

Die neue BMW G 310 GS. Inhaltsverzeichnis.



1. Gesamtkonzept. (Kurzfassung)	2
2. Technik.	5
3. Design und Farbkonzept.	12
4. Ausstattungsprogramm.	15
5. Fertigung und Qualität.	16
6. Technische Daten.	18

1. Gesamtkonzept. Kurzfassung.



Die neue BMW G 310 GS – Bereit für die Abenteuer des Alltags.

GS ist bei BMW Motorrad ein Versprechen. Es steht für absolute Funktion, für Zuverlässigkeit und Robustheit. Die G 310 GS überträgt diese Qualitäten in das Hubraumsegment unter 500ccm und verkörpert sie dort in einer erwachsenen, eigenständigen Interpretation.

Die G 310 GS ist eine echte GS: ein hochmodernes Angebot mit derzeit beispielloser Vielseitigkeit in ihrem Segment. Im Großstadtverkehr ist sie wendig und agil, im leichten Gelände souverän. Damit ist sie der perfekte Begleiter für die Abenteuer des Alltags. Extrem kompakt und dennoch erwachsen und komfortabel eröffnet die GS in ihrem Segment eine ganz neue Erlebniswelt des Fahrverhaltens. Genau diese Vielseitigkeit macht die G 310 GS im Einsteigersegment einzigartig.

GS typisches Design.

Die BMW G 310 GS ist auf den ersten Blick als echte GS zu erkennen. Mit dem charakteristischen, hohen Frontfender, der markanten Flyline und dem kurzen, hohen Heck zeigt die BMW G 310 GS klassische Elemente der R 1200 GS Schwestermodelle. Die kompakten Proportionen mit kurzem Radstand, das 19 Zoll große Vorderrad und die langen Federwege sorgen dabei für die charakteristische, aufrechte Gestik und versprechen ein agiles Fahrverhalten.

Zuhause auf den Strassen der Welt.

Wie die G 310 R ist auch die G 310 GS für den Weltmarkt konzipiert. Sie verträgt unterschiedlichste Kraftstoffqualitäten, erfüllt sämtliche Emissionsstandards und lokale Ansprüche. Sie ist auf allen Strassen der Welt zuhause und transportiert den BMW typischen Premium-Anspruch in das Segment unter 500 ccm.

Innovativer Einzylinder-Motor für dynamischen Fahrspaß und ein weltweit breites Einsatzspektrum.

Herzstück der neuen BMW G 310 GS ist der bereits aus der G 310 R bekannte, 313 cm³ große, flüssigkeitsgekühlte Einzylindermotor mit vier Ventilen, zwei obenliegenden Nockenwellen und elektronischer Kraftstoff-

Einspritzung. Der Hubraum von 313 cm³ resultiert aus 80 Millimetern Bohrung und 62,1 Millimetern Hub.

Der Einzylinder der G 310 GS fällt durch die Zylinderneigung nach hinten und den um 180 Grad gedrehten Zylinderkopf auf: Einlass vorn, Auslass nach hinten. Diese Konfiguration folgt der Logik einer geraden und leistungsfördernden Verbrennungsluftführung – und hat positive Konsequenzen für die Architektur des Fahrzeuges. Mit einer Leistung von 25 kW (34 PS) bei 9 500 min⁻¹ sowie einem maximalen Drehmoment von 28 Nm bei 7 500 min⁻¹ ist der Motor der neuen G 310 GS in Verbindung mit dem geringen DIN-Leergewicht von 169,5 kg der ideale Partner für dynamisches Fahrvergnügen.

Ideal ausgelegte BMW GS Ergonomie für entspannten Motorradspaß auf der Straße und in leichtem Gelände.

Die neue G 310 GS bietet eine entspannte Sitzposition, die sowohl auf der Straße als auch bei Ausflügen auf Waldwege und Schotterpisten unbeschwertem Motorradgenuss ermöglicht. BMW Motorrad typisch sind sämtliche Schalter und Bedienelemente gut erreichbar angeordnet. Größter Wert wurde auf einfache und sichere Bedienung gelegt, wobei verschiedenste Fahreranatomien einbezogen wurden.

Stahlgitterrohr-Brückenrahmen, Upside-down-Gabel und lange Schwinge für hohe Fahrstabilität, präzises Lenkverhalten und leichtes Handling.

Fahrwerksseitig baut die neue G 310 GS analog zum Roadster G 310 R auf einen Stahlrohrrahmen in Gitterbauweise mit angeschraubtem Heckrahmen, der hohe Verwindungssteifigkeit und robuste Qualität vereint. Mit seiner ausgewogenen Steifigkeitsbalance bildet er die Basis für hervorragende Fahrstabilität und präzises Lenkverhalten. Die Radführung vorne übernimmt eine solide Upside-down-Gabel, während hinten eine Aluminiumschwinge in Verbindung mit einem direkt angelenkten Federbein zum Einsatz kommt.

Leistungsstarke Bremsanlage, serienmäßiges ABS und multifunktionale Instrumentenkombination.

Wie alle BMW Motorräder ist auch die neue G 310 GS bereits serienmäßig mit ABS ausgestattet. Sie kombiniert eine leistungsstarke Bremsanlage mit einem 2-Kanal-ABS für hohe Verzögerung und kurze Bremswege. Für den Betrieb in leichtem Gelände lässt sich das ABS der neuen G 310 GS auf Wunsch bequem per Knopfdruck deaktivieren. Die Instrumentenkombination verfügt über ein großes, optimal ablesbares Flüssigkristalldisplay mit großer Informationsvielfalt.

Eine echte BMW.

Wie die G 310 R repräsentiert die G 310 GS alles, wofür BMW steht: Fortschrittlichkeit, hervorragende Qualität und selbstverständlich lange Jahre sorgloser Partnerschaft mit ihrem Besitzer. Beste Bauteile und Werkstoffe vereinen sich in ihr zu einem Allrounder. Die G 310 GS ist die GS unter 500 ccm und ermöglicht weltweit einen Einstieg in die Premiumwelt BMW Motorrad.

2. Technik.



Die neue BMW G 310 GS - unbeschwerter Fahrspaß, hohe Vielseitigkeit.

Kraftvoller Vortrieb, einfache Beherrschbarkeit und leichtfüßiges Handling – mit der neuen BMW G 310 GS erweitert BMW Motorrad die BMW GS Familie um ein weiteres fahrdynamisches Mitglied. Mit ihrer schlanken, drahtigen Statur wirkt die neue Einzylinder-GS frech, leicht und abenteuerlustig zugleich und verkörpert in Verbindung mit geringem Gewicht und niedriger Sitzhöhe den attraktiven Einstieg in die faszinierende Erlebniswelt der BMW GS Motorräder.

Die typischen BMW GS Qualitäten neu interpretiert.

Abgeleitet vom Roadster G 310 R bietet die neue G 310 GS Dynamik und Komfort, ergänzt von praxisgerechter Schlechtwegefähigkeit für leichtes Gelände. Sie transportiert die typischen Qualitäten einer BMW GS in ein für BMW Motorrad neues Segment und beherrscht dabei vielfältige Disziplinen: Den täglichen Weg zur Arbeit, den Trip durch die Stadt oder die dynamische Fahrt über Landstraßen oder abseits davon.

Spielerische Handlichkeit und der kraftvolle BMW Einzylinder machen sie zum universellen Partner mit sehr breitem Einsatzbereich - dank des geringen Kraftstoffverbrauchs sowie einer entspannten Sitzposition auch auf längeren Strecken. Dem Anspruch aller BMW Motorräder folgend, steht auch die neue BMW G 310 GS für innovative Technik, hohe Qualität und damit für viele Jahre sorgloser Fahrfreude.

Mit der R 80 G/S als erster Reiseenduro ihrer Art legte BMW Motorrad bereits 1980 den Grundstein für das vielfältige Spektrum der BMW GS Motorräder und heute wie damals lauten ihre herausragenden Talente Fahrdynamik, absolute Funktion, Komfort und Stehvermögen. Bis heute wurden diese Kernkompetenzen von BMW Motorrad stetig gepflegt, weiter entwickelt und erfolgreich auf zahlreiche BMW Motorrad Baureihen übertragen.

So auch bei der neuen G 310 GS, die sich nicht nur als waschechte „kleine“ BMW GS präsentiert, sondern mit ihrem hochmodernen Einzylindertriebwerk auch die mehr als 90-jährige BMW Tradition der Einzylindermodelle in zukunftsweisender Art fortführt.

Innovativer Einzylinder-Motor für dynamischen Fahrspaß und ein weltweit breites Einsatzspektrum.

Das Herzstück der neuen BMW G 310 GS ist der bereits aus dem Roadster G 310 R bekannte, 313 cm³ große, flüssigkeitsgekühlte Einzylindermotor mit vier Ventilen, zwei obenliegenden Nockenwellen und elektronischer Kraftstoff-Einspritzung. Der Hubraum von 313 cm³ resultiert aus 80 Millimetern Bohrung und 62,1 Millimetern Hub. Ausgelegt auf den Weltmarkt und damit auf unterschiedliche Kraftstoffqualitäten, beträgt das Verdichtungsverhältnis vergleichsweise moderate 10,6:1. Mit einer Leistung von 25 kW (34 PS) bei 9 500 min⁻¹ sowie einem maximalen Drehmoment von 28 Nm bei 7 500 min⁻¹ stellt der Motor der neuen G 310 GS in Verbindung mit dem geringen DIN-Leergewicht von 169,5 kg einen überaus dynamischen Partner dar.

Nach hinten geneigter Zylinder und um 180 Grad gedrehter Zylinderkopf für perfektes Packaging und hohe Effizienz.

Entgegen herkömmlichen Einzylinder-Konzepten bietet der Motor der neuen G 310 GS eine Reihe außergewöhnlicher technischer Lösungen. Allen voran fällt das Triebwerk durch den nach hinten geneigten Zylinder sowie den um 180 Grad gedrehten Zylinderkopf auf. Der Einlasstrakt befindet sich in Fahrtrichtung gesehen vorn, der Auslasstrakt hinten. Den Zündfunken liefert eine zentral im Brennraum platzierte Zündkerze.

Diese Konfiguration folgt nicht nur der Logik einer geraden und leistungsfördernden Zuführung von Frischgas, sondern hat auch positive Konsequenzen für die Architektur des Gesamtfahrzeugs. So entsteht im Vergleich zur konventionellen Anordnung zusammen mit den hintereinander liegenden Getriebewellen ein tiefer und damit in Richtung Vorderrad verschobener Fahrzeugschwerpunkt. Zugleich lässt sich durch diese Anordnung unter Beibehaltung eines vorteilhaft kurzen Radstands eine längere Schwinge realisieren, die für stabiles Fahrverhalten sorgt. Agiles Handling, klare Rückmeldung vom Vorderrad und hervorragende Fahrzeugkontrolle sind das Ergebnis.

Die Motorkonzeption mit vorne liegender Einlassseite ermöglicht zu eine üppig dimensionierte, unmittelbar hinter dem Steuerkopf platzierte Airbox sowie den neu gestalteten, sehr kurz bauenden Tank. Hierdurch wird ein unerwünscht starkes Vor- und Zurückschwappen des Kraftstoffs verhindert, so dass unerwünschte Reaktionen durch unkontrollierte Gewichtsverlagerungen ausbleiben.

Hochleistungs-Ventiltrieb analog zur S 1000 RR, DLC-beschichtete Motorkomponenten und Nikasil-Laufbuchse.

Der mit einem elektrischen Anlasser ausgestattete Einzylindermotor der neuen G 310 GS besticht durch eine moderne horizontale Teilung des Motorgehäuses, innovative technische Lösungen und eine Auswahl hochwertiger Werkstoffe. So lehnt sich der Ventiltrieb mit zwei oberliegenden Nockenwellen an den der S 1000 RR an, und wie beim BMW Superbike übernehmen drehzahlfeste, sehr leichte Schleppebel mit einer extrem harten, reibungs- und verschleißminimierenden DLC-Beschichtung (Diamond Like Carbon) die Betätigung der vier Ventile. Der Ventilwinkel beträgt einlassseitig 11,2 und auslassseitig 13,3 Grad. Die Einlassventile messen im Durchmesser 33,5, die Auslassventile 27,2 Millimeter, und der Drosselklappendurchmesser der Saugrohreinspritzung beträgt 42 Millimeter.

Die widerstandsfähige und reibungsarme DLC-Beschichtung kommt auch beim Kolbenbolzen zum Einsatz. Sie ermöglicht es, den Bolzen direkt im geschliffenen Pleuelauge laufen und ein zusätzliches Gleitlager entfallen zu lassen. Im Verein mit dem geringen Gewicht des gegossenen Leichtbaukolbens resultieren daraus reduzierte oszillierende Massen.

Keineswegs typisch für Einzylindermotoren nimmt sich auch die Gleitlagerung des unteren Pleuelauges und der Kurbelwellen-Hauptlager aus, die Vorteile hinsichtlich Bauraum, Gewicht und Lebensdauer bieten. Eine reibungsarme Nikasil-Beschichtung der Laufbahn des in die obere Hälfte des Motorgehäuses integrierten Zylinders unterstreicht das Bestreben der BMW Motorrad Ingenieure nach Leichtbau, Kraftstoffeffizienz und richtungsweisender moderner Motorentechnologie.

Effektives Schmier- und Kühlsystem für höchste Zuverlässigkeit auch im Betrieb unter widrigen Bedingungen.

Die Ölversorgung innerhalb des Motors übernimmt eine bewährte Nasssumpfschmierung. Hierbei wirkt ein Wannenlabyrinth innerhalb der Ölwanne einem Schmiermangel bei extremen Fahrmanövern zuverlässig entgegen. Für bestmögliche thermische Stabilität – selbst bei sehr hohen Außentemperaturen – sorgt zudem die Flüssigkeitskühlung. Die Kühlflüssigkeit zirkuliert durch einen großzügig bemessenen, unterhalb der Steuerkopfparte platzierten Kühler.

Sechsganggetriebe, hohes Drehzahlmaximum und Ausgleichswelle für spritzige Dynamik bei hoher Laufkultur.

Die Kraftübertragung erfolgt über eine Mehrscheiben-Ölbadkupplung auf ein klauengeschaltetes, gut abgestuftes Sechsganggetriebe. Der Sekundärtrieb zum Hinterrad erfolgt in Form einer O-Ring-Kette. In Verbindung mit

spontaner Gasannahme, spritziger Drehfreude, fülliger Motorcharakteristik und einer hoch ausgelegten Maximaldrehzahl von $10\,500\text{ min}^{-1}$ generiert die neue G 310 GS damit überaus dynamische Fahrleistungen und ein Höchstmaß an Fahrspaß in dieser Klasse. Für eine im Einzylindersegment hohe Laufkultur sorgt zudem eine vor der Kurbelwelle rotierende Ausgleichswelle, die unangenehme Vibrationen wirkungsvoll unterbindet. Ausgestattet mit einem geregelt, auf der Eingangsseite des Endschalldämpfers positionierten Katalysator, der BMW Motorsteuerung BMS-E2 sowie einem Sekundärluftsystem arbeitet das Triebwerk der neuen G 310 GS äußerst umweltfreundlich und ermöglicht die Einhaltung der Emissionsvorschrift EU 4.

Für den Einsatz in der neuen G 310 GS wurde die Abgasanlage neu gestaltet. So trägt eine gegenüber dem Roadster G 310 R geänderte Krümmerführung dem längeren Federweg hinten Rechnung und ein neu konzipierter Hitzeschild unterstreicht den GS typischen Charakter der neuen G 310 GS.

Steifer Stahlrohrrahmen und lange Hinterradschwinge für hohe Fahrstabilität, präzises Lenkverhalten und leichtes Handling.

Extrem kompakt und mit einem breiten Spektrum von komfortablem Touren über sportlich-dynamischen Landstraßengenuss bis hin zum Endurowandern auf Schotterpisten oder Waldwegen beherrscht die neue BMW G 310 GS das typische und in ihrem Segment bisher ungekannte BMW GS Repertoire. Auf längeren Strecken bietet sie zudem den nötigen Komfort gepaart mit Nehmerqualitäten, ohne jedoch Einbußen hinsichtlich der Fahrstabilität in langgezogenen Kurven und schnellen Passagen hinnehmen zu müssen. Das hohe Maß an Fahrstabilität, Lenkpräzision und Handlichkeit sorgt selbst bei Motorrad-Einsteigern auf Anhieb für Vertrauen.

Fahrwerksseitig baut die neue G 310 GS deshalb analog zum Roadster G 310 R auf einen Stahlrohrrahmen in Gitterbauweise mit angeschraubtem Heckrahmen, der hohe Verwindungssteifigkeit und robuste Qualität vereint. Für den Einsatz in der neuen G 310 GS wurde der Rahmen jedoch mit neuen Anbindungspunkten für die Karosseriebauteile versehen.

Mit seiner ausgewogenen Steifigkeitsbalance bildet er die Basis für hervorragende Fahrstabilität und präzises Lenkverhalten. Für ein Höchstmaß an Fahrspaß und leichte Beherrschbarkeit sowie dem fahraktiven Charakter entsprechend, ist die Fahrwerksgeometrie der G 310 GS sowohl beim Straßenbetrieb wie auch im Einsatz abseits befestigter Straßen auf Handlichkeit, Stabilität und neutrales Kurvenverhalten ausgelegt. Der Radstand beträgt 1420 Millimeter, der Nachlauf 98 Millimeter und der Steuerkopfwinkel 63,3 Grad.

Die einteilige, in Aluminium-Druckguss gefertigte Hinterradschwinge konnte dank der besonderen Motorkonzeption und Anordnung besonders lang ausgelegt werden, ohne jedoch den Radstand unnötig zu vergrößern. Mit ihrer üppig bemessenen Länge von 650 Millimetern unterstützt sie die hohe Neutralität, ermöglicht einen vorbildlichen Nickausgleich und lässt Lastwechselreaktionen betont sanft ausfallen. So gehen bei der neuen G 310 GS leichtfüßiges Handling und Fahrpräzision mit hoher Spurstabilität einher, gepaart mit Vorteilen im Federungs- und Lastwechselverhalten.

Upside-down-Gabel und direkt angelenktes Federbein mit langen Federwegen für ein breites Einsatzspektrum.

Unterstützt werden die von leichtfüßigem Handling und hoher Stabilität geprägten Fahreigenschaften von der ausbalancierten Feder-Dämpferabstimmung des direkt angelenkten hinteren und in der Federbasis einstellbaren Federbeins. Die progressiv gewickelte Feder verteilt die Federraten dabei so, dass je nach Position im Federweg genau der gewünschte Federungswiderstand herrscht: komfortabel im Alltagsbetrieb, mit ausreichenden Reserven bei sportlicher Gangart und hinreichend straff, wenn harte Bodenwellen oder Schlaglochkanten die Reserven herausfordern. Im Sinne souveräner Schlechtwege-tauglichkeit beträgt der Federweg 180 Millimeter und wurde gegenüber dem Roadster G 310 R damit um üppige 49 Millimeter vergrößert.

Das entsprechende Pendant findet die Führung, Federung und Dämpfung des Hinterrads in der Upside-down-Gabel vorne. Mit 41 Millimetern Tauchrohrdurchmesser sowie üppig ausgelegten Gabelbrücken aus Leichtmetall bildet sie bei der neuen G 310 GS den hochsteifen Verbund für eine präzise, stabile Führung des Vorderrads und damit ein zielgenaues, sicheres Lenkverhalten. Im Verein mit der gelungenen Abstimmung der Hinterhand bietet sie hohen Fahrkomfort und ein besonders breites Einsatzspektrum, das von Straßenbelägen unterschiedlichster Art bis hin zu losem Untergrund in leichtem Gelände reicht. Im Hinblick auf mögliche Ausflüge abseits asphaltierter Straßen wurde der Federweg gegenüber dem Roadster G 310 R um 40 auf nunmehr 180 Millimeter erhöht.

Die neue G 310 GS ist mit Fünfspeichen-Leichtmetall-druckguss-Rädern ausgerüstet. Für ein sicheres, dynamisches Fahrverhalten auf verschiedensten Untergründen kommt bei der neuen G 310 GS ein 19-Zoll-Vorderrad zum Einsatz. Dem größeren Raddurchmesser geschuldet ist eine vorverlegte Radachse zur Erzielung eines optimalen, handlingfreundlichen Nachlaufwertes. An der Hinterhand kommt analog zur G 310 R ein 17-Zoll-Rad zum Einsatz. Die Reifendimensionen betragen 110/80 R 19 vorne respektive 150/70 R 17 hinten.

Leistungsstarke Bremsanlage und serienmäßiges ABS für sichere Bremsmanöver.

Wie alle BMW Motorräder ist auch die neue G 310 GS bereits serienmäßig mit ABS ausgestattet. Sie kombiniert eine leistungsstarke Bremsanlage mit einem 2-Kanal-ABS für hohe Verzögerung und kurze Bremswege bei effizienter Antiblockier-Regelung – ganz im Sinne bestmöglicher Fahrsicherheit, auch auf schlechten oder verschmutzten Straßen. Für den Betrieb in leichtem Gelände lässt sich das ABS der neuen G 310 GS auf Wunsch bequem per Knopfdruck von der linken Lenkerarmatur aus deaktivieren.

Am Vorderrad sorgt eine Einscheibenbremse mit radial verschraubtem Vierkolben-Festsattel und 300 Millimetern Bremsscheibendurchmesser für kräftige, standfeste Verzögerung. Hinten übernimmt diese Aufgabe ein Zweikolben-Schwimmsattel in Verbindung mit einer 240-Millimeter-Bremsscheibe. Für stabile Druckverhältnisse sorgen Stahlflex-ummantelte Bremsleitungen.

Ideal ausgelegte BMW GS Ergonomie für entspannten Motorradspaß auf der Straße und in leichtem Gelände.

Die neue G 310 GS bietet eine entspannte Sitzposition, die sowohl auf der Straße als auch bei Ausflügen auf Schotterpisten und Waldwege unbeschwertem Motorradgenuss ermöglicht. BMW Motorrad typisch sind sämtliche Schalter und Bedienelemente gut erreichbar angeordnet. Größter Wert wurde auf einfache und sichere Bedienung gelegt, wobei verschiedenste Fahreranatomien einbezogen wurden.

Die Auslegung des Ergonomiedreiecks aus Lenker, Fußrasten und Sitzfläche stellt ausgezeichnete Fahrzeugkontrolle bei sehr guter und zugleich komfortabler Rückmeldung von den Kontaktflächen an Tank und Sitzbank sicher. Bei höheren Tempi entlastet das Serienwindschild zudem den Oberkörper des Fahrers vom Fahrtwind und sorgt am Helm für eine gleichmäßige Windanströmung.

Den Ansprüchen an eine reinrassige BMW GS trägt die neue G 310 GS mit einem gegenüber dem Roadster G 310 R etwas breiteren und weiter nach hinten gekröpften Rohrlenker Rechnung. Wie bei den R 1200 GS Modellen sorgen direkt am Rahmen montierte und gezackt profilierte Fahrerfußrasten selbst unter widrigen Einsatzbedingungen für sicheren Tritt. Festen Halt finden die Füße des Beifahrers auf den an Stahlrohrauslegern montierten Soziusfußrasten.

Die vergleichsweise moderate Sitzhöhe von nur 835 Millimetern und die kurze Schrittbogenlänge sorgen dafür, dass sich nahezu jeder Motorradfahrer sofort auf der G 310 GS wohlfühlt – sei es beim Motorradfahren auf der Straße oder bei kleinen Abstechern auf unbefestigtes Terrain. Kleiner oder auch größer gewachsene Fahrer haben indes die Möglichkeit, im Rahmen des BMW Motorrad Original Zubehörs auf eine niedrigere Variante mit 820 Millimetern Sitzhöhe beziehungsweise eine höhere, besonders komfortable Sitzbank von 850 Millimetern Höhe zurückzugreifen.

Multifunktionale Instrumentenkombination mit vielen Features.

Wie der Roadster G 310 R verfügt auch die neue G 310 GS über eine Instrumentenkombination mit großem, optimal ablesbarem LC-Display mit großer Informationsvielfalt. Die Anzeigen umfassen: Drehzahl, Geschwindigkeit, Ganganzeige, Gesamtkilometer, Motortemperatur, Tankfüllstand, Restreichweite, Durchschnittsverbrauch, Durchschnittsgeschwindigkeit, Uhrzeit.

3. Design und Farbkonzept.



Auch im Design: eine echte GS.

Die BMW G 310 GS ist auf den ersten Blick als Mitglied der GS Familie zu erkennen. Mit dem charakteristischen Windschild, dem hohen Frontfender, der markanten Flyline und dem kurzen, hohen Heck zeigt sie klassische Elemente der R 1200 GS Schwestermodelle. Der Motor der BMW G 310 GS ermöglicht durch seine innovative Einbaugeometrie sehr kompakte Proportionen und einen kurzen Radstand – ideal für das Manövrieren im Großstadtverkehr. Das 19 Zoll große Vorderrad und die langen Federwege sorgen dabei für die charakteristische, aufrechte Gestik und versprechen ein agiles Fahrverhalten. Das kurze, hohe Heck lässt den gesamten hinteren Bereich luftig und leicht wirken. Gleichzeitig verlagert es den optischen Schwerpunkt nach vorne und betont damit nochmals die ausbalancierten Proportionen.

Ausdruckstarke, funktionale Flächenarbeit.

Die farbigen Flächen im oberen Bereich zeichnen die GS-typische Flyline, den charakteristischen Linienverlauf vom oberen Kotflügel über den Tank bis in den Sitz, in beinahe ikonischer Ausprägung. Ein kleines Windschild sorgt für aerodynamischen Schutz. Darunter fassen zwei angedeutete Bügel die Scheinwerfermaske ein. Die hohe Anordnung des Ansaugtrakts, die markante Formensprache, die farbliche Trennung von Materialien sowie die silberfarbenen Blenden mit BMW Logo sorgen für die optische Trennung von Fahrzeugbody und Technik wie bei den großen Schwestermodellen. Die lackierten Flächen verleihen der Seite einen geschlossenen, wertigen Eindruck. Gleichzeitig betont der große Anteil an hochwertig genarbttem Kunststoff den robusten Charakter der BMW G 310 GS. Analog zu den R 1200 GS Schwestermodellen sind die ausdrucksstarken Flächen auch hier bewusst gestaltete Funktion: Jede Form, jede Fläche und ihre Materialität ist so gestaltet, dass die BMW G 310 GS optimal nutzbar ist.

Serienmäßige Gepäckbrücke.

Zu jeder GS gehört auch eine hochwertige Gepäckbrücke. Bei der BMW G 310 GS ist sie serienmäßig und verbindet die markante Form mit optimaler Funktion. Als stabile Basis für Topcases oder größeres Gepäck erweitert sie die Nutzbarkeit und Flexibilität der BMW G 310 GS im Alltag enorm.

Exklusive Highlights.

Das kompromisslose Streben nach Qualität und hochwertig umgesetzten Lösungen zeigt den hohen Anspruch von BMW Motorrad an die BMW G 310 GS. Entsprechend bietet sie die gleiche Qualität wie hubraumstärkere Modelle von BMW Motorrad: Fugensbild, Umsetzung des Designs und auch die Bauteilfügung spiegeln dies bis ins Detail wider. Dazu kommen exklusive Highlights wie die serienmäßige Upside-down-Gabel mit goldenen Tauchrohren sowie die ebenfalls goldfarbenen Bremssättel oder die Hinterradschwinge. Die detailliert ausmodellerte Aluminiumschwinge mit fachwerkähnlicher Gestaltung vermittelt Leichtigkeit und Stabilität. Passend dazu verleihen die Leichtmetall-Felgen mit fünfspeichigem Turbinendesign der Seite eine dynamische Optik.

Visuelle und ergonomische Details aus Fahrerperspektive.

Von oben betrachtet wirkt die BMW G310 GS wie ein Modell aus einem größeren Hubraumsegment. Der charakteristische obere Kotflügel setzt sich als farbiges Band aus der Scheinwerfermaske kommend über den Tank bis in die Seitenverkleidung fort und macht die BMW G 310 GS auch aus der Vogelperspektive klar als GS erkennbar. Die kraftvollen Flächen des Tanks lassen sie definiert und muskulös erscheinen. Gleichzeitig erlaubt die markante Flächensprache des Tanks einen maximalen Lenkwinkel und damit beste Manövrier- und Rangierfähigkeit im engen Verkehr.

Exklusive Gabelbrücke und volldigitales I-Kombi.

Aus Fahrerperspektive fällt außerdem die markant angeformte Aluminiumgabelbrücke ins Auge. Sie ist aufwendig modelliert und interpretiert die Ausprägung von Fußrasten und Hinterradschwinge in eigenständiger Form. Der eingeprägte BMW-Schriftzug auf der oberen Klemmung rundet dieses hochwertige Detail ab. Darüber werden alle relevanten Informationen über die gut ablesbare LCD-Anzeige dargestellt. In der volldigitalen Darstellung der Informationen setzt sich der moderne Charakter der BMW G 310 GS weiter fort.

Individualisierung durch Farb- und Materialvielfalt.

Die BMW G 310 GS ist in den drei ausdrucksstarken Farbvarianten Cosmic Black uni, Racingred uni und dem aufwendig gestalteten Pearl White metallic erhältlich. Die Varianten spannen ein Spektrum von sportlich über robust bis hin zu modern auf.

Die Basis-Farbvariante Cosmic Black uni setzt auf den ausdrucksstarken Kontrast von Cosmic Black uni zu hellen Flächen in Matte Titanium Grey. Über Schwarz als Grundfarbe betonen die hellen Seitenverkleidungen mit

BMW Emblem, die Bügel der Scheinwerfermaske sowie die Heckpartie die markante GS Formensprache. Im Bereich des Motors trennen helle Akzente in Dime Silber matt den dunklen Technikbereich und den Fahrzeugkörper optisch deutlich voneinander ab und betonen so die aufrechten Proportionen.

Die Ausstattungsvariante Racingred uni zeigt die BMW G 310 GS in klassischer GS-Farbgebung. Das satte Rot bringt die Flyline besonders gut zur Geltung, die sich von den hellen Seitenverkleidungen mit BMW Emblem, den schwarzen genarbten Kunststoffflächen sowie der hellen Heckpartie optimal absetzt. Im Bereich des Motors trennen helle Akzente in Dime Silber matt den dunklen Technikbereich und den Fahrzeugkörper optisch deutlich voneinander ab und betonen so die aufrechten Proportionen weiter.

Absolutes Highlight ist die Top-Ausstattungsvariante der BMW G 310 GS in Pearl White metallic mit Akzenten in Anlehnung an die BMW Motorsportfarben Weiß, Rot und Blau. Pearl White metallic ist ein Weiß mit dezentem Sparkle-Effekt, über dem sich die Akzentgrafik in blau und rot optimal entfalten kann. Statt einer matten Kunststofffläche in Titanium Grey bildet hier eine schwarze Lackfläche den Hintergrund für das ausdrucksstarke Spiel von Grafik und Farbe auf der Seitenverkleidung. Darunter lockern helle Akzentflächen den dunklen Motorbereich auf und verleihen ihm eine moderne Note. Die Gabelrohre und Bremssättel setzen goldene Akzente und ergänzen damit diese Farbvariante perfekt.

4. Ausstattungsprogramm.



Stimmig in das Gesamtkonzept der G 310 GS fügt sich ein individuell abgestimmtes Angebot an BMW Motorrad Sonderzubehör ein.

Sonderzubehör montiert der BMW Motorrad Händler oder der Kunde selbst. Damit kann das Fahrzeug auch nachträglich ausgerüstet werden.

Sonderzubehör.

- Niedrige Sitzbank.
- Hohe Sitzbank.
- Gepäckbrücke.
- 29 Liter Topcase „Basic“ mit Haltplatte.
- 30 Liter Topcase.
- Hauptständer.
- LED-Blinkleuchten.
- 12-Volt-Bordnetz-Steckdose.
- Heizgriffe.
- Innentasche für Topcase.
- Tankrucksack.
- Verstellbare Brems- und Kupplungshebel.
- Halter für BMW Motorrad Navigator.
- BMW Motorrad Navigator V.
- BMW Motorrad Smartphone Cradle.

5. Fertigung und Qualität.



Entwickelt in München von BMW Motorrad – gefertigt im indischen Bangalore beim Kooperationspartner TVS Motor Company.

Gefertigt wird die neue BMW G 310 GS im indischen Bangalore beim Kooperationspartner TVS Motor Company.

Die TVS Motor Company ist der drittgrößte Motorradhersteller Indiens mit einem Produktionsvolumen von rd. 2,5 Millionen Motorrädern pro Jahr. Das Unternehmen hat sich bereits vor vielen Jahren der Nachhaltigkeit verpflichtet und legt großen Wert auf die Einhaltung definierter Sozial- und Umweltstandards, die weit über die üblichen indischen Verhältnisse hinausgehen.

Die TVS Motor Company ist das Flaggschiff der aus mehr als 90 Unternehmen bestehenden TVS Group. Darunter auch zahlreiche Unternehmen, die im Automotive Bereich als Zulieferer für renommierte Automobilhersteller einen hervorragenden Ruf genießen. Viele dieser Lieferanten aus dem eigenen Hause liefern auch die Bauteile für die G 310 GS.

Qualitätsmanagement und modernste Fertigung nach Vorbild des BMW Motorrad Werks Berlin-Spandau.

Das Qualitätsmanagementsystem der TVS Motor Company orientiert sich seit vielen Jahren an japanischen Vorbildern. Für die G 310 GS wurde dieses System um die besonderen Anforderungen und Standards von BMW Motorrad erweitert, und innerhalb des Qualitätsmanagements arbeiten interdisziplinäre Teams beider Unternehmen sehr eng zusammen.

Für die Produktion der G 310 GS wurde ein exklusiver Fertigungsbereich in der Fabrik errichtet. Die mechanische Fertigung der Motorenbauteile erfolgt auf neuen hochwertigen Werkzeugmaschinen der renommiertesten deutscher Hersteller. BMW Motorrad hat hier intensiv beratend mitgewirkt, so dass die Fertigung nach Vorbildern des BMW Motorrad Werks Berlin-Spandau aufgebaut wurde. Die Motoren-Montagestraße ist komplett neu und mit modernster Automatisierungs- und Prüftechnologie für jeden Arbeitsschritt ausgestattet. Sämtliche relevanten Arbeitsschritte werden im Hinblick auf Maßhaltigkeit, Toleranzen und Verschraubungswerte überwacht und automatisch protokolliert. Die Montage findet in einem vollständig

abgeschotteten, verglasten Bereich statt, der nur über Luftschleusen betreten werden kann, um jeglichen Schmutzeintrag zu vermeiden. Am Ende der Motorenmontage absolviert jeder Motor einen Prüfstandslauf mit Messung aller relevanten Parameter einschließlich der Motorleistung.

Die Fahrzeugmontage erfolgt ebenfalls in einem eigenen Bereich der Fabrik, exklusiv für BMW Motorrad. Auch hier kommt hochmoderne Montagetechnik zum Einsatz. Die Endkontrolle erfolgt gemäß der BMW Motorrad Standards und umfasst auch die elektronische Funktionsprüfung sowie einen abschließenden Rollenprüfstandslauf für jedes Fahrzeug. Auch der Rollenprüfstand ist völlig neu und nach Berliner Vorbild aufgebaut.

Zudem wurde das Personal für Fertigung und Montage von TVS eigens ausgewählt und gesondert geschult. Zusätzliche Schulungsmaßnahmen der Montagearbeiter gemeinsam mit Kollegen aus dem BMW Motorrad Werk Berlin-Spandau erfolgten über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr vor Beginn der Serienfertigung. Auch sie tragen vom ersten Fahrzeug an, das in Indien vom Band läuft, zur hohen Montagequalität und zum geschärften Qualitätsbewusstsein bei. Insgesamt unterliegt die Fertigung der neuen BMW G 310 GS den gleichen Qualitätskriterien, wie sie auch bei der Fertigung im BMW Motorrad Werk in Berlin-Spandau gelten.

5. Technische Daten.



BMW G 310 GS		
Motor		
Hubraum	cm ³	313
Bohrung/Hub	mm	80/62,1
Leistung	kW/PS	25/34
bei Drehzahl	min ⁻¹	9500
Drehmoment	Nm	28
bei Drehzahl	min ⁻¹	7500
Bauart	Wassergekühlter Einzylinder-Viertakt Motor, vier Ventile pro Zylinder, Schleppebel-bestätigt, zwei obenliegende Nockenwellen und einer Ausgleichswelle, Nassumpfschmierung	
Zylinderzahl		1
Verdichtung/Kraftstoff		10,6:1
Ventil/Gassteuerung		DOHC
Ventile pro Zylinder		4
Ø Ein-/Auslass	mm	33,5/27,2
Ø Drosselklappen	mm	42
Motorsteuerung	Elektronische Einspritzung BMS-E2	
Abgasreinigung	geregelter 3-Wege-Katalysator, Abgasnorm EU-4	
Elektrische Anlage		
Lichtmaschine	W	330
Batterie	V/Ah	12/8
Scheinwerfer	W	H4 12 V 60/55 W
Starter	kW	0,5
Kraftübertragung Getriebe		
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, mechanisch betätigt	
Getriebe	klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe, im Motorgehäuse integriert	
Primärübersetzung		3,083
Übersetzung Gangstufen	I	3,000
	II	2,063
	III	1,588
	IV	1,286
	V	1,095
	VI	0,955
Hinterradantrieb	Endlos Z-Ring-Kette, Ruckdämpfung in der Hinterradnabe	
Fahrwerk		
Rahmenbauart	Gitterrohrrahmen	
Radführung Vorderrad	Upside-Down Gabel Ø 41 mm	
Radführung Hinterrad	Gezogene Aluminiumdruckguss, direkt angelenktes Zentralfederbein, Federbasis einstellbar	
Gesamtfederweg vorn/hinten	mm	180/180
Nachlauf	mm	98
Radstand	mm	1.420
Lenkkopfwinkel	°	63,3
Bremsen	vorn	Einscheibenbremse Ø 300 mm, 4-Kolben-Radialbremsattel
	hinten	Einscheibenbremse Ø 240 mm, 1-Kolben-Schwimmsattel
ABS	BMW Motorrad ABS, abschaltbar	

BMW G 310 GS

Räder		Aluminium-Gussräder
	vorn	2,50 x 17"
	hinten	4,0 x 17"
Reifen	vorn	110/80 R 19
	hinten	150/70 R 17

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	mm	2.075
Gesamtbreite (über Handhebel)	mm	880
Sitzhöhe bei Leergewicht	mm	835
DIN Leergewicht, fahrfertig, vollgetankt	kg	169,5
Zul. Gesamtgewicht	kg	345
Tankinhalt	l	11

Fahrdaten

Kraftstoffverbrauch (WMTC)	l/100 km	3,33
Höchstgeschwindigkeit	km/h	143