

Die neue BMW R 18 Classic sowie die neue BMW R 18.

Inhaltsverzeichnis.



1. Gesamtkonzept. (Kurzfassung).	2
2. Antrieb.	8
3. Fahrwerk, Elektrik und Assistenzsysteme.	12
4. Design.	19
5. Ausstattungs- und Customizing-Programm.	23
6. Made in Berlin – ein Big Boxer entsteht.	29
7. Technische Daten.	31

1. Gesamtkonzept. Kurzfassung.



P90401842

Die neue BMW R 18 Classic und BMW R 18: Nostalgisches Touren und souveränes Cruisen mit historischen Wurzeln.

Nach der Premiere der neuen BMW R 18 stellt BMW Motorrad nun das zweite Mitglied der neuen Modellreihe für das Cruiser-Segment vor: die R 18 Classic. Die neue BMW R 18 Classic ist ein nostalgischer Tourer, der die Anfänge der großen tourentauglichen Cruiser zitiert. Im Vergleich zur sehr puristischen R 18 sind bei der R 18 Classic vor allem der große Windschild, der Soziussitz, die Satteltaschen, die LED-Zusatzscheinwerfer sowie das 16-Zoll-Vorderrad prägend.

Die neue BMW R 18 Classic sowie die BMW R 18 stehen ganz in der Tradition historischer BMW Motorräder. Sie nehmen technisch als auch optisch Anleihen an berühmten Modellen wie der BMW R 5 und rücken das Wesentliche am Motorrad wieder in den Mittelpunkt: puristische, schnörkellose Technik und den Boxermotor als Epizentrum von Fahrergenuss, gepart mit „Good Vibrations“. Dazu verschmelzen klassisches Design und klare, aber zeitgemäße Technik in der R 18 Classic und R 18 zu einem faszinierenden Gesamtkonzept, das sich durch ein gleichermaßen kultiviertes wie emotionales Fahrerlebnis auszeichnet.

Hubraumstärkster BMW Boxermotor aller Zeiten mit sattem Drehmoment.

Herzstück der neuen BMW R 18 Classic und R 18 ist ein komplett neu entwickelter Zweizylinder-Boxermotor, der „Big Boxer“. Nicht nur mit seinem eindrucksvollen Erscheinungsbild, sondern auch in technischer Hinsicht knüpft er an die traditionellen luftgekühlten Boxermotoren an, die seit Beginn der BMW Motorrad Fertigung im Jahre 1923 über mehr als sieben Jahrzehnte hinweg für ein begeisterndes Fahrerlebnis sorgten. Der hubraumstärkste, jemals in der Motorradserienfertigung eingesetzte Zweizylinder-Boxermotor verfügt über 1 802 cm³ Hubraum. Die Leistung beträgt 67 kW (91 PS) bei 4 750 min⁻¹. Von 2 000 bis 4 000 min⁻¹ sind jederzeit über 150 Nm Drehmoment abrufbar und urwüchsige Durchzugskraft geht einher mit sattem Sound.

Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl und Hinterradschwinge mit eingefasstem Achsantrieb in Starrrahmen-Optik.

Herzstück des Fahrwerks der neuen R 18 Classic und R 18 ist ein Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl. Mit seiner Konstruktion knüpft er an die lange BMW Motorrad Tradition dieser Rahmenbauart an. Die besonders hohe Fertigungsqualität und Liebe zum Detail zeigt sich auch bei kaum wahrnehmbaren Details wie den Schweißverbindungen zwischen Stahlrohren und Gussbeziehungsweise Schmiedeteilen. Die nach vergleichbarem Muster gefertigte Hinterradschwinge fasst wie bereits die legendäre BMW R 5 das Hinterachsgetriebe stilecht über Schraubverbindungen ein.

Teleskopgabel mit Gabelhülsen, Cantilever-Federbein, Drahtspeichenräder und Scheibenbremsen.

Die Federelemente der neuen BMW R 18 Classic und R 18 verzichten bewusst auf elektronische Einstellmöglichkeiten. Vielmehr sorgen eine Teleskopgabel sowie ein direkt angelenktes Zentralfederbein mit wegabhängiger Dämpfung und verstellbarer Federvorspannung für eine souveräne Radführung und einen ansprechenden Federungskomfort. Wie bei der legendären BMW R 5 sind die Standrohre der Teleskopgabel mit Gabelhülsen verkleidet. Der Standrohrdurchmesser beträgt 49 mm, der Federweg vorne 120 und hinten 90 mm. Die neue BMW R 18 Classic und R 18 werden von einer Doppelscheibenbremse vorn und einer Einscheibenbremse hinten in Verbindung mit Vierkolben-Festsätteln verzögert. Einen stilsicheren Auftritt stellen die Drahtspeichenräder sicher.

Stimmige Ergonomie für bestmögliche Fahrzeugkontrolle.

Die neue BMW R 18 Classic und R 18 setzen ganz im Sinne von BMW Motorrad auf eine lässige, sogenannte „Mid mounted footpeg“-Position der Fußrasten. Diese klassische Position hinter den Zylindern ist nicht nur typisch für BMW, sondern ermöglicht eine entspannte und fahraktive Sitzhaltung für bestmögliche Fahrzeugkontrolle.

Drei Fahrmodi sowie ASC und MSR für ein hohes Maß an Fahrspaß und Sicherheit serienmäßig. Rückfahrhilfe und Hillstart Control als Sonderausstattung ab Werk.

Zur Anpassung an die individuellen Wünsche des Fahrers bieten auch die neue R 18 Classic und R 18 bereits serienmäßig und in diesem Segment außergewöhnlich die drei Fahrmodi „Rain“, „Roll“ und „Rock“. Ebenfalls Umfang der Serienausstattung ist die Automatische Stabilitätskontrolle ASC (Automatic Stability Control, abschaltbar), die für hohe Fahrsicherheit sorgt. Darüber hinaus sind die neue R 18 Classic und R 18 serienmäßig mit einer Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR) ausgestattet. Neben weiteren Optionen ermöglicht eine Rückfahrhilfe komfortables Rangieren und die Funktion Hill Start Control leichtes Anfahren am Berg.

Die neue R 18 Classic und R 18: Ikonischer Stil mit Starrrahmenoptik, moderner Technik und authentischen Materialien neu inszeniert.

R 18 Classic und R 18 übertragen den ikonischen Stil vergangener Zeiten gekonnt in die heutige Zeit und in vielen Details lebt ein puristisches Design fort, das vor allem durch Klassiker wie die BMW R 5 geprägt wurde. Funktionale und stilprägende Elemente wie der Doppelschleifenrahmen, der Tropfentank, die offen laufende Kardanwelle oder die Lackierung mit Doppellinierung (Sonderausstattung ab Werk) erinnern nicht von ungefähr an den legendären Boxer aus dem Jahr 1936. Auch bestehen die klassischen Karosserieumfänge der R 18 Classic und R 18 – ganz wie es sich für einen authentischen Klassiker geziemt – aus Metall. Eine ebenso treffliche Reminiszenz an die legendäre R 5 stellt das Fahrwerk dar. Zusammen mit der Zweiarmschwinge und einem Federbein in Cantilever-Anordnung gelang es, das Starrrahmenkonzept der R 5 optisch perfekt in die Neuzeit zu übertragen.

Die R 18 Classic First Edition und R 18 First Edition: Exklusiver Look in Lack und Chrom.

Bereits zur Markteinführung wird die neue R 18 neben einem, bestimmten Märkten vorbehaltenen Standardmodell weltweit als exklusive R 18 Classic und R 18 First Edition angeboten. Sie kombiniert den R 18 Look mit exklusiven Ausstattungsumfängen in klassisch schwarzem Lack mit weißer Doppellinierung. Darüber hinaus zählen auch die zahlreichen in Chrom ausgeführten Oberflächen, die Sitzplakette und die Chromspange "First Edition" auf den Seitendeckeln zu den Highlights.

Umbaufreundliche Architektur als Voraussetzung für einfaches Customizing und optimale Individualisierung.

Wie kaum ein anderes Motorrad bieten die neue R 18 Classic und R 18 eine sehr umbaufreundliche Architektur, die bereits in den frühen Konzeptionsphasen der Grundausslegung des Fahrzeugs im Fokus stand. Entsprechend verfügt sie über einen leicht abnehmbaren Heckrahmen und einen einfach zu demontierenden Lacksatz. Durchdacht angelegte Schnittstellen für die Hydraulikleitungen von Bremse und Kupplung sowie den Kabelbaum erlauben zudem die völlig problemlose Montage höherer oder niedrigerer Lenker in Verbindung mit passenden Hydraulikleitungen und Kabelsträngen. Darüber hinaus sind die sichtbaren Ventildeckel (Zylinderkopfhauben) und die Heldenbrust (Motorgehäusedeckel) derart konzipiert, dass sie außerhalb des Ölraums sitzen und damit sehr leicht zu wechseln sind.

Customizing parts und Roland Sands Design-Kollektionen „Machined“ und „2-Tone-Black“.

Das BMW Motorrad Ausstattungsprogramm bietet ein Höchstmaß an Individualisierungsmöglichkeiten, um die R 18 Classic und R 18 ganz nach persönlichem Geschmack und eigenen Vorlieben zu gestalten. Die Vielfalt an verschiedenen Teilen aus dem Original BMW Motorrad Zubehör ermöglicht individuelle Umbauten, die den Charakter der R 18 Classic und R 18 deutlich verändern. Bereits zur Markteinführung der neuen R 18 Classic und R 18 gibt es zwei verschiedene, zusammen mit Roland Sands Design gestaltete Design-Kollektionen von Aluminium-Frästeilen: „Machined“ und „2-Tone-Black“.

Co-Branding mit berühmten Marken: Mustang-Sitzbänke sowie Vance & Hines-Auspuffanlagen „Made in USA“.

Für das Zubehör- und Customizing-Programm der neuen R 18 kooperiert BMW Motorrad neben Roland Sands Design mit einigen bekannten Anbietern, unter anderen dem US-amerikanischen Hersteller Mustang Seats, mit dem hochwertige, handgefertigte Sitze und Sitzbänke in unterschiedlichen Varianten angeboten werden. Nicht minder kreativ ist das Customizing-Potenzial bei den Auspuffanlagen in Zusammenarbeit mit Vance & Hines.

Die Besonderheiten der neuen BMW R 18 Classic:

- Windschild (abnehmbar).
- Satteltaschen (abnehmbar).
- Soziussitz (abnehmbar).
- LED-Zusatzscheinwerfer.
- 16-Zoll-Vorderrad.
- Elektronische Geschwindigkeitsregelung (Cruise Control) serienmäßig.

Gemeinsame Highlights der neuen BMW R 18 Classic und R 18:

- Ikonischer Stil durch moderne Technik und authentische Materialien.
- Größter BMW Boxermotor aller Zeiten mit 1 802 cm³ Hubraum.
- Leistung 67 kW (91 PS) bei 4 750 min⁻¹, max. Drehmoment 158 Nm bei 3 000 min⁻¹.
- Von 2 000 bis 4 000 min⁻¹ jederzeit über 150 Nm abrufbar.
- Offen laufender Kardantrieb nach klassischem Vorbild.
- Aufwendig gefertigter Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl.
- Hinterradschwinge mit eingefasstem Achsantrieb in Starrrahmen-Optik.
- Teleskopgabel mit Gabelhülsen und Cantilever-Federbein mit wegabhängiger Dämpfung.
- Stimmige Ergonomie für entspanntes Fahren und optimale Kontrolle.
- Scheibenbremsen vorn und hinten sowie Drahtspeichenräder.
- Modernste LED-Lichttechnik klassisch interpretiert.

- Adaptives Kurvenlicht für noch bessere Fahrbahnausleuchtung bei Kurvenfahrt als Sonderausstattung ab Werk.
- Klassisch gezeichnetes Rundinstrument mit integriertem Display.
- Keyless Ride für komfortable Funktionsaktivierung per Funk.
- Drei Fahrmodi sowie ASC und MSR serienmäßig.
- Rückfahrhilfe für komfortables Rangieren sowie Hill Start Control für leichtes Anfahren am Berg als Sonderausstattung ab Werk.
- Die R 18 Classic First Edition und R 18 First Edition: Exklusiver Look in Lack und Chrom.
- Umfangreiches Programm an Sonderausstattungen und Original BMW Motorrad Zubehör sowie eine lässige Ride & Style Kollektion.



P90386406

2. Antrieb.



Hubraumstärkster BMW Boxermotor aller Zeiten mit historischen Wurzeln und sattem Drehmoment.

Die neue BMW R 18 Classic sowie die R 18 bedeuten Motorradfahren in seiner ursprünglichsten Form: Fühlen statt Ratio, Technologie nicht als Selbstinszenierung, sondern als Raum für Fantasie, und große Emotion statt nüchterner Betrachtung und sachlichem Kalkül. Mit dieser Botschaft debütierte bereits das BMW Motorrad Concept R 18 im Mai 2019 im Rahmen des Concorso d'Eleganza Villa d'Este und jetzt bereichern die Serienversionen R 18 Classic und R 18 die BMW Motorrad Erlebniswelt Heritage als ausdrucksstarke Rückbesinnung auf den Kern der Marke BMW Motorrad: den Boxermotor.

Herzstück der neuen BMW R 18 Classic und R 18 ist ein komplett neu entwickelter Zweizylinder-Boxermotor, der „Big Boxer“. Nicht nur mit seinem eindrucksvollen äußeren Erscheinungsbild, sondern auch in technischer Hinsicht knüpft der neue „Big Boxer“ an die traditionellen Boxermotoren an, die seit Beginn der



P90401863

BMW Motorrad Fertigung im Jahre 1923 rund 70 Jahre lang bis zum Erscheinen des luft-/ölgeköhlten Nachfolgers synonym für die Motorräder aus München beziehungsweise Berlin-Spandau standen: klar gezeichnete und im Sinne bester Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit konstruierte Motoren, mit logisch angeordneter, aber gleichwohl leistungsfähiger Technik.

Mit ohv-Ventiltrieb sowie separatem Motor- und Getriebegehäuse trägt auch der neue „Big Boxer“ die konstruktiven Merkmale, die bereits den ersten BMW Motorrad Boxermotor, damals noch mit seitengesteuerten Ventilen, auszeichneten. Der hubraumstärkste, jemals in der Motorradserienfertigung eingesetzte Zweizylinder-Boxermotor verfügt über 1 802 cm³ Hubraum, resultierend aus 107,1 mm Bohrung und 100 mm Hub. Die Motorleistung beträgt

67 kW (91 PS) bei 4 750 min⁻¹. Das maximale Drehmoment von 158 Nm liegt bereits bei 3 000 min⁻¹ an. Dabei sind von 2 000 bis 4 000 min⁻¹ jederzeit über 150 Nm abrufbar.

Das bedeutet enormes Durchzugsvermögen und – in Verbindung mit üppig bemessener Schwungmasse – auch vorbildliche Laufkultur. Dies sind die im Fahrbetrieb so wichtigen Vorteile dieser Leistungs- und Drehmomentdarstellung. Die Maximaldrehzahl beträgt 5 750/min⁻¹, die Leerlaufdrehzahl liegt bei 950/min⁻¹.

Luft-/Ölkühlung, vertikal geteiltes Motorgehäuse und dreifach gleitgelagerter Kurbeltrieb.

Der neue „Big Boxer“ ist luft-/ölgekühlt, besitzt großflächig verrippte Zylinder und Zylinderköpfe und bringt inklusive Getriebe und Sauganlage 110,8 kg auf die Waage. Er verfügt über ein vertikal geteiltes Motorgehäuse aus Aluminium.

Im Gegensatz zu den klassischen luftgekühlten Zweiventil-Boxermotoren von BMW Motorrad verfügt die aus Vergütungsstahl geschmiedete Kurbelwelle des „Big Boxer“ über ein zusätzliches Hauptlager in der Mitte, das aufgrund des enormen Zylindervolumens notwendig wurde, um unerwünschte Biegeschwingungen der Kurbelwelle zu unterbinden.

Die beiden Pleuel mit I-Schaft sind wie die Kurbelwelle gleitgelagert und ebenfalls aus Vergütungsstahl geschmiedet. Sie nehmen aus Aluminium gegossene Kolben mit zwei Kompressionsringen und einem Ölabstreifring auf. Die Lauffläche der Leichtmetallzylinder ist mit einer NiCaSi-Beschichtung versehen.

Die Versorgung mit Schmier- und Kühlöl übernimmt eine Nasssumpfschmierung mit einer zweistufigen, via Hülsenkette von der Kurbelwelle angetriebenen Ölpumpe.

Klassischer ohv-Ventiltrieb mit zwei Nockenwellen wie bei der legendären R 5 bis zur R 51/2 gepaart mit moderner Vierventiltechnik und Doppelzündung.

Ogleich der neue „Big Boxer“ im Sinne bestmöglicher Drehmomentdarstellung sowie optimaler Verbrauchs- und Emissionswerte auf vier Ventile, Doppelzündung, eine moderne Brennraumarchitektur sowie Saugrohreinspritzung und das

Motormanagement BMS-O vertraut, setzt er beim Ventiltrieb auf die klassische ohv-Bauart, wie sie bei BMW Motorrad rund 70 Jahre lang zum Einsatz kam.

Bei der Entwicklung des Ventiltriebs für den „Big Boxer“ ließen sich die BMW Motorrad Ingenieure – ganz im Sinne des Heritage-Gedankens – von einer ganz besonderen Motorenkonstruktion in der Geschichte von BMW Motorrad inspirieren: dem Zweizylinder-Boxermotor der R 5/R 51 (1936 – 1941) beziehungsweise R 51/2 (1950 – 1951), dem ersten BMW Motorrad mit Boxermotor nach



BMW R 5 aus dem Jahr 1936. P90386332

dem Zweiten Weltkrieg. Im Gegensatz zu den anderen ohv-Konstruktionen von BMW Motorrad verfügt dieser, von Kennern hochgeschätzte Motor über zwei mittels Hülseketten von der Kurbelwelle angetriebene Nockenwellen.

Wie beim historischen Vorbild sind die beiden Nockenwellen auch beim „Big Boxer“ links und rechts oberhalb der Kurbelwelle angeordnet. Vorteile dieses „Zweिनockenwellen-Boxers“ sind kürzere Stößelstangen. Diese Anordnung reduziert die bewegten Massen, verringert die Durchbiegung und minimiert die Längenausdehnungen der Stößelstangen. Ein insgesamt steiferer Ventiltrieb mit verbesserter Steuerpräzision und höherer Drehzahlfestigkeit ist die Konsequenz dieser aufwendigeren Konstruktion.

Gabelkipphebel und manuell über Einstellschrauben justierbarer Ventilspielausgleich nach traditionellem BMW Boxer Vorbild.

In traditioneller BMW Motorrad Boxerbauweise betätigen die beiden Stößelstangen pro Zylinderseite für die Ein- und Auslassseite je eine, auf der Oberseite der Zylinder in einem abgedichteten Stößelrohr geführte Stößelstange. Die Betätigung der beiden Ein- und Auslassventile im Zylinderkopf erfolgt jeweils paarweise über Gabelkipphebel. Der Ventilspielausgleich geschieht dabei – wie bei den meisten klassischen luftgekühlten BMW Zweiventil-Boxern über Jahrzehnte hinweg üblich – über je eine Einstellschraube mit Kontermutter pro Ventil. Wie einst bei den klassischen Zweiventil-Boxern gelingt die Justierung des

Ventilspiels (0,2 – 0,3 mm) damit auch beim „Big Boxer“ der R 18 in sehr kurzer Zeit. Die aus Stahl gefertigten Ventile messen im Tellerdurchmesser auf der Einlassseite 41,2 mm, auslassseitig sind es 35 mm. Der Ventilwinkel beträgt einlassseitig 21 Grad, auf der Auslassseite 24 Grad.

Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe und selbstverstärkende Einscheiben-Trockenkupplung mit Anti-hopping-Funktion.

Wie bei den allermeisten BMW Motorrad Boxermotoren seit Jahrzehnten üblich (Ausnahme: vertikal durchströmter, luft-/wassergekühlter Boxer seit 2012), überträgt eine Einscheiben-Trockenkupplung das vom Motor erzeugte Drehmoment zum Getriebe. Sie ist erstmals als selbstverstärkende Anti-hopping-Kupplung ausgeführt und eliminiert damit das unerwünschte, durch das Motorschleppmoment bedingte Stempeln des Hinterrades bei hartem Herunterschalten.

Das klauengeschaltete Sechsganggetriebe befindet sich in einem zweiteiligen Gehäuse aus Aluminium und ist als Vierwellengetriebe mit schrägverzahnten Gangradpaaren konstruiert. Die Getriebe-Eingangswelle mit Knaggendämpfer treibt über eine Vorgelegewelle die beiden Getriebewellen mit den Gangradpaaren an. Als Sonderausstattung ist ein Rückwärtsgang erhältlich. Dieser ist über ein Vorgelege und einen Elektromotor angetrieben und manuell schaltbar.

Offen laufender Sekundärtrieb nach klassischem Vorbild.

Wie bei allen BMW Motorrädern mit Boxermotor erfolgt die Drehmomentübertragung vom Getriebe zum Hinterrad auch bei der R 18 über einen Gelenkwellen- beziehungsweise Kardantrieb mit Kreuzgelenk, Welle sowie Hinterachs Antrieb mit Kegel- und Tellerrad. Wie bis einschließlich des Modelljahres 1955 bei BMW Motorrad üblich, sind Gelenkwelle und Kreuzgelenk im Sinne faszinierender klassischer Motorradtechnik glanzvernickelt und



P90401866

laufen offen. Für den Längenausgleich kommt getriebeseitig ein sogenanntes Tripoidgelenk zum Einsatz.

3. Fahrwerk, Elektrik und Assistenzsysteme.



Aufwendig gefertigter Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl und Hinterradschwinge mit eingefasstem Achsantrieb in Starrrahmen-Optik wie bei der legendären BMW R 5.

Herzstück des Fahrwerks der neuen R 18 Classic und R 18 ist ein im BMW Motorrad Werk Berlin-Spandau gefertigter Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl. Mit seiner Konstruktion knüpft er an die lange BMW Motorrad Tradition dieser Rahmenbauart an. Konstruktiv wie auch fertigungstechnisch außergewöhnlich sind zahlreiche Guss- und Schmiedeteile, die gleichzeitig als formschlüssig gestaltete Aufnahmeelemente für die zu verschweißenden Rahmenrohre dienen. Die beiden Rahmenunterzüge sind jeweils vierfach verschraubt.

Die besonders hohe Fertigungsqualität und Liebe zum Detail zeigt sich auch bei kaum wahrnehmbaren Details wie den konischen Einläufen der Unterzüge in den Lenkkopf sowie Schweißverbindungen zwischen Stahlrohren und Guss- beziehungsweise Schmiedeteilen. So sind einige Rohraufnahmen im Bereich des Lenkkopfs und des Sitzes bewusst schräg geschnitten, was die Verbindung für den Betrachter besonders gefällig wirken lässt.

Auch die ebenfalls aus Stahlrohren und Guss- beziehungsweise Schmiedeteilen gefertigte Hinterradschwinge gehorcht diesem Konstruktions- und Fertigungsprinzip. Wie bereits bei der BMW R 5 aus dem Jahr 1936 fasst sie über Schraubverbindungen stilecht das Hinterachsgetriebe ein. Die Optik des damaligen Starrrahmens der R 5 erreichten die BMW Entwickler der R 18 über ein zentrales, nahezu in einer Linie mit dem Rahmenoberrohr und „versteckt“ liegenden Cantilever-Federbein sowie einer Rohrführung der Schwinge, die sich optisch nahtlos an den Hauptrahmen anschließt. Damit bilden Rahmen und Schwinge nicht nur den Kern des R 18 Classic und R 18 Fahrwerks, sondern geben durch ihr Starrrahmen-Layout auch die sogenannte Flyline und damit letztlich das Design des neuen „Big Boxer“-Modells vor.

Teleskopgabel mit Gabelhülsen sowie Cantilever-Federbein mit wegabhängiger Dämpfung.



P90386430

Die Federelemente der neuen BMW R 18 Classic und R 18 folgen dem Anspruch des klassischen Designs. Auf elektronische Einstellmöglichkeiten wird dabei bewusst verzichtet. Vielmehr sorgen eine Teleskopgabel sowie ein direkt angelenktes Cantilever-Federbein mit wegabhängiger Dämpfung und verstellbarer Federvorspannung für eine souveräne Radführung und einen ansprechenden Federungskomfort. Wie bei der legendären BMW R 5 sind die Standrohre der Teleskopgabel mit Gabelhülsen verkleidet. Der

Standrohr-durchmesser beträgt 49 mm, der Federweg vorne 120 und hinten 90 mm.

Stimmige Ergonomie im Cruiser Style und „Mid mounted footpeg“-Position für lässiges Fahren und bestmögliche Fahrzeugkontrolle.

Wie kein anderes BMW Motorrad bisher bieten die neue R 18 Classic und R 18 bereits ab Werk eine stimmige Cruiser-Ergonomie, die der Linie des Designs folgt. Als entscheidendes Maß für die Sitzposition fungiert dabei traditionell bei BMW Motorrad das Ergonomiedreieck aus Lenkerenden, Sitzfläche und Fußrasten beziehungsweise Trittbrettern. Dies entscheidet zusammen mit weiteren Parametern wie Sitzhöhe, Breite, Höhe und Kröpfung des Lenkers ganz wesentlich über das Wohlfühlen des Fahrers auf dem Motorrad. In der Serienauslieferung beträgt die Sitzhöhe der R 18 lediglich 690 mm.



P90401862

Die neue BMW R 18 Classic und R 18 setzen ganz im Sinne von BMW Motorrad auf eine lässige, sogenannte „Mid mounted footpeg“-Position der Fußrasten. Diese klassische Position hinter den Zylindern des Boxermotors ist nicht nur typisch für BMW,

sondern ermöglicht eine entspannte und fahraktive Sitzhaltung für bestmögliche Fahrzeugkontrolle. Die optional erhältlichen Trittbretter (serienmäßig für USA) kombinieren eine bequeme Sitzposition mit traditioneller Optik und ebenfalls als BMW Motorrad Originalzubehör erhältliche Fußstützen sorgen für eine besonders relaxte Fahrhaltung auf dem Highway. Außerdem hält das BMW Motorrad Ausstattungsprogramm eine Fülle an Möglichkeiten bereit, um die R 18 Classic und R 18 mittels verschiedener Lenker und Sitzbänke den individuellen ergonomischen Wünschen anzupassen.

Die neue R 18 Classic – perfekt gerüstet für Nostalgisches Touren.

Für die Wochenendtour zu zweit bestens gerüstet ist die neue R 18 Classic dank Windschild, Soziussitzbank und Satteltaschen. Der Windschildhalter ist dabei an vier Punkten mit dem Fahrzeugvorderbau verbunden. Oben ist der Windschild in der Gabel gesteckt und unten mit Verschlussbügeln am Haltebügel verbunden, der auch Zusatzscheinwerfer und Blinkleuchten trägt. Für einfache Abnehmbarkeit ist der Soziussitz gesteckt und geschraubt. Die Satteltaschen bieten jeweils 15,5 Liter Gepäckvolumen. Werden die Innentaschen benutzt, beträgt das Volumen jeweils 10 Liter. Unter den stilvoll gestalteten Metallschnallen verbergen sich Steckverschlüsse zum Öffnen beziehungsweise Schließen. Die Fahrzeuganbindung erfolgt über Schrauben. Mitgelieferte Blindschrauben verschließen die Bohrungen, wenn ohne Satteltaschen gefahren wird.

Doppelscheibenbremse vorn, Einscheibenbremse hinten sowie Drahtspeichenräder.

Die neue BMW R 18 Classic und R 18 werden von einer Doppelscheibenbremse vorn und einer Einscheibenbremse hinten in Verbindung mit Vierkolben-Festsätteln verzögert. Der Bremsscheibendurchmesser beträgt jeweils 300 mm. Die Bremsanlage ist mit dem bewährten BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral) ausgestattet. Bei diesem Bremssystem werden mit dem Handbremshebel die Vorder- und die Hinterradbremse gemeinsam aktiviert. Der Fußbremshebel wirkt nur auf die Hinterradbremse. Das BMW Motorrad Integral ABS passt die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterradbremse während der Bremsung an die dynamische Radlastverteilung und den Beladungszustand an. Zusätzlich kann das dynamische Bremslicht (nicht in allen Märkten) Fahrer nachfolgender Fahrzeuge wirkungsvoll auf das abbremsende, vorausfahrende Motorrad

aufmerksam machen. Dabei warnt diese Bremsleuchten-Zusatzfunktion den nachfolgenden Verkehr in zwei Stufen vor einem starken Bremsmanöver oder sogar vor einer Gefahrenbremsung.

Einen stilsicheren Cruiser-Auftritt mit großem Raddurchmesser vorn und kleinerem hinten stellen bei der R 18 die Drahtspeichenräder sicher. Das Vorderrad in der Dimension 3,5 x 19" trägt einen Reifen in der Größe 120/70 R 19 bzw. 120/70 B 19 (herstellerabhängig), während am Hinterrad der Größe 5,0 x 16" ein Pneu der Dimension 180/65 B 16 zum Einsatz kommt.

Auch die R 18 Classic vertraut auf Drahtspeichenräder, im Gegensatz zur R 18 jedoch auf ein kleineres Vorderrad in der Dimension 3.00 x 16" sowie einem Reifen der Größe 130/90 B 16.

**Modernste LED-Lichttechnik klassisch interpretiert.
R 18 Classic mit zwei stilechten Zusatzscheinwerfern.**

Auch im Bereich der Fahrzeugbeleuchtung setzen die neue BMW R 18 Classic und R 18 Maßstäbe im Cruiser-



P90401854

Segment – sowohl optisch als auch in puncto Sicherheit. Einmal mehr zeigt BMW Motorrad damit, dass sich modernste LED-Beleuchtungstechnik auch hervorragend für die Umsetzung in klassischen Scheinwerferformen eignet. Die R 18 Classic und R 18 verfügen über einen neu entwickelten, markant gestalteten LED-Hauptscheinwerfer mit optimiertem Abblend- und Fernlicht in einem hochwertigen Metallgehäuse. Mit Blick auf mögliche Umbauten und Customizing-Maßnahmen ist der Scheinwerfertopf einstellbar. Dazu sorgen neu gestaltete LED-Blinker – hinten mit integrierter Rücklichtfunktion – für ein unverwechselbares Erscheinungsbild. Zusätzlich zum LED-Hauptscheinwerfer ist die R 18 Classic mit zwei stilechten LED-Zusatzscheinwerfern ausgerüstet.

Adaptives Kurvenlicht für noch bessere Ausleuchtung bei Kurvenfahrt als Sonderausstattung ab Werk.

Mit der Sonderausstattung adaptives Kurvenlicht lässt sich der Hauptscheinwerfer sowohl optisch nochmals aufwerten als auch in seiner Funktionalität deutlich erweitern.

Das in dieser Fahrzeugklasse einzigartige adaptive Kurvenlicht arbeitet über eine schräglagenabhängige Zuschaltung separater LED-Elemente im Hauptscheinwerfer mit eigenen Reflektoren. Die Funktion dient der Kompensation des Schräglagenwinkels bezogen auf die Hell-Dunkel-Grenze des Abblendlichts. Hierfür wird das Signal des Schräglagensensors ausgewertet und das Kurvenlicht hinzugeschaltet. Die Funktion wird bei laufendem Motor, aktiviertem Abblendlicht oder Fernlicht und erkannter Dunkelheit ab einer Fahrgeschwindigkeit von ca. 10 km/h und einer Schräglage von ca. 7° aktiviert. Die zusätzliche Leuchtwirkung ist bis ca. 25° Schräglage optimal erlebbar. Die Ausleuchtung des Kurveninnenbereichs wird damit deutlich verbessert – ein großes Sicherheitsplus bei Nachtfahrten oder in anderen Situationen mit schlechten Lichtverhältnissen.

Klassisch gezeichnetes Rundinstrument mit integriertem Display.

Stimmig in den klassisch-reduzierten Auftritt fügt sich das speziell für die neue R 18 Classic und R 18 konzipierte Rundinstrument mit analoger Tachometeranzeige und integrierten, in nicht leuchtendem Zustand „unsichtbaren“ Kontrollleuchten ein. Untergebracht in einem wertigen Metallgehäuse und mit dem ikonischen Schriftzug „BERLIN BUILT“ versehen, folgt es in seiner schlichten Funktionalität ganz der Reduzierung aufs Wesentliche – und damit dem historisch fundierten Ansatz der R 18 Classic und R 18. Doch bei aller klassischen Stilsicherheit bietet es auch eine Fülle an Informationen, etwa eine digitale Ganganzeige und Statusabfrage sowie die Werte des integrierten Bordcomputers.

Keyless Ride – komfortable Funktionsaktivierung per Funk serienmäßig.

Wie bereits bei anderen BMW Motorrad Modellen ersetzt das Keyless Ride System auch bei der neuen R 18 Classic und R 18 das konventionelle Zündschloss. Die Ansteuerung von Zündung und Diebstahlwarnanlage (Sonderausstattung) geschieht mittels eines in den Fahrzeugschlüssel integrierten Transponders, der ein Funksignal mit fahrzeugspezifischer Frequenz übermittelt. Dabei kann der Schlüssel zum Beispiel in der Kleidung des Fahrers

verbleiben. Die Bedienung der Zündung erfolgt über die Taste an der rechten Lenkerarmatur. Auf Knopfdruck klappt am Funkschlüssel der Schlüsselbart aus, der zur Ver- und Entriegelung des klassischen Lenkschlösses und des Tankdeckels (Sonderausstattung) benötigt wird.

Fahrmodi „Rain“, „Roll“ und „Rock“ sowie ASC und MSR für ein hohes Maß an Fahrspaß und Sicherheit serienmäßig.

Zur Anpassung an die individuellen Wünsche des Fahrers bieten auch die neue R 18 Classic und R 18 bereits serienmäßig und in diesem Segment außergewöhnlich die drei Fahrmodi „Rain“, „Roll“ und „Rock“. Ebenfalls Umfang der Serienausstattung ist die Automatische Stabilitätskontrolle ASC (Automatic Stability Control, abschaltbar).

Darüber hinaus sind die neue R 18 Classic und R 18 mit einer Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR) ausgerüstet. Elektronisch geregelt, verhindert MSR das durch abruptes Gaswegnehmen oder Zurückschalten verursachte Rutschen des Hinterrades. Eine Anti-Hopping-Kupplung öffnet ab einer mechanisch vorgegebenen Schwelle die Kupplung, um ein Stempeln des Hinterrades – etwa beim harten Zurückschalten – zu verhindern. Liegt das verfügbare Haftungsvermögen des Reifens jedoch unterhalb dieser Öffnungsschwelle, zum Beispiel bei Nässe, dann könnte das Hinterrad aufgrund des Motorschleppmoments oder des gleichzeitigen Betätigens der Hinterradbremse dennoch die Haftreibungsgrenze überschreiten und rutschen. Dank MSR erkennen die neue R 18 Classic und R 18 diese Gefahr frühzeitig. Je nach Reibwert zwischen Reifen und Fahrbahnoberfläche wird die Drosselklappe im Millisekundenbereich so weit geöffnet, dass das Schleppmoment ausgeglichen wird und das Hinterrad im Haftreibungsbereich bleibt. Hierdurch ergibt sich noch mehr Sicherheit, gerade auf schlüpfriger Fahrbahn.

Im „Rain“-Modus ist die Gasannahme weich ausgelegt und ASC sowie MSR berücksichtigen in ihrer Regelungscharakteristik eine nasse und damit rutschigere Fahrbahnbeschaffenheit für besonders hohe Fahrsicherheit.

Im „Roll“-Modus bietet der Motor eine optimale Gasannahme und ASC sowie MSR sind so eingestellt, dass die ideale Performance auf allen Straßen erreicht wird.

Der Fahrmodus „Rock“ ermöglicht, das volle dynamische Potenzial der neuen R 18 Classic und R 18 auszuloten. Die Gasannahme ist sehr spontan und direkt und die ASC lässt etwas mehr Schlupf zu.



P90401851

In jedem Fahrmodus wird das jeweils optimale Zusammenspiel von Motorcharakteristik beziehungsweise Gasannahme, ASC-Regelung und Motorschleppmomentregelung bereitgestellt. Damit bieten die drei Fahrmodi optimale

Einstellmöglichkeiten – sowohl in Bezug auf die Fahrbahnbeschaffenheit (Rain Mode) als auch in Bezug auf das eigene Fahrerlebnis (Rock Mode).

Rückfahrhilfe für komfortables Rangieren, Hill Start Control für leichtes Anfahren am Berg und Heizgriffe als Sonderausstattung ab Werk. R 18 Classic mit Cruise Control serienmäßig.

Den Ansprüchen an relaxtes Motorradfahren tragen die neue R 18 Classic und R 18 auch in Form einer Rückfahrhilfe als Sonderausstattung ab Werk Rechnung. Sie lässt sich bei Bedarf per Wählhebel aktivieren. Dadurch werden die Vorwärtsgänge gesperrt und der Rückwärtsgang eingelegt. Die Fortbewegung selbst nimmt der Fahrer durch Drücken auf den Starterknopf des Anlassers vor.

Der als Sonderausstattung ab Werk verfügbare Anfahrassistent Hill Start Control ermöglicht besonders einfaches Anfahren an einer Steigung. Diese wird durch kurze Betätigung des Hand- oder Fußbremshebels aktiviert.

Für wohlig warme Hände an kalten Tagen sorgen die ebenfalls als Sonderausstattung ab Werk verfügbaren Heizgriffe.

Bereits serienmäßig verfügt die R 18 Classic über eine elektronische Geschwindigkeitsregelung (Cruise Control).



Die neue R 18 Classic und R 18: Ikonischer Stil vergangener Tage mit moderner Technik und authentischen Materialien gekonnt inszeniert.

Die neue R 18 Classic ist ein nostalgischer Tourer, der die Anfänge der großen tourentauglichen Cruiser zitiert. Im Vergleich zur sehr puristischen R 18 sind bei der R 18 Classic vor allem der große Windschild, der Soziussitz und die Satteltaschen sowie die LED-Zusatzscheinwerfer und das kleine 16-Zoll-Vorderrad prägend. Die neue R 18 Classic und R 18 sind die moderne Interpretation eines Cruisers, der die BMW Motorrad Tradition fortschreibt, den ikonischen Stil vergangener Zeiten selbstbewusst aufgreift und ihn gekonnt in die heutige Zeit überträgt. Von der Gesamtanmutung bis ins kleinste Detail lebt ein puristisches Design fort, das durch Klassiker vom Schlage einer BMW R 5 geprägt wurde. Die typische Proportion mit abfallender Linie sowie die klare und reduzierte Formensprache, kombiniert mit funktionalen und stilprägenden Elementen wie Doppelschleifenrahmen, offen laufender Kardanwelle oder schwarzer Lackierung mit Doppellinierung (Sonderausstattung ab Werk) erinnern nicht von ungefähr an die legendären Boxer der frühen Jahre. Und im Zentrum steht das Herz: der Boxermotor. Unverkennbar BMW, eine Hommage an den klassischen Motorenbau, eine Skulptur in Metall.

Auch bestehen die klassischen Karosserieumfänge der R 18 Classic und R 18 – ganz wie es sich für einen authentischen Cruiser geziemt – aus Metall. Entsprechend sind der 16 Liter fassende Tank in seiner von der R 5 abgeleiteten Tropfenform, der vordere und hintere Kotflügel, die Seitenverkleidungen unterhalb der Sitzbank, die Gabelhülsen sowie die Gehäuse von Scheinwerfer und Rundinstrument aus Stahlblech gefertigt. Diese auch als „Lacksatz“ bezeichneten Umfänge prägen den Charakter und die Gesamterscheinung der neuen R 18 Classic und R 18 ebenso wie der monumentale Boxermotor. Die bewusste Gestaltung der Karosserie als Einzelbauteile verstärkt den klassischen Look und lässt gleichzeitig Raum für Umbau, Customizing und Modifikation.

Dieser Philosophie folgend, sind bei der R 18 Classic der Windschild, die Satteltaschen und auch der Soziussitz abnehmbar

gestaltet, sodass einem besonders puristischen Fahrerlebnis nichts im Wege steht.

Historisch motiviertes Design mit „Big Boxer“, einzigartigem, offen laufendem Kardantrieb und Starrrahmenoptik.

Die neue R 18 Classic und R 18 zitieren ihre berühmte Ahnin, die R 5 aus dem Jahr 1936, auch in Antrieb und Fahrwerk. Im Fokus stehen die Konzentration auf das Wesentliche sowie die stilprägenden Details.

Der ikonische BMW Boxermotor steht unübersehbar im Zentrum. Klar gezeichnet und ohne ablenkende Technikdetails. Dies erforderte höchstes Integrationsniveau der gesamten, für heutige moderne Motoren notwendigen Peripherie.

So inszeniert der neue „Big Boxer“- analog zur R 5- auf der Zylinderoberseite die Ventilsteuerung durch die oben liegenden Stößelführungen und auch der Steuerdeckel – die sogenannte Heldenbrust (Motorgehäusedeckel) – sowie die Ventildeckel (Zylinderkopfhauben) lehnen sich formal an den legendären 500er-Motor an, der vor mehr als 80 Jahren mit dynamischen Fahrleistungen in der Motorradwelt für Furore sorgte. Nicht sichtbar verlegte Kabel und Leitungen sowie die gesamte Sensorik lenken nicht vom Wesentlichen ab und selbst die mächtige Airbox wurde formal in den Gesamtkontext integriert. An kaum einem anderen Motorenkonzept lässt sich das Arbeitsprinzip eines Viertakt-Ottomotors so klar nachvollziehen wie an einem Boxermotor: Ansaugen, Verdichten, Arbeiten, Ausstoßen. Mechanik sichtbar gemacht.

Ebenfalls dem historischen Vorbild folgt der offen laufende Kardantrieb zum Hinterrad mit hochglanzpolierter und vernickelter Welle. Er unterstreicht ganz wesentlich den puristischen und mit Blick auf die Technik bewusst reduzierten Charakter der neuen R 18 Classic und R 18. Eine Boxer-BMW ohne Kardan – seit mehr als neun Jahrzehnten völlig undenkbar. Kurzum: Der Kardan der R 18 ist als ein faszinierendes, wunderschön gestaltetes Stück Antriebsmechanik inszeniert. Auch hier gilt: sichtbar gemachte Funktion.

Eine ebenso treffliche Reminiszenz an die legendäre R 5 stellt das Fahrwerk dar. Zusammen mit der Zweiarmschwinge und einem Federbein in Cantilever-Anordnung gelang es, das

Starrrahmenkonzept historischer BMW Boxer optisch perfekt in die Neuzeit zu übertragen. Ausgehend vom Lenkkopf ergibt sich über Rahmenzentralrohr und Schwingenoberzüge eine für den Betrachter durchgehende Linie, die als zentrales Design-Merkmal fungiert. Im Zusammenspiel mit den Unterzugrohren der Schwinge, die mit den Rahmenunterzügen ebenfalls in einer Linie fluchten, lässt sie die neue R 18 Classic und R 18 betont flach, langgestreckt und muskulös wirken. Die klassische Einhausung des Hinterachs-Getriebes in die Schwinge ist ebenfalls ein typisches Gestaltungsmerkmal klassischer Boxer-BMW – bei der R 18 Classic und R 18 optisch ikonisch wiedererkennbar umgesetzt.

Hommage an längst vergangene Tage durch stilsicher gestaltete Konstruktionsdetails.

Ein weiteres klassisches Zitat wird auch bei der Teleskopgabel aufgenommen. Denn wie beim historischen Vorbild ist der gesamte Bereich der Standrohre mit einer Überdeckung hin zu den Tauchrohren mit zeitgenössischen Gabelhülsen aus Stahlblech verkleidet. Diese Art der Gabelverkleidung war zu Zeiten der R 5 technisch bedingt, da sie die empfindlichen Gleitoberflächen der Gabelrohre auf den schlechten damaligen Straßen vor Steinschlägen und damit vor Beschädigungen schützten. Die kräftige Optik der Gabel integriert sich perfekt in die Gesamtproportion.

Wo das Auge entlangstreicht – überall zeigt sich liebevoll gestaltete Technik im Detail. So beim klassisch gezeichneten Rundinstrument, das mit einem Chrom-Zierring in ein Metallgehäuse eingefasst ist. Einen Verweis auf die Herkunft dokumentiert der "BERLIN BUILT" Schriftzug im Zifferblatt: die neue R 18 Classic und R 18 werden in Berlin-Spandau gefertigt. Überall findet sich wertige Detaillierung: bei Handarmaturen, Lenkerklemmung, Tankdeckel, Sitzbankverschraubung und vielem mehr.

Dass sich selbst modernste Lichttechnik gekonnt in die Formensprache eines klassischen Motorrads integrieren lässt, beweist der LED-Scheinwerfer. Insbesondere in Verbindung mit der Sonderausstattung LED-Tagfahrlicht, dessen Grafik in Sichelform das charakteristische BMW Motorrad Heritage-Gesicht prägt und damit für einen maximalen Wiedererkennungswert sorgt.

Die R 18 Classic First Edition und R 18 First Edition: Exklusiver Look in Lack und Chrom.

Bereits zur Markteinführung werden die neue R 18 Classic und R 18 neben einem, bestimmten Märkten vorbehaltenen Standardmodell weltweit als exklusive R 18 Classic "First Edition" und R 18 "First Edition" angeboten. Sie kombinieren den klassischen R 18 Look mit exklusiven Ausstattungsumfängen in Lack und Chrom. So zählen hochwertige Chrom-Komponenten zu den ausgewählten Ausstattungsextras und die Lackierung in Blackstorm metallic mit aufwendiger Doppellinierung in Lightwhite uni zitiert unmissverständlich die historischen Wurzeln.

Hochwertige Details und Stilelemente prägen die Optik auf gleichermaßen moderne wie emotionale Weise neu, sodass die Maschine nicht ausschließlich Freunde von Motorrad-Klassikern anspricht. Neben der aufwendigen Lackierung mit Doppellinierung zählen auch die zahlreichen in Chrom ausgeführten Oberflächen, die Sitzplakette und die Chromspange "First Edition" auf dem Seitendeckel zu den Highlights des Sondermodells. Ein weiteres Highlight der „First Edition“ ist die Welcome Box, die exklusiv den Käufern der „First Edition“ vorbehalten ist und folgende Elemente beinhaltet:

- Box mit Bild des Motors auf dem Deckel
- Historische Tankembleme (kupferfarbene Schrift)
- Historische Schlitzschrauben (kupferfarben) dazu
- Montage-Handschuhe
- Montage-Schraubendreher (auch als Schlüsselanhänger verwendbar)
- Cap „R 18 First Edition“
- Ledergürtel mit exklusiver Gürtelschnalle „R 18 First Edition“
- Buch zur bald 100-jährigen Geschichte von BMW Motorrad

5. **Ausstattungs- und Customizing-Programm.**



Sonderausstattung und Original BMW Motorrad Zubehör.

Zur weiteren Individualisierung der neuen BMW R 18 Classic und R 18 stehen ein besonders umfangreiches Programm an Sonderausstattungen und Original BMW Motorrad Zubehör sowie eine lässige Ride & Style Kollektion bereit. Das Programm an Sonderausstattungen und Zubehör wird in der Zukunft weiter ausgebaut werden. Wie bei BMW Motorrad üblich, werden Sonderausstattungen ab Werk geliefert und sind in den Fertigungsablauf integriert. Original BMW Motorrad Zubehör montiert der BMW Motorrad Händler oder der Kunde hingegen selbst. Damit kann das Motorrad auch nachträglich ausgerüstet werden.

Umbaufreundliche Architektur als Voraussetzung für einfaches Customizing und optimale Individualisierung.

Wie kaum ein anderes Motorrad bieten die neue R 18 Classic und R 18 eine sehr umbaufreundliche Architektur, die bereits in den frühen Konzeptionsphasen der Grundauslegung des Fahrzeugs im Fokus stand. Entsprechend verfügt sie über einen leicht abnehmbaren Heckrahmen und einen einfach zu demontierenden Lacksatz. Dies gewährt hohe Freiheitsgrade, um die Heckpartie der neuen R 18 Classic und R 18 mit vergleichsweise geringem Aufwand nach den persönlichen Vorstellungen umzubauen und die Lackierung nach eigenen Wünschen zu gestalten. Durchdacht angelegte Schnittstellen für die Hydraulikleitungen von Bremse und Kupplung sowie den Kabelbaum erlauben zudem die völlig problemlose Montage höherer oder niedrigerer Lenker in Verbindung mit kürzeren oder längeren Hydraulikleitungen und Kabelsträngen. Entsprechend ist für jeden Lenker aus dem Original BMW Motorrad Zubehör Programm das dazu passende Montagekit verfügbar. Darüber hinaus sind die Ventildeckel (Zylinderkopfhauben) und die Heldenbrust (Motorgehäusedeckel) derart konzipiert, dass sie außerhalb des Ölraums sitzen und damit sehr leicht zu wechseln sind.

Große Teilevielfalt ermöglicht verschiedenste Stilrichtungen.

Das Original BMW Motorrad Zubehör Programm bietet ein Höchstmaß an Individualisierungsmöglichkeiten, um die



P90386363

R 18 Classic und R 18 ganz nach persönlichem Geschmack und eigenen Vorlieben zu gestalten. Die außerordentliche Vielfalt an Teilen aus dem Original BMW Motorrad Zubehör ermöglicht individuelle Umbauten, die den Charakter der R 18 Classic und R 18 deutlich verändern. So lassen sich die neue R 18 Classic und R 18 auch mühelos in extrem gestaltete Stilkonen verwandeln. Etwa mit niedrigen, sehr breiten oder mittelhohen Lenkern bis hin zum Apehanger. Dazu passend steht eine breite Palette an Sitzbänken zur Verfügung, darunter

neben den Komfortsitzen auch der Solo Hommage Seat, der an die freischwingenden Einzelsitze alter BMW Motorräder erinnert. Zudem befinden sich sowohl für Fahrer als auch Sozius Rückenlehnen im breitgefächerten Sortiment. Besonders entspanntes Cruisen auf dem Highway ermöglicht die Fahrerbeinauflage für eine „Feet forward“-Sitzposition. Weitere Möglichkeiten zur Veredelung bieten beispielsweise eine Rahmentasche aus einem exklusiven Materialmix Canvas/Leder, Seitentaschen (nur R 18) sowie Hecktaschen und vieles mehr. Die R 18 Classic verfügt bereits serienmäßig über Satteltaschen. Zusätzliche stilbildende Eingriffe ermöglicht das Original BMW Motorrad Zubehör Programm auch über andere Räder bis hin zum großen, schlanken 21-Zoll-Vorderrad oder bei der R 18 über einen besonders radnah anliegenden Hinterradkotflügel sowie verschiedene Kennzeichenhalter.

Customizing parts und Roland Sands Design-Kollektionen „Machined“ und „2-Tone-Black“.

Bereits zur Markteinführung der neuen R 18 Classic und R 18 gibt es zwei verschiedene, zusammen mit Roland Sands Design gestaltete Design-Kollektionen von Aluminium-Frästeilen: „Machined“ und „2-Tone-Black“.

„Machined“-Teile sind aus hochwertigem Aluminium gefräste Komponenten mit reizvollem farbllichem Kontrast zwischen Schwarz und Silber. Hierfür werden die nach dem ersten Fräsvorgang schwarz beschichteten Teile an definierten Stellen erneut überfräst und poliert, um den ursprünglichen Aluminium-Look wieder zum Vorschein zu bringen und den gewünschten Farbkontrast zu erzeugen.

Im Gegensatz dazu handelt es sich bei der Design-Kollektion „2-Tone-Black“ um Komponenten, die zwar ebenfalls als hochwertige Aluminium-Frästeile ausgeführt sind, jedoch mit einer doppelt schwarz eloxierten Oberfläche mit glänzenden sowie matt strukturierten Partien aufwarten.

Zu den „Machined“- und „2-Tone-Black“-Umfängen zählen beispielsweise Vorder- und Hinterräder, die es für weitergehende Individualisierungen auch in zu den Seriengrößen abweichenden Dimensionen gibt. Darüber hinaus reicht die Palette dieser exklusiven Frästeile vom Tachometergehäuse über Lenkerklemmböcke, Lenkererhöhungen (sog. Riser), Lenkergriffe, Handhebel oder Spiegel bis hin zu Motorgehäuse-Zierleisten, Tankdeckel, Airbox-Abdeckungen und vielem anderen mehr. Kurzum: „Machined“ und „2-Tone-Black“ stellen ein weites Spektrum dar, um die R 18 und R 18 Classic ganz nach den eigenen Wünschen und Vorstellungen auf höchstem Niveau zu veredeln.

Co-Branding mit berühmten Marken: Mustang-Sitzbänke sowie Vance & Hines-Auspuffanlagen „Made in USA“.

Für das Zubehör- und Customizing-Programm der neuen R 18 und R 18 Classic kooperiert BMW Motorrad neben Roland Sands Design mit einigen bekannten Anbietern, unter anderen dem US-amerikanischen Hersteller Mustang Seats, mit dem hochwertige, handgefertigte Sitze und Sitzbänke in unterschiedlichen Varianten angeboten werden. Nicht minder kreativ ist das Customizing-Potenzial bei den Auspuffanlagen in Zusammenarbeit mit Vance & Hines.

In Zusammenarbeit mit Mustang Seats werden hochwertige, handgefertigte Sitze und Sitzbänke in unterschiedlichen Varianten für verschiedene Einsatzzwecke angeboten. Ob Ein- oder Zweisitzer, auf Komfort oder Design orientiert, in Schwarz oder

Braun, mit Rückenlehne oder ohne – den Variationsmöglichkeiten der hochwertigen Sitze „Made in USA“ sind kaum Grenzen gesetzt.

Nicht minder kreativ ist das Customizing-Potenzial bei den Auspuffanlagen, die auf das bekannte Vance & Hines-Design „Tapered“ (R 18) und „Round“ (R 18 Classic) hören. Gemeinsam mit Vance & Hines entwickelt sowie



P90386438

von BMW Motorrad abgesichert und validiert, bieten die jeweils in Chrom oder mit kratzfester schwarzer Keramikbeschichtung erhältlichen Auspuffanlagen nicht nur einen individuellen und exklusiven Customizing-Look, sondern erfüllt auch die strengen BMW Motorrad Qualitätsanforderungen. Neben optimaler Leistungs- und Drehmomentausbeute unterstreichen sie den unnachahmlichen, sonoren Boxer-Sound.

Gewährleistungsverlängerungen und Service-Pakete.

Auch nach Jahren auf Nummer sicher zu fahren, ermöglichen die optionalen **Gewährleistungsverlängerungen** von BMW Motorrad zur Absicherung mangelbedingter Reparaturleistungen nach Ablauf der gesetzlichen Gewährleistungsfrist. Das optionale **Service-Paket Oil Inclusive** beinhaltet den regelmäßigen Ölwechsel laut Wartungsplan sowie den Austausch des Ölfilters, während das **Service Inclusive Paket** zum einmaligen Festpreis sämtliche Serviceleistungen (exklusive Verschleißteile) gemäß Wartungsplan abdeckt.

Original BMW Motorrad Zubehör. Stauraum.

- Tankrucksack schwarz.
- Tanktasche klein schwarz.
- Rahmentasche rechts schwarz.
- Seitentasche 16 L links/rechts schwarz (nur R 18).
- Hecktasche 27 L schwarz.
- Windschildtasche schwarz.

Design und Optik.

- Abdeckung Scheinwerfer Machined / 2-Tone-Black (nur R 18).
- Abschlusskappe Gabelholm oben Machined / 2-Tone-Black (nur R 18).
- Abdeckung Gabelholm oben Machined / 2-Tone-Black.
- Abschlusskappe Gabelholm unten Machined / 2-Tone-Black.
- Tachogehäuse Machined / 2-Tone-Black.
- Lenkerklemmbock oben Machined / 2-Tone-Black.
- Lenkergriff Machined / 2-Tone-Black.
- Lenkerendkappe Machined / 2-Tone-Black.
- Spiegel Machined / 2-Tone-Black.
- Deckel Ausgleichsbehälter vorne Machined / 2-Tone-Black.
- Deckel Ausgleichsbehälter für Bremsflüssigkeit hinten Machined / 2-Tone-Black.
- Tankdeckel Machined / 2-Tone-Black.
- Tankdeckel abschließbar Machined / 2-Tone-Black.
- Vorderradabdeckung 21" Rad grundiert.
- Vorderrad 16 Zoll Speiche (Serie bei R 18 Classic).
- Vorderrad 19 Zoll Machined / 2-Tone-Black / Chrom.
- Vorderrad 21 Zoll Machined / 2-Tone-Black / Chrom.
- Hinterrad 16 Zoll Machined / 2-Tone-Black / Chrom.
- Hinterrad 18 Zoll Machined / 2-Tone-Black / Chrom.
- Hinterradabdeckung Bobber-Style grundiert (nur R 18).
- Kennzeichenhalter seitlich schwarz / Chrom (nur R 18).
- Motorschutzbügel Chrom.
- Motorgehäusedeckel Machined / 2-Tone-Black.
- Zierleiste Motorgehäusedeckel Machined / 2-Tone-Black.
- Zylinderkopfhaube Machined / 2-Tone-Black.
- Zierleiste Zylinderkopfhaube Machined / 2-Tone-Black.
- Abdeckung Airbox Machined / 2-Tone-Black.
- Endschalldämpfer Tapered Chrom / schwarz (nur R 18).

Ergonomie und Komfort.

- Lautsprecher einteilig, Chrom / schwarz.
- Lenkererhöhung 1,5 Zoll Machined / 2-Tone-Black / Chrom (nur R 18).
- Lenkererhöhung 4 Zoll Machined / 2-Tone-Black / Chrom.
- Handhebel einstellbar Machined / 2-Tone-Black.
- Lenker Beachbar 36/7 Zoll Chrom / schwarz.
- Lenker Apehanger 16 Zoll Chrom / schwarz.
- Lenker Apehanger 6,5 Zoll Chrom / schwarz.
- Windschild klar / maskiert (Serie bei R 18 Classic).
- Windschild niedrig klar / maskiert.
- Windschild mittel klar / maskiert.
- Windschildhalter mit LED-Zusatzscheinwerfern Chrom / schwarz (Serie bei R 18 Classic).
- Fahrertrittbrett Machined / 2-Tone-Black.
- Soziustrittbrett Machined / 2-Tone-Black.
- Fahrerbeinauflage Chrom.
- Einzelsitz Solo Hommage schwarz (Einzelsitz im Stil alter BMW Motorräder).
- Einzelsitzbank Custom braun / schwarz.
- Sitzbank Custom Fastback braun / schwarz.
- Sitzbank Day Rider braun / schwarz.
- Sitzbank Weekender schwarz.
- Sitzbank Cross Country schwarz.
- Fahrer-Rückenlehne braun/ Day Rider schwarz/ Tour schwarz.
- Soziusrückenlehne braun / schwarz / Tour schwarz.
- Aufnahme Soziusrückenlehne Chrom.

6. Made in Berlin – ein Big Boxer entsteht.



Im Berliner Stadtbezirk Spandau befindet sich auf einer Gesamtfläche von rund 220.000 m² die weltweit einzige, vollumfängliche Produktionsstätte für BMW Motorräder und Scooter. Seit 1969 laufen im traditionsreichen Berliner Werk BMW Zweiräder vom Band. Inzwischen sind es jährlich ca. 155.000 Fahrzeuge sowie deren Motoren, Fahrwerks- und Antriebskomponenten. Bis zu 800 Zweiräder der Segmente, Sport, Tour, Roadster, Heritage, Adventure und Urban Mobility rollen damit täglich in Berlin vom Band.

Im Juni 2020 fiel der Produktionsstart für die neue R 18 sowie etwas später auch für die R 18 Classic. Dieser Einstieg in das Cruiser Segment bereichert die BMW Motorrad Heritage-Erlebniswelt um neue Facetten. Das Ergebnis: charaktervolle Cruiser-Modelle mit dem hubraumstärksten Boxermotor, den das Berliner Werk je gebaut hat. Für die Integration der R 18 und R 18 Classic in den laufenden Montageprozess wurden strukturelle und innovative Anpassungen vor allem in den Bereichen der Getriebemontage, der Lackiererei und der Schweißerei vorgenommen.

Der ikonische BMW Boxermotor – „Berlin Built“.

Neben dem Herzstück, dem komplett neu entwickelten Zweizylinder Boxer-Motor mit 1800 ccm sowie moderner Luft-Öl-Kühlung, montiert das Berliner Werk auch das Getriebe für die R 18 und R 18 Classic. Hierfür wurde ein neues Getriebemontageband im Motorenbau aufgebaut, welches die Fertigungstiefe des Berliner Werks zusätzlich erhöht. Die Produktion der neuen sowie größeren Kurbelwelle, Pleuel, Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe in der mechanischen Fertigung wurde in den bestehenden Fertigungsprozess integriert.

Innovative Linieranlage und Erweiterung der Schweißerei.

Acht Roboter in vier Kabinen versehen in der neuen automatisierten Linieranlage den ikonischen Tropfentank mit einer Doppellinierung. Diese Applikationstechnik ist derzeit ein Novum in der Motorradindustrie und steht für den hohen Innovationsgrad des Berliner Werks.

Ein besonderer Blickfang des Fahrwerks ist ein pulverbeschichteter Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl. Hierfür wurde der Fertigungsprozess der bestehenden Pulverbeschichtungsanlage an die Vorgaben für die Beschichtung des schwarz glänzenden Rahmens angepasst. Um den neuen und glänzenden Pulverlack mit der erforderlichen Haftung zu versehen, entwickelten die Berliner Fertigungstechniker einen speziellen Infrarottrockner. Besonders hohe Fertigungsqualität und die Liebe zum Detail zeigen sich beispielsweise bei den Schweißverbindungen zwischen Stahlrohren und Guss- sowie den Schmiedeteilen, wie beispielsweise der Schwinge, aus der werkseigenen Schweißerei. Diese wurde hierfür um vier neue Schweißzellen und drei neue Bearbeitungszentren erweitert.



P90401817

7. Technische Daten.



Motor		BMW R 18 Classic	BMW R 18
Hubraum	cm ³ / cui		1.802 / 110
Bohrung/Hub	mm		107,1/100
Leistung	kW/PS		67/91
bei Drehzahl	min ⁻¹		4.750
Drehmoment	Nm		158
bei Drehzahl	min ⁻¹		3.000
Bauart		luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	
Zylinderzahl			2
Verdichtung/Kraftstoff		9,6:1, Super bleifrei (95–98 ROZ)	
Ventil/Gassteuerung			OHV
Ventile pro Zylinder			4
Ø Ein-/Auslass	mm		41,2/35,0
Ø Drosselklappen	mm		48
Motorsteuerung			BMS-O
Abgasreinigung		geregelter 3-Wege-Katalysator, Abgasnorm EU-5	
Elektrische Anlage			
Lichtmaschine	W		600
Batterie	V/Ah		12/26 wartungsfrei
Scheinwerfer		Abblendlicht LED mit Projektionsmodul Fernlicht LED mit Projektionsmodul 2 LED-Zusatzscheinwerfer	Abblendlicht LED mit Projektionsmodul Fernlicht LED mit Projektionsmodul
Starter	kW		1,5
Kraftübertragung Getriebe			
Kupplung		Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung	
Getriebe		klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe	
Primärübersetzung			1,16
Übersetzung Gangstufen I			2,438
II			1,696
III			1,296
IV			1,065
V			0,903
VI			0,784
Hinterradantrieb			Kardanwelle
Übersetzung			3,091
Fahrwerk			
Rahmenbauart		Stahl-Doppelschleifen-Rohrrahmen	
Radführung Vorderrad		Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 49 mm	
Radführung Hinterrad		Cantilever	
Gesamtfederweg vorn/hinten	mm		120/90

Nachlauf	mm			150,0
Radstand	mm			1.731
Lenkkopfwinkel	°			57,3
Bremsen	vorn		Doppelscheibenbremse Ø 300 mm	
	hinten		Einscheibenbremse Ø 300 mm	
ABS			BMW Motorrad Integral ABS (Teil-Integral)	
Räder			Drahtspeichenräder	
	vorn	3,0 x 16"		3,5 x 19"
	hinten			5,0 x 16"
Reifen	vorn	130/90 B 16	120/70 R 19 bzw. B 19 (herstellerabhängig)	
	hinten		180/65 B 16	

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	mm			2.440
Gesamtbreite mit Spiegeln	mm			964
Sitzhöhe	mm	710		690
DIN Leergewicht, fahrfertig	kg	365		345
Zul. Gesamtgewicht	kg			560
Tankinhalt	l			16

Fahrdaten

Kraftstoffverbrauch (WMTC)	l/100 km			5,6
CO2 Emission (WMTC)	g/km			129
0–100 km/h	s			4,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h			>180