

Die neue BMW R 18 Roctane. Inhaltsverzeichnis.



1. Gesamtkonzept. (Kurzfassung).	2
2. Antrieb.	8
3. Fahrwerk, Elektrik und Assistenzsysteme.	12
4. Design.	19
5. Ausstattungs- und Customizing-Programm.	23
6. Technische Daten.	28

1. Gesamtkonzept. Kurzfassung.



P90503596

Die neue BMW R 18 Roctane als fünftes Mitglied der R 18 Familie – Cruisen und Touren im Custom Bagger Style.

Mit der neuen R 18 Roctane folgt neben der R 18, R 18 Classic, R 18 B und R 18 Transcontinental jetzt das fünfte Mitglied der R 18 Familie. Einmal mehr folgt es der Geschichte und Tradition von BMW Motorrad und verbindet modernste Motorradtechnik mit dem Design und dem Charme vergangener Zeiten.

Auch die neue BMW R 18 Roctane nimmt technisch als auch optisch Anleihen an berühmten BMW Modellen wie der BMW R 5 und rückt das Wesentliche am Motorrad wieder in den Mittelpunkt: puristische, schnörkellose Technik und den Boxermotor als Epizentrum von Fahrgenuss. Dazu verschmelzen klassisches Design und klare, aber zeitgemäße Technik zu einem faszinierenden Gesamtkonzept, das mit einem einzigartigen emotionalen Fahrerlebnis und gekonnt inszenierter Formensprache mit Heckpartie im sogenannten „Streamlining Design“ begeistert.

Hubraumstärkster BMW Boxermotor aller Zeiten mit sattem Drehmoment in Schwarz metallic matt beschichtet und mit schwarzen Hochglanzdeckeln sowie Abgasanlage und Sternmuttern in Dark Chrome.

Herzstück der neuen BMW R 18 Roctane ist der bekannte Zweizylinder-Boxermotor, der „Big Boxer“. Nicht nur mit seinem eindrucksvollen Erscheinungsbild, sondern auch in technischer Hinsicht knüpft der bei der neuen R 18 Roctane in Avusschwarz metallic matt und mit schwarzen Hochglanzdeckeln gehaltene Motor an die traditionellen luftgekühlten Boxermotoren an, die seit Beginn der BMW Motorrad Fertigung im Jahre 1923 über mehr als sieben Jahrzehnte hinweg für ein begeisterndes Fahrerlebnis sorgten. Der hubraumstärkste, jemals in der Motorradserienfertigung eingesetzte Zweizylinder-Boxermotor verfügt über 1 802 cm³ Hubraum. Die Leistung beträgt 67 kW (91 PS) bei 4 750 min⁻¹. Von 2 000 bis 4 000 min⁻¹ sind jederzeit über 150 Nm Drehmoment abrufbar und urwüchsige Durchzugskraft geht einher mit sattem Sound. Perfekt zum schwarzen Motor passen die jeweils in Dark Chrome gehaltene Abgasanlage und die Sternmuttern.

Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl und Hinterradschwinge mit eingefasstem Achsantrieb in Starrrahmen-Optik.

Herzstück des Fahrwerks der neuen R 18 Roctane ist ein Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl. Mit seiner Konstruktion knüpft er an die lange BMW Motorrad Tradition dieser Rahmenbauart an. Die besonders hohe Fertigungsqualität und Liebe zum Detail zeigt sich auch bei kaum wahrnehmbaren Details wie den Schweißverbindungen zwischen Stahlrohren und Gussbeziehungsweise Schmiedeteilen. Die nach vergleichbarem Muster gefertigte Hinterradschwinge fasst wie bereits die legendäre BMW R 5 das Hinterachsgetriebe stilecht über Schraubverbindungen ein.

Teleskopgabel mit Gabelhülsen, Cantilever-Federbein sowie Leichtmetallräder mit 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten sowie Scheibenbremsen.

Die Federelemente der neuen BMW R 18 Roctane verzichten bewusst auf elektronische Einstellmöglichkeiten. Vielmehr sorgen eine Teleskopgabel sowie ein direkt angelenktes Zentralfederbein mit wegabhängiger Dämpfung und verstellbarer Federvorspannung für eine souveräne Radführung und einen ansprechenden Federungskomfort. Wie bei der legendären BMW R 5 sind die

Standrohre der Teleskopgabel mit Gabelhülsen verkleidet. Der Standrohrdurchmesser beträgt 49 mm, der Federweg vorne 120 und hinten 90 mm. Die neue BMW R 18 Roctane wird von einer Doppelscheibenbremse vorn und einer Einscheibenbremse hinten in Verbindung mit Vierkolben-Festsätteln verzögert. Einen stilsicheren Auftritt stellen die Leichtmetallräder sicher. Vorne in der Dimension 3,5 x 21" und bereift in der Größe 120/70 B 21 sowie hinten in den Maßen 5,5 x 18" mit einem Pneu im Format 180/55 B 18.

Stimmige Ergonomie mit Stufensitzbank, Trittbrettern, Schaltwippe sowie hohem Lenker.

Die neue BMW R 18 Roctane setzt ganz im Sinne von BMW Motorrad auf eine lässige, sogenannte „Mid mounted footpeg“-Position der Fußrasten. Diese klassische Position hinter den Zylindern ist nicht nur typisch für BMW, sondern ermöglicht eine entspannte und fahraktive Sitzhaltung für bestmögliche Fahrzeugkontrolle. Dazu verfügt die R 18 Roctane über eine schlank nach hinten zulaufende Stufensitzbank mit Soziushalteriemer für zwei Personen und ist mit Trittbrettern in Verbindung mit einer Schaltwippe ausgestattet. Für eine aufrechte und entspannte Sitzposition sorgt der hohe, in Schwarz beschichtete Lenker.

In der jeweiligen Fahrzeugfarbe lackierte Koffer sowie Windschild als Original BMW Motorrad Zubehör. Drei attraktive Farbgebungen.

Für cooles Cruisen und Touren bestens gerüstet ist die neue R 18 Roctane dank in Fahrzeugfarbe lackierter Koffer. Die Koffer bieten jeweils 27 Liter Gepäckvolumen. Für ausgedehntere Touren lässt sich die neue R 18 Roctane mit einem Windschild mit Zusatzscheinwerfern und hängend montierten Blinkleuchten aus dem Original BMW Motorrad Zubehör Programm ausrüsten.

Serienmäßig ist die neue R 18 Roctane in Schwarz lackiert. Als Sonderausstattung stehen die Farben Mineralgrau metallic matt sowie Manhattan metallic matt zur Verfügung.

Drei Fahrmodi sowie ASC und MSR für ein hohes Maß an Fahrspaß und Sicherheit serienmäßig. Rückfahrlilfe, Hillstart Control und Heizgriffe als Sonderausstattung ab Werk.

Zur Anpassung an die individuellen Wünsche des Fahrers bietet auch die neue R 18 Roctane bereits serienmäßig und in diesem Segment außergewöhnlich die drei Fahrmodi „Rain“, „Roll“ und „Rock“. Ebenfalls Umfang der Serienausstattung ist die Automatische Stabilitätskontrolle ASC (Automatic Stability Control, abschaltbar), die für hohe Fahrsicherheit sorgt. Darüber hinaus ist die neue R 18 Roctane serienmäßig mit einer Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR) ausgestattet. Neben weiteren Optionen ermöglicht eine Rückfahrlilfe komfortables Rangieren und die Funktion Hill Start Control leichtes Anfahren am Berg. Für wohlige warme Hände an kalten Tagen sorgen die ebenfalls als Sonderausstattung ab Werk verfügbaren Heizgriffe.

Die neue R 18 Roctane: Der „Big Boxer“ mit Starrrahmenoptik, moderner Technik und authentischen Materialien im Custom Bagger Style inszeniert. Scheinwerfer mit integriertem, klassisch gezeichneten Rundinstrument.

Die R 18 Roctane münzt die ikonischen Formgebungen vergangener Zeiten gekonnt im Custom Bagger Style um und in vielen Details lebt ein puristisches Design fort, das vor allem durch Klassiker wie die BMW R 5 geprägt wurde. Funktionale und stilprägende Elemente wie der Doppelschleifenrahmen, der Tropfentank oder die offen laufende Kardanwelle erinnern nicht von ungefähr an den legendären Boxer aus dem Jahr 1936. Auch bestehen die klassischen Karosserieumfänge der R 18 Roctane wie Tank, Kotflügel oder Scheinwerfergehäuse – ganz wie es sich für einen authentischen Klassiker geziemt – aus Metall. Eine ebenso treffliche Reminiszenz an die legendäre R 5 stellt das Fahrwerk dar. Zusammen mit der Zweiarmschwinge und einem Federbein in Cantilever-Anordnung gelang es, das Starrrahmenkonzept der R 5 optisch perfekt in die Neuzeit zu übertragen.

Wo das Auge entlangstreicht – überall zeigt sich liebevoll gestaltete Technik im Detail. So auch beim Scheinwerfer mit integriertem, klassisch gezeichneten Rundinstrument. Bereits die legendäre BMW R 5 von 1936 und fortan nahezu alle BMW Motorräder bis Anfang der 1970er Jahre verfügten über diese charakteristische Kombination. Die neue BMW R 18 Roctane lässt diese Tradition jetzt wieder aufleben – mit modernster Technik aber zeitgenössischem Design. Einen Verweis auf die Herkunft

dokumentiert der „BERLIN BUILT“ Schriftzug im Zifferblatt: auch die neue R 18 Roctane wird im BMW Motorrad Werk Berlin-Spandau gefertigt.

Umbaufreundliche Architektur als Voraussetzung für einfaches Customizing und optimale Individualisierung.

Wie die ganze R 18 Familie bietet auch die neue R 18 Roctane eine sehr umbaufreundliche Architektur, die bereits in den frühen Konzeptionsphasen der Grundauslegung des Fahrzeugs im Fokus stand. Darüber hinaus sind die Ventildeckel (Zylinderkopfhäuben) und die Heldenbrust (Motorgehäusedeckel) derart konzipiert, dass sie außerhalb des Ölraums sitzen und damit sehr leicht zu wechseln sind.

Die Highlights der neuen BMW R 18 Roctane:

- Ikonischer Stil durch moderne Technik und authentische Materialien.
- Größter BMW Boxermotor aller Zeiten mit 1 802 cm³ Hubraum.
- Leistung 67 kW (91 PS) bei 4 750 min⁻¹, max. Drehmoment 158 Nm bei 3 000 min⁻¹.
- Von 2 000 bis 4 000 min⁻¹ jederzeit über 150 Nm abrufbar.
- Offen laufender Kardanantrieb nach klassischem Vorbild.
- Abgasanlage und Sternmuttern in Dark Chrome.
- Aufwendig gefertigter Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl.
- Hinterradschwinge mit eingefasstem Achsantrieb in Starrrahmen-Optik.
- Teleskopgabel mit Gabelhülsen und Cantilever-Federbein mit wegabhängiger Dämpfung.
- Stimmige Ergonomie mit hohem Lenker für entspanntes Fahren und optimale Kontrolle.
- Scheibenbremsen vorn und hinten sowie Leichtmetallgussräder in 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten.
- Seitendeckel mit Emblem.
- Scheinwerfergehäuse mit integriertem klassischem Rundinstrument.

- Modernste LED-Lichttechnik klassisch interpretiert.
- Adaptives Kurvenlicht für noch bessere Fahrbahnausleuchtung bei Kurvenfahrt als Sonderausstattung ab Werk.
- Keyless Ride für komfortable Funktionsaktivierung per Funk (Zündung an/aus).
- Lenkschlossverriegelung per Hand / Verschluss am Steuerrohr rechts.
- Koffer-Schliesszylinder per Hand.
- Drei Fahrmodi sowie ASC und MSR serienmäßig.
- Rückfahrhilfe für komfortables Rangieren sowie Hill Start Control für leichtes Anfahren am Berg als Sonderausstattung ab Werk.
- Heizgriffe, DWA, RDC und 35-kW-Version als Sonderausstattung ab Werk.
- Umfangreiches Programm an Sonderausstattungen und Original BMW Motorrad Zubehör sowie eine lässige Ride & Style Kollektion.

2. Antrieb.



Hubraumstärkster BMW Boxermotor aller Zeiten mit historischen Wurzeln und sattem Drehmoment in Schwarz metallic matt gehalten. Abgasanlage und Sternmuttern in Dark Chrome.

Die neue BMW R 18 Roctane bedeutet Motorradfahren in seiner ursprünglichsten Form: Fühlen statt Ratio, Technologie nicht als Selbstinszenierung, sondern als Raum für Fantasie, und große Emotion statt nüchterner Betrachtung und sachlichem Kalkül. Mit dieser Botschaft steht auch die R 18 Roctane in der BMW Motorrad Erlebniswelt Heritage für ausdrucksstarke Rückbesinnung auf den Kern der Marke BMW Motorrad: den Boxermotor.

Herzstück der neuen BMW R 18 Roctane ist der „Big Boxer“. Nicht nur mit seinem eindrucksvollen äußeren Erscheinungsbild, sondern auch in technischer Hinsicht knüpft das in Schwarz metallic matt beschichtete Triebwerk an die traditionellen Boxermotoren an, die seit Beginn der BMW Motorrad Fertigung im Jahre 1923 rund 70 Jahre lang bis zum Erscheinen des luft-/ölgelkühlten Nachfolgers synonym für die Motorräder aus München beziehungsweise Berlin-Spandau standen: klar gezeichnete und im Sinne bester Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit konstruierte Motoren, mit logisch angeordneter, aber gleichwohl leistungsfähiger Technik. Passend zum in Schwarz gehaltenen Boxermotor sind die Abgasanlage und die Sternmuttern in Dark Chrome beschichtet.

Mit ohv-Ventiltrieb sowie separatem Motor- und Getriebegehäuse trägt auch der „Big Boxer“ die konstruktiven Merkmale, die bereits den ersten BMW Motorrad Boxermotor, damals noch mit seitengesteuerten Ventilen, auszeichneten. Der hubraumstärkste, jemals in der Motorradserienfertigung eingesetzte Zweizylinder-Boxermotor verfügt über 1 802 cm³ Hubraum, resultierend aus 107,1 mm Bohrung und 100 mm Hub. Die Motorleistung beträgt 67 kW (91 PS) bei 4 750 min⁻¹. Das maximale Drehmoment von 158 Nm liegt bereits bei 3 000 min⁻¹ an. Dabei sind von 2 000 bis 4 000 min⁻¹ jederzeit über 150 Nm abrufbar.

Das bedeutet enormes Durchzugsvermögen und – in Verbindung mit üppig bemessener Schwungmasse – auch vorbildliche Laufkultur. Dies sind die im Fahrbetrieb so wichtigen Vorteile dieser Leistungs- und Drehmomentdarstellung. Die Maximaldrehzahl beträgt $5\,750/\text{min}^{-1}$, die Leerlaufdrehzahl liegt bei $950/\text{min}^{-1}$.

Luft-/Ölkühlung, vertikal geteiltes Motorgehäuse und dreifach gleitgelagerter Kurbeltrieb.

Der „Big Boxer“ ist luft-/ölgekühlt, besitzt großflächig verrippte Zylinder und Zylinderköpfe und bringt inklusive Getriebe und Sauganlage 110,8 kg auf die Waage. Er verfügt über ein vertikal geteiltes Motorgehäuse aus Aluminium.

Im Gegensatz zu den klassischen luftgekühlten Zweiventil-Boxermotoren von BMW Motorrad verfügt die aus Vergütungsstahl geschmiedete Kurbelwelle des „Big Boxer“ über ein zusätzliches Hauptlager in der Mitte, das aufgrund des enormen Zylindervolumens notwendig wurde, um unerwünschte Biegeschwingungen der Kurbelwelle zu unterbinden.

Die beiden Pleuel mit I-Schaft sind wie die Kurbelwelle gleitgelagert und ebenfalls aus Vergütungsstahl geschmiedet. Sie nehmen aus Aluminium gegossene Kolben mit zwei Kompressionsringen und einem Ölabstreifring auf. Die Lauffläche der Leichtmetallzylinder ist mit einer NiCaSil-Beschichtung versehen.

Die Versorgung mit Schmier- und Kühlöl übernimmt eine Nassumpfschmierung mit einer zweistufigen, via Hülsenkette von der Kurbelwelle angetriebenen Ölpumpe.

Klassischer ohv-Ventiltrieb mit zwei Nockenwellen wie bei der legendären R 5 bis zur R 51/2 gepaart mit moderner Vierventiltechnik und Doppelzündung.

Ogleich der neue „Big Boxer“ im Sinne bestmöglicher Drehmomentdarstellung sowie optimaler Verbrauchs- und Emissionswerte auf vier Ventile, Doppelzündung, eine moderne Brennraumarchitektur sowie Saugrohreinspritzung und das Motormanagement BMS-O vertraut, setzt er beim Ventiltrieb auf die klassische ohv-Bauart, wie sie bei BMW Motorrad rund 70 Jahre lang zum Einsatz kam.

Bei der Entwicklung des Ventiltriebs für den „Big Boxer“ ließen sich die BMW Motorrad Ingenieure – ganz im Sinne des Heritage-Gedankens – von einer ganz besonderen Motorenkonstruktion in der Geschichte von BMW Motorrad inspirieren: dem Zweizylinder-Boxermotor der R 5/R 51 (1936 – 1941) beziehungsweise R 51/2 (1950 – 1951), dem ersten BMW Motorrad mit Boxermotor nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Gegensatz zu den anderen ohv-Konstruktionen von BMW Motorrad verfügt dieser, von Kennern hochgeschätzte Motor über zwei mittels Hülsenkette von der Kurbelwelle angetriebene Nockenwellen.

Wie beim historischen Vorbild sind die beiden Nockenwellen auch beim „Big Boxer“ links und rechts oberhalb der Kurbelwelle angeordnet. Vorteile dieses „Zweinockenwellen-Boxers“ sind kürzere Stößelstangen. Diese Anordnung reduziert die bewegten Massen, verringert die Durchbiegung und minimiert die Längenausdehnungen der Stößelstangen. Ein insgesamt steiferer Ventiltrieb mit verbesserter Steuerpräzision und höherer Drehzahlfestigkeit ist die Konsequenz dieser aufwendigeren Konstruktion.

Gabelkipphebel und manuell über Einstellschrauben justierbarer Ventilspielausgleich nach traditionellem BMW Boxer Vorbild.

In traditioneller BMW Motorrad Boxerbauweise betätigen die beiden Stößelstangen pro Zylinderseite für die Ein- und Auslassseite je eine, auf der Oberseite der Zylinder in einem abgedichteten Stößelrohr geführte Stößelstange. Die Betätigung der beiden Ein- und Auslassventile im Zylinderkopf erfolgt jeweils paarweise über Gabelkipphebel.

Der Ventilspielausgleich geschieht dabei – wie bei den meisten klassischen luftgekühlten BMW Zweiventil-Boxern über Jahrzehnte hinweg üblich – über je eine Einstellschraube mit Kontermutter pro Ventil. Wie einst bei den klassischen Zweiventil-Boxern gelingt die Justierung des Ventilspiels (0,2 – 0,3 mm) damit auch beim

„Big Boxer“ der R 18 in sehr kurzer Zeit. Die aus Stahl gefertigten Ventile messen im Tellerdurchmesser auf der Einlassseite 41,2 mm, auslassseitig sind es 35 mm. Der Ventilwinkel beträgt einlassseitig 21 Grad, auf der Auslassseite 24 Grad.

Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe und selbstverstärkende Einscheiben-Trockenkupplung mit Anti-hopping-Funktion.

Wie bei den allermeisten BMW Motorrad Boxermotoren seit Jahrzehnten üblich (Ausnahme: vertikal durchströmter, luft-/wassergekühlter Boxer seit 2012), überträgt eine Einscheiben-Trockenkupplung das vom Motor erzeugte Drehmoment zum Getriebe. Sie ist erstmals als selbstverstärkende Anti-hopping-Kupplung ausgeführt und eliminiert damit das unerwünschte, durch das Motorschleppmoment bedingte Stempeln des Hinterrades bei hartem Herunterschalten.

Das klauengeschaltete Sechsganggetriebe befindet sich in einem zweiteiligen Gehäuse aus Aluminium und ist als Vierwellengetriebe mit schrägverzahnten Gangradpaaren konstruiert. Die Getriebe-Eingangswelle mit Knaggendämpfer treibt über eine Vorgelegewelle die beiden Getriebewellen mit den Gangradpaaren an. Als Sonderausstattung ist ein Rückwärtsgang erhältlich. Dieser ist über ein Vorgelege und einen Elektromotor angetrieben und manuell schaltbar.

Offen laufender Sekundärtrieb nach klassischem Vorbild.

Wie bei allen BMW Motorrädern mit Boxermotor erfolgt die Drehmomentübertragung vom Getriebe zum Hinterrad auch bei der R 18 über einen Gelenkwellen- beziehungsweise Kardanantrieb mit Kreuzgelenk, Welle sowie Hinterachs Antrieb mit Kegel- und Tellerrad. Wie bis einschließlich des Modelljahres 1955 bei BMW Motorrad üblich, sind Gelenkwelle und Kreuzgelenk im Sinne faszinierender klassischer Motorradtechnik glanzvernickelt und laufen offen. Für den Längenausgleich kommt getriebeseitig ein sogenanntes Tripoidgelenk zum Einsatz.

3. Fahrwerk, Elektrik und Assistenzsysteme.



Aufwendig gefertigter Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl und Hinterradschwinge mit eingefasstem Achsantrieb in Starrrahmen-Optik wie bei der legendären BMW R 5.

Herzstück des Fahrwerks der neuen R 18 Roctane ist ein im BMW Motorrad Werk Berlin-Spandau gefertigter Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl. Mit seiner Konstruktion knüpft er an die lange BMW Motorrad Tradition dieser Rahmenbauart an. Konstruktiv wie auch fertigungstechnisch außergewöhnlich sind zahlreiche Guss- und Schmiedeteile, die gleichzeitig als formschlüssig gestaltete Aufnahmeelemente für die zu verschweißenden Rahmenrohre dienen. Die beiden Rahmenunterzüge sind jeweils vierfach verschraubt.

Die besonders hohe Fertigungsqualität und Liebe zum Detail zeigt sich auch bei kaum wahrnehmbaren Details wie den konischen Einläufen der Unterzüge in den Lenkkopf sowie Schweißverbindungen zwischen Stahlrohren und Guss- beziehungsweise Schmiedeteilen. So sind einige Rohraufnahmen im Bereich des Lenkkopfs und des Sitzes bewusst schräg geschnitten, was die Verbindung für den Betrachter besonders gefällig wirken lässt.

Auch die ebenfalls aus Stahlrohren und Guss- beziehungsweise Schmiedeteilen gefertigte Hinterradschwinge gehorcht diesem Konstruktions- und Fertigungsprinzip. Wie bereits bei der BMW R 5 aus dem Jahr 1936 fasst sie über Schraubverbindungen stilecht das Hinterachsgetriebe ein. Die Optik des damaligen Starrrahmens der R 5 erreichten die BMW Entwickler der R 18 über ein zentrales, nahezu in einer Linie mit dem Rahmenoberrohr und „versteckt“ liegenden Cantilever-Federbein sowie einer Rohrführung der Schwinge, die sich optisch nahtlos an den Hauptrahmen anschließt. Damit bilden Rahmen und Schwinge nicht nur den Kern des R 18 Roctane Fahrwerks, sondern geben durch ihr Starrrahmen-Layout auch die sogenannte Flyline und damit letztlich das Design des neuen „Big Boxer“-Modells vor.

Teleskopgabel mit Gabelhülsen sowie Cantilever-Federbein mit wegabhängiger Dämpfung.

Die Federelemente der neuen BMW R 18 Roctane folgen dem Anspruch des klassischen Designs. Auf elektronische Einstellmöglichkeiten wird dabei bewusst verzichtet. Vielmehr sorgen eine Teleskopgabel sowie ein direkt angelenktes Cantilever-Federbein mit wegabhängiger Dämpfung und verstellbarer Federvorspannung für eine souveräne Radführung und einen ansprechenden Federungskomfort. Wie bei der legendären BMW R 5 sind die Standrohre der Teleskopgabel mit Gabelhülsen verkleidet. Der Standrohr-durchmesser beträgt 49 mm, der Federweg vorne 120 und hinten 90 mm.

Stimmige Ergonomie mit Stufensitzbank, Trittbrettern, Schaltwippe sowie hohem Lenker. Windschild für ausgedehntere Touren als Sonderzubehör aus dem Original BMW Motorrad Zubehör Programm.

Wie bei den bisherigen R 18 Modellen bietet auch die neue R 18 Roctane bereits ab Werk eine stimmige Ergonomie, die der Linie des Designs folgt. Als entscheidendes Maß für die Sitzposition fungiert dabei traditionell bei BMW Motorrad das Ergonomiedreieck aus Lenkerenden, Sitzfläche und Fußrasten. Dies entscheidet zusammen mit weiteren Parametern wie Sitzhöhe, Breite, Höhe und Kröpfung des Lenkers ganz wesentlich über das Wohlfühlen des Fahrers auf dem Motorrad.

Die neue BMW R 18 Roctane setzt dabei auf eine lässige, sogenannte „Mid mounted footpeg“-Position der Fußrasten. Diese klassische Position hinter den Zylindern ist nicht nur typisch für BMW, sondern ermöglicht eine entspannte und fahraktive Sitzhaltung für bestmögliche Fahrzeugkontrolle. Dazu verfügt die R 18 Roctane über eine schlank nach hinten zulaufende Stufensitzbank mit Soziushalteriemmen für zwei Personen und ist mit Trittbrettern in Verbindung mit einer Schaltwippe ausgestattet. Für eine aufrechte, entspannte und mit 720 mm angenehm tiefe Sitzposition sorgt der hohe, in Schwarz beschichtete Lenker.

Für ausgedehntere Touren lässt sich die neue R 18 Roctane mit einem Windschild mit Zusatzscheinwerfern und hängend montierten Blinkleuchten aus dem Original BMW Motorrad Zubehör Programm ausrüsten. Darüber hinaus hält das BMW Motorrad Ausstattungsprogramm eine Fülle an Möglichkeiten

bereit, um die R 18 Roctane mittels verschiedener Lenker und Sitzbänke den individuellen ergonomischen Wünschen anzupassen.

Doppelscheibenbremse vorn, Einscheibenbremse hinten sowie Leichtmetallgussräder in 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten für ein besonders sattes Fahrgefühl.

Die neue BMW R 18 Roctane wird von einer Doppelscheibenbremse vorn und einer Einscheibenbremse hinten in Verbindung mit Vierkolben-Festsätteln verzögert. Der Bremsscheibendurchmesser beträgt jeweils 300 mm. Die Bremsanlage ist mit dem bewährten BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral) ausgestattet. Bei diesem Bremssystem werden mit dem Handbremshebel die Vorder- und die Hinterradbremse gemeinsam aktiviert. Der Fußbremshebel wirkt nur auf die Hinterradbremse. Das BMW Motorrad Integral ABS passt die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterradbremse während der Bremsung an die dynamische Radlastverteilung und den Beladungszustand an. Zusätzlich kann das dynamische Bremslicht (nicht in allen Märkten) Fahrer nachfolgender Fahrzeuge wirkungsvoll auf das abbremsende, vorausfahrende Motorrad aufmerksam machen. Dabei warnt diese Bremsleuchten-Zusatzfunktion den nachfolgenden Verkehr in zwei Stufen vor einem starken Bremsmanöver oder sogar vor einer Gefahrenbremsung.

Einen stilsicheren Auftritt mit großem Raddurchmesser vorn und kleinerem hinten stellen bei der R 18 Roctane die Leichtmetallgussräder sicher. Das Vorderrad in der Dimension 3,5 x 21" trägt einen Reifen in der Größe 120/70 B 21, während am Hinterrad der Größe 5,5 x 18" ein Pneu der Dimension 180/55 B 18 zum Einsatz kommt. Mit dem 21 Zoll großen Vorderrad einher geht eine deutliche Verlängerung des Nachlaufs. Ein besonders sattes Fahrgefühl mit ausgeprägten Geradeauslauf-Eigenschaften ist die Folge.

Adaptives Kurvenlicht für noch bessere Ausleuchtung bei Kurvenfahrt als Sonderausstattung ab Werk.

Mit der Sonderausstattung adaptives Kurvenlicht lässt sich der Hauptscheinwerfer sowohl optisch nochmals aufwerten als auch in seiner Funktionalität deutlich erweitern.

Das in dieser Fahrzeugklasse einzigartige adaptive Kurvenlicht arbeitet über eine schräglagenabhängige Zuschaltung separater

LED-Elemente im Hauptscheinwerfer mit eigenen Reflektoren. Die Funktion dient der Kompensation des Schräglagenwinkels bezogen auf die Hell-Dunkel-Grenze des Abblendlichts. Hierfür wird das Signal des Schräglagensensors ausgewertet und das Kurvenlicht hinzugeschaltet. Die Funktion wird bei laufendem Motor, aktiviertem Abblendlicht oder Fernlicht und erkannter Dunkelheit ab einer Fahrgeschwindigkeit von ca. 10 km/h und einer Schräglage von ca. 7° aktiviert. Die zusätzliche Leuchtwirkung ist bis ca. 25° Schräglage optimal erlebbar. Die Ausleuchtung des Kurveninnenbereichs wird damit deutlich verbessert – ein großes Sicherheitsplus bei Nachtfahrten oder in anderen Situationen mit schlechten Lichtverhältnissen.

Die neue R 18 Roctane – perfekt gerüstet für cooles Cruisen und Touren mit in Fahrzeugfarbe lackierten Koffern.

Für cooles Cruisen und Touren bestens gerüstet ist die neue R 18 Roctane dank in Fahrzeugfarbe lackierter Koffer. Die Koffer bieten jeweils 27 Liter Gepäckvolumen. Die Koffer sind mit praktischen Innentaschen zu versehen (Original BMW Motorrad Zubehör). Ebenfalls als Sonderzubehör sind sogenannte „Filler Stripes“ als Blende für den Zwischenraum zwischen Koffer und Fahrzeug verfügbar. Darüber hinaus bietet das Original BMW Motorrad Zubehör weitere Softgepäck-Elemente wie etwa die Hecktasche in gewachstem Canvas-Oberstoff in Kombination mit Echtleder.

Klassisch gezeichnetes, in den Scheinwerfer integriertes Rundinstrument mit Display.

Stimmig in den klassisch-reduzierten Auftritt fügt sich das in den Scheinwerfertopf integrierte Rundinstrument mit analoger Tachometeranzeige und in nicht leuchtendem Zustand „unsichtbaren“ Kontrollleuchten ein. Bereits die legendäre BMW R 5 von 1936 und fortan nahezu alle BMW Motorräder bis Anfang der 1970er Jahre verfügten über diese charakteristische Kombination. Die neue BMW R 18 Roctane lässt diese Tradition jetzt wieder aufleben – mit modernster Technik aber zeitgenössischem Design. Einen Verweis auf die Herkunft dokumentiert der „BERLIN BUILT“ Schriftzug im Zifferblatt: auch die neue R 18 Roctane wird in Berlin-Spandau gefertigt. Mit dem ikonischen Schriftzug „BERLIN BUILT“ versehen, folgt es in seiner schlichten Funktionalität ganz der Reduzierung aufs Wesentliche – und damit dem historisch fundierten Ansatz der R 18 Roctane. Doch bei aller klassischen Stilsicherheit bietet es auch eine Fülle an

Informationen, wie etwa eine digitale Ganganzeige und Statusabfrage sowie die Werte des integrierten Bordcomputers.

Keyless Ride – komfortable Funktionsaktivierung per Funk serienmäßig.

Wie bereits bei anderen BMW Motorrad Modellen ersetzt das Keyless Ride System auch bei der neuen R 18 Roctane das konventionelle Zündschloss. Die Ansteuerung von Zündung und Diebstahlwarnanlage (Sonderausstattung) geschieht mittels eines in den Fahrzeugschlüssel integrierten Transponders, der ein Funksignal mit fahrzeugspezifischer Frequenz übermittelt. Dabei kann der Schlüssel zum Beispiel in der Kleidung des Fahrers verbleiben. Die Bedienung der Zündung erfolgt über die Taste an der rechten Lenkerarmatur. Auf Knopfdruck klappt am Funkschlüssel der Schlüsselbart aus, der zur Ver- und Entriegelung des klassischen Lenkschlusses und des Tankdeckels (Sonderausstattung) sowie zur Ver- und Entriegelung der Koffer benötigt wird.

Fahrmodi „Rain“, „Roll“ und „Rock“ sowie ASC und MSR für ein hohes Maß an Fahrspaß und Sicherheit serienmäßig.

Zur Anpassung an die individuellen Wünsche des Fahrers bietet auch die neue R 18 Roctane bereits serienmäßig und in diesem Segment außergewöhnlich die drei Fahrmodi „Rain“, „Roll“ und „Rock“. Ebenfalls Umfang der Serienausstattung ist die Automatische Stabilitätskontrolle ASC (Automatic Stability Control, abschaltbar).

Darüber hinaus ist die neue R 18 Roctane mit einer Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR) ausgerüstet. Elektronisch geregelt, verhindert MSR das durch abruptes Gaswegnehmen oder Zurückschalten verursachte Rutschen des Hinterrades. Eine Anti-Hopping-Kupplung öffnet ab einer mechanisch vorgegebenen Schwelle die Kupplung, um ein Stempeln des Hinterrades – etwa beim harten Zurückschalten – zu verhindern. Liegt das verfügbare Haftungsvermögen des Reifens jedoch unterhalb dieser Öffnungsschwelle, zum Beispiel bei Nässe, dann könnte das Hinterrad aufgrund des Motorschleppmoments oder des gleichzeitigen Betätigens der Hinterradbremse dennoch die Haftreibungsgrenze überschreiten und rutschen. Dank MSR erkennt die neue R 18 Roctane diese Gefahr frühzeitig. Je nach Reibwert zwischen Reifen und Fahrbahnoberfläche wird die Drosselklappe

im Millisekundenbereich so weit geöffnet, dass das Schleppmoment ausgeglichen wird und das Hinterrad im Haftreibungsbereich bleibt. Hierdurch ergibt sich noch mehr Sicherheit, gerade auf schlüpfriger Fahrbahn.

Im „Rain“-Modus ist die Gasannahme weich ausgelegt und ASC sowie MSR berücksichtigen in ihrer Regelungscharakteristik eine nasse und damit rutschigere Fahrbahnbeschaffenheit für besonders hohe Fahrsicherheit.

Im „Roll“-Modus bietet der Motor eine optimale Gasannahme und ASC sowie MSR sind so eingestellt, dass die ideale Performance auf allen Straßen erreicht wird.

Der Fahrmodus „Rock“ ermöglicht, das volle dynamische Potenzial der neuen R 18 Roctane auszuloten. Die Gasannahme ist sehr spontan und direkt und die ASC lässt etwas mehr Schlupf zu.

In jedem Fahrmodus wird das jeweils optimale Zusammenspiel von Motorcharakteristik beziehungsweise Gasannahme, ASC-Regelung und Motorschleppmomentregelung bereitgestellt. Damit bieten die drei Fahrmodi optimale Einstellmöglichkeiten – sowohl in Bezug auf die Fahrbahnbeschaffenheit (Rain Mode) als auch in Bezug auf das eigene Fahrerlebnis (Rock Mode).

Rückfahrlilfe für komfortables Rangieren, Hill Start Control für leichtes Anfahren am Berg und Heizgriffe als Sonderausstattung ab Werk. R 18 Roctane mit elektronischer Temporegelung serienmäßig.

Den Ansprüchen an relaxtes Motorradfahren trägt die neue R 18 Roctane auch in Form einer Rückfahrlilfe als Sonderausstattung ab Werk Rechnung. Sie lässt sich bei Bedarf per Wählhebel aktivieren. Dadurch werden die Vorwärtsgänge gesperrt und der Rückwärtsgang eingelegt. Die Fortbewegung selbst nimmt der Fahrer durch Drücken auf den Starterknopf des Anlassers vor.

Der als Sonderausstattung ab Werk verfügbare Anfahrassistent Hill Start Control ermöglicht besonders einfaches Anfahren an einer Steigung. Diese wird durch kurze Betätigung des Hand- oder Fußbremshebels aktiviert. Für wohlige warme Hände an kalten Tagen sorgen die ebenfalls als Sonderausstattung ab Werk verfügbaren Heizgriffe.

Bereits serienmäßig verfügt die R 18 Roctane über eine elektronische Temporegelung.



P90503600

4. Design.



Die neue R 18 Roctane: Ikonischer Stil vergangener Zeiten ganz in Schwarz. Drei attraktive Farbgebungen.

Die neue R 18 Roctane ist ein Cruiser im Custom Bagger Style und damit zugleich die perfekte Basis für all jene, die sich übers Customizing eine BMW R 18 ganz nach ihren persönlichen Wünschen kreieren möchten. Das umfassende Programm an Original BMW Motorrad Zubehör eröffnet dabei mannigfaltige Möglichkeiten.

Stilprägend für die neue R 18 Roctane sind insbesondere das große 21-Zoll-Vorderrad in Verbindung mit dem 18-zölligen Pendant hinten. Einmal mehr schreibt auch die neue R 18 Roctane die BMW Motorrad Tradition fort, greift den ikonischen Stil vergangener Zeiten selbstbewusst auf und überträgt ihn gekonnt in die heutige Zeit. Dabei gehorcht die Heckpartie der neuen R 18 Roctane dem sogenannten „Streamline Design“ mit formensprachlich perfekt in die Linienführung integrierten Koffern.

Von der Gesamtanmutung bis ins kleinste Detail lebt ein puristisches Design fort, das durch Klassiker vom Schlage einer BMW R 5 geprägt wurde. Die typische Proportion mit abfallender Linie sowie die klare und reduzierte Formensprache, kombiniert mit funktionalen und stilprägenden Elementen wie Doppelschleifenrahmen oder offen laufender Kardanwelle erinnern nicht von ungefähr an die legendären Boxer vergangener Jahre. Und im Zentrum steht das Herz: der Boxermotor. Unverkennbar BMW, eine Hommage an den klassischen Motorenbau, eine Skulptur in Metall. Bei der neuen R 18 Roctane in Avusschwarz metallic matt beschichtet mit dazu passender Abgasanlage und Sternmuttern in Dark Chrome.

Auch bestehen die klassischen Karosserieumfänge der R 18 Roctane aus Metall. Entsprechend sind der 16 Liter fassende Tank in seiner von der R 5 abgeleiteten Tropfenform, der vordere und hintere Kotflügel, die Gabelhülsen sowie das Scheinwerfergehäuse traditionell aus Stahlblech gefertigt. Diese auch als „Lacksatz“ bezeichneten Umfänge prägen den Charakter

und die Gesamterscheinung der neuen R 18 Roctane ebenso wie der monumentale Boxermotor. Die bewusste Gestaltung der Karosserie als Einzelbauteile verstärkt den klassischen Look und lässt bei der R 18 Roctane gleichzeitig viel Raum für Umbau, Customizing und Modifikation.

In der Basisvariante ist die neue R 18 Roctane in Blackstorm metallic lackiert. Als Sonderausstattung stehen die Farben Mineralgrau metallic matt sowie Manhattan metallic matt zur Verfügung. Diese edlen matten Lacksätze stehen im Kontrast zu den schwarz hochglänzend gehaltenen Fahrwerksumfängen und geben dem Fahrzeug einen klassisch-modernen Look.

Historisch motiviertes Design mit „Big Boxer“, einzigartigem, offen laufendem Kardanantrieb und Starrrahmenoptik.

Die neue R 18 Roctane zitiert ihre berühmte Ahnin, die R 5 aus dem Jahr 1936, auch in Antrieb und Fahrwerk. Im Fokus stehen die Konzentration auf das Wesentliche sowie die stilprägenden Details.

Der ikonische BMW Boxermotor steht unübersehbar im Zentrum. Klar gezeichnet und ohne ablenkende Technikdetails. Dies erforderte höchstes Integrationsniveau der gesamten, für heutige moderne Motoren notwendigen Peripherie.

So inszeniert der „Big Boxer“- analog zur R 5- auf der Zylinderoberseite die Ventilsteuerung durch die oben liegenden Stößelführungen und auch der Steuerdeckel – die sogenannte Heldenbrust (Motorgehäusedeckel) – sowie die Ventildeckel (Zylinderkopfhauben) lehnen sich formal an den legendären 500er-Motor an, der vor mehr als 80 Jahren mit dynamischen Fahrleistungen in der Motorradwelt für Furore sorgte. Die gesamte Sensorik lenken nicht vom Wesentlichen ab und selbst die mächtige Airbox wurde formal in den Gesamtkontext integriert. An kaum einem anderen Motorenkonzept lässt sich das Arbeitsprinzip eines Viertakt-Ottomotors so klar nachvollziehen wie an einem Boxermotor: Ansaugen, Verdichten, Arbeiten, Ausstoßen. Mechanik sichtbar gemacht.

Ebenfalls dem historischen Vorbild folgt der offen laufende Kardanantrieb zum Hinterrad mit hochglanzpolierter und vernickelter Welle. Er unterstreicht ganz wesentlich den puristischen und mit Blick auf die Technik bewusst reduzierten Charakter der neuen R 18 Roctane. Eine Boxer-BMW ohne Kardan

– seit nunmehr rund 100 Jahren völlig undenkbar. Kurzum: Der Kardan der R 18 Roctane ist als ein faszinierendes, wunderschön gestaltetes Stück Antriebsmechanik inszeniert. Auch hier gilt: sichtbar gemachte Funktion.

Eine ebenso treffliche Reminiszenz an die legendäre R 5 stellt das Fahrwerk dar. Zusammen mit der Zweiarmschwinge und einem Federbein in Cantilever-Anordnung gelang es, das Starrrahmenkonzept historischer BMW Boxer optisch perfekt in die Neuzeit zu übertragen. Ausgehend vom Lenkkopf ergibt sich über Rahmenzentralrohr und Schwingenoberzüge eine für den Betrachter durchgehende Linie, die als zentrales Design-Merkmal fungiert. Im Zusammenspiel mit den Unterzugrohren der Schwinge, die mit den Rahmenunterzügen ebenfalls in einer Linie fluchten, lässt sie die neue R 18 Roctane betont flach, langgestreckt und muskulös wirken. Die klassische Einhausung des Hinterachs-Getriebes in die Schwinge ist ebenfalls ein typisches Gestaltungsmerkmal klassischer Boxer-BMW – bei der R 18 Roctane optisch ikonisch wiedererkennbar umgesetzt.

Hommage an längst vergangene Tage durch stilvoller gestaltete Konstruktionsdetails.

Ein weiteres klassisches Zitat wird auch bei der Teleskopgabel aufgenommen. Denn wie beim historischen Vorbild ist der gesamte Bereich der Standrohre mit einer Überdeckung hin zu den Tauchrohren mit zeitgenössischen Gabelhülsen aus Stahlblech verkleidet. Diese Art der Gabelverkleidung war zu Zeiten der R 5 technisch bedingt, da sie die empfindlichen Gleitoberflächen der Gabelrohre auf den schlechten damaligen Straßen vor Steinschlägen und damit vor Beschädigungen schützten. Die kräftige Optik der Gabel integriert sich perfekt in die Gesamtproportion.

Wo das Auge entlangstreicht – überall zeigt sich liebevoll gestaltete Technik im Detail. So auch beim Scheinwerfer mit integriertem klassisch gezeichneten Rundinstrument. Bereits die legendäre BMW R 5 von 1936 und fortan nahezu alle BMW Motorräder bis Anfang der 1970er Jahre verfügten über diese charakteristische Kombination. Die neue BMW R 18 Roctane lässt diese Tradition jetzt wieder aufleben – mit modernster Technik aber zeitgenössischem Design. Einen Verweis auf die Herkunft dokumentiert der „BERLIN BUILT“ Schriftzug im Zifferblatt: auch die neue R 18 Roctane wird in Berlin-Spandau gefertigt. Überall

findet sich wertige Detaillierung: bei Handarmaturen, Lenkerklemmung, Tankdeckel, Sitzbankverschraubung und vielem mehr.

Dass sich selbst modernste Lichttechnik gekonnt in die Formensprache eines klassischen Motorrads integrieren lässt, beweist der LED-Scheinwerfer. Insbesondere in Verbindung mit der Sonderausstattung LED-Tagfahrlicht, dessen Grafik in Sichelform das charakteristische BMW Motorrad Heritage-Gesicht prägt und damit für einen maximalen Wiedererkennungswert sorgt.

5. **Ausstattungs- und Customizing-Programm.**



Sonderausstattung und Original BMW Motorrad Zubehör.

Zur weiteren Individualisierung der neuen BMW R 18 Roctane steht ein besonders umfangreiches Programm an Sonderausstattungen und Original BMW Motorrad Zubehör sowie eine lässige Ride & Style Kollektion bereit. Das Programm an Sonderausstattungen und Zubehör wird in der Zukunft weiter ausgebaut werden. Wie bei BMW Motorrad üblich, werden Sonderausstattungen ab Werk geliefert und sind in den Fertigungsablauf integriert.

Original BMW Motorrad Zubehör montiert der BMW Motorrad Händler oder der Kunde hingegen selbst. Damit kann das Motorrad auch nachträglich ausgerüstet werden.

Umbaufreundliche Architektur als Voraussetzung für einfaches Customizing und optimale Individualisierung.

Wie die ganze R 18 Familie bietet auch die neue R 18 Roctane eine sehr umbaufreundliche Architektur, die bereits in den frühen Konzeptionsphasen der Grundauslegung des Fahrzeugs im Fokus stand. Darüber hinaus sind die Ventildeckel (Zylinderkopfhauben) und die Heldenbrust (Motorgehäusedeckel) derart konzipiert, dass sie außerhalb des Ölraums sitzen und damit sehr leicht zu wechseln sind.

Große Teilevielfalt rund um die R 18 Familie ermöglicht verschiedenste Kreationen.

Das Original BMW Motorrad Zubehör Programm rund um die BMW R 18 Familie bietet ein Höchstmaß an Individualisierungsmöglichkeiten, um auch die R 18 Roctane ganz nach persönlichem Geschmack und eigenen Vorlieben zu gestalten. Die außerordentliche Vielfalt an Teilen aus dem Original BMW Motorrad Zubehör ermöglicht individuelle Umbauten, die den Charakter der R 18 Roctane deutlich verändern. So lässt sich die neue R 18 Roctane zum Beispiel mittels hochwertiger Motorbauteile und vielen weiteren Parts aus dem R 18 Custom-Teile-Programm bis hin zu Endschalldämpfern und vielen anderen edlen Komponenten auch mühelos in eine Stilikone verwandeln.

Original BMW Motorrad Zubehör.

Folgende Umfänge des Original BMW Motorrad Zubehör Programms stehen für die neue R 18 Roctane zur Verfügung:

Stauraum.

- **NEU!** Gepäckträger verchromt.
- **NEU!** Gepäckträger schwarz.
- Tankrucksack schwarz.
- Tanktasche schwarz, klein.
- Hecktasche schwarz, 27 l.
- Packbeutel-Set.
- Tasche für Smartphone.
- Faltrucksack.
- Organizer Fahrerausstattung.
- Tankrucksack Edition 100 Years schwarz, 11 l.
- Rucksack Edition 100 Years schwarz, 20 l.
- Hecktasche Edition 100 Years schwarz, 27 l.

Design.

- Endschalldämpfer Round verchromt.
- Endschalldämpfer Round schwarz.
- Satz Abschlusskappe Endschalldämpfer.
- Deckel Ausgleichsbehälter Machined, vorn.
- Deckel Ausgleichsbehälter 2-Tone-Black, vorn.
- Zierleiste Motorgehäusedeckel Machined.
- Zierleiste Motorgehäusedeckel 2-Tone-Black.
- Zierleiste Zylinderkopfhaube Machined.
- Zierleiste Zylinderkopfhaube 2-Tone-Black.
- Zylinderkopfhaube Machined.
- Zylinderkopfhaube 2-Tone-Black.
- Option 719 Zylinderkopfhaube Aero, links.
- Option 719 Zylinderkopfhaube Aero Schwarz, links.
- Motorgehäusedeckel Machined.
- Motorgehäusedeckel 2-Tone-Black.
- Option 719 Motorgehäusedeckel Aero.

- Option 719 Motorgehäusedeckel Aero schwarz.
- Option 719 Abdeckung Ansaugschnorchel Aero gebürstet, rechts.
- Option 719 Abdeckung Ansaugschnorchel Aero gebürstet, links.
- Speichenrad vorn schwarz 3.0×16".
- Speichenrad hinten schwarz 5.0×16".
- Option 719 Vorderrad Icon 3.5x19".
- Option 719 Hinterrad Icon 5.0x16".
- Option 719 Vorderrad Aero 3.5x19"
- Option 719 Hinterrad Aero 5.0x16".
- Vorderrad 2-Tone-Black 3.00×19".
- Hinterrad 2-Tone-Black 5.00×16".
- Vorderrad Machined 3.00×19".
- Hinterrad Machined 5.00×16".
- Vorderrad verchromt, 3.00×19".
- Hinterrad verchromt, 5.00×16".
- Vorderradabdeckung für jeweiliges Rad Blackstorm metallic.
- Vorderradabdeckung für jeweiliges Rad Manhattan metallic.
- Vorderradabdeckung für jeweiliges Rad grundiert.
- Spiegel Machined.
- Spiegel 2-Tone-Black.
- Deckel Ausgleichsbehälter für Bremsflüssigkeit Machined, hinten.
- Deckel Ausgleichsbehälter für Bremsflüssigkeit 2-Tone-Black, hinten.
- Abschlusskappe Gabelholm Machined, oben.
- Abschlusskappe Gabelholm 2-Tone-Black, oben.
- Abdeckung Gabelholm Machined, oben.
- Abdeckung Gabelholm 2-Tone-Black, oben.
- **NEU!** Filler panel Blackstorm metallic.
- **NEU!** Filler panel grundiert.
- Tankdeckel Machined.
- Tankdeckel 2-Tone-Black.

Ergonomie und Komfort.

- Handhebel Machined, einstellbar.
- Handhebel 2-Tone-Black, einstellbar.
- **NEU!** Einzelsitzbank.
- Sitzbank Cross Country schwarz.
- Sitzbank Weekender schwarz.
- Sitzbank Day Rider braun.
- Sitzbank Day Rider schwarz.
- Fahrer-Rückenlehne braun.
- Fahrer-Rückenlehne Day Rider schwarz.
- Fahrer-Rückenlehne Tour schwarz.
- Sitzbank Custom Fastback braun.
- Sitzbank Custom Fastback schwarz.
- Einzelsitz Hommage.
- Einzelsitzbank Custom braun.
- Einzelsitzbank Custom schwarz
- Beinauflage Fahrer verchromt.
- Fahrertrittbrett Machined.
- Fahrertrittbrett 2-Tone-Black.
- Soziustrittbrett Machined.
- Soziustrittbrett 2-Tone-Black.
- Windschild.
- Windschild maskiert.
- Windschild niedrig.
- Windschild maskiert, niedrig.
- Windschild mittel.
- Windschild maskiert, mittel.
- Windschildhalter mit LED-Blinker schwarz.
- Windschildhalter mit LED-Blinker verchromt.

Navigation & Kommunikation.

- Dual-USB Ladegerät 120 cm.
- Dual-USB Ladegerät 60 cm.
- BMW Motorrad USB-Kabel.
- Lautsprecher verchromt, einteilig.
- Lautsprecher Schwarz, einteilig.
- Sicherheit.
- Freischaltcode Hill Start Control.
- Zusatzscheinwerfer Schwarz.
- Zusatzscheinwerfer Schwarz.
- Zusatzscheinwerfer verchromt.
- Zusatzscheinwerfer verchromt.
- Motorschutzbügel verchromt.
- Motorschutzbügel schwarz.
- Zylinderschraube.
- Erste-Hilfe-Set groß.
- Erste-Hilfe-Set klein.
- Bremsscheibenschloss mit Diebstahlwarnanlage.
- Diebstahlwarnanlage.

Wartung und Technik.

- Leistungsreduzierung 35 Kw.
- Reise-Set Reifenfülldruck.
- Pannenhilfesatz Schlauchlosreifen.
- LED-Taschenlampe.
- Motorradteppich Edition 100 Years 280×140 cm.

6. Technische Daten.



Motor		BMW R 18 Roctane
Hubraum	cm ³ / cui	1.802 / 110
Bohrung/Hub	mm	107,1/100
Leistung	kW/PS	67/91
bei Drehzahl	min ⁻¹	4.750
Drehmoment	Nm	158
bei Drehzahl	min ⁻¹	3.000
Bauart		luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor
Zylinderzahl		2
Verdichtung/Kraftstoff		9,6:1, Super bleifrei (95–98 ROZ)
Ventil/Gassteuerung		OHV
Ventile pro Zylinder		4
Ø Ein-/Auslass	mm	41,2/35,0
Ø Drosselklappen	mm	48
Motorsteuerung		BMS-O
Abgasreinigung		geregelter 3-Wege-Katalysator, Abgasnorm EU-5
Elektrische Anlage		
Lichtmaschine	W	600
Batterie	V/Ah	12/26 wartungsfrei
Scheinwerfer		Abblendlicht LED mit Projektionsmodul Fernlicht LED mit Projektionsmodul
Starter	kW	1,5
Kraftübertragung Getriebe		
Kupplung		Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung
Getriebe		klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe
Primärübersetzung		1,16
Übersetzung Gangstufen	I	2,438
	II	1,696
	III	1,296
	IV	1,065
	V	0,903
	VI	0,784
Hinterradantrieb		Kardanwelle
Übersetzung		3,091
Fahrwerk		
Rahmenbauart		Stahl-Doppelschleifen-Rohrrahmen
Radführung Vorderrad		Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 49 mm
Radführung Hinterrad		Centilever
Gesamtfederweg vorn/hinten	mm	120/90
Nachlauf	mm	185
Radstand	mm	1.720
Lenkkopfwinkel	°	55,3
Bremsen	vorn	Doppelscheibenbremse Ø 300 mm
	hinten	Einscheibenbremse Ø 300 mm
ABS		BMW Motorrad Integral ABS (Teil-Integral)
Räder		Aluminium-Gussräder
	vorn	3,5 x 21"
	hinten	5,5 x 18"

BMW R 18 Roctane

Reifen	vorn	120/70 B 21
	hinten	180/55 B 18

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	mm	2.615
Gesamtbreite mit Spiegeln	mm	982
Sitzhöhe	mm	720
DIN Leergewicht, fahrfertig	kg	374
Zul. Gesamtgewicht	kg	560
Tankinhalt	l	16

Fahrdaten

Kraftstoffverbrauch (WMTC)	l/100 km	5,6
CO2 Emission (WMTC)	g/km	129
0-100 km/h	s	5,46
Höchstgeschwindigkeit	km/h	>180
