

新型 BMW R18 目次



総合コンセプト (ショート・バージョン)	2
駆動系	6
サスペンション、電装システム、アシスタント・システム	9
デザイン	14
装備品およびカスタマイズ・プログラム	17
主要諸元	23

1. 総合コンセプト ショート・バージョン

新型 BMW R18 : 歴史にルーツを持つ最高のクルーザー

BMW Motorrad は、クルーザー・セグメントに新型 BMW R18 を導入します。BMW の他のモーターサイクルとは異なり、このモデルは技術的にもデザイン・スタイル的にも、完全に歴史的な BMW モーターサイクルの伝統に基づいています。このモデルは、技術的にも視覚的にも BMW R 5 などの有名なモデルを参考にしており、純粋かつ飾りを排したテクノロジー、そして「心地良い鼓動」を打つライディングの歓びの発生源たるボクサー・エンジンなど、モーターサイクルの本質に焦点を引き戻しています。その上、この R18 にはクラシックなデザインと明確かつ現代的なテクノロジーが組み合わされており、感情に訴えると同時に洗練されたライディング・エクスペリエンスを提供する、魅力的な総合コンセプトとして完成されています。

豊かなトルクを発生する史上最強の BMW ボクサー・エンジン

新型 BMW R18 の心臓部は、新開発の 2 気筒ボクサー・エンジン、いわゆる「ビッグ・ボクサー」です。その印象的な外観とテクノロジーは、BMW Motorrad が 1923 年に生産を開始して以来、70 年以上にわたって刺激的なライディング・エクスペリエンスを提供し続けてきた伝統的な空冷ボクサー・エンジンを継承していることを反映しています。このエンジンは、これまでの量産モーターサイクルに搭載された中で最もパワフルな 2 気筒ボクサー・エンジンで、その排気量は 1,802cc に達します。最高出力は 67kW (91ps) /4,750rpm を発生し、また 2,000~4,000rpm のエンジン回転域で常に 150Nm 以上のトルクが利用でき、優れたけん引力と深みのあるエンジン・サウンドが組み合わされています。

ダブルループ鋼管フレームと、密閉型アクスル・ドライブを備えたリジッド・フレーム風リヤ・スイングアーム

新型 R18 のサスペンションの中心は、ダブルループ鋼管フレームです。そのデザインは、長年にわたりこのタイプのフレームを採用していた BMW モーターサイクルの伝統を想い起こさせます。また、鋼管部品と鋳造部品または鍛造部品間の溶接継手など、目につかない装備品においても、その卓越した製造品質と細部にわたる丁寧なこだわりが感じられます。伝説のモデル BMW R 5 と同様に、リヤ・スイングアーム（同等のデザインを採用）は、リヤ・アクスル・トランスマッision の周囲をボルトで固定する本格的なスタイルを採用しています。

フォーク・スリーブ付きテレスコピック・フォーク、カンチレバー・サスペンション・ストラット、ワイヤースポーク・ホイール、ディスク・ブレーキ

新型 BMW R18 のサスペンションは、意図的に電子制御式調整機能を省略しています。その代わりに、フロントにテレスコピック・フォークを、またリヤにストローク依存型ダンパーとスプリング・プリロード調整式のセントラル・サスペンション・ストラットを直接固定して、優れたホイール・コントロールと魅力あるサスペンション快適性を確保しています。伝説のモデル BMW R 5 と同様に、テレスコピック・フォークのチューブはフォーク・スリーブ内に収納されています。フォーク・チューブの直径は49mmで、フロントのサスペンション・ストロークは120mm、リヤは90mmです。新型 BMW R18 のブレーキ・システムは、フロントにツイン・ディスク・ブレーキを、またリヤにはシングル・ディスク・ブレーキを装備しており、いずれも4ピストン固定キャリパーが組み合わされています。また、ワイヤースポーク・ホイールが極めてスタイリッシュな外観を演出しています。

最適な車両制御のための調和のとれた人間工学

新型 BMW R18 は、BMW Motorrad の理念に従って、リラックスできるフットレストの配置、いわゆる「ミッドマウント・フットペグ」を採用しています。シリンダー後方のこのクラシックな位置は、BMW にとって典型的な位置であるばかりか、車両を最適に制御するための、ラックスしつつもアクティブなライディング・ポジションを可能にします。

ASC、MSR に加えて 3 つのライディング・モードを標準装備し、優れたライディング・プレジャーと安全性を提供。リバース・アシストおよびヒル・スタート・コントロールを工場装着オプションに設定

新型 R18 には、さらに「Rain (レイン)」、「Roll (ロール)」、「Rock (ロック)」の3つのライディング・モードが標準装備されています。これはこのセグメントでは珍しい機能であり、各ライダーの好みに応じて適応されます。また、オートマチック・スタビリティ・コントロール (ASC、解除可能) も標準装備されており、高いレベルの走行安全性を保証します。新型 R18 には、さらにエンジン・ドラッグ・トルク・コントロール (MSR) が標準装備されています。その他にも、取り回しをし易くするリバース・アシストや、坂道発進を容易にするヒル・スタート・コントロール機能がオプション装備品に設定されています。

新型 R 18 : リジッド・フレーム風のアイコニックなスタイルに最新のテクノロジー、本格的なマテリアルを採用して新登場

この R18 は BMW R 5 などのクラシック・モデルに敬意を払い、細部にわたり純粋なデザインを保ちながら、過ぎ去った時代のアイコニック（象徴的）なスタイルを見事に現代に置き換えています。ダブルループ・フレーム、ペア・ドロップ（洋梨）型タンク、露出したドライブ・シャフト、ピ

ンストライプ塗装（工場オプション）など、機能的でスタイリッシュな要素が、遡ること1936年の伝説的ボクサー・モデルを彷彿とさせるのは偶然ではありません。R18のクラシックなボディワークも、本格的なクラシック・モデルにふさわしい金属製です。また、サスペンションも同様に伝説のR5を彷彿とさせます。両持ち式スイングアームとカンチレバー・サスペンション・ストラットを装備しながらも、R5のリジッド・フレーム・コンセプトが視覚的にも現代に完全に蘇っています。

R18 First Edition：塗装とクロームによるエクスクルーシブな外観

新型R18は、発売と同時にエクスクルーシブなR18 First Edition（ファースト・エディション）を世界中で導入する予定であり、これに加えて特定の市場では標準仕様モデルも予約できます。R18に専用の装備品が組み合わされ、クラシックなブラック・フィニッシュに白のピンストライプのペイントワークが施されています。その他の特徴として、多くのクローム・パーツ、シート・バッジの他、サイド・カバーには「First Edition」と記載されたクローム製クラスプが装着されます。

カスタマイズが容易で個別化に最適な前提条件を備えた改造し易いデザイン

新型R18は、事実上、他のどのモーターサイクルよりも、極めて改造しやすいデザインとなっており、モーターサイクルの基本レイアウトのデザイン初期段階すでにこのことに焦点を当てています。その結果、取り外しが容易なリヤ・フレームや、分解し易い塗装済みパーツ・セットが装備されています。また、同様にしてブレーキやクラッチの油圧ライン、およびワイヤー・ハーネスの取り付け位置を慎重に選ぶことで、より高い、またはより低いハンドルバーに対応する油圧ラインやワイヤー・ハーネスを組み合わせて簡単に取り付けることができます。さらに、目に見えるバルブ・カバー（シリンダー・ヘッド・カバー）やベルト・カバー（エンジン・ハウジング・カバー）がオイル・チャンバーの外側に配置されるよう設計されているため、極めて簡単に交換ができます。

新型R18用のカスタマイズ部品およびローランド・サンズ・デザイン・コレクションの「Machined」と「2-Tone Black」を用意

BMW Motorradのエクイップメント・ラインアップには、R18を個人の好みや嗜好に合わせるための個別化オプションを豊富に取り揃えています。BMW Motorrad純正アクセサリー・プログラムに用意されたさまざまなパーツでは、R18のキャラクターを大きく変える独自のカスタマイズが可能になります。新型R18の市場導入時には、2種類のアルミニウム削り出し部品によるデザイン・コレクションが用意されます。Roland Sands Design（ローランド・サンズ・デザイン）とのコラボレーションによる「Machined（マシンド）」と「2-Tone-Black（ツー・トーン・ブラック）」です。

有名ブランドと提携：BMW & Mustang Seat および BMW & Vance Hines エグゾースト・システム「Made in USA」

BMW Motorrad は、新型 R18 用のアクセサリーおよびカスタマイジング・プログラムとして、Roland Sands Design および米国メーカーの Mustang Seat (マスティング・シート) を含むいくつかの有名サプライヤーと協力してさまざまな仕様の高品質な手作りシートを提供します。さらに Vance & Hines (バンス&ハインズ) との協力による、創造性あふれるエグゾースト・システムのカスタマイズも提供します。

新型 BMW R18 のハイライト：

- 最新のテクノロジーと本格的マテリアルをブレンドしたアイコニックなスタイル
- BMW 史上最大の排気量 1,802cc を誇るボクサー・エンジン
- 最高出力 67kW (91ps) /4,750rpm、最大トルク 158Nm/3,000rpm
- 2,000～4,000rpm の回転域で常に 150Nm 以上のトルクを利用できる
- クラシック・モデルを手本とした露出型ドライブ・シャフト
- 精巧に作成されたダブルループ鋼管フレーム
- 密閉型アクスル・ドライブを備えたリジッド・フレーム・デザインのリヤ・スイングアーム
- スリーブ付きテレスコピック・フォーク、およびストローク依存型ダンパー付きカンチレバー・サスペンション・ストラット
- リラックスしたライディングと最適な操作性を実現する調和のとれた人間工学
- 前／後ディスク・ブレーキ、ワイヤースポーク・ホイール
- クラシックな解釈を加えた最先端の LED 照明
- コーナリング時により良く路面を照らすアダプティブ・ターニング・ライト (工場オプション)
- ディスプレイを組み込んだクラシックなデザインの円形メーター
- 遠隔操作で機能を起動できる便利なキーレス・ライド
- 3 つのライディング・モード、ASC、MSR を標準装備
- 取り回しに便利なリバース・アシストおよび坂道発進を容易にするヒル・スタート・コントロール (工場オプション)
- R18 First Edition：塗装とクローム・パーツによる特別な外観
- 豊富なオプション装備品、BMW Motorrad 純正アクセサリー、スタイリッシュなライド & スタイル・コレクション

2. 駆動系

歴史的ルーツを持ち、豊かなトルクを供給する BMW 史上最もパワフルなボクサー・エンジン

新型 BMW R18 は、最も純粋な姿をしたモーターサイクルであり、本能を刺激します。テクノロジーは、それ自体の利益のためではなく、力強い感情を生み出す方法として存在します。BMW Motorrad のコンセプト・モデル「Concept R18」は、2019 年 5 月に行われた Concorso d'Eleganza Villa d'Este (コンコルソ・デレガンツァ・ヴィラ・デステ) において、このメッセージを携えて初公開されました。このたびのこの R18 の量産仕様モデルは、BMW Motorrad ブランドの中核と言えるボクサー・エンジンを表現力豊かに振り返り、伝統ある BMW モーターサイクルの世界 (BMW Motorrad Heritage World of Experience) を色濃く体験させます。

新型 BMW R18 の心臓部は、全く新たに開発された水平対向 2 気筒ボクサー・エンジン「Big Boxer (ビッグ・ボクサー)」です。この新しい「ビッグ・ボクサー」は、その印象的な外観だけでなく技術的な観点からも、BMW がモーターサイクルの生産を開始した 1923 年から空／油冷式の後継機を登場させるまで、ミュンヘンからベルリン・シュパンダウに移って約 70 年間にわたり生産されているモーターサイクルの代名詞でもある歴史的ボクサー・エンジンと密接に結びついています。ここで生まれたエンジンの設計は極めて明確で、優れた信頼性とメンテナンスの容易性を与えられ、論理的な配置でありながら高い性能を誇るテクノロジーを備えています。

新しい「ビッグ・ボクサー」は、初期の BMW ボクサー・エンジンと同じ構造上の特徴を備えており、横方向にバルブを制御する OHV バルブ・ドライブやエンジンとトランスミッションで別々のハウジングを備えています。これまで量産モーターサイクルに搭載されたエンジンの中で最も排気量の大きいこの 2 気筒ボクサー・エンジンは、ボア 107.1mm x ストローク 100mm の排気量 1,802cc です。エンジン最高出力は 67kW (91ps) /4,750rpm で、158Nm の最大トルクを 3,000rpm で発生させ、2,000~4,000rpm のエンジン回転域で常に 150Nm 以上のトルクを利用できます。これにより極めて大きなけん引力を確保し、また大きなフライホイール質量との組み合わせにより、驚くほど滑らかな作動を保証します。こうした特徴は、このレベルのパワーとトルクを利用して走行する際には大きなベネフィットとなります。アイドリング回転数は 950rpm で、エンジン最高回転数は 5,750rpm です。

空／油冷式、垂直方向に分割可能なエンジン・ハウジング、トリプル・プレーン・ベアリング付きクランクケース

新しい「ビッグ・ボクサー」は空／油冷式で、大きなリブの付いたシリンダーとシリンダー・ヘッドを備え、ギヤボックスおよびインテーク・システムを含めると重量は 110.8kg です。このエンジンは、垂直方向に分割可能なアルミニウム製エンジン・ハウジングを備えています。

BMW Motorrad 製の古い空冷式 2 バルブ・ボクサー・エンジンとは異なり、このビッグ・ボクサーのクランクシャフトは焼入焼戻し鋼を鍛造したもので、中央にメイン・ベアリングが追加されています。これは気筒当たり容積が大きくクランクシャフトにとって望ましくない曲げ振動の発生を防ぐために必要な処置でした。

プレーンベアリングに取り付けられた 2 本の I 型コネクティング・ロッドは、クランクシャフトと同じく焼入焼戻し鋼を鍛造したもので、2 つのコンプレッション・リングとオイル・ワイパー・リングを 1 つ備えた鋳造アルミニウム製ピストンが組み合わされています。軽金属製シリンダーの摺動面は NiCaSil (ニカジル) コーティングが施されています。

潤滑および冷却用のオイルは、スリーブ式チェーンを介してクランクシャフトから駆動される 2 ステージ・オイルポンプを備えたウェットサンプ潤滑システムで供給されます。

伝説の R 5 や R 51/2 と同じ 2 本のカムシャフトを備えたクラシックな OHV バルブ・ドライブと、現代的な 4 バルブ・テクノロジーにデュアル・イグニッションの組合せ

新しい「ビッグ・ボクサー」は、4 バルブでデュアル・イグニッション、現代的設計の燃焼室、インテーク・マニホールド・インジェクション、BMS-O エンジン・マネジメント・システムにより可能な限り大きなトルク、最適な燃料消費量と排出ガス量を実現しますが、バルブ駆動方式は BMW Motorrad が約 70 年間にわたり追求し続けたクラシックな OHV 機構を採用しています。

伝統のコンセプトに沿って「ビッグ・ボクサー」のバルブ・ドライブを開発する際、BMW Motorrad のエンジニアは BMW モーターциклの歴史上極めて特殊なエンジンの設計に触発されました。R 5/R 51 (1936~1941 年) および R 51/2 (1950~1951 年) の 2 気筒ボクサー・エンジンです。後者は第二次世界大戦後に発売された、ボクサー・エンジン搭載の最初の BMW 製モーターциклでした。BMW Motorrad の他の OHV の構造とは対照的に、この愛好家から高い評価を受けたエンジンは、スリーブ式チェーンを介してクランクシャフトから駆動される 2 本のカムシャフトを持っています。

「ビッグ・ボクサー」の場合、手本にした歴史上のモデルと同様に、クランクシャフトの左右に 2 本のカムシャフトが配置されています。この「ツイン・カムシャフト・ボクサー」の長所はプッシュロッドが短いことです。この配置により移動質量が減り、歪みを抑え、プッシュロッドの線膨張 (長さの変化) を最小限に抑えられます。このより複雑な構造の結果と

してバルブ・ドライブの剛性が高くなり、制御の正確性や高回転での安定性が改善されます。

バルブ・クリアランス補正は、伝統的なBMWボクサー・モデルと同様にフォーク・ロッカー・アームと調整スクリューを介した手動式を採用BMW Motorradの伝統的なボクサー・エンジンの場合、シリンダー側面に配置された2本のプッシュロッドのうち、1本は吸気バルブを、もう1本は排気バルブを駆動するため、シリンダー上部にある密閉型プッシュロッド・チューブの中を通っています。シリンダー・ヘッド内の2本の吸気バルブと排気バルブは、フォーク・トグル・レバーを介してペアで作動します。この場合のバルブ・クリアランス補正は油圧式ではなく、数十年間にわたりほとんどの古い空冷式BMW製2バルブ・ボクサーに採用していたものと同じ、各バルブをロック・ナット付きスクリュー1つで調整します。古い2バルブ・ボクサーと同様、R18「ビッグ・ボクサー」のバルブ・クリアランス(0.2~0.3mm)の調整も極めて簡単に行えます。バルブはスチール製で、バルブ直径は吸気側が41.2mm、排気側が35mmです。バルブ挿み角は、吸気側が21度、排気側が24度です。

常時噛合式6速トランスミッションおよびアンチ・ホッピング機能付き自己強化型乾式単板クラッチ

何十年にもわたるほとんどのBMW Motorradのボクサー・エンジン(2012年以降のバーチカル・フロー式、空／水冷式ボクサーを除く)と同じく、エンジンが発生するトルクは乾式単板クラッチを通じてトランスミッションに伝達されます。ただし、今回初めて、自己強化型アンチ・ホッピング・クラッチとして設計されており、急激なシフト・ダウンの際のエンジン・ドラッグ・トルクによって引き起こされるリヤ・ホイールのホッピング(跳ね)を抑制します。

常時噛合式(コンスタント・メッシュ)式の6速トランスミッションは、2分割式のアルミニウム製ハウジング内に収められており、一対のヘリカル・ギヤを持つ4軸トランスミッションとして設計されています。ラグ・ダンパー付きギヤ・ボックス・インプット・シャフトは、カウンター・シャフトを介して一対の歯車を持つ2本のギヤ・ボックス・シャフトを駆動します。リバース・ギヤは、オプションで追加することができます。これは手動でシフトすることができ、電気モーターからインターミディエイト・ギヤを介して駆動されます。

クラシック・モデルを手本とした露出型ドライブ・シャフト

ボクサー・エンジン搭載のすべてのBMWモーターциклと同様に、ギヤボックスを経たエンジンのトルクは、プロペラ・シャフトまたはユニバーサル・ジョイント付きユニバーサル・シャフト・ドライブ、ベベル・ギヤおよびリング・ギヤ付きシャフト、さらにリヤ・アクスル・ドライブを通じてR18のリヤ・ホイールに伝達されます。魅力あるクラシック・モーターциклのテクノロジーを示す一例であるドライブ・シャフトと

ユニバーサル・ジョイントは、1955 年までの BMW Motorrad 製モーターサイクルで一般的だったのと同様、ニッケル・メッキされた露出型です。長さ補正をするため、ギヤボックス側にいわゆるトリポイド・ジョイントを採用しています。

3. サスペンション、電装システム アシスタント・システム

伝説のモデル BMW R 5 を精巧に模したダブルループ鋼管フレームと密閉型アクスル・ドライブを備えたリジッド・フレーム風リヤ・スイングアーム

新型 R18 のサスペンションの中心は、ダブルループ鋼管フレームです。そのデザインは、長年にわたりこのタイプのフレームを採用していた BMW モーターサイクルの伝統を想起させます。多くの鋳造部品や鍛造部品は優れたデザインと卓越した製造技術を示し、同時にフレーム・チューブを溶接する際の確実な固定用マウントとしての役割も果たします。2 本のフレーム・ダウンチューブは、互いに 4 か所でボルト留めされています。

ダウンチューブの円錐形のインレット、ステアリング・ヘッド、鋼管部品と鋳造部品または鍛造部品間の溶接継手など、目につきにくい装備品においても、その卓越した製造品質と細部にわたる丁寧なこだわりをはっきりと感じます。例えばステアリング・ヘッドやシート周りの特定のチューブ・マウントは、意図的に斜めにカットされているため、接続部が特に魅力的に映ります。

共通のデザインと製造原理を反映するように、リヤ・スイングアームのアーム部分も鋼管と鋳造部品または鍛造部品で構成されています。伝説のモデル BMW R 5 と同様に、リヤ・アクスル・トランスミッションは、本格的なスタイルでその周囲を囲むようにボルトで固定されています。BMW の開発者は、歴史的モデル R 5 のリジッド・フレームの外観を R18 で再現するため、フレーム・トップチューブとセントラル・カンチレバー・サスペンション・ストラットとがほぼ並ぶように配置して巧みに「隠し」、メイン・フレームとシームレスに繋がるように見せるスイングアーム用チューブ・ガイドを備えています。その結果、フレームとスイングアームは R18 サスペンションの核心部分となっただけでなく、そのリジッド・フレーム風レイアウトはいわゆるフライラインのスタイリングを再現し、最終的に新しい「ビッグ・ボクサー」モデルのデザインを定義しています。

フォーク・スリーブ付きテレスコピック・フォークとストローク依存型ダンパー付きカンチレバー・サスペンション・ストラット

新型 BMW R18 のサスペンションはクラシックなデザインを反映しており、意図的に電子制御式調整機能を省略しています。その代わりに、フロントにテレスコピック・フォークを、またリヤにストローク依存型ダンパーとスプリング・プリロード調整式のカンチレバー・サスペンション・ストラットを直接固定して、優れたホイール・コントロールとサスペンション快適性を確保しています。伝説のモデル BMW R 5 と同様に、テレスコピック・フォークのチューブはフォーク・スリーブ内に収納されています。

す。フォーク・チューブの直径は49mmで、フロントのサスペンション・ストロークは120mm、リヤは90mmです。

一貫したクルーザー・スタイルの人間工学と「ミッドマウント・フットペグ」が気軽さと優れた操作性を実現

これまでのBMWモーターサイクルとは異なり、新型R18は、一連のデザインに従って人間工学（エルゴノミクス）を追求した一貫したクルーザー・スタイルを実現しました。BMW Motorradにとって、ハンドルバー・グリップ、シート、フットレストで構成されるエルゴノミック・トライアングルは、伝統的に乗車姿勢に関する重要な要素となっています。シートの高さや幅、ハンドルバーの高さやスイープ（ハンドルバーの曲がり角度）といった他のパラメーターと共に、これらはモーターサイクルに乗るライダーの快適性を判断する上で重要です。R18のシート高さは、標準仕様の場合わずか690mmです。

新型BMW R18は、BMW Motorradの理念に従って、リラックスできるフットレストの配置、いわゆる「ミッドマウント・フットペグ」を採用しています。ボクサー・エンジンのシリンダー後方のこのクラシックな位置は、BMWにとって典型的な位置であるばかりか、モーターサイクルを可能な限り最適に制御するための、リラックスしつつもアクティブなライディング・ポジションを可能にします。BMW Motorrad純正アクセサリーにはフットボードや追加のフットレストが用意されており、BMW Motorradエクイップメント・プログラムには、R18を個々の好みに合わせて仕上げるための各種ハンドルバー・シートなどのオプションを用意しています。

フロント・ツイン・ディスク・ブレーキ、リヤ・シングル・ディスク・ブレーキ、ワイヤースポーク・ホイール

新型BMW R18のブレーキ・システムは、フロントにツイン・ディスク・ブレーキを、またリヤにはシングル・ディスク・ブレーキを装備しており、いずれも4ピストン固定キャリパーが組み合わされています。ブレーキ・ディスクの直径は、前後共に300mmです。また、ブレーキ・システムには定評あるBMW MotorradインテグラルABS（パーシャリー・インテグラル）が装備されています。このブレーキ・システムでは、ハンドルバーのブレーキ・レバーでフロント・ブレーキとリヤ・ブレーキが同時に作動します。フットブレーキ・レバーを操作するとリヤ・ブレーキのみが作動します。BMW MotorradインテグラルABSは、ブレーキング中に、動的なホイール負荷変動や荷重状態に合わせてフロントとリヤの制動力配分を変化させます。さらにダイナミック・ブレーキライトは、ブレーキが作動中であることを効果的に後続の道路利用者に知らせます（装備状況は市場により異なる）。この補助的ブレーキ・ライト機能は、素早くブレーキを操作したときや緊急ブレーキ操作を行った際に、後続の交通に対して2段階で警告を発します。

ワイヤースポーク・ホイールはフロントのホイール・サイズが大きく、リヤ・ホイール・サイズを小さくして、スタイリッシュなクルーザーを実現

しています。フロント・ホイールのサイズは 3.5 x 19 インチで、これに 120/70 R 19 または 120/70 B 19 のタイヤ（メーカーにより異なる）を装着し、また 5.0 x 16 インチのリヤ・ホイールには 180/65 B 16 のタイヤを組み合わせています。

クラシックな解釈を加えた最先端の LED 照明技術

新型 BMW R18 の照明に関しては、見た目のデザインと安全性の両面で クルーザー・セグメントのベンチマークになっています。BMW Motorrad は、最先端の LED 照明技術が古風な形状のヘッドライトに実装するにも理想的であることを改めて示しています。R18 は印象的なデザインの新開発の LED ヘッドライトを装備しており、これに適したロービームとハイビームを高品質の金属製ハウジングに収めています。改造やカスタマイズの可能性を考慮して、ヘッドライト・ハウジングは調整式です。さらに新設計の LED サイド・ターン・インジケーター（リヤはテールライト一体型）は、見紛うことのない外観を保証します。

コーナリング時により良く路面を照らすアダプティブ・ターニング・ライトを工場オプションに設定

オプションのアダプティブ・ターニング・ライトを装備すると、ヘッドライトの外観が向上するだけでなく、その機能も大幅に改善できます。このカテゴリーのモーターサイクルでは珍しいアダプティブ・ターニング・ライトは独自のリフレクターを備えており、モーターサイクルのバンク角度に応じてメイン・ヘッドライト内の個々の LED エレメントを点灯させることで機能します。これは、バンク角度の影響を受けるロービームのカットオフ・ライン（配光）を補正するための機能です。そのためには傾斜センサーからの信号を分析し、ターニング・ライトを点灯させます。この機能はエンジンを作動させるとオンになり、車速が約 10km/h 以上、バンク角度が約 7 度以上で、暗闇を検出するとハイビームまたはロービームを点灯させます。追加されたターニング・ライトは、最大 25 度のバンク角度まで極めて効果的であり、カーブ内側の照明を大幅に改善します。これにより、夜間や照明条件の悪い状況で走行する際の安全性に大きく貢献します。

ディスプレイを組み込んだクラシックなデザインの円形メーター

クラシックなスタイルに調和し、新型 R18 のために特別にデザインされた丸いメーターには、アナログ式スピードメーターと、点灯していないときは「目につかない」一体型インジケーターを備えています。高品質の金属製ケースに収納され、「BERLIN BUILT（ベルリン製）」の刻印が象徴的なこのシンプルな装備品は、R18 をデザインする際、歴史に基づくアプローチとして考慮した「シンプリシティ（飾り気のなさ）」の原則に従ってデザインされています。この装備品は極めてクラシックなスタイルながら、デジタル式ギヤ・インジケーター・ディスプレイや一体型オンボード・コンピューターのデータなど、多くの情報を提供します。

遠隔操作で機能を起動できる便利なキーレス・ライド

新型 R18 のキーレス・ライド・システムは、他の BMW モーターサイクルと同様に、従来のイグニッション・スイッチ/ステアリング・ロックに代わるもので。イグニッション・スイッチとアラーム・システムは、キーに組み込まれたトランスポンダー（オプション装備品）から送信される車両固有の周波数の無線信号を使って制御されます。そのためライダーは、例えばモーターサイクルのキーを身に付けたままで利用することができます。イグニッションは、右側のハンドルレバーの操作パネルにあるボタンを使用して操作します。無線式キーのボタンを押すと、従来のようにステアリング・ロックとフューエル・フィラー・キャップ（オプション装備品）をロックしたりロック解除したりできるキー・ビットが現れます。

ASC、MSR に加えて「Rain（レイン）」、「Roll（ロール）」、「Rock（ロック）」のライディング・モードを標準装備し、優れたライディング・プレジャーと安全性を提供

新型 R18 は、3 つのライディング・モード「Rain（レイン）」、「Roll（ロール）」、「Rock（ロック）」が標準装備されます。これはこのセグメントでは珍しい機能であり、各ライダーの好みに応じて適応されます。また、オートマチック・スタビリティ・コントロール（ASC、解除可能）も標準装備されます。

新型 R18 にはエンジン・ドラッグ・トルク・コントロール（MSR）も装備されます。電子制御 MSR は、急激なスロットル操作やシフト・ダウンの結果リヤ・ホイールがスリップするのを防ぎます。アンチ・ホッピング・クラッチは、急激なシフト・ダウンなどによるリヤ・ホイールの跳ね（ホッピング）を防止するため、事前に設定された機械的なしきい値から開放します。利用可能なタイヤのグリップ力がこの開放されたしきい値を下回ると（濡れた路面など）、エンジン・ドラッグ・トルクの作用と、この時同時に作動させたリヤ・ブレーキの影響で、リヤ・ホイールが静止摩擦限界を超えてスリップする可能性があります。新型 R18 では、MSR がこの状態を早期に検出します。タイヤと路面間の摩擦係数に応じてスロットル・バルブをミリ秒単位で（開方向に）制御し、エンジン・ドラッグ・トルクを調整してリヤ・ホイールの静止摩擦係数の範囲内に収めます。これにより、特に滑りやすい道路での安全性がさらに向上します。

「Rain」モードでは、スロットル操作に対する反応がより穏やかになり、ASC および MSR の特性曲線が濡れた路面や滑りやすい路面に適したものとなって極めて高いレベルの走行安全性を確保します。

「Roll」モードでは、スロットル操作に対するエンジンの反応が最適な状態になり、ASC および MSR はすべての路面で理想的なパフォーマンスを発揮するよう設定されます。

ライディング・モード「Rock」では、ライダーは新型 R18 のダイナミックなポテンシャルを最大限に利用することができます。スロットル操作に対してエンジンは極めてダイレクトに、胸のすぐ反応を示し、ASC は若干のスリップを許容します。

各ライディング・モードでは、エンジン特性またはスロットル操作に対する反応、ASCの制御、およびエンジン・ドラッグ・トルクの制御に関し、互いに最適な状態になるよう調整されます。そのため、3つのライディング・モードによって、路面状態（Rainモード）や各ライダーの経験値（Rockモード）の両方に対し、最適な調整機能を提供します。

取り回しに便利なリバース・アシスト、坂道発進を容易にするヒル・スタート・コントロール、グリップ・ヒーターを工場オプションに設定
新型R18は、モーターサイクルをより快適に取り扱いたいという要望にも対応しており、リバース・アシストを工場オプションに設定しています。このシステムは、必要に応じてセレクター・レバーで起動できます。リバース・アシストを作動させると、前進ギアをブロックして後退用のギアにシフトします。車体を動かすときは、スターター・スイッチを押します。

工場オプションのヒル・スタート・コントロールを装備すると、坂道発進が極めて容易になります。このシステムは、ハンドブレーキ・レバーまたはフットブレーキ・レバーを短時間操作すると作動します。

寒い日にライダーの手を暖めるグリップ・ヒーターも、工場オプションに設定されています。

4. デザイン

新型 R18：最新のテクノロジーと本格的なマテリアルを纏い、アイコニックなレトロ・スタイルを見事に表現

新型 R18 は BMW Motorrad の伝統を想起させるクルーザーを現代的に解釈したモーターサイクルであり、アイコニック（象徴的）なレトロ・スタイルを反映しながら、現代的なモーターサイクルとして見事に表現されています。全体的な印象から細部に至るまで、BMW R 5 に代表されるクラシック・モデルが確立した純粋なデザインが生き続けています。傾斜したラインとクリーンなデザイン・スタイルによる特徴的なプロポーションに、過ぎ去った時代の伝説的なボクサーを想起させるダブルループ・フレーム、露出型ドライブ・シャフト、ブラック・フィニッシュにピンストライプがあしらわれた塗装仕上げ（工場オプション）など、機能的でスタイルを定義する要素が組み合わされているのは偶然ではありません。もちろんその心臓部には、間違いなく BMW であり、金属の彫刻ともいえるクラシックなエンジン構造へのオマージュとしてのボクサー・エンジンが据えられています。

本格的なクルーザーにふさわしい R18 のクラシックな車体部品もすべて金属製で、R 5 に代表されるペア・ドロップ（洋梨）型の 16 リットル入り燃料タンク、フロントおよびリヤのフェンダー、シート下のサイド・パネル、フォーク・スリーブ、ヘッドライト・ハウジング、円形メーターなどはすべて鋼板製です。塗装済み部品としてセットで供給されるこれらの装備品は、強い印象を与えるボクサー・エンジンと共に新型 R18 のキャラクターや全体の外観を定義しています。車体部品を意図的に個々のコンポーネントとしてデザインすることで古風な外観を強調し、同時に改造やカスタマイズ、交換もし易くなっています。

ユニークな露出型ユニバーサル・シャフト・ドライブ、リジッド・フレーム風の外観など、歴史的なデザインに影響を受けた「ビッグ・ボクサー」新型 R18 の駆動系とサスペンションも、同様に伝説的モデルとして有名な 1936 年製 R 5 を反映しています。ここでの焦点は、原点への回帰とスタイルを定義するディテールです。

BMW を象徴するボクサー・エンジンは、過剰なテクノロジーを排したデザインを採用しており、間違いなく注目の的となります。あらゆる種類の周辺機器が必要な現代の最新型エンジンを考えれば、このエンジンを実現するには極めて高いレベルの統合化が必要でした。

その結果、R 5 を模した新型「ビッグ・ボクサー」は、シリンドラーの上面にオーバーヘッド・タペット・ガイドを備えたバルブ制御システムを備え、同様にしていわゆるベルト・カバー（エンジン・ハウジング・カバー）と

バルブ・カバー（シリンダー・ヘッド・カバー）も80年以上前にモーターサイクルの世界に旋風を巻き起こした伝説の500シリーズのエンジンを反映しながら、よりダイナミックなパフォーマンスを提供します。ケーブルやライン、センサー等の全システムは、重要部品の邪魔にならないように隠されています。普通なら目立つインターク・サイレンサーでさえ、全体的のコンセプトに合わせてきちんと統合されています。吸入、圧縮、作用

（燃焼）、排気といった4ストローク・ガソリン・エンジンの作動原理をはっきりと視覚的に伝え、それぞれの仕組みがひと目で把握できるエンジン・コンセプトは、ボクサー・エンジンを置いて他にはありません。

歴史的モデルに基づくもう1つの装備が、ハイグロス・フィニッシュのニッケル・メッキ・シャフトを備えた露出型のリヤ・ホイール・ドライブ・シャフトです。この装備品が、新型R18のピュアなスタイリングとキャラクターを強調しています。ユニバーサル・シャフト・ドライブのないBMWボクサーというアイデアは、90年以上にわたってまったく考慮されたことがありません。要するに、このR18のユニバーサル・シャフトは、美しくデザインされた魅力ある駆動機構として表現されています。繰り返しますが、強調すべき原則は、機能を可視化することです。

サスペンションも同じく伝説のモデルR5を彷彿とさせます。歴史的なBMWボクサーのリジッド・フレーム・コンセプトは、両持ち式スイングアームとカンチレバー・サスペンション・ストラットに形を変えて現代に持ち込まれました。ステアリング・ヘッドから始まり、セントラル・フレーム・チューブ、スイングアーム頂部のフレーム・チューブが見た目には一直線に並んでおり、デザインの中心的な存在となっています。フレーム・ダウンチューブとスイングアームのダウンチューブを一直線に揃えたことで、この新型R18のフラットかつ伸び伸びとした逞しい外観を実現しています。R18のスイングアームに固定される古風な密閉式リヤ・アクスル・トランスミッションは、クラシックなBMWボクサーを代表するデザイン装備品でもあり、見た目に当時のデザインを継承しています。

細部までスタイリッシュにデザインされていた古き時代へのオマージュもう1つのクラシックな特徴がテレスコピック・フォークです。歴史上のモデルと同様、フォーク・チューブには鋼板製のフォーク・スリーブが装着されています。このタイプのフォーク・フェアリングは、R5の時代には、当時の劣悪な道路事情に起因する跳ね石や損傷から傷つきやすいフォーク・チューブの摺動面を保護するために必要なものでした。このフロント・フォークの力強い外観は、モーターサイクル全体のプロポーションに完全に一体化しています。

このモデルには、慎重に作成された繊細なテクノロジーが追加されています。そのもう1つの例が、クローム・リング付きの金属製ハウジングに囲まれたクラシックなデザインの円形メーターです。新型R18はベルリンのシュパンダウ工場で製造されますが、表面に刻印された「BERLIN BUILT（ベルリン製）」の銘も、このモーターサイクルの出自を明確に示しています。

ます。スイッチ類、ハンドルバー・クランプ、フィラー・キャップ、シートのボルト接続部など、至る所に念入りに作られた細工が見られます。この LED ヘッドライトは、古風なデザインのモーターサイクルであっても、最先端の照明技術を巧みに組み込むことができるこことを示しており、特にオプションの LED デイタイム・ランニング・ライトを組み合わせると、鎌型のデザインが特徴的な BMW Motorrad の伝統的なフロント・マスクがはっきりと認識できます。

R18 First Edition : 塗装とクロームによる特別な外観

新型 R18 は、発売と同時にエクスクルーシブな R18 First Edition (ファースト・エディション) を世界中で導入する予定であり、これに加えて特定の市場では標準仕様モデルも予約できます。このモデルは古風な R18 の外観に、塗装仕上げおよびクローム製の専用装備品を組み合わせたものとなります。選び抜かれた特別装備品には高品質のクローム部品が用意されており、ライトホワイトの手の込んだピンストライプが施されたブラックストーム・メタリック仕上げが、このモーターサイクルの歴史的なルーツを見事に反映しています。

同時に、洗練されたディテールとスタイリッシュな要素がこのモーターサイクルに現代的で感情に訴えるフレッシュな外観を与え、クラシック・モーターサイクルのファンのみならずアピールします。この特別なモデルの特徴として、精巧なピンストライプ塗装に加えて多くのクローム・パーツ、シート・バッジを備える他、サイド・カバーには「First Edition」と記載されたクローム製クラスプが装着されます。この「First Edition」のもうひとつの特徴は、購入者にのみ贈られる専用ウェルカム・ボックスです。ウェルカム・ボックスには、以下のものが含まれます。

- 蓋にエンジンの図が描かれた化粧箱
- 歴代燃料タンクのエンブレム (銅色のレタリング)
- 歴代のマイナスねじ (銅色)
- 作業用グローブ
- 作業用ドライバー (キー・ホルダーとして利用可能)
- 「R18 First Edition」キャップ
- 「R18 First Edition」クラスプ付きレザー・ベルト
- 100 年近くに及ぶ BMW Motorrad の歴史を綴った書籍



5. 装備品およびカスタマイズ・プログラム

オプション装備品およびBMW Motorrad 純正アクセサリー

新型BMW R18をさらに個性的にするため、オプション装備品やBMW Motorrad 純正アクセサリー、スタイリッシュなライド&スタイル・コレクションを豊富に取り揃えています。オプション装備品やアクセサリー・プログラムは、今後、さらに拡大されます。BMW Motorrad の通常の業務と同様に、オプション装備品は工場から供給され、生産工程に組み込まれます。BMW Motorrad 純正アクセサリーは、BMW Motorrad 正規ディーラーか、またはお客様がご自身で取り付けます。これら品々の多くは、後付けもできます。

カスタマイズや個性を彩るためのデザイン

新型R18は、他のどのモーターサイクルよりもはるかに優れた高度なカスタマイズ性を提供するデザインを採用しています。そのために、モーターサイクルの基本レイアウトをデザインする初期段階すでにこのことに焦点を当てています。その結果、取り外しが用意なりヤ・フレームや、分解し易い塗装済みパーツ・セットが装備されています。そのため新型R18のリヤ・エンドには高い改造の自由度があり、比較的少ない労力で個人の好みに合わせたり、好みに応じて塗装を塗り替えたりすることができます。ブレーキやクラッチの油圧ラインやワイヤー・ハーネスの取り付け位置を慎重に選んであるため、高いハンドルバーや低いハンドルバーに合わせた長／短の油圧ラインやワイヤー・ハーネスを組み合わせ、全く加工することなく取り付けることができます。BMW Motorrad 純正アクセサリーにラインアップされているすべてのハンドルバーで、それぞれに最適な取り付けキットが用意されています。さらに、バルブ・カバー（シリnder・ヘッド・カバー）やベルト・カバー（エンジン・ハウジング・カバー）がオイル・チャンバーの外側に配置されるよう設計されているため、極めて簡単に交換できます。

多様なスタイルに広く対応する豊富なパーツ・ラインアップ

BMW Motorrad 純正アクセサリーのラインアップは、R18を個人の好みや嗜好に合わせるための個別化オプションを豊富に取り揃えています。BMW Motorrad 純正アクセサリー・プログラムの極めて多彩なパーツを利用すれば、R18のキャラクターを大きく変え、個性的に改造することができます。このようにすることで、新型R18は、例えば低めのハンドルバーや高めのハンドルバー、あるいはエイプハンガーなど、極端なデザインの装備品を備えた象徴的なモーターサイクルへと容易に改造することができます。また、古いBMWモーターサイクルのフローティング・シートを想わ

せるソロ・オマージュ・シートなど、このモデルに合わせたさまざまなシートが利用できます。その他にもオプションとして、専用素材を組み合わせたキャンバス／レザー・コンビネーションのフレーム・バッグやサイド・ポーチ、あるいはリヤ・ポーチなどがあります。BMW Motorrad 純正アクセサリーのラインアップでは、より大径でスリムな 21 インチ・フロント・ホイールなどの各種ホイールや、極めてタイトに取り付けられるリヤ・マッドガード、ライセンス・プレート・ホルダーなどが揃っており、より細かくスタイルに合わせて選択することもできます。

新型 R18 用のカスタマイズ部品およびローランド・サンズ・デザイン・コレクションの「Machined」と「2-Tone Black」を用意

新型 R18 の市場導入時には、Roland Sands Design（ローランド・サンズ・デザイン）と共同制作したアルミニウム削り出し部品のデザイン・コレクション「Machined（マシンド）」と「2-Tone-Black（ツー・トーン・ブラック）」の 2 種類が用意されます。

「Machined」のパーツは高品質のアルミニウムから削り出されたコンポーネントで、ブラックとシルバーの魅力的なコントラストが特徴です。これを実現するため、最初の切削工程の後、ブラックでコーティングされ、特定の箇所を再切削後、再研磨してオリジナルのアルミ地肌を強調し、コントラストを生み出しています。

一方、デザイン・コレクションの「2-Tone-Black」は高品質なアルミニウム製削り出しコンポーネントですが、光沢のある部分とつや消し（マット）の部分を持つダブル・ブラック陽極酸化処理サーフェスを備えています。

「Machined」と「2-Tone-Black」のラインアップには、標準仕様とは異なるサイズのフロントおよびリヤ・ホイールが用意されます。さらにこれらエクスクルーシブな切削加工部品のラインアップには、スピードメーター・ハウジング、ハンドルバー・クランプ、ライザー、ハンドルバー・グリップ、ハンド・レバー、ミラー、エンジン・ハウジング・トリム・エレメント、フィラー・キャップ、インテーク・サイレンサー・カバーなどがあります。「Machined」と「2-Tone-Black」は、オーナーの個人的な好みやアイデアに応じて R18 を極めて高いレベルで個性的にカスタマイズするための幅広いオプションを提供します。

有名ブランドと提携：BMW & Mustang Seat および BMW & Vance Hines エグゾースト・システム「Made in USA」

BMW Motorrad は、新型 R18 用のアクセサリーおよびカスタマイジング・プログラムとして、Roland Sands Design および米国メーカーの Mustang Seat（マスタング・シート）を含むいくつかの有名サプライヤーと協力してさまざまな仕様の高品質な手作りシートを提供します。さらに Vance & Hines（バンス＆ハインズ）との協力による、創造性あふれるエグゾースト・システムのカスタマイズも提供します。

Mustang Seatとの協力により、ブラックまたはブラウンの、シングル・シーターやタンデム・シート、バックレストの有り／無し、快適性を重視するかデザインを重視するなど、さまざまな目的の高品質な手作りシートの各種バリエーションが提供されます。高品質なシート「Made in USA」のバリエーションの数は、ほとんど無制限と言えます。

さらにVance & Hinesとの協力により、創造性あふれるエグゾースト・システムのカスタマイズの可能性を提供します。Vance & Hinesと共同開発しBMW Motorradが承認したエグゾースト・システムは、クローム・メッキまたは傷のつきにくいブラック・セラミック・コーティングが施されており、個性的かつ排他的な外観を演出します。もちろん、BMW Motorradの厳しい品質基準も満たしており、出力とトルクを最適化し、加えてボクサー・エンジン独自の深みのあるエンジン・サウンドを強調します。

延長保証とサービス・パッケージ

BMW Motorradがオプションで提供する延長保証制度により、何年も安全に乗り続けた後、法定保証期間が終了した後も安心して修理サービスを受けることができます。一回限りの固定価格によるオプションのオイル＆サービス・インクルーシブ・パッケージには、メンテナンス・スケジュールに沿った定期的なオイル交換とオイル・フィルター交換が含まれており、さらにサービス・インクルーシブ・パッケージにはメンテナンス・スケジュールに沿ったすべてのサービス（摩耗および劣化した部品の費用を除く）が含まれています。

BMW Motorrad 純正アクセサリー

収納

- 燃料タンク・リュックサック、ブラック
- 燃料タンクバッグ、小、ブラック
- フレーム・バッグ、右、ブラック
- サイド・バッグ、16リッター、左／右、ブラック
- リヤ・バッグ、27リッター、ブラック

デザインおよび外観

- ヘッドライト・カバー (Machined / 2-Tone-Black)
- フォーク・ロッド・トップ・エンド・キャップ (Machined / 2-Tone-Black)
- フォーク・ロッド・トップ・エンド・カバー (Machined / 2-Tone-Black)
- フォーク・ロッド・ボトム・エンド・キャップ (Machined / 2-Tone-Black)
- スピードメーター・ハウ징 (Machined / 2-Tone-Black)
- ハンドルバー・クランプ・トップ (Machined / 2-Tone-Black)
- ハンドルバー・グリップ (Machined / 2-Tone-Black)
- ハンドルバー・エンド・キャップ (Machined / 2-Tone-Black)
- ミラー (Machined / 2-Tone-Black)
- エクスパンション・タンク・リッド、フロント (Machined / 2-Tone-Black)
- エクスパンション・タンク・リッド、リヤ (Machined / 2-Tone-Black)
- フィラー・キャップ (Machined / 2-Tone-Black)
- フィラー・キャップ、ロック付き (Machined / 2-Tone-Black)
- フロント・ホイール・カバー、21インチ・ホイール用
- 19インチ・フロント・ホイール (Machined / 2-Tone-Black / クローム)
- 21インチ・フロント・ホイール (Machined / 2-Tone-Black / クローム)
- 16インチ・フロント・ホイール (Machined / 2-Tone-Black / クローム)
- 18インチ・フロント・ホイール (Machined / 2-Tone-Black / クローム)
- ボバー・スタイル用リヤ・ホイール・カバー
- サイド・ライセンス・プレート・ホルダー、ブラック／クローム
- クローム・エンジン・ガード
- エンジン・ハウ징・カバー (Machined / 2-Tone-Black)
- エンジン・ハウ징・カバー・デコレーション・ストリップ (Machined / 2-Tone-Black)
- シリンダー・ヘッド・カバー (Machined / 2-Tone-Black)

- シリンダー・ヘッド・カバー・デコレーション・ストリップ
(Machined / 2-Tone-Black)
- インテーク・サイレンサー・カバー (Machined / 2-Tone-Black)
- テーパード・リヤ・サイレンサー (クローム/ブラック)

人間工学および快適性

- ライザー、1.5 インチ (Machined / 2-Tone-Black / クローム)
- ライザー、4 インチ (Machined / 2-Tone-Black / クローム)
- ハンド・レバー、調整式 (Machined / 2-Tone-Black)
- ハンドルバー、ビーチバー、36/7 インチ (クローム/ブラック)
- ハンドルバー、エイプハンガー、16 インチ (クローム/ブラック)
- ハンドルバー、エイプハンガー、6.5 インチ (クローム/ブラック)
- ウィンドシールド (クリア/マスク)
- ウィンドシールド、ロー (クリア/マスク)
- ウィンドシールド、ミディアム (クリア/マスク)
- LED 補助ヘッドライト付きウィンドシールド・ホルダー (クローム/ブラック)
- ライダー・フットボード (Machined / 2-Tone-Black)
- パッセンジャー・フットボード (Machined / 2-Tone-Black)
- ライダー・レッグ・レスト (クローム)
- シングル・シート「ソロ・オマージュ」ブラック (歴史的 BMW モーターサイクル・スタイルのシングル・シート)
- シングル・シート・カスタム (ブラウン/ブラック)
- シート・カスタム・ファストバック (ブラウン/ブラック)
- シート・デイ・ライダー (ブラウン/ブラック)
- シート・ウィークエンダー、ブラック
- シート・クロス・カントリー、ブラック
- ライダー・バックレスト (ブラウン/デイ・ライダー・ブラック/ツアーブラック)
- パッセンジャー・バックレスト (ブラウン/ブラック/ツアーブラック)
- パッセンジャー・バックレスト (マウント部クローム)



6. 主要諸元

エンジン	BMW R18
排気量	cc 1,802 / 110
ボア／ストローク	mm 107.1/100
最高出力	kW/ps 67/91
発生回転数	rpm 4,750
最大トルク	Nm 158
発生回転数	rpm 3,000
型式	空／液冷 2 気筒 4 ストローク・ボクサー・エンジン
気筒数	2
圧縮比／燃料	9.6:1 / 無鉛プレミアム (95~98 RON)
バルブ駆動機構	OHV
気筒当たりバルブ数	4
吸気バルブ／排気バルブ径	mm 41.2/35.0
スロットル・バルブ径	mm 48
エンジン・コントロール	BMS-O
排ガス浄化装置	クローズド・ループ制御式三元触媒、EU5 排出ガス基準
電装システム	
オルタネーター	W 600
バッテリー	V/Ah 12/26 メンテナンス・フリー
ヘッドライト	LED ロービーム (プロジェクション・モジュール付き) LED ハイビーム (プロジェクション・モジュール付き)
スターター	kW 1.5
動力伝達 - ギヤボックス	
クラッチ	油圧式、乾式単板クラッチ
ギヤボックス	常時噛合い式 6 速ギヤボックス
一次減速比	1.16
減速比 I	2,438
II	1,696
III	1,296
IV	1,065
V	0,903
VI	0,784
リヤ・ホイール・ドライブ	ユニバーサル・シャフト
減速比	3.091
サスペンション	
フレーム構造	ダブルループ鋼管フレーム
フロント・サスペンション	テレスコピック・フォーク、フォーク・チューブ径 49mm
リヤ・サスペンション	カンチレバー

サスペンション・ストローク、 フロント/リヤ	mm	120/90
キャスター	mm	150.0
ホイールベース	mm	1,731
ステアリング・ヘッド・アング ル	°	57.3
ブレーキ	フロント	ツイン・ディスク・ブレーキ、Ø300 mm
	リヤ	シングル・ディスク・ブレーキ、Ø300 mm
ABS		BMW Motorrad インテグラル ABS (パーシャリー・イン テグラル)

BMW R18		
ホイール	フロント	ワイヤースポーク・ホイール 3.5 x 19 インチ
	リヤ	5.0 x 16 インチ
タイヤ	フロント	120/70 R 19 または B 19 (製造メーカーにより異なる)
	リヤ	180/65 B 16

寸法および重量

全長	mm	2,440
ミラー含む全幅	mm	964
シート高さ	mm	690
空車重量 (DIN 準拠)	kg	345
許容総重量	kg	560
燃料タンク容量	リッター	16

性能データ

燃料消費量 (WMTC モード 値)	リッター /100 km	5.6
CO2 排出量 (WMTC モード 値)	g/km	129
0-100 km/h 加速性能	秒	4.8
最高速度	km/h	180