La nuova BMW R 18.

Indice.

1. Descrizione generale
(Versione breve) 2

2. Trasmissione 7

3. Sospensioni, impianto elettrico e assistenza alla guida 11

4. Design 17

5. Equipaggiamento e programma di personalizzazione 21

6. Specifiche tecniche 27

1. Descrizione generale.
Versione breve.



P90386406

La nuova BMW R 18: la cruiser top dalle radici storiche.
Con la nuova R 18, BMW Motorrad entra nel segmento delle cruiser. Come nessun'altra moto precedente, questo modello rientra a pieno titolo nella tradizione delle moto storiche BMW – sia in termini tecnici che di design. Rifacendosi a modelli famosi come la BMW R 5 dal punto di vista sia tecnologico che visivo, sposta di nuovo l'attenzione sui componenti essenziali della moto: una tecnologia purista e senza orpelli, il motore boxer come fulcro del piacere di guida, unitamente a "buone vibrazioni". Il design classico della R 18 si combina inoltre con una tecnologia pulita, eppure contemporanea, per dare vita a un affascinante concept generale – offrendo un'esperienza di guida tanto raffinata quanto emozionale.

Il più possente motore boxer BMW a coppia elevata di tutti i tempi.
L'elemento principale della nuova BMW R 18 è un motore boxer bicilindrico di nuova progettazione: il "Big Boxer". L'aspetto imponente e la tecnologia rispecchiano la continuazione dei motori boxer tradizionali raffreddati ad aria che, per più di settant'anni, hanno offerto una stimolante esperienza di guida fin da quando BMW Motorrad iniziò la produzione nel 1923. Il più possente motore boxer bicilindrico mai usato nella produzione di moto ha una cilindrata di 1802 cc. La potenza massima è di 67 kW (91 CV) a 4750 giri/min. Da 2000 a 4000 giri/min sono sempre disponibili

più di 150 Nm di coppia e questa essenziale potenza di spinta si fonde con un suono pieno e vibrante.

Telaio in acciaio con struttura a doppia culla e forcella posteriore con asse incorporato che produce l'effetto di un telaio rigido.
Il pezzo forte delle sospensioni nella nuova R 18 è un telaio in acciaio con struttura a doppia culla. Il suo design tramanda la vecchia tradizione di BMW Motorrad di questo tipo di telaio. Un'eccellente qualità di fabbricazione e una meticolosa attenzione ai dettagli si rivela anche in caratteristiche non visibili come i giunti saldati tra i tubi in acciaio e le parti fuse o forgiate. Come la leggendaria BMW R 5, il forcellone posteriore – che sfoggia un altrettanto notevole design – circonda l'asse di trasmissione posteriore in uno stile autentico tramite giunti bullonati.

Forcella telescopica con copri forcella, sistema Cantilever della sospensione posteriore, ruote a raggi e freni a disco.
Gli elementi delle sospensioni della nuova BMW R 18 sono volutamente privi di opzioni di regolazione elettronica. Al contrario, una forcella telescopica e un sistema di sospensione centrale montato direttamente con ammortizzazione progressiva e precarico della molla regolabile assicurano un controllo superiore delle ruote e un piacevole comfort. Come nella leggendaria BMW R 5, i tubi della forcella telescopica sono incamiciati in copri forcella. Il diametro del tubo della forcella è di 49 mm, mentre l'escursione della sospensione anteriore è di 120 mm e di quella posteriore di 90 mm. L'impianto frenante della nuova BMW R 18 è costituito da un doppio disco freno all' anteriore e un singolo disco freno al posteriore, insieme a pinza fissa a quattro pistoncini. Al contempo, le ruote a raggi le conferiscono un aspetto indiscutibilmente elegante.

Equilibrata ergonomia per un ottimo controllo.
In linea con la filosofia di BMW Motorrad, la nuova BMW R 18 è caratterizzata da un posizionamento delle pedane poggiapiedi "in posizione centrale". La posizione classica dietro i cilindri non solo è tipica di BMW, ma consente anche una posizione di guida rilassata e attiva per un perfetto controllo della moto.

Tre modalità di guida, unitamente all'ASC e all'MSR per un elevato piacere di guida e sicurezza come standard. La retromarcia assistita e l'Hill Start Control come opzione di fabbrica.
La nuova R 18 offre inoltre tre modalità standard di guida: "Rain", "Roll" e "Rock" – insolito per questo segmento – in modo da adattarsi alle preferenze del singolo guidatore. L'allestimento standard include inoltre l'ASC (Automatic Stability Control, escludibile) che assicura un elevato livello

di sicurezza della guida. La nuova R 18 ha inoltre come dotazione di serie il controllo della coppia di trascinamento del motore (MSR). Tra gli altri optional, la retromarcia assistita rende agevoli le manovre, mentre il sistema Hill Start Control facilita le partenze in salita.

La nuova R 18: stile iconico di nuova presentazione, con un telaio dall'aspetto rigido, tecnologia all'avanguardia e materiali autentici.
La R 18 traspone in modo magistrale lo stile iconico dei tempi andati ai giorni nostri, mantenendo un design purista in numerosi dettagli, principalmente influenzato da modelli classici come la BMW R 5. Non è una coincidenza che gli elementi funzionali e stilistici, come il telaio in acciaio con struttura a doppia culla, il serbatoio a goccia, l'albero di trasmissione a vista e la verniciatura con i filetti (disponibile come opzione di fabbrica) ricordino il leggendario motore boxer del 1936. Anche le componenti classiche della carrozzeria della R 18 sono in metallo – come si addice a ogni vero classico. Le sospensioni ricordano altrettanto bene la mitica R 5. Insieme al forcellone a doppio braccio e al sistema Cantilever della sospensione posteriore, il concept di telaio rigido della R 5 viene perfettamente trasposto ai giorni nostri in termini estetici.

La R 18 First Edition: look esclusivo con verniciature e cromature.
La nuova R 18 sarà presentata al lancio in tutto il mondo nella versione R 18 First Edition, con il modello standard riservato in aggiunta per alcuni mercati. Questa versione combina il look della R 18 con caratteristiche di equipaggiamento esclusivo, presentando la classica finitura nera con verniciatura con filetti bianchi. Tra gli altri elementi di spicco si hanno numerose superfici cromate, logo sulla sella e targhetta cromata con scritta "First Edition" sulle coperture laterali.

Il design orientato alle conversioni è alla base di una facile customizzazione e un'ottima personalizzazione.
Molto più di qualsiasi altra moto, la nuova R 18 offre un design che consente una facile conversione, grazie all'attenzione posta, fin dalle prime fasi di progettazione, alla configurazione base della moto. È quindi dotata di un telaio posteriore facilmente rimovibile e di un set di componenti verniciati che si possono smontare senza problemi. I punti di fissaggio delle linee idrauliche del freno, i cavi e la frizione, studiati con attenzione, allo stesso modo consentono una facile installazione di manubri più alti o più bassi, oltre che dei relativi collegamenti idraulici e cavi. Inoltre, i coperchi delle valvole visibili (coperchi della testata cilindri) e il coperchio della cinghia (coperchio carter motore) sono progettati in modo tale da essere collocati all'esterno della camera d'olio, rendendone molto semplice la sostituzione.

Parti personalizzate e collezioni Roland Sands Design "Machined" e "2-Tone Black" per la nuova R 18.

L'equipaggiamento BMW Motorrad offre una vasta gamma di opzioni di personalizzazione per adattare la R 18 ai gusti e alle preferenze personali. L'ampia scelta di diverse parti disponibili nel programma di Accessori Originali BMW Motorrad consente una personalizzazione individuale che modifica in modo significativo il carattere della R 18. Per il lancio sul mercato della R 18, sono disponibili due diverse collezioni di parti in alluminio fresato, realizzate in collaborazione con Roland Sands Design: la "Machined" e la "2-Tone-Black".

Co-branding con marchi famosi: selle BMW & Mustang e impianti di scarico BMW & Vance Hines "Made in USA".

Per gli accessori e il programma di personalizzazione della nuova R 18, BMW Motorrad collabora con Roland Sands Design e altri celebri fornitori, tra cui il produttore statunitense Mustang Seat, per offrire versioni diverse di selle di alta qualità realizzate a mano. Non meno creativo è poi il potenziale di personalizzazione dell'impianto di scarico realizzato in collaborazione con Vance & Hines.

Gli elementi di rilievo della nuova BMW R 18:

· Stile iconico che fonde la tecnologia moderna con materiali autentici.

· Il più grande motore boxer BMW di tutti i tempi, con una cilindrata di 1802 cc.

· Potenza massima 67 kW (91 CV) a 4750 giri/min, coppia massima 158 Nm a 3000 giri/min.

· Più di 150 Nm sempre disponibili da 2000 a 4000 giri/min.

· Albero di trasmissione a vista basato sul modello classico.

· Telaio in acciaio con struttura a doppia culla realizzato con accurata lavorazione.

· Forcellone posteriore che incorpora l'albero di trasmissione in un effetto di telaio rigido.

· Forcella telescopica con copri forcella e con sistema Cantilever della sospensione posteriore con ammortizzazione progressiva.

• Equilibrata ergonomia per una guida rilassata e un perfetto controllo.

• Freni a disco anteriori e posteriori, con ruote a raggi.

• Illuminazione basata su tecnologia a LED all'avanguardia di interpretazione classica.

• Sistema di fari adattivi per una migliore illuminazione della strada in curva, disponibile come opzione di fabbrica.

• Quadro strumenti circolare dal design classico con display integrato.

• Keyless Ride per una comoda attivazione tramite telecomando.

• Tre modalità standard di guida, ASC e MSR.

• Retromarcia assistita per manovre agevoli e Hill Start Control per partenze in salita, disponibili come opzioni di fabbrica.

• R 18 First Edition: look esclusivo nella verniciatura e nelle cromature.

• Ampia gamma di optional e Accessori Originali BMW Motorrad, e un'affascinante collezione Ride & Style.

2. Sistema di trasmissione

Il più potente motore boxer BMW di tutti i tempi con radici storiche a elevata coppia massima.

La nuova BMW R 18 rappresenta il motociclismo nella sua forma più autentica: istinto sopra la ragione, tecnologia non fine a se stessa, ma come modo per dare vita a un'intensa emozione. La BMW Motorrad Concept R 18 aveva già fatto il suo debutto con questo messaggio al Concorso d'Eleganza Villa d'Este a maggio 2019. La versione serie R 18 va ora ad arricchire il World of Experience di BMW Motorrad Heritage come un ritorno al cuore del brand BMW Motorrad con un'intensa carica espressiva: il motore boxer.



P90386424

L'essenza della nuova BMW R 18 è un motore boxer bicilindrico completamente innovativo: il Big Boxer. Non solo per il suo imponente aspetto esteriore, ma anche dal punto di vista tecnico, il nuovo "Big Boxer" si lega ai motori boxer tradizionali che per circa settant'anni sono stati il sinonimo delle motociclette di Monaco e Berlino-Spandau, dall'inizio della produzione di BMW Motorrad nel 1923 fino alla comparsa dei motori raffreddati ad aria/olio. Questi motori, dal design pulito, realizzati per offrire massima affidabilità e facilità di manutenzione, erano corredati da una tecnologia dall'assetto logico e ad alte prestazioni.

Con la sua distribuzione OHV insieme a un motore con cambio separato, il nuovo "Big Boxer" presenta le stesse caratteristiche strutturali che hanno contraddistinto il primo motore boxer BMW Motorrad dotato, a quel tempo, di valvole a controllo laterali. Il motore boxer a due cilindri, con la maggior cilindrata mai usata nella produzione di serie, è da 1802 cc, derivante da un alesaggio di 107,1 mm e una corsa di 100 mm. La potenza massima del motore è di 67 kW (91 CV) a 4750 giri/min. La coppia massima di 158 Nm è già disponibile a 3000 giri/min, con più di 150 Nm sempre disponibili da 2000 a 4000 giri/min.

Questo garantisce un'enorme spinta e – insieme a una generosa massa volanica – anche un'eccellente dolcezza. Questi sono i vantaggi principali di

tale livello di potenza e coppia massima durante la guida. Il regime massimo del motore è di 5750 giri/min, mentre il regime minimo è di 950 giri/min.

Raffreddamento ad aria/olio, alloggiamento del motore diviso verticalmente e albero motore su tre bronzine.
Il nuovo "Big Boxer" è un motore raffreddato ad aria/olio, ha grandi cilindri alettati e teste del cilindro, e pesa 110,8 kg, inclusi la scatola del cambio e il sistema di aspirazione. Il corpo del motore in alluminio è diviso verticalmente.

A differenza dei motori boxer tradizionali a due cilindri realizzati da BMW Motorrad, l'albero a gomiti Big Boxer è forgiato in acciaio bonificato e temprato e ha un cuscinetto principale aggiuntivo al centro. Questo si è dimostrato necessario per la grande cilindrata, allo scopo di evitare indesiderate vibrazioni flessionali dell'albero.

Come l'albero a gomiti, le due bielle sono montate sull'albero su cuscinetti a strisciamento e anch'esse sono forgiate in acciaio bonificato e temprato. Esse alloggiano pistoni in alluminio pressofuso con due anelli di compressione e un anello paraolio. La superficie di scorrimento dei cilindri in metallo leggero è rivestita con NiCaSil.

L'olio lubrificante e di raffreddamento è alimentato da un sistema di lubrificazione a carter umido con una pompa a doppio stadio azionata dall'albero a gomiti attraverso una catena a manicotto.

Comando classico a valvola OHV a due alberi a camme come nella mitica R 5 e R 51/2, associato alla moderna tecnologia a 4 valvole e a doppia accensione.
Anche se il nuovo "Big Boxer" ha quattro valvole, doppia accensione, configurazione moderna della camera di combustione, iniezione del collettore di alimentazione e sistema di gestione del motore BMS-O per la maggiore coppia possibile, come pure consumi di carburante ed emissioni ottimali, si avvale della classica configurazione OHV per il comando della valvola, secondo la prassi che BMW Motorrad ha adottato per circa settant'anni.

Nello sviluppo dell'azionamento delle valvole per il "Big Boxer" – e in linea con il concetto Heritage – gli ingegneri di BMW Motorrad si sono ispirati al design di un motore molto speciale nella storia di BMW Motorrad: il motore bicilindrico boxer della R 5/R 51 (1936-1941) e la R 51/2 (1950-1951), quest'ultima la prima moto BMW dotata di motore boxer dopo la



BMW R 5 aus dem Jahr 1936. P90386332

seconda guerra mondiale. A differenza di altri progetti OHV di BMW Motorrad, questo motore – molto apprezzato dagli intenditori – ha due alberi a camme azionati dall'albero a gomiti mediante una catena a manicotto.

Come nel modello storico, anche nel "Big Boxer" i due alberi a camme sono collocati a sinistra e a destra sopra l'albero a gomiti. Il vantaggio di questo "boxer a due alberi a camme" è dato dalle aste di comando più corte. Questo posizionamento riduce le masse in movimento, diminuisce la flessione e riduce al minimo l'espansione lineare delle aste di comando. Il risultato di questa elaborata costruzione è un azionamento generalmente più rigido della valvola con una migliore precisione di controllo.

Bilanciere a forchetta e regolazione del gioco delle valvole manualmente tramite viti di registro come nel modello tradizionale del motore boxer BMW.

Nel design tradizionale del motore boxer BMW Motorrad, le due aste di comando azionano per ciascun cilindro un'asta per l'aspirazione e una per lo scarico, guidate dentro condotti tubolari sigillati nella parte superiore dei cilindri. Le due valvole di aspirazione e di scarico nella testa del cilindro sono azionate in coppia mediante le articolazioni a forcella.
Qui la compensazione del gioco delle valvole non viene effettuata per mezzo di elementi idraulici – come è accaduto per decenni nella maggior parte dei motori boxer BMW classici a due valvole raffreddati ad aria – ma tramite una vite di registro con un controdado per ogni valvola. Come succedeva in passato nei motori boxer tradizionali a due valvole, la regolazione del gioco delle valvole (0,2-0,3 mm) anche nel "Big Boxer" della R 18 è ottenuto molto facilmente. Le valvole sono in acciaio, con un diametro del disco di 41,2 mm sul lato di aspirazione e 35 mm sul lato di scarico. L'angolo della valvola è di 21 gradi sul lato di ingresso e di 24 gradi sul lato di uscita.

Cambio a 6 velocità sempre in presa e frizione con disco singolo a secco autorinforzante con funzione antisaltellamento.

Come nella maggior parte dei motori boxer BMW Motorrad per decenni (fatta eccezione per i motori boxer a flusso verticale, raffreddati ad aria/liquido a partire dal 2012), una frizione a disco singolo a secco trasmette la coppia generata dal motore alla trasmissione. Per la prima volta, è progettato come frizione autorinforzante antisaltellamento,

eliminando così il saltellamento indesiderato della ruota posteriore causato dalla coppia di trascinamento del motore nel caso in cui le marce siano scalate bruscamente.

La trasmissione 6 marce sempre in presa è posizionata in un corpo in alluminio a doppia sezione ed è progettata come trasmissione a 4 alberi con coppie di ingranaggi elicoidali. L'albero di ingresso del cambio, con smorzatore a snodo aziona i due alberi del cambio con le coppie di ingranaggi tramite un controalbero. È disponibile una retromarcia come optional. Questa è azionata da un ingranaggio intermedio e da un motore elettrico, e può essere inserita manualmente.

Albero di trasmissione a vista basato sul modello classico.
Come in tutte le motociclette BMW dotate di motore boxer, nella R 18 la coppia è trasmessa dal cambio alla ruota posteriore mediante un albero di trasmissione o cardanico con giunto universale, albero e comando dell'assale posteriore con ruota conica e corona dentata. La trasmissione ad albero cardanico e il giunto universale sono esempi di un'affascinante tecnologia del motociclismo classico, sono nichelati e aperti, come accadeva in genere per i modelli BMW Motorrad fino al modello del 1955. Un giunto cosiddetto tripode è applicato sul lato del cambio per compensare la lunghezza.



P90386427

3. Sospensioni, impianto elettrico e assistenza alla guida.

Telaio in acciaio con struttura a doppia culla lavorato con precisione e forcellone posteriore con asse incorporato con effetto di telaio rigido, come nella leggendaria BMW R 5.

L'elemento di spicco delle sospensioni nella nuova R 18 è un telaio in acciaio con struttura a doppia culla. Il suo design rappresenta la continuazione della lunga tradizione di BMW Motorrad per questo tipo di telaio. Le numerose parti fuse e forgiate sono eccezionali, sia in termini di design che di tecnologia di produzione, fungendo allo stesso tempo da elementi di fissaggio per saldare insieme i tubi del telaio. Ognuno dei due tubi discendenti del telaio è bullonato insieme in quattro punti.

L'eccezionale qualità di fabbricazione e la meticolosa cura per i dettagli sono evidenti anche in caratteristiche percettibili a malapena, come gli ingressi conici sui tubi discendenti, la testa di sterzo e i giunti saldati tra i tubi in acciaio e le parti fuse o forgiate. Alcuni supporti dei tubi nell'area della testa di sterzo e la sella, ad esempio, sono appositamente tagliati in angolo, rendendo il collegamento particolarmente gradevole.



P90386332

Rispecchiando il medesimo principio di design e fabbricazione, anche il braccio della forcellone posteriore è realizzato con tubi in acciaio e parti fuse o forgiate. Come nella leggendaria BMW R 5, esso circonda la trasmissione dell'asse posteriore in autentico stile tramite collegamenti bullonati. Il look del telaio rigido, storicamente impiegato nella R 5, è stato ricreato dagli sviluppatori BMW per la R 18, basandosi su un sistema Cantilever della sospensione posteriore che è quasi allineato con il tubo superiore del telaio e "nascosto", insieme a una guida del tubo per la forcella che collega al telaio principale senza saldature. Di conseguenza, il

telaio e il forcellone non solo costituiscono il fulcro delle sospensioni della R 18, ma la configurazione da telaio rigido conferisce il profilo stilistico alla moto, delineando il design del nuovo modello "Big Boxer" in maniera definitiva.

Forcella telescopica con copri forcella, sistema Cantilever della sospensione posteriore con ammortizzazione progressiva.



P90386430

Gli elementi delle sospensioni della nuova BMW R 18 rispecchiano il design classico e sono volutamente privi di opzioni di regolazione elettronica. Al contrario, una forcella telescopica e un sistema di sospensioni centrale direttamente montato con ammortizzazione progressiva e precarico della molla regolabile assicurano un eccellente controllo delle ruote e sospensioni dall'elevato comfort. Come nella leggendaria BMW R 5, i tubi della forcella telescopica sono inseriti nei foderi degli steli. Il diametro del tubo della forcella è di 49 mm, mentre la corsa della sospensione è di 120 mm davanti e 90 mm dietro.

Ergonomia in linea con lo stile delle cruiser e "pedane in posizione centrale" per una guida casual e un ottimo controllo della moto.

Come nessun'altra moto BMW finora realizzata, la nuova R 18 offre un'ergonomia in linea con lo stile delle cruiser seguendo la linea del design. Il triangolo ergonomico di BMW Motorrad formato da impugnatura del manubrio, sella e pedane poggiapiedi, è nella tradizione il fattore chiave in termini di posizione di guida. Insieme ad altri parametri, quali l'altezza della sella, la larghezza, l'altezza e l'inclinazione del manubrio, è un elemento cruciale per dare una sensazione di benessere al guidatore. L'altezza del sedile della R 18 nella versione standard è di soli 690 mm.

In linea con la filosofia di BMW Motorrad, nella nuova R 18 i poggiapiedi sono in posizione distesa – cosiddette "pedane in posizione centrale". Non solo questa posizione tradizionale dietro le valvole è tipica di BMW, ma consente anche una posizione di guida rilassata e attiva per un perfetto controllo della moto. La gamma di Accessori Originali BMW Motorrad include pedane e poggiapiedi aggiuntivi, mentre il programma di

equipaggiamento BMW Motorrad include numerose opzioni per adattare la R 18 ai gusti personali grazie a vari manubri e sedili disponibili.

Freno anteriore a doppio disco, freno posteriore a disco singolo e ruote a raggi.

La decelerazione della nuova BMW R 18 avviene mediante un freno anteriore a doppio disco e un freno posteriore a disco singolo, insieme a pinza rigida a quattro pistoncini. Il diametro del disco del freno è in entrambi i casi di 300 mm. Il sistema frenante è dotato del consolidato Integral ABS BMW Motorrad (parzialmente integrale). Questo sistema frenante implica l'uso della leva del freno al manubrio per attivare contemporaneamente i freni anteriore e posteriore. Il pedale del freno agisce solo sul freno posteriore. Durante la frenata, l'ABS parzialmente integrale BMW Motorrad adatta la distribuzione della potenza frenante tra i freni anteriore e posteriore alla distribuzione del carico sulla ruota e allo stato del carico. Inoltre, la luce dello stop dinamico segnala in modo efficace ai veicoli dietro quando la moto sta frenando (non disponibile per tutti i mercati). Questa luce di stop aggiuntiva avvisa i veicoli che seguono in due fasi quando i freni sono usati bruscamente e in caso di frenata di emergenza.

Le ruote a raggi conferiscono un look da cruiser elegante con un ampio diametro della ruota anteriore e un diametro più piccolo nella ruota posteriore. La ruota anteriore da 3,5 x 19" è dotata di pneumatico 120/70 R 19 o 120/70 B 19 (secondo il produttore), mentre la ruota posteriore da 5,0 x 16" richiede un pneumatico 180/65B 16.

Tecnologia di luci a LED all'avanguardia secondo un'interpretazione classica.



P90386417

La nuova BMW R 18 si colloca come punto di riferimento nel segmento delle cruiser anche per quanto riguarda le luci, sia in termini di design estetico che di sicurezza. Ancora una volta, BMW Motorrad dimostra che la tecnologia avanzata dell'illuminazione a LED è idealmente adatta all'implementazione anche nei fari dalla forma classica. La R 18 presenta un faro principale a LED di nuovo sviluppo, progettato in modo straordinario con luce ottimizzata per l'anabbagliante e l'abbagliante, con cornice in metallo di alta qualità. L'alloggiamento del faro è regolabile per adattarsi a un'eventuale conversione e personalizzazione. Inoltre, gli indicatori laterali a LED di

nuova progettazione – con funzione di luce posteriore integrata sul dietro – assicurano un look inconfondibile.

Faro adattivo come opzione di fabbrica per una migliore illuminazione della strada in curva.
Il faro opzionale adattivo che segue la curva, non solo consente di migliorare la visibilità data dal faro principale, ma fornisce anche un notevole miglioramento della funzionalità.

Unico in questa categoria di moto, il faro adattivo funziona tramite elementi a LED separati nel faro principale dotati di riflettori propri e attivati in base all'angolo di piega. Questa funzione è usata per compensare l'angolo di inclinazione in relazione alla linea di demarcazione dell'anabbagliante. A tal fine, è analizzato il segnale dal sensore di inclinazione e si accende la luce per seguire la curva. La funzione viene attivata quando il motore è in funzione, l'abbagliante o l'anabbagliante è acceso e viene rilevata una condizione di oscurità, con velocità su strada di circa 10 km/h e un angolo di inclinazione di circa 7°. L'illuminazione aggiuntiva è estremamente efficace fino a un angolo di inclinazione di 25°, migliorando sostanzialmente l'illuminazione dell'area interna della curva – ulteriore elemento di sicurezza quando si guida di notte o in altre condizioni di scarsa illuminazione.

Quadro strumenti circolare dal design classico con display integrato.
Fondendosi armoniosamente con lo stile classico, il quadro strumenti circolare appositamente progettato per la nuova R 18 presenta un tachimetro analogico e integra spie luminose che diventano "invisibili" quando non sono accese. Inserito in un alloggiamento di metallo di alta qualità con l'iconica scritta "BERLIN BUILT", le sue funzioni seguono il principio della semplicità - l'approccio storico utilizzato nella progettazione della R 18. Eppure, nonostante il suo stile estremamente classico, fornisce anche numerose informazioni, come il display con indicatore della marcia inserita e i dati del computer di bordo integrato.

Keyless Ride per un'agevole attivazione delle funzioni da controllo remoto.
Come nel caso di altri modelli BMW Motorrad, il sistema Keyless Ride nella nuova R 18 sostituisce la tradizionale chiave. Il sistema di accensione e di allarme sono controllati da un transponder (opzionale) integrato nella chiave della moto, che trasmette un segnale radio con una frequenza specifica del veicolo. La chiave può quindi rimanere, ad esempio, nelle tasche del conducente. L'accensione viene attivata con il pulsante che si trova nel quadro strumenti della parte destra del manubrio. Toccando il

pulsante sulla chiave elettronica, il bit della chiave segnala il blocco o lo sblocco del bloccasterzo e del tappo del serbatoio (optional).

Modalità di guida "Rain", "Roll" e "Rock" come standard, e ASC e MSR per un elevato livello di piacere della guida e di sicurezza.
La nuova R 18 offre inoltre le tre modalità di guida "Rain", "Roll" e "Rock" – alquanto insolite per questo segmento – in modo da adattarsi alle preferenze individuali dei guidatori. L'equipaggiamento standard comprende inoltre l'ASC (Automatic Stability control, escludibile).

La nuova R 18 è dotata inoltre di controllo della coppia di trascinamento del motore (MSR). Grazie a un controllo elettronico, l'MSR impedisce alla ruota posteriore di slittare in seguito a una brusca decelerazione o al passaggio a una marcia inferiore. Una frizione antisaltellamento si apre da una soglia preimpostata meccanicamente al fine di evitare il saltellamento della ruota posteriore – ad esempio in caso di una brusca scalata delle marce. Se la capacità di grip disponibile del pneumatico è al di sotto di questa soglia di apertura – ad esempio in condizioni di bagnato – la ruota posteriore potrebbe ancora superare il limite dell'attrito statico a causa della coppia di trascinamento del motore e la simultanea attivazione del freno posteriore e, quindi, slittare. Grazie al sistema MSR, la nuova R 18 rileva questa condizione già nella fase iniziale. A seconda del coefficiente di attrito tra lo pneumatico e la superficie stradale, la valvola a farfalla si apre nel giro di qualche millisecondo in modo tale che la coppia di trascinamento venga regolata e la ruota posteriore rimanga nel range dell'attrito statico. Ciò produce una maggiore sicurezza, specialmente su fondi scivolosi.

Nella modalità "Rain", la risposta dell'acceleratore è più attenuata e le caratteristiche di controllo dell'ASC e dell'MSR tengono conto di un fondo bagnato e quindi più scivoloso in termini di regolazione delle funzioni, garantendo così la sicurezza di guida.

In modalità "Roll" il motore offre una risposta dell'acceleratore ottimale, mentre l'ASC e l'MSR sono impostati per raggiungere le prestazioni ideali su tutti i tipi di fondo stradale.

La modalità "Rock" consente al guidatore di ricorrere all'intero potenziale dinamico della nuova R 18. La risposta dell'acceleratore è spontanea e diretta, mentre l'ASC permette uno slittamento leggermente maggiore.

Ciascuna modalità di guida garantisce una perfetta interazione tra le caratteristiche del motore o la risposta dell'acceleratore, il controllo ASC e il

controllo della coppia di trascinamento. In quanto tali, le tre modalità forniscono eccellenti opzioni di taratura – in termini sia di fondo stradale (modalità "Rain") sia di esperienza di guida personale (modalità "Rock").



P90386431

Retromarcia assistita per manovre agevoli, Hill Start Control per partenze facili in salita e manopole riscaldate, come opzioni di fabbrica.
La nuova R 18 soddisfa le richieste di una guida rilassata anche grazie alla retromarcia assistita, disponibile come opzione di fabbrica. Questa funzione è attivabile secondo la necessità utilizzando la leva selezionatrice. In questo modo sono bloccate le marce avanti ed è inserita la retromarcia. Il movimento stesso è avviato dal guidatore premendo il pulsante dello starter.

L'Hill Start Control, disponibile come opzione di fabbrica, facilita notevolmente le partenze in salita. Si attiva con una breve pressione della leva del freno a mano o la leva del freno a pedale.

Come opzione di fabbrica sono inoltre disponibili le manopole riscaldate che consentono al guidatore di tenere comodamente le mani calde nelle giornate più fredde.

4. Design.

La nuova R 18: iconico stile rétro sapientemente presentato, caratterizzato da tecnologia moderna e materiali autentici.
La nuova R 18 è la moderna interpretazione di una cruiser che continua la tradizione BMW Motorrad, richiamando l'iconico stile rétro e, al contempo, trasponendolo magistralmente ai giorni nostri. Dall'impatto generale al più piccolo dettaglio, permane il design purista come imposto da classici quali la BMW R 5. Non è un caso che le caratteristiche proporzioni con linee discendenti e uno stile pulito, insieme a elementi funzionali e stilistici, come il telaio con struttura a doppia culla, l'albero di trasmissione a vista, la finitura nera con verniciatura con i filetti (opzione di fabbrica) richiamino il leggendario motore boxer del passato. E l'elemento di spicco è il motore boxer: inconfondibilmente BMW, un omaggio alla costruzione dei motori classici, un'autentica scultura in metallo.

Anche le caratteristiche della scocca classica della R 18 sono in metallo, come si addice a un'autentica cruiser: il serbatoio da 16 litri dalla forma a goccia derivato dalla R 5, il parafango anteriore e posteriore, i pannelli laterali sotto la sella, il copri forcella, le cornici dei fari e il quadro strumenti circolare, sono tutti in lamiera di acciaio. Questi elementi, che compongono il set di componenti verniciati, definiscono il carattere e l'aspetto generale della nuova R 18, come pure l'imponente motore boxer. L'intenzionale design della scocca sotto forma di singoli componenti consolida l'aspetto classico della moto dando, allo stesso tempo, la possibilità di conversione, personalizzazione e modifica.

Design che risente dell'influenza storica con il "Big Boxer", esclusivo albero cardanico a vista e telaio dalla parvenza rigida.
Per quanto riguarda trasmissione e sospensioni, la nuova R 18 richiama allo stesso modo la sua nota antenata, la R 5 del 1936. Si assiste qui a una riduzione agli elementi essenziali e ai dettagli stilistici.

L'iconico motore boxer di BMW è inequivocabilmente il centro dell'attenzione: design pulito senza dettagli tecnici superflui. Considerata la gamma completa di periferiche necessarie ai motori odierni, si è reso qui necessario un elevatissimo livello di integrazione.

Ne risulta che il nuovo "Big Boxer" – come la R 5 – presenta il sistema di controllo delle valvole con guide di punteria in testa sulla parte superiore del cilindro, mentre il cosiddetto coperchio della cinghia (coperchio carter motore) e i coperchi delle valvole (coperchi della testata cilindri) richiamano allo stesso modo il leggendario motore della serie 500 che più di ottant'anni fa fece scalpore nel mondo del motociclismo grazie alle sue prestazioni dinamiche. I cavi e le linee nascoste, come anche l'intero sistema dei sensori, non distolgono l'attenzione dagli elementi fondamentali. Non c'è praticamente nessun altro concetto di motore che trasmetta visivamente il principio di funzionamento di un motore a benzina a quattro tempi in modo così palese come un motore boxer: aspirazione, compressione, funzionamento, scarico – dimostrazione visibile di meccanica pienamente recepita.

Un'altra caratteristica imperniata sul modello storico è l'albero di trasmissione a vista alla ruota posteriore con albero nichelato dalla finitura a elevata brillantezza. Ciò sottolinea lo stile e il carattere autentico della nuova R 18. Un motore boxer BMW senza un albero cardanico è stato assolutamente impensabile per oltre novant'anni. In breve, l'albero cardanico nella R 18 si presenta come un affascinante e splendidamente progettato componente della meccanica della trasmissione. Ancora una volta il principio di base consiste nel rendere le funzioni visibili.

Anche le sospensioni richiamano la leggendaria R 5. Insieme al forcellone a doppio braccio e al sistema Cantilever della sospensione posteriore, il concetto del telaio rigido degli storici motori boxer BMW è trasposto alla perfezione nell'età moderna in termini estetici. Partendo dalla testa di sterzo, il tubo del telaio centrale e i tubi del telaio superiore del forcellone formano una linea continua che funge da fulcro del design. I tubi discendenti del forcellone, anch'essi allineati ai tubi discendenti, conferiscono alla nuova R 18 un aspetto nettamente piatto, allungato e possente. Anche il tipico alloggiamento della trasmissione dell'asse posteriore nel forcellone è una caratteristica distintiva dei classici motori boxer BMW, implementati nella R 18 in modo visivamente iconico.

Omaggio ai tempi andati, basata su dettagli costruttivi progettati con stile.

Un'altra caratteristica della tradizione si ritrova nella forcella telescopica: come nel modello storico, tutta l'area dei tubi della forcella ha una copertura che si estende sui tubi scorrevoli, costituita da copri forcella realizzati in lamiera di acciaio. Ai giorni della R 5 questo tipo di carena della forcella era un requisito tecnico, in quanto proteggeva le superfici scorrevoli sensibili dei tubi della forcella da schegge e danni risultanti dai

fondi stradali dissestati dell'epoca. L'aspetto robusto della forcella si integra perfettamente con le proporzioni generali della moto.

Da sottolineare altri dettagli che risultano da un'accurata lavorazione. Un esempio è il quadro strumenti circolare, dal design classico, inserito in un alloggiamento in metallo con anello decorativo cromato. Anche l'iscrizione "BERLIN BUILT" sul quadrante è un palese riferimento alle origini della moto: la nuova R 18 viene infatti prodotta a Berlino-Spandau. I dettagli ottenuti da una minuziosa lavorazione si notano ovunque: nei blocchi comandi manuali, nel morsetto del manubrio, nel tappo del serbatoio, nei bulloni di collegamento alla sella, per citarne solo alcuni.

Il faro a LED dimostra quanto spesso persino la tecnologia di illuminazione più avanzata possa inserirsi sapientemente nello stile di design di una motocicletta classica – in particolare in combinazione con la luce diurna di marcia a LED opzionale, la cui grafica a forma di falce si impadronisce del tipico quadrante BMW Motorrad Heritage, garantendone così l'immediato riconoscimento.

La R 18 First Edition: look esclusivo in vernice e cromature.
La nuova R 18 sarà distribuita in tutto il mondo fin dal lancio come una esclusiva R 18 First Edition, con un modello standard aggiuntivo riservato a specifici mercati. La R 18 First Edition combina il look classico della R 18 con caratteristiche di equipaggiamento esclusivo di verniciatura e cromature. L'equipaggiamento extra scelto include componenti cromati di alta qualità, mentre la finitura in Blackstorm metallizzato con un'elaborata verniciatura con filetti in Lightwhite richiama in modo inconfondibile le radici storiche della moto.

Allo stesso tempo, dettagli raffinati ed elementi di stile conferiscono alla moto un aspetto fresco, contemporaneo ed emotivo allo stesso tempo, suscitando così l'interesse non solo degli appassionati di modelli classici. Oltre alla sofisticata verniciatura a strisce, tra i dettagli del modello speciale si hanno varie superfici cromate, una targhetta sul sedile e una fibbia cromata con la dicitura "First Edition" sulla copertura laterale. C'è poi il Welcome Kit, riservato esclusivamente agli acquirenti della "First Edition", che comprende i seguenti accessori:

- Scatola con immagine del motore sul coperchio
- Emblemi del serbatoio storico (lettere color rame)
- Storiche viti a taglio (color rame)
- Guanti per il montaggio
- Cacciavite per il montaggio (utilizzabile anche come portachiavi)

- Tappo "R18 First Edition"
- Cintura in pelle con fibbia esclusiva "R 18 First Edition"
- Libro sui quasi 100 anni di storia di BMW Motorrad

5. Equipaggiamento e programma di personalizzazione

Equipaggiamento originale e Accessori Originali BMW Motorrad.
Per personalizzare ancor più la nuova BMW R 18, è disponibile una gamma particolarmente ampia di optional aggiuntivi e di Accessori Originali BMW Motorrad, oltre a una elegante Ride & Style Collection. Il programma di equipaggiamento e accessori opzionali sarà ampliato ulteriormente in futuro. Come da consueta prassi di BMW Motorrad, gli articoli opzionali dell'equipaggiamento vengono forniti dal produttore e integrati nel processo di fabbricazione. Gli Accessori Originali BMW sono installati dal concessionario BMW Motorrad o dagli stessi Clienti. Molti di questi articoli possono essere aggiunti anche successivamente.

Il design tiene particolarmente conto della personalizzazione.
Più di qualsiasi altra moto, la nuova R 18 offre un design estremamente personalizzabile, prestando particolare attenzione sin dalle prime fasi di progettazione della configurazione del veicolo di base. La moto è pertanto dotata di un telaio posteriore facilmente rimovibile e di una serie di parti verniciate che si possono smontare senza problemi. Ciò consente un elevato livello di libertà per la conversione della parte posteriore della nuova R 18 al fine di adattarla alle preferenze personali con uno sforzo relativamente piccolo, e per modificare la verniciatura in base ai gusti personali. Progettati con grande cura, i collegamenti delle linee idrauliche del freno e della frizione e il cablaggio, permettono di installare agevolmente manubri più alti o più bassi, oltre che linee idrauliche e cavi più lunghi o più corti. Il kit di montaggio idoneo è disponibile per tutti i manubri nella gamma degli Accessori Originali BMW Motorrad. Inoltre i coperchi delle valvole (coperchi della testata cilindri) e il coperchio della cinghia (coperchio carter motore) sono progettati in modo tale da essere collocati all'esterno della camera d'olio, rendendone molto semplice la sostituzione.

Diversa gamma di componenti per una grande varietà di stili.
La gamma degli Accessori Originali BMW Motorrad offre un'ampia scelta di opzioni di personalizzazione al fine di adattare la R 18 ai gusti e alle preferenze personali. La straordinaria varietà di componenti disponibili nel programma degli Accessori Originali BMW Motorrad consente conversioni individuali che modificano significativamente il carattere della R 18. In questo modo, la nuova R 18 può trasformarsi senza sforzo in diverse icone

contraddistinte da estreme caratteristiche di design: ad esempio, manubri bassi, ampi o di diversa altezza, o persino Ape Hanger. È inoltre disponibile un'ampia gamma di selle adatte – incluso il Solo Hommage Seat che ricorda i monosedili flottanti che si trovavano sulle vecchie moto BMW. Un altro esempio di optional è una borsa per il telaio, realizzata in esclusivo materiale misto di tela e pelle, con sacche laterali o posteriori. La gamma di Accessori Originali BMW Motorrad consente ulteriori modifiche di stile, con diversi tipi di ruote, tra cui la grande ruota anteriore 21" slim o un parafango posteriore particolarmente aderente, oltre a una vasta gamma di portatarghe.



P90386363

Componenti personalizzati e collezioni Roland Sands "Machined" e "2-Tone Black" per la nuova R 18.

Per il lancio sul mercato della nuova R 18, sono disponibili due diverse collezioni di componenti in alluminio fresato, realizzate in collaborazione con Roland Sands Design: "Machined" e "2-Tone Black".

I componenti "Machined" sono parti fresate partendo da alluminio di alta qualità che presenta un accattivante contrasto cromatico tra il nero e l'argento. Per ottenere questo risultato, le parti verniciate in nero vengono fresate e poi di nuovo lucidate in punti specifici dopo l'iniziale processo di fresatura, al fine di dare risalto all'estetica originale dell'alluminio e creare il contrasto cromatico desiderato.



P90386384

La collezione "2-Tone-Black" comprende invece componenti anch'essi realizzati in alluminio fresato di alta qualità, ma con una superficie in due tonalità di nero anodizzato con aree testurizzate opache e lucide.

Le gamme "Machined" e "2-Tone-Black" includono ruote anteriori e posteriori disponibili in diverse dimensioni rispetto a quelle standard.

Inoltre, la gamma di questi componenti fresati esclusivi comprende alloggiamenti per contachilometri, morsetti per manubri, alza manubri, manopole, leve manuali e specchi, oltre a elementi di finitura del carter del motore, tappi serbatoio, coperture per silenziatore, e altri ancora. In breve, i componenti "Machined" e "2-Tone-Black" offrono un'ampia gamma di opzioni per personalizzare al massimo la R 18 in base alle preferenze e ai gusti personali del proprietario.

Co-branding con marchi famosi: selle BMW & Mustang e impianti di scarico BMW & Vance Hines "Made in USA".

Per gli accessori e il programma di personalizzazione della nuova R 18, BMW Motorrad non collabora solo con Roland Sands Design, ma anche con diversi fornitori rinomati, tra cui il produttore americano Mustang Seat, al fine di offrire diverse versioni di selle di alta qualità realizzate a mano. Altra collaborazione è in corso con Vance & Hines per la personalizzazione dei sistemi di scarico.

Dalla collaborazione con Mustang Seats, si ottengono selle di alta qualità realizzate a mano, in tante varianti per esigenze diverse: a uno o due posti, prediligendo il comfort o il design, in nero o marrone, con o senza schienale. Sono praticamente infinite le possibili varianti delle selle di alta qualità "Made in USA".



P90386438

Non meno creativo il potenziale di personalizzazione offerto dai sistemi di scarico realizzati in collaborazione con Vance & Hines. Sviluppato in collaborazione con Vance & Hines e approvato da BMW Motorrad, il sistema di scarico – disponibile nella versione cromata o con un rivestimento in ceramica nera antigraffio – non solo offre un look personale e di personalizzazione esclusiva, ma soddisfa anche i rigidi standard qualitativi di BMW Motorrad. Oltre a un'eccezionale potenza e coppia, fa risaltare l'inconfondibile e vibrante suono del motore boxer.

Garanzia e pacchetti di servizi.

Perfino dopo anni di guida sicura, la estensione di garanzia convenzionale al 4° anno "BEST 4 BMW Motorrad" attiva su tutte le moto immatricolate dal 1° gennaio 2019 da BMW Motorrad Italia, vi permette di stare al sicuro e garantisce servizi di riparazione anche dopo che il periodo di garanzia standard è scaduto. Il pacchetto opzionale di servizi Oil Inclusive

comprende periodici cambi olio in base al piano di manutenzione e la sostituzione del filtro dell'olio, mentre il pacchetto Service Inclusive copre a una tariffa fissa "una tantum" l'intera gamma di servizi (escluse le parti soggette a usura) previste dal piano di manutenzione ordinaria.

Accessori originali BMW Motorrad.

Storage.

· Zaino serbatoio, colore nero.

· Borsa serbatoio, piccola, colore nero.

· Borsa telaio lato destro, colore nero.

· Borsa laterale 16 l, sinistra/destra, colore nero.

· Borsa posteriore 27 l, colore nero.

Design e look.

· Coperchio faro Machined / 2-Tone-Black.

· Tappo estremità superiore stelo della forcella Machined / 2-Tone-Black

· Copertura estremità superiore stelo della forcella Machined / 2-Tone-Black

· Tappo estremità inferiore stelo della forcella Machined / 2-Tone-Black

· Scatola contachilometri Machined / 2-Tone-Black

· Tappo morsetto manubrio Machined / 2-Tone-Black

· Manopola Machined / 2-Tone-Black

· Tappo estremità manubrio Machined / 2-Tone-Black

· Specchio Machined / 2-Tone-Black

· Coperchio serbatoio espansione, anteriore Machined / 2-Tone-Black

· Coperchio serbatoio espansione, posteriore Machined / 2-Tone-Black

· Tappo serbatoio Machined / 2-Tone-Black.

· Tappo serbatoio, bloccabile Machined / 2-Tone-Black.

· Copertura ruota anteriore 21" primerizzata

· Ruota anteriore 19" Machined / 2-Tone-Black / cromato

· Ruota anteriore 21" Machined / 2-Tone-Black / cromata

· Ruota anteriore 16" Machined / 2-Tone-Black / cromata

· Ruota anteriore 18" Machined / 2-Tone-Black / cromata

· Copertura ruota posteriore stile Bobber primerizzata

· Portatarga laterale, colore nero/cromato

· Protezione motore cromato

· Copertura carter motore Machined / 2-Tone-Black.

· Copertura carter motore con strisce decorative Machined / 2-Tone-Black.

· Copertura testate cilindri Machined / 2-Tone-Black.

· Copertura testate cilindri con strisce decorative Machined / 2-Tone-Black.

· Copertura silenziatore Machined / 2-Tone-Black.

· Silenziatore posteriore affusolato cromato / nero

Ergonomia e comfort.

· Alza manubrio 1,5" Machined / 2-Tone-Black / cromato

· Alza manubrio 4" Machined / 2-Tone-Black / cromato

· Leva manuale, regolabile Machined / 2-Tone-Black.

· Manubri Beachbar 36/7" cromato / nero

· Manubri Ape Hanger 16" cromato / nero

· Manubri Ape Hanger 6.5" cromato / nero

· Parabrezza, trasparente /brunito

· Parabrezza, basso, trasparente /brunito

· Parabrezza, medio, trasparente /brunito

· Supporto parabrezza con luci a LED ausiliarie, cromato / nero

· Pedana poggiapiedi guidatore Machined / 2-Tone-Black

· Pedana poggiapiedi passeggero Machined / 2-Tone-Black

· Poggiapiedi guidatore cromato

· Sella monoposto Solo Hommage colore nero (sella monoposto in tipico stile delle motociclette storiche BMW)

· Sella monoposto Custom colore marrone/nero

· Sella Custom Fastback colore marrone/nero

· Sella Day Rider colore marrone/nero

· Sella Weekender colore nero

· Sella Cross Country colore nero

· Schienale guidatore marrone / Day Rider nero /Tour nero

· Schienale passeggero colore marrone/nero/Tour nero

· Fermo per schienale passeggero cromato

6. Specifiche tecniche.

Motore		**BMW R 18**
Potenza	cc / cui	1,802 / 110
Alesaggio/corsa	mm	107.1/100
Potenza massima	kW/hp	67/91
a regime	giri/min	4.750
coppia	Nm	158
a regime	giri/min	3,000
Tipo		Motore boxer bicilindrico – 4 tempi, raffreddato ad aria/olio
N. di cilindri		2
Compressione/carburante		9.6:1 / super senza piombo (95-98 RON)
Azionamento valvola/acceleratore		OHV
Valvole per cilindro		4
Ø ingresso/uscita	mm	41,2/35,0
Ø valvole a farfalla	mm	48
Controllo motore		BMS-O
Controllo emissioni		Convertitore catalitico a ciclo chiuso a 3 vie, standard scarico EU5

Impianto elettrico		
Alternatore	W	600
Batteria	V/Ah	12/26 esente da manutenzione
Faro anteriore		Anabbagliante a LED con modulo di proiezione Abbagliante a LED con modulo di proiezione
Starter	kW	1,5

Trasmissione – scatola del cambio		
Frizione		Frizione a disco singolo a secco ad azionamento idraulico
Cambio		Trasmissione 6 rapporti sempre in presa
Rapporto primario		1,16
Rapporti di trasmissione	I	2.438
	II	1.696
	III	1.296
	IV	1.065
	V	0.903
	VI	0.784
Trasmissione ruota posteriore		Ad albero cardanico
Rapporto di trasmissione		3.091

Sospensioni		
Tipo di telaio		Telaio in acciaio con struttura a doppia culla
Controllo ruota anteriore		Forcella telescopica, tubo forcella Ø 49 mm
Controllo ruota posteriore		Cantilever
Escursione complessiva, anteriore/posteriore	mm	120/90
Avancorsa	mm	150,0
Passo	mm	1.731
Angolo di sterzata	°	57,3
Impianto frenante	anteriore	A doppio disco Ø 300 mm
	posterioe	A disco singolo Ø 300 mm
ABS		Integral ABS BMW Motorrad (parzialmente integrale)

		BMW R 18
Ruote		A raggi
	anteriore	3,5 x 19"
	posteriore	5,0 x 16"
Pneumatici	anteriore	120/70 R 19 o B 19 (secondo il produttore)
	posteriore	180/65 B 16

Dimensioni e peso		
Lunghezza totale	mm	2.440
Larghezza totale, specchi inclusi	mm	964
Altezza sella	mm	690
Peso a vuoto DIN, in ordine di marcia	kg	345
Carico totale ammesso	kg	560
Capacità utile del serbatoio	l	16

Prestazioni		
Consumi di carburante (secondo WMTC):	l/100 km	5,6
Emissioni di CO2 (secondo WMTC):	g/km	129
0–100 km/h	s	4,8
Velocità massima	km/h	180