

# PRØVEKØRSEL AF R 18 -1800CC FIRST EDITION BERLIN BUILT 2021 MODEL



Af Henning Egholk

Det er en kølig efterårmorgen, da jeg kører fra Sjælland over Storebæltsbroen og til Xpedit i Ølgod. Solen skinner, og det er blevet 10 grader varmt. Kurts eget eksemplar af R 18 tankes op og køres ud foran hovedindgangen. En køreseddel sendes til min smartphone, så er jeg klar!

R 18 er lav, meget lav. Solen stråler i de mange kromede motord dele. Lidt for mange efter min smag, men også lidt blæret. Cyklens udtryk er klart Retrocruiser. Bagstellet ser ud som om cyklen er stiv-røvet, men det er fup. En stor støddæmper gemmer sig under saddel og tank. Kardananen er et åbent stykke stål med kardankryds bagerst ved vinkeldrevet til baghjulet. Cyklen har alt det udstyr som p.t. leveres: computer, varmegåndtag, 3 motorstyringstrin, Roll, Rock og Rain. Jeg fik biken indstillet til Roll og lod den blive der på turen. Rain indstillingen svarer til antispin, når vejbanen er våd og glat. Cyklen havde også et lille rektangulært passagersæde, monteret på bagskærmen. Samt passagerfodhvilere.

Da jeg sætter mig til rette på det faste og lidt hårde førersæde, fornemmer jeg hvor langt ned jeg skal! Jeg vil sige, at alle kan nå jorden fra dens sæde. Den er meget lav. Men det er fint nok. Man sidder ikke på cyklen, men i cyklen. Og jeg følte mig fint hjemme der. Den smukke sorte dråbeformede tank sad mellem mine knæ. Da jeg sendte et billede af R 18 til min fætter i USA bemærkede han tankens lighed med en R 25/3. For sådan en har han stående i stuen!

Cyklen har helt klart et Art Deco (Skønvirke) udtryk. Lydpotterne er som lange kromede dråber med fiskehaler. Og instrumentet er lille, tyndt og sort, ligner noget fra 1930'ernes motorcykler. Det gør faktisk



hele cyklen også. Fortidens mc udtryk er sprunget ind i nutiden og fremtiden.

Kørecomputeren viser alle interessante oplysninger: omdrejningstal, triptæller, kørte km, benzinøkonomi, øjeblikkeligt forbrug. Speedometeret er det klassiske med en viser, og det giver god mening. På højre side af styret generede synet af en sort ledning til blinklyset. Den må kunne gemmes bedre væk.

Gearkassen giver lyde fra sig, når der skiftes gear op og ned. Jeg hørte et klonk flere gange, specielt ved lave hastigheder. Ved højere hastighed overdøver





gen sag for den tunge cykel. R 18 har 92 hk, så motoren er ikke presset på nogen måde. Måske 10/15 hk mere ville klæde den.

Den mest behagelige fart på cyklen er 90-110km/t. Her føles det som R 18'ens rette element. Højere fart er anstrengende, fordi der ingen afskærmning er. En vindskærm er et must på cyklen. Også for at tage af for en eventuel regnbyge undervejs. Et par tasker tilpasset cyklens æstetik vil også være nødvendigt. Jeg havde en rygsæk på under turen rundt i Sønderjylland. Hvis man skal langt, er bagagemulighed nødvendig. Men det kommer BMW jo nok med.

vinden disse lyde. R 18 er efter min mening letkørt, har god balance og springer kvikt afsted i de lave gear. Lukker man op, fornemmer man det massive moment, det er som en mindre entreprenørmaskine. Omdrejningerne er lave ved alle hastigheder således 2000 rpm ved 90 km/t. Nærmest at sammenligne med min dieselbils omdrejningstal. Dette lave antal rpm gør så desværre også, at jeg måtte "røre rundt i gearkassen", når farten kom under 70 km/t. Det højeste 6. gear er helt klart det, jeg vil kalde et overgear, kendt fra for eksempel en Volvo P1800 eller en MGB. Fra 80 km/t som R 18 i øvrigt meget hurtigt kommer op på, så kan 6. gear overtage showet derud af.

R 18 er en klar konkurrent til Milvaukees HD. Deres bikes kører jo med 107 og 114ci motorer, det svarer til 1800cc/1840cc. Og langt de fleste modeller er netop 107ci motoren. Men mon ikke at R 18 kommer til at sælge godt "Over There?"

Lyden fra udstødningen er sandsynligvis holdt nede på grund af de tyske miljøkrav. Det er dog synd. Lidt mere motorlyd havde klædt sådan en cruiser! Bevarer, den behøver ikke at lyde som min HD Fat Boy med Vance & Haines udstødning i USA! Den er nok på 100 dB. Men R 18 har alligevel en flot lyd. Man skal bare køre den lidt længere ud i 2. 3. og 4. gear så lyder udstødningen som en stor hval, der er oppe og snappe luft i overfladen! Ligeledes når der gasses ned i for eksempel 3. gear, det lyder super godt.

På min tur kom jeg gennem en del byer. Jeg bemærkede, at når belægningen er brosten eller betonsten, så var bagfjederen simpelthen alt for hård. Jeg kunne nærmest mærke hver en sten op gennem sadlen. På en bro var der hul i asfalten, der hvor broen går over i vejbanen. Forgaflen kunne ikke klare hullet, men sendte et hårdt drøn op gennem forgaffel og styr til mine arme. Om bagfjederen/støddæmperen kan justeres ved jeg ikke. Forgaflen kan i hvert fald ikke.

R 18 har tre store skivebremser. Bagskiven leverer ikke megen "brakepower", men kontrollerer dog

For mange år siden arbejdede jeg hos en Volvo forhandler i København. En kunde købte en ny bil og gav i bytte sin R 90/6. Da jeg var den eneste med mc kort, fik jeg lov til at køre cyklen til en fragtmænd i Hvidovre, den skulle sendes til Jylland og sælges. Jeg fik en ret lang tur på R 90'eren, som jo var den største BMW i 1977 lige før R100/7 dukkede op. Det jeg vil sige er, at R 18 er præcis dobbelt så stor som en R 90/6. Og en 1800cc motor kan altså trække igennem! Den er faktisk ret hurtig, overhalinger er in-



bagenden af cyklen. Det gør motoren også, når der gasses ned, der er en rar følelse af motorbremse. Forbremsen er mere effektiv og tager godt ved, når grebet trækkes ind. Jeg følte mig ret sikker på at kunne stoppe hurtigt op trods R 18'en store vægt.

Siddestillingen er til at leve med på kortere ture. Der er traditionelle fodhvilere på biken. Måske et par regulære fodplader vil give ens fødder flere muligheder for placering. Det er sådan en cruiser også velegnet til. Det giver jo sig selv at fremflyttede fodhvilere ikke er mulige, når det nu er en boxer. Så fodplader, synes jeg, er et must. Det venstre indsugningsrør generede min venstre skinneben, men det er nok kun, hvis man er langbenet som mig! Sædet er faktisk ret godt, det giver god støtte, og jeg følte ikke på noget tidspunkt, at jeg havde behov for at flytte mig. Og jeg sad på sædet i godt fem timer.

Det var som sagt friskt vejr trods efterårssolen. Så jeg slog varnehåndtagene til. De fungerede fint. Det var dejligt. På et tidspunkt forsøger jeg at slå varmen fra, men de kørte ufortrødent videre. Måske jeg fik sat temperaturen et trin ned for det var ikke gene-



rende senere på dagen. De var dog stadig varme, da jeg afleverede cyklen igen.

Et lille håndtag på gearkassen kan vippes ned, når cyklen er i neutral og kører. Trykkes der på el starteren så summer startmotoren og triller R 18 baglæns. En fin detalje som gør det nemt at komme ud og afsted igen.

Cyklen er nøglefri. Det vil sige, at du har en BMW briknøgle på dig, så kan du aktivere tændingen og trykke på starteren. Motoren springer så i gang med en snerren. Giver man lidt omdrejninger og slipper gassen, trækker cyklen tydeligt mod venstre. Centrifugal kraften er høj og markant.

De to baglygter er også blinklys. Det ser sejt ud og giver et flot udtryk bagpå. Det er også lig HD'erne, der jo også har dobbelte baglygter/blink.

Tak til Kurt og Rune for samarbejdet og lån af en alt i alt super fed boxer. Ikke en racer, ikke en touring-bike, den er bare sig selv med en meget høj livstilsfaktor. Parkeret foran cafeen må den give lange blikke fra folk.

Prisen i salgsløkalet var ca. 375.000 kr. og så op til 410.000 kr.

