

Nowy BMW R 18 Classic i nowy BMW R 18.



Nowe BMW R 18 Classic i BMW R 18: klasyczny motocykl turystyczny i najwyższej klasy cruiser o historycznych korzeniach.

Po premierze nowego BMW R 18 marka BMW Motorrad prezentuje teraz drugi motocykl ze swojej nowej serii cruiserów: R 18 Classic. Nowe BMW R 18 Classic to klasyczny motocykl turystyczny nawiązujący do początków wspaniałych turystycznych cruiserów. R 18 utrzymany jest w bardzo purystyczny w stylu, z kolei R 18 Classic ma dużą szybę, siedzenie pasażera, torby siodłowe, dodatkowe reflektory diodowe i przednie koło w rozmiarze 16 cali.

Nowe BMW R 18 Classic i BMW R 18 mocno wpisują się w tradycję historycznych motocykli BMW. Zarówno pod względem technicznym, jak i wizualnym nawiązują do słynnych modeli, takich jak BMW R 5, ponownie oferując kwintesencję motocykla – purystyczną, bezkompromisową technikę i silnik typu bokser jako epicentrum radości z jazdy w połączeniu z „pozytywnymi wibracjami”. R 18 Classic i R 18 łączą klasyczną stylistykę z nowoczesną techniką, tworząc fascynującą koncepcję charakteryzującą się równie wyważonymi, co emocjonującymi właściwościami jezdnyimi.

Największy silnik BMW typu bokser wszech czasów o potężnym momencie obrotowym.

Sercem nowego BMW R 18 Classic i R 18 jest opracowany całkowicie od nowa dwucylindrowy silnik o przeciwległych cylindrach – tzw. „Big Boxer”. Nie tylko swoim imponującym wyglądem, ale również pod względem technicznym nawiązuje do tradycyjnych, chłodzonych powietrzem „bokserów”, które od ponad siedmiu dekad, od początku produkcji BMW Motorrad w 1923 r., dostarczają fascynujących wrażeń z jazdy. Największy stosowany w seryjnej produkcji motocykli dwucylindrowy „bokser” ma pojemność 1802 cm³. Jego moc wynosi 67 kW (215 KM) przy 4750 obr/min. W zakresie od 2000 do 4000 obr/min generuje moment obrotowy przekraczający 150 Nm, a tej niesamowitej elastyczności towarzyszy pełne, soczyste brzmienie.

Stalowa dwupętłowa rama rurowa i tylny wahacz z zamkniętym napędem o wyglądzie sztywnej ramy.

Kręgosłupem nowego R 18 Classic jest dwupętłowa rama z rur stalowych. Jej konstrukcja nawiązuje do ram tego typu, które mają w BMW Motorrad długie tradycje. Niezwykle wysoka jakość wykonania i dbałość o szczegóły widać również w ledwie zauważalnych szczegółach, takich jak spoiny spawalnicze między rurami stalowymi a elementami odlewanyymi lub kutymi. Wykonany według podobnego wzoru wahacz tylnego koła ma, podobnie jak legendarny BMW R 5, przykręcaną przekładnię tylnego koła.

Widelec teleskopowy z tulejami osłonowymi, kolumna Cantilever, koło ze szprychami drucianymi i hamulec tarczowy.

W zawieszeniu nowego BMW R 18 Classic i R 18 celowo zrezygnowano z możliwości elektronicznej regulacji. Zamiast tego teleskopowy widelec i bezpośrednio połączona centralna kolumna resorująca z tłumieniem zależnym od skoku i regulowanym napięciem wstępnym sprężyny zapewniają doskonałe prowadzenie koła i odpowiedni komfort zawieszenia. Podobnie jak w legendarnym BMW R 5 rury nośne widelca teleskopowego zakryte są tulejami osłonowymi. Średnica rury nośnej wynosi 49 mm, a skok zawieszenia 120 mm z przodu i 90 mm z tyłu. Nowe BMW R 18 Classic i R 18 wyposażone są w podwójny hamulec tarczowy z przodu i pojedynczy hamulec tarczowy z tyłu w połączeniu z czterotłoczkowymi zaciskami stałymi. Stylowy wygląd zapewniają koła ze szprychami drucianymi.

Spójna ergonomia zapewniająca najlepszą kontrolę nad pojazdem.

Zgodnie z filozofią BMW Motorrad nowe BMW R 18 Classic i R 18 charakteryzuje swobodna pozycja podnóżków – tzw. „mid-mounted footpegs”. To klasyczne umiejscowienie za cylindrami jest nie tylko typowe dla BMW, ale również umożliwia utrzymanie zrelaksowanej i aktywnej pozycji podczas jazdy oraz możliwie najlepszą kontrolę nad motocyklem.

Trzy tryby jazdy oraz układy ASC i MSR gwarantujące dużo radości z jazdy i bezpieczeństwo w standardzie. Wspomaganie cofania i ruszania pod górę jako wyposażenie dodatkowe

Aby dostosować się do indywidualnych oczekiwań kierowcy, nowy R 18 oferuje standardowo trzy tryby jazdy „Rain”, „Roll” i „Rock”, co jest niespotykane w tym segmencie. W wyposażeniu standardowym oferowana jest również automatyczna kontrola stabilności ASC (Automatic Stability Control, wyłączana) zapewniająca wysoki poziom bezpieczeństwa. Ponadto nowe R 18 Classic i R 18 są standardowo wyposażone w układ regulacji hamowania silnikiem (MSR). Oprócz innych opcji wspomaganie cofania umożliwia wygodne manewrowanie, a asystent ruszania pod górę (Hill Start Control) start na wzniesieniach.

Nowe R 18 Classic i R 18: ikoniczny styl o wyglądzie sztywnej ramy, nowoczesna technika i autentyczne materiały w nowej odsłonie.

R 18 Classic i R 18 umiejętnie przenoszą do współczesności kultowy styl minionych czasów i w wielu detalach przywracają do życia purystyczny design stworzony przede wszystkim przez klasyki, takie jak BMW R 5. Elementy funkcjonalne i stylistyczne, takie jak dwupętlowa rama rurowa, bak w kształcie kropli, otwarty wał Kardana, powłoka lakiernicza z podwójnym liniowaniem (wyposażenie dodatkowe) nieprzypadkowo przypominają legendarnego „boksera” z 1936 roku. Także klasyczne elementy karoserii R 18 Classic i R 18 wykonane są – jak przystało na autentycznego klasyka – z metalu. Równie wyśmienitą reminiscencję legendarnego R 5 stanowi układ jezdny. Dwuramienny wahacz i kolumna resorująca w konfiguracji Cantilever z powodzeniem przenoszą wizualnie koncepcję sztywnej ramy R 5 do czasów współczesnych.

R 18 Classic First Edition i R 18 First Edition: ekskluzywny wygląd z kolorami i chromem.

Od momentu wprowadzenia na rynek nowe R 18, oprócz standardowego modelu zarezerwowanego na niektóre rynki, oferowany będzie na całym świecie jako ekskluzywny R 18 Classic i R 18 First Edition. Łączą one w sobie wygląd R 18 z ekskluzywnym wyposażeniem w klasycznym czarnym lakierze z podwójnymi białymi liniami. Innymi ciekawymi elementami są liczne chromowane powierzchnie, plakietka na siedzisku oraz chromowana wstawka „First Edition” na pokrywach bocznych.

Konstrukcja przyjazna dla tuningu jako warunek konieczny do łatwej customizacji i optymalnej indywidualizacji.

Nowy R 18 Classic i R 18, jak mało który motocykl, ma konstrukcję bardzo przyjazną dla tuningu, co było jednym z podstawowych założeń projektowych już we wczesnej fazie koncepcyjnej. Motocykl ma łatwo demontowalną ramę tylną i łatwo do zdemontowania zestaw elementów lakierowanych. Przemyślane połączenia przewodów hydraulicznych hamulca i sprzęgła oraz

wiązki kablowe umożliwiają bezproblemowy montaż wyższych lub niższych kierownic w połączeniu z odpowiednimi przewodami hydraulicznymi i wiązkami kablowymi. Ponadto widoczne pokrywy zaworów (pokrywy głowic cylindrów) i pokrywa korpusu silnika znajdują się na zewnątrz komory olejowej i dlatego są bardzo łatwe do wymiany.

Części do personalizacji i kolekcja Roland Sands Design „Machined” i „2-Tone-Black” do nowego R 18 Classic i R 18.

Asortyment wyposażenia BMW Motorrad oferuje maksymalne możliwości indywidualizacji, dzięki czemu możesz stworzyć R 18 Classic i R 18 według własnego gustu i własnych preferencji. Szeroka gama różnych części z oferty oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad i umożliwia indywidualne modyfikacje znacznie zmieniające charakter R 18 Classic i R 18. Już od wprowadzenia na rynek nowego R 18 Classic i R 18 dostępne będą dwie różne kolekcje części frezowanych z aluminium – „Machined” i „2-Tone-Black” – stworzone wspólnie z Roland Sands Design. Co-branding ze słynnymi markami: siedziska Mustang oraz układy wydechowe Vance & Hines „Made in USA”.

W zakresie akcesoriów i programu personalizacji nowego R 18 firma BMW Motorrad współpracuje z Roland Sands Design oraz kilkoma znanymi dostawcami, w tym amerykańskim producentem Mustang Seats, oferującym wysokiej jakości ręcznie wykonane siedziska pojedyncze i podwójne w różnych wersjach. Nie mniej kreatywny jest potencjał personalizacji układów wydechowych we współpracy z Vance & Hines.

Najważniejsze cechy nowego BMW R 18 Classic.

- Szyba przednia (zdejmowana)
- Torby siodłowe (zdejmowane)
- Siedzenie pasażera (zdejmowane)
- Dodatkowy reflektor diodowy
- 16-calowe przednie koło
- Elektroniczny regulator prędkości w standardzie

Najważniejsze cechy nowego BMW R 18 Classic i R 18:

- Ikoniczny styl dzięki nowoczesnej technice i autentycznym materiałom.
- Największy silnik BMW typu bokser wszech czasów o pojemności 1802 cm³.
- Moc 67 kW (91 KM) przy 4750 obr/min, maks. moment obrotowy 158 Nm przy 3000 obr/min.

- Ponad 150 Nm w każdej chwili w zakresie od 2000 do 4000 obr/min.
- Otwarty napęd Kardana.
- Starannie wykonana dwupętłowa rama rurowa ze stali.
- Wahacz tylnego koła z zamkniętym napędem o wyglądzie sztywnej ramy.
- Widelec teleskopowy z osłonami widelca, kolumna Cantilever z amortyzacją zależną od skoku.
- Spójna ergonomia zapewniająca zrelaksowaną jazdę i optymalną kontrolę.
- Hamulce tarczowe z przodu i z tyłu oraz koła ze szprychami drucianymi.
- Najnowocześniejsze oświetlenie diodowe w klasycznej interpretacji.
- Adaptacyjne światła skrętne zapewniające jeszcze lepsze oświetlenie zakrętów jako fabryczne wyposażenie dodatkowe.
- Klasyczny zegar z wbudowanym wyświetlaczem.
- Keyless Ride dla wygodnej aktywacji funkcji drogą radiową.
- Dwa tryby jazdy oraz ASC i MSR w standardzie.
- Wspomaganie cofania dla wygodnego manewrowania i wspomaganie ruszania pod górę jako wyposażenie dodatkowe.
- R 18 First Edition: ekskluzywny wygląd dzięki lakierowi i chromowanym akcentom.
- Bogaty wybór wyposażenia dodatkowego i oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad oraz modna kolekcja Ride & Style.

