

Der neue BMW C 600 Sport und BMW C 650 GT. Inhaltsverzeichnis.



1. Gesamtkonzept und Fahrzeugeigenschaften.	2
2. Antrieb.	8
3. Fahrwerk.	12
4. Elektrik und Elektronik.	15
5. Karosserie und Design.	18
6. Ausstattungsprogramm.	23
7. Farben.	25
8. Motorleistung und Drehmoment.	26
9. Technische Daten.	27



1. Gesamtkonzept und Fahrzeugeigenschaften.

Die Anforderungen an individuelle Mobilitätskonzepte, speziell für urbane Ballungsräume, unterliegen einem starken Wandel. Steigendes Verkehrsaufkommen, Energiekosten und CO₂ Auflagen für das Befahren von Innenstädten sind die Herausforderungen der Zukunft.

Die BMW Group hat diese Herausforderungen erkannt und entwickelt Serienlösungen für aktuelle und kommende Mobilitätsbedürfnisse. Als integraler Teil der BMW Group beschäftigt sich auch BMW Motorrad mit den Fragen der individuellen Einspur-Mobilität und den Kundenbedürfnissen der Zukunft. In diesem Zusammenhang erweitert BMW Motorrad seine Geschäftstätigkeit um die Facette „Urban Mobility“.

Als erste Produktangebote in diesem Bereich präsentiert BMW Motorrad zwei Premium-Fahrzeuge im Maxi-Scooter-Segment. Der BMW C 600 Sport und der BMW C 650 GT vereinen die herausragenden Fahreigenschaften eines Motorrads mit der spezifischen Agilität und dem konzeptionellen Komfort eines Scooters zu einem neuartigen und dynamischen Fahrerlebnis.

Gebaut werden die neuen Maxi-Scooter im BMW Motorrad Werk Berlin.

Zwei dynamische Maxi-Scooter für Sport und Touring.

Die unterschiedliche konzeptionelle Ausprägung der beiden Maxi-Scooter ermöglicht eine breite Zielgruppenansprache: der C 600 Sport für die sportlich orientierten Fahrer, der C 650 GT für Kunden, die noch mehr Wert auf Komfort und Tourenorientierung legen.

Unabhängig von ihrer unterschiedlichen Auslegung treten C 600 Sport und C 650 GT in der einzigartigen Formensprache von BMW Motorrad auf und setzen auch in dieser Hinsicht neue Maßstäbe in diesem Segment. Ihr Design ist modern und dynamisch und fügt sich nahtlos in die Design-Philosophie von BMW Motorrad ein.

Kräftiger Zweizylinder-Reihenmotor mit CVT-Getriebe und charakteristischem Sound.

Der Zweizylinder-Reihenmotor des C 600 Sport und C 650 GT wurde von BMW Motorrad komplett neu entwickelt und verfügt über einen

Hubraum von 647 cm³. Seine Nennleistung beträgt in beiden Modellen 44 kW (60 PS) bei 7 500 min⁻¹, und das maximale Drehmoment von 66 Nm liegt bei 6 000 min⁻¹ an. Die Kraftübertragung erfolgt über ein direkt integriertes CVT-Getriebe (CVT = Continuously Variable Transmission = stufenlose Kraftübertragung).

Für eine tiefe Einbaulage und somit einen niedrigen Fahrzeugschwerpunkt verfügt der Motor über eine um 70 Grad nach vorne geneigte Zylinderbank. Charakteristischer Sound und Vibrationsarmut resultieren aus 90 Grad Hubzapfenversatz, 270 Grad Zündversatz sowie zwei via Stirnrädern angetriebenen Ausgleichswellen.

Die Gemischaufbereitung des Vierventilers mit zwei obenliegenden Nockenwellen übernimmt eine elektronische Kraftstoffeinspritzung. Die Ölversorgung erfolgt durch ein Trockensumpf-System mit Doppelölpumpe, und für die optimale thermische Ausgewogenheit des Zweizylinders sorgt ein effizientes Kühlkonzept.

Die Abgasanlage ist komplett aus rostfreiem Edelstahl gefertigt und entspricht Motorrad-Spezifikationen. Der mit geregeltem Katalysator und Lamdasonde ausgerüstete C 600 Sport und C 650 GT erfüllen hinsichtlich ihrer Abgaswerte bereits die zukünftige Euro-4-Norm.

Fahrwerk mit spielerischem Handling und bester Fahrstabilität.

Ein Ziel bei der Entwicklung des C 600 Sport und C 650 GT war es, stabilen Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn mit spielerischem Handling im Stadtverkehr und guter Rückmeldung für den Fahrer zu vereinen – ganz wie bei einem Motorrad.

Aus diesem Grund setzt die Fahrwerkskonstruktion des C 600 Sport und des C 650 GT auf einen verwindungssteifen Hybridverbund aus Stahlrohr-Brückenrahmen und Aluminiumdruckgussseinheit im Bereich der Schwingenlagerung. Darüber hinaus fungiert der Zweizylinder-Reihenmotor als mittragendes Element und sorgt so für einen besonders steifen Verbund und damit ein stabiles und zielgenaues Fahrverhalten.

Dem Wunsch nach größtmöglicher Fahrstabilität trägt auch die Lagerung der aus Leichtmetallguss gefertigten Einarmschwinge mit koaxialem Schwingendrehpunkt Rechnung.

Gehobene Ansprüche nach Sportlichkeit und Komfort erfüllen auch die Federelemente. Vorne arbeitet eine Upside-down-Gabel mit einem üppig bemessenen Standrohrdurchmesser von 40 Millimetern. Hinten kommt ein linksseitig und liegend platziertes Federbein zum Einsatz. Die Federwege betragen jeweils 115 Millimeter – ein Wert, wie er durchaus auch im Motorradbereich anzutreffen ist. Auch im Hinblick auf Reifenbreiten und Bereifungsquerschnitte orientieren sich C 600 Sport und C 650 GT an Motorrad-Dimensionen.

Leistungsstarke Bremsanlage mit serienmäßigem BMW Motorrad ABS.

Der neue C 600 Sport und C 650 GT besitzen eine großzügig dimensionierte Bremsanlage, bestehend aus einer Doppelscheibenbremse vorne und einer Einzelscheibenbremse hinten mit jeweils 270 Millimetern Durchmesser. Ein Höchstmaß an Sicherheit bietet dabei das serienmäßige BMW Motorrad ABS.

Multifunktionale Instrumentenkombination und optionales LED-Tagfahrlicht.

Die Instrumentenkombination des C 600 Sport und C 650 GT verfügt über ein großes, gut ablesbares LCD-Display mit integriertem Drehzahlmesser sowie über einen analogen Tachometer. Die Instrumentenkombination umfasst deutlich mehr Funktionen als in dieser Fahrzeugklasse üblich.

Erstmals bietet BMW Motorrad darüber hinaus mit dem C 600 Sport und den C 650 GT als optionales Ausstattungs-Feature ein LED-Tagfahrlicht an.

C 600 Sport mit Weltneuheit BMW flexcase.

Beim BMW flexcase des C 600 Sport handelt es sich um ein innovatives Stauraumkonzept. Eine Klappe im Heckboden unter der Sitzbank ermöglicht im Stand die Vergrößerung des Stauraums. So können z. B. zwei Helme im Fahrzeug deponiert werden.

Die Highlights im Überblick:

- Wirkungsgradoptimierter Zweizylinder-Reihenmotor mit hohem Drehmoment und CVT-Getriebe.
- Stärkster und effizientester Motor seiner Klasse.
- Kompakte Konstruktion mit Trockensumpfschmierung.
- Motorleistung 44 kW (60 PS) bei 7 500 min⁻¹, maximales Drehmoment 66 Nm bei 6 000 min⁻¹.

- Charaktervoller Sound und Vibrationsarmut dank 90 Grad Hubzapfenversatz, 270 Grad Zündversatz und zweier Ausgleichswellen.
- Geringer Kraftstoffverbrauch und geringe Emissionen dank elektronischer Kraftstoffeinspritzung und geregelter Katalysator.
- Motorrad-ähnliches Fahrwerkskonzept; besonders steifer und damit fahrstabiler Fahrwerksverbund aus Stahlrohr-Brückenrahmen und Aluminiumdruckgussseinheit im Bereich der Schwingenlagerung.
- Großzügig dimensionierte Upside-down-Gabel mit 40 Millimetern Standrohrdurchmesser.
- Schwinge mit breiter Lagerbasis und seitlich angeordnetes, liegendes Federbein.
- Koaxialer Schwingendrehpunkt zur Abtriebswelle; hierdurch konstante Kettenspannung und verringerte Reaktionsmomente.
- Wartungsarmer, gekapselter Sekundärtrieb über Rollenkette im Ölbad.
- Hohe aktive Sicherheit durch großzügig dimensionierte Bremsanlage und serienmäßiges 2-Kanal-ABS.
- Automatisch via Seitenstütze aktivierte Parkbremse.
- Multifunktionale Instrumentenkombination mit Bordcomputer.
- Optionales LED-Tagfahrlicht und Way-home-Funktion.
- Sportlich-dynamisches beziehungsweise luxuriös-elegantes Design in charakteristischer BMW Motorrad Formensprache.
- Großzügig bemessener Stauraum. C 600 Sport mit Weltneuheit BMW flexcase als innovativem Stauraumkonzept.
- Elektrisch (C 650 GT) beziehungsweise manuell (C 600 Sport) einstellbares Windschild für optimalen Wind- und Wetterschutz.
- Jeweils drei unterschiedliche Farbvarianten.
- Umfangreiche Ausstattung und maßgeschneidertes Zubehör auf bekannt hohem BMW Motorrad Niveau.

Die Unterschiede zwischen C 600 Sport und C 650 GT im Überblick:

Der sportlich-dynamische Scooter BMW C 600 Sport zeichnet sich durch eine äußerst fahraktive Sitzposition aus. Verantwortlich dafür ist die Auslegung des Ergonomiedreiecks durch die Position von Trittbrettern, Sitzbank und Lenker. Gehobene Ansprüche an Touren- und Langstreckentauglichkeit erfüllt dagegen der luxuriöse C 650 GT. Fahrer und Beifahrer profitieren von der sehr entspannten Sitzhaltung, die insbesondere auf längeren Strecken geschätzt wird. Die im Hinblick auf noch bessere Soziustauglichkeit und

höheren Komfort ausgelegte Ergonomie ergibt sich insbesondere aus einer komfortableren Sitzbank mit einstellbarer Rückenlehne für den Fahrer in Verbindung mit einem höheren Lenker sowie komfortablen Trittbrettern an Stelle separater Fußrasten für den Beifahrer. Darüber hinaus bietet der C 650 GT mit einem größeren und zudem elektrisch einstellbaren Windschild noch besseren Wind- und Wetterschutz.

Ergonomie

- C 600 Sport mit dynamischer Sitzposition, resultierend aus flacherem Lenker, sportlicher, aber dennoch voll zweipersonentauglicher Sitzbank und sportlichen Fußrasten für den Beifahrer; Sitzhöhe 810 mm.
- C 650 GT mit betont komfortabler Sitzposition, resultierend aus höherem Lenker, komfortablerer und größerer Sitzbank mit einstellbarer Rückenlehne für den Fahrer sowie Trittbrettern auch für den Beifahrer; Sitzhöhe 780 mm.

Windschild

- C 600 Sport mit mechanisch in drei Positionen einstellbarem Windschild.
- C 650 GT mit größerem und elektrisch über einen Bereich von zehn Zentimetern einstellbarem Windschild für noch mehr Komfort sowie Wind- und Wetterschutz.

Karosserie und Design

- C 600 Sport mit sportlich-knapp geschnittener Verkleidung. Das schlanke, dynamisch nach oben zulaufende Heck und betonte Karosseriekanten verleihen ihm Leichtigkeit und Dynamik.
- C 650 GT mit Betonung von Komfortattributen durch organische Formensprache. Großzügiger ausgelegte Verkleidungsteile im Sinne eines hervorragenden Komforts sowie Wind- und Wetterschutzes.

Scheinwerfer, Blinker, Rücklicht

- C 600 Sport: vordere Blinkleuchten in die Verkleidung integriert, Doppelscheinwerfer mit zwei links und rechts angeordneten Positionsleuchten, LED-Rückleuchteinheit mit Einzelblinkleuchten
- C 650 GT: vordere Blinker in die Spiegel integriert, Doppelscheinwerfer mit Standlicht zwischen den beiden Scheinwerfern in Form dreier senkrechter Lichtleitelemente, LED-Rückleuchteinheit mit integrierten Blinkleuchten.

Stauraum

- C 600 Sport mit Weltneuheit BMW flexcase im Fahrzeugheck unter der Sitzbank und damit variablem Stauraumkonzept. Dies erlaubt trotz sportlich-knapp geschnittener Heckpartie die Unterbringung von zwei Helmen im stehenden Fahrzeug.
- C 650 GT mit großem, circa 60 Liter fassenden Stauraum im Fahrzeugheck zur Unterbringung von zwei Helmen sowie weiteren Utensilien.

Farben

- C 600 Sport:
 - Cosmicblue metallic matt
 - Titansilber metallic
 - Saphirschwarz metallic
- C 650 GT:
 - Saphirschwarz metallic
 - Platinbronze metallic
 - Vermilionred metallic



2. Antrieb.

Zweizylinder-Reihenmotor für kraftvollen, souveränen Vortrieb.

Der von BMW Motorrad komplett neu entwickelte Zweizylinder-Reihenmotor des C 600 Sport und C 650 GT verfügt über einen Hubraum von 647 cm^3 , der sich aus 79 Millimetern Bohrung und 66 Millimetern Hub errechnet. Seine Nennleistung beträgt in beiden Modellen 44 kW (60 PS) bei $7\,500 \text{ min}^{-1}$, und das maximale Drehmoment von 66 Nm wird bei $6\,000 \text{ min}^{-1}$ erreicht. Die Maximaldrehzahl beträgt $8\,500 \text{ min}^{-1}$.

Wie alle Antriebe von BMW Motorrad baut auch der Motor der neuen Maxi-Scooter auf einen durchdachten Gesamtentwurf sowie die raumsparende Anordnung aller Nebenaggregate und des direkt integrierten CVT-Getriebes (Continuously Variable Transmission = stufenlose Kraftübertragung). Unter der Maßgabe, einen sehr kompakten Scooter-Antrieb mit optimalen Einbaumaßen zu schaffen, entstand ein Zweizylinder-Reihenmotor mit Flüssigkeitskühlung und einer sehr flachen, um 70 Grad nach vorne geneigten Zylinderbank. Die hierdurch erzielte tiefe Einbaulage des Triebwerks begünstigt nicht nur die Schwerpunktlage des Fahrzeugs, sondern ermöglicht auch den scootertypischen, tiefen Durchstieg im Beinbereich des Fahrers.

Stärkster und effizientester Motor seiner Klasse.

Als stärkster Motor seiner Klasse bietet der Antrieb des C 600 Sport und C 650 GT beste Voraussetzungen für dynamische Fahrleistungen und hervorragendes Durchzugsvermögen. Dank seiner konstruktiven Auslegung im Hinblick auf einen bestmöglichen Wirkungsgrad verfügt der Motor über ein niedriges Drehzahlniveau bei effizienter Verbrennung und minimierter Reibleistung. Dieser ausgeklügelte technische Entwurf macht den Zweizylinder-Reihenmotor der beiden neuen BMW Motorrad Maxi-Scooter zum bis dato effizientesten Antrieb seiner Klasse.

Kerniger Klang und hohe Laufruhe.

Der sehr kompakte Reihenmotor mit einem Hubzapfenversatz von 90 Grad verleiht dem Motor sowohl die Charakteristik als auch den kernigen Klang.

Für hohe Laufruhe sorgen zwei direkt von der Kurbelwelle via Stirnräder angetriebene Ausgleichswellen, die sich in Kurbelwellenebene unter

beziehungsweise über der Kurbelwelle befinden. Diese Kombination aus Hubzapfenversatz und Ausgleichswellen ermöglicht einen nahezu idealen Massenausgleich und damit sehr geringes Vibrationsaufkommen. Dies erlaubt auch, den Motor zugunsten bestmöglicher Fahrzeugsteifigkeit und daraus resultierender hoher Fahrstabilität starr und nicht über Silentblocks im Rahmen zu lagern.

Kompakter Zylinderkopf, elektronische Kraftstoffeinspritzung und digitale Motorsteuerung.

Die Steuerung der vier Ventile pro Brennraum erfolgt auf klassische Weise über zwei oben liegende, via Zahnkette angetriebene Gussnockenwellen und Tassenstößel mit eingelegten Shims. Die Zahnkette wird von zwei Gleitschienen geführt. Die Konstruktion des Zylinderkopfs ist sehr kompakt ausgelegt. Die Ventile weisen einen Einlasswinkel von 12 Grad sowie einen Auslasswinkel von 14 Grad auf. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 11,6:1. Die Ventilteller durchmessen auf der Einlassseite 31,5, auf der Auslassseite 27,1 Millimeter.

Die Gemischaufbereitung übernimmt eine elektronische Kraftstoffeinspritzung in Verbindung mit zwei desmodromisch betätigten 38-Millimeter-Drosselklappen und einer neuen, kompakten digitalen Motorsteuerung vom Typ BMS-E. Dieses Motormanagement berücksichtigt eine Vielzahl von Einflussgrößen und besticht insbesondere auch durch geringe Stromaufnahme sowie sehr gutes Kaltstartverhalten.

Die Grundlage der Steuerung stellt die angesaugte Luftmenge dar, die indirekt über den Drosselklappenwinkel und die Motordrehzahl bestimmt wird. Aus zusätzlichen Motor- und Umgebungsparametern (unter anderem Motortemperatur, Lufttemperatur und Umgebungsluftdruck) bildet die Motorsteuerung individuelle Werte für Einspritzmenge und Zündzeitpunkt. Der Motor ist auf die Kraftstoffsorte Super bleifrei (95 ROZ) ausgelegt. Der Kraftstoffvorrat beträgt 16 Liter (4 Liter Reserve).

In Verbindung mit der effizienten Motorkonstruktion konnten sehr günstige Kraftstoffverbrauchswerte, die die künftige Euro-4-Abgasnorm erfüllen, erreicht werden.

Kompakte Gesamtkonstruktion mit Trockensumpfschmierung.

Das Motorgehäuse ist in Kurbelwellenmitte horizontal geteilt und besteht aus Aluminiumdruckguss. Die beiden Zylinder-Laufbuchsen sind in das Gehäuseoberteil integriert und als so genannte Open-deck-Konstruktion ausgeführt. Dem Bestreben nach geringer Bauhöhe trägt auch der Einsatz einer Trockensumpfschmierung Rechnung, die den Verzicht auf eine Ölwanne ermöglicht. Für die Zirkulation des Schmierstoffs sorgt eine von der unteren Ausgleichswelle via Stirnrad angetriebene Doppelölpumpe mit Saug- und Rückförderstufe. Im Sinne möglichst kompakter Abmessungen ist der Öltank direkt in das Motorgehäuse integriert. Über den Mindestvorrat an Schmiermittel informiert ein elektronischer Ölstandswarner im Cockpit. Zusätzlich ist der Ölvorrat mit Hilfe eines Peilstabes kontrollierbar. Die Gesamtölmenge beträgt 3,1 Liter (inkl. Filterwechsel). Nach dem Prinzip der Rotationsentlüftung übernimmt die obere Ausgleichswelle gleichzeitig auch die Funktion der Kurbelgehäuseentlüftung. Das Gewicht der gesamten Antriebseinheit beträgt lediglich 81 Kilogramm.

Effiziente Kühlung unter allen Betriebsbedingungen.

Für die optimale thermische Ausgewogenheit des Zweizylinder-Reihenmotors sorgt das ausgeklügelte Kühlkonzept nach BMW Motorrad Standards. Hierbei wird der Zylinderkopf vom Kühlmittel in Querrichtung durchströmt, und der Eintritt des herunter gekühlten Kühlmittels erfolgt vorne am Zylinderkopf an der heißeren Auslassseite. Genau dort, wo die größte thermische Beanspruchung auftritt, bewirkt die intensive Kühlung eine schnelle Wärmeabfuhr und damit besten Temperatenausgleich. Die Wasserpumpe wird, wie auch die Ölpumpe, von der unteren Ausgleichswelle via Stirnrad angetrieben. Die Menge des Kühlmittels (52 % Wasser, 48 % Glysantin) beträgt 2,2 Liter.

Der Wasserkühler aus Aluminium mit Kunststoffwasserkästen und integriertem Thermostat verfügt über dasselbe Hochleistungs-Kühlernetz, wie es auch in den BMW Motorrädern zum Einsatz kommt. Er ist sowohl schwerpunkt- als auch strömungsgünstig unterhalb des Lenkkopfs platziert. Dank seines hohen Wirkungsgrades sowie bestmöglicher Luftzuführung und Durchströmung genügt eine vergleichsweise kleine Fläche für eine unter allen Bedingungen betriebssichere Wärmeabfuhr.

Im Falle längeren Stop-and-go-Betriebs oder Standlaufs schaltet sich ein elektrischer Lüfter automatisch zu. Der Temperatureaustausch zwischen Motoröl und Kühlflüssigkeit erfolgt über einen Öl-Wasser-Wärmetauscher, der zudem die Warmlaufzeit des Motors auf ein Minimum reduziert.

Komfortables CVT-Getriebe und wartungsarmer Sekundärtrieb.

Der Kraftfluss innerhalb der Antriebseinheit verläuft via Mittelabtrieb von der Kurbelwelle aus über eine Primär-Zahnkette auf eine Zwischenwelle mit Torsionsdämpfer, die gleichzeitig die Eingangswelle des stufenlosen Variatorgetriebes (CVT) mit automatischer radialer Fliehkraft-Trockenkupplung auf der Ausgangswelle darstellt. Dabei ist das CVT-Getriebe starr mit dem Kurbelgehäuse verbunden.

Für die notwendige Untersetzung zum Sekundärtrieb hin sorgen zwei Zahnradstufen, die unmittelbar hinter der Kupplung angeordnet sind. Der Sekundärtrieb zum Hinterrad erfolgt über eine Rollenkette der Teilung 525 mit 72 Gliedern. Diese läuft voll gekapselt im Ölbad (750 ml, SAE 90) und ist damit sehr wartungsarm.

Für eine konstante Kettenspannung in allen Federungszuständen und ein geringes Reaktionsmoment der Antriebskräfte sorgt hierbei ein von BMW Motorrad patentiertes System mit konzentrisch zum Getriebeausgang positionierter Schwingenachse.

Edelstahl-Abgasanlage mit geregelter Katalysator.

Die mit einem Vor- und Endschalldämpfer ausgerüstete Abgasanlage ist komplett aus nicht rostendem Edelstahl gefertigt und entspricht Motorrad-Spezifikationen. Dabei bedient sich die Schalldämpfung einer aufwändigen Kombination aus Absorptions- und Resonanzdämpfung. Die Abgasgrenzwerte der mit geregelter und in den Vorschalldämpfer integriertem Katalysator und Lambdasonde ausgerüsteten Maxi-Scooter erfüllen die künftige Euro-4-Norm.



3. Fahrwerk.

Ausgeklügelte Fahrwerksgeometrie für leichtfüßiges Handling, besten Geradeauslauf und transparente Rückmeldung.

Oberste Maßgabe bei der Entwicklung des Fahrwerks des C 600 Sport und C 650 GT war es, beste Handling-Qualitäten und eine transparente Rückmeldung für den Fahrer mit einem stabilen Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten zu vereinen. Mit einem Radstand von 1 591 Millimetern, einem Lenkkopfwinkel von 64,6 Grad und einem Nachlauf von 92 Millimetern verfügen der C 600 Sport und C 650 GT über durchaus motorradähnliche geometrische Eckdaten. In der Fahrpraxis schlägt sich die Gesamtkonzeption des Fahrwerks der beiden Maxi-Scooter insbesondere in leichter Manövrierbarkeit, etwa im Stadtverkehr, und in bestechender Fahrstabilität bei flotten Landstraßenfahrten und höheren Geschwindigkeiten auf Autobahnen nieder.

Verwindungssteife Hybrid-Konstruktion mit Stahlrohr-Brückenrahmen.

Beim Rahmen des C 600 Sport und C 650 GT handelt es sich um eine Hybrid-Konstruktion. Der Hauptrahmen der C 600 Sport und C 650 GT besteht aus einer torsionssteifen Stahlrohr-Brückenkonstruktion, wie sie ansonsten nur bei Motorrädern zum Einsatz kommt. Erstmals in der Geschichte von BMW Motorrad wird diese Stahlrohrkonstruktion im Bereich der Schwingenlagerung von einer verschraubten Aluminiumdruckgusseinheit ergänzt, die dem gesamten Fahrwerksverbund zusätzliche Steifigkeit verleiht. Zusätzlich fungiert der Zweizylinder-Reihenmotor als mittragendes Element und sorgt so für ein besonders stabiles und zielgenaues Fahrverhalten.

Torsionssteife Schwinge und Schwingenlagerung mit koaxialem Drehpunkt.

Die Hinterradführung basiert auf einer Einarmschwinge aus Aluminiumguss und beinhaltet den wartungsarmen Sekundärantrieb. Der Schwingenarm besteht aus einem Teil und wird ergänzt von einem verschraubten Aluminiumseitendeckel, der für zusätzliche Verwindungssteifigkeit sorgt.

Dem Streben nach größtmöglicher Fahrstabilität trägt insbesondere auch die Schwingenlagerung Rechnung, die entgegen der bei Scootern vielfach

praktizierten Bauweise nicht im Motorgehäuse, sondern wie bei Motorrädern meist üblich im Rahmen erfolgt. Zur Minimierung von Antriebsmomenten und Vermeidung unterschiedlicher Spannungszustände der Sekundärkette ist der Schwingendrehpunkt zudem koaxial zur Antriebswelle angeordnet.

Liegend montiertes Federbein, Upside-down-Gabel und Leichtmetallräder.

Das asymmetrisch angeordnete Federbein ist liegend auf der linken Fahrzeugseite montiert und kann in der Federbasis unterschiedlichen Belastungszuständen angepasst werden. Der Federweg beträgt 115 Millimeter. Die Dämpferabstimmung des C 650 GT ist entsprechend der Konzeption des Fahrzeugs besonders komfortabel ausgelegt.

Die Vorderradführung übernimmt eine Upside-down-Gabel mit einem Standrohrdurchmesser von 40 Millimetern und einem Federweg von ebenfalls 115 Millimetern. Die beiden Gabelbrücken sind als Schmiedeteile aus Stahl gefertigt. Der als Stahlschweißkonstruktion ausgeführte Lenker ist direkt mit der oberen Gabelbrücke verschraubt.

Vorne rollen C 600 Sport und C 650 GT auf einem Fünfspeichen-Leichtmetalldruckgussrad der Größe 3,5 x 15 Zoll; die Reifendimension beträgt 120/70 R15. Das Hinterrad besitzt die Dimension 4,5 x 15 Zoll und ist mit einem Pneu der Größe 160/60 R15 bereift. Auch hier orientieren sich die Maxi-Scooter in Punkto Breiten- und Querschnittsverhältnissen an gängigen Motorrad-Spezifikationen. Die 15-Zoll-Felgen stellen höchste Fahrstabilität bei bester Agilität und bestem Handling sicher.

Leistungsstarke Bremsanlage, serienmäßig mit ABS.

Für ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit sorgt die großzügig ausgelegte Bremsanlage in Verbindung mit dem serienmäßigen BMW Motorrad ABS.

Vorne sorgt eine Doppelscheibenbremse mit 270 Millimetern Durchmesser und zwei Zweikolben-Schwimmsätteln mit 25,4 Millimetern Kolbendurchmesser in Verbindung mit einem 12,7-Millimeter-Handbremszylinder für nachhaltige Verzögerung.

Hinten übernimmt diese Aufgabe eine Einscheibenanlage mit ebenfalls 270 Millimetern Durchmesser, Zweikolben-Schwimmsattel mit 27 Millimetern Kolbendurchmesser und 14-Millimeter-Handbremszylinder.

Im Sinne eines stabilen Druckpunkts und bestmöglicher Dosierbarkeit sind sämtliche Bremsleitungen als Stahlflexleitungen ausgeführt. Zur Anpassung an die individuellen ergonomischen Fahrerbedürfnisse ist die Griffweite der beiden Bremshebel fünffach einstellbar.

Das lediglich 700 Gramm schwere und extrem klein bauende 2-Kanal-ABS vom Typ Bosch 9M ermöglicht das unabhängige Regeln der beiden Bremskreise für Vorder- und Hinterradbremse.

Automatisch via Seitenstütze aktivierte Parkbremse.

Für die bei Scootern obligatorische Parkbremse konnte BMW Motorrad eine besonders innovative Lösung entwickeln. Während die Bremse üblicherweise über einen separaten Hebel vom Fahrer aktiviert werden muss, geschieht dies bei C 600 Sport und C 650 GT automatisch über das Ausklappen der Seitenstütze. Hierbei wird ein zweiter hinterer, mechanisch betätigter Bremssattel über einen Seilzug aktiviert, was jegliches Wegrollen des Fahrzeugs verhindert. Auf diese Weise wird absolut sicheres Abstellen gewährleistet.

Im Rahmen der Sonderausstattung ab Werk können C 600 Sport und C 650 GT auch mit der Reifendruckkontrolle RDC ausgerüstet werden. Hierbei ermitteln Sensoren auf der Felgeninnenseite den aktuellen Luftdruck und übermitteln die Information an das Anzeigenfeld in der Instrumentenkombination.

Die Trittbretter erlauben es dem Fahrer, verschiedene Fußpositionen einzunehmen. Wie bei einem Motorrad stehen dem Sozius beim C 600 Sport Fußrasten zur Verfügung, während der C 650 GT auch in diesem Bereich Trittbretter nutzt.



4. Elektrik und Elektronik.

Leistungsfähiges Bordnetz in CAN-Bus-Technologie.

Die Fahrzeugelektrik von C 600 Sport und C 650 GT lehnt sich an die bewährte Bordelektrik der BMW Motorrad Modelle an. Beim Bordnetz handelt es sich um ein CAN-Bus-System (Controller Area Network). Hierdurch sind Instrumentenkombination, das ABS- und Motorsteuergerät, die elektronische Wegfahrsperre sowie als Sonderausstattung die Diebstahlwarnanlage (DWA) und die Reifendruckkontrolle (RDC) vernetzt.

Bereits im Serienumfang enthalten ist eine im linken Staufach installierte Bordnetzsteckdose. Hier kann z. B. während der Fahrt ein Handy aufgeladen werden, während es gleichzeitig über Bluetooth mit dem BMW Motorrad Kommunikationssystem im Helm des Fahrer verbunden ist. Für eine unter allen Betriebszuständen kräftige und stabile Stromversorgung sorgt die auf dem linken Kurbelwellenstumpf platzierte Lichtmaschine mit einer Leistung von 588 Watt. Die Batterie verfügt über eine Kapazität von 12 Ah und ist im vorderen Fahrzeugbereich hinter der rechten Seitenverkleidung untergebracht. Der Kabelbaum des C 600 Sport und C 650 GT ist so ausgelegt, dass sämtliche elektrischen Sonderausstattungen ab Werk, wie etwa Heizgriffe, Sitzheizung, Diebstahlwarnanlage oder Reifendruckkontrolle (RDC) auch im Rahmen des Sonderzubehörs nachgerüstet werden können.

Multifunktionale Instrumentenkombination mit Bordcomputer.

Die Instrumentenkombination der Maxi-Scooter umfasst deutlich mehr Funktionen als in dieser Fahrzeugklasse üblich. Sie verfügt über ein großes, gut ablesbares LCD-Display mit integriertem Drehzahlmesser sowie einen analogen Tachometer mit optimal ablesbarer Skalierung. Darüber hinaus wurden sämtliche Kontrollleuchten in die Instrumentenkombination integriert. Großer Wert wurde bei der Entwicklung der Instrumentenkombination auf beste Ablesbarkeit und die Vermeidung von Spiegelungen im Display gelegt. Die Beleuchtung des analogen Tachometers und der LCD-Anzeige ist in ablesbarem Orange gehalten. Diese Beleuchtung ist bei eingeschaltetem Tagfahrlicht deaktiviert.

Neben der Anzeige des Kraftstoffvorrats mittels acht Balkensymbolen stellt die Instrumentenkombination bereits serienmäßig Informationen über Ölstand, gefahrene Strecken sowie über den Bordcomputer Werte wie zurückgelegte Fahrtstrecke seit Erreichen der Kraftstoffreserve von vier Litern, Datum und Uhrzeit, Durchschnittsverbrauch und -geschwindigkeit sowie Außentemperatur und Service-Informationen bereit.

Im oberen Bereich des Displays werden zudem Warnmeldungen in Text- und Symbolform angezeigt, etwa beim Ausfall eines Leuchtmittels. Der Betriebszustand der im Rahmen der Sonderausstattung ab Werk erhältlichen Griffheizung und Sitzheizung wird ebenfalls im Display angezeigt.

LED-Leuchten, optionales LED-Tagfahrlicht und Way-Home-Funktion.

Die Maxi-Scooter C 600 Sport und C 650 GT verfügen bereits in der Serienauslieferung über Rücklicht und Stauraumbeleuchtung in LED-Ausführung. Die LED-Technologie zeichnet sich insbesondere durch eine hohe Ausfallsicherheit, lange Lebensdauer, hohe Lichtausbeute und geringen Stromverbrauch aus.

Die Frontbeleuchtung des C 600 Sport besteht aus je einem Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht sowie zwei Positionsleuchten (alternativ Kombination aus Standlicht und optionalem Tagfahrlicht).

Der C 650 GT besitzt ebenfalls zwei Scheinwerfer, jedoch erfolgt die Positionsbeleuchtung beziehungsweise das optionale Tagfahrlicht aus drei mittig angeordneten Lichtleitelementen mit LED-Technik.

Für die Positionsleuchten sowie die Staufachbeleuchtung existiert eine sogenannte Way-Home-Funktion, das heißt, dass diese nach Abstellen des Fahrzeugs nachleuchten.

Während LED-Blinkeleuchten für den C 600 Sport als Sonderausstattung ab Werk angeboten werden, verfügt der C 650 GT bereits serienmäßig über dieses Feature. Darüber hinaus ist für beide Modelle im Rahmen des Highline- Paketes (Sonderausstattung ab Werk) das LED-Tagfahrlicht und damit ein im Scooter-Markt bis dato noch seltenes Sicherheitsplus verfügbar.

Griff- und Sitzheizung.

Erstmals bei BMW Motorrad verfügt die im Rahmen der Sonderausstattung sowie des Sonderzugehört angebotene Griff- und Sitzheizung neben den Stufen 1 und 2 auch über eine so genannte AUTO-Stufe mit automatischer Temperaturregelung.

Wählt der Fahrer die AUTO-Stufe, wird die Heizung von Lenkergriffen und Sitzbank im Bereich der Fahrersitzfläche abhängig von der Außentemperatur sowie der Fahrzeuggeschwindigkeit automatisch gesteuert. Die Heizung schaltet sich ab einer Außentemperatur von + 8 Grad Celsius ein. Die Heizleistung ist zunächst schwach und wird mit abnehmender Außentemperatur zunehmend hochgeregelt. Die maximale Heizleistung in der AUTO-Stufe wird bei – 15 Grad Celsius erreicht. Die Heizung für die Sitzfläche des Beifahrers kann über einen separaten Schalter an der Sitzbank vom Sozius selbst in den Stufen 1 und 2 angesteuert werden.

Bedienungsfreundliche BMW Motorrad Schaltereinheiten.

Die Schalterarmaturen sind bekannt von den BMW Motorrädern und stehen in verschiedenen Belegungen, je nach Ausstattung, zur Verfügung. Auf der rechten Seite sind Funktionen wie Start-Stopp, Griffheizung (Stufe 1, 2 und AUTO mit Außentemperaturregelung) und Sitzheizung (Stufe 1, 2 und AUTO mit Außentemperaturregelung). Auf der linken Seite sind die Funktionen für Fern- und Abblendlicht, Lichthupe, Blinker, Warnblinker, Tagfahrlicht und Hupe integriert.



5. Karosserie und Design.

Typische Formensprache by BMW Motorrad.

Der C 600 Sport und der C 650 GT treten mit der unverwechselbaren Design- und Formensprache von BMW Motorrad auf und setzen auch in dieser Hinsicht neue Maßstäbe in diesem Segment. Ihre Formensprache ist modern und zukunftsorientiert und fügt sich nahtlos in die Design-Philosophie von BMW Motorrad ein. Sie begeistern mit einer vollkommen neuen Interpretation des Themas Maxi-Scooter. Die bei der Gestaltung eingesetzten Asymmetrien sowie die typische Aufteilung der Frontsilhouette in zwei „Gesichtshälften“ – das so genannte Split Face – sind typische Designmerkmale, wie sie auch die BMW Motorrad Modelle markant und eindeutig charakterisieren.

Optisch unterscheiden sich die beiden neuen Maxi-Scooter von BMW Motorrad deutlich von ihren Wettbewerbern und wirken in ihren designerischen Entwürfen sportlich-dynamisch beziehungsweise luxuriös-elegant.

Optische, aber auch technische Orientierung an BMW Motorrädern.

Die Zugehörigkeit der beiden neuen Maxi-Scooter zur BMW Motorrad Familie wird auch in technischer Hinsicht deutlich. So bestimmen wie bei einem Motorrad eine großzügig dimensionierte Upside-down-Gabel und eine Doppelscheibenbremse die Frontpartie. Das Heck wird indes von einer für BMW Motorräder typischen und dynamisch gestalteten Einarmschwinge mit groß dimensionierter, hohler Radachse geprägt. Die dynamische Anmutung unterstreicht auch das sichtbare, liegend angeordnete Federbein. Mit den so genannten „Bash-Plates“, den vorderen Verkleidungsseitenteilen, kommt zudem ein weiteres, bereits von BMW Motorrädern bekanntes Designelement zum Zuge. Auch der „Twin-tipped“ Motorspoiler stellt einen formensprachlichen Bezug zu BMW Motorrädern her.

C 600 Sport und C 650 GT – zwei eigenständige Charaktere.

Technisch basieren die beiden neuen Maxi-Scooter-Modelle von BMW Motorrad auf einer identischen Plattform, zeigen durch bestimmte Unterschiede im Design aber jeweils völlig eigenständige Charaktere. Betont der C 600 Sport die sportlich-dynamischen Eigenschaften eines

Maxi-Scooters, besticht der C 650 GT vor allem im Hinblick auf Komfort und Tourentauglichkeit.

Diese tourenorientierte Auslegung des C 650 GT spiegelt sich auch im Design wider. Dies wird insbesondere an den großzügig ausgelegten Verkleidungsteilen des C 650 GT im Sinne eines hervorragenden Wind- und Wetterschutzes deutlich, während der C 600 Sport in einem sportlich-knapp geschnittenen Dress auftritt. Leichtigkeit und Dynamik verkörpern beim C 600 Sport gerade auch das schlanke, dynamisch nach oben zulaufende Heck und die betonten Karosseriekanten, während der C 650 GT mit seiner organischen Formensprache Komfortattribute hervorhebt.

Besonders wichtig war den Designern auch, die technische Nähe des C 600 Sport und C 650 GT zur Motorradfamilie von BMW Motorrad in der formalen Gestaltung auszudrücken. Bis dahin gehorchten Scooter mit ihrem tief gezogenen Durchstieg gewissermaßen einer L-Form mit nahezu senkrechten Karosserielinien. Die beiden neuen Maxi-Scooter von BMW Motorrad sind zwar ebenfalls mit einem scootertypischen Durchstieg ausgestattet, doch verläuft dieser ebenso wie die Heckpartie und die Karosserielinien der Verkleidung ähnlich wie bei einem Motorrad diagonal. Hierdurch wird eine besonders dynamische Linienführung erreicht.

Der C 600 Sport wirkt besonders sportlich und emotional. Seine farblich abgesetzten Verkleidungsteile erzeugen eine betont kompakte Formensprache. Noch stärker als beim C 650 GT sorgt die in Weiß lackierte, gut sichtbare Feder des Federbeins bei ihm für eine technisch-dynamische Anmutung.

Die Unterschiede zwischen C 600 Sport und C 650 GT schlagen sich auch in der Ergonomie nieder. So verfügt der C 600 Sport, seinem dynamischen Anspruch entsprechend, über eine Sitzhöhe von 810 Millimetern und sorgt im Zusammenwirken mit dem flacher montierten Lenker für eine sportlich-versammelte, vorderradorientierte Sitzposition. Beim C 650 GT beträgt die Sitzhöhe lediglich 780 Millimeter. In Verbindung mit dem höher positionierten Lenker ergibt sich für den Fahrer daraus eine tourentypische, aufrechte und sehr entspannte Sitzhaltung.

Großzügiges Stauraumangebot, beim C 600 Sport mit Weltneuheit BMW flexcase.

Die hohe Touren- und Langstreckentauglichkeit des C 650 GT unterstreicht auch das großzügige Stauraumangebot mit einem üppig dimensionierten Staufach (ca. 60 Liter) unter der Sitzbank sowie zwei kleineren Fächern (links abschließbar) im vorderen Bereich des Durchstiegs. Das innen beleuchtete Staufach im Heck des C 650 GT fasst auch im Fahrbetrieb zwei Helme. Darüber hinaus bietet sich in den Ausbuchtungen des Hecks links und rechts weiterer Stauraum für Utensilien. Den Komfort-Anspruch des C 650 GT – auch im Zweipersonenbetrieb – unterstreicht auch die üppig gepolsterte Sitzbank mit in drei Positionen einstellbare Fahrer- Rückenlehne.

Ogleich die Heckpartie des C 600 Sport wesentlich knapper und sportlicher geschnitten ist, gelang es den Entwicklern von BMW Motorrad, ein Stauraumkonzept zu integrieren, das auch bei diesem Modell die Unterbringung zweier Helme gestattet. Hierfür wurde das so genannte BMW flexcase entwickelt. Dabei handelt es sich um eine Klappe im Heckboden, durch deren Öffnen sich der Stauraum nach unten hin vergrößern lässt. Die Variabilität wird dabei durch die Verwendung eines hochfesten, flexiblen Materials auf Kevlar-Basis ermöglicht, das die flexible, aber dennoch schmutz- und wasserdichte Verbindung zwischen Klappe und Heckboden herstellt. Diese bisher weltweit einzigartige und von BMW Motorrad patentierte Stauraumlösung gestattet die Unterbringung zweier Helme in geparktem Zustand. Für den Fahrbetrieb wird das BMW flexcase geschlossen. Der Transport von einem Helm ist dann immer noch möglich. Ein Sicherheitsschalter sorgt dafür, dass ein Starten des Motors bei geöffneter Klappe des BMW flexcase unmöglich ist. Ist die Klappe nicht geschlossen, wird dies mittels Warnsymbol in der Instrumentenkombination angezeigt. Auch beim C 600 Sport ist der Stauraum unter der Sitzbank innen beleuchtet.

Weiterer Stauraum steht bei beiden Modellen im vorderen Bereich des Durchstiegs in Form zweier Handschuhfächer zur Verfügung, von denen das linke abschließbar ist. Die Verriegelung erfolgt automatisch, sobald das Fahrzeug abgestellt und abgeschlossen wird.

Für den Transport von weiterem Gepäck können der C 600 Sport und der C 650 GT mit einer Gepäckbrücke (Sonderzubehör) ausgerüstet werden, die auch die Montage eines Topcase (ebenfalls Sonderzubehör) ermöglicht.

Zentrale Entriegelungsfunktion für Sitzbank und Tankklappe.

Über das Zentralschloss werden die Sitzbank, das vordere linke Handschuhfach sowie die Tankklappe geöffnet und verriegelt. Der bequem zugängliche Tankeinfüllstutzen befindet sich hinter der Tankklappe, unterhalb des vorderen Sitzbankendes im Durchstieg.

Innovatives Leuchtendesign und bestmöglicher Wind- und Wetterschutz.

Die unterschiedlichen Charaktere beider Maxi-Scooter sind auch aus der Frontperspektive eindeutig auszumachen. Beim C 650 GT sind die vorderen Blinkleuchten in die Spiegel integriert, während diese beim C 600 Sport in die Verkleidung integriert sind. Die Spiegel des C 600 Sport verfügen jeweils über einen einstellbaren Spiegelkopf, während sich beim C 650 GT die Spiegelträgerplatte innerhalb des Spiegelgehäuses justieren lässt. Beide Fahrzeuge verfügen über Doppelscheinwerfer, jedoch ist beim C 650 GT das Standlicht zwischen den beiden Scheinwerfern in Form dreier senkrechter Lichtleitelemente angeordnet, während der C 600 Sport über zwei links und rechts angeordnete Positionsleuchten verfügt. Die elegante Erscheinung des C 650 GS spiegelt sich auch in der LED-Rückleuchteinheit wider, in die auch die Blinkleuchten integriert sind. Seinem sportlich-dynamischen Charakter entsprechend verfügt der C 600 Sport über Einzelblinkleuchten.

Mit dem Ziel eines bestmöglichen Wind- und Wetterschutzes und möglichst geringer Windgeräusche wurden die Windschilde beider Maxi-Scooter im Windkanal entwickelt. Das Windschild des C 650 GT ist über einen Weg von zehn Zentimetern elektrisch einstellbar (C 600 Sport: manuell in drei Stufen über zwei Stellschrauben) und gegenüber dem C 600 Sport großzügiger dimensioniert. Zusätzlich verfügt der C 650 GT über einstellbare Windleitflügel an der Verkleidung, die bei Bedarf für verstärkte Luftzuführung zum Fahrer sorgen. Für den C 600 Sport sind im Rahmen des Sonderzubehörs von BMW Motorrad auch ein getöntes Windschild sowie ein kürzeres Windschild in klarer beziehungsweise getönter Ausführung für eine betont sportliche Optik erhältlich.

Hochwertige Lösungen für Durchstieg und Cockpit.

Sowohl beim C 600 Sport als auch beim C 650 GT sind die Trittbrettbereiche mit hochwertigen, robusten Edelstahlelementen aufgewertet.

Die ebenso klare wie dynamische Formensprache setzt sich auch beim übersichtlich gezeichneten Cockpit der Maxi-Scooter fort. Während die Instrumentenkombination des C 600 Sport von einer lackierten Blende in Granitgrau metallic matt eingefasst wird, setzt der C 650 GT hier auf edles Magnesium metallic matt.

Organisch gestalteter Endschalldämpfer.

Der kurze, kompakte Endschalldämpfer des C 600 Sport besteht aus hochwertigem Edelstahl und verfügt über einen fünfeckigen Querschnitt. Dem sportlich-dynamischen Erscheinungsbild entsprechend trägt er seine Edelstahloptik bewusst zur Schau, während der elegante, komfortorientierte C 650 GT über dieselbe Anlage, jedoch über eine zusätzliche Schalldämpferverkleidung verfügt.



6. Ausstattungsprogramm.

Sonderausstattung und Sonderzubehör für mannigfaltige Individualisierungsmöglichkeiten.

Zur Individualisierung des neuen C 600 Sport und C 650 GT steht das gewohnt umfangreiche Programm von BMW Motorrad zur Verfügung.

Sonderausstattungen werden direkt ab Werk geliefert und sind in den Fertigungsablauf integriert. Sonderzubehör montiert der BMW Motorrad Händler oder der Kunde selbst. Damit kann das Fahrzeug auch nachträglich ausgerüstet werden.

Sonderausstattung.

- Diebstahlwarnanlage (DWA).

Highline-Paket:

- Heizgriffe.
- Sitzbankheizung.
- Reifendruckkontrolle (RDC).
- LED-Tagfahrlicht.
- LED-Blinkleuchten (nur C 600 Sport).

Sonderzubehör.

Stauraumprogramm.

- Topcase 35 Liter.
- Gepäckbrücke.
- Innentasche für Topcase.
- Mitteltunnel-Tasche 12 Liter.
- Gepäckraumtrennetz.

Komfort und Design.

- Windschild getönt (nur C 600 Sport).
- Windschild Sport klar/ getönt (nur C 600 Sport).
- Sitzbank Sport inkl. Sitzheizung (nur C 600 Sport).
- Sitzbank Exklusiv inkl. Sitzheizung (nur C 650 GT).
- Regenschutzhaube für Sitzbank.

- Windabweiser.
- Scootermantel (textiler Wind-, Wasser-, Kälteschutz für den Fahrer).
- Spiegel asphärisch (nur C 650 GT).
- Rückenlehne für Beifahrer.

Navigation und Kommunikation.

- BMW Motorrad Navigator IV.
- Halterung für BMW Motorrad Navigator IV.
- BMW Motorrad Kommunikationssystem.
- Mobiltelefoneinsatz für Ablagefach.
- BMW USB-Ladegerät.

Sicherheit und Elektrik.

- Diebstahlwarnanlage (DWA).
- LED-Blinkleuchten (nur C 600 Sport).
- Sturz pads.
- Motorradschloss.
- Zusatzsteckdose.

Weitere Ausstattungsmöglichkeiten.

- Sportschalldämpfer Akrapović.
- Chromsatz (Fußrasten, Lenkergewichte, Trittbretteinsätze).

Passend zu den neuen Maxi-Scootern erweitert BMW Motorrad auch das Fahrerausstattungsangebot um attraktive Produkte für die urbane Mobilität (z.B. Helm AirFlow 2, Jacke Urban, Handschuh Urban, Sneaker X 2 etc.).



7. Farben.

Der C 600 Sport und der C 650 GT werden in jeweils drei unterschiedlichen Farbvarianten angeboten.

Beim C 600 Sport unterstreicht Cosmicblue metallic matt die kompakte, sportive Ausrichtung und sorgt im Zusammenspiel mit den in Granitgrau metallic gehaltenen Kontrastflächen für einen spannenden, Dynamik erzeugenden Gegensatz.

Titansilber metallic verleiht dem C 600 Sport eine starke technische Note, und im Zusammenwirken mit den Kontrastflächen wirkt er in dieser Farbvariante besonders leicht und kompakt.

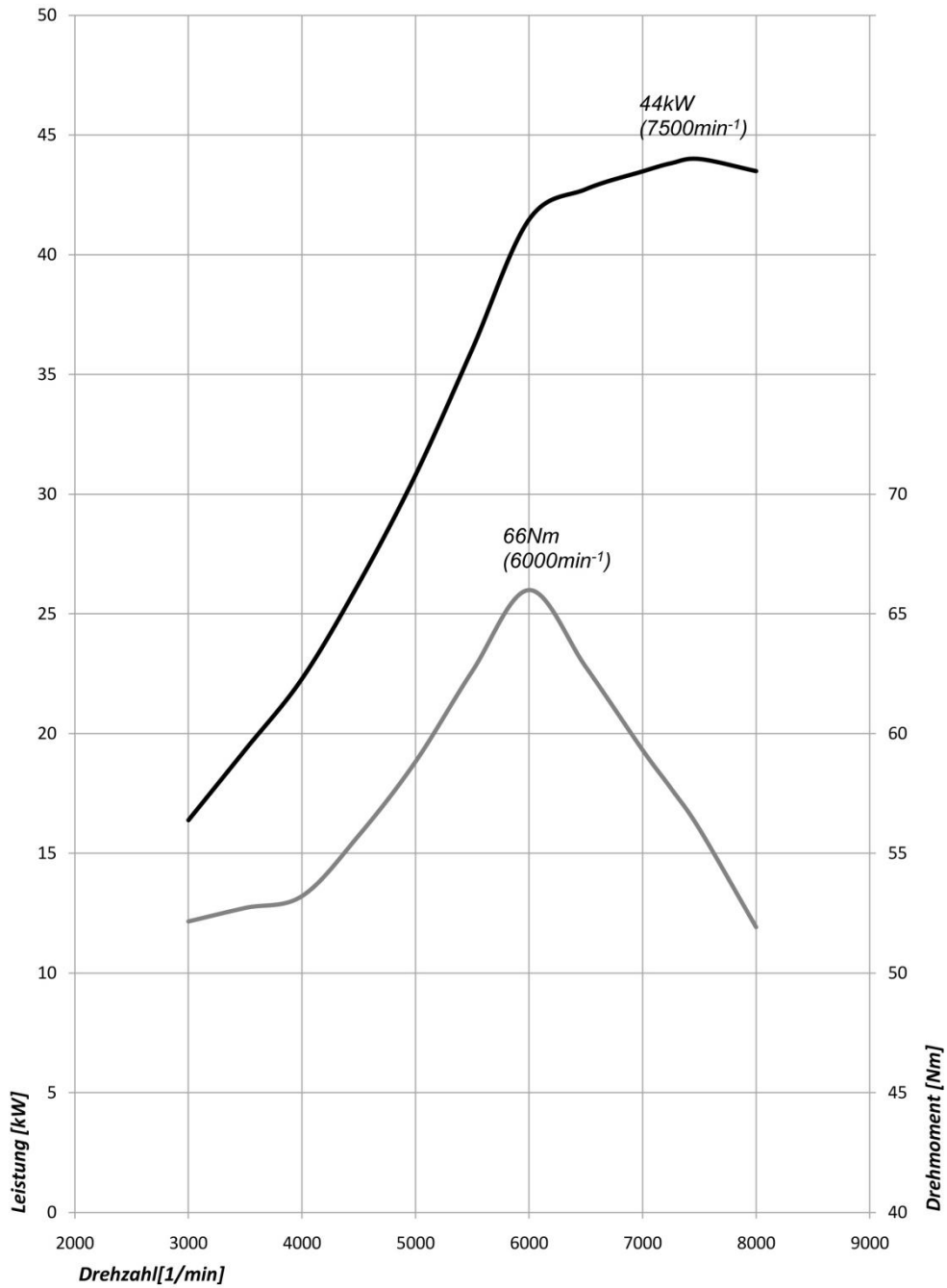
Saphirschwarz metallic gibt dem C 600 Sport einen kraftvollen, maskulinen Touch, und die Kombination mit den Kontrastflächen sorgt hier für einen betont klassischen Auftritt.

Beim C 650 GT betont Saphirschwarz metallic in Verbindung mit der flüssigen Formensprache und den Kontrastflächen in Magnesium metallic matt den eleganten Charakter dieses Fahrzeugs.

In Platinbronze metallic wirkt der C 650 GT wie aus einem Guss und die reduzierten Kontraste lassen ihn in dieser homogenen Farbvariante besonders souverän erscheinen.

Vermillionred metallic betont die dynamische Seite des C 650 GT. Als einer der Klassiker in der Farbpalette von BMW Motorrad sorgt dieser Farbton für eine besonders moderne Erscheinung.

8. Motorleistung und Drehmoment.



9. Technische Daten.



		BMW C 600 Sport	BMW C 650 GT
Motor			
Hubraum	cm ³	647	
Bohrung/Hub	mm	79/66	
Leistung	kW/PS	44/60	
bei Drehzahl	min ⁻¹	7 500	
Drehmoment	Nm	66	
bei Drehzahl	min ⁻¹	6 000	
Bauart		Wassergekühlter Zweizylinder-Viertaktreihenmotor	
Verdichtung/Kraftstoff		11,6:1/Super Bleifrei (95 ROZ)	
Ventilsteuerung		DOHC (double overhead camshaft), Tassenstößel	
Ventile pro Zylinder		4	
Ø Ein-/Auslass	mm	31,5/27,1	
Drosselklappendurchmesser	mm	38	
Gemischaubereitung		BMS-E	
Elektrische Anlage			
Lichtmaschine	W	588	
Batterie	V/Ah	12/12	
Scheinwerfer		Fern-/Abblendlicht: 12 V/55W Halogen	
Rückleuchte		LED-Brems-/Rücklicht	LED-Rücklicht, Bremsleuchte: 2x 12V/21W
Starter	kW	0,6	
Kraftübertragung Getriebe			
Kupplung		Radiale Fliehkraftkupplung	
Getriebe		CVT (Continuously Variable Transmission)	
Primärübersetzung		1,06	
Hinterradantrieb		Kette im Ölbad	
Übersetzung		1,688	
Fahrwerk			
Rahmenbauart		Stahlrohr-Brückenrahmen mit angeschraubtem Aluminium-Heckrahmen	
Radführung Vorderrad		Upside-down-Gabel	
Radführung Hinterrad		Einarm Gusschwinge	
Federweg vorn/hinten	mm	115/115	
Nachlauf	mm	92	
Radstand	mm	1 591	
Lenkkopfwinkel	°	64,6	

		BMW C 600 Sport	BMW C 650 GT
Bremsen	vorne	Hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremse, Ø 270 mm, Zweikolben-Schwimmsattel	
	hinten	Hydraulisch betätigte Einscheibenbremse Ø 270 mm, Zweikolben-Schwimmsattel,	
ABS		BMW Motorrad ABS (Serie)	
Räder		Aluminiumgussräder	
	vorn	3,50 x 15"	
	hinten	4,50 x 15"	
Reifen	vorn	120/70 R15	
	hinten	160/60 R15	
Maße und Gewichte			
Gesamtlänge	mm	2 155	2 218
Gesamtbreite mit/ohne Spiegeln	mm	877/790	916/822
Sitzhöhe (ohne Fahrer)	mm	810 (Serie)	780 (Serie)
DIN Leergewicht, fahrfertig	kg	249	261
Zul. Gesamtgewicht	kg	445	445
Tankinhalt	l	16	
Fahrdaten			
Kraftstoffverbrauch			
90 km/h	l/100 km	4,4	
100 km/h	l/100 km	4,8	
120 km/h	l/100 km	5,6	
Beschleunigung			
0-100 km/h	s	7,1	7,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	175	