

# **Le nouveau BMW C 650 Sport. Le nouveau BMW C 650 GT.**

## **Table des matières.**



|          |                                                                               |           |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Le nouveau BMW C 650 Sport.<br/>Le nouveau BMW C 650 GT.<br/>(Résumé).</b> | <b>2</b>  |
| <b>2</b> | <b>Technique et design.</b>                                                   | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Dotations.</b>                                                             | <b>15</b> |
| <b>4</b> | <b>Coloris.</b>                                                               | <b>17</b> |
| <b>5</b> | <b>Puissance et couple moteur.</b>                                            | <b>18</b> |
| <b>6</b> | <b>Fiches techniques.</b>                                                     | <b>20</b> |

# 1 **Le nouveau BMW C 650 Sport. Le nouveau BMW C 650 GT. Résumé.**



En lançant les nouveaux BMW C 650 Sport et C 650 GT, BMW Motorrad étoffe la gamme de ses deux-roues premium dans le segment des maxi-scooters. Adaptés à merveille à la ville et à ses environs, ils associent utilité au quotidien et sobriété à un maximum de plaisir au guidon et de confort grand tourisme. En même temps, les virées sportives sur routes sinueuses sont des parties de plaisir, un plaisir qu'ils distillent d'ailleurs même sur les échappées plus longues.

## **Les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT – des Maxi-Scooters dynamiques pour le sport, le grand tourisme et les balades en ville.**

Le typage différent des deux Maxi-Scooters BMW a déjà permis de s'adresser à un groupe cible fort large par le passé: le C 650 Sport cible les pilotes à la fibre sportive, alors que le C 650 GT séduit les clients attachant plus d'importance au confort et à l'aptitude au grand tourisme.

Désormais, le nouveau C 650 Sport et le nouveau C 650 GT répondent encore mieux à cette ambition. Forts d'une chaîne cinématique revue de fond en comble, d'un réglage plus confortable de la partie cycle ainsi que, sur le C 650 Sport, d'un design entièrement redessiné, ils font rimer encore mieux les excellentes qualités routières d'une moto avec l'agilité spécifique et le confort inhérent à un maxi-scooter.

## **Réglage optimisé de la chaîne cinématique et nouvelle ligne d'échappement pour une expérience de pilotage plus active.**

Le bicylindre en ligne d'une cylindrée de 647 cm<sup>3</sup> confère aussi une propulsion dynamique aux nouveaux Maxi-Scooters C 650 Sport et C 650 GT. Sa puissance nominale est de 44 kW (60 ch) à 7 500 tr/min sur les deux modèles. Les clients peuvent aussi opter pour une variante de puissance délivrant 35 kW (48 ch) à 7 000 tr/min. En vue des impératifs de la norme antipollution Euro 4, la cartographie du moteur a été redéfinie pour les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT. En outre, un nouveau silencieux dynamise le look des deux scooters et émet une sonorité particulièrement grave tout en permettant de respecter le nouveau règlement européen R41-04 relatif au bruit émis par les motocycles.

Un nouveau réglage de la transmission à variation continue CVT associé à de nouvelles garnitures d'embrayage optimise le travail de l'embrayage et permet

ainsi des démarrages nettement plus dynamiques. Pour obtenir cette amélioration, l'ouverture de la transmission CVT a été modifiée et les masselottes centrifugées ont été ajustées avec précision.

### **Nouveau réglage des ressorts et amortisseurs pour un surplus de confort.**

Comme par le passé, la conception de la partie cycle mise aussi sur les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT sur une structure hybride rigide en torsion avec un cadre périmétrique en tubes d'acier complété, au niveau du logement du bras oscillant, par une unité en aluminium coulé sous pression. La partie cycle se distingue désormais par un réglage plus confortable, bien que le débattement de 115 millimètres à l'avant comme à l'arrière n'ait pas changé. Les Maxi-Scooters C 650 Sport et C 650 GT se targuent ainsi d'un compromis idéal entre sportivité et confort.

### **ABS et ASC de série pour un maximum de sécurité au freinage et à l'accélération. Side View Assist en option pour le C 650 GT.**

Dans l'esprit du principe de la « Sécurité à 360° », le système de freinage, une conception optimale dotée de série de l'ABS BMW Motorrad Bosch 9.1MB, se porte garant d'une sécurité de conduite active maximale. L'antipatinage ASC (Automatic Stability Control), désormais également de série en départ usine, est un autre atout en matière de sécurité. Le confort gagne, quant à lui, grâce à une nouveauté mondiale dans le secteur des deux-roues : le Side View Assist (SVA), premier système d'aide au pilote de moto. Cette nouvelle option proposée sur le C 650 GT assiste le pilote par exemple aux changements de file en surveillant l'angle mort, notamment dans la circulation urbaine.

### **Design dynamique entièrement revu pour le C 650 Sport et peaufinage soigné des codes esthétiques du C 650 GT.**

Avec la réédition des deux modèles, le C 650 Sport affiche un look encore plus moderne, plus dynamique et plus tourné vers l'avenir. Il s'inscrit ainsi à merveille dans la philosophie du design de BMW Motorrad. Positionné dans le sous-segment Confort, le C 650 GT a, en revanche, bénéficié d'un peaufinage qui lui a valu de nouveaux carénages latéraux arrière ainsi qu'un nouvel ensemble optique arrière. Les deux modèles arborent aussi des cadrans redessinés pour les instruments ainsi qu'un nouveau carénage tête de fourche. Autres nouveautés : la béquille centrale à cinématique revue ainsi que la commande automatique de l'éclairage diurne.

### **Les coloris séduisants des nouveaux C 650 Sport et C 650 GT.**

Les C 650 Sport et C 650 GT sont proposés chacun dans trois harmonies de couleurs. Sur le C 650 Sport, le Valencia orange metallic matt souligne le

typage sportif et lui confère une allure moderne et dynamique accentuée par les surfaces contrastantes. Paré de Light white, le nouveau C 650 Sport dégage, en revanche, technicité, compacité et légèreté. En Black storm metallic, il séduira les clients privilégiant un look classique. Sur le C 650 GT, le Black storm metallic accentue l'élégance de ce deux-roues, alors que le Frozen bronze metallic associé à un coloris contrasté crée un ensemble harmonieux mettant bien en avant le langage des formes de ce modèle. Le Light white fait, quant à lui, ressortir le côté dynamique du C 650 GT et lui donne un air particulièrement léger et agile.

### **Les nouveautés du C 650 Sport et du C 650 GT en un coup d'œil :**

- Nouveau réglage de la transmission CVT associé à des garnitures d'embrayage revues pour une intervention plus dynamique de l'embrayage et une réaction plus spontanée au démarrage.
- Nouveau réglage des ressorts et amortisseurs pour un compromis idéal entre sport et confort.
- Outre l'ABS, l'ASC désormais de série pour une sécurité maximale à l'accélération.
- Design dynamique entièrement revu pour le C 650 Sport.
- Peaufinage soigné des codes esthétiques du C 650 GT.
- Nouveau silencieux pour une sonorité plus grave et un look plus dynamique.
- Cadres redessinés.
- Nouveaux carénages tête de fourche avec applications de chrome.
- Nouvelles surfaces plus haut de gamme (grain).
- Commande automatique de l'éclairage diurne.
- Béquille à cinématique revue pour faciliter le béquillage des scooters.
- Nouvelle aide au pilote Side View Assist (SVA) pour le C 650 GT.
- Nouveaux coloris pour le C 650 Sport : Valencia orange metallic matt, Light white et Black storm metallic.
- Nouveaux coloris pour le C 650 GT : Black storm metallic, Frozen bronze metallic et Light white.

## 2 Technique et design.



### **Bicylindre puissant redéfini avec transmission CVT optimisée et nouvelle ligne d'échappement.**

Le bicylindre en ligne d'une cylindrée de 647 cm<sup>3</sup> confère aussi une propulsion dynamique aux nouveaux Maxi-Scooters C 650 Sport et C 650 GT. Sa puissance nominale est de 44 kW (60 ch) à 7 500 tr/min sur les deux modèles. Le couple maximal de 63 Nm est débité à un régime de 6 000 tr/min. Le régime maximal est atteint à 8 500 tr/min. Les deux modèles sont aussi disponibles en une variante de puissance délivrant 35 kW (48 ch) à 7 000 tr/min et un couple de 54 Nm à 4 250 tr/min.

Pour être implantés dans une position basse et abaisser ainsi le centre de gravité, les deux cylindres du moteur sont inclinés de 70 degrés vers l'avant. Grâce à des manetons de vilebrequin décalés de 90 degrés l'un par rapport à l'autre, à un intervalle d'allumage de 270 degrés et à deux arbres d'équilibrage entraînés par des pignons droits, le moteur se distingue par une sonorité caractéristique et des vibrations très réduites.

Pour un équilibre thermique parfait, le bicylindre en ligne fait appel à un concept de refroidissement sophistiqué aux normes de BMW Motorrad. Conformément à ce concept, le refroidissement de la culasse est à flux transversal. Le liquide de refroidissement entre à l'avant, du côté échappement chaud de la culasse. Le refroidissement intense se traduit par une dissipation rapide de la chaleur et, par là, une compensation thermique optimale à l'endroit précis où la sollicitation thermique est la plus importante. Le radiateur d'eau en aluminium doté de boîtes à eau en matière synthétique et d'un thermostat intégré dispose du même faisceau de radiateur hautes performances que celui mis en œuvre sur les motos BMW. Grâce à son rendement élevé, à l'apport d'air optimal et à l'orientation parfaite du flux d'air, le radiateur peut se contenter d'une surface relativement petite pour assurer un échange thermique fiable de tous les instants.

Un système d'injection électronique du carburant se charge d'alimenter le moteur à culasse quatre soupapes et deux arbres à cames en tête. L'alimentation en huile est assurée par un système à carter sec doté d'une pompe à huile double, alors qu'un système de refroidissement efficace veille à l'équilibre thermique optimal du bicylindre. En vue des impératifs de la norme

antipollution Euro 4, la cartographie du moteur a été redéfinie pour les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT.

La transmission du couple est assurée par une transmission CVT (Continuously Variable Transmission = transmission à variation continue) directement intégrée qui a fait l'objet de vastes adaptations pour la mise en œuvre sur les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT. Ainsi, le nouveau réglage de la transmission CVT associé à un embrayage optimisé permet une meilleure réactivité au démarrage, par exemple lorsque le feu tricolore vire au vert.

L'embrayage centrifuge fait appel à des ressorts plus souples et à des garnitures optimisées.

La transmission CVT ne présente pas seulement des masselottes plus lourdes, mais aussi une ouverture plus grande, portée de 2,42 à 2,95. Le rapport de démultiplication long de la transmission CVT est désormais de 0,81 au lieu de 1,00 auparavant. Le rapport de réduction entre l'arbre de sortie CVT et l'arbre secondaire a été ramené de 2,72 à 3,28.

Outre la réaction plus spontanée au démarrage, il en résulte une vitesse maximale légèrement accrue (180 km/h au lieu de 175 jusqu'ici).

La nouvelle ligne d'échappement est en acier inoxydable comme par le passé, mais sur les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT, elle se passe du silencieux avant. Dotée seulement d'un silencieux arrière, elle offre désormais une sonorité particulièrement grave et pleine.

### **Nouveau réglage des ressorts et amortisseurs pour un surplus de confort sur le C 650 Sport et le C 650 GT.**

Comme par le passé, la conception de la partie cycle mise aussi sur les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT sur une structure hybride rigide en torsion avec un cadre périmétrique en tubes d'acier complété, au niveau du logement du bras oscillant, par une unité en aluminium coulé sous pression. Le bicylindre en ligne assume quant à lui une fonction porteuse qui contribue à un ensemble particulièrement rigide et ainsi au comportement routier stable et à l'excellente tenue de cap.

Le logement du bras oscillant en alliage léger coulé se distinguant par un pivot coaxial répond, lui aussi, au souhait d'assurer une stabilité dynamique des plus élevées. C'est ainsi que les nouveaux C 650 Sport et C 650 GT associent, eux aussi, une marche en ligne droite imperturbable à vitesse élevée sur autoroute

à une maniabilité aisée en ville et à un retour d'information clair pour le pilote – tout comme sur une moto.

Les éléments de la suspension satisfont plus encore que par le passé des exigences élevées en matière de sportivité et de confort. Ainsi, la raideur des ressorts de la fourche inversée avec des tubes plongeurs d'un diamètre généreux de 40 millimètres et du combiné ressort/amortisseur a été recalibrée ; ce dernier est disposé à l'horizontale sur le côté gauche et son mécanisme de réglage se distingue par une accessibilité améliorée.

La réduction de la raideur des ressorts de 10 pour cent se traduit par une réponse plus sensible sur toute la course de débattement et ce, sans impact négatif sur la stabilité des deux-roues. Les ingénieurs d'étude ont réussi à obtenir un compromis idéal tant pour les virées sportives et entreprenantes que pour les randonnées en tout confort tout en conservant le débattement de 115 millimètres à l'avant comme à l'arrière.

Les roues de 15 pouces, qui sont le gage d'une stabilité maximale, assurent une agilité et une maniabilité des plus élevées. À l'avant, les C 650 Sport et C 650 GT misent sur une roue à cinq branches de  $3,5 \times 15$  pouces en alliage léger coulé sous pression. Elle chausse un pneu de 120/70 R 15. La roue arrière au format  $4,5 \times 15$  pouces est équipée d'un pneu de dimensions 160/60 R 15.

Pour rendre le béquillage plus facile et plus agréable, la cinématique et la position de l'ergot de la béquille centrale ont été redéfinies. L'effort à déployer par le pilote s'en trouve réduit de 30 pour cent.

### **ABS et ASC de série pour un maximum de sécurité au freinage et à l'accélération.**

Dans la meilleure tradition BMW Motorrad, le système de freinage de conception optimale associé de série à l'ABS BMW Motorrad se porte garant d'une sécurité de conduite active maximale. À l'avant, un frein bidisque de 270 millimètres de diamètre et deux étriers flottants à deux pistons assurent, si besoin est, une décélération idéale. À l'arrière, cette fonction est assurée par un système de freinage monodisque, lui aussi d'un diamètre de 270 millimètres, et équipé d'un étrier flottant à deux pistons.

Pour garantir un point dur constant et un dosage optimal, toutes les conduites de frein sont tressées en acier (type aviation). Afin de satisfaire au mieux les besoins ergonomiques individuels de chaque pilote, les deux leviers de frein peuvent être réglés en profondeur sur cinq positions.

L'ABS à deux canaux du type Bosch 9.1MB, ultraléger et de dimensions ultra réduites, permet de gérer séparément les circuits de freinage avant et arrière. Il permet ainsi des freinages en toute sécurité et sérénité, même dans des conditions routières très défavorables ou en cas de freinage en catastrophe.

L'antipatinage ASC (Automatic Stability Control), de série en départ usine, offre désormais un autre gain de sécurité, notamment dans des conditions difficiles (coefficients d'adhérence sur route réduits par ex.). Le patinage est calculé par la gestion moteur à l'aide des signaux fournis par les capteurs de roue de l'ABS. Le cas échéant, le couple moteur est réduit par décalage du point d'allumage et coupure de l'injection et/ou de l'allumage.

### **Frein de stationnement activé automatiquement par la béquille latérale.**

Les ingénieurs de BMW Motorrad ont su trouver une solution particulièrement astucieuse pour le frein de stationnement obligatoire pour tout scooter. Normalement, le pilote d'un scooter doit activer le frein en actionnant un levier dédié. Sur les C 650 Sport et C 650 GT, il lui suffit de sortir la béquille latérale pour déclencher le mécanisme de freinage automatique. Ce dernier agit sur un deuxième étrier de frein arrière actionné mécaniquement par câble, ce qui empêche toute mise en mouvement intempestive du scooter. De cette manière, l'immobilisation du deux-roues garé est assurée sans faille.

### **Combiné d'instruments multifonctionnel offrant de multiples fonctions d'information.**

Les systèmes électriques des nouveaux C 650 Sport et C 650 GT s'inspirent également de l'électrique de bord éprouvée des motos BMW. Le réseau de bord fait appel au multiplexage ou, plus précisément, à un système à bus CAN (Controller Area Network). Une prise de réseau de bord logée dans le rangement gauche fait partie de la dotation standard. Elle permet par exemple la recharge d'un téléphone portable en cours de route alors que celui-ci est relié, via Bluetooth, au système de communication BMW Motorrad dans le casque du pilote.

Le combiné d'instruments des Maxi-Scooters offre de multiples informations. Il dispose d'un grand visuel à cristaux liquides (LCD) facile à lire avec un compte-tours intégré ainsi que d'un compteur de vitesse analogique avec une échelle redessinée très lisible. En outre, tous les témoins lumineux ont été intégrés dans le combiné d'instruments. Lors du développement de ce combiné, la facilité de lecture et l'absence de tout reflet dans le visuel ont été parmi les priorités. L'éclairage du compteur de vitesse analogique et du visuel à cristaux liquides (LCD) est orange, ce qui facilite également la lecture des

informations. Cet éclairage est désactivé lorsque les feux diurnes sont allumés.

La commande automatique de l'éclairage diurne est nouvelle. Elle assure le passage automatique de l'éclairage diurne au feu de croisement, feu de stationnement compris. Lorsque la luminosité ambiante tombe en-dessous d'un seuil déterminé, elle allume automatiquement le feu de croisement (dans un tunnel par ex.). Lorsqu'elle détecte une luminosité ambiante suffisante, elle bascule à nouveau à l'éclairage diurne. Lorsque l'éclairage diurne est activé, le symbole dédié s'allume sur le visuel multifonctions.

Le rappel automatique des clignotants est un autre élément de confort. La désactivation des clignotants intervient automatiquement après dix secondes au plus tôt respectivement après avoir effectué une distance de 210 mètres.

Outre l'affichage du volume restant du réservoir de carburant sous forme de huit barres, le combiné d'instruments fournit, déjà de série, des informations sur les distances parcourues ainsi que, grâce à l'ordinateur de bord, sur des valeurs telles que la distance déjà parcourue sur la réserve de carburant de quatre litres, la date, l'heure, la consommation et la vitesse moyennes ainsi que la température extérieure et des informations liées à l'entretien.

La partie supérieure du visuel sert, en plus, à afficher des messages d'avertissement sous forme de textes ou de symboles, lorsqu'une ampoule tombe en panne par exemple. L'état de fonctionnement des poignées chauffantes et de la selle chauffante disponibles en option départ usine est également affiché sur le visuel.

### **Optiques à LEDs, éclairage diurne à LEDs en option et fonction d'accompagnement.**

À l'instar de leurs prédécesseurs, les Maxi-Scooters C 650 Sport et C 650 GT sont équipés en série d'un feu arrière à LEDs et d'un éclairage du volume de rangement à LEDs. Sur le plan technologique, les diodes électroluminescentes se caractérisent notamment par leur faible taux de défaillance, leur grande durée de vie, leur puissance lumineuse élevée et leur consommation de courant réduite.

L'ensemble optique avant du C 650 Sport comprend un projecteur pour le feu de croisement et un deuxième pour le feu de route ainsi que deux feux de position (qui peuvent être remplacés par le feu de stationnement associé à l'éclairage diurne optionnel).

Le C 650 GT dispose également de deux projecteurs, mais les feux de position respectivement l'éclairage diurne optionnel sont matérialisés par trois guide-lumière à LEDs en position centrale. Grâce à la fonction d'accompagnement, appelée aussi « way home », les feux de position et l'éclairage du volume de rangement restent allumés pendant un certain temps après la coupure du contact.

### **Nouvelle aide au pilote Side View Assist (SVA) sur la C 650 GT pour identifier d'autres usagers de la route dans l'angle mort.**

En milieu urbain et péri-urbain notamment, une circulation dense engendre souvent des situations critiques parce qu'il arrive qu'un usager de la route vous échappe ou que vous ne le perceviez pas.

Dans l'esprit du principe de la « Sécurité à 360° », la nouvelle option Side View Assist (SVA) proposée pour le C 650 GT offre dorénavant un gain de sécurité sensible en avertissant le pilote lorsque d'autres usagers de la route se trouvent dans l'angle dit mort.

Leur localisation est assurée par quatre capteurs ultrasons implantés au niveau du carénage avant et du support de la plaque d'immatriculation du nouveau C 650 GT. Dans la plage des vitesses comprises entre 25 et 80 km/h, la fonction SVA informe le pilote lorsque d'autres véhicules se trouvent à une distance de 5 mètres ou moins et qu'ils évoluent à une vitesse différentielle de 10 km/h au maximum. L'information ou l'alerte est donnée via des triangles lumineux s'allumant dans l'embase des rétroviseurs du C 650 GT.

Ce système est un pur système d'assistance qui ne remplace pas le regard jeté dans les rétroviseurs ou par-dessus l'épaule et ne dégage en aucun cas le pilote de son obligation d'être vigilant ni de sa responsabilité.

### **Design dynamique entièrement revu pour le C 650 Sport et peaufinage soigné des codes esthétiques du C 650 GT.**

Le design du BMW C 650 Sport et du C 650 GT a déjà fixé les références dans le segment des maxi-scooters au moment de leur lancement commercial. Optiquement, les deux Maxi-Scooters signés BMW Motorrad se détachent nettement de leurs concurrents et affichent un langage des formes au dynamisme sportif pour l'un et à l'élégance luxueuse pour l'autre.

Avec la réédition des deux modèles, le C 650 Sport affiche un look encore plus moderne, plus dynamique et plus tourné vers l'avenir. Il s'inscrit ainsi à merveille dans la philosophie du design de BMW Motorrad. Le C 650 GT a, en revanche, bénéficié d'un peaufinage qui lui a valu de nouveaux carénages

latéraux arrière ainsi qu'un nouvel ensemble optique arrière et un nouveau carénage tête de fourche.

### **Orientation optique et technique des nouveaux C 650 Sport et C 650 GT inspirée des motos BMW.**

L'appartenance des deux nouveaux Maxi-Scooters à la famille BMW Motorrad ressort clairement sur le plan à la fois esthétique et technique. Ainsi, comme sur une moto, une fourche inversée aux dimensions généreuses ainsi qu'un frein bidisque dominant la partie avant. La partie arrière est quant à elle caractérisée par un monobras oscillant arborant un axe de roue creux grand format au look dynamique, typique des motos BMW. La subdivision caractéristique de la face avant en deux moitiés – appelée « split face » par les designers qui l'ont conçue – est un trait de style typique caractérisant et distinguant aussi les motos de BMW Motorrad.

Sur les deux scooters, les recouvrements au niveau du guidon s'inscrivent dans un nouveau langage des formes : ils affichent une partie centrale brillante et des applications de chrome et toutes les surfaces grainées se trouvant dans le champ visuel du pilote bénéficient d'une nouvelle structure. En outre, la fixation des rétroviseurs du C 650 GT a été optimisée pour garantir au pilote une rétrovision idéale de tous les instants.

### **Allure plus dynamique et plus sportive pour le C 650 Sport.**

Le nouveau C 650 Sport arbore des pièces de carrosserie entièrement restylées et une nouvelle harmonie de couleurs. Le nouveau design dynamise l'allure du Maxi-Scooter au maximum. La géométrie qui paraît fermée dans la partie avant attire le regard de l'observateur vers la roue avant qui semble ainsi bien coller à la route. S'y oppose une partie arrière aux traits fins et aux codes esthétiques définis qui confèrent au scooter des proportions vives et dynamiques convergeant vers la roue avant. Ses surfaces effilées dégagent sportivité et agilité. Au niveau de la selle, des ailettes aérodynamiques ou winglets soulignent le caractère sportif, alors que des surfaces à double retrait signalent son naturel d'athlète puissant.

### **Lien esthétique génétique avec les hypersportives de BMW Motorrad confirmé sous tous les angles.**

S'inspirant des gènes des hypersportives signées BMW Motorrad, une ligne de carre plonge depuis la partie arrière haute vers la roue avant pour se fondre dans la partie avant au traité sportif ajusté. Avec sa partie avant basse et sa partie arrière relevée, le nouveau C 650 Sport prend un air de fonceur en vue de profil, et la silhouette aux lignes fermes souligne le rayonnement sportif par la ligne ascendante vers l'arrière. Chaque ligne, chaque surface du nouveau C 650 Sport ont été volontairement redessinées. Le modelé marquant des

surfaces et la précision des lignes se traduisent par une allure élancée et vive en vue de côté. Le nouveau silencieux arrière qui promet puissance et dynamisme est logé du côté droit et contribue fortement à l'impression encore plus sportive et dynamique que dégage le C 650 Sport. Plus encore que sur le C 650 GT, le ressort du combiné, bien visible parce que peint en blanc, met en lumière la technicité et le dynamisme de la variante Sport.

La forme et la fonction se conjuguent aussi à travers les flancs de carénage inférieurs ou « bash plates ». Ces éléments assurent la protection du pilote contre le vent et les intempéries tout en formant une partie haut de gamme des carénages. Certains détails, tels que les inserts en acier inoxydable dans les marchepieds, ajoutent une touche d'exclusivité parachevant cette partie du scooter.

### **Sportivité, dynamisme et agilité, messages clés du langage des formes du nouveau C 650 Sport.**

Vu de face, le nouveau C 650 Sport révèle également son appartenance à la famille BMW Motorrad au premier coup d'œil. La silhouette élancée avec sa forme en V marquée respire maniabilité et agilité. En même temps, la répartition des surfaces peintes et des éléments de carénage accentue les épaules carrées conférant ainsi puissance et plasticité à la partie avant.

Avec ses phares symétriques fortement biaisés, le nouveau C 650 Sport affiche un regard concentré plein de détermination. Les sorties du faisceau lumineux, aux contours dynamiques, ont été délibérément abaissées, si bien que la partie avant paraît basse et sportive. Le jeu entre les parties extérieures peintes et l'élément central du carénage avant contrastant par son coloris gris ardoise foncé, ainsi que les surfaces de différentes natures, forment un contraste captivant. Le garde-boue avant reprend le « split face » et renforce, avec sa géométrie marquante, le dynamisme et la finesse créés par face avant fendue en deux.

En vue arrière, la silhouette élancée exprime toute l'agilité et toute la maniabilité du nouveau C 650 Sport. Le silencieux biflux souligne la puissance et le dynamisme du nouveau Maxi-Scooter et rappelle à juste titre l'architecture bicylindre du moteur. La conception du support arrière met en avant le naturel moderne et dynamique du nouveau C 650 Sport. Cette conception robuste fait office de porte-plaque d'immatriculation et grâce à un porte-bagages fixé sur les poignées de maintien, elle sert en même temps de logement à un topcase optionnel.

### **Poste de pilotage haut de gamme focalisé sur la qualité des matériaux et la fonctionnalité.**

Le pilote qui enfourche le nouveau C 650 Sport est entouré de surfaces généreuses, en partie peintes, et de matériaux haut de gamme. C'est en toute connaissance de cause que le poste de pilotage a été conçu de sorte à ressembler à un vrai intérieur. Grâce à leur langage de style sobre, les indicateurs sont faciles à repérer, et l'instrument rond avec son cadran redessiné et sa présentation graphique claire et raffinée rappelle presque une montre-bracelet exclusive. Dans le cadre de la redéfinition du langage des formes et des surfaces, les stylistes ont aussi redessiné des détails comme la trappe de réservoir, les poignées de maintien et les coutures de la selle.

### **Volume de rangement généreux, BMW flexcase sur le C 650 Sport.**

Bien que la partie arrière du C 650 Sport soit nettement plus élancée et sportive, les concepteurs de BMW Motorrad ont réussi à intégrer un système de rangement permettant de loger aussi deux casques sur ce modèle. À cet effet, ils ont développé le BMW flexcase, caractérisé par un volet ménagé dans le plancher arrière dont l'ouverture permet d'agrandir le volume de rangement vers le bas. La modularité du volume résulte de la mise en œuvre d'un matériau flexible, mais hautement résistant à base de kevlar qui permet de réaliser un assemblage flexible, étanche à l'eau et aux salissures, entre le volet et le plancher arrière. Cette solution à ce jour unique au monde, que BMW Motorrad a fait breveter, permet de loger deux casques lorsque le scooter est garé. Pour rouler, le volet du BMW flexcase doit être fermé – la silhouette élancée et sportive est préservée. Un contacteur interdit le lancement du moteur tant que le volet du BMW flexcase est ouvert.

Le C 650 GT souligne, quant à lui, son excellente aptitude au grand tourisme et aux longues distances par un volume de rangement généreux comprenant un compartiment spacieux (env. 60 litres) sous la selle. Le compartiment éclairé logé dans la partie arrière du C 650 GT peut également abriter deux casques.

Sur les deux modèles, deux boîtes à gants situées dans la partie avant de l'ouverture du cadre offrent des rangements supplémentaires. La boîte gauche ferme à clé, le verrouillage intervenant automatiquement dès que le scooter est garé et bloqué. Les leviers de déverrouillage redessinés du volume de rangement arborent désormais sur le C 650 Sport une surface chromée, plus haut de gamme. D'autres solutions bien pensées, telles que les poignées chauffantes (option en départ usine) et une bulle réglables (par voie électrique sur le C 650 GT) assurent confort élevé et aptitude au quotidien.

Les différences entre le C 650 Sport et le C 650 GT s'expriment aussi à travers l'ergonomie. Ainsi, conformément à son ambition dynamique, le C 650 Sport affiche une hauteur de selle de 800 millimètres qui, associée au guidon plus bas, offre au pilote une position sportive, orientée vers l'avant. Sur le C 650 GT, la hauteur de selle est de 805 millimètres. Le guidon étant plus haut, le pilote adoptera ainsi une position décontractée et droite, parfaitement adaptée au grand tourisme.

## 3 Dotations.



### **Options et accessoires au service d'une personnalisation profonde.**

Pour personnaliser les nouveaux Maxi-Scooters C 650 Sport et C 650 GT, BMW Motorrad propose, comme à son habitude, une vaste gamme d'options et d'accessoires.

Les options sont livrées en départ usine et intégrées dans le cadre de la fabrication. Les accessoires sont, quant à eux, montés chez le concessionnaire BMW ou bien par le client. Ils sont aussi disponibles en post-équipement.

### **Options.**

- Système d'alarme antivol (DWA).
- Kit de bridage à 35 kW.

### **Packs d'équipements optionnels.**

#### **Pack Highline pour le C 650 Sport :**

- Poignées chauffantes.
- Selle chauffante.
- Système de contrôle de la pression de gonflage (RDC).
- Éclairage diurne à LEDs.
- Clignotants à LEDs.

#### **Pack Highline pour le C 650 GT :**

- Poignées chauffantes.
- Selle chauffante.
- Système de contrôle de la pression de gonflage (RDC).

#### **Pack sécurité pour le C 650 GT :**

- Éclairage diurne.
- Side View Assist (SVA).

## **Accessoires.**

### **Pour le transport.**

- Topcase de 35 litres.
- Support de bagages.
- Sac intérieur pour top case.
- Sacoche tunnel central de 12 litres.
- Filet de séparation pour volume de rangement.

### **Pour le confort et le design.**

- Bulle teintée (C 650 Sport seulement).
- Bulle Sport claire / teintée (C 650 Sport seulement).
- Selle Sport, chauffage compris (C 650 Sport seulement).
- Selle Exclusive, chauffage compris (C 650 GT seulement).
- Couvre-selle anti-pluie.
- Déflecteurs.
- Tablier (protection textile mettant le pilote à l'abri du vent, de la pluie et du froid).
- Rétroviseurs asphériques (C 650 GT seulement).
- Dosseret passager.
- Chromes pour les repose-pied passager, masselottes de guidon, inserts de marchepied.

### **Pour la navigation et la communication.**

- BMW Motorrad Navigator V.
- Support pour BMW Motorrad Navigator V.
- Système de communication BMW Motorrad.
- Smartphone Cradle (support pour smartphones).
- Support pour téléphone mobile à insérer dans le vide-poches.
- Chargeur USB BMW.

### **Pour la sécurité et les systèmes électriques.**

- Système d'alarme antivol (DWA).
- Clignotants à LEDs (C 650 Sport seulement).
- Protections de carénage.
- Cadenas.
- Prise supplémentaire.

À point nommée pour l'arrivée de ses nouveaux Maxi-Scooters, BMW Motorrad enrichit aussi la gamme des équipements du pilote de produits attrayants dédiés à la mobilité urbaine.

## 4 Coloris.



Les C 650 Sport et C 650 GT sont proposés chacun dans trois harmonies de couleurs.

Sur le C 650 Sport, le Valencia orange metallic matt souligne le typage sportif et lui confère une allure compacte et dynamique accentuée par les surfaces contrastantes.

Paré de Light white combiné avec les surfaces au contraste mat, le nouveau C 650 Sport dégage, en revanche, technicité, compacité et légèreté prononcées.

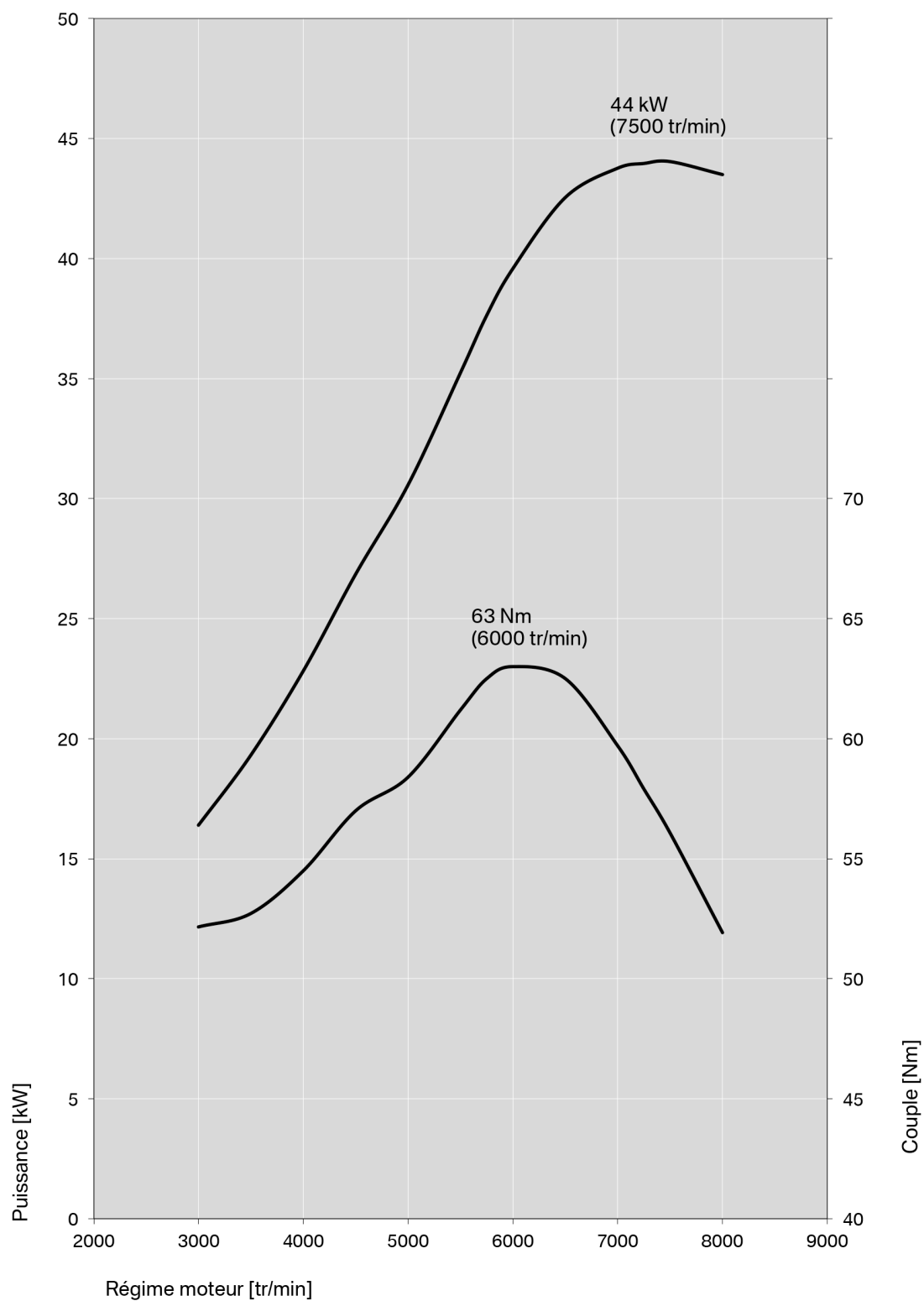
En Black storm metallic combiné avec les surfaces contrastantes, le nouveau C 650 Sport séduira les clients préférant un look classique.

Sur le C 650 GT, le Black storm metallic dialoguant avec le langage des formes fluide et les surfaces contrastantes accentue l'élégance de ce deux-roues.

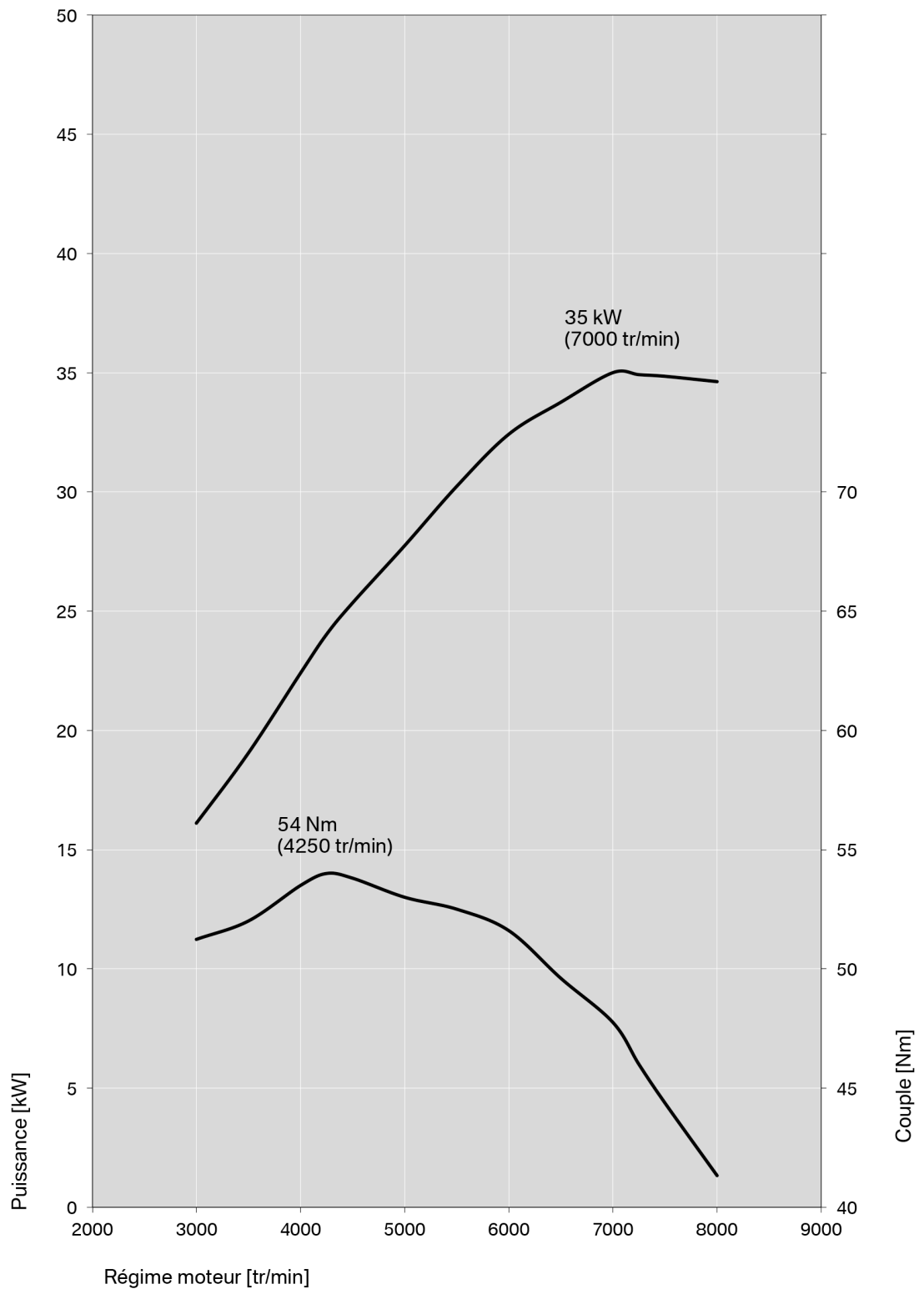
Le Frozen bronze metallic associé à un coloris contrasté crée, quant à lui, un ensemble harmonieux mettant bien en avant le langage des formes du nouveau C 650 GT.

Enfin, le Light white fait ressortir le côté dynamique du C 650 GT et lui donne un air particulièrement léger et agile.

## 5 Puissance et couple. Variante de 44 kW.



## Variante de 35 kW.



## 6 Fiches techniques.



|                                |                                                                                                                                                                              | BMW C 650 Sport                                                                 | BMW C 650 GT |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>Moteur</b>                  |                                                                                                                                                                              |                                                                                 |              |
| Cylindrée                      | cm <sup>3</sup>                                                                                                                                                              | 647                                                                             |              |
| Alésage / course               | mm                                                                                                                                                                           | 79/66                                                                           |              |
| Puissance                      | kW/ch                                                                                                                                                                        | 44/60                                                                           |              |
| à un régime de                 | tr/mn                                                                                                                                                                        | 7 500                                                                           |              |
| Couple                         | Nm                                                                                                                                                                           | 63                                                                              |              |
| à un régime de                 | tr/mn                                                                                                                                                                        | 6 000                                                                           |              |
| Architecture                   | bicylindre en ligne à quatre temps,<br>refroidi par eau, quatre soupapes par<br>cylindre avec poussoir à coupelle,<br>deux arbres à cames en tête,<br>graissage à carter sec |                                                                                 |              |
| Rapport volumétrique/carburant |                                                                                                                                                                              | 11,6/1                                                                          |              |
| Distribution                   |                                                                                                                                                                              | double ACT                                                                      |              |
| Soupapes par cylindre          |                                                                                                                                                                              | 4                                                                               |              |
| Ø admission / échappement      | mm                                                                                                                                                                           | 31,5/27,1                                                                       |              |
| Ø papillons des gaz            | mm                                                                                                                                                                           | 38                                                                              |              |
| Alimentation                   |                                                                                                                                                                              | BMS-E2                                                                          |              |
| <b>Système électrique</b>      |                                                                                                                                                                              |                                                                                 |              |
| Alternateur                    | W                                                                                                                                                                            | 508                                                                             |              |
| Batterie                       | V/Ah                                                                                                                                                                         | 12/14                                                                           |              |
| Phare(s)                       |                                                                                                                                                                              | feu de route / de croisement :<br>12V/55W halogène H7                           |              |
| Optique arrière                |                                                                                                                                                                              | feu stop / feu AR à LEDs                                                        |              |
| Démarrreur                     | kW                                                                                                                                                                           | 0,6                                                                             |              |
| <b>Transmission / B.V.</b>     |                                                                                                                                                                              |                                                                                 |              |
| Embrayage                      |                                                                                                                                                                              | embrayage centrifuge radial                                                     |              |
| Boîte de vitesses              |                                                                                                                                                                              | Transmission CVT (à variation<br>continue) à courroie                           |              |
| Rapport de réduction primaire  |                                                                                                                                                                              | 1,06                                                                            |              |
| Transmission secondaire        |                                                                                                                                                                              | par chaîne en bain d'huile                                                      |              |
| Rapport de réduction finale    |                                                                                                                                                                              | 3,28                                                                            |              |
| <b>Partie cycle</b>            |                                                                                                                                                                              |                                                                                 |              |
| Type de cadre                  |                                                                                                                                                                              | tubes d'acier, moteur à fonction<br>porteuse, cadre arrière en tubes<br>d'acier |              |
| Suspension de roue AV          |                                                                                                                                                                              | fourche inversée ø 40 mm                                                        |              |
| Suspension de roue AR          |                                                                                                                                                                              | monobras oscillant coulé                                                        |              |
| Débattement AV / AR            | mm                                                                                                                                                                           | 115/115                                                                         |              |
| Chasse                         | mm                                                                                                                                                                           | 92                                                                              |              |
| Empattement                    | mm                                                                                                                                                                           | 1 591                                                                           |              |
| Angle de tête de direction     | °                                                                                                                                                                            | 64,6                                                                            |              |

| BMW C 650 Sport                        |      | BMW C 650 GT                                           |
|----------------------------------------|------|--------------------------------------------------------|
| Freins                                 | AV   | bidisque fixe, Ø 270 mm, étriers flottants à 2 pistons |
|                                        | AR   | monodisque fixe, Ø 270 mm, étrier flottant à 2 pistons |
| ABS                                    |      | ABS BMW Motorrad                                       |
| Roues                                  |      | en aluminium coulé                                     |
|                                        | AV   | 3,50 x 15"                                             |
|                                        | AR   | 4,50 x 15"                                             |
| Pneus                                  | AV   | 120/70 ZR15                                            |
|                                        | AR   | 160/60 ZR15                                            |
|                                        |      |                                                        |
| Dimensions et poids                    |      |                                                        |
| Longueur totale                        | mm   | 2 180 2 235                                            |
| Largeur totale, avec/sans rétroviseurs | mm   | 877/775 916/805                                        |
| Hauteur selle (sans pilote)            | mm   | 800 (série) 805 (série)<br>780 (option) 785 (option)   |
| Poids à vide (DIN), en ordre de marche | kg   | 249 261                                                |
| PTMA                                   | kg   | 445 445                                                |
| Capacité réservoir                     | l    | 15,5                                                   |
| Réserve                                | l    | 3,0                                                    |
|                                        |      |                                                        |
| Performances routières                 |      |                                                        |
| Consommation de carburant              |      |                                                        |
| Consommation aux 100 km selon WMTC     | l    | 4,6                                                    |
| Accélération                           |      |                                                        |
| 0 à 100 km/h                           | s    | 7,1 7,5                                                |
| Vitesse maxi.                          | km/h | 180                                                    |