El nuevo BMW C 600 Sport y el nuevo BMW C 650 GT.

Índice.

1. Concepto general y características de los scooter. 2

2. El motor. 8

3. El chasis. 13

4. Electricidad y electrónica. 17

5. Carrocería y diseño. 20

6. Gama de equipamiento. 25

7. Colores. 27

8. Potencia y par motor. 28

9. Datos técnicos. 29

1. Concepto general y características de la moto.

Los criterios que deben cumplir los sistemas de movilidad individual están sujetos a cambios considerables, especialmente en relación con el tráfico en regiones de alta densidad demográfica. El aumento de la densidad del tráfico, los costos energéticos y las normas legales que limitan las emisiones de CO_2 constituyen importantes retos que deberán superarse en el futuro.

BMW Group es consciente de estos retos y, por lo tanto, ofrece vehículos fabricados en serie para satisfacer la demanda de movilidad actual y futura. BMW Motorrad, siendo parte integral de BMW Group, también se dedica a temas relacionados con la movilidad sobre dos ruedas considerando las exigencias futuras de los clientes. En ese sentido, BMW Motorrad amplía sus actividades agregando un aspecto adicional: «Urban Mobility».

Los primeros productos que BMW Motorrad presenta en ese contexto son dos vehículos de carácter selecto, pertenecientes al sector de los maxi-scooter. El BMW C 600 Sport y el BMW C 650 GT conjugan las excelentes propiedades dinámicas de una moto con la agilidad y el confort propios de un scooter, permitiendo experimentar una nueva forma muy dinámica de conducción sobre dos ruedas.

Los nuevos maxi-scooter se fabrican en la planta de BMW Motorrad en Berlín.

Dos dinámicos maxi-scooter de carácter deportivo y para viajar cómodamente.

Considerando sus conceptos diferentes, estos dos scooter permitirán captar una amplia variedad de clientes. El C 600 Sport fue concebido más bien para los que prefieren un estilo de conducción deportivo, mientras que el C 650 GT es apropiado para los clientes que le atribuyen más valor a la comodidad, y que piensan utilizar su scooter para pasear y viajar.

Independientemente de su carácter diferente, tanto el C 600 Sport como el C 650 GT tienen el estilo inconfundible de BMW Motorrad, logrando también en ese sentido establecer un nuevo listón de referencia en el segmento. Su moderno y dinámico diseño armoniza a la perfección con la estética propia de los productos de BMW Motorrad.

Potente motor de dos cilindros en línea con transmisión CVT y sonido característico.

El motor de dos cilindros en línea del C 600 Sport y del C 650 GT es un propulsor completamente nuevo desarrollado por BMW Motorrad. Tiene una cilindrada de 647 cm^3 y su potencia nominal es de 44 kW/60 CV a 7.500 rpm. Su par máximo es de 66 Nm a 6.000 rpm. La transmisión está a cargo de una caja CVT integrada (Continuously Variable Transmission, es decir, transmisión continua variable).

El motor está montado en una parte muy baja del scooter, por lo que el centro de gravedad es también muy bajo. La bancada está inclinada hacia adelante en 70 grados. El sonido característico y el sedoso funcionamiento del motor se explican por el desfase de 90 grados de los muñones, el desfase de encendido de 270 grados y la presencia de dos árboles de compensación accionados por piñones frontales.

La preparación de la mezcla del motor de cuatro válvulas por cilindro y árboles de levas en cabeza está a cargo de un sistema de inyección electrónica. La alimentación de aceite es de cárter seco con bomba de aceite doble. Un eficiente sistema de refrigeración se ocupa de mantener condiciones térmicas óptimas en el motor bicilíndrico.

El sistema de escape es de acero inoxidable y respeta las correspondientes normas válidas para motos en general. El C 600 Sport y el C 650 GT cuentan con un catalizador y sonda lambda, por lo que cumplen ya ahora los límites de emisión de gases de la futura norma UE4.

Chasis optimizado para maniobrabilidad y estabilidad extraordinarias.

Durante la fase de desarrollo del C 600 Sport y del C 650 GT, una de las metas consistió en combinar la fidelidad a la trayectoria en rectas a altas velocidades en autopistas con una gran maniobrabilidad en el tráfico urbano. Otro de los objetivos consistió en que el scooter siempre mantenga informado al conductor sobre su comportamiento dinámico.

Para alcanzar estas metas combinadas, el C 600 Sport y el C 650 GT cuentan con un bastidor híbrido de tubos de acero y un elemento de fundición inyectada de aluminio en el soporte del basculante. El motor de dos cilindros en línea hace, además, las veces de componente autoportante, contribuyendo

a la gran rigidez del conjunto que redunda en el comportamiento estable y preciso de los scooter.

Pero el soporte de fundición ligera del monobrazo basculante con punto de giro coaxial también contribuye a la óptima estabilidad dinámica.

Asimismo, el sistema de amortiguación también logra acrecentar las cualidades deportivas y de confort. En la parte delantera, los dos scooter cuentan con una horquilla invertida con tubos de considerables 40 milímetros de diámetro. En la parte posterior, la amortiguación está a cargo de una pata telescópica montada en el lado izquierdo en posición horizontal. Los recorridos de la amortiguación son de 115 milímetros en ambos casos, lo que equivale a cotas también aplicadas en motocicletas. El ancho y el perfil de los neumáticos del C 600 Sport y del C 650 GT también se rigen por dimensiones usuales en el sector de las motos.

Frenos de alto rendimiento, de serie con BMW Motorrad ABS.
El nuevo C 600 Sport y el nuevo C 650 GT están dotados de un sistema de frenos de generosas dimensiones. En la rueda delantera incluye freno de doble disco y en la posterior es de disco simple. Los tres discos tienen un diámetro de 270 milímetros. El sistema antibloqueo de frenos BMW Motorrad ABS ofrece un máximo nivel de seguridad.

Tablero de instrumentos de funciones múltiples y luz de conducción diurna de LED opcional.
El tablero de instrumentos del C 600 Sport y del C 650 GT cuenta con un display LCD de fácil lectura que incluye un cuentarrevoluciones. El velocímetro es analógico. El tablero ofrece una cantidad de funciones bastante mayor a la que es usual en este tipo de vehículos.

BMW Motorrad ofrece por primera vez una luz diurna de diodos luminosos que puede montarse opcionalmente en el C 600 Sport y en el C 650 GT.

C 600 Sport con FlexCase, una novedad mundial.
La FlexCase del C 600 Sport es un innovador sistema para guardar objetos diversos. Cuando la moto está detenida, se puede abrir una tapa en la parte inferior del asiento para ampliar el espacio disponible para el transporte. El espacio es suficientemente grande para acoger, por ejemplo, dos cascos.

Resumen de lo más importante:

- Potente motor de dos cilindros en línea de eficiencia optimizada, de alto par y caja de transmisión CVT.
- El motor más potente y eficiente de su categoría.
- Propulsor compacto con lubricación por cárter seco.
- Motor con potencia de 44 kW/60 CV a 7.500 rpm y par máximo de 66 Nm a 6.000 rpm.
- Sonido característico y sedoso funcionamiento gracias al desfase de 90 grados de los muñones, al desfase del encendido de 270 grados y a dos árboles de compensación.
- Bajo consumo y mínimas emisiones gracias al sistema de inyección electrónica de combustible y al catalizador regulado.
- Chasis similar al de una moto. Bastidor de tubos de acero especialmente rígido para mayor estabilidad del scooter. Fundición de aluminio en la zona del soporte del basculante.
- Horquilla invertida con tubos de 40 milímetros de diámetro.
- Basculante de ancho soporte y con montante telescópico lateral, montado horizontalmente.
- Punto de giro coaxial del basculante en la conexión con el árbol secundario. Por lo tanto, la tensión de la cadena siempre es constante y los momentos de reacción son mínimos.
- Accionamiento secundario mediante cadena de rodillos bañada en aceite, encapsulada y de mínimo mantenimiento
- Alto nivel de seguridad activa gracias a frenos de grandes dimensiones y ABS de dos canales de serie.
- Freno para aparcar activado automáticamente al abrir la pata de cabra.
- Tablero de instrumentos de funciones múltiples y con ordenador de a bordo.
- Luz diurna de LED opcional y función «Way-home».
- Diseño deportivo y dinámico en un caso, lujoso y elegante en el otro, respetando en ambos casos el estilo estético que caracteriza a los productos de BMW Motorrad.
- Gran espacio para transportar objetos diversos. C 600 Sport estrena el innovador sistema FlexCase para transportar objetos.
- Cúpula regulable eléctricamente (C 650 GT) o manualmente (C 600 Sport), para una protección óptima frente al viento y la lluvia.
- Cada modelo en tres variantes de colores.

- Equipamiento muy completo y accesorios hechos a medida, con la conocida calidad de los productos de BMW Motorrad.

Resumen de las diferencias entre el C 600 Sport y el C 650 GT:
El BMW C 600 Sport, la versión deportiva y dinámica del maxi-scooter, se distingue por la postura más activa que asume el conductor. Esta postura se explica por la configuración específica del triángulo determinado por los apoyapiés, el asiento y el manillar. El lujoso C 650 GT, por su parte, es un scooter más bien apropiado para salir a pasear o realizar viajes largos. El conductor y su acompañante se benefician de una postura muy relajada, especialmente cómoda al realizar viajes de largas distancias. La ergonomía aún más cómoda para el acompañante y el mayor nivel de confort se obtienen mediante un asiento más cómodo, provisto de un apoyo lumbar ajustable para el conductor, un manillar más alto y los confortables apoyapiés a disposición del acompañante, en vez de los estribos del modelo gemelo. El C 650 GT cuenta adicionalmente con una cúpula de mayor tamaño que, además, puede regularse eléctricamente para ofrecer una mejor protección contra el viento y la lluvia.

Ergonomía

- C 600 Sport con postura dinámicamente más activa debido al manillar más bajo, al asiento más deportivo, aunque cómodo para dos personas, y a los deportivos estribos para el conductor y, también, para el acompañante. La altura del asiento es de 810 mm.
- C 650 GT con postura muy cómoda, gracias al manillar más alto, al asiento de mayores dimensiones, al apoyo lumbar regulable para el conductor, así como debido los apoyapiés, uno para el conductor y otro para el acompañante. La altura del asiento es de 780 mm.

Cúpula

- C 600 Sport con cúpula regulable mecánicamente en tres posiciones.
- C 650 GT con cúpula de mayor tamaño, regulable eléctricamente de manera continua a lo largo de diez centímetros para mayor confort y mejor protección contra el viento y la lluvia.

Carrocería y diseño

- C 600 Sport con carenado más escueto y deportivo. La zaga esbelta y que se eleva en la parte posterior le confiere un aspecto ligero y dinámico.
- C 650 GT con acentuación del carácter confortable que se refleja en su expresión estética. Carenado de mayores dimensiones para mayor comodidad y mejor protección frente al viento y a la lluvia.

Faro, luces intermitentes, luz posterior

- C 600 Sport: luces intermitentes delanteras integradas en el carenado, faro doble con luces de posición en los extremos, luces posteriores de diodos luminosos y luces intermitentes individuales.
- C 650 GT: luces intermitentes delanteras integradas en los espejos, faro doble con luz de posición en el centro constituida por tres elementos luminosos verticales, luces posteriores de diodos luminosos con luces intermitentes integradas.

Espacio para transportar objetos

- C 600 Sport estrena el sistema FlexCase en la zaga del scooter, debajo del asiento. Se trata de un compartimiento variable para transportar objetos de diversa índole. Aunque la zaga tiene una forma esbelta y deportiva, este sistema permite guardar dos cascos si el scooter no está en movimiento.
- C 650 GT con espacio para el transporte de gran tamaño con volumen de aproximadamente 60 litros en la zaga, para guardar dos cascos y otros objetos.

Colores

- Colores del C 600 Sport:
  Azul Cósmico
  Plata Titanio
  Negro Zafiro
- Colores del C 650 GT:
  Rojo Bermellón
  Bronce Platino
  Negro Zafiro

2. El motor.

Potente motor de dos cilindros en línea para una gran capacidad de aceleración y recuperación.

El motor de dos cilindros en línea completamente nuevo de BMW Motorrad del C 600 Sport y del C 650 GT tiene una cilindrada de 647 cc. La carrera de los cilindros es de 66 mm y su diámetro es de 79 mm. La potencia nominal es de 44 kW/60 CV a 7.500 rpm. Su par máximo es de 66 Nm a 6.000 rpm. Las revoluciones máximas son de 8.500 rpm.

Como todos los motores de BMW Motorrad, también el propulsor de los maxi-scooter es el resultado de una ingeniosa configuración que permite el montaje de todos los grupos secundarios en mínimo espacio, con empalme directo de la caja CVT (Continuously Variable Transmission, es decir, transmisión continua variable). Considerando que los scooter debían contar con un motor especialmente compacto, de dimensiones óptimas para el montaje en un espacio reducido, los ingenieros desarrollaron un motor de dos cilindros en línea refrigerado por agua, con bancada inclinada en 70 grados hacia adelante. De esta manera, el motor pudo montarse en una posición muy baja, lo que no solamente es beneficioso por redundar en un centro de gravedad muy bajo, sino también por permitir un plano muy bajo de los apoyapiés del conductor, típicos de una moto tipo scooter.

El motor más potente y eficiente de su categoría.

Siendo el motor más potente del segmento, el propulsor del C 600 Sport y del C 650 GT cumple todos los requisitos para que ambos scooter tengan prestaciones muy dinámicas y una gran capacidad de aceleración y recuperación. Gracias a su configuración mecánica, concebida para obtener un grado de eficiencia óptimo, el proceso de combustión del propulsor de bajas revoluciones es sumamente eficiente y las pérdidas por fricción son mínimas. Esta ingeniosa solución técnica consigue que el motor de dos cilindros en línea de los dos nuevos maxi-scooter de BMW Motorrad sea el propulsor hasta ahora más eficiente del segmento.

Sonoridad agradable y funcionamiento muy sedoso.
El motor de dos cilindros en línea sumamente compacto, con desfase de los muñones de 90 grados, tiene un sonido muy característico y vigoroso.

El funcionamiento del motor es muy sedoso gracias a los árboles de compensación acoplados directamente al cigüeñal mediante piñones frontales montados encima y debajo del extremo del cigüeñal. Esta combinación de desfase de los muñones y de la incorporación de árboles de compensación redunda en una compensación óptima de las masas, lográndose reducir de manera muy eficiente las vibraciones. Adicionalmente, esta configuración del propulsor también permitió alojarlo rígidamente en el bastidor, prescindiendo de elementos de amortiguación y, por lo tanto, aumentando la rigidez de los scooter.

Culata compacta, inyección electrónica de gasolina y control digital del motor.
El control de los movimientos de las cuatro válvulas por cilindro está a cargo de un sistema convencional, es decir, de dos árboles de levas en cabeza accionados por cadena dentada y taqués con espaciadores incorporados. El movimiento de la cadena dentada se guía mediante dos guías deslizantes. La culata es sumamente compacta. Las válvulas tienen un grado de admisión de 12 grados y de escape de 14 grados. La relación de compresión es de 11,6:1. Los platos de las válvulas de admisión tienen un diámetro de 31,5 milímetros, mientras que los de las válvulas de escape tienen 27,1 milímetros.

La preparación de la mezcla está a cargo de un sistema de inyección electrónico combinado con estranguladores de 38 milímetros de mando desmodrómico y controlado por una unidad digital de control del motor tipo BMS-E. Este sistema de gestión del motor considera una gran cantidad de parámetros y brilla por su mínimo consumo de corriente eléctrica, además de conseguir que el motor se ponga en funcionamiento con facilidad cuando está frío.

Las operaciones de control se llevan a cabo básicamente en función de la cantidad de aire aspirado. El caudal de aire depende indirectamente del ángulo de la posición de la mariposa de estrangulación y de las revoluciones del motor. La unidad de control recurre a diversos parámetros adicionales del motor y del entorno (entre otros, temperatura del motor, temperatura del aire y presión atmosférica del ambiente) con el fin de aplicar valores específicos

para la cantidad de inyección y el momento del encendido. El motor funciona con gasolina súper sin plomo (95 ROZ). El depósito tiene capacidad para 16 litros (4 litros de reserva).

Gracias a la eficiente configuración del propulsor, los niveles de consumo son muy bajos. El motor cumple los límites definidos en la futura norma de gases de escape UE4.

Propulsor compacto con lubricación por cárter seco.
El cárter de fundición inyectada de aluminio está dividido horizontalmente a la altura del cigüeñal. Las camisas de los dos cilindros están integradas en la parte superior del cárter, lo que significa que su ejecución es tipo open-deck. El sistema de lubricación por cárter seco, en el que se prescinde de un cárter de aceite, contribuye a reducir la altura del motor. La circulación del lubricante está a cargo de una bomba de aceite doble con función de aspiración y retorno, accionada mediante un piñón frontal conectado al árbol de compensación inferior. El depósito de aceite está integrado en el cárter del motor, lo que contribuye adicionalmente a la reducción de las dimensiones del propulsor. Un chivato electrónico visible en el tablero de instrumentos informa sobre el nivel mínimo del aceite lubricante. El nivel de aceite también se puede controlar con una varilla. La cantidad total de aceite cambiando el filtro es de 3,1 litros. El árbol de compensación superior asume también la función de descarga de aire del cárter del cigüeñal, funcionando de acuerdo con el principio de descarga por rotación. El peso del conjunto de propulsión completo es de apenas 81 kilogramos.

Refrigeración eficiente en cualquier circunstancia.
El ingenioso sistema de refrigeración, concebido según estándares de BMW Motorrad, logra crear condiciones térmicas óptimas en el motor de dos cilindros en línea. El agente refrigerante fluye a través de la culata en sentido transversal. La entrada inferior del líquido de refrigeración de menor temperatura se encuentra en la parte delantera de la culata, es decir en su parte más caliente, correspondiente al lado de escape. Es decir, precisamente en el lugar en el que se produce el mayor esfuerzo térmico se consigue que el efecto de refrigeración sea mayor, por lo que el proceso de remoción térmica es óptimo. El accionamiento de la bomba de agua, así como también de la bomba de aceite, está a cargo del árbol de compensación inferior a través de

un piñón frontal. El sistema contiene 2,2 litros de líquido refrigerante (52 por ciento de agua y 48 por ciento de glisantina).

El radiador de aluminio provisto de cajas de agua de material sintético y con termostato integrado tiene la misma red de circulación de alto rendimiento que también se utiliza en las motos de la marca BMW. El radiador está montado debajo del eje de la dirección, lo que se significa que se encuentra en un lugar favorable, tanto en términos aerodinámicos como según criterios relacionados con el centro de gravedad. Gracias al alto grado de eficiencia del sistema de refrigeración y debido al óptimo flujo de aire, el radiador puede tener una superficie relativamente pequeña para, aún así, lograr una evacuación óptima del calor, garantizando el buen funcionamiento del motor en cualquier situación.

Si se producen retenciones de tráfico que obligan a detener el scooter con frecuencia o, también, si el motor funciona durante algún tiempo en ralentí, se activa automáticamente un ventilador. El intercambio térmico que se produce entre el aceite del motor y el líquido refrigerante está a cargo de un intercambiador térmico aceite/agua que, a la vez, se encarga de que la fase de funcionamiento en frío sea mínima.

Cómoda caja de transmisión CVT y accionamiento secundario de mínimo mantenimiento.

La transmisión de la fuerza dentro del motor se produce desde el cigüeñal hacia un árbol intermedio con amortiguación torsional a través de una cadena dentada primaria. El árbol intermedio hace las veces de eje primario de la caja de transmisión continua variable (CVT) con embrague automático en seco de fuerza centrífuga radial en el árbol de salida. La caja CVT está unida rígidamente al cárter del cigüeñal.

La desmultiplicación hacia el conjunto secundario está a cargo de dos conjuntos de ruedas dentadas, montadas inmediatamente detrás del embrague. La transmisión de la fuerza hacia la rueda trasera se realiza mediante una cadena de rodillos de 525 divisiones y 72 eslabones. La cadena está encapsulada en baño de aceite (750 ml SAE 90), lo que significa que casi no requiere de mantenimiento alguno.

El eje del basculante, dispuesto en posición concéntrica en relación con la salida de la caja y patentado por BMW Motorrad, se encarga de tensar la

cadena de manera constante en cualquier situación de amortiguación y generando mínimos momentos de reacción causados por las fuerzas motrices.

Sistema de escape de acero inoxidable, con catalizador regulado.
El sistema de escape con silenciador primario y secundario es de acero inoxidable y respeta las correspondientes especificaciones válidas para motos en general. El silenciador incluye una sofisticada combinación de sistemas de amortiguación de ruidos de absorción y de resonancias. El catalizador regulado y provisto de sonda lambda, montado en el silenciador primario de los maxi-scooter, cumple los requisitos definidos en la futura norma UE4.

3. El chasis.

Ingeniosa geometría del chasis para una maniobrabilidad ágil, una excelente fidelidad a la trayectoria y un comportamiento dinámico siempre perceptible por el conductor.

Al desarrollar el chasis del C 600 Sport y del C 650 GT, la meta principal consistió en obtener una solución que redundara en excelente maniobrabilidad, claras reacciones dinámicas siempre perceptibles por el conductor y un fiable mantenimiento de la trayectoria al conducir a altas velocidades. Considerando la distancia entre ejes de 1.591 milímetros, el ángulo de la dirección de 64,6 grados y el avance de 92 milímetros, el C 600 Sport y el C 650 GT disponen de parámetros geométricos similares a los de una moto. En la práctica, el concepto general del chasis de los dos maxi-scooter redunda especialmente en una gran maniobrabilidad (lo que es importante en el tráfico urbano) y en una impresionante estabilidad al conducir a mayores velocidades por carreteras y a altas velocidades por autopistas.

Estructura híbrida sumamente rígida, con bastidor de tubos de acero.

El bastidor del C 600 Sport y del C 650 GT es de estructura híbrida. El bastidor de las dos maxi-scooter es de tubos de acero de gran rigidez torsional que suele utilizarse únicamente en motos. Esta estructura de tubos de acero se completa por primera vez en la historia de BMW Motorrad con un soporte atornillado del basculante de fundición inyectada de aluminio, con el que el chasis adquiere una rigidez aún mayor. Además, el motor de dos cilindros en línea hace las veces de componente autoportante, contribuyendo a la gran rigidez del conjunto que explica el comportamiento dinámico estable y preciso de los scooter.

Basculante de gran rigidez torsional y soporte del basculante con punto de giro coaxial.

El guiado de la rueda trasera está a cargo de un basculante de un solo brazo de fundición inyectada de aluminio en coquilla que, a su vez, alberga el sistema de accionamiento secundario. El basculante es de una sola pieza y se completa mediante una tapa lateral de fundición inyectada que acrecienta adicionalmente la rigidez torsional del conjunto.

El soporte del basculante contribuye esencialmente a la estabilidad dinámica de los maxi-scooter. Este soporte no se encuentra unido al cárter del motor, como es usual en los scooter, sino que está alojado en el bastidor, como suele estarlo en las motos. El punto de giro del basculante está dispuesto coaxialmente en relación con el árbol motriz, por lo que minimiza los momentos de las fuerzas motrices y se evitan variaciones de la tensión de la cadena secundaria.

Montante telescópico en posición horizontal, horquilla invertida y llantas de aleación ligera.

El montante telescópico dispuesto asimétricamente está montado en posición horizontal en el lado izquierdo de los scooter. Es posible regular la precarga del muelle en función del peso que lleva el scooter. El recorrido de la amortiguación es de 115 milímetros. Considerando el carácter cómodo del C 650 GT, el reglaje de la amortiguación es especialmente confortable.

El guiado de la rueda delantera está a cargo de una horquilla invertida con tubos que tienen un diámetro de 40 milímetros. El recorrido de la amortiguación también es de 115 milímetros. Las dos tijas son de acero forjado. El manillar de acero de elementos soldados está atornillado directamente a la tija superior.

Las ruedas delanteras del C 600 Sport y del C 650 GT llevan llantas de aleación ligera de fundición inyectada de cinco radios. Su tamaño es de 3,5 x 15 pulgadas y la dimensión de los neumáticos es de 120/70-15. La llanta de la rueda posterior es de 4,5 x 15 pulgadas y calza neumáticos de 160/60-15. Considerando los anchos y los perfiles de los neumáticos, los dos maxi-scooter se rigen por las dimensiones que con frecuencia tienen las motos. Las llantas de 15 pulgadas fueron concebidas para alcanzar un máximo nivel de estabilidad dinámica, gran agilidad y óptima maniobrabilidad.

Frenos de alto rendimiento, de serie con ABS.

El sistema de frenos de discos de grandes dimensiones y combinado de serie con BMW Motorrad ABS, garantiza un alto nivel de seguridad activa.

El freno delantero tiene dos discos de 270 milímetros de diámetro y dos mordazas flotantes de dos bombines de 25,4 milímetros de diámetro, en combinación con un cilindro de la maneta del freno de 12,7 milímetros de diámetro. Esta combinación garantiza un excelente rendimiento de los frenos.

El freno posterior es de un disco, también de 270 milímetros de diámetro, provisto de una mordaza flotante de dos bombines de 27 milímetros de diámetro y un cilindro de 14 milímetros en la maneta.

Todos los tubos del sistema están provistos de trenzado de acero para conseguir un punto de presión claramente definido y una óptima dosificación al frenar. El ángulo de las dos manetas de freno puede regularse en cinco posiciones para encontrar la posición más ergonómica según las preferencias del conductor.

El sistema ABS de dos canales tipo Bosch 9M regula de manera independiente los dos circuitos correspondientes al freno de la rueda delantera y al de la rueda trasera. El sistema pesa tan sólo 700 gramos y sus dimensiones son sumamente compactas.

Freno para aparcar activado automáticamente al abrir la pata de cabra.

Los scooter necesariamente deben llevar un freno para aparcar, y BMW Motorrad encontró una solución especialmente ingeniosa. Por lo general se utiliza una palanca adicional que debe activar el conductor. Pero en el caso del C 600 Sport y del C 650 GT, el freno para aparcar se activa automáticamente al abrir la pata de cabra. El sistema activa una segunda mordaza del freno posterior, de accionamiento mecánico mediante cable. De este modo se evita que el scooter empiece a rodar cuando está aparcado. En estas condiciones, el scooter queda aparcado de manera absolutamente fiable.

El C 600 Sport y el C 650 GT pueden equiparse opcionalmente en fábrica con el sistema de control de la presión de los neumáticos RDC. Los sensores montados en el lado interior de las llantas detectan la presión del aire. Los

datos correspondientes se transmiten hacia el tablero de instrumentos y aparecen en el display correspondiente.

La forma de los apoyapiés permite que el conductor apoye sus pies en diversas posiciones. En el caso del C 600 Sport, el copiloto dispone de estribos iguales a los de una moto. En el C 650 GT, en cambio, coloca sus pies sobre apoyapiés.

4. Electricidad y electrónica.

Red de a bordo de alto rendimiento, con tecnología CAN-Bus.
La electrónica del C 600 Sport y del C 650 GT es similar al sistema electrónico de probada eficiencia de las motos de BMW Motorrad. La red de a bordo es una red CAN-Bus (Controller Area Network). Por lo tanto, el tablero de instrumentos, la unidad de control del sistema antibloqueo ABS y la unidad de control del motor, el sistema inmovilizador electrónico y los equipos opcionales de alarma antirrobo (DWA) y de control de la presión de los neumáticos, están incluidos en una misma red.

Los dos maxi-scooter incluyen de serie un enchufe eléctrico que se encuentra en el vano portaobjetos del lado izquierdo. Este conector puede aprovecharse, por ejemplo, para recargar un teléfono móvil mientras se conduce. Además, el teléfono se conecta a través de Bluetooth al sistema de comunicación de BMW Motorrad, integrado en el casco del conductor. El alternador con potencia de 588 vatios garantiza un suministro de corriente eléctrica fiable y estable en cualquier situación. El alternador está montado sobre el muñón izquierdo del cigüeñal. La batería de 12 Ah se encuentra en la parte delantera del scooter, detrás del carenado del lado derecho. El mazo de cables original del C 600 Sport y del C 650 GT permite el montaje de todos los equipos opcionales ofrecidos desde fábrica, tales como puños calefactables, asiento calefactable, alarma antirrobo y sistema de control de la presión de los neumáticos (RDC), pero también el montaje posterior de accesorios opcionales en un taller oficial.

Tablero de instrumentos de funciones múltiples y con ordenador de a bordo.
El tablero de los maxi-scooter incluye una cantidad de funciones bastante mayor a la que es usual en este tipo de vehículos. El tablero cuenta con un display de LCD de fácil lectura, con cuentarrevoluciones integrado y un velocímetro analógico con escala de fácil lectura. Además, todos los chivatos están incluidos en el tablero de instrumentos de funciones múltiples. Durante la fase de desarrollo del tablero de instrumentos se le concedió especial importancia a la fácil lectura de las informaciones, evitando reflejos en la superficie del display. La iluminación del velocímetro analógico y del display

de LCD es de color naranja, especialmente agradable a la vista. Al encenderse la luz de conducción diurna, se desactiva la iluminación del tablero.

Además de la indicación del nivel del combustible en el depósito mediante símbolos de barras, el tablero de funciones múltiples incluye de serie informaciones sobre el nivel de aceite y los kilómetros recorridos con el combustible de reserva. El ordenador de a bordo calcula el recorrido desde que empezó a aprovecharse el combustible de reserva de 4 litros. Además se muestran la fecha, la hora, el consumo promedio, la velocidad promedio, la temperatura exterior e informaciones relacionadas con el servicio técnico.

En la parte superior del display aparecen indicaciones de advertencia en forma de textos o símbolos. Una de estas advertencias se muestra, por ejemplo, si falla alguna de las luces. En el display también aparece una información sobre el uso de los puños calefactables o del asiento calefactable, dos equipos opcionales que pueden adquirirse desde fábrica.

Faros LED, luz diurna de LED opcional y función «Way-home».
Los maxi-scooter C 600 Sport y C 650 GT llevan de serie pilotos posteriores e iluminación del vano portaobjetos de diodos luminosos. La tecnología LED se caracteriza por su fiabilidad, larga duración, gran intensidad lumínica y bajo consumo de corriente eléctrica.

La iluminación frontal del C 600 Sport está compuesta por un faro para la luz de cruce y otro para la luz alta, además de dos luces de posición (a modo de alternativa, puede tratarse de una combinación de luz de posición y de luz opcional para la conducción diurna).

El C 650 GT también tiene dos faros, pero la luz de posición y la luz opcional de conducción diurna están a cargo de un elemento lumínico central de diodos luminosos.

Las luces de posición y la iluminación del vano portaobjetos incluyen una función llamada «Way-home», lo que significa que se mantienen encendidas durante un tiempo determinado después de haber aparcado el scooter.

Mientras que las luces intermitentes de diodos luminosos constituyen un equipo opcional a montar en fábrica en el C 600 Sport, el C 650 GT incluye estas luces de serie. La luz diurna de diodos luminosos está incluida en el kit Highline (equipo opcional a montar en fábrica) disponible para los dos

modelos. Esta luz es muy poco frecuente en los scooter y constituye un factor de seguridad adicional.

Puños y asiento calefactables.

El sistema de puños calefactables y asiento calefactable que se ofrece desde fábrica como equipo opcional o como accesorio opcional a montar posteriormente en un taller oficial, cuenta con dos niveles de activación (nivel 1 y nivel 2) y, además, por primera vez en BMW Motorrad también incluye una función AUTO de regulación automática de la temperatura.

Si el conductor opta por el nivel AUTO, el sistema regula automáticamente la temperatura de los puños y del asiento en la zona del conductor en función de la temperatura ambiente y de la velocidad del scooter. La calefacción se activa a partir de una temperatura exterior de +8 °C. El grado de calor es mínimo al principio y aumenta automáticamente en la medida en que disminuye la temperatura exterior. El rendimiento de calefacción en modalidad AUTO es máximo si la temperatura llega a bajar hasta los -15 °C.
La calefacción del asiento en la superficie ocupada por el acompañante puede regularse en dos niveles utilizando un regulador de nivel 1 y nivel 2. Este regulador se encuentra integrado en el asiento, pudiendo acceder a él el copiloto.

Ergonómicos mandos de BMW Motorrad.

Los mandos que se encuentran en el manillar se conocen de las motos de la marca BMW. Sus funciones varían según el equipamiento del scooter. En el lado derecho del manillar se encuentran los mandos de la función de corte electrónico del motor (Start-Stop), de los puños calefactables (niveles 1 y 2, además del modo AUTO de regulación automática en función de la temperatura ambiente) y del asiento calefactable (también con niveles 1 y 2 y modo AUTO de regulación automática según la temperatura del entorno). En el lado izquierdo se encuentran los mandos para la luz de cruce y la luz alta, el botón para activar ráfagas de luz, el mando para las luces intermitentes, el botón de activación de la luz diurna y el botón de la bocina.

5. Carrocería y diseño.

Típica expresión estética de BMW Motorrad.
Tanto el C 600 Sport como el C 650 GT tienen el estilo inconfundible de BMW Motorrad, logrando también en ese sentido establecer un nuevo listón de referencia en el segmento. Su moderno y dinámico diseño armoniza a la perfección con la estética propia de los productos de BMW Motorrad. El diseño es fascinante, también porque representa una interpretación completamente nueva de la estética de un maxi-scooter. La configuración de la asimetría y la división de la silueta frontal en dos partes (llamada «split face») son típicas de BMW y acuñan el aspecto de las motos de la marca, confiriéndoles un aspecto llamativo y de carácter propio.

Los dos nuevos maxi-scooter de BMW se diferencian claramente de los productos de la competencia por su diseño. Su estética se manifiesta en un caso a través de líneas deportivas y dinámicas y, en el otro, priman las formas lujosas y elegantes.

El diseño y también la tecnología se rigen por las motos de BMW.
La pertenencia de los dos nuevos maxi-scooter a la gama de motocicletas de BMW también resulta evidente a través de la tecnología. Al igual que en una moto, la parte frontal está determinada por la horquilla invertida de grandes dimensiones y por el freno de dos discos. La imagen de la zaga está acuñada por el monobrazo basculante de dinámico diseño típico de las motos BMW, provisto de un eje hueco de gran diámetro. Las formas dinámicas de la parte posterior se realzan mediante el montante telescópico visible, montado en posición horizontal. Los «bash-plates», es decir, los elementos frontales del carenado, retoman otro de los rasgos de diseño que es característico en las motos de BMW. También el deflector de dos partes («twin-tipped») del motor establece una relación estética con las motos de la marca.

C 600 Sport y C 650 GT, dos scooter con carácter propio.
En términos técnicos, los dos maxi-scooter de BMW Motorrad comparten la misma plataforma. Sin embargo se diferencian por determinados rasgos de su diseño, por lo que cada uno adquiere una marcada personalidad propia. Mientras que el C 600 Sport acentúa las propiedades deportivas y dinámicas

del maxi-scooter, el C 650 GT brilla especialmente por su alto nivel de confort y por tratarse de un scooter apropiado para realizar paseos y viajes largos.

Esta propiedad del C 650 GT también se manifiesta a través de su diseño. Las cualidades ruteras del C 650 GT resultan evidentes a simple vista debido al carenado más amplio y a la cúpula que ofrece una excelente protección frente al viento y la lluvia. El C 600 Sport, por lo contrario, tiene un carenado más escueto y deportivo. La esbelta zaga que traza una dinámica línea ascendente y los cantos del carenado reflejan el carácter ágil y dinámico del C 600 Sport, mientras que las equilibradas formas del C 650 GT acentúan su alto nivel de confort.

Los diseñadores le concedieron especial importancia a que el C 600 Sport y el C 650 GT manifiesten su pertenencia a la gama de BMW Motorrad a través de un diseño que permita apreciar la tecnología propia de la marca. Los scooter convencionales se caracterizan por tener el paso de los apoyapiés muy bajo, formando una especie de L con la parte delantera hasta el manillar, creándose así líneas casi verticales en la carrocería. Aunque los dos maxi-scooter de BMW Motorrad también tienen ese típico paso formado por los apoyapiés, imperan en ellos las líneas diagonales propias de una moto, armonizando con las líneas de igual trazado en el carenado y en la zaga. De esta manera se obtuvo un diseño marcado por líneas de carácter muy dinámico.

El C 600 Sport irradia una imagen especialmente deportiva, capaz de despertar emociones. Su carenado de colores contrastantes acentúa el carácter compacto de sus formas. Más que en el C 650 GT, salta a la vista el muelle blanco de la pata telescópica, por lo que el C 600 Sport tiene una expresión más dinámica que saca a relucir su tecnología.

La ergonomía también refleja las diferencias entre el C 600 Sport y el C 650 GT. Considerando su carácter dinámico, el asiento del C 600 Sport tiene una altura de 810 milímetros. Junto con el manillar más bajo, el conductor asumen una posición más recogida y deportiva, orientada hacia la rueda delantera. La altura del asiento del C 650 GT es de apenas 780 milímetros. Considerando que el manillar es más alto, el conductor asume una postura más erguida y muy cómoda, apropiada para un scooter que tiene el carácter de una moto rutera.

Espaciosos vanos portaobjetos. C 600 Sport con FlexCase, una novedad mundial.

El espacioso compartimiento de 60 litros subraya adicionalmente las cualidades ruteras del C 650 GT. Este espacio de grandes dimensiones se encuentra debajo del asiento. Adicionalmente hay dos vanos de menor tamaño en la parte frontal (el de la izquierda con llave). El compartimiento iluminado de gran tamaño que se encuentra debajo del asiento del C 650 GT ofrece espacio suficiente para guardar dos cascos, también con el scooter en movimiento. En los abombamientos laterales del carenado hay dos vanos adicionales que permiten llevar objetos pequeños de diversa índole. El C 650 GT, apropiado para que viajen cómodamente dos personas sentadas sobre el asiento mullidamente acolchado, cuenta también con un confortable apoyo lumbar para el conductor, regulable en tres posiciones.

Aunque la parte posterior del C 600 Sport es mucho más pequeña y deportiva, los expertos de BMW Motorrad consiguieron incluir también en este modelo un vano suficientemente espacioso para acoger dos cascos. Para lograrlo, inventaron el llamado FlexCase. Se trata de un sistema provisto de una tapa en la parte inferior. Al abrir esa tapa, se amplía el volumen disponible en la parte inferior. La versatilidad del sistema se consiguió utilizando un material altamente resistente y flexible sobre la base de Kevlar, que se utiliza a modo de unión elástica e impermeable entre la tapa y el fondo. Esta solución, única en el mundo y patentada por BMW Motorrad, permite guardar dos cascos cuando el scooter está aparcado. Cuando el scooter está en movimiento, se cierra esta tapa de unión del FlexCase. En esas condiciones, el sistema sigue ofreciendo suficiente espacio para transportar un casco. Un interruptor de seguridad impide que se ponga en funcionamiento el motor mientras que el FlexCase está extendido. Si la tapa está abierta, aparece una señal de advertencia en el tablero de instrumentos. El compartimiento que se encuentra debajo del asiento del C 600 Sport también está iluminado.

Los dos modelos tienen guanteras en la parte delantera del paso de los apoyapiés. La guantera del lado izquierdo tiene un cerrojo que puede bloquearse con llave. La tapa se bloquea automáticamente cuando se aparca el scooter y se bloquea el manillar.

El C 600 Sport y el C 650 GT pueden llevar opcionalmente una parrilla para transportar más equipaje. En esa parrilla se puede montar un topcase (también opcional).

Función de desbloqueo central para abrir el asiento y la tapa del depósito.

El asiento, la guantera delantera del lado izquierdo y la tapa del depósito se desbloquean utilizando un cerrojo central. La boca del depósito se encuentra detrás de la tapa del depósito, debajo del extremo delantero del asiento en la zona del paso de los apoyapiés, de manera que se puede acceder fácilmente a ella.

Diseño innovador de las luces; excelente protección contra el viento y la lluvia.

El carácter diferente que distingue a los dos scooter también se pone de manifiesto desde la perspectiva frontal. En el caso del C 650 GT, las luces intermitentes delanteras están integradas en los espejos, mientras que en el del C 600 Sport dichas luces están integradas en el carenado. Los espejos retrovisores del C 600 Sport disponen de un cabezal regulable, mientras que los espejos del C 650 GT tienen carcasas fijas, pudiéndose regular el ángulo de los espejos moviendo el soporte interior de los cristales. Los dos modelos cuentan con faros dobles. Sin embargo, el C 650 GT tiene la luz de posición en el centro, entre los dos faros. Esta luz está conformada por tres conductores de luz dispuestos en posición vertical. Las luces de posición del C 600 Sport se encuentran en los extremos laterales. La elegante imagen del C 650 GS también se manifiesta a través del piloto posterior de diodos luminosos que alberga adicionalmente las luces intermitentes. El C 600 Sport tiene luces intermitentes independientes, muy de acuerdo con el carácter dinámico y deportivo de este scooter.

Las cúpulas de los dos maxi-scooter fueron sometidas a pruebas en el túnel de viento con el fin de optimizar la protección que ofrecen frente al viento y la lluvia, considerando también criterios de reducción del ruido ocasionado por el flujo del aire. La cúpula del C 650 GT puede ajustarse eléctricamente a lo largo de un recorrido de 100 milímetros (C 600 Sport: ajuste manual en tres niveles mediante dos tornillos de regulación) y, además, es de mayor tamaño que la cúpula del C 600 Sport. El C 650 GT tiene adicionalmente aletas aerodinámicas ajustables en el carenado, siendo posible guiar más aire hacia

el conductor. La gama de accesorios especiales de BMW Motorrad incluye una cúpula tintada para el C 600 Sport, así como una cúpula más alta y otra más corta. Estas cúpulas pueden ser transparentes o tintadas. Si son tintadas, le confieren al scooter un aspecto aún más deportivo.

Soluciones de alta calidad para la zona de los apoyapiés, para el tablero de instrumentos y los mandos.
Tanto el C 600 Sport como también el C 650 GT tienen apoyapiés provistos de elementos de acero inoxidable de alta calidad y sumamente robustos.

El diseño claramente estructurado del tablero y de los mandos del C 600 Sport y del C 650 acentúa la claridad de las dinámicas líneas de los dos scooter. Mientras que el tablero de instrumentos de múltiples funciones del C 600 Sport está enmarcado por un listón pintado del deportivo color gris granito metalizado mate, el del C 650 GT tiene un marco muy fino de magnesio metalizado.

Diseño del tubo terminal del escape en armonía con la estética del conjunto.
El corto tubo terminal del escape del C 600 Sport es de acero inoxidable de alta calidad y su sección es pentagonal. Considerando el carácter deportivo y dinámico del C 650 Sport, el escape de acero está bien visible, mientras que el mismo escape del C 650 GT tiene un recubrimiento adicional, más de acuerdo con la estética elegante de este confortable scooter.

6. Gama de equipamiento.

Equipos y accesorios opcionales para numerosas posibilidades de personalización.

Los propietarios de un C 600 Sport o de un C 650 GT pueden recurrir a una amplia gama de productos de BMW Motorrad para personalizar su scooter.

Los equipos especiales se ofrecen desde fábrica, puesto que su montaje está integrado en los procesos de fabricación. Los accesorios especiales se montan en el taller de un concesionario oficial de BMW Motorrad, aunque también los puede montar el cliente mismo. Estos accesorios se pueden adquirir y montar posteriormente en cualquier momento.

Equipamiento especial, a montar en fábrica.

- Alarma antirrobo (DWA).

Kit Highline:

- Puños calefactables.
- Asiento calefactable.
- Sistema de control de la presión de los neumáticos (RDC).
- Luz diurna de LED.
- Luces intermitentes de LED (únicamente C 600 Sport).

Accesorios especiales, para el montaje posterior en talleres de concesionarios.

Equipaje.

- Topcase de 35 litros.
- Parrilla portaequipaje.
- Bolsa interior para topcase.
- Bolsa de 12 litros para colocar en la zona de los apoyapiés.
- Red para separación del compartimiento portaobjetos grande.

Confort y diseño.

- Cúpula tintada (únicamente C 600 Sport).
- Cúpula deportiva transparente / tintada (únicamente C 600 Sport).
- Asiento Sport calefactable (únicamente C 600 Sport).
- Asiento Exclusiv calefactable (únicamente C 650 GT).

- Funda protectora impermeable para el asiento.
- Deflector.
- Abrigo Scooter (producto textil para el conductor, para protegerlo frente al viento, la lluvia y el frío).
- Espejos esféricos (únicamente C 650 GT).
- Apoyo lumbar para el conductor.

Navegación y comunicación.

- Navegador IV BMW Motorrad.
- Base de fijación para navegador IV BMW Motorrad.
- Sistema de comunicación BMW Motorrad.
- Base de fijación en el vano portaobjetos para teléfonos móviles.
- Puerto BMW USB para recarga.

Seguridad y sistema eléctrico

- Alarma antirrobo (DWA).
- Luces intermitentes de LED (únicamente C 600 Sport).
- Gomas protectoras contra caídas.
- Cerrojo para bloquear el scooter.
- Enchufe adicional.

Otros equipos y accesorios opcionales.

- Silencioso deportivo Akrapović.
- Kit de piezas cromadas (estribos, pesos en los extremos del manillar, listones para los apoyapiés).

BMW Motorrad también amplía su gama de equipamiento para motoristas, agregando atractivos productos para la movilidad urbana que armonizan a la perfección con los nuevos maxi-scooter (por ejemplo, casco AirFlow 2, cazadora Urban, guantes Urban, Sneaker X 2, etc.).

7. Los colores del C 600 Sport y del C 650 GT.

El C 600 Sport y el C 650 GT se ofrecen cada uno en tres variantes de colores diferentes.

El color azul Cósmico del C 600 Sport subraya el diseño compacto y deportivo del scooter. Junto con las superficies contrastantes de color gris Granito se crea una estética tensa y dinámica.

Con el color plata Titanio, el C 600 Sport acentúa sus partes técnicas. En combinación con las superficies de color contrastante, esta variante cromática consigue que el scooter parezca especialmente ligero y compacto.

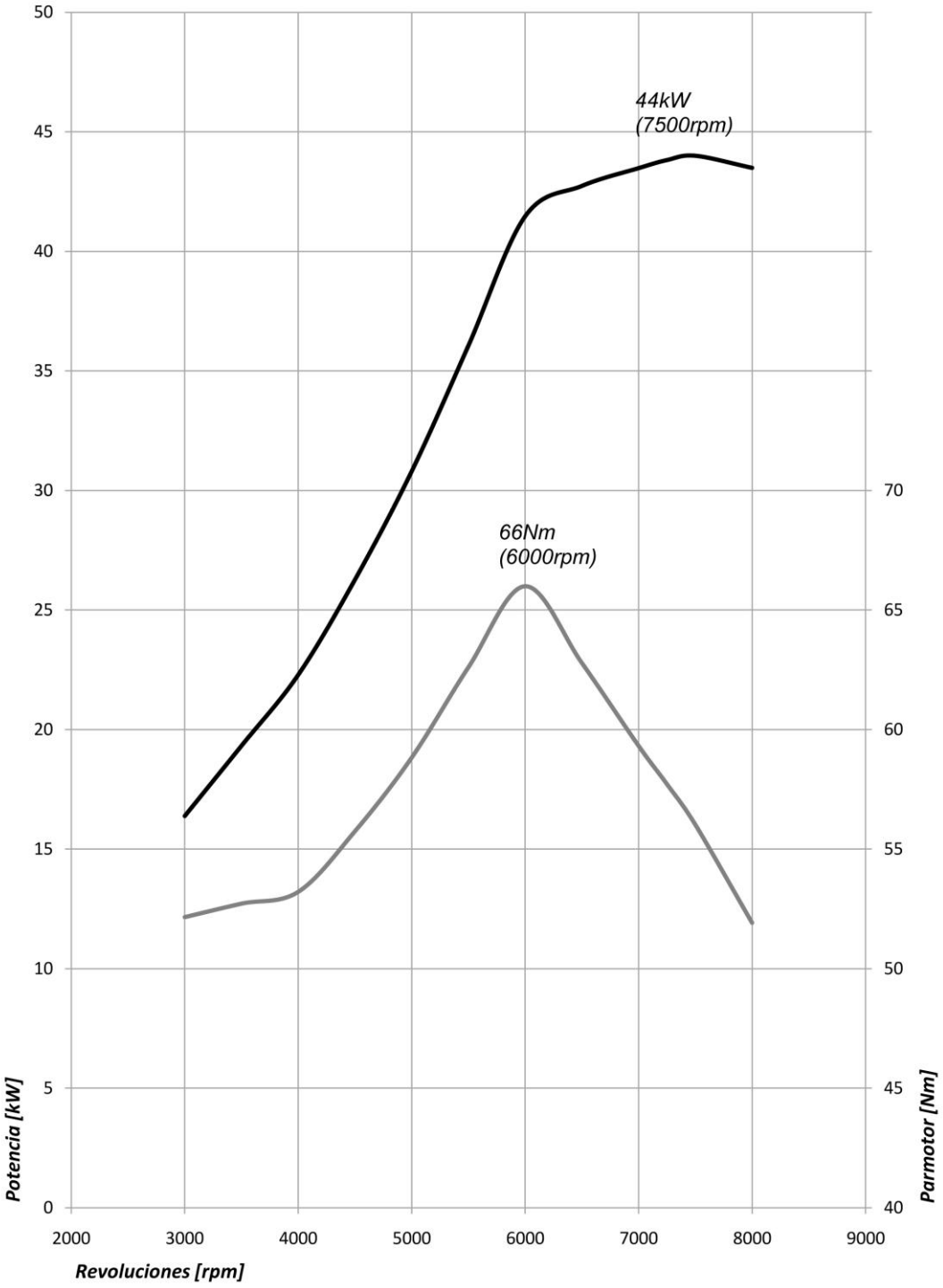
El color negro Zafiro metalizado le confiere al C 600 Sport una imagen potente y masculina. Junto con las superficies de color contrastante, el scooter adquiere una expresión acentuadamente clásica.

En el caso del C 650 GT, el color negro Zafiro metalizado, las líneas fluyentes del diseño y las superficies contrastantes de color magnesio realzan el carácter elegante de este scooter.

Si el C 650 GT es de color bronce Platino metalizado, el scooter parece forjado de una sola pieza. Las demás superficies contrastan menos con este color, por lo que el scooter tiene una imagen de gran aplomo.

El color rojo Bermellón metalizado acentúa el carácter dinámico del C 650 GT. Este es uno de los colores clásicos de BMW Motorrad, que subraya las formas modernas del scooter.

8. Potencia y par motor.



9. Datos técnicos.

		BMW C 600 Sport	BMW C 650 GT
Motor			
Cilindrada	cc	647	
Diámetro/Carrera	mm	79/66	
Potencia	kW/CV	44/60	
a revoluciones	rpm	7 500	
Par motor	Nm	66	
a revoluciones	rpm	6 000	
Tipo		Motor de dos cilindros de cuatro tiempos	
Compresión/Combustible		11,6:1/Súper sin plomo (95 ROZ)	
Control de válvulas		DOHC (double overhead camshaft), taqués	
Válvulas por cilindro		4	
Ø admisión/escape	mm	31,5/27,1	
Diámetro de mariposas	mm	38	
Preparación de la mezcla		BMS-E	
Sistema eléctrico			
Alternador	W	588	
Batería	V/Ah	12/12	
Faros		Luz alta / Luz de cruce: Faros halógenos de 12V/55W	
Luz posterior		Luz de freno y luz posterior de LED	Luz posterior de LED, luz de freno: 2x 12V/21W
Motor de arranque	kW	0,6	
Transmisión / Caja de cambios			
Embrague		Embrague centrífugo	
Caja de cambios		CVT (Continously Variable Transmission)	
Relación primaria		1,06	
Transmisión		Cadena en baño de aceite	
Relación		1,688	
Chasis			
Parte ciclo		bastidor híbrido de tubos con bastidor secundario posterior atornillado	
Guiado de rueda delantera		Horquilla invertida	
Guiado de rueda trasera		Monobrazo basculante	
Recorrido amortiguación adel./atrás	mm	115/115	
Avance	mm	92	
Distancia entre ejes	mm	1 591	
Ángulo del eje de la dirección	°	64,6	

			BMW C 600 Sport	BMW C 650 GT
Frenos	Adelante	Freno de dos discos de accionamiento hidráulico, Ø del disco de 270 mm, mordaza flotante de 2 bombines		
	Atrás	Freno monodisco de accionamiento hidráulico, Ø del disco de 270 mm, mordaza flotante de 2 bombín		
ABS		BMW Motorrad Integral ABS (de serie)		
Llantas		Llantas de aluminio fundido		
	Adelante	3,50 x 15“		
	Atrás	4,50 x 15“		
Neumáticos	Adelante	120/70 R15		
	Atrás	160/60 R15		
Dimensiones y pesos				
Longitud total	mm	2 155		2 218
Ancho total con/sin espejos	mm	877/790		916/822
Altura del asiento (sin conductor)	mm	810 (serie)		780 (serie)
Peso DIN en orden de marcha	kg	249		261
Peso total máximo	kg	445		445
Capacidad del depósito	l	16		
Prestaciones				
Consumo				
90 km/h	l/100 km	4,4		
100 km/h	l/100 km	4,8		
120 km/h	l/100 km	5,6		
Aceleración				
0-100 km/h	s	7,1		7,5
Velocidad máxima	km/h	175		