

BMW C 600 SPORT E C 650 GT

PREGI ● Qualità progettuali

DIFETTI ● Abs posteriore invasivo

PREZZO € 11.100 e € 11.450

PROVA SCOOTER

# Giano bifronte

**di Maurizio Tanca** | Parte da Berlino il piano di conquista del mercato dei maxiscooter. Abbiamo provato in Spagna i due nuovi velocissimi BMW: hanno in comune motore e ciclistica, ma non la tipologia di utente. Arriveranno ad aprile a 11.100 e 11.450 euro



**C**on i suoi due nuovi e ambiziosi maxiscooter, BMW Motorrad esplicita un concetto di mobilità urbana su due ruote. Che è decisamente differente rispetto quello a suo tempo rappresentato dall'arditissimo C1 cabinato introdotto nel 1999 dopo ben sette anni di gestazione, e che, come talvolta succede, iniziò ad essere capito, e desiderato, dal momento in cui uscì di produzione, alla fine del 2003. Inutile ricordare che anche il C1, nonostante i suoi motori di piccola cilindrata (125 e 200) era un prodotto premium, sia come ambizione del progetto in sé stesso che come prezzo. A maggior ragione lo sono questi due "gemelli diversi", che peraltro a Berlino hanno battezzato citando cilindrate differenti pur usufruendo del medesimo motore da 649 cc. Un po' come è stato per le bicilindriche F650 e 800GS, che molti osservatori poco attenti pensano ancora oggi siano dotate di motori diversi. Scelte di marketing a parte, i due maxi bassotti BMW arriveranno ad aprile, e costeranno 11.100 euro lo Sport, e 11.450 il paffutello GT, in entrambi i casi "chiavi in mano", Abs e primo tagliando compresi. Il primo sarà disponibile nei colori metallizzati Cosmicblue (blu opaco), Titansilber (bicolore argento/titanio) e Saphirschwarz (nero grafite), quest'ultimo condiviso anche dal gemello gran turista, che troveremo dai concessionari dell'elica anche in Platinbronze (bicolore platino/bronzo) e Vermilion red (bordeaux).

### Equipaggiamenti di gran lusso

I due nuovi BMW hanno dunque linee chiaramente identificative dei loro target di riferimento. E se il C600Sport non fa nulla per nascondere la sua ispirazione all'inossidabile best seller Tmax, il C650GT invece ha un suo stile decisamente unico, con un musetto che mi ricorda moltissimo il temibile ghigno del famigerato Dart Fener (ricordate il mitico "cattivo" di Guerre Stellari?). Molto carino il silenziatore corto e compatto in acciaio inox, in bella evidenza sullo Sport, mentre sul GT è parzialmente coperto da una paratia di raccordo con la carrozzeria. I due nuovi arrivati ovviamente sono equipaggiati di tutto punto, per soddisfare le necessità e i vizi dei maxi-scooteristi più esigenti, che giustamente hanno anche ragione d'esserlo, visti i prezzi in gioco.

Anche perché, trattandosi di BMW, l'elenco degli optional degli accessori specifici (riportato a fine articolo) come da tradizione è notevole... Ci si aspettava di più, tuttavia, a livello di alcune finiture, in particolare nell'accoppiamento di alcune parti in plastica, e senz'altro per quanto riguarda la verniciatura a buccia d'arancia (conseguente alle porosità di fusione) del carter esterno della trasmissione.



### La strumentazione

Passando alle strumentazioni di bordo, al centro dei rispettivi cockpit spiccano cruscotti analogico-digitali retroilluminati in arancione, sostanzialmente simili ma esteticamente leggermente differenti - più grintoso quello dello Sport, più "pulito" quello del GT - che ovviamente forniscono funzioni in abbondanza. Alla loro perfetta leggibilità, eliminazione dei riflessi compresa, è stata dedicata molta attenzione, tuttavia non sufficiente per quanto riguarda i microscopici numerini del contagiri a barre, praticamente invisibili. A fianco del tachimetro analogico figura infatti un esautivo display LCD, che oltre al famigerato contagiri ospita l'indicatore del livello di carburante a 8 barre, e informa sul livello dell'olio e sui km percorsi da quando è iniziata la riserva (4 litri, su 16 totali); inoltre abbiamo ora e data, consumo medio ed istantaneo, veloci-





maxi-scooter. Il blocchetto destro presiede alle funzioni start/stop e al riscaldamento di manopole e sella, mentre il sinistro gestisce luci, lampeggio, frecce, hazard e clacson. Anche il sistema di illuminazione è differenziato sui due mezzi. Sul C600 Sport, gli indicatori direzionali anteriori sono integrati nella carena, davanti c'è un doppio proiettore con due luci di posizione montate ai lati, e il fanalino di coda è a led, con piccole frecce separate. Sul GT, invece, le frecce sono integrate nei retrovisori, e in mezzo ai due fari figurano tre barre verticali che fungono da luce di posizione. L'unità posteriore, invece, è sdoppiata, con elementi a led e frecce integrate. Tra gli optional figurano le luci anteriori diurne a led, all'esordio su una BMW a due ruote, e la modalità Way Home, che una volta parcheggiato il mezzo tiene accese le luci ancora per qualche secondo. Sempre in tema di impianto elettrico, la rete di bordo naturalmente è realizzata con tecnologia can-bus, che, lo

tà media, temperatura esterna e varie altre informazioni di servizio. Nella sezione superiore del display vengono inoltre visualizzati avvertimenti sotto forma di testo o di simboli, come, per esempio, un eventuale malfunzionamento dell'impianto di illuminazione. Ma figurano anche i livelli di temperatura di manopole termiche e sella, entrambe disponibili, però, come optional montati direttamente in fabbrica. Belli i retrovisori con bracci snodati, che sul GT hanno gli specchietti orientabili indipendentemente.

#### Riscaldamento delle manopole e della sella

Per la prima volta in BMW Motorrad, il riscaldamento delle manopole e della sella del pilota dispone, oltre che dei livelli 1 e 2, anche di una impostazione "auto" che si adegua alla temperatura esterna e alla velocità del veicolo. Il riscaldamento si accende dunque automaticamente a partire da +8°C, ma innalzando progressivamente il grado di calore dando il massimo una volta arrivati a quota -15 °C (!). Il passeggero, invece, ha la facoltà di autoregolarsi il riscaldamento tramite un tasto separato inserito nella sella. Il blocchetto di accensione è centrale, sotto al manubrio, e la chiave comanda anche la serratura della sella e quella dello sportellino di accesso al tappo del serbatoio, piazzato in punta alla sella stessa. Una volta estratta la chiave dal blocchetto, si blocca anche la serratura del vano portaoggetti a sinistra dello scudo, mentre il vano gemello di destra rimane sempre accessibile.

#### Dotazione di bordo

I comandi sono disposti a seconda della dotazione del





“ Oltre ad apprezzare la **notevole solidità** della ciclistica in rettilineo come **sui lunghi curvoni**, c'è anche stato modo di verificare il **consumo istantaneo**, con la sorpresa che **viaggiando a 130 orari** costanti il computer di bordo dello Sport dichiarava **3,7/3,8 litri per 100 km** ”



ricordiamo, minimizza drasticamente i cablaggi mettendo in comunicazione tutte i servizi della moto come fossero periferiche di un PC: il cruscotto, la centralina dell'Abs, quella della gestione motore e l'immobilizer sono dunque collegati in rete e interattivi, e naturalmente il semplice cablaggio comune a due fili è predisposto affinché tutti i sistemi elettrici opzionali disponibili ex fabbrica – vedi l'impianto antifurto (DWA), il sistema di controllo pressione pneumatici (RDC), le manopole e la sella termiche, e l'impianto antifurto - possano essere montati anche successivamente come accessori originali senza problemi. L'equipaggiamento di serie comprende naturalmente una presa di corrente, installata nello scomparto sinistro dello scudo. Il tutto è gestito da un alternatore da 588 Watt, sistemato sopra l'estremità sinistra dell'albero motore. Entrambi gli scooter sono dotati di parabrezza regolabile in altezza ed inclinazione: quello dello Sport manualmente, su tre posizioni, svitando laboriosamente due appositi pomelli, mentre per quello del GT, logicamente più esteso, è sufficiente premere un pulsante sulla sinistra del manubrio per muoverlo in un range di 10 centimetri. Date le differenti impostazioni ergonomiche dei due "C", anche le loro selle hanno sagomature ed altezze da terra



Moto.it. La prova su strada dei BMW C 600 Sport...



### Appunti di tecnica

A corollario di quanto Nico ci racconta nel video introduttivo, vorrei sottolineare che su scooter di questo livello prodotti da BMW era lecito attendersi anche il controllo elettronico della trazione, che la Casa tedesca ha utilizzato per la prima volta di serie sulla R1200R. In generale trovo discutibile la scelta di una trasmissione finale a catena su uno scooter - vedi Gilera e Aprilia 850, e la stessa Honda Integra 700 - mezzo i cui utenti certamente non amano sporcarsi troppo le mani col fai da te (tensione e lubrificazione, intendo), e non posso certo dar loro torto. BMW però ha saggiamente rimediato alla cosa infulcrando il forcellone sull'albero della trasmissione finale, quindi coassialmente al pignone, e facendo lavorare la catena in bagno d'olio, minimizzandone così gli stress e l'allungamento ed allungandone certamente la vita. BMW comunque non ha stabilito un termine per sostituire la catena, il cui

stato di esercizio verrà comunque controllato d'ufficio a tagliandi alternati, cioè ogni 20.000 km. Quanto alle caratteristiche della ciclistica, abbiamo un interasse di 1.591 mm, mentre il canotto di sterzo inclinato di 25,4°, e l'avancorsa è di 92 mm. Ricordiamo che le ruote sono entrambe da 15", con pneumatici radiali rispettivamente da 120/70 e 160/60 forniti da Pirelli (Diablo Scooter), Metzeler (Feelfree) ma anche Dunlop, non disponibili, però, per il nostro test. E che i freni, con tre dischi da 270 mm e pinze a doppio pistoncino, gestiti da leve regolabili su 5 posizioni, sono dotati di tubazioni flessibili di tipo aeronautico, con maglia d'acciaio.

### Il nostro test in Spagna

Il giorno dopo il "giro turistico" nell'affollato cuore di Madrid, [del quale abbiamo già raccontato in precedenza](#) siamo partiti la mattina imboccando quasi subito un tratto autostradale di circa una

differenti, ovvero 810 mm sullo Sport e 780 sul più pacioso (ma solo da vedere) GT. Vorrei ulteriormente sottolineare (Nico l'ha già fatto in video) l'astuto sistema Flex Case, vano sottosella estendibile a soffietto e impermeabile, che troviamo solo sul più snello modello sportivot, e che da chiuso può comunque contenere un secondo casco integrale. Da notare che se il Flex Case rimane aperto, una spia sul cruscotto lo segnala e il motore non parte, per ovvi motivi di sicurezza. Alzi la mano chi, vedendolo questa intelligente soluzione per la prima volta, non si è chiesto come mai nessuno ci abbia mai pensato prima... Il voluminoso sottosella classico del GT invece ha un volume di ben 60 litri, quindi è già in grado di contenere perlomeno due integrali senza alcun problema. Naturalmente, su entrambi gli scooter è previsto il freno di stazionamento, che però non è "a mano", ma "a piede", visto che viene intelligentemente attivato dalla stampella laterale che, aprendosi, aziona meccanicamente l'apposita pinza meccanica supplementare sul disco posteriore: con la stampella aperta è dunque impossibile issare lo scooter sul cavalletto centrale, manovra che peraltro richiede un certo sforzo.

Alle estremità del suddetto cavalletto sono saldati due piolini che, strisciando a terra, "avvisano" il pilota di aver già raggiunto una piega molto più che dignitosa: nel corso del test, in barba all'asfalto decisamente polveroso, qualcuno è comunque riuscito a consumarli abbondantemente.



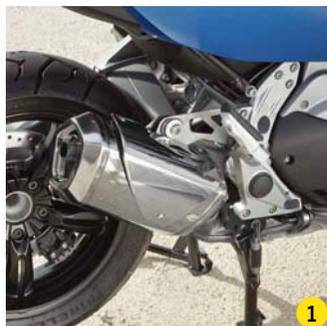


ventina di chilometri alla volta di percorsi decisamente più divertenti e probanti per i nuovi scooter tedeschi. Ed essendo tutti dotati di BMW Motorrad Navigator (ovviamente opzionale), si è potuto verificare la notevolissima precisione del loro tachimetro, dove i 50 km/h indicati sono proprio 50 e i 130 sono 128 reali, ma anche che i 180 indicati, col contagiri al limitatore, ovvero a fondoscala (10.000 giri), corrispondono i 181 reali (!) per entrambi i modelli. Velocità notevolissima, che entrambi i "gemelli" raggiungono in tempi decisamente brevi, dando la netta sensazione che senza il taglio del limitatore si potrebbe andare anche oltre. Oltre ad apprezzare la notevole solidità della ciclistica in rettilineo come sui lunghi curvoni, c'è anche stato modo di verificare il consumo istantaneo, con la sorpresa che viaggiando a 130 orari costanti il computer di bordo dello Sport dichiarava 3,7/3,8 litri per 100 km (cioè poco meno di 27 km/litro, e qui scatta obbligatoriamente un altro punto esclamativo!), mentre quello del più rotondottito GT alla medesima velocità indicava sui 5,7 litri per 100 km (17,5 km/l) col parabrezza tutto abbassato, e 6,3 litri/100 km (circa 16 km/l) con lo schermo a tutta altezza. Anticipo inoltre che alla fine della

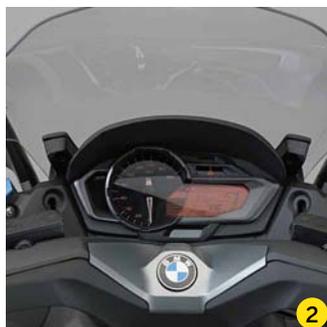
giornata di test su un percorso globale di circa 180 km, i valori medi rilevati su alcuni altri mezzi provati oscillavano tra i 5,5 ed i 6 litri per 100 km. Certamente sono dati che ci riserviamo di verificare nuovamente appena possibile, anche perché la BMW stessa dichiara per entrambi i modelli i medesimi consumi, e in particolare 5,6 litri per 100 km a 120 orari... Venendo alla protezione aerodinamica, ovviamente il massimo è ottenibile dal GT, che protegge già piuttosto bene con lo schermo al minimo, figuriamoci con tutto alzato e con aperte le estensioni pieghevoli per proteggere meglio le mani: in tal caso però si guarda per forza attraverso il plexiglas, cosa che non amo affatto. Molto valida anche la situazione in sella allo Sport, già con lo schermo a mezza altezza, con l'aria che lambisce soltanto spalle e braccia; e alzandolo completamente – operazione non immediata che va fatta da fermo, visto che bisogna svitare (e poi riavvitare) un bel po' i due appositi pomelli – un pilota di statura media qui può viaggiare con lo sguardo che rimane ben sopra al bordo superiore del parabrezza. Parlando di selle, quella del GT è senz'altro meglio imbottita, ma il generoso supporto lombare del pilota riduce di qualche centimetro lo spazio di seduta anteriore rispetto alla sella dello Sport, dove dunque si ci si può muovere meglio longitudinalmente, a vantaggio dei piloti molto alti. Come già detto in precedenza, il pilota ha agio di cambiare posizione alle gambe come gli pare e piace, tanto sono lunghe le pedane, quindi ci si può sgranchire a volontà. Su entrambi gli scooter si tocca facilmente con i piedi a terra, e anche dietro si sta comodi, specie sul GT, dove il passeggero siede un po' più in alto, e gode di pedane fisse piuttosto ampie. Ma eccoci sulle curve, lungo una delle tante belle strade di questa Spagna generosa con i motociclisti, anche se in realtà qui l'asfalto è buono, ma piuttosto polveroso. Il C600Sport si lascia guidare da subito senza fatica non solo a ritmi da tranquilla passeggiata turistica, magari stile economy run, quindi con un occhio al panorama e l'altro all'inesorabile indicatore del consumo, istantaneo o medio che sia. Guidarlo è facile e piacevole, il feeling è buono e la ciclistica asseconda il pilota con buona precisione e una rassicurante percezione di stabilità. L'avantreno è solido e comunicativo, e anche quando magari si esce un po' di traiettoria – facile, su un percorso che non si conosce, a maggior ragione se piuttosto tortuoso – il freno posteriore aiuta subito a correggere. Le sospensioni hanno una taratura di base tutt'altro che flaccida e sono piuttosto rigorose, la forcella in particolare è tonica e non affonda troppo rapidamente, né picchia mai a fondo corsa. Insomma, il C600 ci mette poco a farsi dare del tu, tant'è che si inizia ben presto a darci dentro per metterlo alla frusta. Il motore, del resto, ci ha già dimostrato di averne a







1



2



3

1 Molto carino il silenziatore corto e compatto in acciaio inox, in bella evidenza sullo Sport.

2 Al centro dei rispettivi cockpit spiccano cruscotti analogico-digitali retroilluminati in arancione.

3 Il blocchetto di accensione è centrale e la chiave comanda anche la serratura della sella e del serbatoio.



sufficienza per divertirsi parecchio: la trasmissione è molto a posto per fluidità d'esercizio, e l'erogazione non è brutale alla prima apertura, anzi, è dolce, ma sale presto di tono con una progressione potente, che porta rapidamente a velocità importanti. L'accelerazione da fermi, insomma, è "solo" molto buona, forte e pulita, e la ripresa, per esempio in fase di sorpasso veloce, è entusiasmante. Aumentando il ritmo tra una curva e l'altra, si sollecita ovviamente sempre più la ciclistica, che comunque rimane sempre solida e rassicurante. E si riesce anche a piegare mica male: però, arrivati più o meno a due terzi delle possibilità di inclinazione, l'avantreno va leggermente forzato per chiudere la curva come si desidera. Nulla di ostico né tantomeno di faticoso, sia chiaro, e senza mai sentirsi in difficoltà. Quanto ai freni, fuori dal traffico cittadino mi ci sono trovato decisamente meglio. L'Abs posteriore naturalmente rimane sempre molto presente, al contrario dell'anteriore, il cui intervento è molto più discreto, e sull'asfalto asciutto e pulito bisogna mettercela proprio tutta per provocarlo. Confermo che vorrei usare meno forza per ottenerne il massimo, ma la potenza del doppio disco anteriore mi è parsa comunque soddisfacente, senz'altro non così brutale da intimorire i meno esperti, che poi è esattamente l'obiettivo dei progettisti tedeschi. Io tuttavia preferirei senz'altro un'azione più morbida e progressiva sulle leve, e mi piacerebbe provare pastiglie leggermente più morbide. Passando dallo Sport al GT, è chiaro che le considerazioni sul motore rimangono invariate, tranne che per alcuni aspetti legati al rumore, che

vedremo più avanti. Però "Dart Fener" ha sorpreso un po' tutti, più dello Sport. Sì, perché alla fine dei conti si è rivelato ancora più facile e agile – me n'ero già accorto in città, ma una verifica su percorsi così era d'obbligo - e questo potrebbe dipendere da tre variabili: la diversa postura del pilota, dovuta al manubrio più alto e largo e a sella e baricentro più bassi; i pneumatici Metzeler anziché Pirelli, e probabilmente una differente distribuzione dei pesi tra i due scooter – il GT pesa 10 chili in più - dovuta non a inesistenti differenze di ciclistica, ma alle sovrastrutture completamente diverse.

Tra l'altro ho provato un GT con l'ammortizzatore posteriore sulla seconda tacca (sullo Sport era sulla terza), quindi un po' più confortevole, ma senza influire negativamente sulla guida brillante: insomma col cicciottello tedesco la guida veloce è più "tonda" e ancora più facile e intuitiva. Insomma, questo C650GT è un po' una sorta di mini RT, automatico e con le ruote basse... Un appunto sul rumore di scarico, piuttosto cupo sentendolo da fuori, ma noiosamente metallico stando in sella, specialmente sul GT, probabilmente a causa di una risonanza della sua carrozzeria più "chiusa", che lascia trasparire anche un po' di rumore di trascinarsi della trasmissione, assente sullo Sport. E viaggiando in autostrada, a velocità medio-alte, sempre il GT ha pure evidenziato anche qualche vibrazione su manopole e pedane, che sull'altro invece erano quasi assenti. **Gli optional e gli accessori originali BMW Motorrad**



SCHEDA TECNICA

**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 2  
**Raffreddamento:** ad acqua  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 60 cv (44 kW) / 7500 giri  
**Coppia:** nM / 6000 giri  
**Marce:** AV  
**Freni:** DD-D  
**Misure freni:** 270-270 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 15" / 15"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 258 kg  
**Lunghezza:** 2155 mm  
**Larghezza:** 790 mm  
**Altezza:** 780 mm  
**Capacità serbatoio:** 16 l  
**Segmento:** Scooter Ruote basse

BMW  
C 650 GT  
€ 11.450



SCHEDA TECNICA

**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 2  
**Raffreddamento:** ad acqua  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 60 cv (44 kW) / 7500 giri  
**Coppia:** nM / 6000 giri  
**Marce:** AV  
**Freni:** DD-D  
**Misure freni:** 270-270 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 15" / 15"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 248 kg  
**Lunghezza:** 2155 mm  
**Larghezza:** 790 mm  
**Altezza:** 810 mm  
**Capacità serbatoio:** 16 l  
**Segmento:** Scooter Ruote basse

BMW  
C 600 Sport  
€ 11.100

## Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

**M**oto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

**MOTO.IT**  
GUIDA LA PASSIONE

Numero 33  
69 Pagine

**MotoGP Giappone**  
Pedrosa torna alla vittoria  
Rossi che occasione!  
Le pagelle del GP

**SBK Francia**  
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

**Mercato**  
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

**Ducati Streetfighter 848**

da Pag. 2 a Pag. 13

**CARLOS CHECA**  
World Superbike Champion 2011

All'Interno NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 Norme europee più dure per la sicurezza | Mx: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Vilopoto Re dello Scrub



### Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 11921100159

### Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

### Capo Redattore

Andrea Perfetti

### Redazione

Maurizio Tanca  
Cristina Bacchetti  
Marco Berti  
Francesco Paolillo  
Aimone dal Pozzo

### Grafica

Thomas Bressani

### Collaboratori

Nico Cereghini  
Massimo Clarke  
Giovanni Zamagni  
Carlo Baldi  
Massimo Zanzani  
Lorenzo Boldrini

### COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

### Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: [staffmoto@moto.it](mailto:staffmoto@moto.it)

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.**

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.