

Nowy BMW R 18 Classic i nowy BMW R 18. Spis treści.



1. Koncepcja ogólna.	
Wersja skrócona.	2
2. Przeniesienie napędu.	7
3. Zawieszenie, instalacja elektryczna i systemy wspomagające.	1
4. Stylistyka.	17
5. Wyposażenie i customizacja.	20
6. Made in Berlin – narodziny Big Boxera.	25
7. Dane techniczne.	27

1. Koncepcja ogólna. Wersja skrócona.



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.

Podstawą 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 odlewanymi 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 dwupętłowa 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 łatwy 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 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.



2. Przeniesienie napędu.



Największy w historii marki silnik BMW typu „bokser” o historycznych korzeniach i potężnym momencie obrotowym.

Nowy BMW R 18 Classic i BMW R 18 to motocykle w najczystszej postaci: instynkt ponad umysłem, technologia nie jako cel sam w sobie, lecz jako sposób na stworzenie przestrzeni dla fantazji i silnych emocji. BMW Motorrad Concept R 18 zadebiutował z takim przesłaniem już na Concorso d'Eleganza Villa d'Este w maju 2019 r.: teraz wersje R 18 Classic i R 18 wzbogacają świat doznań BMW Motorrad Heritage World of Experience jako bardzo wyrazisty powrót do istoty marki BMW Motorrad – silnika typu bokser.



Sercem nowego BMW R 18 Classic i R 18 jest opracowany całkowicie od nowa, dwucylindrowy silnik o przeciwległych cylindrach – tzw. „Big Boxer”. Nie tylko pod względem imponującego wyglądu zewnętrznego, lecz także z technicznego punktu widzenia, nowy „Big Boxer” nawiązuje do tradycyjnych silników, które przez około 70 lat były synonimem motocykli z Monachium i Berlina-Spandau. Od początku BMW Motorrad w 1923 r. aż do pojawienia się silników z chłodzeniem olejowo-powietrznym: były to jednostki o prostej konstrukcji, stworzone z myślą o optymalnej niezawodności i łatwości konserwacji, wyróżniające się logicznie ułożonymi, a jednocześnie zaawansowanymi technologiami.

Dzięki górnym zaworom oraz oddzielnym blokom silnika i skrzyni biegów nowy „Big Boxer” ma te same cechy konstrukcyjne, które wyróżniały pierwszy silnik BMW Motorrad, który w tamtym czasie miał bocznie sterowane zawory. Największy stosowany w seryjnej produkcji motocykli dwucylindrowy bokser ma pojemność 1802 cm³ przy średnicy cylindra wynoszącej 107,1 mm i skokowi cylindra 100 mm. Jego moc to 67 kW (91 KM) przy 4750 obr/min. Maksymalny moment obrotowy 158 Nm jest dostępny już przy 3000 obr/min.

W zakresie od 2000 do 4000 obr/min do dyspozycji jest zawsze ponad 150 Nm.

Zapewnia to ogromną dynamiczność i – w połączeniu z dużym kołem zamachowym – wzorową płynność pracy. Są to kluczowe korzyści wynikające z takiego poziomu mocy i momentu obrotowego podczas jazdy. Maksymalna prędkość obrotowa silnika wynosi 5750 obr/min, a prędkość obrotowa biegu jałowego 950 obr/min.

Chłodzenie olejowo-powietrzne, pionowo rozdzielony blok silnika i skrzynia korbową z trzema łożyskami ślizgowymi.

Nowy „Big Boxer” ma chłodzenie olejowo-powietrzne, duże cylindry i głowice cylindra z radiatorami, waży 110,8 kg wraz ze skrzynią biegów i dolotem powietrza. Ma też aluminiowy blok silnika dzielony pionowo.

W przeciwieństwie do klasycznych chłodzonych powietrzem 2-zaworowych silników BMW Motorrad typu bokser, wał korbowy „Big Boxera” jest kuty ze stali hartowanej i odpuszczanej, ma w środku dodatkowe łożysko główne, które było konieczne ze względu na ogromną pojemność cylindrów, aby zapobiec niepożądanym drganiom i momentom zginającym.

Podobnie jak w przypadku wału korbowego, dwa korbowody z wałem Kardana są zamontowane na łożyskach ślizgowych i również są kute ze stali hartowanej i odpuszczanej. Umieszczone są w nich tłoki z odlewanego aluminium, z dwoma pierścieniami kompresyjnymi i jednym pierścieniem olejowym. Powierzchnia bieżna cylindrów z metali lekkich jest pokryta niklem i węglikiem krzemu.

Olej do smarowania i chłodzenia jest dostarczany przez układ z mokrą miską olejową z dwustopniową pompą oleju za pośrednictwem łańcucha napędzanego przez wał korbowy.

Klasyczne górne zawory z dwoma wałkami rozrządu jak w legendarnych motocyklach od R 5 do R 51/2 w połączeniu z nowoczesną technologią czterozaworową i podwójnym zapłonem.

Mimo że nowy „Big Boxer” ma cztery zawory, podwójny zapłon, nowoczesną konstrukcję komory spalania, wtrysk w kolektorze dolotowym i sterownik silnika BMS-O dla uzyskania najlepszego możliwego momentu obrotowego, jak również optymalnego zużycia paliwa i emisji spalin, wykorzystuje on klasyczną konfigurację górnozaworową – tak jak BMW Motorrad praktykowało to przez około 70 lat.



BMW R 5 z roku 1936.

Przy opracowywaniu napędu zaworowego do „Big Boxera” inżynierowie BMW Motorrad inspirowali się bardzo szczególną konstrukcją w historii BMW Motorrad – zgodnie z koncepcją Heritage: 2-cylindrowym „bokserem” z R 5/R 51 (1936-1941) i R 51/2 (1950-1951), przy czym ten drugi był pierwszym motocyklem BMW z silnikiem tego typu po drugiej wojnie światowej.

W przeciwieństwie do innych konstrukcji górnozaworowych BMW Motorrad, ten wysoko ceniony przez koneserów silnik ma dwa wałki rozrządu napędzane przez wał korbowy za pośrednictwem łańcucha.

Podobnie jak w historycznym modelu również „Big Boxer” ma dwa wałki rozrządu po lewej i prawej stronie nad wałem korbowym. Zaletą „boksera” z dwoma wałkami rozrządu są krótsze popychacze. Taki układ redukuje ruchome masy, zmniejsza ugięcie i minimalizuje liniowe wydłużenia popychaczy. Konsekwencją tej bardziej skomplikowanej konstrukcji jest, ogólnie rzecz biorąc, sztywniejszy napęd zaworowy o zwiększonej precyzji sterowania i bardziej stabilnej prędkości.

Dźwigniki widelkowe i ręcznie regulowana kompensacja luzu zaworowego za pomocą śrub tak, jak w tradycyjnych „bokserach” BMW.

W tradycyjnej konstrukcji boksera BMW Motorrad popychacze po stronie ssącej i po stronie wydechowej, prowadzone w uszczelniaczu zaworowym w górnej części cylindrów. Dwa zawory ssące i wydechowe w głowicy cylindra są uruchamiane parami za pomocą widelkowych dźwigni przegubowych. Kompensacja luzu zaworowego nie odbywa się hydraulicznie – jak to miało miejsce przez dziesięciolecia w większości klasycznych „bokserów” dwuzaworowych BMW chłodzonych powietrzem – lecz za pomocą jednej śruby regulacyjnej z nakrętką blokującą dla każdego zaworu. Podobnie jak w przypadku klasycznych „bokserów” 2-zaworowych, również w R 18 regulacja luzu zaworowego (0,2-0,3 mm) przebiega bardzo szybko. Zawory wykonane są ze stali, ich średnica wynosi 41,2 mm po stronie ssącej i 35 mm po stronie wydechowej. Kąty zaworów mierzą 21° po stronie ssącej i 24° po stronie wydechowej.

Skrzynia 6-biegowa o stałym zazębieniu z suchym, jednotarczowym sprzęgłem samonastawnym z funkcją antyhoppingową.

Podobnie jak w większości silników typu „bokser” BMW Motorrad od dziesięcioleci (z wyjątkiem „bokserów” z przepływem pionowym chłodzonych powietrzem/wodą od 2012 r.) moment obrotowy przekazywany jest do skrzyni biegów przez jednotarczowe sprzęgło suche. Po raz pierwszy zaprojektowano je, jako samonastawne sprzęgło antyhoppingowe, eliminując w ten sposób niepożądane blokowanie tylnego koła spowodowane oporem silnika podczas redukcji biegów.

Skrzynia 6-biegowa o stałym zazębieniu znajduje się w dwuczęściowej aluminiowej obudowie i jest zaprojektowana jako 4-wałkowa skrzynia z parami kół zębatych o ukośnym uzębieniu. Wał wejściowy skrzyni z amortyzatorami drgań napędza dwa wałki przekładni z parami kół zębatych za pomocą wałka pośredniego. Opcjonalnie oferowany jest bieg wsteczny. Jest on napędzany przez przekładnię pośrednią i silniczek elektryczny i może być załączany ręcznie.



Otwarty napęd Kardana według klasycznego wzorca.

Jak we wszystkich motocyklach BMW z silnikami typu „bokser” napęd w R 18 przenoszony ze skrzyni biegów na tylne koło za pośrednictwem wału Kardana z przegubami i zębatym kołem stożkowym i talerzowym. Wał przegubowy i przeguby to przykłady fascynującej, klasycznej techniki motocyklowej. Są one niklowane i otwarte, jak w modelach BMW Motorrad do roku 1955 włącznie. W celu kompensacji długości po stronie skrzyni biegów stosowany jest tzw. przegub trójpunktowy.

3. Zawieszenie, instalacja elektryczna i systemy wspomagające.



Zaawansowana dwupętłowa rama rurowa ze stali i tylny wahacz z zamkniętym napędem o wyglądzie sztywnej ramy jak w legendarnym BMW R 5.

Podstawą zawieszenia nowego R 18 Classic i R 18 jest dwupętłowa rama z rur stalowych. Jej konstrukcja nawiązuje do ram tego typu, które mają w BMW Motorrad długie tradycje. Liczne elementy odlewane i kute są wyjątkowe zarówno pod względem konstrukcji, jak i technologii produkcji.

Niezwykle wysoką jakość wykonania i dbałość o szczegóły widać w wielu detalach, takich jak stożkowe wpusty u dołu ramy, głowica kierownicy i spoiny spawalnicze między rurami stalowymi a elementami odlewanymi lub kutymi. Niektóre mocowania rur w obszarze głowicy kierownicy i siedziska są celowo przycinane pod kątem, co daje atrakcyjny wygląd połączenia.

Tę samą konstrukcję i zasadę produkcji ma tylne ramię wahadłowe wykonane z rur stalowych i części odlewanych oraz kutych. Podobnie jak w legendarnym BMW R 5 wahacz tylnego koła ma przykręcaną przekładnię. Wygląd sztywnej ramy stosowanej w R 5 został odtworzony przez konstruktorów BMW w R 18 w oparciu o centralną kolumnę resorującą w konfiguracji Cantilever, która znajduje się prawie w jednej linii z górną rurą ramy i jest „ukryta” wraz z prowadnicą rury wahacza, która łączy się płynnie z ramą główną. Dzięki temu rama i wahacz stanowią nie tylko rdzeń zawieszenia R 18 Classic i R 18, ale także sztywny układ ramy tworzy tak zwaną „flyline” – tym samym definiując ostatecznie konstrukcję nowego modelu „Big Boxera”.



Widelec teleskopowy z osłonami, kolumna Cantilever z amortyzacją zależną od skoku.

W zawieszeniu nowego BMW R 18 Classic i R 18 wzorowanym na klasycznej konstrukcji celowo zrezygnowano z możliwości elektronicznej regulacji. Zamiast tego teleskopowy widelec i bezpośrednio połączona centralna kolumna resorująca z tłumieniem zależnym od skoku i regulowanym napięciem wstępny 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.

Konsekwentna ergonomia w stylu cruisera i pozycja „mid-mounted footpeg” umożliwiająca swobodną jazdę i doskonale panowanie nad motocyklem.

Nowy R 18 Classic i R 18, jak żaden inny motocykl BMW do tej pory, oferują spójną ergonomię w stylu cruisera, podążając za linią wzornictwa. Ergonomiczny trójkąt BMW Motorrad tworzony przez końcówki kierownicy, siedzisko i podnóżki lub podesty jest tradycyjnie kluczowym czynnikiem decydującym o pozycji siedzenia. Wraz z innymi parametrami, takimi jak wysokość siedzenia, szerokość, wysokość i przesunięcie kierownicy, ma to decydujące znaczenie dla komfortu kierowcy na motocyklu. Standardowa wysokość siedzenia w R 18 wynosi 690 mm.



Zgodnie z filozofią BMW Motorrad nowy 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 zrelaksowaną i aktywną pozycję podczas jazdy oraz możliwie najlepszą kontrolę nad pojazdem. Opcjonalnie dostępne podesty łączą komfortową pozycję siedzącą z tradycyjnym wyglądem, a podnóżki dostępne również jako oryginalne akcesoria BMW Motorrad zapewniają bardzo zrelaksowaną pozycję na podczas jazdy. Ponadto oferta wyposażenia BMW Motorrad daje liczne możliwości dostosowania R 18 Classic i R 18 do indywidualnych wymagań ergonomicznych za pomocą różnych kierownic i foteli.

Nowy R 18 Classic – idealne wyposażone do nostalgicznej jazdy.

Z owiewką, siedzeniem pasażera i torbami siodłowymi nowy R 18 Classic jest doskonale przygotowany do weekendowych wycieczek we dwójkę. Uchwyt owiewki jest połączony z przodem motocykla w czterech punktach. Owiewkę wkłada się od góry i łączy na dole za pomocą blokad na szynie uchwytu, na której znajdują się również dodatkowe światła przednie i kierunkowskazy. Siedzenie pasażera jest wkładane i przykręcane w celu łatwego demontażu. Każda z toreb siodłowych ma pojemność 15,5 l. W przypadku stosowania toreb wewnętrznych pojemność wynosi po 10 l. Stylowe metalowe klamry ukrywają wsuwane zapięcia. Do motocykla zamontowane są za pomocą śrub. Dołączone zaślepki zamykają otwory podczas jazdy bez toreb siodłowych.

Podwójny hamulec tarczowy z przodu, pojedynczy hamulec tarczowy z tyłu i koła szprychowe.

Nowy BMW R 18 Classic i R 18 wyposażone są w podwójny hamulec tarczowy z przodu i pojedynczy hamulec tarczowy z tyłu w połączeniu. Średnica tarcz hamulcowych wynosi 300 mm. Układ hamulcowy wyposażony jest w sprawdzony półzintegrowany układ ABS BMW Motorrad. W tym układzie dźwignia hamulca ręcznego uruchamia jednocześnie hamulec przedni i tylny. Dźwignia hamulca nożnego działa natomiast wyłącznie na hamulec tylny. Podczas hamowania zintegrowany układ ABS BMW Motorrad dostosowuje rozkład siły hamowania na przednim i tylnym kole do dynamicznego rozkładu obciążenia kół i motocykla. Ponadto dynamiczne światło stop skutecznie sygnalizuje hamowanie innym uczestnikom. Ta dodatkowa funkcja świateł stop ostrzega w dwóch etapach o gwałtownym hamowaniu i hamowaniu awaryjnym.

Koła szprychowe w R 18 zapewniają stylowy wygląd cruisera z dużą średnicą koła z przodu i mniejszą z tyłu. Przednie koło w rozmiarze 3,5 x 19" wyposażone jest w oponę 120/70 R 19 lub 120/70 B 19 (w zależności od producenta), natomiast tylne koło w rozmiarze 5,0 x 16" w oponę 180/65 B 16.

Również R 18 Classic ma koła szprychowe, ale w odróżnieniu od R 18 przednie koło ma rozmiar 3,00 x 16" i oponę 130/90 B 16.



Najnowocześniejsze oświetlenie diodowe w klasycznej interpretacji.

R 18 Classic z dwoma stylowymi dodatkowymi reflektorami.

Nowy BMW R 18 Classic i R 18 wyznaczają standardy w segmencie cruiserów również pod względem oświetlenia – zarówno pod względem wizualnym, jak i bezpieczeństwa. BMW Motorrad po raz kolejny udowadnia, że najnowocześniejsza technologia oświetlenia diodowego idealnie nadaje się do zastosowania również w reflektorach o klasycznych kształtach. R 18 Classic i R 18 mają nowo opracowany, efektownie zaprojektowany diodowy reflektor główny ze zoptymalizowanym światłem mijania i drogowym w wysokiej jakości metalowej obudowie. Korpus reflektora jest regulowany w celu ewentualnego dostosowania do własnych potrzeb i customizingu. Dodatkowo nowo zaprojektowane diodowe kierunkowskazy – ze zintegrowanym światłem tylnym – zapewniają niepowtarzalny wygląd. Oprócz głównych reflektorów diodowych R 18 Classic wyposażone jest również w dwa stylowe dodatkowe światła diodowe.

Adaptacyjne światła skrętne zapewniające jeszcze lepsze oświetlenie zakrętów jako wyposażenie dodatkowe.

Opcjonalne adaptacyjne światła zakrętowe stanowią nie tylko wizualne wzbogacenie głównego reflektora, ale oferują również istotną korzyść funkcjonalną.

Unikalne w tej kategorii motocykli adaptacyjne światła zakrętowe działają za pośrednictwem oddzielnych elementów diodowych w reflektorze głównym z własnymi odbłyśnikami i w zależności od kąta przechyłu motocykla. Funkcja ta służy do kompensacji kąta przechyłu w stosunku do linii odcięcia wiązki światła mijania. W tym celu analizowany jest sygnał z czujnika pochylenia i włączane jest światło zakrętowe. Funkcja ta działa przy włączonym silniku, światłach mijania lub drogowych i w ciemności, od prędkości jazdy ok. 10 km/h i kąta pochylenia ok. 7°. Dodatkowe oświetlenie jest bardzo skuteczne do kąta pochylenia 25°, co znacznie poprawia oświetlenie wewnętrznego obszaru zakrętu – jest to duży plus dla bezpieczeństwa podczas jazdy nocą lub przy słabych warunkach oświetleniowych.

Klasyczny zegar z wbudowanym wyświetlaczem.

Harmonijnie wkomponowany w klasycznie minimalistyczny styl okrągły zegar zaprojektowany specjalnie do nowego R 18 Classic i R 18 ma analogowy prędkościomierz oraz kontrolki niewidoczne, gdy nie świecą. Jest on umieszczony w wysokiej jakości metalowej obudowie ze stylowym napisem „BERLIN BUILT”, a jego prosta funkcjonalność odpowiada całkowicie zasadzie minimalizmu inspirowanej historycznymi modelami B 18 Classic i R 18. Mimo swojej niezwykle klasycznej stylistyki oferuje on wiele wskazań, takich jak cyfrowy wskaźnik biegu i wskazania stanu, a także dane komputera pokładowego.

Keyless Ride dla wygodnej aktywacji funkcji drogą radiową.

Podobnie jak inne motocykle BMW Motorrad również nowy R 18 Classic i R 18 wyposażone są w system Keyless Ride dostępny jako wyposażenie dodatkowe zastępujące konwencjonalną blokadę zapłonu i kolumny kierownicy. Zapłon i system alarmowy są sterowane przez transponder (element wyposażenia dodatkowego) zintegrowany z kluczykiem nadającym sygnał radiowy o częstotliwości właściwej dla motocykla. Kierowca może trzymać kluczyk na przykład w kieszeni. Zapłon obsługuje się przyciskiem na panelu przy prawej manetce. Po naciśnięciu przycisku na kluczyku radiowym rozkłada się końcówka kluczyka niezbędna do obsługi klasycznej blokady kierownicy i korka wlewu paliwa (opcja dodatkowa).

Tryby „Rain”, „Roll” i „Rock” oraz ASC i ASR gwarantujące najwyższą radość i bezpieczeństwo jazdy w wyposażeniu standardowym.

Aby dostosować się do indywidualnych oczekiwań kierowcy, nowy R 18 Classic i R 18 oferują 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).

Ponadto nowy R 18 Classic i R 18 są wyposażone w układ regulacji hamowania silnikiem (MSR). Elektroniczny układ MSR zapobiega poślizgowi tylnego koła w wyniku nagłego dodania gazu lub redukcji biegów. Sprzęgło antyhoppingowe otwiera się od mechanicznie ustawionego progu, uniemożliwiając zablokowanie tylnego koła – na przykład w razie ostrej redukcji biegów. Jeżeli przyczepność opony jest poniżej tego progu otwarcia – na przykład na mokrej nawierzchni – to tylne koło może nadal przekraczać granicę tarcia statycznego na skutek momentu hamującego silnika i jednoczesnego uruchomienia hamulca tylnego koła, a następnie wpaść w poślizg. Dzięki MSR nowy R 18 Classic i R 18 wykrywają takie zagrożenie już w załączku. W zależności od współczynnika tarcia między oponą a nawierzchnią w ciągu kilku milisekund przepustnica otwierana jest w sposób, który kompensuje moment hamujący, a tylne koło pozostaje w statycznym zakresie tarcia. Efektem tego jest większe bezpieczeństwo, zwłaszcza na śliskich drogach.

W trybie „Rain” reakcja przepustnicy jest łagodniejsza, a charakterystyka sterowania ASC i MSR pozwala na jazdę na mokrej, a tym samym bardziej śliskiej nawierzchni, zapewniając szczególnie wysoki poziom bezpieczeństwa jazdy.

W trybie „Roll” silnik umożliwia optymalną reakcję przepustnicy, a systemy ABS i ASC zapewniają idealne osiągi na każdej nawierzchni.

Tryb „Rock” pozwala na wykorzystanie pełnego potencjału dynamicznego nowego R 18 Classic i R 18. Reakcja przepustnicy jest bardzo spontaniczna i bezpośrednia, a ASC pozwala na nieco większy poślizg.



Każdy tryb jazdy zapewnia optymalną interakcję pomiędzy charakterystyką silnika, reakcją przepustnicy, sterowaniem ASC i kontrolą momentu hamującego silnika. Dlatego też trzy tryby jazdy oferują optymalną możliwości adaptacji – zarówno do nawierzchni (tryb Rain), jak i indywidualnego doświadczenia w prowadzeniu (tryb Rock).

Asystent cofania dla wygody manewrowania, asystent ruszania pod górę i podgrzewane manetki jako wyposażenie dodatkowe. R 18 Classic z elektronicznym regulatorem prędkości w wyposażeniu standardowym.

Nowy R 18 Classic i R 18 zapewniają również komfort jazdy, oferując asystenta cofania jako wyposażenie dodatkowe. Można go włączyć w każdej chwili dźwignią. Blokuje to przednie biegi i włącza bieg wsteczny. Motocykl jest wprawiany w ruch przez naciśnięcie przycisku.

Asystent ruszania pod górę (Hill Start Control) dostępny jako wyposażenie dodatkowe zapewnia bardzo łatwe ruszanie pod górę. Włącza się go poprzez krótkie naciśnięcie dźwigni hamulca ręcznego lub nożnego.

Podgrzewane manetki, dostępne również jako wyposażenie dodatkowe, utrzymują komfortowe ciepło rąk w chłodne dni.

R 18 Classic wyposażony jest standardowo w elektroniczny regulator prędkości.

4. Stylistyka.



Nowy R 18 Classic i R 18: ikoniczny styl retro w mistrzowskim wykonaniu, nowoczesna technika i autentyczne materiały.

Nowy R 18 Classic to nostalgiczny motocykl turystyczny nawiązujący do początków wspaniałych modeli turystycznych cruiserów. R 18 utrzymany jest w bardzo purystycznym stylu, z kolei R 18 Classic ma dużą owiewkę, siedzenie pasażera, torby siodłowe, dodatkowe reflektory diodowe i małe przednie koło w rozmiarze 16 cali. Nowy R 18 Classic i R 18 są nowoczesną interpretacją cruiserów, która utrwała tradycję BMW Motorrad, doskonale odzwierciedlając legendarny styl retro i mistrzowsko transponując go do współczesności. Od ogólnego wrażenia do najmniejszego szczegółu purystyczna stylistyka jest zgodna z klasycznymi wzorcami, takimi jak BMW R 5. To nie przypadek, że charakterystyczne proporcje ze skośnymi liniami i wyraźnie zredukowaną stylistyką w połączeniu z funkcjonalnymi i definiującymi styl elementami, takimi jak dwupętlowa rama rurowa, otwarty wał Kardana, czarny lakier z podwójnymi liniami ozdobnymi (wyposażenie dodatkowe), nawiązują do legendarnego „boksera” sprzed lat. Centralnym elementem jest tu silnik z przeciwstawnymi cylindrami: element rozpoznawczy BMW, hołd dla klasycznej konstrukcji – pomnik w metalu.

Klasyczne elementy karoserii R 18 Classic i R 18 są również wykonane z metalu, jak przystało na autentycznego cruisera: 16-litrowy zbiornik paliwa w kształcie gruszki zaczerpniętym z R 5, przednie i tylne błotniki, panele boczne pod siedzeniem, tuleje widelca i obudowy reflektorów oraz okrągła deska rozdzielcza są wykonane z blachy stalowej. Zestaw części malowanych określa charakter i ogólny wygląd nowego R 18 Classic i R 18, podobnie jak monumentalny silnik typu „bokser”. Starannie dopracowana stylistyka karoserii w postaci indywidualnych komponentów podkreśla klasyczny wygląd motocykla, pozwalając jednocześnie na jego przebudowę, customizację i modyfikację.

Zgodnie z tą filozofią owiewka, torby siodłowe i fotel pasażera R 18 Classic są demontowalne, aby nic nie stało na przeszkodzie prawdziwie purystycznemu doświadczeniu jazdy.

Historyczna stylistyka z „Big Boxerem”, unikalnym otwartym wałem Kardana i wyglądem sztywnej ramy.

Pod względem napędu i zawieszenia nowy R 18 Classic i R 18 nawiązują do ich słynnego przodka – R 5 z 1936 roku. Skupiono się przy tym na redukcji do rzeczy najistotniejszych, a także na detalach określających styl.

Centralnym elementem jest bez wątpienia legendarny „bokser” BMW – o klarownej stylistyce bez rozpraszących szczegółów technicznych. Biorąc pod uwagę pełną gamę osprzętu niezbędnego w dzisiejszych nowoczesnych silnikach, konieczny był tutaj bardzo wysoki poziom integracji.

W rezultacie nowy „Big Boxer” – podobnie jak w R 5 – z prowadnicami zaworów umieszczonymi na górze cylindrów oraz pokrywa rozrządu (pokrywa obudowy silnika) i pokrywy zaworów (pokrywy głowic cylindrów) również kształtem nawiązują do legendarnego silnika serii 500, który ponad 80 lat temu wywołał sensację w motocyklowym świecie swoimi dynamicznymi osiągnięciami. Ukryte kable i przewody oraz cały system czujników nie odwracają uwagi od tego, co najważniejsze – nawet imponujący tłumik dolotu jest doskonale wkomponowany w ogólny kontekst. Nie istnieje praktycznie żadna inna koncepcja silnika, która w tak wyraźny sposób wizualnie oddaje zasadę działania czterosuwowego silnika benzynowego: ssanie, sprężanie, praca, wydech.

Kolejną cechą wywodzącą się z historycznego modelu jest otwarty napęd tylnego koła z niklowanym wałem Kardana. Podkreśla to purystyczny i technicznie zredukowany charakter nowego R 18 Classic i R 18. Bokser BMW bez wału Kardana to coś, co od ponad dziewięciu dekad było zupełnie nie do pomyślenia. Krótko mówiąc, wał Kardana w R 18 jest przedstawiony jako fascynujący, pięknie zaprojektowany element mechaniki napędowej. Po raz kolejny podstawową zasadą jest uwidocznienie jego funkcji.

Równie wyśmienitą reminiscencją legendarnego R 5 stanowi zawieszenie. Dwuramienny wahacz i kolumna resorująca w konfiguracji Cantilever z powodzeniem przenoszą wizualnie koncepcję sztywnej ramy historycznych bokserów BMW do czasów współczesnych. Począwszy od głowicy kierownicy poprzez centralną rurę ramy po górne rury wahacza widać ciągłą linię, która stanowi istotną cechę stylistycznej. W połączeniu z dolnymi rurami wahaczy wahadłowych znajdującymi się w jednej linii z dolnymi rurami ramy daje to nowemu R 18 Classic i R 18 wyraźnie płaski, wydłużony i muskularny wygląd. Klasyczna obudowa przekładni tylnego koła w wahaczu to także charakterystyczna cecha konstrukcyjna klasycznych „bokserów” BMW – wdrożona w R 18 Classic i R 18 w stylowy sposób.

Stylowe elementy konstrukcyjne jako hołd dla minionych czasów.

Inne klasyczne nawiązanie można znaleźć w widelcu teleskopowym: podobnie jak w historycznym modelu cały obszar rur wewnętrznych ma osłony z blachy stalowej. Już w czasach R 5 tego typu osłony widelca były wymogiem technicznym, ponieważ chroniły wrażliwe powierzchnie ślizgowe rur przed kamykami i uszkodzeniami wynikającymi ze złego stanu dróg w tamtych czasach. Wyrazisty wygląd widelca doskonale komponuje się z ogólnym wyglądem motocykla.

Wszędzie, gdzie tylko spojrzeć, widać starannie dopracowane szczegóły techniczne. Innym przykładem jest klasycznie zaprojektowany okrągły zegar zamknięty w metalowej obudowie z ozdobnym chromowanym pierścieniem. Napis „BERLIN BUILT” wyraźnie nawiązuje do pochodzenia motocykla: nowy R 18 Classic i R 18 są produkowane w Berlinie-Spandau. Starannie wykonane detale można znaleźć wszędzie: w przyrządach, zacisku kierownicy, korku wlewu paliwa, mocowaniu siedziska i wielu innych.

Reflektor diodowy pokazuje, że nawet najbardziej zaawansowaną technologię oświetleniową można umiejętnie wkomponować w styl klasycznego motocykla – w szczególności w połączeniu z opcjonalnym diodowym światłem dziennym, którego kształt sierpa oddaje charakterystyczne oblicze BMW Motorrad Heritage, zapewniając mu tym samym maksymalną rozpoznawalność.

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

Od momentu wprowadzenia na rynek nowy R 18 Classic i R 18, oprócz standardowego modelu zarezerwowanego na niektóre rynki, oferowane będą na całym świecie jako ekskluzywny R 18 Classic „First Edition” i R 18 „First Edition”. Łączą one klasyczny wygląd R 18 z ekskluzywnym lakierem i chromem. Wyposażenie dodatkowe obejmuje wysokiej jakości chromowane elementy, a lakier metalizowany w kolorze Blackstorm z misterną podwójną linią w kolorze Lightwhite jest wyraźnym nawiązaniem do historycznych korzeni motocykla.

Dopracowane detale i stylowe elementy nadają motocyklowi świeży wygląd, współczesny i emocjonujący zarazem, dzięki czemu spodoba się on nie tylko fanom klasycznych motocykli. Oprócz podwójnych linii ciekawymi elementami modelu specjalnego są liczne chromowane elementy, plakietka na siedzeniu oraz chromowana wstawka „First Edition” na pokrywach bocznych. Kolejnym atrakcyjnym elementem jest pudełko powitalne zarezerwowane wyłącznie dla kupujących „First Edition” zawierające następujące elementy:

- Pudełko z rysunkiem silnika na pokrywce.
- Historyczne plakietki ze zbiornika paliwa (napisy w kolorze miedzi).
- Historyczne śruby z rowkami (w kolorze miedzi).
- Rękawice robocze.
- Wkrętak (może być również używany jako brelok).
- Czapka „R 18 First Edition”.
- Skórzany pasek z ekskluzywną sprzączką „R 18 First Edition”.
- Książka o prawie 100-letniej historii BMW Motorrad.

5. Wyposażenie i customizacja.



Wyposażenie dodatkowe i oryginalne akcesoria BMW Motorrad.

Do dalszej indywidualizacji nowego BMW R 18 Classic i R 18 oferowany jest bogaty wybór wyposażenia dodatkowego i oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad oraz modna kolekcja Ride & Style. Oferta wyposażenia dodatkowego i akcesoriów będzie w przyszłości rozszerzona. Jak zwykle w BMW Motorrad wyposażenie dodatkowe montowane jest w trakcie produkcji. Oryginalne akcesoria BMW są montowane przez dealera BMW Motorrad lub przez klientów. Można je również zamontować później.

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 motocykla już we wczesnej fazie koncepcyjnej. Motocykl ma łatwo demontowalną ramę tylną i łatwy do zdemontowania zestaw elementów lakierowanych. Zapewnia to wysoki stopień swobody przy modyfikacji tyłu nowego R 18 Classic i R 18 według własnych preferencji przy stosunkowo niewielkim nakładzie sił i środków oraz zmianę kolorystyki zgodnie z indywidualnym gustem. Przemyślane połączenia przewodów hydraulicznych hamulca i sprzęgła oraz wiązki kablowe umożliwiają bezproblemowy montaż wyższych lub niższych kierownic w połączeniu z krótszymi lub dłuższymi przewodami hydraulicznymi i wiązkami kabli. Odpowiedni zestaw montażowy jest dostępny do wszystkich kierownic z gamy oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad. Ponadto pokrywy zaworów (pokrywy głowic cylindrów) i pokrywa korpusu silnika znajdują się na zewnątrz komory olejowej i dlatego są bardzo łatwe do wymiany.

Różnorodny asortyment części w zróżnicowanych stylach

Asortyment oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad oferuje maksymalne możliwości indywidualizacji, dzięki czemu możesz stworzyć R 18 Classic i R 18 według własnego gustu i własnych preferencji. Wyjątkową różnorodność części z oferty oryginalnych akcesoriów BMW Motorrad i umożliwia indywidualne modyfikacje zmieniające charakter R 18 Classic i R 18. W ten sposób nowy R 18 Classic i R 18 można w prosty sposób przekształcić w różne ikony stylu – na przykład z niską, bardzo szeroką lub średniej wysokości kierownicą, a nawet w „apehangera”. Dostępna jest również szeroka gama dopasowanych do siebie siedzeń – w tym nie tylko siedzenia komfortowe, lecz również siedzenie Solo Hommage przypominające indywidualne „wiszące” siedziska ze starych motocykli BMW.

Szeroki asortyment obejmuje również oparcia dla kierowcy i pasażera. Szczególnie odprężającą jazdę umożliwia podparcie nóg w pozycji „z nogami do przodu”. Inne opcje to torba na ramę z ekskluzywną mieszanką materiałów płóciennych i skórzanych, torby boczne (tylko R 18), torby tylne i wiele innych. R 18 Classic wyposażone jest standardowo w torby siodłowe. Oryginalny program akcesoriów BMW Motorrad umożliwia również dalsze zmiany stylistyczne, jak np. duże, smukłe przednie koło w rozmiarze 21 cali lub w R 18 mocno przylegający tylny błotnik, a także różne uchwyty na tablice rejestracyjne.

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

Części „Machined” to elementy frezowane z wysokiej jakości aluminium, które charakteryzują się atrakcyjnym kontrastem kolorystycznym pomiędzy czernią a srebrem. Aby to osiągnąć, elementy pokryte na czarno są frezowane, a następnie ponownie polerowane w określonych miejscach po wstępnym procesie frezowania, aby nadać im charakterystyczny wygląd aluminium i stworzyć pożądany kontrast kolorystyczny.

Z kolei kolekcja „2-Tone-Black” oferuje komponenty również wykonane z wysokiej jakości frezowanego aluminium, ale podwójnie anodowane na czarno z błyszczącą i matową fakturą.

W skład pakietów stylistycznych „Machined” i „2-Tone-Black” wchodzi na przykład koła przednie i tylne w rozmiarach innych niż standardowe przeznaczone m.in. do jeszcze odważniejszej indywidualizacji. Poza tym oferta tych ekskluzywnych, frezowanych części rozciąga się od obudowy prędkościomierza poprzez zaciski kierownicy, podwyższenia kierownicy (tzw. risery), uchwyty kierownicy, dźwignie ręczne i lusterka aż po listwy ozdobne bloku silnika, korek wlewu paliwa, osłonę dolotu powietrza i wiele innych. Krótko mówiąc, pakiety „Machined” i „2-Tone-Black” oferują szeroki zakres możliwości udoskonalenia R 18 Classic i R 18 do najwyższego poziomu indywidualizacji zgodnie z osobistymi preferencjami i pomysłami właściciela.

Co-branding ze słynnymi markami: siedziska Mustang oraz układy wydechowe Vance & Hines „Made in USA”.

W zakresie akcesoriów i programu personalizacji nowego R 18 Classic i 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 customizacji układów wydechowych we współpracy z Vance & Hines.

We współpracy z Mustang Seats powstały wysokiej jakości, ręcznie wykonane pojedyncze i podwójne siedzenia w różnych wariantach do różnych celów. Czy to siedzenie pojedyncze, czy podwójne, z większym naciskiem na komfort czy design, w kolorze czarnym czy brązowym, z oparciem czy bez – wysokiej jakości siedzenia „Made in USA” oferowane są w bardzo różnorodnej palecie.

Nie mniej kreatywne są opcjonalne układy wydechowe w dobrze znanej stylistyce Vance & Hines „Tapered” (R 18) i „Round” (R 18 Classic). Układy wydechowe zaprojektowane we współpracy z Vance & Hines oraz zatwierdzone i dopuszczone przez BMW Motorrad dostępne w wersji chromowanej lub z odporną na zarysowania czarną powłoką ceramiczną nie tylko oferują indywidualny i ekskluzywny wygląd, lecz także spełniają rygorystyczne normy jakościowe BMW Motorrad. Zapewniają optymalną moc i moment obrotowy i podkreślają niepowtarzalne, głębokie brzmienie silnika typu „bokser”.

Rozszerzenia gwarancji i pakiety serwisowe.

Nawet po latach bezpiecznej jazdy opcjonalne przedłużenia gwarancji BMW Motorrad dają pewność i zapewniają naprawy po upływie ustawowego okresu gwarancji. Opcjonalny pakiet serwisowy Oil Inclusive obejmuje regularną wymianę oleju zgodnie z harmonogramem przeglądów i wymianę filtra oleju, natomiast pakiet Service Inclusive obejmuje pełen zakres usług (bez części eksploatacyjnych) zgodnie z harmonogramem przeglądów za jednorazową stałą opłatą.

Oryginalne akcesoria BMW Motorrad.

Bagaż.

- Plecak na zbiornik paliwa, czarny.
- Torba na zbiornik paliwa, mała, czarna.
- Torba na ramię, prawa, czarna.
- Torba boczna 16 l, lewa/prawa, czarna (tylko R 18).
- Torba tylna 27 l, czarna.
- Torba na owiewkę, czarna.

Stylistyka i wygląd.

- Osłona reflektora Machined / 2-Tone Black (tylko R 18).
- Kapturek górnego końca widelca Machined / 2-Tone-Black (tylko R 18).
- Osłona górnego końca widelca Machined / 2-Tone-Black.

- Kapturek górnego końca widelca Machined / 2-Tone-Black.
- Obudowa prędkościomierza Machined / 2-Tone-Black.
- Zacisk kierownicy górny Machined / 2-Tone-Black.
- Uchwyt kierownicy Machined / 2-Tone-Black.
- Kapturek kierownicy Machined / 2-Tone-Black.
- Lusterko Machined / 2-Tone-Black.
- Pokrywa zbiornika wyrównawczego, przód Machined / 2-Tone-Black.
- Pokrywa zbiornika wyrównawczego płynu hamulcowego, tył Machined / 2-Tone-Black.
- Korek zbiornika paliwa Machined / 2-Tone-Black.
- Korek zbiornika paliwa, zamykany Machined / 2-Tone-Black.
- Błotnik przedniego koła 21 cali.
- 16-calowe przednie koło szprychowe (standard w R 18 Classic).
- 19-calowe przednie koło Machined / 2-Tone-Black / chrom.
- 21-calowe przednie koło Machined / 2-Tone-Black / chrom.
- 16-calowe tylne koło Machined / 2-Tone-Black / chrom.
- 18-calowe tylne koło Machined / 2-Tone-Black / chrom.
- Błotnik tylnego koła Bobber style, zagruntowany (tylko R 18).
- Boczne mocowanie tablicy rejestracyjnej, czarne / chromowane (tylko R 18).
- Chromowana osłona silnika.
- Pokrywa obudowy silnika Machined / 2-Tone-Black.
- Pasek ozdobny na osłonę obudowy silnika Machined / 2-Tone-Black.
- Osłona głowicy cylindra Machined / 2-Tone-Black.
- Pasek ozdobny na osłonę głowicy cylindra Machined / 2-Tone-Black.
- Osłona tłumika dolotu Machined / 2-Tone-Black.
- Tłumik końcowy Tapered chromowany / czarny. (tylko R 18).

Ergonomia i komfort.

- Głośnik, jednoczęściowy, chromowany / czarny.
- Riser 1,5" Machined / 2-Tone-Black / chromowany (tylko R 18).
- Riser 4" Machined / 2-Tone-Black / chromowany.
- Dźwignia ręczna, regulowana Machined / 2-Tone-Black.

- Kierownica Beachbar 36/7" chromowana / czarna.
- Kierownica Apehanger 16" chromowana / czarna.
- Kierownica Apehanger 6,5" chromowana / czarna.
- Owiewka przezroczysta / maskowana (standard w R 18 Classic).
- Owiewka niska, przezroczysta / maskowana.
- Owiewka średnia, przezroczysta / maskowana.
- Uchwyt owiewki z dodatkowymi reflektorami diodowymi, chromowany / czarny (standard w R 18 Classic).
- Podest kierowcy, Machined / 2-Tone-Black.
- Podest pasażera, Machined / 2-Tone-Black.
- Podnóżek kierowcy, chromowany.
- Pojedyncze siedzenie Solo Hommage czarne (pojedyncze siedzenie w stylu historycznych motocykli BMW).
- Pojedyncze siedzenie Custom, brązowo-czarne.
- Siedzenie Custom Fastback, brązowo-czarne.
- Siedzenie Day Rider, brązowo-czarne.
- Siedzenie Weekender, czarne.
- Siedzenie Cross Country, czarne.
- Oparcie kierowcy, brązowe / Day Rider czarne / Tour czarne.
- Oparcie pasażera brązowe / czarne / Tour czarne.
- Mocowanie oparcia pasażera, chromowane.

6. Made in Berlin – narodziny Big Boxera.



Jedynie na świecie w pełni wyposażone zakłady produkujące motocykle i skutery BMW znajdują się w berlińskiej dzielnicy Spandau, gdzie zajmują łączną powierzchnię około 220 tysięcy m². Jednoślady powstają tu od 1969 r. Obecnie zakłady w Spandau produkują ponad 155 tysięcy pojazdów rocznie, wraz z silnikami i zawieszeniem. Codziennie z linii montażowej w Berlinie zjeżdża ok. 800 jednośladów z segmentu Sport, Tour, Roadster, Heritage, Adventure i Urban Mobility.

Produkcja nowego R 18 rozpoczęła się w czerwcu 2020 r., R 18 Classic nieco później. To wejście w segment cruiserów tworzy nowy aspekt doświadczeń BMW Motorrad Heritage. Rezultatem tego są pełne charakteru cruisery wyposażone w największy silnik typu „bokser”, jaki kiedykolwiek powstał w fabryce w Berlinie. W celu włączenia R 18 i R 18 Classic w bieżący proces montażu, w szczególności w zakresie montażu skrzyni biegów, lakierowania i spawania, dokonano strukturalnych i innowacyjnych adaptacji.

Legendarny „bokser” BMW – „Berlin built”.

Oprócz głównego elementu nowych modeli – całkowicie nowego 2-cylindrowego silnika typu „bokser” o pojemności skokowej 1800 cm³ i nowoczesnym chłodzeniu olejowo-powietrznym – zakłady w Berlinie montują również skrzynię biegów do R 18 i R 18 Classic. W tym celu w dziale montażu silników uruchomiono nową linię do montażu skrzyń biegów, co jeszcze bardziej zwiększyło zakres produkcji w zakładach w Berlinie. Produkcja nowego i większego wału korbowego, korbowodów, skrzyń korbowych i głowic cylindrów w dziale produkcji mechanicznej została włączona do istniejącego procesu produkcyjnego.

Innowacyjny dział malowania i rozbudowa spawalni.

W innowacyjnym dziale malowania osiem robotów w czterech kabinach wykonuje na legendarnym gruzkowym zbiorniku paliwa podwójne linie ozdobne.

Ta technologia aplikacji jest nowością w przemyśle motocyklowym, co odzwierciedla wysoki stopień innowacyjności zakładów w Berlinie.

Szczególną uwagę zwraca malowana proszkowo dwupętłowa rama z rur stalowych. W tym celu proces produkcyjny istniejącej lakierni proszkowej został dostosowany do specyfikacji lakierowania ramy w błyszczącym kolorze

czarnym. Berlińscy inżynierowie technolodzy opracowali specjalną suszarkę na podczerwień, zapewniającą nowej, błyszczącej powłoce proszkowej odpowiednią przyczepność. Szczególnie wysoki poziom jakości produkcji i dbałość o szczegóły widać w częściach produkowanych we własnej spawalni – m.in. w spoinach spawanych między rurami stalowymi i odlewami, a także w częściach kutych, takich jak wahacz. W tym celu rozbudowano dział spawalniczy, dodając cztery nowe ogniwa spawalnicze i trzy nowe centra obróbki.



7. Dane techniczne.



Silnik	BMW R 18 Classic	BMW R 18
Pojemność skokowa	cm ³ / cui	1 802 / 110
Średnica / skok	mm	107,1 / 100
Moc	kW / KM	67 / 91
przy	obr/min	4 750
Maksymalny moment obrotowy	Nm	158
przy	obr/min	3 000
Typ	Chłodzony powietrzem / olejem 2-cylindrowy 4-suwowy silnik typu „bokser”	
Liczba cylindrów	2	
Stopień sprężania / paliwo	9,6:1 / bezołowiowa (95–98 oktanów)	
Rozrząd	górnosuworowy	
Liczba zaworów na cylinder	4	
Ø zaworów ssących / wydechowych	mm	41,2 / 35,0
Ø przepustnicy	mm	48
Sterownik silnika	BMS-O	
Kontrola emisji spalin	Katalizator trójdrożny o obiegu zamkniętym, norma emisji spalin Euro 5	
Instalacja elektryczna		
Alternator	T	600
Akumulator	V / Ah	12 / 26 bezobsługowy
Reflektor	diodowe światło mijania z diodowym modulem świateł drogowych z modulem projekcyjnym 2 dodatkowe reflektory diodowe	diodowe światło mijania z diodowym modulem świateł drogowych z modulem projekcyjnym
Rozrusznik	kW	1,5
Przeniesienie napędu – skrzynia biegów		
Sprzęgło	Hydrauliczne suche sprzęgło jednotarczowe	
Skrzynia biegów	6-biegowa, kłowa	
Przełożenie pierwotne	1,16	
Przełożenia	2,438	
	II	1,696
	III	1,296
	IV	1,065
	V	0,903
	VI	0,784
Napęd tylny	Wał uniwersalny	
Przełożenie	3,091	
Zawieszenie		
Konstrukcja ramy	dwupętlowa rama rurowa ze stali	
Zawieszenie przedniego koła	widelec teleskopowy, rury widełca Ø 49 mm	
Zawieszenie tylnego koła	Cantilever	

Całkowity skok amortyzatorów przód / tył	mm		120 / 90
Wyprzedzenie sworznia zwrotnicy	mm		150,0
Rozstaw osi	mm		1 731
Kąt główki ramy	°		57,3
Hamulce	przód		Podwójny hamulec tarczowy, Ø 300 mm
	tył		Pojedynczy hamulec tarczowy Ø 300 mm
ABS			układ Integral ABS BMW Motorrad (półzintegrowany)
Koła			Koła szprychowe
	przód	3,0 x 16	3,5 x 19"
	tył		5,0 x 16"
Opony	przód	130/ 90 B 16	120/70 R 19 lub B 19 (w zależności od producenta)
	tył		180/ 65 B 16

Wymiary i masa

Długość całkowita	mm		2 440
Szerokość całkowita z lusterkami	mm		964
Wysokość siedzenia	mm	710	690
Masa własna wg DIN (w stanie gotowości do jazdy)	kg	365	345
Dopuszczalna masa całkowita	kg		560
Pojemność zbiornika paliwa	l		16

Osiągi w liczbach

Zużycie paliwa (według WMTC)	l/100 km		5,6
Emisja CO ₂ (według WMTC)	g/km		129
0- 100 km/h	s		4,8
Prędkość maksymalna	km/h		180