



<b>1. Conceito global.</b> (Resumo) .....	2
<b>2. Técnica.</b> .....	5
<b>3. Design e conceito de cor.</b> .....	11
<b>4. Produção e qualidade.</b> .....	14
<b>5. Programa de equipamento.</b> .....	16
<b>6. Dados técnicos.</b> .....	17



## 1. Conceito global. Resumo.

### **A nova BMW G 310 R – o BMW Roadster abaixo de 500 cm<sup>3</sup>.**

Um cilindro, baixo peso, forte dinâmica – a BMW G 310 R encorpora a essência de uma BMW Roadster na sua forma mais pura: Não é em nada de menos, em nada de mais. Pragmática no melhor dos sentidos, oferece tudo exatamente na medida do necessário – para dinâmica e conforto, dentro e fora da cidade. A BMW G 310 R transporta esta essência para um segmento de cilindrada, novo para a BMW Motorrad. Enquanto verdadeira BMW Roadster domina múltiplas disciplinas. Tanto ziguezagueia de forma ágil e flexível pelas estreitas estradas de uma grande cidade, como percorre estradas nacionais com soberania e potência. E graças ao extraordinário reduzido consumo de combustível e à posição de assento relaxada e confortável, é possível estender agradavelmente as etapas com ela percorridas.

### **Em casa nas estradas do mundo.**

Com uma nova conceção de raiz, a G 310 R é tudo aquilo que a BMW Motorrad representa: Inovação, qualidade e, naturalmente, muitos anos de parceria despreocupada com o seu proprietário. Explicitamente concebida para o mercado mundial, a BMW G 310 R é compatível com as mais diversos tipos de combustível, satisfaz todas as normas de emissões de gases de escape e exigências locais – e transporta simultaneamente a exigência de qualidade Premium, característica da BMW, para o segmento abaixo de 500 cm<sup>3</sup>.

### **Design Roadster dinâmico inspirado na S 1000 R.**

O design marcante da BMW G 310 R deixa o seu caráter ágil e dinâmico transparecer à primeira vista afirmando-se, assim, no próprio segmento. Inconfundível é a semelhança visual com membros desportivos da “família”, como da BMW S 1000 R. A estreita máscara da lâmpada com farol marcante, revestimentos do depósito do combustível dinamicamente modelados e as típicas proporções de uma Roadster com dianteira robusta e traseira dinâmica conferem à BMW G 310 R uma aparência adulta no cenário rodoviário. Superfícies modeladas com precisão marcam a vista lateral dinâmica. As proporções compactas, dinâmicas e a curta distância entre eixos prometem rápidas mudanças de direção, a parte traseira alta transmite leveza e remete para os genes desportivos. Assim, também as superfícies laterais na cor da carroçaria desenham, apesar do caráter “Naked Bike” claramente visível da BMW G 310 R, uma silhueta desportiva fechada. Detalhes de primeira qualidade, como uma forqueta invertida equipada de série, qualidade do

material, equipamento complementar e qualidade de processamento estão, no segmento, ao mais alto nível e sublinham claramente a exigência de qualidade Premium da BMW G 310 R.

### **Motor monocilíndrico inovador para um prazer dinâmico de condução e uma vasta amplitude de utilizações a nível mundial.**

Elemento central da nova BMW G 310 R é um motor monocilíndrico, completamente desenvolvido de novo, de 313 cm<sup>3</sup>, refrigerado a líquido com quatro válvulas, duas árvores de cames posicionadas em cima e injeção eletrónica de combustível. Os 313 cm<sup>3</sup> de cilindrada resultam de um orifício de 80 milímetros e curso de 62,1 milímetros.

O grupo motopropulsor faz-se notar pelo cilindro inclinado para trás, concebido em construção “open-deck”, bem como pela culassa rodada 180 graus, devido à qual o canal de admissão pôde ser disposto à frente (visto no sentido de marcha). Com uma potência de 25 kW (34 CV) a 9 500 rpm, bem como um binário máximo de 28 Nm a 7 500 rpm, o motor da nova G 310 R representa, em conjunto com o reduzido peso em vazio DIN de 158,5 quilogramas, um parceiro extraordinariamente dinâmico.

### **Ergonomia aperfeiçoada e comportamento de marcha divertido.**

A nova G 310 R oferece uma posição de assento acentuadamente relaxada para um condução descontraída, sem stress e, por isso, despreocupada da moto. Como é característico da BMW Motorrad, todos os interruptores e elementos de comando estão posicionados de modo acessível e seguro. Deu-se especial importância a uma operação simples e segura, tendo sido consideradas as mais diversas anatomias de condutor.

Vira com agilidade extrema para a posição inclinada permanecendo, contudo, neutra e dominável. Domina curvas longas e passagens rápidas com estabilidade direcional e sem que todo este talento desportivo prejudique o conforto. Extremamente compacta e com ampla variedade de características, desde confortável a desportiva/dinâmica, a nova G 310 R abre, no seu segmento, simplesmente as portas a todo um novo mundo de experiências de comportamento de marcha.

### **Quadro em aço tubular rígido, forqueta invertida e braço oscilante longo para elevada estabilidade de marcha, comportamento de condução preciso e boa manobrabilidade.**

O trem de rodagem da nova G 310 R é composto por um quadro em aço tubular resistente à torção e robusto em construção tipo grelha com quadro traseiro aparafusado. O controlo da roda à frente é assumido por uma

forqueta invertida sólida sendo na parte de trás utilizado um braço oscilante em alumínio em conjunto com um amortecedor diretamente acoplado.

### **Sistema de travões de alto desempenho, ABS equipado de série e grupo de instrumentos multifuncional.**

Como todas as motos BMW, também a nova G 310 R está de série equipada com ABS. Esta combina um sistema de travões de alto desempenho com um ABS de 2 canais. Na roda dianteira, um travão monodisco com pinça fixa de quatro êmbolos aparafusada de modo radial e 300 milímetros de diâmetro do disco de travão asseguram uma desaceleração forte e segura. Na pare traseira, esta tarefa é assumida por uma pinça flutuante de dois êmbolos em conjunto com um disco de travão de 240 milímetros. O grupo de instrumentos da G 310 R dispõe de um display de cristal líquido (LCD) grande e perfeitamente legível com uma grande diversidade informativa.

### **Os destaques da nova BMW G 310 R:**

- Motor monocilíndrico inovador, refrigerado a líquido com duas árvores de cames posicionadas em cima, cilindro inclinado para trás e canal admissão à frente.
- Potência de 25 kW (34 CV) a 9 500 rpm e binário máximo de 28 Nm a 7 500 rpm.
- Quadro em aço tubular rígido, forqueta invertida e braço oscilante longo para elevada estabilidade de marcha, comportamento de condução preciso e boa manobrabilidade.
- Pneu 110/70 R 17 à frente e 150/60 R 17 atrás.
- Sistema de travões de alto desempenho e ABS equipado de série.
- Ergonomia aperfeiçoada e grupo de instrumentos multifuncional.
- Altura do banco baixa de apenas 785 milímetros.
- Design Roadster dinâmico inspirado na S 1000 R.
- Desenvolvida em Munique pela BMW Motorrad – produzida na Índia pelo parceiro de cooperação TVS Motor Company.
- Equipamento extra na conhecida alta qualidade BMW Motorrad.



## 2. Técnica.

### **A nova BMW G 310 R – a BMW Roadster no segmento abaixo de 500 cm<sup>3</sup>.**

Um cilindro, baixo peso, forte dinâmica – a BMW G 310 R encorpora a essência de uma BMW Roadster na sua forma mais pura: Não é em nada de menos, em nada de mais. Pragmática no melhor dos sentidos, oferece tudo exatamente na medida do necessário – para dinâmica e conforto, dentro e fora da cidade. A BMW G 310 R transporta esta essência para um segmento de cilindrada, novo para a BMW. Enquanto verdadeira BMW Roadster domina múltiplas disciplinas. Quer no trajeto diário para o trabalho ou para fugir ao quotidiano: Tanto ziguezagueia de forma ágil e flexível pelas estreitas estradas de uma grande cidade, como percorre estradas nacionais com soberania e potência. E graças ao reduzido consumo de combustível e à posição de assento relaxada e confortável, é possível estender agradavelmente as etapas com ela percorridas. Com uma nova conceção de raiz, a G 310 R é tudo aquilo que a BMW Motorrad representa: Inovação, qualidade e, naturalmente, muitos anos de parceria desocupada com o seu proprietário.

#### **Tradição monocilíndrica da BMW Motorrad reinterpretada.**

Tanto há 90 anos na BMW R 39, a primeira moto BMW com motor monocilíndrico, nos modelos R 25 ou na série F 650 lançada nos anos 90 – desde sempre os valores-chave dos modelos monocilíndricos da BMW Motorrad foram: domínio fácil, dinâmica de marcha entusiasmante e eficiência elevada.

Com a G 310 R, a BMW Motorrad dá agora continuidade a esta tradição, de modo inovador e ultramoderno. Concebida como Roadster leve e com dinâmica de marcha, reúne talentos desportivos com propriedades de conforto sólidas e revela-se como o parceiro ideal de todos os dias. Devido ao seu peso reduzido, à fácil controlabilidade e, não menos importante, à vigorosa potência do motor de um só cilindro.

#### **Motor monocilíndrico inovador para um prazer dinâmico de condução e uma vasta amplitude de utilizações a nível mundial.**

Elemento central da nova BMW G 310 R é um motor monocilíndrico, completamente desenvolvido de novo, de 313 cm<sup>3</sup>, refrigerado a líquido com quatro válvulas, duas árvores de cames posicionadas em cima e injeção

eletrónica de combustível. Os 313 cm<sup>3</sup> de cilindrada resultam de um orifício de 80 milímetros e curso de 62,1 milímetros.

Concebida para o mercado mundial e, por conseguinte, para diferentes tipos de combustível, a relação de compressão é de, comparativamente, moderados 10,6:1. Com uma potência de 25 kW (34 CV) a 9 500 rpm, bem como um binário máximo de 28 Nm a 7 500 rpm, o motor da nova G 310 R representa, em conjunto com o reduzido peso em vazio DIN de 158,5 kg, um parceiro extraordinariamente dinâmico.

### **Cilindro inclinado para trás e culassa rodada 180 graus para um packaging perfeito e elevada eficiência.**

Ao contrário de conceitos monocilíndricos convencionais, o motor da nova G 310 R oferece uma série de soluções técnicas excepcionais. Notório é sobretudo o trem de rodagem devido ao cilindro inclinado para trás e à culassa rodada 180 graus. Visto no sentido da marcha, o canal de admissão está posicionado à frente e o canal de escape atrás. A faísca de ignição tem origem numa vela de ignição posicionada centralmente na câmara de combustão.

Esta configuração não só segue a lógica de uma alimentação de gás fresco em linha reta e potenciadora do desempenho, como tem consequências positivas para a arquitetura do veículo completo. Assim, ocorre comparativamente à disposição convencional em conjunto com os veios de transmissão dispostos em série, um centro de gravidade baixo do veículo e, por isso, deslocado no sentido da roda dianteira. Simultaneamente, esta disposição permite, em caso de preservação de uma distância vantajosamente curta entre eixos, a realização de um braço oscilante mais longo que assegura um comportamento de marcha estável. Manobrabilidade ágil, resposta clara da roda dianteira e excelente controlo sobre o veículo são o resultado.

A conceção do motor com o lado de admissão à frente leva a um silenciador dos ruídos de admissão de grande dimensão, posicionado diretamente atrás da cabeça de direção, bem como um depósito muito compacto. Deste modo, é prevenida uma flutuação forte indesejada do combustível, de forma a evitar reações indesejadas devido a deslocações de peso descontroladas.

### **Comando de válvulas de alto desempenho análogo à S 1000 RR, componentes do motor revestidos a DLC e camisa de Nikasil.**

O motor monocilíndrico, equipado com um motor de arranque elétrico, da nova G 310 R seduz com uma divisão horizontal moderna do cárter do motor, soluções técnicas inovadoras e uma seleção de materiais de alta qualidade.

Neste sentido, o comando de válvulas, com duas árvores de cames posicionadas em cima, é idêntico ao da S 1000 RR e, como na BMW Superbike, martelos de rolamento de rotações fixas, muito leves com um revestimento de DLC (Diamond Like Carbon) extremamente duro, minimizador de fricção e desgaste, assumem o acionamento das quatro válvulas. O ângulo da válvula é de 11,2 graus no lado de admissão e de 13,3 graus no lado de escape. As válvulas de admissão possuem um diâmetro de 33,5, as válvulas de escape um de 27,2 milímetros e o diâmetro das válvulas de borboleta da injeção no coletor de escape é de 42 milímetros.

O revestimento de DLC resistente e de baixa fricção é também utilizado na cavilha do êmbolo. Permite deixar a cavilha correr diretamente no olhal da biela retificado e suprimir um mancal de deslize adicional. Associado ao baixo peso do êmbolo de construção leve fundido resultam daqui massas oscilantes reduzidas. O que não é de forma alguma típico para motores monocilíndricos, é a também supressão do mancal de deslize do olhal da biela inferior e do apoio principal da cambota, oferecendo vantagens em termos de espaço construtivo, peso e durabilidade. Um revestimento de Nikasil de baixa fricção da via do cilindro, integrado na metade superior do cárter do motor, sublinha a preocupação dos engenheiros da BMW Motorrad com a construção leve, a eficiência do consumo de combustível e a tecnologia de motor moderna pioneira.

### **Sistema de lubrificação e refrigeração eficaz para fiabilidade máxima mesmo perante condições adversas.**

A alimentação de óleo essencial dentro do motor é realizada por um lubrificação permanente por reservatório inferior no cárter testada e comprovada. Aqui, um labirinto dentro do cárter do óleo previne com fiabilidade a falta de lubrificação em caso de manobras de condução extremas.

A refrigeração por líquido assegura a melhor estabilidade térmica possível, mesmo em caso de temperaturas exteriores muito elevadas. O líquido de refrigeração circula por um radiador de dimensões generosas, por baixo da secção da cabeça de direção.

### **Caixa de seis velocidades, elevado número máximo de rotações e veio de equilíbrio para uma dinâmica vigorosa associada a uma elevada performance.**

A transmissão de força ocorre através de uma embraiagem de discos múltiplos com banho de óleo para uma caixa de seis velocidades, com mudança de garras e bem escalonada. A transmissão secundária para a roda traseira é realizada na forma de uma corrente de O-rings. Associada a uma

resposta espontânea na aceleração, rotação vigorosa, magníficas características do motor e um elevado número máximo de rotações de 10 500 rpm, a nova G 310 R gera performances extraordinariamente dinâmicas e o máximo em diversão de condução dentro deste segmento.

Uma performance elevada no segmento monocilíndrico é ainda assegurada por um veio de equilíbrio rotativo posicionado diante da cambota, que impede eficazmente vibrações desagradáveis. Equipada com um catalisador regulado, posicionado no lado de admissão do silenciador traseiro, com gestão do motor BMS-E2 da BMW, bem como um sistema de ar secundário, o grupo motopropulsor da nova G 310 R é especialmente ecológico e permite o cumprimento da norma de emissões de gases de escape Euro 4.

**Quadro em aço tubular rígido e um braço oscilante longo da roda traseira para elevada estabilidade de marcha, comportamento de condução preciso e fácil manobrabilidade.**

Extremamente compacta e com ampla variedade de características, desde confortável a desportiva/dinâmica, a nova G 310 R abre, no seu segmento, as portas a todo um novo mundo de experiências de comportamento de marcha. Vira com agilidade extrema para a posição inclinada permanecendo, contudo, neutra e dominável. Domina curvas longas e passagens rápidas com estabilidade direcional e sem que todo este talento desportivo prejudique o conforto.

O trem de rodagem da nova G 310 R é, por isso, composto por um quadro em aço tubular resistente à torção e robusto em construção tipo grelha com o quadro traseiro aparafusado. Com o seu balanço de rigidez equilibrado constitui a base de uma excepcional estabilidade de marcha e um comportamento de condução preciso. Para o máximo em prazer de condução e fácil controlabilidade, bem como de acordo com o caráter de condução ativo, a geometria dos trens de rodagem da G 310 R está concebida para manobrabilidade, estabilidade e comportamento neutro ao curvar. A distância entre eixos é de 1374 milímetros, o caster é de 102,3 milímetros e o ângulo da cabeça de direção é de 64,9 graus.

Graças à conceção do motor e disposição especiais, foi possível conceber o braço oscilante da roda traseira inteiríço, fabricado por fundição sob pressão de alumínio, mais longo comparativamente a conceitos convencionais sem, porém, aumentar desnecessariamente a distância entre eixos de modo. Com o seu generoso comprimento de 650 milímetros suporta a elevada neutralidade, permite uma compensação exemplar de oscilação e suaviza acentuadamente as reações às variações de carga. Assim, na nova G 310 R a manobrabilidade fácil e a elevada precisão estão unidos à elevada estabilidade

de marcha, lado-a-lado com vantagens no comportamento de suspensão e de variação de carga.

**Forqueta invertida à frente e amortecedor diretamente acoplado  
atrás para uma vasta amplitude de utilizações em todas as estradas.**

As propriedades de marcha marcadas por uma fácil manobrabilidade e elevada estabilidade são suportadas pela afinação equilibrada entre amortecedor e mola do amortecedor diretamente acoplado traseiro e ajustável na base da mola. A mola progressivamente helicoidal distribui as taragens da mola de modo a que, consoante a posição no curso da mola, exista exatamente a resistência de suspensão desejada: confortável na utilização quotidiana, com suficientes reservas para o modo desportivo e suficientemente tensa, quando ondulações no piso ou arestas de buracos desafiam as reservas. O curso da mola é de 131 milímetros.

O controlo, a suspensão e o amortecimento da roda traseira encontram o seu complemento adequado na forqueta invertida à frente. Com 41 milímetros de diâmetro do tubo de imersão, bem como pontes de forqueta telescópica exuberantes em metal leve, esta forma a união de alta rigidez para um controlo preciso da roda dianteira e, por conseguinte, um comportamento de condução direcionado e seguro da nova G 310 R. Em conjunto com a afinação bem-sucedida da parte traseira, garante elevado conforto de condução e utilidade nos mais diversos pisos da estrada e, por conseguinte, uma vasta amplitude de utilizações. O curso da mola é de 140 milímetros.

A nova G 310 R está equipada com rodas de metal leve fundido sob pressão com cinco raios nos tamanhos 3,0 x 17 polegadas à frente e 4,0 x 17 polegadas atrás. Para um comportamento de marcha seguro e dinâmico em todas as condições, os pneus possuem dimensões generosas: 110/70 R 17 à frente e 150/60 R 17 atrás.

**Sistema de travões de alto desempenho e ABS equipado de série  
para manobras de travagem seguras, mesmo em estradas com piso  
em más condições.**

Como todas as motos BMW, também a nova G 310 R está de série equipada com ABS. Combina um sistema de travões de alto desempenho com um ABS de 2 canais para uma forte desaceleração e distâncias de travagem curtas com uma regulação antibloqueio eficaz – com o objetivo da maior segurança de marcha possível, mesmo em estradas com piso em más condições e sujas.

Na roda dianteira, um travão monodisco com pinça fixa de quatro êmbolos aparafusada de modo radial e 300 milímetros de diâmetro do disco de travão

asseguram uma desaceleração forte e segura. Na parte traseira, esta tarefa é assumida por uma pinça flutuante de dois êmbolos em conjunto com um disco de travão de 240 milímetros. Os tubos do travão em malha de aço proporcionam relações de pressão estáveis.

### **Ergonomia aperfeiçoada para um prazer relaxado da moto.**

A nova G 310 R oferece uma posição de assento acentuadamente relaxada para um condução descontraída, sem stress e, por isso, despreocupada e concentrada da moto. Como é característico da BMW Motorrad, todos os interruptores e elementos de comando estão posicionados de modo acessível e seguro. Deu-se especial importância a uma operação simples e segura, tendo sido consideradas as mais diversas anatomias de condutor.

A disposição do triângulo ergonómico composto por guiador, poisa-pés e área de assento assegura um excepcional controlo sobre o veículo assegurando ao mesmo tempo uma reação excelente e confortável das superfícies de contacto sobre o depósito e o assento. Em caso de velocidades mais elevadas, o para-brisas de série alivia ainda o tronco do condutor do vento de deslocação e garante um fluxo de vento uniforme no capacete.

A altura do banco baixa de apenas 785 milímetros e o curto espaço entre pernas garantem que qualquer motoqueiro se senta imediatamente bem na G 310 R. Condutores mais pequenos ou até maiores têm a possibilidade de adquirir, no âmbito dos equipamentos extra BMW Motorrad, uma versão mais baixa com 760 milímetros de altura do banco ou uma versão mais alta e especialmente confortável do assento com 815 milímetros de altura.

### **Grupo de instrumentos multifuncional com muitas funcionalidades.**

O grupo de instrumentos da G 310 R dispõe de um display de cristal líquido (LCD) grande e perfeitamente legível com uma grande diversidade informativa. Os displays informativos abrangem: rotações, velocidade, indicação da mudança, quilometragem total, temperatura do motor, nível de enchimento do depósito, autonomia restante, consumo médio, velocidade média, hora.



### 3. Design e conceito de cor.

#### **Proporções compactas e dinâmicas.**

O design marcante da BMW G 310 R deixa o seu caráter ágil e dinâmico transparecer à primeira vista afirmando-se, assim, confiantemente no próprio segmento. Reduzidas ao essencial, as proporções prometem sobretudo prazer de condução descomplicado: A BMW G 310 R convida a montá-la e arrancar. O motor desenvolvido de novo da BMW G 310 R permite, com a sua geometria de montagem inovadora, uma gestualidade compacta e aparentemente desenvolta. Adicionalmente, a curta distância entre eixos, a dianteira funda e a traseira alta e leve prometem uma experiência de condução dinâmica e ágil – ideal para manobras no trânsito urbano.

Com toda compacidade, no seu segmento a BMW G 310 R parece grande e adulta. A máscara da lâmpada estreita com farol marcante, a dianteira imponente e a traseira dinâmica concedem à BMW G 310 R uma aparência confiante no cenário rodoviário. Mesmo quando observada de cima, a BMW G 310 R aparenta ser um modelo do segmento de maior cilindrada. As áreas vigorosas do depósito, conferem-lhe também desta perspetiva uma aparência definida e musculosa.

#### **Acabamento superficial impressionante.**

Já com o veículo parado, as linhas precisas e o jogo marcante entre áreas de luz e de sombra criam, lateralmente, uma impressão de movimento e velocidade. Todas as linhas se orientam no sentido da roda dianteira e sublinham, assim, a condução divertida da BMW G 310 R. O contorno da ala lateral destaca-se especialmente do depósito. Por baixo, as superfícies moldadas com precisão evocam elementos característicos das Roadster com maior cilindrada pertencentes ao portfólio da BMW Motorrad, apresentando-os, porém, numa interpretação claramente própria – como, por exemplo, a carenagem lateral inspiradas na S 1000 R.

Apesar do evidente caráter “Naked Bike” as áreas generosas garantem uma silhueta desportiva fechada. A grande proporção em cor da carroçaria e a junção das peças da carroçaria sem parafusos visíveis transmitem o elevado valor da BMW G 310 R.

### **Pontos de destaque exclusivos.**

A ambição, sem compromissos, por qualidade e soluções qualitativas ao mais ínfimo detalhe demonstra a elevada exigência da BMW Motorrad em relação à BMW G 310 R. Neste sentido, a forqueta invertida de série com tubo de imersão dourado, as pinças do travão igualmente douradas e também o braço oscilante da roda traseira representam pontos de destaque exclusivos da vista lateral. O braço oscilante de alumínio modelado detalhadamente com uma estrutura tipo treliça transmite leveza e estabilidade. Complementarmente, as jantes de 17" com design de cinco raios em turbina mostram que outra aparência as jantes neste segmento podem ter.

No campo visual direto do veículo, a BMW G 310 R evidencia igualmente diversos destaque óticos e táteis, como relevos polidos e materiais de elevada qualidade. A ponte da forqueta telescópica em alumínio apresenta uma modelação elaborada e baseia-se na forma angular do poisa-pés e braço oscilante da roda traseira de modo individualizado. No depósito, um "R" de alto brilho gravado na superfície de plástico remete, assim como um emblema exclusivo, para a pertença ao segmento Roadster. Inscrições também brilhantes, gravadas no material da máscara do farol e do suporte da matrícula criam pontos de destaque adicionais.

### **Individualização por diversidade de materiais e cores.**

A BMW G 310 R está disponível nas três versões de cor impressionantes "Cosmic Black/Polar White uni", "Strato Blue metallic" e o magnífico "Pearl White metallic". As versões abrangem uma variedade que vai desde o desportivo, passando pelo moderno até ao elegante exclusivo.

A versão de cor básica "Cosmic Black/Polar White uni" aposta no contraste marcante do preto e branco. Sobre o preto como cor de base, as superfícies de destaque em branco realçam as linhas modernas e dinâmicas das peças da carroçaria. Na zona do motor, áreas de contraste adicionais em prata aligeiram a aparência global e conferem à parte lateral inferior leveza e modernidade.

Na segunda versão básica "Strato Blue metallic", a BMW G 310 R exibe-se num azul radiante. Consoante a ocasião e a roupa do condutor pode assim ter uma aparência elegante exclusiva como também desportiva. As áreas de contraste em "Titanium Grey" assim como as áreas em prata na zona do motor aligeiram a aparência global e conferem-lhe simultaneamente uma nota moderna. Em conjunto com os pontos de destaque dourados da forqueta e das pinças do travão, é criada uma impressão global de elevada qualidade.

Destaque absoluto da paleta de cores é a versão do equipamento top, sujeita a um custo adicional, em “Pearl White met.” (SA). “Pearl White”, um branco com efeito cintilante discreto, é nesta versão a cor de base sobre a qual se evidencia um gráfico de destaque marcante nas cores do desporto motorizado BMW: azul e vermelho. O gráfico inicia na base da forqueta, passando pelo depósito e vai até à área abaixo do assento. Adicionalmente, uma superfície pintada em preto de alto brilho constitui aqui a base para o jogo marcante entre o gráfico e a cor na carenagem lateral. Por baixo, superfícies de destaque prateadas aligeiram a zona escura do motor e conferem-lhe uma nota moderna. Os tubos da forqueta e pinças do travão criam destaque dourados e complementam assim na perfeição esta versão de cor.



## 4. Produção e qualidade.

### **Desenvolvida em Munique pela BMW Motorrad – produzida em Bangalore na Índia pelo parceiro de cooperação TVS Motor Company.**

A nova BMW G 310 R é produzida em Bangalore na Índia pelo parceiro de cooperação TVS Motor Company.

A TVS Motor Company é o terceiro maior fabricante de motos da Índia, com um volume de produção de aproximadamente 2,5 milhões motos por ano. A empresa comprometeu-se há já muitos anos com a sustentabilidade e valoriza o cumprimento de normas sociais e ecológicas definidas, que vão muito para além das convencionais normas indianas.

A TVS Motor Company é a empresa de referência do TVS Group composta por mais de 90 empresas. Entre estas encontram-se também diversas empresas que no setor automotivo gozam de uma excelente reputação enquanto fornecedor de fabricantes de automóveis de renome. Muitos destes fornecedores do mesmo grupo fornecem também os componentes para a G 310 R.

### **Gestão de qualidade e a mais moderna produção seguindo o exemplo da fábrica BMW Motorrad em Berlin-Spandau.**

O sistema de gestão da qualidade da TVS Motor Company orienta-se há muitos anos por referências japonesas. Para a G 310 R, este sistema foi complementado com as exigências e normas especiais da BMW Motorrad e no âmbito da gestão de qualidade trabalham equipas interdisciplinares de ambas empresas em estreita colaboração.

Para a produção da G 310 R foi especificamente construída uma área de produção exclusiva na fábrica. A produção mecânica dos componentes do motor é realizada em máquinas-ferramenta novas de elevada qualidade dos fabricantes alemães de maior renome. A BMW Motorrad contribuiu intensivamente com aconselhamento, pelo que a produção foi implementada segundo exemplos da fábrica BMW Motorrad em Berlin-Spandau. A linha de montagem de motores é totalmente nova e equipada com a mais moderna tecnologia de automatização e inspeção para todas as operações. Todas as operações relevantes são monitorizadas e automaticamente protocoladas no que respeita à precisão dimensional, a tolerâncias e a valores de aparafulamento. A montagem ocorre numa área totalmente isolada,

envidraçada, apenas acessível através de câmaras de vácuo, de forma a evitar qualquer entrada de sujidade. No final da montagem dos motores, todos os motores são sujeitos a um ciclo de testes com medição de todos os parâmetros relevantes, inclusive potência do motor.

A montagem dos veículos ocorre igualmente numa zona própria da fábrica, exclusivamente para a BMW Motorrad. Também aqui se recorre a técnicas de montagem ultramodernas. A inspeção final é efetuada segundo as normas da BMW Motorrad e abrange também a verificação de funcionamento, bem um ciclo em banco de ensaio de rolos final para todos os veículos. Também o banco de ensaio de rolos é totalmente novo e construído segundo o exemplo berolinense.

Além disso, os funcionários da TVS responsáveis pela produção e montagem foram especificamente selecionados e sujeitos a formação especial. Medidas de aprendizagem adicionais para os trabalhadores de montagem em conjunto com colegas da fábrica BMW Motorrad em Berlin-Spandau ocorreram ao longo de um período de mais de um ano antes de ter sido dado início à produção em série. Também estas contribuem para uma elevada qualidade de montagem e uma consciência acentuada de qualidade, desde o primeiro veículo a sair da linha de produção na Índia. No geral, a produção da nova BMW G 310 R está sujeita aos mesmos critérios de qualidade que vigoram na produção na fábrica BMW Motorrad em Berlin-Spandau.



## 5. Programa de equipamento.

Em harmonia perfeita com o conceito global da G 310 R, integra-se uma oferta individualmente adaptada de equipamentos extra BMW Motorrad.

O equipamento extra é montado pelo concessionário BMW Motorrad ou pelo próprio cliente. O veículo pode também ser equipado posteriormente.

### **Equipamento extra.**

- Assento baixo.
- Assento conforto.
- Porta-bagagem.
- Topcase “Basic” de 29 litros com placa de suporte.
- Topcase de 30 litros.
- Descanso articulado.
- Indicadores de mudança de direção de LED.
- Tomada da rede de bordo de 12 volt.
- Punhos aquecíveis.



## 6. Dados técnicos.

11/2015  
Página 17

### BMW G 310 R

#### **Motor**

Cilindrada	cm <sup>3</sup>	313
Diâmetro/curso	mm	80/62
Potência	kW/CV	25/34
A uma rotação de	rpm	9500
Binário	Nm	28
A uma rotação de	rpm	7500
Modelo	Motor monocilíndrico refrigerado a líquido	
Número de cilindros		1
Compressão/combustível	10,6:1 sem chumbo (95 RON)	
Válvula/Controlo da aceleração	DOHC	
Válvulas por cilindro		4
Ø Admissão/Escape	mm	33,5/27,2
Ø Borboletas	mm	42
Gestão do motor	BMS-E2	
Depuração dos gases de escape	Catalisador de 3 vias controlado	

#### **Sistema elétrico**

Alternador	W	330
Bateria	VI/Ah	12/8
Faróis	W	H4 12 V 60/55 W
Motor de arranque	kW	0,5

#### **Transmissão de força da caixa de velocidades**

Embraiagem	Embraiagem de discos múltiplos com banho de óleo	
Caixa de velocidades	Caixa de 6 velocidades com mudança de garras	
Relação de transmissão primária	3,083	
Relação de transmissão, posições de marcha	3,000	
I		
II		2,063
III		1,588
IV		1,286
V		1,095
VI		0,955
Diferencial da roda traseira	Corrente de O-rings	

#### **Suspensão**

Tipo de quadro	Quadro em aço tubular em construção tipo grelha com quadro traseiro aparafusado	
Braço de suspensão da roda dianteira	Forquilha telescópica, Ø 41mm	
Braço de suspensão da roda traseira	Braço oscilante de alumínio em associação com um amortecedor acoplado diretamente	
Curso da mola dianteira/traseira	mm	140/131
Caster	mm	102,3
Distância entre eixos	mm	1374
Ângulo da cabeça da direção	°	64,9
Travões	À frente	Travão monodisco Ø 300 mm
	Atrás	Travão monodisco Ø 240 mm
ABS		BMW Motorrad ABS

**BMW G 310 R**

Rodas	Fundição de liga leve sob pressão de cinco raios
À frente	3,0 x 17"
Atrás	4,0 x 17"
Pneus	À frente
	110/70 R 17
	Atrás
	150/60 R 17

**Dimensões e pesos**

Comprimento total	mm	2005
Largura total com retrovisores	mm	849
Altura do assento	mm	785
Peso em vazio DIN, pronto a iniciar a marcha	kg	158,5
Peso bruto admissível	kg	345
Nível do depósito de combustível	l	11

**Dados de condução**

Consumo de combustível (WMTC)	l/100 km	3,33
Velocidade máxima	km/h	143