



Az új BMW R 18 Roctane.

Tartalom

1. Általános koncepció. Rövid változat	2
2. Meghajtás.....	8
3. Felfüggesztés, elektromos és asszisztencia rendszerek.	12
4. Dizájn	18
5. Felszereltség és testre szabási program.	21
6. Műszaki adatok.....	25



1. Általános koncepció. Rövid változat



Az új BMW R 18 Roctane az R 18 család ötödik tagja, amely egy „custom bagger” stílusba öltöztetett cruiser és túragép.

Az új R 18 Roctane ötödik tagként csatlakozik az R 18, az R 18 Classic, az R 18 B és az R 18 Transcontinental modellekből álló R 18 családhoz. A társaihoz hasonlóan a BMW Motorrad történeti hagyományaiból gazdagon merítő jövevény a motorkerékpár-gyártásban ma elérhető legmodernebb technológiákat a régmúlt időkben gyökerező dizájnnal és sármmal ötvözi.

A mind műszaki, mind vizuális értelemben a híres, a BMW R5-höz hasonló modellekhez visszanyúló BMW R 18 a motorozás lényegét helyezi a középpontba purista, mindenféle sallangot nélkülöző technikai megoldásaival, valamint a motorozási élmény origójának tekinthető boxermotorjával. A klasszikus formaterv, valamint a letisztult, ezzel együtt nagyon mai műszaki tartalom rendkívül izgalmas általános koncepcióvá állnak össze. Ez a mesteri elegy érzelmdús élményekben részesíti a virtuóz megjelenésű, áramvonalas kialakítású hátsó résszel rendelkező motorkerékpár nyergében ülőt.



A valaha volt legerősebb, matt fekete fényezésű, magassfényű fekete borításokkal ellátott BMW boxermotor – amelyhez sötét króm kipufogórendszer és csillagellenanyák csatlakoznak – tekintélyt parancsoló nyomatékot állít elő.

Az új R 18 Roctane szíve a már jól ismert 2 hengeres „big boxer” erőforrás. A mind megjelenésre, mind megoldásait illetően lenyűgöző, matt Avus fekete metálfényezésű, magassfényű fekete borításokkal ellátott motor hűen idézi meg azokat a dicső hagyományokkal bíró, léghűtéses boxereket, amelyek megannyi lelkesítő élmény forrásai már 1923-tól – vagyis azóta, hogy kigördült a gyárból a BMW Motorrad első modellje. A sorozatgyártású motorkerékpárba valaha beépített legerősebb 2 hengeres boxermotor 1802 cm³ hengerűrtartalmú. Az egység legnagyobb teljesítménye 67 kW (91 LE), amelyet 4750-es percnkénti fordulatszámon ad le. A 2000-estől egészen a 4000-es fordulatig rendelkezésre álló több mint 150 Nm-nyi nyomaték jóvoltából a gép elemi erővel tör előre – s mindezt csodás motorhang kíséretében. A fekete motorblokkhoz remekül illenek a sötét króm kipufogócsövek és csillagellenanyák.

Dupla bölcös acél csőváz és nyitott kardántengelyhez csatlakozó hátsó rugóstag, merevvázazás megjelenéssel.

Az új R 18 Classic felfüggesztése a dupla bölcös acél csővázon nyugszik. E nagy múltra visszatekintő váztypus kialakítása a BMW Motorrad régi hagyományait követi. Az egyedülálló gyártási minőség, valamint a részletekre irányuló aprólékos figyelem olyan alig látható helyeken is tökéletesen tetten érhető, mint az acélcsövek hegesztési varratai, de jól látható az öntött és kovácsolt alkatrészekben is. Akárcsak a legendás BMW R 5 esetében, úgy az elődére nagyon hasonló kialakítású hátsó rugótagot itt is autentikus stílusban, csavarkötéssel rögzítették hozzá hátsó erőátviteli egységhez.

Villaperselyes teleszkóp, cantilever hátsó központi rugóstag, elöl 21, hátul 18 colos könnyűfém kerekek, valamint tárcsafék elöl és hátul.

Az új BMW R 18 Roctane szándékosan csínján bánik az elektronikus állítási lehetőségekkel. Mindezeket tökéletesen ellensúlyozza a mesteri konstrukciójú teleszkópvilla, valamint a közvetlenül a vázra szerelt, progresszív csillapítással és állítható rugó-előfeszítéssel ellátott cantilever központi rugóstag, amelyek mindenkor gondoskodnak a kimagaslóan jó kerékvezetésről és a kifogástalan menetkényelemről. A legendás BMW R 5-höz hasonlóan a teleszkópokat itt is villaperselybe zárták. A villacső átmérője 49 mm, a rugóút elöl 120, hátul pedig 90 mm-es.



Az új BMW R 18 Roctane lassításáról elől két, hátul egy féktárcsa, valamint négydugattyús fix féknyergek gondoskodnak. A könnyűfém kerekek stílusos külsővel ruházzák fel a motort. Az elől 3,5 x 21", hátul 5,5 x 18" méretű tárcsákon 120/70 B 21, illetve 180/55 B 18 gumiabroncsok feszülnek.

Kiegyensúlyozott ergonómiai jellemzők kétszintes üléssel, lábtartókkal, sebességváltó karral és magasított kormányval.

A BMW Motorrad filozófiájával összhangban az új BMW R 18 Roctane kényelmes, ún. „középre szerelt” lábtartókkal rendelkezik. A klasszikus iskolának – amelyet nem csak a BMW követ – megfelelően a hengerek mögé elhelyezett lábtartók jóvoltából a nyeregben ülő pihentető testhelyzetet vehet fel, ugyanakkor elegendő mozgásszabadsággal rendelkezik az aktív motorozáshoz – vagyis optimálisan uralhatja a járművet. Az R 18 Roctane kétszintes, hátrafelé elkeskenyedő, utaskapaszkodó fülekkel ellátott ülést, valamint a lábtámasszal harmonizáló váltókart kap. A magasított, fekete borítású kormány jóvoltából egyenes hátú, pihentető testtartás érhető el.

A motorkerékpár színére fényezett oldaldobozok, szélvédő az eredeti BMW Motorrad tartozékok választékából.

Az új R 18 Roctane ideális a laza cirkáláshoz, de a motorkerékpár színére fényezett oldaldobozok jóvoltából a túrázáshoz is. A két doboz egyenként 27 liternyi úti holmi képes elnyelni. Aki hosszabb utakat szeretne tenni az új R 18 Roctane-nal, kiegészítő fényszórókkal és függesztett irányjelzőkkel ellátott szélvédőt is vásárolhat az eredeti BMW Motorrad tartozékok kínálatából.

Az új R 18 Roctane alapkivitelben fekete fényezésű. A matt Mineral szürke metálfényezés és a matt Manhattan metálfényezés felár ellenében rendelhető.

Az alapfelszereltségként járó három menetprogram, ASC, valamint fékezőnyomaték-szabályozás magas szintű motorozási élményt és biztonságot szavatolnak. A hátramenet, az emelkedőasszisztens, valamint a markolatfűtés gyári extraként vásárolhatók meg.

Annak érdekében, hogy minél jobban megfeleljen az ügyfelek egyéni kívánalmainak, az új R 18 Roctane-hoz alapfelszereltségként jár a három, „Rain”, „Roll” és „Rock” elnevezésű menetprogram – ami nem számít hétköznapiak a kategóriában. Az alapfelszereltség része továbbá az ASC (automatikus menetstabilizáló; nem kikapcsolható), amely magas szintű biztonságot szavatol. Az új R 18 Roctane alapján kapja meg továbbá a



fékezőnyomaték-szabályozást (MSR) is. Az opciós listán megtalálható többek között a manőverezést játszani könnyedségűvé varázsoló hátramenet, valamint az emelkedőn való elindulást megkönnyítő emelkedőasszisztens (Hill Start Control) is. Ugyancsak a gyári extrák sorát gyarapítják a fűtött kormánymarkolatok, amelyek kellemesen melegen tartják a kezét a hűvösebb napokon.

Az új R 18 Roctane: „big boxer” merevvázaz megjelenéssel, modern technológiákkal és autentikus anyagokkal – „custom bagger” stílusban.

Az R 18 Roctane fickós, „custom bagger” stílusba öltöztetve ülteti át a letűnt korok ikonikus stílusát, számos részletében pedig az a lényegre törő dizájn köszön vissza, amely alapvetően határozta meg a BMW R 5-höz hasonló klasszikusok jellegét. Az olyan funkcionális, a motort lényegét esszenciálisan kifejező elemek, mint a dupla bölcöső váz, a csepptank, a nyitott kialakítású kardántengely vagy éppen a dupla csíkozás (gyárilag rendelhető extra) a legendás, 1936-os boxerre emlékeztetnek. Az R 18 Roctane komponenseinek jelentős része, köztük a tank, az első és a hátsó sárvédő vagy éppen a fényszóróház ma is ugyanúgy fémből készülnek, mint régen – miként az egy korhű klasszikushoz illik. Ezek után természetes, hogy a felfüggesztés is nagyban emlékeztet az R5-ösére. Utóbbi modell merevváz-konceptiója a kétágú acél lengőkarral és a cantilever központi hátsó rugóstaggal együtt nemcsak műszakilag, hanem vizuális értelemben is tökéletesen megállja a helyét a 21. században.

A tekintet mindenütt olyan technikai részleteken akad meg, amelyekből csak úgy sugárzik az alkotók elhivatottsága. Ezek közé tartozik az első fényszóró időtlen, kör alakú műszeregységet magában foglaló háza. A legendás, 1936-ban bemutatott BMW R 5-tel kezdődően egészen az 1970-es évek elejéig a BMW szinte összes motorkerékpárja ezzel a megoldással rendelkezett. Az új BMW R 18 Roctane feléleszti ezt a hagyományt – úgy, hogy az autentikus, de kortárs módon átfogalmazott dizájn mögött modern műszaki tartalmat vonultat fel. A kerek műszeren olvasható „BERLIN BUILT” felirat a motorkerékpár eredetére utal. És valóban: az új BMW R 18 Roctane társaihoz hasonlóan a BMW Motorrad Berlin-Spandauban működő gyárában készül.

Átépítésbarát architektúra, mint az egyszerű átalakítás és az optimális személyre szabhatóság kulcsa.

Az R 18 család többi tagjához hasonlóan az új R 18 Roctane is olyan architektúrával bír, amely kifejezetten támogatja az átalakítási törekvéseket. Már csak azért is így van ez, mert az R 18 alapkoncepciójának kialakításakor eleve ez volt a tervezők egyik fő törekvése. A látható



szelepfedelekek (hengerfejborítások), valamint a motorvédő borítás (motorházfedél) például az olajkamrán kívül helyezkednek el, így azok cseréje nagyon egyszerű.

Az új BMW R 18 Roctane főbb jellegzetességei:

- A modern technológia és az autentikus anyagok ikonikus stílusú ötvözése.
- A valaha volt legnagyobb hengerűrtartalmú, 1802 köbcentiméteres BMW boxermotor.
- 4750-es fordulatszámon megjelenő 91 LE (67 kW) legnagyobb teljesítmény, valamint 3000-es percenként fordulatszámon ébredő 158 Nm maximális nyomaték.
- 2000-es és a 4000-es percenkénti fordulatszámok közötti tartományban végig rendelkezésre álló, a 150 Nm-t is meghaladó nyomaték.
- Klasszikus, mintaképül szolgáló modell által ihletett nyitott, univerzális kardántengely.
- Sötét króm kivitelű kipufogórendszer és csillagellenanyák.
- Aprólékosan kidolgozott dupla bőlcsős acélváz.
- Hátsó lengőkar zárt kardánhajtással, merevázás megjelenéssel.
- Villaperselyes teleszkóp és progresszív csillapítású cantilever központi rugóstag.
- A kiegyensúlyozott ergonómiai koncepció jegyében magasított kormány, amely pihentető motorozást szavatol, egyben lehetővé teszi a motor optimális kézben tartását.
- Tárcsafékek elöl és hátul, elöl 21, hátul 18 colos öntött könnyűfém kerekek.
- Emblémával ellátott oldalborítások.
- A klasszikus kerek műszeregységet magában foglaló fényszóróház.
- Korszerű, LED-es világítástechnika klasszikus interpretációban.
- Gyári extraként rendelhető adaptív világítás az út láthatóbbá tételéért kanyarodáskor.
- A kényelmes, távvezérelt funkcióaktiválást lehetővé tevő kulcs nélküli indítás.
- Manuális (kulccsal működtethető) kormányzár: zárás a jobb oldali kormányzáron.
- Manuálisan (kulccsal) zárható dobozok.
- Három menetprogram, ASC és fékezőnyomaték-szabályozás alapon.



-
- Gyári extraként: hátrameneti fokozat a kényelmes manőverezésért és emelkedőasszisztens az emelkedőkön való egyszerűbb elindulásért.
 - Gyári extraként megrendelhető markolatfűtés, riasztó és 35 kW-ra korlátozott teljesítmény.
 - Bőséges választékban elérhető extrák és eredeti BMW Motorrad tartozékok, valamint a Ride & Style Kollekciónak darabjai.



2. Meghajtás.

Minden idők legnagyobb BMW boxermotorja történelmi gyökerekkel és bivalyerős nyomatékkal. Sötét króm kivitelű kipufogórendszer és csillagellenanya.

Az új BMW R 18 Roctane esetében minden a motorozás lényegéről szól: az érzelmek előzik a szikár észérveket, a technológia pedig nem öncélú, hanem teret enged a fantáziának és kinyitja a zsilipet az érzelmek áradása előtt – háttérbe szorítva a józan megfontolást és a hideg számítást. Ez az üzenete a BMW Motorrad Heritage újdonságának, az R 18 Roctane-nak. E modell is hozzájárul ahhoz, hogy látványos diadalmenetben térjen vissza a BMW Motorrad egyik legfőbb attribútuma: a boxermotor.

Az új BMW R 18 Roctane lüktető szíve a „big boxer”. A megjelenését és műszaki megoldásait tekintve egyaránt igen figyelemreméltó, matt feketére fényezett egység ott folytatja, ahol elődjei abbahagyták. E motorok a Münchenből és Berlin-Spandauból kikerült motorkerékpárok szinonimái voltak nagyjából 70 éven át. E hosszú időszak 1923-tól egészen a levegő/olajhűtéses utód megjelenéséig tartott. A lényegre törő kialakítású boxereket úgy tervezték, hogy azok a lehető megbízhatóbbak legyenek, de a mérnökök gondoltak az egyszerű karbantarthatóságra is. A sötét króm kivitelű kipufogórendszer, valamint csillagellenanyák pedig nagyszerűen illenek a feketére fényezett boxermotorhoz.

OHV szelepvezérlésével, valamint egymástól elkülönített motor- és sebességváltóházával az új „big boxer” ugyanolyan felépítésű, mint a legelső BMW Motorrad boxermotor, amelynél akkoriban oldalvezérelt szelepeket alkalmaztak. A sorozatgyártású motorkerékpárba valaha beépített legnagyobb kéthengeres boxermotor 1802 köbcentiméteres hengerűrtartalmú a 107,1 mm-es furat és a 100 mm-es löket eredményeként. A motor legnagyobb teljesítménye 91 LE (67 kW), amely 4750-es percenkénti fordulatszámon jelentkezik. A 158 Nm-es maximális nyomaték korán, már 3000-es percenkénti fordulatszámtól rendelkezésre áll, de ami még ennél is fontosabb: a 2000-es és a 4000-es fordulatszámok közötti tartományban végig ugrásra készen várakozik több mint 150 Nm-nyi nyomaték.

Mindennek köszönhetően a motor elemi erővel húz, ugyanakkor például simán jár a nagyméretű lendkerék jóvoltából. Ez pedig nem mellékes szempont motorozás közben ilyen teljesítmény- és nyomatékszint esetén. A



motor az 5750-es percenkénti fordulatszámnál éri el a tiltási mezőt, alapjáraton pedig percenként 950-et fordul a főtengely.

Levegő/olaj hűtés, függőlegesen kettéosztott motorblokk és tripla siklócsapágyas forgattyúsház.

Az új, levegő/olaj hűtéses, széles hűtőbordás hengerekkel és hengerfejekkel ellátott „big boxer” 110,8 kilogrammot nyom, amely értékben már benne van a sebességváltó és a szívórendszer tömege is. A motor függőlegesen kettéosztott alumínium blokkal rendelkezik.

A BMW Motorrad klasszikus, léghűtéses 2 hengeres motorjaitól eltérően a „big boxer” temperált acélból kovácsolt főtengellyel ellátott, amelynek a középső részén is elhelyeztek egy csapágyat, hogy ezzel kiküszöböljék a főtengely tekintélyes hengerűrtartalomból fakadó, nemkívánatos rezgéseit.

A főtengelyhez hasonlóan a két I-profilú, szintén siklócsapágyakhoz csatlakozó hajtókar is edzett, temperált acélból készül kovácsolási eljárással. Ezekhez a hajtókarokhoz rögzítik az öntött alumínium, két kompresszió- és egy olajlehúzó gyűrűvel ellátott dugattyúkat. A könnyűfém hengerfalakra NiCaSil bevonatot visznek fel.

A kenést és a hűtést biztosító olaj szállításáról kétlépcsős, lánchajtású, a főtengely által meghajtott olajpumpa gondoskodik.

Klasszikus, két vezérműtengelyes OHV szelepvezérlés, amelyet a legendás R 5-től egészen az modern, négszelepes technológiával és kettős gyújtással ellátott R 51/2 modellig alkalmaztak.

Jóllehet, az új „Big Boxer” négy szeleppel, dupla gyertyás gyújtással, modern architektúrájú égéstérrel, szívócső-befecskendezéssel, valamint BMS-O motorvezérléssel rendelkezik a lehető legnagyobb nyomaték, valamint az optimális fogyasztás és károsanyag-kibocsátás érdekében, esetében mégis a klasszikus felső szelepvezérlést alkalmazzák (OHV), hiszen a BMW Motorrad több mint 70 éven át folytatott gyakorlatához.

A „Big Boxer” szelepvezérlési rendszerének fejlesztéséhez a BMW Motorrad mérnökei – a Heritage koncepció szellemét követve – a BMW Motorrad történetének egy különleges konstrukciójából, nevezetesen az R 5/R 51 (1936–1941) és a második világháború utáni első boxermotoros BMW motorkerékpár, az R 51/2 (1950–1951) kéthengeres boxermotorjából merítettek inspirációt. A BMW Motorrad egyéb felső szelepvezérléses erőforrásaival ellentétben az említett – az igazi műértők által nagyra becsült



– motor két darab, a főtengely által láncsal meghajtott vezérműtengellyel rendelkezik.

Csakúgy, mint a történeti jelentőségű modellben, a két vezérműtengely a „Big Boxer” esetében is közvetlenül a forgattyús tengely felett, balra és jobbra található. A „dupla vezérműtengelyes boxer” egyik előnye, hogy rövidek a tolórudak, így csökken a mozgó tömeg, a minimumra mérséklődik a kilengés, valamint kisebb mértékű a lineáris tágulás. Az átgondolt, aprólékosan kidolgozott konstrukció stabilabb és precízebb működésű, a nagy fordulatszámot jobban tűrő szelepvezérlést eredményez.

Villás kiképzésű szelephimba, csavarokkal, manuálisan állítható szelephézag – csakúgy, mint a mintául szolgáló tradicionális, ikonikus BMW boxernél. A BMW Motorrad hagyományainak megfelelően a boxermotorban hengerenként két-két, a hengerfejben lévő, zárt perselyben járó tolórúd található – amelyek közül az egyik a szívó-, a másik a kipufogóoldalhoz tartozik. A hengerenként két szívó- és két kipufogószelepet villás kiképzésű szelephimba-párok mozgatják.

A szelephézag-állítás – akárcsak a klasszikus, hosszú évtizedeken át gyártott léghűtéses, kétszelepes BMW boxerek esetében – az egyes szelepekhez tartozó szelephézag-állító anyákkal történik. Az egykori kétszelepes boxerekhez hasonlóan a szelephézag-állítás (0,2–0,3 mm) az R18 „big boxer” esetében is nagyon gyorsan végezhető el. Az acélból készült szelepek tárcsaátmérője a szívóoldalon 41,2 mm, a kipufogóoldalon pedig 35 mm. A szelepek nyitási szöge a szívóoldalon 21°, a kipufogóoldalon pedig 24 fok.

Fix áttételezésű 6 fokozatú sebességváltó és önbeállító, egytárcsás csúszó kuplung.

Hasonlóan a BMW Motorrad legtöbb boxer motorblokkjához (a 2012 óta gyártott függőleges áramlású, levegő/víz hűtésű boxerek kivételével) a motor nyomatékát egy egytárcsás, száraz kuplung továbbítja a sebességváltóhoz. Most első ízben alkalmaznak önbeállító csúszó kuplungot, amely erős visszaváltásnál képes megakadályozni a kerék bepattogását (ezt a jelenséget az erőteljes visszaváltáskor hirtelen jelentkező nyomaték okozhatja).

A fix áttételezésű, 6 fokozatú, kétrészes alumínium házba épített sebességváltó esetében a ferde fogazású fogaskerekek négy darab bordás tengelyen foglalnak helyet. A váltó füles csappantyúkkal ellátott bemenőtengelye hajtja meg a két váltótengelyt, amelyen a fogaskerékpárok találhatók. A hátrameneti fokozat opcionálisan rendelhető. A manuálisan



kapcsolható hátrameneti fokozatot egy közbenső fogaskerék és egy elektromos motor biztosítja.

Nyitott másodlagos hajtás a mintául szolgáló klasszikus modell nyomán.

Hasonlóan az összes többi boxermotoros BMW motorkerékpárhoz, az R 18 esetében is kardáncsuklóval ellátott, kúpfogaskerékhez és fogaskoszorúhoz csatlakozó kardántengely továbbítja a nyomatékot a sebességváltótól a hátsó kerékhez. A nikkellel bevont, nyitott kardántengely és a kardáncsukló két remek példa az izgalmas, klasszikus motorkerékpár-technológiára, amelyet általánosan alkalmaztak egészen az 1955-ös modelléig. Az ún. „tripoid” gömbcsuklót a váltó oldalán alkalmazták a hossz ellensúlyozásának céljából.





3. Felfüggesztés, elektromos és asszisztencia rendszerek.

Aprólékos gyártási eljárással készülő dupla bölcös acélváz, valamint zárt hátsó kardánhajtás, amely a legendás BMW R 5-éhez hasonló merevvázas megjelenést kölcsönöz az újdonságnak.

Az új R 18 Roctane legfőbb konstrukciós eleme a BMW Motorrad Berlin-Spandauban működő gyárában készített dupla bölcös acél csőváz. A kialakítás a BMW Motorrad által e váztípus esetében hosszú időn át alkalmazott hagyományt eleveníti fel. A számos öntött és kovácsolt alkatrész, amelyek mind dizájnjukat, mind gyártási technológiájukat illetően kivételesnek számítanak, alakzáró rögzítőelemként is funkcionálnak az összehegesztendő vázcsövek esetében. A két fém tartócsövet négy-négy helyen, csavarkötéssel rögzítik egymáshoz.

A kimagasló gyártási minőség és a részletekre való gondos odafigyelés egyértelműen látszik olyan, nem túlságosan szem előtt lévő helyeken is, mint amilyen a kormányág vagy az acélcsövek hegesztési varratai, de ugyanez az aprólékosság tükröződik az öntött és kovácsolt komponenseken is. A kormányág és az ülés közelében lévő csőösszekötő elemek szándékosan megtört vonalúak, hogy ily módon különleges látványt nyújtsanak.

Ugyanezt a kialakításbeli és gyártási alapelvet alkalmazták az acélcsövekből, valamint öntött és kovácsolt alkatrészekből álló hátsó lengőkar esetében is. Hasonlóan a legendás BMW R 5-höz, a lengőkart autentikus stílusban, csavarkötéssel rögzítették a hátsó erőátviteli egységhez. Az R 5 merevvázas konstrukcióját a BMW fejlesztőmérnökei a cantilever központi rugóstagra alapozva idézték meg, amelyet majdnem egy vonalba állítottak a váz felső csövével, valamint „elrejtettek”, csakúgy, mint a lengőkar vezetőcsövet, aminek köszönhetően a lengőkar harmonikus látványt nyújtva csatlakozik a fővázhoz. Mindennek eredményeként a váz és a lengőkar jelentősége nemcsak abban áll, hogy azok az új R 18 Roctane felfüggesztésének központi elemeit képezik, hanem abban is, hogy merevvázas elrendezésükkel megteremtik az ún. „flyline”-t, amely az új „big boxer” modellek dizájnjának meghatározó eleme.



Villaperselyes teleszkóp és cantilever központi rugóstag progresszív csillapítással.

Az új BMW R18 Roctane felfüggesztésének kialakítása a tradicionális iskolát követi. Éppen ezért nem véletlen, hogy nem társulnak hozzá elektronikus állítási lehetőségek. Ezek hiányát maradéktalanul ellensúlyozza a teleszkópvilla, valamint a közvetlenül a vázra szerelt, progresszív csillapítással és állítható rugó-előfeszítéssel ellátott cantilever központi rugóstag, amelyek minden körülmények között gondoskodnak a kimagaslóan jó kerékvezetésről és a csábító menetkényelemről. A BMW R 5-höz hasonlóan a teleszkópokat itt is villaperselybe zárták. A fix villacső átmérője 49 mm, a rugóút elől 120, hátul pedig 90 mm-es.

Kiegyensúlyozott ergonómiai jellemzők a kétszintes ülésnek, a lábtámaszoknak, a váltókarnak, valamint a magasított kormánynak köszönhetően. A hosszabb túrákhoz ideális szélvédő az eredeti BMW Motorrad tartozékok választékából vásárolható meg.

Akárcsak az R 18 család korábban bemutatott tagjai, az új R 18 Roctane is eleve kiegyensúlyozott ergonómiai jellemzőkkel bír. A kulcsot e téren hagyományosan a BMW Motorrad által tökélyre fejlesztett, a kormánymarkolatok, az ülés és a lábtartók alkotta „ergonómiai háromszög” jelenti. Ez utóbbi, valamint az olyan paraméterek, mint az ülésmagasság és szélesség, illetve a kormánymarkolatok pozíciója alapvetően határozza meg azt, hogy motoros mennyire érzi magát komfortosan a nyeregben.

Az új BMW R 18 Roctane pihentető testtartás felvételét lehetővé tevő, ún. „középen elhelyezett” lábtartókat kap, teljes összhangban a BMW Motorrad követte filozófiával. A klasszikus iskolának – amelyet nem csak a BMW követ – megfelelően a hengerek mögé elhelyezett lábtartók jóvoltából a nyeregben ülő pihentető testhelyzetet vehet fel, ugyanakkor elegendő mozgásszabadsággal rendelkezik az aktív motorozáshoz – vagyis optimálisan uralhatja a járművet. Az R 18 Roctane kétszintes, hátrafelé elkeskenyedő, utaskapaszkodó fülekkel ellátott ülést, valamint a lábtámasszal harmonizáló váltókart kap. A magasított, fekete borítású kormány, valamint a kellemesen alacsonyan, 720 mm-es magasságban lévő nyereg jóvoltából egyenes hátú, pihentető testtartás valósítható meg.

Az új R 18 Roctane többek között a kiegészítő fényszórókkal, valamint függesztett irányjelzőkkel ellátott, az eredeti BMW Motorrad tartozékok kínálatában található szélvédővel tehető ideálissá a hosszú utakhoz. A BMW Motorrad kínálta felszereltségek között ott vannak a különféle kormányok és ülések, amelyekkel bárki kialakíthatja magának a számára legideálisabb ergonómiai tulajdonságokkal bíró motorkerékpárt.



Az elől duplatárcsás, hátul egytárcsás fék, valamint az öntött, elől 21, hátul 18 colos keréktárcsák változatos és kellemes motorozási élményt szavatolnak.

Az új BMW R 18 Roctane lassításáról elől dupla-, hátul egytárcsás négydugattyús fix nyergekkel ellátott fékek gondoskodnak. A féktárcsák átmérője egységesen 300 mm. A fékendszert ellátták a jól bevált BMW Motorrad Integral ABS-szel (részintegrált). A kézi fékkar egyszerre hozza működésbe az első és a hátsó féket. A lábfék kizárólag a hátsó fékre hat.

Fékezéskor a BMW Motorrad Integral ABS rugalmasan, a terheléstől függően osztja el a fékerőt az első és a hátsó fékek között. Rendelkezésre áll továbbá a dinamikus féklámpa is, amely jól észrevehetően jelzi a többi közlekedő számára, hogy a motoros éppen fékez. E kiegészítő féklámpa-funkció két fázisban hívja fel a többi járművezető figyelmét az erőteljes lassításra vagy vészfékezési manőverre.

Az R18 Roctane öntött, elől és hátul eltérő méretű könnyűfém keréktárcsái rendkívül jellegzetes megjelenésűek. Az elől 3,5 x 21", hátul 5,5 x 18" méretű felniken 120/70 B21, illetve 180/55 B18 gumiabroncsok feszülnek. A 21 colos első kerék jelentősen növeli az utánfutást, ami egyedülállóan sokszínű, kiemelkedő stabil egyenesfutással párosított élményt biztosít.

Gyári extraként elérhető Adaptív kanyarvilágítás az út még tökéletesebb kanyarodáskori bevilágításáért.

Az opcionális Adaptív kanyarvilágítás egyfelől még magasabb szintre emeli a motor funkcionalitását, másfelől látványra is izgalmasabbá teszi a főfényszórót.

A kategóriában nem megszokott Adaptív kanyarvilágítás funkciót a főfényszóróba külön beépített, saját prizmákkal rendelkező, a motor bedöntési szögétől függően aktiválódó LED-es fényforrások szolgáltatják. A funkció a világos-sötét határvonal helyzetét hivatott kiegyenlíteni akkor, amikor a motor döntött helyzetben van a kanyarban. A működés lényege, hogy a rendszer kielemez a dőlésszög-érzékelőtől kapott jelet, majd a kapott eredménynek megfelelően aktiválja az Adaptív kanyarvilágítás fényforrásait. A funkció járó motor, felkapcsolt távolsági vagy tompított fényszórók mellett, sötétben, kb. 10 km/órás sebességtől és legalább nagyjából 7°-os bedöntési szög esetén aktiválódik. A funkció különösen a 25°-os dőlésszög eléréséig nyújt optimális támogatást azzal, hogy lényegesen javítja a kanyar



belső ívének megvilágítását, ami döntő jelentőségű biztonsági bónuszt jelent éjszakai motorozásnál vagy rossz látási viszonyok közepette.

A motorkerékpár színére fényezett oldaldobozzaival az új R 18 Roctane hiánytalanul felkészült a lezser stílusú cirkálásra ugyanúgy, mint a túrázásra.

Az új R 18 Roctane ideális a laza cirkáláshoz, de a motorkerékpár színére fényezett oldaldobozok jóvoltából a túrázáshoz is. A két doboz egyenként 27 liternyi úti holmi képes elnyelni. Mind a dobozok, mind a top case elláthatók praktikus belső táskával (eredeti BMW Motorrad tartozékok). A tartozékok között megtalálhatók a dobozok és a motorkerékpár közötti rést kitöltő ún. „filler stripe” tartókonzolk. Az eredeti BMW Motorrad tartozékok kínálatában olyan puha falú szállítási megoldások is szerepelnek, mint a viaszosvászon-valódi bőr kombinációjú külső borítással rendelkező hátsó táska.

Klasszikus, az első fényszóró házába beépített körműszer.

Az analóg kilométerórával, valamint a csak villogás közben látható indexlámpa-visszajelző fényekkel ellátott, kerek műszeregységet a fényszóró házába építik be. A legendás, 1936-ban bemutatott BMW R 5-tel kezdődően egészen az 1970-es évek elejéig a BMW szinte összes motorkerékpárja ezzel a megoldással rendelkezett. Az új BMW R 18 feléleszti ezt a hagyományt – úgy, hogy az autentikus, de kortárs módon átfogalmazott dizájn mögött modern műszaki tartalmat vonultat fel. A kerek műszeren olvasható „BERLIN BUILT” felirat a motorkerékpár eredetére utal. Valóban: az új BMW R 18 Roctane a társaihoz hasonlóan a BMW Motorrad Berlin-Spandauban működő gyárában készül. Az ikonikus „BERLIN BUILT” felirattal ellátott műszeregység lényegre törően egyszerű, hiszen az R 18 Roctane esetében alkalmazott, a múlt előtt tisztelgő megközelítéshez. Bár klasszikus stílusával a régebbi korokat idézi, a műszer sokféle információval szolgál, így például digitálisan jelzi az aktuális sebességfokozatot, lekérhető rá a státuszjelentések, valamint leolvashatók rajta a beépített fedélzeti számítógép információi.

Kulcs nélküli indítás a kényelmes, távvezérlésű funkcióaktíváláshoz.

A BMW Motorrad más modelljeihez hasonlóan a Kulcs nélküli indítás rendszer az új R 18 Roctane esetében is kiváltja a hagyományos zárat. A gyújtási rendszert és a riasztóberendezést (utóbbi opcionálisan rendelhető) egy, a motorkerékpár kulcsába épített transzponder vezérli, amely a járműhöz rendelt frekvencián továbbítja a jeleket. A kulcsot tehát nem kell elővennie a motorosnak, így az nyugodtan maradhat például a kabát vagy a nadrág zsebében. A motor a jobb oldali kormánymarkolatnál elhelyezett



vezérlőpanelen található gomb megnyomásával kelthető életre. A rádiótávírányításos kulcs gombjának megnyomására egy kulcs bit fordul ki a helyéről, amely a klasszikus kormányzár, illetve a tanksapka zárjának oldására és reteszelésére szolgál (a zárható tanksapka kiegészítő felszereltség).

„Rain”, „Roll” és „Rock” menetprogramok, valamint ASC és MSR a magasszintű motorozási élményért és biztonságért – alapfelszereltségként.

Az új R18 Roctane-hoz – a kategóriában egyáltalán nem megszokott módon – alapfelszereltségként jár a „Rain”, a „Roll” és a „Rock” menetprogram, amelyeknek jóvoltából a motoros a saját igényeihez igazíthatja a jármű viselkedését. A széria felszereltség magában foglalja az ASC-t is (automatikus menetstabilizáló, nem kikapcsolható), amely jelentősen hozzájárul a motorozás biztonságának növeléséhez.

Az új R 18 Roctane rendelkezik továbbá fékezőnyomaték-szabályozással (MSR) is. Az elektronikusan vezérelt MSR megakadályozza a kerék megcsúszását hirtelen gázadáskor vagy visszaváltáskor. A csúszókuplung („anti-hopping” kuplung) egy bizonyos, mechanikusan előre beállított küszöbérték elérésekor automatikusan szétkapcsol, hogy ezzel elejét vegye a hátsó kerék bepattogásának, amely jelenség általában visszaváltáskor jelentkezik. Amennyiben a gumi tapadáshatára – például esős időben – a nyitási küszöbérték alatt van, a hátsó kerék a motor nyomatékának, illetve hátsó fék aktiválásának hatására így is túllépheti a statikus súrlódási határértéket, vagyis képes kipörögni. Az MSR-nek köszönhetően az új R 18 Roctane idejekorán észleli az ebből fakadó veszélyt. A gumibroncs és az útfelület súrlódási együtthatójának nagyságától függően a fojtószelep néhány ezredmásodpercre kinyílik, ami pont elég arra, hogy kompenzálja a többlet hajtási nyomatékot. A hátsó kerék így módon a statikus súrlódási határértéken belül marad. A fentiek eredménye a – különösen csúszós utakon érvényesülő – még magasabb szintű biztonságban mutatkozik meg.

A „Rain” programban a gázreakciók tompábbá válnak, az ASC és az MSR beavatkozásai pedig illeszkednek a csapadékos időjáráshoz, azaz nedves útfelület sajátosságaihoz, amivel e rendszerek igen magas szintű menetbiztonságot képesek szavatolni.

A „Road” programban optimálisak a gázreakciók, az ASC és az MSR pedig úgy működnek, hogy mindenféle útfelületen ideálisan kimotorozható legyen a teljesítmény.



A „Rock” programban a motoros teljes mértékben kiaknázhathatja az új R 18 Roctane dinamikai potenciálját. A gázreakciók ilyenkor igen spontánná és közvetlenné válnak, az ASC pedig kissé jobban enged a kereket.

A menetprogramok mindegyike optimális interakciót valósít meg a motorkarakterisztika és a gázreakciók között, gondoskodva egyúttal az ASC és az MSR megfelelő kontrolljáról is. A fentieknek megfelelően a három menetprogram optimális választási lehetőséget kínál – úgy az útviszonyok („Rain” program), mint az egyénileg megvalósítani kívánt motorozás stílus („Rock” program) tekintetében.

**Hátrameneti fokozat a kényelmes manőverezésért,
Emelkedőasszisztens a meredek lejtőn való egyszerű elindulásért,
valamint fűtött kormánymarkolatok – mindez gyári extraként. Az R 18
alapfelszereltségként kapja meg az elektronikus sebességtartó
automatikát.**

A gyári extraként elérhető hátrameneti fokozat jóvoltából az R18 Roctane-nal igen egyszerű a manőverezés. A motoros a váltókarral kapcsolhat hátramenetbe. Kapcsoláskor blokkolt állapotba kerülnek az előremeneti fokozatok. Maga a tolatás az indítógomb megnyomásával veheti kezdetét.

A gyári extraként rendelhető emelkedőasszisztens rendkívüli módon megkönnyíti a meredek lejtőn felfelé való elindulást. Az asszisztens a kézifékkar vagy a lábfékkar finom működtetésével kelthető életre. Az ugyancsak a gyári kiegészítő felszereltségek sorát gyarapító markolatfűtés kellemesen melegen tartja a motoros kezét a hidegebb napokon.

Az R18 Roctane alapfelszereltségként kapja meg az elektronikus sebességtartó automatikát.



4. Dizájn

Az új R 18 Roctane: a régmúlt időkre emlékeztető, ikonikus stílus – feketébe öltöztetve. Három vonzó fényezés a kínálatban.

Lévén egy igazi „custom bagger” stílusú cruiser, az új R 18 Roctane eszményi választás mindazoknak, akik a lehető legteljesebb mértékig szeretnék a saját képükre szabni a BMW R 18-at. Nos, az eredeti BMW Motorrad tartozékok sokszínű kínálatának köszönhetően semmi nem áll e törekvés útjába.

Az új R 18 Roctane stílusát alapvetően határozza meg a nagyméretű, 21 colos első, valamint a 18 colos hátsó kerék együttes látványa. Testvéreihez hasonlóan az új R 18 Roctane is ügyesen és biztos kézzel ülteti át a mába a régmúlt korok szellemiségét, ahogy az a BMW Motorradnál már megszokott. Az új R 18 Roctane az ún. „streamlining design”-t viszi tovább azzal, hogy a hátsó dobozok tökéletesen beleolvadnak a vonalakba.

Az újdonság mind összhatását, mind részleteit tekintve olyan klasszikus elődök nyomdokain jár, mint a BMW R 5. A jellegzetes arányok, a hátrafelé ereszkedő vonalak, valamint a letisztult, mindenféle sallangot nélkülöző dizájnnyelv, valamint az olyan funkcionális, a stílus egészét meghatározó elemek, mint a duplabölcös acélváz vagy éppen a nyitott kardántengely mind a letűnt korok boxereit idézik. A látvány központi eleme pedig a boxermotor. Az összetéveszthetetlenül BMW-s, a klasszikus motorépítési elvek előtt tisztelgő egység egy valóságos, fémből készült műalkotás. Az új R 18 Roctane esetében a boxer blokk matt Avus fekete fényezést kap, a hozzá csatlakozó kipufogórendszer és csillagellenanyák pedig sötét króm kivitelűek.

Az R 18 Roctane klasszikus komponensei fémből készülnek. A 16 liter űrtartalmú, a R 5-öt idéző csepptank, az első és a hátsó sárvédők, a villaperselyek, illetve a fényszóró háza mind-mind acéllemezből készülnek. A „fényezett alkatrész-szett”-ként is emlegetett perifériák ugyanolyan elemi hatást gyakorolnak az új R 18 Roctane összképére, mint a monumentális boxermotor. A szándékosan különállónak tervezett alkotóelemek még inkább ráerősítenek a klasszikus megjelenésre, egyszersmind bőséges teret engednek az R 18 Roctane átalakításához, testre szabásához és kisebb-nagyobb módosításához.



Az új R 18 Roctane szériában Blackstrom fekete fényezéssel ellátott. A matt Mineral szürke metálfényezés és a Manhattan metálfényezés opcionálisan rendelhetők. Ezen elegáns, matt fényezések pompás kontrasztot képeznek a magasfényű fekete futóműelemekkel, klasszikusan modernné téve ezzel a motorkerékpár megjelenését.

A múltban gyökerező dizájn a „big boxer”-rel, különleges, nyitott kardántengely és merevvázaz megjelenés.

Az új R 18 Roctane a meghajtás és a felfüggesztés tekintetében is híres elődjéhez, az 1936-os R 5-höz nyúl vissza. Esetében is a lényegre való lecsupaszításon és a stílussteremtő részleteken van a hangsúly.

A figyelem középpontját egyértelműen az ikonikus BMW boxermotor foglalja el a maga sallangmentes látványával, amelybe semmilyen kiegészítő berendezés nem zavar bele. Tekintve, hogy a mai modern motorokhoz mennyi perifériára van szükség, könnyen belátható, hogy milyen fokú integrációra volt itt szükség.

A mai „big boxer” – akárcsak az R 5-be került elődje – felülvezérelt, de az ékszíjburkolat (motorházfedél), valamint a szelepfedelelek (hengerfejborítások) is a legendás 500 köbcentis motort idézik, amely az általa biztosított dinamizmus okán olyan nagy szenzációt keltett több mint 80 évvel ezelőtt. A teljes érzékelőrendszert elrejtették, hogy azok ne vonják el a figyelmet a lényegről. Még a tekintélyes méretű airbox is harmonikusan illeszkedik az összképbe. Lényegében nincs még egy ilyen motorkonceptió, amely ennyire jól értelmezhetően láttatja a négyütemű benzinmotorok működési elvét, azaz a szívás, a sűrítés, a munkavégzés és a kipufogás négyes ciklusát. A mechanika viszont nagyon is szembetűnő.

A történelmi modell nyújtotta az ihletet a nyitott, univerzális kardánhajtáshoz is, amelynek nikkellel borított tengelyét fényesre polírozták. Ez a részlet ismét csak az új R18 Roctane purista, műszakilag szándékosan alaposan lecsupaszított jellegét domborítja ki. A kardántengely már csak azért is kiemelt figyelemben részesült a fejlesztés során, mert egy boxermotoros BMW egészen egyszerűen elképzelhetetlen nélküle – és ez így van már 100 éve. Rövidre fogva: az R 18 Roctane kardántengelye izgalmas és kifinomult gépészeti remekművé nemesedik. Ez így is van rendjén, hiszen az alapszabály itt is az, hogy a funkciót láthatóvá kell tenni.

A mérnökök a felfüggesztés tervezése során is a legendás R 5-öt tekintették mintaképnek. A kétágú acél lengőkart, a cantilever központi rugóstagot, valamint a történelmi BMW boxerek merevvázaz koncepcióját



vizuális értelemben is tökéletesen sikerült áthozni a jelenbe. A kormányagy, a vázgerinc és a lengőkart a vázzal összekötő cső egy egybefüggő vonalat ad ki, amely a motorkerékpár központi jelentőségű dizájneleme. Mindez a lengőkarok alulsó tartócsöveivel – amelyek a váz csöveivel összehangoltan futnak – együtt jellegzetesen alacsony építésű, nyúlánk, ugyanakkor erőtől duzzadó megjelenéssel ruházzák fel az új R18 Roctane modellt. A lengőkar által körülölelt, zárt hátsó erőátviteli egység úgyszintén a klasszikus BMW boxerek jellegzetességének számított – most pedig e hagyomány ikonikus módon jelenik meg az új R 18 Roctane esetében.

Tisztelgés a múlt előtt a stílusos részletekkel.

A teleszkópvilla ugyancsak a múltat idézi: a villaszárakat a csúszóperselyekig lemezacélból készült palást borítja. Mindez az R 5 idejében nem pusztán formai bravúr volt – éppen ellenkezőleg: a megoldás műszaki szükségszerűségnek számított, hiszen a korabeli, gyenge minőségű utakon óvni kellett a villacsöveket a felpattanó kavicsok okozta sérülésektől. A villa a maga erőteljes megjelenésével tökéletesen illeszkedik az összképbe.

A tekintet mindenütt olyan technikai részleteken akad meg, amelyekből csak úgy sugárzik az alkotók elhivatottsága. Ezek közé tartozik az első fényszóró időtlen, kör alakú műszeregységet magában foglaló háza. A legendás, 1936-ban bemutatott BMW R 5-tel kezdődően egészen az 1970-es évek elejéig a BMW szinte összes motorkerékpárja ezzel a megoldással rendelkezett. Az új BMW R 18 Roctane feléleszti ezt a hagyományt – úgy, hogy az autentikus, de kortárs módon átfogalmazott dizájn mögött modern műszaki tartalmat vonultat fel. A kerek műszeren olvasható „BERLIN BUILT” felirat a motorkerékpár eredetére utal. És valóban: az új BMW R 18 Roctane társaihoz hasonlóan a BMW Motorrad Berlin-Spandauban működő gyárában készül. Ennek megfelelően még a legapróbb részletekből is csak úgy sugárzik a minőség, legyen szó a kormányon lévő karokról, a kormánybilincsekről, a tanksapkáról vagy éppen az ülésrögzítő csavarokról.

Végül, de nem utolsó sorban ott a LED-es fényszóró, amely hűen demonstrálja, hogy a legkorszerűbb világítási technológia milyen harmonikusan illeszthető bele egy klasszikus motorkerékpár dizájnjába. Különösen igaz az opcionális LED-es nappali menetfény megléte esetén, amelynek sarlóra emlékeztető alakja a jellegzetes BMW Motorrad Heritage-teltekintettel ruházza fel a motort, azonnal felismerhetővé téve azt.



5. Felszereltség és testre szabási program.

Kiegészítő felszerelések és eredeti BMW Motorrad tartozékok.

Az új BMW R18 Roctane testre szabása előtt a kiegészítő felszerelések és az eredeti BMW Motorrad tartozékok gazdag választéka, valamint a lezser kiegészítőket felsorakoztató Ride & Style kollekció tárja szélesre a kaput. A kiegészítő felszerelések és a tartozékok kínálata a jövőben még tovább bővül majd. A BMW Motorradtól megszokott módon a kiegészítő felszereléseket gyárilag építik be. Az eredeti BMW Motorrad tartozékokat a hivatalos BMW Motorrad márkakereskedők vagy maguk a motortulajdonosok szerelik fel. A tartozékokkal utólagosan is elláthatók a motorkerékpárok.

Átalakításbarát architektúra a custom motorépítés egyszerűsítése, valamint az optimális testre szabhatóság érdekében.

Az R 18 család összes tagjához hasonlóan az új R 18 Roctane is az átalakítást kifejezetten támogató architektúrával rendelkezik, amely eleve az R 18 alapkoncepciójának központi elemét képezi. A látható szelepfedelek (hengerfejborítások), valamint a motor borítás (motorházfedél) az olajkamrán kívül helyezkednek el, így azok cseréje nagyon egyszerű.

Az R 18 családhoz elérhető sokféle elem szabad utat enged a képzeletnek.

A BMW R 18 családhoz kínált eredeti BMW Motorrad tartozékok szintén maximálisan nagy mozgásteret biztosítanak ahhoz, hogy tulajdonosa a saját ízléséhez és igényeihez alakíthassa az R 18 Roctane modellt. Az eredeti BMW Motorrad tartozékok párját ritkítóan sokszínű kínálatának segítségével olyan mérvű átalakításokra is lehetőség van, amelyek jelentősen megváltoztatják az R 18 Roctane karakterét. Az új R18 Roctane például könnyűszerrel igazán extrém stílusikonná varázsolható a csúcsminőségű, mart alkatrészek – köztük a hátsó kipufogódobok –, valamint a választék egyéb elemeinek segítségével.

Eredeti BMW Motorrad tartozékok.

Az új R 18 Roctane modellhez már most elérhetők az alábbi eredeti BMW Motorrad tartozékok:

Tárolás.



- **ÚJ!** Krómozott csomagtartó.
- **ÚJ!** Fekete csomagtartó.
- Fekete tanktáska.
- Fekete, kisméretű tanktáska.
- Fekete hátsó táskák (27 literes).
- Táskaszett.
- Okostelefon-tok.
- Összehajtható hátizsák.
- Motorosfelszerelés-rendszerező.
- Fekete 100 Years hátizsák (11 l).
- Fekete 100 Years hátizsák (20 l).
- Fekete 100 Years hátizsák (27 l).

Dizájn.

- Kerek, krómozott hátsó kipufogódob.
- Kerek, fekete hátsó kipufogódob.
- Kipufogóvégzárósapka-szett.
- Mart kiegyenlítőtartály-fedél (elől).
- 2 tónusú fekete kiegyenlítőtartály-fedél (elől).
- Mart motorházfedél-díszléc.
- 2 tónusú fekete motorházfedél-díszléc.
- Mart hengerfejborítás-díszléc.
- 2 tónusú fekete hengerfejborítás-díszléc.
- Mart hengerfejborítás.
- 2 tónusú fekete hengerfejborítás.
- Option 719 Aero hengerfejborítás (bal).
- Option 719 Aero fekete hengerfejborítás (bal).
- Mart motorházfedél.
- 2 tónusú fekete motorházfedél.
- Option 719 Aero motorházfedél.
- Option 719 Aero fekete motorházfedél.
- Option 719 Aero szálcsiszolt szívócsőfedél (jobb).
- Option 719 Aero szálcsiszolt szívócsőfedél (bal).
- Küllős, fekete első kerék 3,0x16" méretben.
- Küllős, fekete hátsó kerék 5,0x16" méretben.
- Option 719 Icon első kerék 3,5x19" méretben.
- Option 719 Icon hátsó kerék 5,0x16" méretben.
- Option 719 Aero első kerék 3,5x19" méretben.
- Option 719 Aero hátsó kerék 5,0x16" méretben.
- 2 tónusú fekete első kerék 3,00 x 19" méretben.
- 2 tónusú fekete hátsó kerék 5,00 x 16" méretben.
- Mart első kerék 3,00x19" méretben.



- Mart hátsó kerék 5,00×16" méretben.
- Krómozott első kerék 3,00×19" méretben.
- Krómozott hátsó kerék 5,00×16" méretben.
- Első sárvédő a Blackstorm metálfényezésű első kerékhez.
- Első sárvédő a Manhattan metálfényezésű első kerékhez.
- A keréktárcsa színére fényezhető, alapozott első sárvédő.
- Mart visszapillantó tükrök.
- 2 tónusú fekete visszapillantó tükrök.
- Mart fékfolyadékkegyenlítőtartály-fedél (hátsó)
- 2 tónusú fekete fékfolyadékkegyenlítőtartály-fedél (hátsó).
- Mart villaszár-zárósapka (felső).
- 2 tónusú fekete villaszár-zárósapka (felső).
- Mart villaszár-takarólemez (felső).
- 2 tónusú fekete villaszár-takarólemez (felső).
- **ÚJ!** Blackstorm metálfényezésű tartókonzol.
- **ÚJ!** Színre fényezhető, alapozott tartókonzol.
- Mart tanksapka.
- 2 tónusú fekete tanksapka.

Ergonómia és kényelem.

- Mart állítható kézikar.
- 2 tónusú fekete állítható kézikar.
- **ÚJ!** Egyszemélyes ülés.
- Fekete Cross Country ülés.
- Fekete Weekender ülés.
- Barna Day Rider ülés.
- Fekete Day Rider ülés.
- Barna vezetőülés-háttámla.
- Fekete Day Rider vezetőülés-háttámla.
- Fekete Tour vezetőülés-háttámla.
- Barna Custom Fastback ülés.
- Fekete Custom Fastback ülés.
- Homage egyszemélyes ülés.
- Barna Custom egyszemélyes ülés.
- Fekete Custom egyszemélyes ülés.
- Krómozott vezetői lábtartó.
- Mart vezetői lábtartó pad.
- 2 tónusú fekete lábtartó pad.
- Mart utaslábtartó-pad.
- 2 tónusú fekete utaslábtartó-pad.
- Szélvédő.
- Maszkolt szélvédő.



-
- Alacsony szélvédő.
 - Maszkolt alacsony szélvédő.
 - Közepes szélvédő.
 - Maszkolt közepes szélvédő.
 - Fekete szélvédőtartó LED-es irányjelzőkkel.
 - Krómozott szélvédőtartó LED-es irányjelzőkkel.

Navigáció és kommunikáció.

- Dupla USB-töltő (120 cm).
- Dupla USB-töltő (60 cm).
- BMW Motorrad USB-kábel.
- Krómozott hangszóró (egy darab).
- Fekete hangszóró (egy darab).

Biztonság.

- Emelkedőasszisztens.
- Fekete kiegészítő fényszóró.
- Krómozott kiegészítő fényszóró.
- Krómozott motorvédő idom.
- Fekete motorvédő idom.
- Sajtfejű csavar.
- Elsősegélynyújtó-készlet (nagy).
- Elsősegélynyújtó-készlet (kicsi).
- Féktárcsazár riasztóval.
- Riasztóberendezés.

Karbantartás és technológia.

- Teljesítménykorlátozás 35 kW-ra.
- Gumijavító készlet belső nélküli abroncsokhoz.
- LED-es zseblámpa.
- 100 Years motorosszőnyeg 280×140 cm méretben.



6. Műszaki adatok

Motor		BMW R 18 Rctane	
Hengerűrtartalom	cm ³ / köbhüvelyk	1802 / 110	
Furat/löket	mm	107,1/100	
Teljesítmény	kW/LE	67/91	
max. teljesítmény leadási fordulatszáma	ford./perc	4750	
Nyomaték	Nm	158	
max. nyomaték leadási fordulatszáma	ford./perc	3000	
Motor típus	Levegő/olaj hűtésű 2 hengeres, 4 ütemű boxermotor		
Hengerek számra			2
Sűrítési arány/üzemanyag	9.6:1 / prémium ólommentes benzin (95-98 RON)		
Szelepvezérlés	OHV		
Hengerenkénti szelepszám	4		
Ø szívó-/kipufogószelep	mm	41,2/35,0	
Ø fojtószelepek	mm	48	
Motorvezérlés	BMS-O		
Károsanyagkibocsátás-szabályozás	Zárt, háromutas katalizátor, EU5 károsanyag-kibocsátási szabvány		
Elektromos rendszer			
Generátor	W	600	
Akkumulátor	V/Ah	12/26, gondozásmentes	
Fényszóró	LED-es tompított fény vetítőmodullal LED-es távolsági fényszóró vetítőmodullal		
Önindító	kW	1,5	
Erőátvitel, sebességváltó			
Tengelykapcsoló	Hidraulikus, egytárcsás száraz tengelykapcsoló		
Sebességváltó	Körmös kapcsolású, 6 fokozatú sebességváltó külön hajtóműházban		
Elsődleges áttétel	1,16		
Sebességváltó-áttételek	2,438		
	I		
	II	1,696	
	III	1,296	
	IV	1,065	
	V	0,903	
	VI	0,784	
Véghajtás	Univerzális kardántengely		
Áttételi arány	3,091		
Futómű			
Váz	Duplacsöves acélváz rácsavazott keresztartókkal		
Első felfüggesztés	Teleszkópvilla, Ø 49 mm		
Hátsó felfüggesztés	Cantilever		
Rugóút, első/hátsó	mm	120/90	
Utánfutás	mm	185	
Tengelyfutás	mm	1720	
Kormányagyszög	°	55,3	
Fékek	elöl	Duplatárcsás, Ø 300 mm	
	hátl	Egytárcsás, Ø 300 mm	



ABS	BMW Motorrad Integral ABS (részintegrált)
Kerekek	Fűzött küllős kerekek

	elől	3,5 x 21"
	hátsó	5,5 x 18"

BMW R 18 Roctane

Gumiabroncsok	elől	120/70 B 21
	hátsó	180/55 B 18

Méret- és tömegadatok

Teljes hosszúság	mm	2615
Teljes szélesség tükrökkel	mm	953
Ülésmagasság	mm	720
Terheletlen tömeg menetkész állapotban (DIN)	kg	374
Megengedett össztömeg	kg	560
Üzemanyagtartály ürtartalma	l	16

Menetteljesítmény/fogyasztás

Fogyasztás (WMTC)	l/100 km	5,6
CO ₂ -kibocsátás (WMTC):	g/km	129
0–100 km/óra	s	5,46
Legnagyobb sebesség	km/óra	>180