ot./min. (potom už nastupuje obmedzovač), displej ukazoval viac ako 170 km/h. To sa už motoru veľmi nepáči, čo oznamuje citeľnými vibráciami. Najviac zábavy si s 500-vkou užijete na cestách za mestom, kde zákruty idú v rýchlosti slede za sebou. Motocykel príjemne prekvapí ľahkosťou s akou sa dá preklápať zo strany na stranu. Mohutná teleskopická vidlica pritom dáva jazdcovi dobrú spätnú väzbu od predného kolesa. Bohato dimenzované brzdy sú vybavené systémom ABS značky Bosch, ktorý sa dá napríklad pri jazde v ľahkom teréne vypnúť. Navyše nástup brzdneho účinku sa dá citlivo dávkovať dvomi prstami. Spoľahnúť sa môžete aj na pneumatiky Pirelli Angel ST, ktoré sa bežne montujú aj na veľké cestovné endurá.

## MOTOR

**Typ motora:** kvapalinou chladený štvortaktný radový dvojvalec, rozvod DOHC, 8 ventilov

**Zdvihový objem:** 499,6 cm<sup>3</sup>

**Vŕtanie x zdvih:** 69 x 66,8 mm

**Kompresný pomer:** 11,5 : 1

**Maximálny výkon:** 35 kW (47,6 k) pri 8.500 ot./min.

**Najväčší krútiaci moment:** 45 Nm pri 5.000 ot./min.

**Príprava zmesi:** vstrekovanie paliva, priemer 37 mm

**Štartér:** elektrický

**Prevodovka:** šesťstupňová

**Spojka:** viaclamelová v olejovej náplni

**Sekundárny prevod:** reťazou

## PODVOZOK

**Rám:** chrbticový, zvarené z ocelových rúrok

**Odprúženie vpred:** teleskopická vidlica typu upside-down, priemer 50 mm, zdvih 135 mm

**vzadu:** centrálna jednotka s nastaviteľným predpätím a útlmom, zdvih 145 mm

**Brzdy vpred:** dvojité kotúčové o priemere 320 mm, radiálne štvorpiestikové strmene, ABS

**vzadu:** kotúčová o priemere 260 mm, jednopiestikový strmeň, ABS

**Kolesá:** dvanásťlúčové z hliníkovej zliatiny

**Pneumatiky vpred:** 120/70-17

**vzadu:** 160/60-17

## ROZMERY A HMOTNOSTI

**Rázvor:** 1525 mm

**Výška sedadla:** 800 mm

**Objem palivovej nádrže:** 20 l

**Pohotovostná hmotnosť:** 213 kg

**Cena:** 6.199,- Eur

**Motocykel na test zapožičal:**

Nevima Group, Olomouc







➤ Všetky doplnky, tak ako ich vidíte na obrázku (vrátane padacích rámov a držiakov bočných kufrov), sú u novinky Benelli TRK 502 už zahrnuté v cene základného modelu.



### Resumé

Novinka Benelli TRK 502 má všetky predpoklady aby uspokojila nielen čerstvých držiteľov vodičských oprávnení kategórie A2 (motocykle s maximálnym výkonom 35 kW), ale aj starších jazdcov, ktorí hľadajú naozaj všestranný stroj za prijateľnú cenu. Svojim atraktívnym dizajnom a nadštandardnou výbavou pripomína veľké cestovné endurá, pričom ani jej ľahká ovládateľnosť vás nenechá chladných. Navyše pružný dvojvalec s lineárnym nástupom výkonu je celkom úsporný. Priemerná spotreba sa pohybuje okolo 4,5 litra, čo v kombinácii s veľkou nádržou objemu 20 l zabezpečuje slušný dojazd. Zdá sa, že značka Benelli vykročila správnym smerom a my sa môžeme tešiť na ďalšie atraktívne modely. Okrem verzie TRK 502 Adventure, ktorá má vypletané kolesá (predné priemeru 19") obuté do pneumatík s off-road dezénom, príde na trh štýlový model Benelli Leoncino, ktorý by sa mohol zviezť na módnej vlně scramblerov. Verím, že ho už čoskoro popreháňame po našich kľukatých horských cestách.



Všetky novo vyvinuté motocykle a skútre Keeway sú dielom Centro Stile Benelli - Italy

DESIGN  
**Benelli**

Keeway - kvalitné stroje pre náročných zákazníkov - garantované trojročnou zárukou.



**SILVERBLADE 125**  
Eur 2.559,-

**CITYBLADE 125**  
Eur 1.829,-

**LOGIC 125**  
Eur 2.199,-



NOVINKA: predvážacie jazdy u dilerov Keeway.

[www.keeway-motor.sk](http://www.keeway-motor.sk)