
Fahrvorstellung BMW R 18: Welcome to the machine

Von Ralf Bielefeldt

Für Edgar Heinrich dürfte es die entspannteste Präsentation seiner Karriere sein. Der Motorrad-Design-Chef von BMW spielt normalerweise immer eine zentrale Rolle, wenn irgendwo auf der Welt eine neue BMW präsentiert wird. Ausgerechnet am Firmensitz in München reicht seine bloße Anwesenheit. Denn das Motorrad, um das es hier geht, ist bereits hinlänglich bekannt: die BMW R 18 – der neue Cruiser mit dem größten Boxermotor, den es jemals als Serienprodukt des Unternehmens gab. Optisch an die BMW R 5 von 1936 angelehnt, hätte der „Big Boxer“ eigentlich längst seine Fahrpremiere erleben sollen. Hätte – denn Corona hat den Plänen seit April immer wieder einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Der Erfolg der Heritage-Baureihe R Nine T legte den Grundstein für die R 18. Anders als beim großen Cruiser gab es deren Motor allerdings schon vorher. Das komplett neu entwickelte 1802-ccm-Boxeraggregat stellt schon rein optisch alles in den Schatten, was BMW bislang zwischen zwei Rädern pflanzte. Mit mächtiger Stirnseite – „Heldenbrust“ genannt – und den ambossartig abstehenden beiden Zylindern ist das Triebwerk wie die gesamte BMW R 18 ein absolutes Unikum in der Cruiser-Szene. Bislang dominiert Harley-Davidson diese mit seinen „Milwaukee Eight“-Twins, gefolgt von US-Mitbewerber Indian und seinen „Thunder Stroke“-Motoren.

BMW möchte sich jetzt ein großes Stück vom renditeträchtigen Cruiser-Kuchen abschneiden. Weltweit fallen 25 Prozent aller Motorräder über 500 Kubik in dieses Segment. Und in dem zählt neben bulligem Drehmoment vor allem Optik. Der imposante Auftritt der R 18 ist so gesehen schon mal die halbe Miete. 91 PS (67 kW) bei 4750 Umdrehungen in der Minute, 158 Newtonmeter Drehmoment bei 3000 Touren – die Leistungsdaten der BMW R 18 versprechen einen Punch vom Allerfeinsten. Mindestens 150 Nm liegen bereits ab 2000 U/min. an. Die Höchstgeschwindigkeit gibt BMW mit „über 180 km/h“ an. Makulatur in dieser Klasse. V-max ist hier nicht die Währung, sondern Arme langziehen beim Beschleunigen. Und das tut die BMW R 18 in beeindruckender Weise.

Schon das Keyless-Starten ist ein Erlebnis: Rechts den „On“-Knopf aktivieren, dann flammt das Rundinstrument auf, die Tachonadel schwingt einmal ans Ende der Skala (200 km/h) und flappt zurück. Jetzt Kupplung ziehen, sonst passiert nix, wenn man die Starttaste drückt. Und das ist auch gut so: Schlagend wie ein Schiffsdiesel nimmt der Big Boxer die Arbeit auf. Hätte man dabei nicht beide Hände am Lenkrad, könnte der unvermittelte Hüftschwung die 345 Kilogramm schwere BMW unerwartet zu Boden werfen. Hin wären sie, die chromblitzenden Zylinderkopfdeckel der 22.225 Euro teuren „First Edition“, die mit den endlos langen Fishtail-Auspuffrohren dieser Auftakt-Sonderserie um die Wette glänzen.

Mit kehligem Bass erwacht die R 18 zum Leben. Der Lenker schüttelt sich im Rhythmus des Big Boxers, der rechts und links fast das Volumen einer „Oktoberfest-Mass“ erreicht. Bis 3000 Touren jagt er beim beherzten Gasgeben spürbar Leben durch den breiten Chromlenker. Oberhalb dieser Drehzahlmarke signalisiert die Sitzbank durch kräftige Vibrationen: Hochschalten, bitte – präziser und unmissverständlicher als jede elektronische Schaltanzeige. Die Instrumente hat Edgar Heinrichs Team bewusst schlicht und rund gehalten wie den Scheinwerfer, wie eigentlich alles an dem bemerkenswert aufgeräumten Bike.

Die Elektrik für Blinker und Co. läuft unsichtbar durch den breiten Lenker. Alles ist schief und schlicht und reduziert. Einzig der externe Ölkühler unterhalb des Motorblocks wirkt, als hätte man sich erst spät seiner Notwendigkeit besonnen. Sei's drum: Schwarz lackiert,

fällt das Teil nicht wirklich auf. Dafür ist die Maschine insgesamt viel zu imposant und präsent. Ein ikonischer Wurf, der BMW da gelungen ist.

Mit 2000 U/min. brabbelt der Big Boxer bei 100 km/h im sechsten Gang vor sich hin. Reißt man den Hahn auf, baut er sofort Leistung auf. Im Drehzahlbereich von 2500 bis 3700 Touren zieht der Sound merklich an. Verbotsschilder am Kurvenstreckenrand wird es wegen der R 18 dennoch nicht geben. Das Standgeräusch liegt bei 95 dB. Die meisten Fahrer werden sich mit weniger als 3000 Umdrehungen in der Minute begnügen. Dann macht der Big Boxer am meisten Spaß. Einmal kurz ran ans Gas, kernig angasen, gut is'. Das ist schon ganz großes Antriebskino, das BMW da inszeniert.

„Authentizität war uns sehr wichtig bei der R 18“, sagt Josef Miritsch, der bei BMW Motorrad die Heritage-Projekte und Boxermotoren verantwortet. „Natürlich muss die R 18 fahren und bremsen wie eine BMW, sie muss aber auch für den Spirit des ganzen Projekts stehen.“ Also back to the roots. Mit offendrehender Kardanwelle und durchaus raubeiniger Boxer-Attitüde. Bei rund 30 Grad Schräglage signalisieren die beweglichen Fußrasten Bodenkontakt. Wer Kurven sauber anfährt, kommt überall problemlos durch.

Drei Fahrmodi wurden für die BMW kreiert: Rain, Roll und Rock alias Regen, Straße und Schmackes. Ausgeheckt hat die kleine Wortspielerei der BMW-Motorrad-Chef persönlich. „Ich hätte nie gedacht, dass ich mich mal fürs Cruisen begeistere“, sagt Markus Schramm. Der ausgewiesene Superbike-Symphatisant gehört zu den R-18-Jüngern der ersten Stunde: Er hat gleich zu Anfang eine First Edition geordert. Und fährt sie auf Kreta, wo sein Ferienhaus steht.

Im Rock-Modus hängt der Big Boxer spürbar direkter am Gas als im Roll-Programm. Rain nimmt noch mal deutlich Schub raus beim Beschleunigen. Der Verbrauch bei den Testfahrten ist moderat: 6,1 Liter je 100 Kilometer weist der Bordcomputer aus. Im Datenblatt stehen 5,6 l/100 km. Bremsen und Regelsysteme sind BMW-typisch state of the art: Vorn packen zwei, hinten eine 300er-Bremsscheibe zu. Das ABS arbeitet teilintegral. Bedeutet: Der Griff zur Vorderradbremse verzögert zeitgleich das Hinterrad. In den allermeisten Fällen reicht bereits die gut dosierbare Hinterradbremse. Cruiser-typisch ist sie stärker ausgelegt als bei anderen Fahrzeug-Gattungen.

400 Einheiten pro Woche laufen derzeit im Werk in Berlin-Spandau vom Band, Ende September werden die ersten Exemplare ausgeliefert. Das Sechs-Gang-Getriebe entsteht auf einer Linie mit der Schaltbox der BMW R nineT. Auf Wunsch gibt es eine Berganfahrhilfe und einen Rückwärtsgang. Er wird über einen Hebel links auf Motorhöhe im Leerlauf eingelegt, per Starterknopf geht es dann surrend zurück. Erstaunlich ist die ungefilterte Antriebsattitüde: Auf keiner anderen BMW bekommt der Fahrer so sehr das Gefühl, eher Maschinist als Passagier zu sein. Wer gedacht hat, BMW liefert mit dem Big Boxer eine weichgespülte Antwort auf Harley-Davidson und Indian, irrt gewaltig. R-18-Fahren ist im wahrsten und besten Sinne ein Erlebnis. Und interpretiert das Cruisen auf bayerische Art neu: Der breite Boxer verhindert, dass man die Beine Segment-konform ausstreckt beim Fahren. Sie verharren kurz vor den Zylinderköpfen, wie bei jedem anderen Boxermodell auch.

Auch beim Vertrieb geht das „Berlin Built“-Bike neue Wege, zumindest in den USA: Dort arbeitet BMW Motorrad mit Harley-Davidson-Dealern zusammen. Die ersten 15 Mehrmarken-Händler wurden bereits verpflichtet. Markus Schramm sieht es markenneutral: „Kein Harley-Fahrer muss seine Maschine für die R 18 verkaufen. Es reicht uns vollkommen, wenn er sie einfach mit in die Garage stellt.“

Vertrauensbildende Maßnahmen haben die Bayern über das wichtige Customizen bereits in die Wege geleitet: Die optionalen Auspuffanlagen stammen von Vance & Hines, die Sitzbänke von Mustang, die Aluminium-Frästeile von Roland Sands Design. Allesamt sind

„Made in USA.“ So geht „Buy American“ heute. (ampnet/rfb)

Daten BMW R 18

Motor: 2-Zyl.-Boxer, 1802 ccm, luft-/flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 67 kW / 91 PS bei 4750 U/min
Max. Drehmoment: 158 Nm bei 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: >180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: 4,8 s.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kardan, offendrehend
Tankinhalt: 16 Liter
Sitzhöhe: 690 mm
Gewicht: 345 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 5,6 l/100 km
CO₂-Emissionen: 129 g/km
Testverbrauch: 6,1 l
Bereifung: 120/70 R19 bzw. B19 (v.) / 180/65 /B16 (h.)
Preis: 22.225 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 18.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
