



Az új BMW C 600 Sport és BMW C 650 GT

Tartalomjegyzék

1. Konceptió és tulajdonságok.	2
2. Hajtás.	6
3. Futómű.	9
4. Elektromos rendszer és elektronika.	11
5. Megjelenés és forma.	13
6. Felszereltség.	16
7. Színválaszték.	18
8. Teljesítmény és forgatónyomaték.	19
9. Műszaki adatok.	20



1. Konceptió és tulajdonságok

Az utóbbi időben jelentősen megváltoztak az egyéni mobilitás, azon belül is a hatékony városi közlekedés keretfeltételei. Egyre nő a forgalom, drágul az energia, és mind szigorúbb előírások vonatkoznak a belvárosi CO₂-kibocsátásra. Alighanem ezek a tényezők jelentik a jövő legnagyobb kihívásait a járműfejlesztők számára.

A BMW csoport idejekorán felismerte a fenti folyamatokat, és sorozatgyártásra érett megoldásokat fejleszt mind a jelenlegi, mind a jövőbeni igények kielégítésére. A vállalatcsoport szerves részeként maga a BMW Motorrad is intenzíven foglalkozik az egy nyomvonalú járművek által biztosított egyéni mobilitás fejlesztésével, és igyekszik messzemenően alkalmazkodni a jövőbeni felhasználói igényekhez. Ezirányú törekvéseinek összességét jelöli az „Urban Mobility” (városi mobilitás) gyűjtőfogalom.

Elsőként két nagytestű prémiumrobogót mutatott be e témában. Az új BMW C 600 Sport és BMW C 650 GT a motorkerékpárok előnyös menettulajdonságait ötvözi a robogók közismert fordulékonyásával és magas szintű komfortjával, ezzel újfajta, dinamikus vezetési élményben részesítve a felhasználókat.

A két maxi-scooter a BMW Motorrad berlini gyárában készül.

Dinamikus robogók sport- és túracélú felhasználásra.

Annak köszönhetően, hogy más a két robogó rendeltetése, együttesen szélesebb célközönséget tudnak megszólítani: a C 600 Sport a sportos motorozási stílusú vásárlók igényeit hivatott kielégíteni, a C 650 GT viszont azokat, akik a kényelmet és a túraalkalmasságot helyezik előtérbe.

Eltérő jellegétől függetlenül mind a C 600 Sport, mind a C 650 GT a BMW Motorrad egyedülálló formanyelvének jegyeit viseli magán, már csak e tekintetben is mércét állítanak kategóriájukban. Modern és dinamikus külsejük hűen tükrözi a BMW Motorrad formatervezési filozófiáját.

Erőteljes kéthengeres motor CVT-váltóval és jellegzetes hanggal.

647 köbcentiméter a C 600 Sportban és C 650 GT-ben dolgozó új fejlesztésű, soros kéthengeres motor hengerűrtartalma. Mindkét modellben 44 kW (60 LE)/7.500 ford./perc a néveleges teljesítménye és 66 Nm/6.000 ford./perc a maximális forgatónyomatéka. Utóbbival közvetlenül integrált CVT-váltó (Continuously Variable Transmission – fokozatmentes erőátvitel) gazdálkodik.

Annak érdekében, hogy alacsonyabban legyen a súlypont, 70 fokkal előre döntötte a BMW Motorrad a hengersort. A 90 fokos forgattyúcsap-elékelésnek és a 270 fokos gyújtásszögnek, valamint a homlokkerekekkel hajtott két kiegyensúlyozó tengelynek köszönhetően jellegzetes hang és finom működés jellemzi a kéthengerest.



A két felül fekvő vezérműtengellyel és hengerenként négy szeleppel ellátott motor keverékképzésében elektronikus befecskendezés működik közre. Az olajozást két szivattyúra épülő szárazkarter-kenés, a termikus egyensúlyt hatékony hűtőrendszer valósítja meg.

A teljes kipufogórendszer rozsdamentes acélból készül, műszaki specifikációja megegyezik a motorkerékpárokéval. Katalizátorának és lambda-szondájának köszönhetően a C 600 Sport és a C 650 GT már most teljesíti a majd csak a későbbiekben hatályba lépő Euro 4 környezetvédelmi normatíva előírásait.

Játszi könnyű irányíthatóságot és kiváló stabilitást garantáló futómű.

Az volt az egyik legfontosabb cél a két robogó kifejlesztésekor, hogy rezzenéstelen legyen az egyenesfutásuk, könnyen lehessen irányítani őket, és pontos visszajelzést adjanak az útról – éppen úgy, ahogy az a motorkerékpárokra jellemző.

Ezt elősegítendő, futóművük acél csővázból és alumíniumöntvény egységből álló nagy csavarodási merevségű hibrid megoldást alkalmaz a lengővillánál. Azáltal, hogy teherviselő elemként illeszkedik bele a soros kéthengeres motor, különösen merev szerkezetű, ebből adódóan pedig példásan stabilak és pontos iránytartásúak is a járművek.

Szintén a maximális stabilitásnak kedvez a könnyűfémöntvény-lengővilla koaxiális forgáspontja.

A rugózó elemek is mindent a sportosságnak és a kényelemnek rendelnek alá. Elöl tekintélyes, 40 mm-es külsőcső-átmérőjű fordított teleszkópvilla, hátul a bal oldalra épített, fekvő rugóstag teljesít szolgálatot. A rugóút – elől-hátul 115 mm – megközelíti a motorkerékpárokét. Gumiabroncsai méretét tekintve is hozzájuk igazodik a C 600 Sport és a C 650 GT.

Nagy teljesítményű fékrendszer gyári BMW Motorrad ABS-szel.

Elöl két, hátul egy 270 mm-es tárcsára épül a két prémiumrobogó nagy teljesítményű fékrendszere. Lassításukat gyári BMW Motorrad ABS teszi a lehető legbiztonságosabbá.

Multifunkcionális műszerfal és LED-es nappali világítás extraként.

Beépített fordulatszámérővel rendelkező nagyméretű, jól leolvasható LCD-kijelző és analóg kilométeróra található a C 600 Sport és a C 650 GT műszerfalán. Utóbbi sokkal több funkciót vonultat fel, mint az a kategóriában általános.

Egyúttal a C 600 Sport és a C 650 GT a BMW Motorrad első két modellje, amelyekhez rendelhető extraként LED-es nappali világítás.

FlexCase – világújdonság a C 600 Sporthoz.



Innovatív tárolóhely-koncepciót takar a C 600 Sporthoz kifejlesztett FlexCase: a sisakrekesz aljának lenyitásával meg lehet növelni a tároló térfogatát, így akár két bukósisak is elfér benne.

A legfőbb ismérvek:

- Tökéletesített hatásfokú, nagy nyomatékú soros kéthengeres motor CVT-váltóval párosítva.
- A legnagyobb teljesítmény és a legjobb hatásfok a kategóriában.
- Kompakt kivitel szárazkarter-kenéssel.
- 44 kW (60 LE)/7.500 ford./perc névleges teljesítmény és 66 Nm/6.000 ford./perc maximális forgatónyomaték.
- Markáns hang és kifinomult működés a 90 fokos forgattyúcsap-elékelés és 270 fokos gyújtásszög, valamint a két kiegyensúlyozó tengely jóvoltából.
- Kis fogyasztást és minimális károsanyag-kibocsátást szavatoló elektronikus befecskendezés és szabályozott katalizátor.
- Motorkerékpárokéhoz hasonló vázszerkezet: különösen merev, nagyfokú stabilitást garantáló acélcső hídváz a lengővilla forgáspontjának környezetében présöntött alumínium merevítéssel megerősítve.
- 40 mm külsőcső-átmérőjű, vastag szárú teleszkópvilla.
- Széles ágyazású lengővilla oldalt elhelyezett, fekvő rugóstaggal.
- A kihajtótengelyhez képest koaxiális lengővilla-forgáspont, emiatt állandó láncfeszesség és kevesebb előnytelen terhelésváltási reakció. Kevés gondozást igénylő, zárt rendszerű szekunder hajtás olajfürdős görgős láncsal.
- Jelentős aktív biztonság a nagy féktárcsáknak és a kétcsatornás gyári ABS-nek köszönhetően.
- Az oldalkitámasztó használatakor automatikusan működésbe lépő rögzítőfék.
- Multifunkcionális műszerfal fedélzeti számítógéppel.
- LED-es nappali világítás és way home-funkció extrafelszerelésként.
- Sportos-dinamikus ill. fényűző-elegáns megjelenés jellegzetes BMW-stílusjegyekkel.
- Jelentős tárolókapacitás, világújdonságnak számító, innovatív tárolóhely-koncepció a C 600 Sporthoz.
- Elektromosan (C 650 GT) ill. kézzel (C 600 Sport) állítható plexi az optimális menetszél és időjárás elleni védelem érdekében.
- Három különböző színösszeállítás mindkét modellhez.
- Gazdag felszereltség és modellre szabott kiegészítők a BMW Motorradtól megszokott magas színvonalon.

A C 600 Sport és a C 650 GT közötti leglényegesebb különbségek:

Felettébb aktív ülőhelyzet vehető fel a sportos-dinamikus C 600 Sport hátán. Mindez a trepnik, az ülés és a kormány egymáshoz viszonyított, sajátos pozíciójának köszönhető. A fényűző C 650 GT ezzel szemben kiadós turrák és nagy távolságok megtételére szolgál. Mind a motoros, mint az utas nagyon kényelmesen ül rajta, ennek főleg hosszú úton érződik



áldásos hatása. Állítható háttámlájú, kényelmesebb vezetőülésének, magasabb kormányának és utaslábtartók helyett kialakított széles trepnijeinek köszönhetően még jobban megfelel utasszállításra, és az utas számára ergonomikusabb is a C 650 GT, mint sportos testvére, arról nem beszélve, hogy nagyobb méretű és elektromosan állítható plexivel rendelkezik.

Ergonómia

- C 600 sport: aktív ülőhelyzet az alacsony kormány, a sportos, de két személynek teljességgel megfelelő ülés és a szintén sportos utaslábtartók eredményeként, 810 mm ülésmagasság.
- C 650 GT: fokozottan kényelmes ülőhelyzetet eredményező magas kormány, nagy és kényelmes ülés (állítható háttámlával a motoros számára), valamint utastrepnik, 780 mm ülésmagasság.

Plexi

- C 600 Sport: három fokozatban, mechanikusan állítható plexi.
- C 650 GT: fokozott kényelmet, valamint időjárás és menetszél elleni védelmet szavatoló, tíz centiméteres tartományon belül elektromosan állítható, nagyméretű plexi.

Megjelenés és forma.

- C 600 Sport: sportosan szűk szabású idom. Könnyed és dinamikus megjelenés a hátrafelé lendületesen emelkedő, keskeny far és a hangsúlyos élek jóvoltából.
- C 650 GT: a kényelmet előtérbe állító, szerves forma. Kiváló komfortot és nagyfokú menetszél ill. időjárás elleni védelmet nyújtó, kiterjedt idom.

Fényszóró, irányjelzők, hátsó lámpa.

- C 600 Sport: idomba süllyesztett első irányjelzők, dupla fényszóró bal és jobb oldali helyzetjelző fénnnyel, LED-es hátsó lámpa különálló irányjelzőkkel.
- C 650 GT: tükrökbe épített első irányjelzők, dupla fényszóró három függőleges fénycsík alkotta parkolófénnnyel a két főfényszóró között, LED-es hátsó lámpa beépített irányjelzőkkel.

Tárolóhely.

- C 600 Sport: világújdonságnak számító, rugalmas tárolóhely-konceptióval. A FlexCase lehetővé teszi, hogy sportosan kicsi fara ellenére két sisakot nyeljen el a parkoló robogó.
- C 650 GT: nagy, kb. 60 liter térfogatú rekesz a jármű farában két sisak és egyéb apró holmi tárolására.

Színválaszték.

- C 600 sport:
 - matt kozmoszkék metál
 - titánezüst metál
 - zafírfekete metál



-
- C 650 GT:
 - zafírfekete metál
 - platinabronz metál
 - karmazsinvörös metál



2. Hajtás

Erőteltjes, dinamikus haladást garantáló soros, kéthengeres motor.

79 mm furatátmérőből és 66 mm lökethosszból ered a C 600 Sportban és a C 650 GT-ben dolgozó új fejlesztésű, soros kéthengeres motor 647 cm³ hengerűrtartalma. Mindkét modellben 44 kW (60 LE)/7.500 ford./perc a névleges teljesítménye és 66 Nm/6.000 Nm a maximális forgatónyomatéka. A maximális fordulatszám értéke 8.500/perc.

A BMW Motorrad összes többi hajtómotorjához hasonlóan a nagytestű robogóké is jól átgondolt alapkoncepcióra és helytakarékosan elrendezett segédberendezésekre épül, melyet a közvetlenül integrált CVT-váltó tesz teljessé. A kompakt kivitel érdekében folyadékűtést és 70 fokkal előre döntött hengersort kapott. Mély beépítési pozíciója folytán előnyösen befolyásolja a tömegkoncentrációt, és nem szűkíti le szükségtelenül az átlépőnyílást.

A legnagyobb teljesítmény és a legjobb hatásfok a kategóriában.

Kategóriája legerősebb képviselőjeként remek menetteljesítményeket és példás rugalmasságot biztosít a C 600 Sport és a C 650 GT motorja. Azért, hogy minél tökéletesebben működjön, kis fordulaton dolgozik, hatékonyan égeti el az üzemanyagot, és minimális a belső súrlódása. Ezen előnyös tulajdonságainak köszönhetően egyúttal a legjobb hatásfokú is a maga nemében.

Markáns hang és finom járás.

90 fokos forgattyúcsap-elékelésű, rendkívül kompakt motorjuk jellegzetes karakterrel és markáns hanggal ruházta fel a maxi-scootereket.

Nyugodt járásáról két, közvetlenül a forgattyús tengely által homlokkerekeken keresztül hajtott kiegyensúlyozó tengely gondoskodik. Utóbbiak a forgattyús tengely alatt és fölött helyezkednek el. A forgattyúcsap-elékelés és a kiegyensúlyozó tengelyek említett kombinációjának köszönhetően csaknem ideális a tömegkiegyenlítés, vagyis nagyon finoman jár a motor. Ennek köszönhetően a jármű merevségét fokozó megoldással, szilentblokkok nélkül lehetett felfogatni a vázban.

Kompakt hengerfej, elektronikus befecskendezés és digitális vezérlés.

Klasszikus módon, két felül fekvő lánchajtású, öntött vezérműtengely, fogaslánc és emelőtőkék segítségével történik a szelepek mozgatása. A fogasláncot két csúszósín vezeti meg. A hengerfej igen kompakt kivitelű, a szívószelepek 12, a kipufogószelepek 14 fokos szögben állnak, a sűrítési viszony 11,6 : 1. A szívóoldalon 31,5, a kipufogóoldalon 27,1 mm a szeleptányér-átmérő.

A keverékképzést két 38 mm átmérőjű, dezmodromikus működtetésű fojtószelepre és BMS-E típusú új, kompakt, digitális motorvezérléssel kiegészített elektronikus befecskendezésre



bízta a BMW Motorrad. Működése során számos paramétert vesz figyelembe, ráadásul nagyon csekély áramfelvételű, és igen előnyös hidegindítási jellemzőkkel bír a motorvezérlő elektronika.

A fojtószelep állásából és a motor fordulatszámából közvetett módon kiszámolt beszívottlevegő-mennyiség képezi a vezérlés alapját. Ebből, valamint egyéb motor- és környezeti változókból (egyebek mellett a motor- és a környezeti hőmérséklet, a környezeti légnyomás) határozza meg a motorelektronika a befecskendezendő üzemanyag mennyiségét és a gyújtás időpontját. A motor üzemeltetése ólommentes szuperbenzinnel (95-ös oktánszám) történik. A tank 16 literes, ebből 4 liter a tartalék mennyiség.

A motor kiváló hatásfokának köszönhetően felettébb kedvezően alakul a fogyasztás, és már most teljesülnek a majd csak később hatályba lépő Euro 4 károsanyag-kibocsátási előírásai.

Kompakt felépítés szárazkarter-kenéssel.

Az alumínium présöntvényből készült motorblokk osztott kialakítású a forgattyús tengely magasságában. A két ún. open deck kivitelű hengerpersely a felső részbe került beépítésre. Ennek a megoldásnak, valamint az olajteknőt mellőző szárazkarter-kenésnek köszönhetően öröndetesen alacsony az egész motorblokk. A kenőanyag keringetéséről az alsó kiegyensúlyozó tengely által homlokkeréken keresztül működtetett két olajszivattyú gondoskodik (szívó- és visszanyomó ággal). Az olaj közvetlenül a forgattyús házban tárolódik. Ha a megengedett érték alá csökken a mennyisége, megfelelő üzenet figyelmezteti a motorost a műszerfalán. Emellett hagyományos úton, nívópálcával is ellenőrizhető az olajszint. A teljes feltöltési térfogat 3,1 liter (szűrővel együtt). A rotációs szellőztetés elvének megfelelően egyúttal a forgattyús ház szellőztetését is végzi a felső kiegyensúlyozó tengely. Mindössze 81 kilogramm a motor tömege.

Hatékony hűtés minden körülmények között.

A BMW Motorrad szigorú sztenderdjei szerint készült, igényes hűtőrendszerének köszönheti stabil hőháztartását a soros kéthengeres motor. Keresztirányban járja át a hűtőfolyadék a hengerfejet, és miután lehűlt, elől lép be ismét, a forró kipufogóoldalon. Pontosan azon a helyen, ahol a legnagyobb hő termelődik, intenzív hűtést biztosít a meleg gyors elszállításával és a termikus egyensúly megteremtésével. A vízpumpát is az alsó kiegyensúlyozó tengely hajtja homlokkeréken keresztül. A hűtőfolyadék (52 % víz, 48 % glysantin) feltöltési térfogata 2,2 liter.

A műanyag kiegyenlítő tartályokat és beépített termosztátot hasznosító alumínium vízhűtő hasonló nagy teljesítményű hűtőrendszerhez kapcsolódik, mint amilyen a BMW motorkerékpárjai rendelkeznek. A hűtőrendszer a kormány nyak alatt helyezkedik el, ami mind a súlypont, mind a menetszél áramlása szempontjából előnyös. Mivel nagy mennyiségben éri és jól átjárja a menetszél, optimálisan ki tudja fejteni a hatását, ezért viszonylag kis hűtőfelület mellett is minden körülmények között stabil hőháztartást szavatol.



Ha sokat kell araszolnia a motornak csúcsfogalomban, vagy túl sokáig jár alapjáraton, automatikusan működésbe lép az elektromos hűtőventilátor. A motorolaj és a hűtőfolyadék közötti hőkiegyenlítést olaj/víz-hőcserélő bonyolítja. Működésének köszönhetően nagyon hamar eléri üzemi hőmérsékletét a hideg motor.

Kényelmesen használható CVT-váltó és kevés gondozást igénylő szekunder hajtás.

A hajtónyomaték a forgattyús tengelytől indulva, fogasláncon keresztül, torziós csillapítóval ellátott köztes tengelyre adódik át, amely egyúttal a kimenő tengelyén automatikus centrifugális száraz tengelykapcsolóval ellátott fokozatmentes automata váltó (CVT) bemenő tengelyének felel meg. A CVT-váltó merev kapcsolatban áll a forgattyús házzal.

A szekunder hajtásra két, közvetlenül a tengelykapcsoló mögött lévő fogaskerék viszi át a nyomatékokat. Maga a szekunder hajtás 525-ös osztású, 72 szemű görgős lánc képében valósul meg. Utóbbi zárt térben, olajfürdőben (750 ml, SAE 90) mozog, ezért minimális gondozásigényű csupán.

Annak érdekében, hogy a hátsó kerék berugózásától függetlenül mindig állandó legyen a láncfeszesség, és ne lépjenek fel előnytelen terhelésváltási reakciók, a BMW Motorrad által szabadalmaztatott módon, a váltó kimenő tengelyéhez képest koncentrikusan helyezték el a lengővilla forgástengelyét.

Nemesacél kipufogórendszer szabályozott katalizátorral.

Teljes egészében rozsdamentes nemesacélból készül, és motorkerékpár-specifikációval rendelkezik a nagytestű robogók első és hátsó dobbal ellátott kipufogórendszere. A zajcsillapítást abszorpciós és rezonanciás eljárással oldotta meg a BMW Motorrad. Hála az első dobba épített szabályozott katalizátornak és lambda-szondának, már most megfelel a két új modell károsanyag-kibocsátása a jövőendő Euro 4 szabályozásnak.



3. Futómű

Könnyű irányíthatóságot, rezzenéstelen egyenesfutást és egyértelmű visszajelzést garantáló futómű-geometria.

Abszolút elsőséget élvezett a C 600 Sport és a C 650 GT futóművének kifejlesztésekor, hogy mindkét jármű könnyen irányítható és megingathatatlanul stabil legyen, továbbá kristálytisztá visszajelzést adjon az útról. A motorkerékpárokéhoz hasonló futómű-saroksímszámokkal rendelkeznek, jól bizonyítja ezt az 1.591 mm-es tengelytáv, a 64,6 fokos villaszög és a 92 mm-es utánfutás. A gyakorlatban mindez abban jut kifejezésre, hogy nagyon könnyen lehet irányítani őket, és mind országúton, mind autópályán, nagy sebességnél példásan stabilan viselkednek.

Hibrid szerkezetű acél hídváz.

Hibrid konstrukció a C 600 Sportnak és a C 650 GT-nek tartást adó váz. Központi eleme az acélcsövekből összeállított, nagy csavarodási merevségű hídváz – hasonló, mint amelyet a motorkerékpárokon is alkalmaznak. Történetében most először csavarozással rögzített alumínium présöntvény merevítéssel egészítette ki a BMW Motorrad a lengővilla forgáspontja környezetében. Maga a soros kéthengeres motor is teherviselő elemként működik, és mint ilyen, nagyban hozzájárul ahhoz, hogy stabil és pontosan irányítható legyen a két maxi-scooter.

Merev lengővilla koaxiális forgáspontú ágyazással.

A hátsó kereket alumíniumöntvényből készült egyágú lengővilla vezeti meg, ez foglalja magába a kis gondozásigényű szekunder hajtást is. Maga a villakar egy darabból van, oldalt csavarozott alumínium fedelet visel a nagyobb csavarodási merevség érdekében.

Számottevően hozzájárul a két modell példás stabilitásához a lengővilla sajátos ágyazása. A robogókon általánosan elterjedt megoldással ellentétben nem a motorblokkhoz, hanem – akárcsak a motorkerékpároknál – a vázhoz kapcsolódik. A terhelésváltási reakciókat csökkentendő és a szekunder lánc állandó feszességét biztosítandó, koaxiálisan helyezkedik el a hajtótengelyhez képest.

Fekvő helyzetű rugóstag, fordított teleszkópvilla és könnyűfém felnik.

A jármű bal oldalán kapott helyet az állítható rugóalapú, fekvő helyzetű rugóstag. A hátsó rugóút hossza 115 milliméter. A C 650 GT-n a komfortorientált jelleghez igazodva kimondottan kényelmesre hangoltak a lengéscsillapítók.

Az első kereket 40 mm külsőcső-átmérőjű és ugyancsak 115 milliméter rugóutat engedélyező fordított teleszkópvilla fogja közre. Mindkét villahíd kovácsolt acélból készül. A hegesztett acélkormány közvetlenül, csavarkötéssel kapcsolódik a felső villahídhoz.



Elöl 120/70 R 15-ös gumival párosított 3,5 x 15 col méretű, ötküllös könnyűfém présöntvény felni forog a C 600 Sport és a C 650 GT alatt. A hátsó abroncs 160/60 R 15, a felni 4,5 x 15 col méretű. Látható, hogy a gumiköpenyek szélességét és átmérőjét tekintve is a motorkerékpárokhoz igazodik a két prémiumrobogó. 15 colos kerekeiknek köszönhetően felettebb stabilak, ugyanakkor kis erő kifejtéssel, könnyen irányíthatók is.

Nagy teljesítményű fékrendszer gyári ABS-szel.

Maximális biztonságot nyújt lassításkor a nagyméretű tárcsákra épülő, BMW Motorrad ABS-szel kiegészített fékrendszer.

Elöl két darab 270 mm átmérőjű tárcsát fog szorításába a 25,4 mm dugattyúátmérőjű, két-dugattyús úszó ágyazású féknyereg. Hátul szintén 270 mm átmérőjű szimpla tárcsa, 27 mm dugattyúátmérőjű, két-dugattyús úszó nyereg.

Az állandó nyomáspont és a lehető legjobb adagolhatóság érdekében acélszövet burkolatot kapott valamennyi fékcső. A fékkar és a fékpedál pozíciója az egyéni igényekhez igazodva egyaránt öt fokozatban állítható.

A mindössze 700 gramm tömegű és rendkívül kisméretű, kétcsatornás Bosch 9M ABS külön-külön szabályozza az első és a hátsó kereket.

Oldalkitámasztóval működtetett automatikus rögzítőfék.

Különösen innovatív megoldást választott a BMW Motorrad a robogókon kötelező rögzítőfék kivitelezésére. Míg másutt általában külön karral lehet aktivizálni, a C 600 Sport és a C 650 GT esetében automatikusan lép működésbe az oldalkitámasztó használatakor. Az elmozduló sztender mechanikus úton, bowdenen keresztül hat egy második féknyereg a hátsó keréknél, ez gátolja meg a jármű elgurulását. Így bárhol biztonsággal leállíthatók az új BMW-robogók.

Gyári extrafelszerelésként abroncsnyomás-ellenőrzővel egészíthető ki a C 600 Sport és a C 650. A felni belsején elhelyezett szenzorok figyelik a gumiban uralkodó nyomást, melynek értéke láthatóvá válik a műszerfali kijelzőn.

A trepniknek köszönhetően többféleképpen tarthatja lábait a motoros menet közben. A C 600 Sport esetében, akár csak a nagymotorokon, lábtartók állnak az utas rendelkezésére, a C 650 GT-nél azonban trepniket alakítottak ki az ő számára is.



4. Elektromos rendszer és elektronika

Nagy teljesítményű fedélzeti hálózat CAN-busz-technikával.

Hasonló elektromos rendszerrel készül a C 600 Sport és a C 650 GT, mint a BMW motorkerékpárjai. CAN-busz (Controller Area Network) rendszerbe vannak összefoglalva az egyes fogyasztók, ami azt jelenti, hogy hálózatba kapcsolva működik a műszerfal, az ABS- és a motorvezérlés, az elektronikus indításgátló, valamint az extrafelszerelésként rendelhető riasztóberendezés és abroncsnyomás-ellenőrző.

A bal oldali kesztyűtartóban kialakított csatlakozódugalj segítségével úgy lehet tölteni mobiltelefont menet közben, hogy az bluetooth-kapcsolatban áll a motoros sisakjába beépített BMW Motorrad kommunikációs rendszerrel. A forgattyús tengely bal csonkjához telepített 588 wattos generátor minden körülmények között stabil áramellátást biztosít. A 12 Ah kapacitású akkumulátor jobb oldalt elöl, az oldalborítás alatt foglal helyet. A C 600 Sport és a C 650 GT kábelkötege a későbbiekben bármikor kiegészíthető az olyan gyári extrafelszerelések vezetékeivel, mint amilyen a markolat- és az ülésfűtés, a riasztóberendezés vagy az abroncsnyomás-ellenőrző.

Multifunkcionális műszerfal fedélzeti számítógéppel.

Sokkal több funkcióval rendelkezik a BMW két új, nagytestű robogójának műszerfala, mint az a kategóriában szokásos. Nagyméretű, jól leolvasható LCD-kijelző található rajta beépített fordulatszám-mérővel, továbbá itt kapott helyet az egyértelmű feliratozással ellátott analóg kilométeróra és az összes visszajelző lámpa is. Különösen ügyeltek rá a BMW Motorrad fejlesztői, hogy a műszerfal minden eleme jól látható és tükröződésmentes legyen. A kilométeróra és az LCD-kijelző leolvasását nagyban megkönnyíti sötétben a narancsszínű háttérvilágítás. Nappali világítás használatakor nincsenek megvilágítva a műszerek.

Az üzemanyagszint rovátkás megjelenítése mellett olyan információkat is közöl a műszerfal, mint az olajsztint, a megtett távolság, vagy – a fedélzeti számítógép révén – a négy liter tartalék üzemanyag felhasználásának kezdete óta megtett távolság, a dátum, a pontos idő, az átlagfogyasztás és -sebesség, a külső hőmérséklet és a különféle szervízüzenetek.

Ezen felül szöveges és piktogramos figyelmeztető jelzés válik láthatóvá a kijelző felső részén, ha például kiég valamelyik lámpa izzója. Szintén a kijelzőről olvasható le a gyári extrafelszerelésként rendelhető markolat- és ülésfűtés aktuális üzemállapota.

LED-es lámpák, LED-es nappali világítás extraként és way home-funkció.

A C 600 Sportnak és a C 650 GT-nek már az alapváltozata is LED-es hátsó lámpával és sisakrekesz-világítással készül. Azért előnyös a LED-technika, mert üzembiztos működést, hosszú élettartamot, nagy fényerőt és csekély áramfogyasztást szavatol.



A C 600 Sport első fényszóróegysége távolsági és tompított fényszórót, valamint két helyzetjelző lámpát foglal magába (alternatív megoldásként parkolófény és feláras nappali világítás kombinációja is választható).

A C 650 GT-nek is dupla kivitelű a fényszórója, nála azonban a két világítótest közé, középre épített LED-ek szolgáltatják a helyzetjelző fényt ill. az opcionális nappali világítást.

A helyzetjelző fény és a sisakrekesz-világítás ún. way home-funkcióval rendelkezik, ami azt jelenti, hogy még bizonyos ideig tovább világítanak a jármű teljes leállítása után.

Míg a C 600 Sportnál gyári extrafelszerelésnek számítanak a LED-es irányjelzők, addig a C 650 GT eleve ilyenekkel készül. A Highline-csomag (gyári extrafelszerelés) keretében mindkét modell kiegészíthető a robogók világában ritkaságszámba menő, a közlekedés biztonságát nagyban fokozó LED-es nappali világítással.

Markolat- és ülésfűtés.

A gyári extrafelszerelésként és kiegészítőként egyaránt rendelhető markolat- és ülésfűtés. A BMW Motorrad történetében most először automata hőfokszabályozású ún. AUTO-fokozattal is rendelkezik a már ismert 1. és 2. fokozaton kívül.

Ha az AUTO-fokozat kerül beállításra, akkor önállóan a környezeti hőmérséklethez és a sebességhez igazodik a markolatok és a vezetőülés hőmérséklete. +8 Celsius fok alatt lép működésbe, és egyre intenzívebben működik, ahogy hűl az idő. Maximális fűtőteljesítményét -15 Celsius fokon adja le. Az utas a vezetőtől függetlenül, két fokozatban állíthatja saját ülésfűtését az e célra szolgáló kapcsolóval.

Felhasználóbarát BMW Motorrad-kapcsolóegységek.

A C 600 Sport és a C 650 GT kapcsolócsoporthajai a BMW motorkerékpárjairól származnak, és az adott modell mindenkor felszereltségétől függően különböző funkciókkal rendelkeznek. A jobb oldaliról végezhető el a motor beindítása és leállítása, a markolat- és az ülésfűtés szabályozása (1., 2. és AUTO fokozat), a bal oldali a távolsági és a tompított fényszóró, a fénykürt, az irányjelzők, a vészvillogó, a nappali világítás és a duka működtetésére szolgál.



5. Megjelenés és forma

Jellegzetes BMW-formanyelv.

Megjelenését tekintve is mércét állít kategóriájában a C 600 Sport és C 650 GT, elvégre mindkettő a BMW Motorrad jellegzetes formanyelvének jegyeit viseli magán. Jövőbe mutató, korszerű külsejük hűen képviseli a gyártó formatervezési filozófiáját, és teljesen új értelmet ad a nagytestű robogó fogalmának. Az aszimmetrikus vonások és az első rész két félre való felosztása, az ún. split face a bajor márka motorkerékpárjainak is markáns, egyedi megjelenését kölcsönöz.

Jelentősen különböznek fajtájuk többi képviselőjétől, rendeltetéstől függően sportos-dinamikus vagy fényűző-elegáns látványt nyújtanak.

A BMW-motorkerékpárok mintájára.

Műszaki szempontból is teljesen nyilvánvaló, hogy a BMW Motorrad terméke a két maxi-scooter. A nagymotorokhoz hasonlóan fordított teleszkópvillával és dupla tárcsás első fékkel készülnek. Hátul a márkára jellemző, dinamikus vonalvezetésű egyágú lengővilla teljesít szolgálatot rajtuk – nagy átmérőjű, üreges keréktengellyel. A közszemlére tett fekvő rugóstag is a dinamikus hatást erősíti. A „bash plate” névre hallgató elülső oldalidomokat és a „twin tipped” motorspoilert szintén a BMW-motorkerékpárokról ismerjük, mint jellegzetes dizájnelemet.

C 600 Sport és C 650 GT – két önálló karakter.

Annak ellenére, hogy közös műszaki alapot hasznosít a BMW Motorrad két új robogója, mindkettőt önálló karakterrel ruházta fel a másiktól eltérő megjelenése. Míg a C 600 Sport a nagytestű robogók sportos-dinamikus frakcióját képviseli, addig a C 650 GT a kényelemre és a túraalkalmasságra fekteti a hangsúlyt.

Természetesen a külsején is kifejezésre jut a C 650 GT túraorientált jellege. Jól látható a menetszél- és az időjárás viszontagságai elleni védelmet fokozni hivatott, nagyobbra méretezett oldalidomokon. A C 600 Sport ellenben szűkre szabott, testhez álló sportmezben lép színre. Nála könnyed, lendületes hatást kelt a keskeny kivitelű, meredeken emelkedő far és a sok hangsúlyos él. A C 650 GT-nél nagyfokú komfortosságot sugároz az organikus formavilág.

Nagyon fontosnak tartották a BMW Motorrad formatervezői, hogy külsőleg is felismerhető legyen a rokonság az új modellek és a márka motorkerékpárjai között. Többnyire teljesen függőleges vonalak jellemzik a mély átlépőnyílással ellátott, ezért bizonyos tekintetben L-alakot mutató robogókat. Természetesen a BMW maxi-scooterein is van átlépőnyílás, ám ez a farhoz és az oldalidomok karaktervonalaihoz hasonlóan diagonálisan fut rajtuk, akárcsak a motorkerékpárokon. Hatására különösen dinamikus jelleget ölt a C 600 és a C 650 GT.



A C 600 Sport nevéhez méltóan fokozottan sportos, érzelmeket kavarázó jelenség. Eltérő színű oldalidomainak köszönhetően abszolút kompakt hatást kelt, amelyet még a C 650 GT-énél is erőteljesebb műszaki színezettel sző át a rugóstag fehér spirálrugója.

Ergonomikus vonatkozásban is tetten érhetők a C 600 Sport és a C 650 GT közötti különbségek. Előbbi dinamikus jellegének megfelelően 810 mm-es ülés magassággal és alacsonyabb kormányval készül. A kettő együttes hatására előre terhelő, koncentrált testtartásban ül rajta a motoros. A C 650 GT-nél csak 780 mm az ülés magassága. Mivel egyúttal magasabb a kormányja, jobban felegyenesedve, nagyon kényelmesen lehet ülni rajta, hasonlóan, mint a túramotorokon.

Bőséges tárolóhely, a C 600 Sport esetében világújdonságnak számító FlexCase-szel.

Az ülése alatt kialakított hatalmas (kb. 60 literes) sisakrekesz és a térdpajzsába épített két kisebb kesztyűtartóval – a bal oldali zárható kivitelű – is túrázásra és nagy távolságok megtételére való alkalmasságát hangsúlyozza a C 650 GT. Megvilágított sisakrekeszében menet közben is elfér két sisak. Kétoldalt kiöblösödő farában további apró holmi szállítására nyílik lehetőség. Tökéletesen alkalmas továbbá kétszemélyes használatra, a vezető kényelmét gazdagon párnázott ülés és három fokozatban állítható háttámla szolgálja.

Habár a C 600 Sport fara sokkal keskenyebb, sportosabb szabású, mint testvéreé, ebben is elfér két sisak. A világújdonságnak számító FlexCase rendszer lehetővé teszi, hogy a sisakrekesz padlójának lenyitásával tovább bővüljön a rendelkezésre álló hasznos térfogat. Nagyon erős és rugalmas, kevláralapú anyag teremt szenny- és vízhatlan kapcsolatot a lenyitott padló és a sisakrekesz között. E szabadalmaztatott megoldásnak köszönhetően két bukósisak befogadására képes a leállított robogó. Elinduláskor be kell csukni ugyan a FlexCase-t, egy sisak szállítására azonban így is van mód. Biztonsági kapcsoló akadályozza meg a motor beindítását, ha nyitva van a FlexCase. Ebben az esetben figyelmeztető jelzés is látható a műszerfalán. A C 600 Sport esetében is rendelkezik világítással a sisakrekesz.

További tárolóhelyet kínál mindkét modell a térdpajzsba beépített kesztyűtartók formájában, melyek közül a bal oldali zárható kivitelű. Automatikusan működésbe lép a zára, amint leállítják és lezárják a robogót.

Kiegészítőként csomagtartó váz is rendelhető a C 600 Sporthoz és a C 650 GT-hez. Kialakításánál fogva lehetővé teszi topcase rögzítését is (ugyancsak kiegészítő).

Az ülésre és a tanksapkára is kiterjesztett központi zár.

A központi zár segítségével reteszeltethető és oldható a sisakrekesz, a bal oldali kesztyűtartó és a tanksapkafedél. A kényelmesen hozzáférhető üzemanyagbetöltő nyílás a tanksapkafedél alatt, az átlépőnyílás ülés alá eső részén kapott helyet.

Innovatív lámpatestek, kiváló menetszél és időjárás elleni védelem.



Szemből is egyből látható a két maxi-scooter közötti különbség. A C 650 GT-n a visszapillantó tükrökbe, a C 600 Sportnál az idomba kerültek beépítésre az első irányjelzők. A C 600 Sport tükreit a tükrőházzal együtt lehet állítani, a GT-nél maguk a tükrőlapok állíthatók. Mindkét robogó dupla fényszóróval készül: míg a C 650 GT-nél három függőleges fénycsík választja el egymástól a tompított és a távolsági fényszórót, addig a C 600 Sport lámpaegységében egy-egy helyzetjelző fény fogja közre őket balról és jobbról. A C 650 GT-t különösen elegánssá teszi az irányjelzőket is magába olvasztó LED-es hátsó lámpa. A C 600 Sport sportos-dinamikus egyéniségével összhangban különálló hátsó irányjelzőket kapott.

A lehető leghatékonyabb menetszél és időjárás elleni védelem érdekében szélcsatornás tesztek eredményeként nyerte el végső formáját a két robogó plexije. A C 650 GT-é tíz centiméteres tartományon belül elektromosan állítható (a C 600 Sporté két állítócsavar segítségével kézzel, három fokozatban), és nagyobb felületű, mint a másiké. A GT ezen felül légterelő szegélyeket visel az idomán – igény esetén több levegőt tud magára irányítani velük a motoros. A C 600 Sport kiegészítőként színezett plexivel, valamint színezett és átlátszó alacsony plexivel is kérhető.

Esztétikus trepnik és műszerfal.

Mind a C 600 Sport, mind a C 650 GT esetében minőségi, masszív rozsdamentes acél öltözteti a trepniket.

A műszerfalon is visszaköszön a nagytestű robogók egyszerre lendületes és letisztult vonalvezetése. Míg a C 600 Sportén matt gránitszürke metál, addig a C 650 GT-én matt magnézium metál keretbe vannak foglalva a műszerek.

Az összképbe szervesen illeszkedő kipufogódob.

Minőségi nemesacélból készül a C 600 Sport ötszög-keresztmetszetű, rövid, kompakt kipufogódobja. Sportos-dinamikus megjelenésével összhangban nyíltan láttatni engedi a csillogó fémet. A kényelemre hangolt, elegáns C 650 GT ugyanezzel a dobbal készül, de nála külön borítás található rajta.



6. Felszereltség

Számos egyedi alakítási lehetőséget kínáló extrafelszerelések és kiegészítők.

Az új C 600 Sporthoz és C 650 GT-hez is számos extrafelszerelés és kiegészítő választható a BMW Motorrad vonatkozó széles, minőségi kínálatából.

Az extrafelszerelések a gyárban kerülnek rá a robogókra, a kiegészítőket a márkakereskedő vagy maga a tulajdonos telepíti. Ezekkel utólag is bármikor felszerelhető a jármű.

Extrafelszerelések.

- Riasztóberendezés.

Highline-csomag:

- Markolatfűtés.
- Ülészűtés.
- Abroncsnyomás-ellenőrző.
- LED-es nappali világítás.
- LED-es irányjelzők (csak a C 600 Sporthoz).

Kiegészítők.

Tárolóhely.

- 35 literes topcase.
- Csomagtartó váz.
- Belső táska topcase-hez.
- 12 literes táska az átlépőnyílásba.
- Térelválasztó háló.

Komfort és megjelenés.

- Színezett plexi (csak a C 600 Sporthoz).
- Átlátszó/színezett Sport plexi (csak a C 600 Sporthoz)
- Sport ülés fűtéssel (csak a C 600 Sporthoz).
- Exklusív ülés fűtéssel (csak a C 650 GT-hez).
- Esőponyva az ülésre.
- Szélterelő.
- Robogókabát (szövetanyaga védi a motorost a menetszélről, a víztől és a hidegtől).
- Aszfertikus tükör (csak a C 650 GT-hez).
- Utasháttámla.

Navigáció és kommunikáció.



-
- BMW Motorrad Navigator IV.
 - Tartó BMW Motorrad Navigator IV-hez.
 - BMW Motorrad fedélzeti kommunikációs rendszer.
 - Mobiltelefon tartó betét kesztyűtartóba.
 - BMW USB-töltő.

Biztonság és elektromosság.

- Riasztóberendezés.
- LED-es irányjelzők (csak a C 600 Sporthoz).
- Sérülésvédő betétek.
- Biztonsági zár.
- Kiegészítő dugalj.

További lehetőségek.

- Akrapovic-sportkipufogó dob
- Krómkészlet (lábtartók, kormány súlyok, trepnibetétek).

Az új maxi-scooterekhez igazodva motorosruha-kollekcióját is kibővítette a BMW Motorrad a városi mobilitást szolgáló izgalmas termékekkel (pl. AirFlow 2 sisak, Urban kabát, Urban kesztyű, X 2 sneaker, stb.).



7. Színválaszték

Egyenként háromféle színösszeállításban vásárolható meg a C 600 Sport és a C 650 GT.

A C 600 Sportnál matt kozmoszkék metál teremt kompakt, sportos hatást, izgalmas, dinamikus kontrasztot alkotva a gránitszürke metál felületekkel.

Titánezüst metál színben erőteljes műszaki színezetet kap a C 600 Sport, amit a könnyűség és a kompakt kivitel érzetét keltve tovább árnyalnak a kontrasztos felületek.

Zafírfekete fényezéssel erőteljes, férfias a fellépése, ezt terelik hangsúlyozottan klasszikus irányba a célirányosan alkalmazott kontrasztszínek.

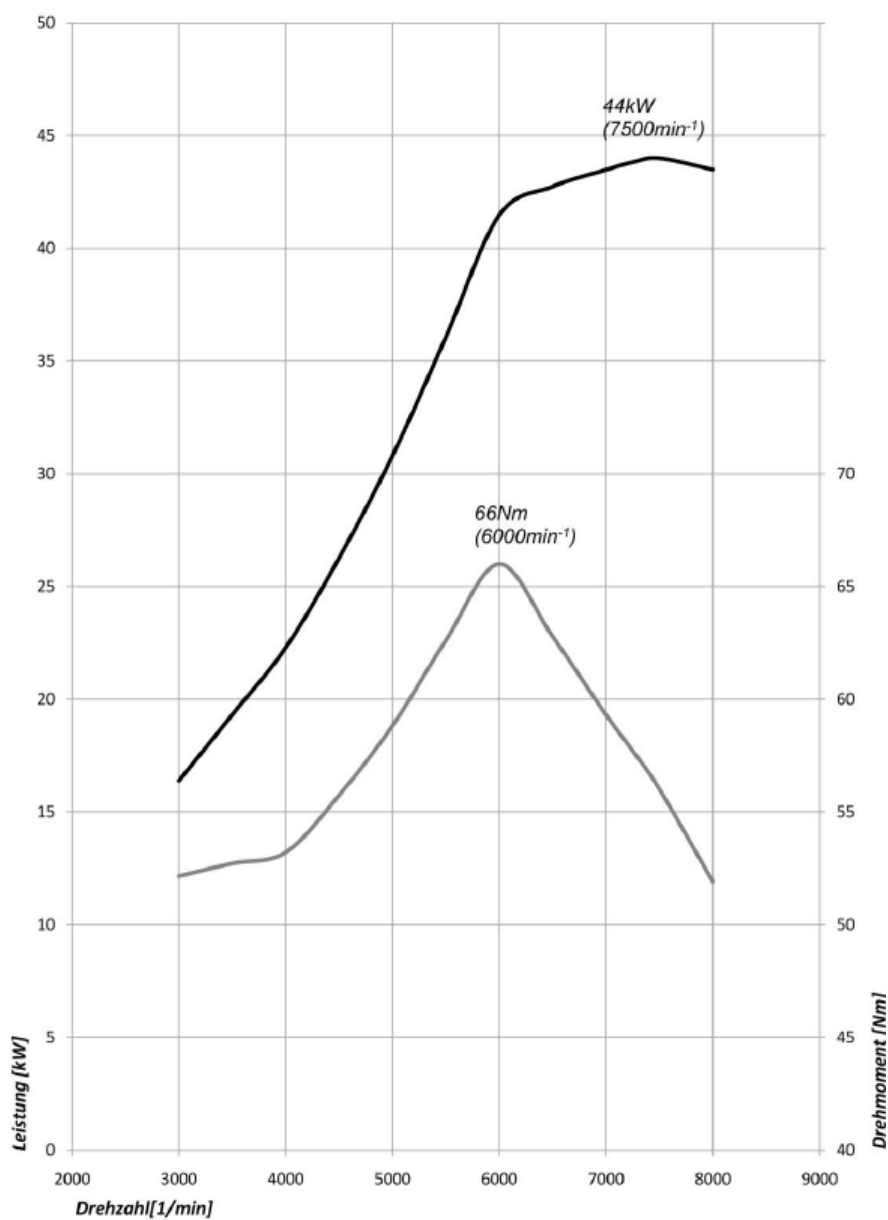
A C 650 GT esetében elegáns hatást kelt a zafírfekete metál, a matt magnézium metál és a lendületes vonalvezetés együttese.

Platinabronz metál kivitelben olyan a C 650 GT, mintha egy darabból öntötték volna, és mivel kevesebb rajta a kontraszt, különösen szuverén, homogén látványt nyújt.

A karmazsinvörös metál kiemeli a C 650 GT-ben lakozó dinamizmust. A BMW Motorrad egyik klasszikus színeként felettébb modern külsővel ruházza fel a robogót.



8. Teljesítmény és forgatónyomaték





9. Műszaki adatok

	BMW C 600 Sport	BMW C 650 GT
Motor		
Hengerűrtartalom	cm ³	647
Furat/löket	mm	79/66
Névleges teljesítmény	kW/LE	44/60
x percenkénti fordulaton	min ⁻¹	7500
Maximális forgatónyomaték	Nm	66
x percenkénti fordulaton	min ⁻¹	6000
Motor fajtája	soros kéthengeres, négyütemű, vízhűtéses	
Sűrítési viszony/üzemanyag	11,6 : 1/ólommentes szuper (95-ös)	
Szeleppvezérlés	DOHC (double overhead camshaft), emelőtőkék	
Hengerenkénti szelepszám	4	
Szívó-/kipufogószelepek átmérője	mm	31,5/27,1
Fojtószelepek keresztmetszete	mm	38
Keverékképzés	BMS-E	
Elektromos rendszer		
Generátor	W	588
Akkumulátor	V/Ah	12/12
Fényszóró	távolsági/tompított: 12 V/55 W, halogén	
Hátsó lámpa	LED-es féklámpa/hátsó világítás	LED-es hátsó világítás, féklámpa: 2 x 12 V/21 W
Önindító	kW	0,6
Erőátvitel/váltó		
Tengelykapcsoló	centrifugális tengelykapcsoló	
Váltó	CVT (Continuously Variable Transmission)	
Primer áttétel	1 : 1,06	
Szekunder hajtás	olajfűrdős lánc	
Összáttétel	1,688	
Váz/futómű		
Váz fajtája	acélcső hídvas csavarozott alumínium hátsó vázzal	
Első futómű	fordított teleszkópvilla	
Hátsó futómű	egyágú lengővilla	
Első/hátsó rugóút	mm	115/115
Utánfutás	mm	92
Tengelytáv	mm	1591
Villaszög	°	64,6
Fékberendezés	elől hátsó	két tárcsa, Ø 270 mm, kétdugattyús úszó ágyazású féknyereg egy tárcsa, Ø 270 mm, kétdugattyús úszó ágyazású féknyereg
ABS	BMW Motorrad ABS (alapfelszerelés)	
Felnik	öntött alumínium	
	elől	3,50x15"
	hátsó	4,50x15"
Gumik	elől	120/70 R 15
	hátsó	160/60 R 15
Méret- és tömegadatok		
Hossz	mm	2155
Szélesség tükrökkel/ tükrök nélkül	mm	877/790
Ülésmagasság (vezető nélkül)	mm	810 (alap)
DIN szerinti saját tömeg menetkészben	kg	249
Megengedett össztömeg	kg	445
Üzemanyagtartály térfogata	l	16
Menetteljesítmények		
Fogyasztás		
90 km/h	l/100 km	4,4
100 km/h	l/100 km	4,8
120 km/h	l/100 km	5,6
Gyorsulás		
0–100 km/h	s	7,1
Végsebesség	km/h	175
		7,5