BMW GROUP
Canada
Communications d'entreprise

Information à l'intention des médias
Le 29 juillet 2021

Les nouvelles BMW R 18 B et R 18 Transcontinental 2022

- Les modèles Bagger et Gran Touring se joignent aux modèles R 18 et R 18 Classic.
- Nouveaux systèmes audio en partenariat avec Marshall Amplification.
- Navigation sur l'application BMW Motorrad Connected sur écran TFT de 10,25 po.
- Le PDSF est de 26 945 $ CA pour la R 18 B et de 29 500 $ CA pour la R 18 Transcontinental.
- Lancement sur le marché en septembre 2021.



BMW Canada Inc.
une compagnie du groupe BMW

BMW Canada Inc.
une compagnie
du groupe BMW

Head Office/
Siège social
50, Ultimate Drive
Richmond Hill, Ontario
Canada
L4S 0C8

Telephone/
Téléphone
905 683-1200

Internet
www.bmw.ca
www.mini.ca

Richmond Hill (Ontario) BMW Motorrad Canada est fière d'annoncer deux nouveaux modèles pour la famille R 18 : la BMW R 18 B « Bagger » et la BMW R 18 Transcontinental 2022. Les deux nouveaux modèles offrent un style élégant, de nouvelles expériences d'infodivertissement et un confort et un luxe sur courtes et longues distances, que ce soit en solo ou à deux avec des bagages.

Caractéristiques spéciales de la nouvelle R 18 Transcontinental : Carénage avant avec pare-brise et déflecteurs d'air élevés. Poste de conduite avec quatre instruments analogiques ronds et un écran couleur TFT de 10,25 po, phare supplémentaire, système audio Marshall, barres de protection du moteur, compartiments latéraux, compartiment supérieur, chauffage des sièges, garniture chromée et moteur au fini argent métallisé.

À l'opposé, la nouvelle R 18 B ne comporte pas de compartiment supérieur et offre un pare-brise plus bas, un siège plus mince et une finition du moteur noir mat métallisé.

Le moteur BMW boxer le plus puissant de tous les temps.

Le cœur des nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental est le moteur à 2 cylindres à plat de 1,802 cm^3/110 po^3, le « Big Boxer ». Avec son apparence impressionnante et ses spécifications techniques, le nouveau « Big Boxer » reprend là où les moteurs boxer traditionnels se sont arrêtés.



Conçus pour une fiabilité et une facilité d'entretien maximales, les moteurs boxer de BMW étaient synonymes de motos fabriquées à Munich et Berlin-Spanau depuis près de 70 ans, du début de la production de BMW Motorrad en 1923 jusqu'à l'apparition de son successeur refroidi à l'air et à l'huile. La tête de soupape en tête et les carters de moteur et de boîte de vitesses séparés font en sorte que le nouveau moteur possède les

mêmes caractéristiques structurelles qui ont rendu le tout premier moteur boxer BMW Motorrad si unique.

Le moteur boxer de 1 802 cm^3 est le plus gros moteur boxer jamais utilisé dans les motos de série. Il est doté d'un alésage de 107,1 mm et d'une course de 100 mm, d'une puissance de 91 ch à 4 750 tr/min et d'un couple de 116 lb-pi à 3 000 tr/min. Un couple de plus de 111 lb-pi est disponible de 2 000 à 4 000 tr/min.

Cela assure une puissance de traction énorme et, avec un volant d'inertie de bonne taille, une souplesse exemplaire. Le régime maximal est de 5 750 tr/min et le régime de ralenti est de 950 tr/min.

Refroidissement air/huile, carter de moteur divisé verticalement et carter triple à roulement lisse.

Le nouveau moteur boxer refroidi à l'air et à l'huile est doté de cylindres et de culasses à grosses ailettes et pèse 244 livres, y compris la boîte de vitesses et le système d'admission. Il est doté d'un carter de moteur en aluminium divisé verticalement.

Contrairement aux moteurs boxer à deux soupapes refroidis à l'air classiques de BMW Motorrad, le vilebrequin en acier traité à la chaleur du « Big Boxer » est doté d'un palier central supplémentaire, qui est nécessaire en raison du grand volume de cylindre pour prévenir les vibrations longitudinales indésirables du vilebrequin.

Tout comme le vilebrequin, les deux bielles à arbre intermédiaire sont montées sur des roulements lisses et sont aussi forgées en acier trempé. Elles peuvent recevoir des pistons en aluminium coulé avec deux segments de compression et un racleur d'huile. Les parois intérieures du cylindre sont recouvertes de NiCaSil.

La lubrification et le refroidissement sont fournis par un système de lubrification à carter humide avec une pompe à huile à deux étapes entraînée par le vilebrequin au moyen d'une chaîne à manchon.

Train de distribution à soupapes en tête classique avec technologie moderne à quatre soupapes et double allumage.

Bien que le moteur boxer qui alimente la R 18 B et la R 18 Transcontinental soit doté de quatre soupapes, d'un double allumage, d'une chambre de combustion moderne, d'une injection de collecteur d'admission et du système de gestion du moteur BMS-O pour obtenir le meilleur couple possible et une économie de carburant et des émissions optimales, il utilise une configuration classique à soupapes en tête, comme c'était le cas pour les moteurs BMW boxer depuis près de 70 ans.

Lors du développement du système de distribution pour le nouveau moteur, les ingénieurs de BMW Motorrad ont été inspirés par un modèle historique très spécial de BMW, le moteur boxer à 2 cylindres des modèles R 5/R 51 (1936 à 1941) et R 51/2 (1950 à 1951), ce dernier étant la première moto BMW boxer d'après-guerre. Contrairement aux autres modèles à soupapes en tête de BMW, ce moteur historique, très apprécié des collectionneurs, est doté de deux arbres à cames entraînés par le vilebrequin au moyen d'une chaîne à manchon.

Les deux arbres à cames sont également positionnés à gauche et à droite au-dessus du vilebrequin du nouveau moteur boxer. L'avantage de ce « boxer à deux arbres à cames » est les tiges poussoirs plus courtes. Cette disposition réduit les masses en mouvement, réduit la déformation et minimise l'expansion linéaire des tiges poussoirs. Un système de distribution généralement plus rigide avec une précision de contrôle améliorée et une stabilité de vitesse supérieure est le résultat de cette conception plus élaborée.

Bras de culbuteur à fourche et rattrapeur de jeu de soupape à réglage manuel par le biais de vis de réglage comme dans le modèle BMW boxer classique.

Dans la conception classique du boxer de BMW Motorrad, les deux tiges poussoirs actionnent une tige poussoir par côté de cylindre pour l'admission et une pour le côté échappement, guidés dans un tube de tige poussoir scellé sur le dessus des cylindres. Les deux soupapes d'admission et d'échappement de la culasse sont actionnées par paire au moyen de leviers basculants de fourche. Le jeu de soupape est compensé,

comme c'est le cas depuis des décennies avec la plupart des moteurs boxer à deux soupapes refroidis à l'air classiques de BMW, au moyen d'une vis de réglage avec écrou de blocage par soupape.

Comme auparavant dans les modèles boxer classiques à 2 soupapes, le réglage du jeu de soupape (0,2 à 0,3 mm) dans la R18 « Big Boxer » est également atteint très rapidement. Les soupapes sont faites d'acier, avec un diamètre de disque de 41,2 mm du côté de l'admission et de 35 mm du côté de l'échappement. L'angle des soupapes est de 21 degrés du côté de l'admission et de 24 degrés du côté de l'échappement.

Boîte à 6 vitesses à prise constante et embrayage à disque simple à sec auto-renforcé avec fonction anti-sautillement.

À l'exception des moteurs boxer refroidis à l'air ou à l'eau de 2012, les moteurs BMW boxer sont équipés d'un embrayage à disque simple à sec, et la R 18 ne fait pas exception. Pour la première fois, il est conçu comme un embrayage anti-sautillement auto-renforcé pour éliminer le sautillement indésirable causé par la compression du moteur lors des rétrogradations rapides.

La boîte à 6 rapports à prise constante est située dans un boîtier en aluminium en deux parties et est conçue comme une transmission à quatre arbres avec paires d'engrenages hélicoïdaux. L'arbre primaire de la boîte de vitesses avec amortisseur de tasseau entraîne les deux arbres de transmission avec les paires de roues d'engrenages au moyen d'un arbre secondaire. Une marche arrière est offerte en option moyennant supplément. Elle est commandée par un engrenage intermédiaire et un moteur électrique et peut être sélectionnée manuellement.

Entraînement secondaire ouvert.

Comme pour toutes les motos BMW boxer, le couple est transmis de la boîte de vitesses à la roue arrière de la R 18 B et de la R 18 Transcontinental par l'intermédiaire d'un arbre de transmission ou d'un cadran d'arbre de transmission avec joint universel, arbre et entraînement d'essieu arrière biseauté et couronne dentée. L'arbre

d'entraînement et le joint universel sont ouverts et nickelés, comme c'était le cas pour les modèles BMW Motorrad jusqu'à 1955. Un « joint de trépied » est installé du côté de la boîte de vitesses.

Cadre tubulaire en acier à double boucle et bras oscillant arrière avec entraînement d'essieu fermé dans un cadre rigide, comme sur la légendaire BMW R 5.

La pièce maîtresse de la suspension des nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental est un cadre tubulaire en acier à double boucle fabriqué à l'usine de BMW Motorrad de Berlin-Spanau. Comparativement aux modèles R 18 et R 18 Classic, le réservoir de carburant des nouveaux modèles R 18 a été augmenté de 16 à 24 litres, ce qui exige que le nouveau cadre soit conçu comme un tube à double boucle à soudure automatique. Il est peint en noir métallique très lustré avec une armature composée de pièces formées en tôle.

La géométrie du châssis des nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental a été adaptée dans le but d'obtenir une tenue de route supérieure avec de bonnes qualités de maniabilité, même en fonctionnement à deux personnes et en pleine charge. L'angle de braquage (inclinaison) est maintenant de 62,7 degrés (R 18/R 18 Classic : 57,3 degrés) et la chasse des roues est de 7,2 pouces (R 18/R 18 Classic : 5,9 pouces). Comparativement aux modèles R 18 et R 18 Classic, l'empattement des modèles R 18 Transcontinental et R 18 B a été réduit de 68,2 à 66,7 pouces.

Les deux tubes verticaux sont boulonnés ensemble à quatre points. Le souci du détail dans le processus de fabrication est évident dans les détails tels que les joints soudés entre les tubes d'acier et les pièces coulées ou forgées. Ainsi, certains joints tubulaires sont délibérément coupés en angle, ce qui rend le raccordement particulièrement agréable.

Le bras oscillant arrière est également fait de tubes en acier et de pièces moulées ou forgées. Tout comme pour la légendaire BMW R 5, il entoure l'entraînement d'essieu arrière par des raccordements boulonnés. L'aspect du cadre rigide utilisé historiquement

dans le R 5 a été recréé pour les modèles R 18 par les ingénieurs de BMW en se basant sur une jambe de suspension en porte-à-faux centrale presque alignée avec le tube supérieur du cadre et « dissimulée », avec un guide-tube pour le bras oscillant qui se raccorde facilement au cadre principal. Par conséquent, le cadre et le bras oscillant forment non seulement le cœur de la suspension de la R 18, mais leur cadre rigide offre aussi la « ligne racée », qui définit ainsi la conception des nouveaux modèles « Big Boxer ».

Fourche télescopique avec couvre-fourches et jambe de suspension en porte-à-faux à amortissement en fonction de la course et compensation automatique de la charge.

Les éléments de suspension des nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental sont dotés d'une fourche télescopique et d'une jambe de suspension en porte-à-faux directement montée pour assurer un contrôle des roues et un confort excellents. Afin d'obtenir la meilleure tenue de route possible, même avec un passager et entièrement chargé, la jambe de suspension arrière est dotée d'un amortissement en fonction de la course et d'une compensation automatique de la charge.

En fonction de la charge, la précharge par ressort est réglée en fonction des données d'un capteur de hauteur par l'intermédiaire d'un circuit hydraulique actionné par un servomoteur et un entraînement linéaire afin d'obtenir une hauteur de conduite optimale en tout temps. Les tubes de la fourche télescopique sont recouverts de couvre-fourches de style classique. Le diamètre du tube de fourche est de 49 mm, tandis que la course de suspension est de 4,7 mm à l'avant et à l'arrière.

Ergonomie confortable et commandes centrales pour une navigation avec le meilleur contrôle possible de la moto.



Les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental offrent une ergonomie confortable en accord avec la philosophie générale de conception des motos. Traditionnellement, la mesure décisive pour la position de conduite est le triangle ergonomique du guidon, du siège et des repose-pieds ou des marchepieds de BMW Motorrad. Cela, ainsi que d'autres paramètres tels que la hauteur et la largeur du siège, et la hauteur et le déport du guidon, a une grande influence sur la sensation de confort et de maîtrise du motocycliste. La hauteur standard du siège est de 28,3 pouces pour la R 18 B et de 29,1 pouces pour la R 18 Transcontinental.

La R 18 Transcontinental est équipée d'un siège chauffant de série particulièrement confortable pour assurer un confort sur de longues distances, même avec deux personnes. La R 18 B est dotée d'une banquette un peu plus courte et plus étroite pour deux personnes.

Les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental sont dotés de commandes centrales et de repose-pieds conformément à la philosophie de BMW Motorrad. Cette position classique des commandes derrière les cylindres du moteur boxer permet également une posture décontractée et active pour une maîtrise optimale de la moto.

La nouvelle R 18 Transcontinental est équipée de série de marchepieds pour le conducteur et le passager tandis que la nouvelle R 18 B est dotée de repose-pieds. Des marchepieds optionnels sont offerts pour la R 18 B et combinent une position assise confortable à une allure traditionnelle. Les repose-pieds de conducteur, aussi offerts en tant qu'accessoires BMW Motorrad d'origine, assurent une position de conduite sans effort sur l'autoroute. Un sélecteur à bascule en continu est offert pour des changements de vitesse confortables dans l'équipement de marchepied.

Les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental équipés pour une conduite luxueuse offrent un degré élevé de confort, une touche nostalgique et beaucoup d'espace de rangement.

Les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental sont parfaitement équipés pour la conduite et les excursions luxueuses grâce au grand carénage monté sur le guidon avec pare-vent, siège de passager et compartiments à la couleur de la carrosserie. Les compartiments offrent 27 litres chacun (avec le système audio en option : 26,5 litres). Un compartiment de rangement supplémentaire avec chargeur pour téléphones mobiles est intégré dans le réservoir de carburant. De plus, la nouvelle R 18 Transcontinental est équipée de série d'un compartiment supérieur de 48 L (avec système audio en option : 47 litres) avec un dossier intégré. Les compartiments et le compartiment supérieur peuvent être munis de chemises (accessoires BMW Motorrad d'origine).

La gamme d'accessoires BMW Motorrad d'origine offre aussi d'autres éléments de bagages souples, comme le compartiment de rangement supérieur et le sac arrière en toile cirée, avec du cuir véritable.

La R 18 Transcontinental offre un contrôle de la ventilation grâce à deux volets montés sur le côté du carénage, ce qui permet au motocycliste de profiter d'un flux d'air de refroidissement. La nouvelle R 18 Transcontinental est également équipée de série de déflecteurs d'air montés sur les protège-moteur pour accroître le confort sur les longues distances.

Freins avant à disque double et frein arrière à disque simple avec ABS entièrement intégrale de BMW Motorrad et roues en alliage léger.

Les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental sont dotés d'un frein à disque avant double de 300 mm et d'un frein à disque simple arrière de 300 mm avec étriers fixes à quatre pistons. Le système de freinage est équipé de la fonction ABS entièrement intégrale de BMW Motorrad éprouvée. Ici, le levier de frein à main et le levier de frein à pied activent les freins avant et arrière ensemble. La fonction ABS entièrement intégrale de BMW Motorrad ajuste la répartition de la force de freinage entre les freins avant et arrière pendant le freinage en fonction de la répartition dynamique de la charge entre les roues.



Les modèles R 18 B et R 18 Transcontinental sont équipés de roues en alliage coulé léger. La roue avant de 3,5 x 19 po est équipée d'un pneu 120/70 R 19 ou 120/70 B 19 (selon le fabricant), tandis qu'un pneu 180/65 B 16 est monté sur la roue arrière de 5,0 x 16 po. Les accessoires BMW Motorrad d'origine proposent des roues supplémentaires en chrome, en fini usiné ou en noir bicolore.

Régulateur de vitesse dynamique (DCC) de série et régulateur de vitesse actif (ACC) en option avec contrôle de distance intégré.

Les modèles R 18 B et R 18 Transcontinental sont équipés de série du régulateur de vitesse dynamique (DCC). La fonction ABS entièrement intégrale de BMW Motorrad est un préalable indispensable, ainsi que pour le régulateur de vitesse actif (ACC) en option.

Dans le régulateur de vitesse dynamique (DCC) de série, « dynamique » signifie que la vitesse présélectionnée est maintenue à un niveau constant en descente. Si l'effet de freinage du moteur n'est pas suffisant pour cela, le frein entièrement intégral est automatiquement serré pour maintenir la vitesse de conduite souhaitée. Cela signifie une augmentation du confort et de la sécurité de conduite.

Le régulateur de vitesse actif (ACC), en option, va encore plus loin, pour offrir une toute nouvelle expérience de conduite. Il permet une conduite détendue et le contrôle de la distance, sans que le motocycliste n'ait à s'ajuster à la vitesse du véhicule devant lui. Grâce aux capteurs radar intégrés au carénage avant, avec une portée de détection de quelque 130 verges, la moto accélère automatiquement pour s'ajuster à la vitesse ou le nouveau système de freinage intégral de série est appliqué pour la décélération, selon la situation. Pour le conducteur de tourisme exigeant, cela signifie un confort et une sécurité accrus tout en offrant un soulagement pendant les périodes de forte circulation.

La vitesse et la distance jusqu'au véhicule à l'avant peuvent être réglées au moyen d'un bouton. La distance peut être réglée en trois étapes et la vitesse souhaitée peut être réglée entre 30 et 160 km/h, et le réglage individuel est visible en tout temps sur l'écran TFT.

Deux réglages peuvent être sélectionnés en fonction de la réponse du régulateur de vitesse : « confort » ou « dynamique », ce qui influence à la fois l'accélération et la décélération, selon le cas.
L'ACC assure également des virages particulièrement sécuritaires. Au besoin, le système de contrôle des virages réduit automatiquement la vitesse, offrant au conducteur la bonne vitesse pour un angle de braquage confortable et sécuritaire. La dynamique de freinage et d'accélération est limitée à mesure que l'angle de braquage augmente. Il en résulte une expérience de conduite stable et une sensation de conduite sécuritaire.

L'ACC permet un contrôle complet en tout temps : la responsabilité demeure toujours dans les mains du conducteur, qui peut intervenir en tout temps. Le conducteur peut outrepasser l'ACC en accélérant à l'aide de la commande des gaz. L'ACC est également désactivé en appliquant le frein ou en tournant la commande des gaz vers l'avant au-delà de la position zéro. La fonction de contrôle de distance de l'ACC peut être désactivée au besoin, ce qui permet également d'utiliser le régulateur de vitesse dynamique (DCC) séparément. Elle commande automatiquement la vitesse désirée de 15 à 180 km/h.

L'ACC ne réagit qu'aux véhicules en mouvement. Les véhicules stationnaires (par exemple, à la fin d'un bouchon de circulation) ne sont pas détectés. Dans ce cas, le motocycliste doit appliquer les freins.

Technologie d'éclairage à DEL de pointe, exécution classique.

Les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental établissent également les normes en matière d'éclairage de véhicules dans le segment des cruisers, tant en matière de conception que de sécurité. Une fois de plus, BMW Motorrad démontre que la technologie d'éclairage à DEL de pointe convient parfaitement aux phares classiques.

Les modèles R 18 B et R 18 Transcontinental sont dotés d'un phare principal à DEL de conception remarquable avec feux de croisement et de route optimisés. De plus, les nouveaux clignotants avant à DEL et les clignotants arrière intégrés à DEL avec fonction intégrée de feux arrière sur les compartiments confèrent un look moderne, mais classique.

Un système d'éclairage de plaque d'immatriculation à DEL en filigrane logé dans un compartiment chromé assure une vue arrière élégante. En plus du phare à DEL, la R 18 Transcontinental est équipé de deux phares auxiliaires à DEL.

Feux de virage adaptatifs en option avec module pivotant pour un meilleur éclairage dans les virages.

Le feu de virage adaptatif en option, nouvellement développé pour la R 18 B et la R 18 Transcontinental, comporte une fonction de pivotement où le feu de croisement suit la courbe selon l'angle de braquage. De cette façon, le virage est presque complètement éclairé parce que la lumière se déplace à l'endroit où la moto se dirige. En raison de la fonction de pivotement (± 35°), l'horizon de la lumière demeure constant, parfaitement adapté à l'angle de braquage.

De plus, cette technologie est également utilisée pour assurer que les feux de route maintiennent une portée constante en adaptant le phare et en maintenant la hauteur de la lumière (± 2°) des deux modules de feux de route en fonction de la charge et de la hauteur de conduite de la moto.

Cela se produit également pendant la conduite dynamique où les mouvements de la moto sont compensés par le pivotement du module. Les feux de route rehaussent les feux de croisement avec une excellente luminosité, offrant la plus grande plage d'éclairage de tous les phares à DEL des motos BMW.

Instruments ronds classiques et écran couleur TFT de 10,25 po avec navigation pour une planification pratique de l'itinéraire et une connectivité étendue.



Le poste de conduite, spécialement conçu pour les nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental, comprend quatre instruments analogiques ronds et un écran couleur TFT de 10,25 po. En plus de l'indicateur de vitesse et du compte-tours analogiques grands et faciles à lire, les nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental sont également dotées d'un indicateur de niveau de carburant analogique et d'un instrument analogique de « réserve de puissance ». Comme pour la Rolls-Royce de la marque BMW Group, cet affichage fournit des renseignements sur les réserves de puissance toujours disponibles.

L'écran couleur TFT de 10,25 po permet d'afficher une carte de navigation dans le groupe d'instruments à l'aide d'un téléphone intelligent et de l'application BMW Motorrad Connected, ce qui élimine le besoin d'un affichage supplémentaire.

Pour assurer sa longévité, l'écran est doté d'un protecteur en verre trempé robuste. Il est doté d'un revêtement antireflet qui protège aussi l'écran des rayures et des souillures. La résolution HD intégrale de 1920 x 720 pixels offre un niveau de détail et une netteté exceptionnels.

L'écran peut afficher des renseignements en mode plein écran ou en mode écran divisé pour permettre l'affichage simultané de plusieurs fonctions. L'écran principal – ou écran « Conduite pure » – affiche l'indicateur de vitesse et le régime du moteur ainsi que les fonctions de base et le menu de sélection. La carte de navigation s'affiche également si la navigation est active par l'entremise de l'application BMW Motorrad Connected. L'écran divisé supplémentaire affiche soit l'ordinateur de bord, l'ordinateur de route, la navigation par flèche, un appel téléphonique en cours ou la radio ou le média.

Les vignettes affichées peuvent être utilisées pour sélectionner les menus « Ma moto », « Radio », « Navigation », « Média », « Téléphone » et « Paramètres ». L'écran et le

fonctionnement des accessoires de conduite supplémentaires, et du système audio et de la radio sont parfaitement intégrés.

L'écran est doté de deux antennes radio pour la connexion à un casque ou à un téléphone intelligent. Une antenne est disponible pour le Bluetooth, une autre permet l'échange de données par réseau local sans fil et Bluetooth.

Les fonctions du véhicule telles que « Paramètres », « Navigation » et « Communication » sont commandées à l'aide du multicontrôleur standard.

Grâce au nouvel écran couleur TFT de 10,25 po, les nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental offrent également la plateforme idéale pour utiliser une vue complète de la carte interactive en conjonction avec le système de navigation de l'application BMW Motorrad Connected. La navigation (carte) est « reproduite » sur l'écran par réseau local sans fil, ce qui permet d'offrir une nouvelle dimension de navigation sur la carte de la moto. L'écran couleur TFT de 10,25 po permet d'utiliser de nombreuses autres options de navigation intégrées au moyen du multicontrôleur.

Grâce à l'architecture basée sur téléphone intelligent, la navigation est toujours à bord : il ne pourrait être plus simple d'apporter des changements d'itinéraire pendant une pause café ou de partager un itinéraire avec des amis. L'application pour téléphone intelligent offre au conducteur les logiciels de navigation et les cartes les plus récents de manière continue, ainsi que les fonctions les plus récentes. L'application offre aussi une flexibilité de planification maximale : Elle peut être utilisée pour la planification d'itinéraires, l'importation d'itinéraires planifiés à partir de Basecamp ou le téléchargement d'itinéraires suggérés à partir de sites Web.

L'application BMW Motorrad Connected peut être téléchargée gratuitement depuis les boutiques d'applications Google et Apple. Elle comprend également des fonctions supplémentaires telles que l'enregistrement des itinéraires et l'affichage d'autres statistiques et renseignements sur les trajets. De cette façon, les itinéraires enregistrés

peuvent être partagés directement avec d'autres motocyclistes par l'intermédiaire de la communauté Rever.

Un téléphone intelligent peut être rangé en toute sécurité dans un compartiment de rangement dans le réservoir de carburant qui est protégé contre les éléments et sa batterie peut être gardée chargée au moyen d'une connexion USB.

Conduite sans clé pratique.

Comme pour les autres modèles BMW Motorrad, le système de conduite sans clé remplace le système de verrouillage conventionnel pour l'allumage et le verrouillage de la direction sur les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental. Les compartiments latéraux et le compartiment supérieur (R 18 Transcontinental) peuvent être verrouillés à l'aide du système de verrouillage central en option par télécommande. Le compartiment de rangement pour téléphone mobile ne se verrouille pas. L'allumage et le système d'alarme (en option) sont commandés au moyen d'un transpondeur intégré à la clé du véhicule, qui transmet un signal radio à une fréquence spécifique au véhicule. La clé peut donc rester dans les vêtements du motocycliste, par exemple.

Modes de conduite standard « pluie », « roulis », « roche » et ASC et MSR pour le plaisir et la sécurité de la conduite.

Afin de répondre aux besoins de chaque client, les nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental proposent de série trois modes de conduite : « pluie », « roulis » et « roche ». La version de série comprend aussi le contrôle automatique de stabilité (ASC), qui assure un haut niveau de sécurité de conduite.

En outre, les nouvelles R 18 B et R 18 sont équipées de série du contrôle de la compression du moteur (MSR). Le MSR à commande électronique empêche la roue arrière de glisser à la suite d'un changement de vitesse ou d'une rétrogradation brusques. Un embrayage anti-sautillement est ouvert à partir d'un seuil préréglé mécaniquement pour empêcher la roue arrière de se bloquer. Si la capacité d'adhérence

disponible du pneu est inférieure à ce seuil d'ouverture, par exemple dans des conditions humides, la roue arrière pourrait quand même dépasser la limite d'adhérence en raison de la compression du moteur et de l'activation simultanée du frein arrière, puis glisser. Grâce au MSR, les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental détectent ce danger rapidement. Selon le coefficient de friction entre le pneu et la chaussée, les papillons des gaz s'ouvrent en quelques millisecondes pour compenser la compression et la roue arrière reste dans sa plage de traction. Cela se traduit par une sécurité accrue, surtout sur les routes glissantes.

En mode « pluie », la réponse d'accélération est plus douce et les caractéristiques de contrôle de l'ASC et du MSR permettent une chaussée mouillée et donc plus glissante pour atteindre un niveau de sécurité très élevé.

En mode « route », le moteur offre une réponse d'accélération optimale, tandis que l'ASC et le MSR sont réglés pour offrir une performance équilibrée sur tous les types de routes.

Le mode « roche » permet au motocycliste d'explorer le plein potentiel dynamique des nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental. La réponse d'accélération est instantanée et directe, et l'ASC permet un peu plus de patinage.

Dans chaque mode de conduite, l'interaction optimale des caractéristiques du moteur ou de la réponse d'accélération, l'ASC et le contrôle de la compression du moteur sont fournies. Cela signifie que les trois modes de conduite offrent des options de réglage optimales, autant en ce qui concerne les conditions routières (mode pluie) que l'expérience de conduite personnelle du motocycliste (mode roche).

Assistance en marche arrière et de contrôle du démarrage en pente en option.

Les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental facilitent également les manœuvres grâce à l'assistance en marche arrière en option. Elle peut être activée au moyen du sélecteur, au besoin. Les vitesses de marche avant sont bloquées et la marche

arrière est engagée. Le conducteur appuie lui-même sur le bouton de démarrage pour activer le mouvement.

Le système de contrôle du démarrage en pente facilite le démarrage dans une pente. Il est activé en actionnant brièvement le levier de frein à main ou à pied.

Les systèmes audio de Marshall vous offrent une nouvelle expérience sonore numérique.

Équipés du nouveau système audio Marshall, les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental offrent une expérience sonore intense. L'antenne radio invisible pour la radio est maintenant intégrée à la carrosserie.

Les points saillants du système audio :

- Profils d'égalisation : profils d'écoute optimisés pour une expérience audio parfaite.
  - Avec le casque : un profil (studio).
  - Avec les haut-parleurs : quatre profils (amplification des graves, amplification des aigus, voix, équilibré).

- Options de conception d'architecture sonore très flexible (aigus/graves) avec un très large spectre de sortie (plage de sortie), même à grande vitesse.

- Bande AM/FM, radio HD et radio par satellite SiriusXM en option.



Les nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental sont équipées d'un système audio de série mis au point conjointement avec le fabricant britannique Marshall. Il est doté de deux haut-parleurs bidirectionnels d'une puissance de 25 watts chacun intégrés dans le carénage avant, avec des grilles noires et un lettrage blanc Marshall. Le système audio de série offre une expérience sonore exaltante.

Depuis 60 ans, Marshall, originaire de Hanwell à Londres, maintenant basée à Bletchley, Milton Keynes (R.-U.), a produit des amplificateurs de guitare légendaires utilisés par les meilleurs musiciens au monde. Depuis 2012, ils ont développé leur qualité audio en offrant des écouteurs et des haut-parleurs actifs primés conçus pour les mélomanes.

Les systèmes audio Marshall de niveau 1 et de niveau 2 de la série Gold en option répondent aux attentes des audiophiles les plus exigeants.

Les systèmes audio Marshall de niveau 1 et de niveau 2 de la série Gold en option sont offerts pour vous offrir un plaisir d'écoute encore plus intense. Les caractéristiques spéciales de ces systèmes audio sont des plaques grises avec un lettrage Marshall doré. Les haut-parleurs Marshall de la série Gold sont dotés d'aimants au néodyme et de cônes de haut-parleurs modifiés pour offrir une qualité sonore améliorée.

Marshall série Gold de niveau 1

Le système audio Marshall de la série Gold de niveau 1 offert en option équipe les nouvelles R 18 b et R 18 Transcontinental avec quatre haut-parleurs et un amplificateur. Deux haut-parleurs bidirectionnels Marshall de 25 W sont intégrés dans le carénage avant. Ils sont accompagnés d'un haut-parleur d'extrêmes graves de 90 watts dans la partie supérieure avant des compartiments. L'amplificateur est doté d'une puissance de sortie de 180 watts.

Marshall série Gold de niveau 2

Le système audio Marshall de la série Gold de niveau 2, offert pour le R 18 Transcontinental, comprend six haut-parleurs et un amplificateur qui répondent aux exigences les plus élevées en matière de qualité sonore. Deux haut-parleurs bidirectionnels Marshall de 25 watts sont intégrés à l'avant du carénage, chacun complété par un haut-parleur d'extrêmes graves de 90 watts dans la partie supérieure avant du compartiment. De plus, il y a un haut-parleur bidirectionnel avec une puissance de 25 W dans la section avant du dossier du compartiment supérieur. L'amplificateur offre aussi 180 watts de puissance.

Les données de sortie en watts sont mesurées à 4 ohms.



Design extérieur.

Des autoroutes sans fin et la liberté proverbiale sur deux roues : voilà ce pour quoi les nouveaux modèles de tourisme R 18 B et R 18 Transcontinental ont été conçus. À partir du point le plus élevé, soit le carénage avant monté sur le guidon, la ligne d'inertie s'étend du réservoir de carburant, qui a été augmenté à 6,3 gallons par rapport à la R 18 et à la R 18 Classic, et descend vers l'arrière, créant une silhouette allongée en forme de goutte dans le style « streamliner » classique.

Les deux compartiments avec feux arrière intégrés sont harmonieusement intégrés au design des nouveaux modèles. La conception de la R 18 B « Bagger » est complétée par un pare-brise bas, tandis que la R 18 Transcontinental est dotée d'un pare-brise plus haut, ainsi que d'un compartiment supérieur intégré élégant avec un dossier confortable pour le passager, des déflecteurs sous le carénage avant et des phares supplémentaires.

Les nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental font écho aux premiers jours des grands cruisers de tourisme dans l'apparence de leur moteur et de leur cadre. De l'impression générale jusqu'aux plus infimes détails, la conception reprend aussi les éléments de style établis par des classiques comme la BMW R 5. Des éléments stylistiques tels que le châssis à double boucle, l'arbre de transmission universel chromé brillant, le boîtier classique de la boîte de vitesses de l'essieu arrière et la peinture noire avec doubles rayures (en option) rappellent les légendaires modèles BMW boxer d'époque.

Semblable à la célèbre BMW R 5, la « Big Boxer » présente les guides de tige poussoir supérieurs sur les cylindres, tandis que le couvercle de courroie (couvercle du boîtier du moteur) et les couvre-culasse rappellent le style légendaire du moteur de la R 5 des années 1930.

La suspension rappelle également l'apparence de la légendaire R 5. Avec le bras oscillant double face et la jambe de suspension en porte-à-faux, le concept de châssis rigide des motos BMW boxer historiques est parfaitement transposé à l'ère moderne en termes visuels. À partir de la tête de direction, le cadre et les tubes du cadre supérieur des bras oscillants forment une ligne visuelle continue en tant que caractéristique centrale.

Comme dans de nombreuses motos BMW des temps passés, les tubes de la fourche sont revêtus d'une housse s'étendant jusqu'aux tubes coulissants sous forme de manchons de fourche contemporains en acier inoxydable. Les panneaux latéraux recourbés vers l'arrière redessinés s'harmonisent parfaitement aux lignes élancées, en combinant les garnitures avant et les rétroviseurs ronds montés sur le guidon pour donner aux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental un style distinctif.

L'intégration de la technologie d'éclairage de pointe s'intègre non seulement au style classique des phares à DEL, mais aussi aux feux arrière intégrés dans les compartiments et au jeu de lumières de plaque d'immatriculation finement ciselé dans le compartiment chromé. Ces détails de haute qualité des nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental se reflètent également dans des caractéristiques telles que le couvercle de réservoir de carburant central chromé et l'élément ACC chromé. Les autres détails stylistiques

comprennent le logo R 18 brodé sur le siège et le lettrage « BERLIN BUILT » dans le poste de conduite; une référence à la maison de la production des motos BMW.

R 18 B – conduite confortable.



Avec un pare-brise bas et un siège pour deux personnes court et étroit ainsi qu'une longue ligne dynamique plongeante, la nouvelle R 18 B incarne le style « Bagger » typique. Le moteur a un fini noir mat métallisé, tout comme la fourche noire et les manchons de fourche, ainsi que les rétroviseurs noirs, les masselottes de guidon et les raccords de guidon. Le groupe d'instruments et les anneaux ont également un fini noir, tout comme les roues en alliage moulé.

R 18 Transcontinental – déplacements confortables et luxueux.

Avec un pare-brise surélevé, des déflecteurs d'air, un compartiment supérieur peint et un siège très confortable, la nouvelle R 18 Transcontinental incarne l'esprit de la moto de tourisme classique conçue spécialement pour les longs voyages.



Un niveau élevé de confort pour le conducteur et le passager combiné à une impression générale de raffinement distinct. Avec son fini argent, le moteur est complété par une fourche en argent et des manchons de fourche chromés, une combinaison de surface qui confère une élégance raffinée au poste de conduite. Le groupe d'instruments, comportant quatre anneaux chromés, est doté d'un

fini argent. Les rétroviseurs et les masselottes de guidon sont chromés. Les roues en alliage léger moulé ont un fini gris granite métallisé. Des accents chromés élégants se trouvent sur le compartiment supérieur et sur le fermoir à garde-boue avant.

Les modèles R 18 B et R 18 Transcontinental Première édition.

Lors du lancement sur le marché, les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental seront offerts en versions exclusives Première édition en plus des modèles de série. Ils combinent le look classique de la R 18 avec des caractéristiques d'équipement exclusives peintes et chromées.

Les autres équipements supplémentaires comprennent des composants chromés, de la peinture métallique Blackstorm avec des doubles rayures élaborées Lightwhite, qui évoquent les racines historiques des motos. Parmi les autres faits saillants, on retrouve des finis de surface spéciaux, un siège brodé et l'inscription « First Edition » sur les compartiments latéraux.

La première édition comprend :

- Roues noires, motifs contrastants usinés (R 18 B).
- Roues gris argenté, motifs contrastants usinés (R 18 Transcontinental).
- Fermoirs chromés sur les compartiments avec lettrage « First Edition ».
- Raccords de guidon chromés.
- Couvre-culasse chromés et caisse héros.
- Garniture d'admission chromée.
- Doubles rayures blanches sur le réservoir de carburant, le carénage, les coffres et les compartiments.
- Étriers de frein chromés à l'avant (R 18 Transcontinental uniquement).

Une autre composante est la **boîte de bienvenue « First Edition »**, qui est réservée exclusivement aux acheteurs de la « première édition » et qui contient :

- Boîte avec photo du moteur sur le couvercle.
- Emblèmes historiques de réservoir de carburant (lettrage cuivré).

- Vis à tête fendue historiques (couleur cuivre).
- Gants de travail.
- Tournevis d'assemblage (peut aussi servir de porte-clé).
- Casquette « R 18 First Edition ».
- Ceinture en cuir avec boucle de ceinture exclusive « R 18 First Edition ».
- Livre sur les 100 ans d'histoire de BMW Motorrad.



Équipement en option et accessoires BMW Motorrad d'origine.

Les nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental seront offertes avec une vaste gamme d'options et d'équipements de la collection Ride & Style. Les accessoires BMW d'origine peuvent être installés par le concessionnaire BMW Motorrad ou par les clients eux-mêmes ou installés ultérieurement.

Une grande variété de pièces permettent la personnalisation.

La gamme d'accessoires BMW Motorrad d'origine offre des options pour adapter les R 18 B et R 18 Transcontinental aux goûts personnels du client. Par exemple, les couvercles de culasse et le couvercle de courroie (couvercle de carter moteur) sont conçus de manière à être situés à l'extérieur de la chambre d'huile, ce qui facilite leur remplacement.

D'autres caractéristiques distinctives, comme les roues, peuvent être ajoutées à la gamme d'accessoires BMW Motorrad d'origine. Pour le lancement sur le marché des nouvelles R 18 B et R 18 Transcontinental, deux collections de design différentes de pièces en aluminium usinées sont disponibles, créées en collaboration avec Roland Sands Design : « usiné » et « noir bicolore ».

Les pièces « usinées » sont des composants usinés à partir d'aluminium qui présentent un contraste de couleur entre le noir et l'argent. Ces pièces sont complètement anodisées en noir, puis usinées et polies une fois de plus après le processus initial d'usinage afin de mettre l'accent sur l'apparence de l'aluminium et de créer le contraste de couleur souhaité.

Parallèlement, la collection « noir bicolore » est composée de composants faits d'aluminium usiné, mais qui présentent une double surface noire anodisée avec des surfaces lustrées et mates texturées.

Les pièces « usinées » et « noir bicolore » comprennent également des roues avant et arrière assorties. De plus, la gamme s'étend des embouts de guidon aux composants de garniture de carter de moteur et aux couvercles des réservoirs d'expansion. En résumé : Les options « fini usiné » et « noir bicolore » offrent une vaste gamme d'options pour la mise à niveau des modèles R 18 B et R 18 Transcontinental au niveau le plus élevé d'individualisation selon les préférences et les idées personnelles du propriétaire.

Pour les accessoires et le programme de personnalisation, BMW Motorrad collabore non seulement avec Roland Sands Design, mais aussi avec plusieurs fournisseurs reconnus comme Vance & Hines sur les systèmes d'échappement.

Options.

Option 719 – la personnalisation avec des racines historiques.

Il y a des décennies, certains suppléments en option, demandes spéciales inhabituelles et caractéristiques uniques ont été attribués au code interne « 719 » à l'usine de BMW Motorrad à Berlin. Pour les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental, BMW Motorrad offre maintenant une gamme d'accessoires en option et d'accessoires BMW Motorrad d'origine sous le nom de « Option 719 ».

Option 719, Groupe design AERO.

L'option 719, Groupe design AERO, comprend les couvre-culasse, le couvercle avant et les couvercles de col d'admission en aluminium avec fini anodisé transparent brossé. Les couvre-culasse sont dotés d'évents d'air finement ciselés rappelant les « streamliners » des années 1920 et 1930. Le point fort est un écusson à l'avant et sur les côtés en cuivre massif, chromé et avec un fini partiellement blanc. La peinture blanche entourant la séquence numérique « 719 » rappelle les emblèmes historiques qui étaient généralement recouverts d'émail pendant cette période.

Siège, option 719.

Pour les nouveaux modèles R 18 B et R 18 Transcontinental, le siège de l'option 719 est une solution de rechange exclusive au siège de série. En plus de la hauteur de siège standard, il offre un chauffage de siège intégré ainsi qu'une sélection de matériaux et de finis uniques. Les deux matériaux noirs de la partie supérieure sont combinés à un gaufrage matelassé en forme de losange. Un logo BMW brodé et le drapeau 719 sur le côté complètent le design.

Option 719, Galaxy Dust métallisé / Argent Titane métallisé 2.



Galaxy Dust métallisé est un fini iridescent qui chatoie dans une palette allant du violet au bleu turquoise, selon l'éclairage. De plus, les composants métalliques créent un effet visuel unique lorsqu'ils sont exposés au soleil. Ce fini spécial est combiné à un effet miroir Argent Titane métallisé 2 sur le réservoir de carburant, les compartiments et la garniture avant. La transition entre les surfaces à deux couleurs est composée d'un effet de fumée appliqué à la main que l'on trouve sur le légendaire R 90 S. De plus, la surface miroir est entourée d'une double ligne blanche classique. Dans cette variante, le modèle R 18 Transcontinental est également équipé du moteur noir mat parfaitement assorti.

Accessoires BMW Motorrad d'origine.

Stockage.

- Sac arrière noir, 27 litres
- Chemises de compartiment. Nouveau.
- Chemise de compartiment supérieur (R 18 Transcontinental seulement). Nouveau.
- Organisateur de compartiment supérieur (R 18 Transcontinental seulement). Nouveau.

Conception et attrait visuel.

- Mini-clignotants à DEL, avant, noir. Nouveau.
- Clignotants à DEL, chromé, avant. Nouveau.
- Clignotants à DEL, noir, avant. Nouveau.

- Couvercle du réservoir d'expansion pour liquide de freins, fini usiné, arrière.
- Couvercle du réservoir d'expansion pour liquide de freins, fini noir bicolore, arrière.
- Couvercle de réservoir d'expansion, fini usiné, avant
- Couvercle de réservoir d'expansion, fini noir bicolore, avant.
- Roue avant, noir bicolore, 3 x 19 po.
- Roue avant, chromé, 3 x 19 po.
- Roue avant, fini usiné, 3 x 19 po.
- Roue arrière, chromé, 5 x 16 po.
- Roue arrière, fini usiné, 5 x 16 po.
- Roue arrière, noir bicolore, 5 x 16 po.
- Embout de guidon, noir bicolore.
- Embout de guidon, fini usiné.
- Couvre-culasse à bandes décoratives, fini usiné.
- Couvercle de carter de moteur à bandes décoratives, fini usiné.
- Couvre-culasse à bandes décoratives, noir bicolore.
- Couvercle de carter de moteur à bandes décoratives, noir bicolore.
- Couvercle de carter de moteur, fini usiné.
- Couvercle de carter de moteur, noir bicolore.
- Couvre-culasse, noir bicolore.
- Couvre-culasse, fini usiné.
- Protège-moteur, chromé (pour R 18 Transcontinental).
- Embout de silencieux arrière, noir.
- Silencieux arrière, rond, noir. Nouveau.
- Silencieux arrière, rond, chromé. Nouveau.

Ergonomie et confort.

- Levier à main réglable, fini usiné.
- Levier à main réglable, noir bicolore.
- Repose-pieds de conducteur, chromé.
- Pare-brise, Transcontinental pour R 18 B. Nouveau.
- Pare-brise, Bagger pour R 18 Transcontinental. Nouveau.
- Pare-brise, Transcontinental masqué. Nouveau.

- Pare-brise, Bagger masqué. Nouveau.
- Déflecteur d'air. Nouveau.
- Déflecteur d'air, teinté. Nouveau.

Option 719.

- Option 719, couvercle de col d'admission Aero brossé, gauche/droite. Nouveau.
- Option 719, couvercle de boîtier de moteur Aero. Nouveau.
- Option 719, couvre-culasse Aero, gauche/droite. Nouveau.
- Option 719, siège (R 18 Transcontinental uniquement). Nouveau.
- Option 719, siège (R 18 B uniquement). Nouveau.

Données techniques.

Moteur		BMW R 18 B	R 18 Transcontinental
Cylindrée	Cm^3 / po^3		1 802 / 110
Alésage x course	mm		107,1 x 100
Puissance	ch		91 à 4 750 tr/min
Couple	lb-pi		116 à 3 000 tr/min
Type			Boxer quatre temps à deux cylindres refroidis à l'air/l'eau
Nombre de cylindres			2
Compression / carburant			9,6:1 / super sans plomb
Commande des soupapes / accélérateur			Soupapes en tête / 4 soupapes par cyl.
Ø admission / échappement	mm		41,2 / 35,0
Ø papillons des gaz	mm		48
Commande du moteur			BMS-O
Système antipollution			Convertisseur catalytique à 3 voies en boucle fermée, EU5

Système électrique			
Alternateur	W		660
Batterie	V / Ah		12/26 sans entretien
Phare			Feux de croisement à DEL (avec feu de virage adaptatif avec module pivotant)
Démarreur	kW		1,5

Transmission – boîte de vitesses			
Embrayage			Embrayage à disque simple à sec à commande hydraulique
Boîte de vitesses			6 rapports à prise constante
Rapport principal			1,16
Rapports de démultiplication	I		2,438
	II		1,696
	III		1,296
	IV		1,065
	V		0,903

VI		0,784
Propulsion		Transmission universelle
Rapport de démultiplication		3,091
Suspension		
Sur châssis		Structure tubulaire en acier à double boucle avec armature composée de pièces formées en tôle
Suspension de la roue avant		Fourche télescopique, étançon Ø 49 mm
Commande de roue arrière		Porte-à-faux
Course des ressorts, avant / arrière	mm	119 / 119
Chasse des roues	mm	182
Empattement	mm	1 694
Angle de la tête de direction	°	62,7
Freins	Avant	Frein à disque double, Ø 300 mm
	Arrière	Frein à disque simple, Ø 300 mm
Freinage antiblocage		ABS entièrement intégrale BMW Motorrad
Roues		Roues en alliage léger
	Avant	3,5 x 19 po
	Arrière	5,0 po x 16 po
Pneus	Avant	120/70 R 19 ou B 19
	Arrière	180/65 B 16

Dimensions et poids		
Longueur totale R 18 B	mm	2 560
Longueur totale R 18 Transcontinental	mm	2 639
Largeur totale avec rétroviseurs	mm	1 038
Hauteur du siège R 18 B	mm	718
Hauteur du siège R 18 Transcontinental	mm	739
Poids à vide DIN R 18 B	kg	397
Poids à vide DIN R 18 Transcontinental	kg	426
Poids total maximum autorisé	kg	630
Contenance du réservoir	L	24

Données de performance		
0 à 100 km/h R 18 B	s	5,5
0 à 100 km/h R 18 Transcontinental	s	6,0
Vitesse de pointe	km/h	178 (160 entièrement chargé)

-30-

BMW Group au Canada
Établi à Richmond Hill, en Ontario, BMW Group Canada est une filiale en propriété exclusive de BMW AG chargée de la distribution des automobiles haute performance de prestige, des véhicules d'activités sportives, des motocyclettes et des MINI de BMW. Services financiers BMW Group Canada, division à part entière de BMW Group Canada, offre des produits de financement et de location au détail ainsi que des produits de protection pour les automobiles BMW et MINI neuves et d'occasion, de même que des produits de financement au détail pour les motocyclettes BMW neuves et d'occasion. BMW Group est constitué d'un réseau de 51 concessionnaires automobiles BMW, de 21 concessionnaires de motocyclettes BMW et de 31 concessionnaires MINI répartis dans tout le pays.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec :
Marc Belcourt, directeur des communications de l'entreprise
BMW Group Canada
905 428-5078 / marc.belcourt@bmwgroup.ca

Jean-François Taylor, Directeur des produits et des technologies, Communications d'entreprise
BMW Group Canada
905 428-5366 / jean-francois.taylor@bmwgroup.ca