

# La nuova BMW G 310 R. Indice.



<b>1. Concetto.</b>	
(Versione riassuntiva). .....	2
<b>2. Tecnica.</b> .....	5
<b>3. Design e concetto cromatico.</b> .....	11
<b>4. Produzione e qualità.</b> .....	14
<b>5. Programma di equipaggiamenti.</b> .....	16
<b>6. Dati tecnici.</b> .....	17

# 1. Concetto. Versione riassuntiva.



## **La nuova BMW G 310 R: la prima BMW Roadster dalla cilindrata inferiore a 500 cm<sup>3</sup>.**

Monocilindrica, peso leggero, dinamica potente: la BMW G 310 R simbolizza l'indole di una BMW Roadster allo stato puro: nulla è troppo poco, nulla è di troppo. È pragmatica nel senso più positivo del termine e offre esattamente quello che è indispensabile: dinamismo e comfort, in città e fuori. La BMW G 310 R entra in un segmento di cilindrata nuovo per BMW Motorrad. Nella qualità di vera BMW Roadster, essa padroneggia numerose discipline. La nuova BMW G 310 R si muove agilmente nelle strade strette delle grandi città ma percorre con la stessa eleganza e potenza anche le strade extraurbane. Grazie al consumo di carburante estremamente basso e alla posizione di guida confortevole, si possono pianificare dei percorsi piacevolmente lunghi.

## **A casa nelle strade di tutto il mondo.**

Disegnata completamente ex novo, la BMW G 310 R rappresenta tutto quello che incarna BMW Motorrad: innovazione, qualità e, naturalmente, per il suo proprietario una fedele compagna per tanti anni. Sviluppata appositamente per il mercato mondiale, la BMW G 310 R può essere guidata con qualità di carburante differenti, soddisfa tutti gli standard di emissioni e le varie norme locali, trasportando la tipica qualità premium BMW nel segmento delle moto dalla cilindrata inferiore a 500 cm<sup>3</sup>.

## **Dinamico design da Roadster, ispirato alla S 1000 R.**

Il design fortemente espressivo della BMW G 310 R lascia riconoscere a prima vista il suo carattere agile e dinamico, senza lasciare dubbi sulla posizione nel segmento di appartenenza. L'affinità stilistica con i membri più sportivi della famiglia, come la BMW S 1000 R, è inconfondibile. Sulla strada, la mascherina corta con il proiettore marcato, le carenature del serbatoio modellate che emettono una sensazione di dinamismo e le tipiche proporzioni da modello Roadster, con il frontale muscoloso e la coda dinamica, conferiscono alla BMW G 310 R una presenza adulta. Superfici lavorate con la massima precisione descrivono il profilo dinamico. Le proporzioni compatte e dinamiche abbinata al passo corto promettono cambi di direzione veloci, mentre la coda alta trasmette una sensazione di leggerezza che si riallaccia al dna sportivo. Una serie di dettagli particolarmente sofisticati, come la forcella a steli rovesciati di serie, la qualità dei materiali, gli equipaggiamenti

complementari e la qualità della lavorazione, si elevano al massimo livello del segmento di appartenenza, sottolineando chiaramente la qualità premium della BMW G 310 R.

### **Innovativo motore monocilindrico per un dinamico divertimento di guida e l'utilizzo in tutto il mondo.**

Il cuore della nuova BMW G 310 R è un motore monocilindrico da 313 cm<sup>3</sup> sviluppato completamente ex novo e raffreddato a liquido, con quattro valvole per cilindro, due alberi a camme in testa e iniezione elettronica del carburante. La cilindrata di 313 cm<sup>3</sup> è il risultato dell'alesaggio di 80 millimetri e della corsa di 62,1 millimetri.

Il propulsore si distingue per il cilindro inclinato indietro, in costruzione open-deck, e per la testata girata di 180 gradi, così che in direzione di guida il condotto di aspirazione è montato anteriormente. Grazie alla potenza di 25 kW (34 CV) a 9.500 g/min e alla coppia massima di 28 Nm a 7.500 g/min, il motore della nuova G 310 R si presenta, in combinazione con un peso a vuoto DIN di 158,5 chilogrammi, come un partner alquanto dinamico.

### **Ergonomia sofisticata e agilità nella guida.**

La nuova G 310 offre una posizione di guida estremamente confortevole che assicura dei giri in moto spensierati e senza stress. Nel tipico stile BMW Motorrad tutti i tasti e comandi sono a portata di mano, assicurando così una presa sicura. In questo contesto è stata dedicata la massima attenzione alla gestione in totale sicurezza, considerando le più differenti anatomie di guidatore.

La G 310 R si lascia guidare anche in posizione piegata con la massima agilità, restando però sempre neutra e calcolabile. Essa supera le curve più lunghe e i tratti più veloci seguendo fedelmente la traiettoria, senza che l'indole sportiva richieda dei compromessi a livello di comfort. Con la sua forma estremamente compatta, un ampio campo di utilizzo che si estende da confortevole a sportivo/dinamico, la nuova G 310 R inaugura nel segmento di appartenenza un mondo di esperienze di guida completamente nuovo.

### **Rigido telaio tubolare in acciaio, forcella upside-down e braccio oscillante lungo per un'elevata stabilità di guida, un comportamento di guida preciso e un'ottima maneggevolezza.**

La ciclistica della nuova G 310 R è composta da un robusto telaio tubolare in acciaio a doppia trave ad alta resistenza torsionale con telaietto posteriore avvitato. La sospensione della ruota anteriore è delegata a una forcella upside-down, mentre la sospensione posteriore è realizzata attraverso un braccio oscillante in alluminio con ammortizzatore ad articolazione diretta.

### **Potente impianto frenante, ABS di serie e strumentazione combinata multifunzione.**

Analogamente a tutte le motociclette BMW, anche la nuova G 310 R è equipaggiata di serie con ABS. Il potente impianto frenante è stato combinato con un ABS a due canali. La decelerazione decisa e potente della ruota anteriore è assicurata da un freno monodisco con pinza fissa e quattro pistoncini montata radialmente e diametro del disco freno di 300 millimetri. Nel posteriore il compito viene assunto da una pinza flottante con due pistoncini abbinata a un disco freno dal diametro di 240 millimetri. La strumentazione combinata della G 310 R è dotata di un grande display a cristalli liquidi dall'ottima leggibilità che fornisce numerose informazioni utili.

### **Highlight della nuova BMW G 310 R:**

- Innovativo motore monocilindrico raffreddato a liquido con due alberi a camme in testa, cilindro inclinato indietro e condotto di aspirazione montato anteriormente.
- Potenza 25 kW (34 CV) a 9.500 g/min e coppia massima di 28 Nm a 7.500 g/min.
- Telaio rigido in tubo di acciaio, forcella upside-down e braccio oscillante lungo per un'elevata stabilità di guida, un comportamento di guida preciso e un'ottima maneggevolezza.
- Pneumatico anteriore 110/70 R 17, posteriore 150/60 R 17.
- Potente impianto frenante e ABS di serie.
- Sofisticata ergonomia e strumentazione combinata multifunzionale.
- Bassa altezza di seduta di solo 785 millimetri.
- Dinamico design da modello Roadster, ispirato alla S 1000 R.
- Sviluppata a Monaco di Baviera da BMW Motorrad, prodotta in India dal partner TVS Motor Company.
- Accessori originali nella famosa qualità BMW Motorrad.

## 2. Tecnica.



### **La nuova BMW G 310 R: la prima BMW Roadster nel segmento di cilindrata inferiore a 500 cm<sup>3</sup>.**

Monocilindrica, peso leggero, dinamica potente: la BMW G 310 R simbolizza l'indole di una BMW Roadster allo stato puro: nulla è troppo poco, nulla è di troppo. È pragmatica nel senso più positivo del termine e offre esattamente quello che è indispensabile: dinamismo e comfort, in città e fuori. La BMW G 310 R entra in un segmento di cilindrata nuovo per BMW Motorrad. Nella qualità di vera BMW Roadster, essa padroneggia numerose discipline. La nuova BMW G 310 R si muove agilmente nelle strade strette delle grandi città ma percorre con la stessa eleganza e potenza anche le strade extraurbane. Grazie al consumo di carburante estremamente basso e alla posizione di guida confortevole, si possono pianificare dei percorsi piacevolmente lunghi. Sviluppata completamente ex novo, la G 310 R rappresenta tutto quello che descrive BMW Motorrad: innovazione, qualità e, naturalmente, per il suo proprietario una compagna fedele per tanti anni.

### **Nuova interpretazione di BMW Motorrad della tradizione del monocilindrico.**

Indipendentemente se 90 anni fa con la BMW R 39, la prima motocicletta di BMW con motore monocilindrico, oppure con i modelli R 25 o negli anni Novanta con la famosa Serie F 650, una facile controllabilità, dinamica entusiasmante ed elevata efficienza sono state apprezzate da sempre come le caratteristiche principali dei modelli monocilindrici di BMW Motorrad.

Presentando la G 310 R, BMW Motorrad dà seguito a questa tradizione con una versione nuova, modernissima. Ideata come leggera e dinamica Roadster, la G 310 R riunisce in sé talento sportivo e affidabili caratteristiche di comfort, proponendosi così come la compagna ideale per la guida di tutti i giorni. Questo lo deve al peso leggero, alla semplice controllabilità e, ovviamente, anche alla briosità ed elevata potenza del motore erogata dal suo monocilindrico.

### **Innovativo motore monocilindrico per un dinamico divertimento di guida e l'utilizzo in tutto il mondo.**

Il cuore della nuova BMW G 310 R è un motore monocilindrico da 313 cm<sup>3</sup> sviluppato completamente ex novo e raffreddato a liquido, con quattro valvole per cilindro, due alberi a camme in testa e iniezione elettronica del carburante. La cilindrata di 313 cm<sup>3</sup> è il risultato dell'alesaggio di 80 millimetri e della corsa di 62,1 millimetri.

Dato che il motore è stato sviluppato per tutti i mercati del mondo e così per qualità di carburante differenti, il rapporto di compressione è moderato, di 10,6:1. Grazie alla potenza di 25 kW (34 CV) a 9.500 g/min e alla coppia massima di 28 Nm a 7.500 g/min, il motore della nuova G 310 R si presenta, in combinazione con un peso a vuoto DIN di 158,5 chilogrammi, come un partner alquanto dinamico.

### **Cilindro inclinato indietro e testata girata di 180 gradi per un packaging perfetto e un'elevata efficienza.**

A differenza dei tradizionali concetti monocilindrici il motore della nuova G 310 R offre numerose sofisticate soluzioni tecniche. Innanzitutto, il propulsore si distingue per il cilindro inclinato indietro e per la testata girata di 180 gradi. In direzione di guida il condotto di aspirazione è montato anteriormente, quello di scarico posteriormente. La scintilla di accensione viene fornita da una candela integrata centralmente nella camera di combustione.

Questa configurazione non rispecchia solo la logica di un afflusso orizzontale di gas fresco, così da favorire la performance, ma ha un impatto positivo anche sull'architettura del veicolo. Rispetto alla configurazione tradizionale, in combinazione con gli alberi del cambio montati uno dietro all'altro, si forma un baricentro del veicolo basso, spostato dunque in direzione della ruota anteriore. Contemporaneamente, questa configurazione permette di conservare il vantaggioso passo corto e di realizzare un braccio oscillante più lungo che assicura un comportamento di guida stabile. Agile maneggevolezza, feedback puntuale della ruota anteriore e un eccellente controllo della moto sono il risultato.

Il concetto del motore con valvole di aspirazione anteriori richiede un airbox dalle dimensioni generose, montato direttamente dietro il canotto sterzo, e un serbatoio molto corto. Questo evita l'indesiderato rovescio di carburante avanti e indietro nel serbatoio, prevenendo così delle reazioni indesiderate causate da spostamenti di peso non controllati.

### **Comando valvole ad alte prestazioni analoga a quella della S 1000 RR, componenti motore rivestiti in DLC e canna al nikasil.**

Il motore monocilindrico della nuova G 310 R, dotato di motorino di avviamento elettrico, si distingue per una moderna divisione orizzontale del basamento motore, per soluzioni tecniche innovative e la selezione di materiali pregiati. Il comando valvole con due alberi a camme in testa è orientato a quello della S 1000 RR e, analogamente alla BMW Superbike, leggerissime leve oscillanti resistenti ai regimi elevati, rivestite in DLC (Diamond Like Carbon) ed estremamente dure, assumono l'azionamento delle valvole, minimizzando al contempo l'attrito e l'usura. L'angolo di valvola è di 11,2 gradi al lato di aspirazione e di 13,3 gradi al lato di scarico. Le valvole di aspirazione hanno un diametro di 33,5, le valvole di scarico di 27,2 millimetri, mentre il diametro della farfalla del sistema d'iniezione nel collettore di aspirazione è di 42 millimetri.

Il resistente rivestimento in DLC, a basso attrito, viene utilizzato anche per lo spinotto. Esso permette infatti allo spinotto di scorrere direttamente nell'occhio di biella rettificato e così di rinunciare a un ulteriore cuscinetto radente. Oltre al basso peso del pistone colato in lega leggera, vengono anche ridotte le masse oscillanti. Nemmeno i cuscinetti a scorrimento dell'occhio inferiore di biella e del cuscinetto di banco sono tipici per un motore monocilindrico: questa soluzione offre una serie di vantaggi a livello d'ingombro, di peso e di durata di vita. Il riporto della canna al nikasil ad attrito ridotto del cilindro integrato nella metà superiore del basamento motore sottolinea l'obiettivo degli ingegneri di BMW Motorrad di realizzare una costruzione leggera, efficiente a livello di consumo di carburante, applicando un'innovativa e moderna tecnologia motociclistica.

### **Efficiente sistema di lubrificazione e raffreddamento per la massima affidabilità, anche in condizioni avverse.**

L'approvvigionamento d'olio del motore, d'importanza fondamentale, viene messo a disposizione da un sistema di lubrificazione a umido. Un labirinto di coppe integrato all'interno della coppa dell'olio previene in modo affidabile una lubrificazione insufficiente durante le manovre di guida estreme.

Il sistema di raffreddamento a liquido assicura la migliore stabilità termica, anche a temperature esterne molto alte. Il liquido di raffreddamento circola attraverso un radiatore dalle dimensioni generose, montato sotto il canotto di sterzo.

**Cambio a sei rapporti, elevata coppia massima e albero contrappesato per una dinamica vivace e un'elevata rotondità di esercizio.**

La trasmissione di potenza avviene attraverso una frizione multidisco in bagno d'olio e un cambio a sei rapporti a presa continua. La trasmissione secondaria alla ruota posteriore ha luogo con una catena a o-ring. In combinazione con la risposta diretta del gas, la briosità, la rotondità del motore e un regime massimo elevato a 10.500 g/min, la nuova G 310 R genera così delle prestazioni di guida alquanto dinamiche, regalando il massimo livello di divertimento di guida della propria classe.

L'elevata rotondità di funzionamento per il segmento di appartenenza risulta anche dall'albero contrappesato che ruota davanti all'albero motore, sopprimendo così delle vibrazioni indesiderate. Equipaggiato con un catalizzatore regolato, montato al lato di entrata del terminale di scarico, con la gestione motore BMW BMS-E2 e con un sistema di aria secondaria, il propulsore della nuova G 310 R si presenta estremamente ecologico e permette di rispettare la norma sulle emissioni Euro 4.

**Rigido telaio tubolare in acciaio e braccio oscillante lungo per un'elevata stabilità di guida, un comportamento preciso e una straordinaria maneggevolezza.**

Grazie alla sua costruzione estremamente compatta, con un ampio campo di utilizzo che si estende da confortevole a sportivo/dinamico, la nuova G 310 R inaugura nel segmento di appartenenza un mondo di esperienze di guida completamente nuovo. La G 310 R si lascia guidare anche in posizione piegata con la massima agilità, restando però sempre neutra e calcolabile. Essa supera le curve più lunghe e i tratti più veloci seguendo fedelmente la traiettoria, senza che l'indole sportiva richieda dei compromessi a livello di comfort.

La ciclistica della nuova G 310 R è composta da un robusto telaio a traliccio in acciaio tubolare ad alta resistenza torsionale con telaietto posteriore avvitato. La rigidità equilibrata forma la base per l'eccellente stabilità di guida e maneggevolezza. La geometria della ciclistica della G 310 R è impostata per assicurare maneggevolezza, stabilità e un comportamento neutro in curva, così da assicurare il massimo livello di divertimento di guida e una facile controllabilità, e rispettarne il carattere di guida attiva. Il passo è di 1.374 millimetri, l'incidenza di 102,3 millimetri e l'inclinazione del canotto sterzo di 64,9 gradi.

Grazie al particolare concetto di motore e alla sua configurazione, è stato possibile realizzare un braccio oscillante posteriore, costruito in alluminio



pressofuso come pezzo unico, più lungo rispetto ai concetti tradizionali, ma senza dovere allungare troppo il passo. La sua generosa lunghezza di 650 millimetri supporta l'elevato comportamento di guida neutro, offre una compensazione esemplare del beccheggio ed esegue intenzionalmente i cambi di carico in modo dolce. Nella nuova G 310 R un handling agile e un'elevatissima precisione si accoppiano alla massima stabilità di guida, completati da un comportamento di ammortizzazione e di cambio di carico vantaggioso.

**Forcella anteriore upside-down e ammortizzatore posteriore ad articolazione diretta per un campo di applicazione ampio su tutte le strade.**

Le caratteristiche di guida, contraddistinte da un'agile maneggevolezza e un'elevata stabilità, vengono supportate dalla taratura equilibrata dell'ammortizzatore posteriore ad articolazione diretta, con precarico della molla regolabile. La molla elicoidale progressiva distribuisce il molleggio in modo tale da disporre esattamente della resistenza della molla desiderata in base all'escursione: confortevole nella guida giornaliera, con riserve sufficienti nelle uscite più sportive e sufficientemente rigida quando i dossi più duri o i bordi di buche richiedono di fare uso di tutte le riserve. L'escursione è di 131 millimetri.

La guida della ruota posteriore, il suo supporto e l'ammortizzazione vengono completati dalla forcella telescopica a steli rovesciati della ruota anteriore. Con un diametro del fodero di 41 millimetri, dotata di piastre di sterzo in lega leggera, essa forma un'unione altamente rigida per assicurare la guida precisa della ruota anteriore e così un comportamento di sterzo preciso e sicuro della nuova G 310 R. In combinazione con la taratura particolarmente riuscita della ruota posteriore, essa promette un elevato comfort di guida e la possibilità di utilizzo sui fondi stradali più differenti, dunque un campo di applicazione molto vasto. L'escursione è di 140 millimetri.

La nuova G 310 R è equipaggiata con cerchi pressofusi in lega a cinque raggi dalle misure anteriore 3,0 x 17 pollici e posteriore 4,0 x 17 pollici. Per assicurare un comportamento di guida sicuro e dinamico a tutte le condizioni, le misure degli pneumatici sono generose: anteriore 110/70 R 17 e posteriore 150/60 R 17.

**Potente impianto frenante e ABS di serie per manovre di frenata sicure, anche su strade sconnesse.**

Come tutte le motociclette BMW, anche la nuova G 310 R è equipaggiata di serie con l'ABS. Il potente impianto frenante è stato combinato con un ABS a due canali che assicura un'elevata decelerazione e spazi di frenata brevi con

un'efficiente regolazione antibloccaggio, come esige la migliore sicurezza di guida, anche su strade sconnesse o sporche.

Alla decelerazione decisa e potente della ruota anteriore provvede un freno monodisco con pinza fissa e quattro pistoncini, montata radialmente con diametro del disco freno di 300 millimetri. Nel posteriore il compito viene assunto da una pinza flottante con due pistoncini abbinata a un disco freno dal diametro di 240 millimetri. La stabilità della pressione viene assicurata da tubi flessibili dei freni in acciaio.

### **Ergonomia sofisticata per un piacere di guida rilassato.**

La nuova G 310 offre una posizione di seduta estremamente confortevole che assicura dei giri in moto spensierati, senza stress. Nel tipico stile BMW Motorrad tutti i tasti e comandi sono a portata di mano, assicurando così una presa sicura. In questo contesto è stata dedicata la massima attenzione alla sicurezza, considerando le più differenti anatomie del guidatore.

La configurazione del triangolo di ergonomia, composto da manubrio, pedane e superficie di seduta, offre un controllo eccellente del veicolo, completato da un ottimo e confortevole feedback dalle superfici di contatto del serbatoio e della sella. A velocità superiori il parabrezza di serie protegge inoltre il torace del guidatore contro il vento, provvedendo a un flusso piacevole dell'aria nella zona del casco.

L'altezza di seduta bassa di solo 785 millimetri e l'arco di cavallo corto fanno sentire praticamente ogni motociclista immediatamente e proprio agio sulla G 310 R. I piloti più bassi e più alti dispongono anche della possibilità di ordinare la variante di sella più bassa, dall'altezza di seduta di 760 millimetri oppure una sella più alta, particolarmente confortevole, dall'altezza di 815 millimetri, entrambe offerte nell'ambito degli Accessori originali BMW Motorrad.

### **Strumentazione combinata multifunzione ricca d'informazioni.**

La strumentazione combinata della G 310 R è dotata di un grande display a cristali liquidi dall'ottima leggibilità che offre un'ampia selezione d'informazioni. Le indicazioni comprendono: numero di giri, velocità, marcia inserita, chilometri totali, temperatura del motore, livello del serbatoio, autonomia residua, consumo medio, velocità media, ora.

### 3. Design e concetto cromatico.



#### **Proporzioni compatte e dinamiche.**

Il design fortemente espressivo della BMW G 310 R lascia riconoscere a prima vista il suo carattere agile e dinamico, segnalando chiaramente la propria posizione nel segmento di appartenenza. Le proporzioni ridotte all'essenziale promettono soprattutto un divertimento di guida non complicato: la BMW G 310 R invita a montare in sella e partire. Il motore sviluppato ex novo della BMW G 310 R offre, grazie all'innovativa geometria di montaggio, un'immagine compatta e agile. Inoltre, il passo corto, il frontale basso e la coda alta e leggera promettono un'esperienza di guida agile e dinamica, ideale anche per le manovre nelle strade strette di città.

Nonostante le dimensioni compatte, all'interno del proprio segmento la BMW G 310 R si presenta grande e adulta. Sulla strada, la maschera corta del faro con il proiettore marcato, il frontale muscoloso e la coda dinamica conferiscono alla BMW G 310 R un'immagine sicura di sé. Se contemplata dall'alto la BMW G 310 R appare come il modello di una classe di cilindrata superiore. Le superfici muscolose e marcate del serbatoio si riconoscono anche in questa prospettiva.

#### **Interventi sulle superfici fortemente espressive.**

Nella vista di profilo, già a moto ferma le linee precise e il gioco luce/ombra fortemente espressivo delle superfici destano l'impressione di movimento e di velocità. Tutte le linee sono orientate verso la ruota anteriore e accentuano così l'agile maneggevolezza della BMW G 310 R. Particolarmente marcata è la sagoma dell'aletta laterale che esce dal serbatoio. Nella sezione sottostante, superfici formate con la massima precisione riprendono degli elementi caratteristici delle Roadster di cilindrata superiore della gamma BMW Motorrad, presentandoli però in un'interpretazione indipendente, come per esempio la carenatura laterale che ricordano la S 1000 R.

Nonostante il carattere di naked bike chiaramente riconoscibile, le superfici generose disegnano una silhouette sportiva e in sé chiusa. La grande sezione in bodycolor e l'unione dei vari componenti della carrozzeria senza che siano visibili le viti accentuano il carattere altamente pregiato della BMW G 310 R.

### **Highlight esclusivi.**

La ricerca della qualità che non conosce compromessi e la realizzazione di soluzioni sofisticate, che si estende fino al singolo dettaglio, dimostra l'importanza che BMW Motorrad dedica alla BMW G 310 R. Per esempio, la forcella upside-down di serie con foderi colore oro e pinze freni verniciate anche colore oro sono degli esempi degli highlight esclusivi riconoscibili nella vista di profilo, analogamente al braccio oscillante posteriore. Il braccio oscillante in alluminio, modellato con la massima cura, con un disegno che ricorda la lavorazione a travi, trasmette una sensazione di leggerezza e stabilità. L'abbinamento perfetto con i cerchi a cinque raggi da 17" con design a turbina dimostra che cosa sia ancora possibile a livello di ruote in questo segmento.

Ma la BMW G 310 R mostra numerosi highlight estetici e tattili anche nel campo di vista diretto del pilota, per esempio lavorazioni in rilievo lucidate e materiali pregiati. Il ponte antitorsione in alluminio è lavorato con la massima cura e riprende in un'interpretazione indipendente lo stile delle pedane e del braccio oscillante posteriore. Sul serbatoio una "R" lucida, stampata nella superficie in materia plastica, annuncia, come un esclusivo blasone, l'appartenenza alla famiglia del segmento Roadster. Le scritte lucide stampate nel materiale della maschera del proiettore e sul porta-targa creano degli ulteriori tocchi di esclusività.

### **Personalizzazione grazie alla varietà dei colori e dei materiali.**

La BMW G 310 R è disponibile in tre varianti cromatiche fortemente espressive: cosmic black/polar white pastello, strato blue metallizzato e il sofisticato pearl white metallizzato. Le varianti coprono una gamma dallo sportivo al moderno fino al look esclusivo ed elegante.

La variante cromatica di base cosmic black/polar white pastello punta sull'espressivo contrasto bianco/nero. Il colore di base è il nero, così che le superfici di accento bianche esaltano l'andamento dinamico e moderno delle linee che si sviluppano lungo la carrozzeria. Nella zona del motore ulteriori superfici di contrasto color argento creano un look meno impegnativo, conferendo al profilo un'immagine leggera e moderna.

In strato blue metallizzato, la seconda variante di base, la BMW G 310 R si presenta in un luminoso blu. A seconda dell'occasione e dell'abbigliamento del pilota, la moto appare elegante ed esclusiva oppure sportiva. Le superfici di contrasto in titanium grey e le superfici nella zona del motore verniciate color argento rendono la moto più leggera, conferendole contemporaneamente un look particolarmente moderno. In combinazione con

i tocchi cromatici in oro della forcella e delle pinze freni, nasce un'immagine sofisticata.

L'highlight assoluto della gamma cromatica è la variante di equipaggiamento top di gamma, soggetta a sovrapprezzo, in pearl white metallizzato (optional). Pearl white, il bianco arricchito da effetti cangianti, è il colore di base, sopra il quale si sviluppa una particolare grafica nei colori blu e rosso, i colori di BMW Motorsport. La grafica nasce nel piede della forcella, si estende lungo il serbatoio fino alla zona sotto la sella. Sui fianchetti una superficie verniciata in nero lucido funge da sfondo per il gioco fortemente espressivo di grafica e colore. Nella sezione inferiore, superfici di accento colore argento illuminano la zona scura del motore, conferendole un look moderno. I foderi e le pinze freni colore oro creano dei tocchi stilistici supplementari, completando alla perfezione questa variante cromatica.

## 4. Produzione e qualità.



### **Sviluppata a Monaco di Baviera da BMW Motorrad, prodotta a Bangalore in India presso il partner TVS Motor Company.**

La nuova BMW G 310 R viene prodotta a Bangalore in India presso il partner TVS Motor Company.

La TVS Motor Company è il terzo costruttore di motociclette dell'India con un volume di produzione di circa 2,5 milioni di veicoli all'anno. L'azienda persegue già da molti anni un impegno a favore della sostenibilità e attribuisce particolare importanza al rispetto di standard sociali e ambientali che superano ampiamente le condizioni generali in India.

La TVS Motor Company è l'ammiraglia del TVS Group, composto da oltre 90 aziende. Il TVS Group comprende anche numerose aziende che forniscono famose case automobilistiche e che godono di un'ottima reputazione nel settore automotive. Numerosi di questi fornitori interni producono anche i componenti della G 310 R.

### **Gestione della qualità e produzione modernissima secondo l'esempio dello stabilimento BMW Motorrad di Berlino-Spandau.**

Da molti anni, il sistema di gestione della qualità della TVS Motor Company si orienta agli esempi giapponesi. Per la produzione della G 310 R il sistema è stato ampliato ed elevato ai criteri particolari e agli standard di BMW Motorrad; nella gestione di qualità, team interdisciplinari di entrambe le aziende lavorano insieme nell'ambito di una collaborazione molto stretta.

Per la costruzione della G 310 R nella fabbrica è stata definita una zona esclusiva di produzione. La lavorazione meccanica dei componenti dei motori avviene con nuove e sofisticate macchine utensili dei più rinomati produttori tedeschi. BMW Motorrad ha messo a disposizione un intenso servizio di consulenza, così che è stata creata una produzione secondo l'esempio dello stabilimento BMW Motorrad di Berlino-Spandau. La linea di assemblaggio dei motori è completamente nuova ed equipaggiata con la più moderna tecnologia di automazione e di prova di ogni fase lavorativa. Tutti i processi più importanti vengono monitorati a livello di precisione delle misure, delle tolleranze e dei valori di serraggio a vite e protocollati automaticamente. L'assemblaggio ha luogo in una zona completamente isolata, protetta da pannelli in vetro, accessibile solo attraverso camere di equilibrio, così da

evitare qualsiasi apporto di sporco. Alla fine della linea di assemblaggio dei motori, ogni motore viene sottoposto a un ciclo di prova su banco con misurazione di tutti i principali parametri, inclusa la potenza.

Anche l'assemblaggio dei veicoli avviene in una zona della fabbrica riservata esclusivamente per BMW Motorrad. E anche qui viene applicata una modernissima tecnica di assemblaggio. Il controllo finale viene eseguito secondo gli standard di BMW Motorrad e comprende anche la prova elettronica di funzionamento e la prova finale di ogni veicolo sul banco a rulli. Anche il banco a rulli è completamente nuovo e realizzato secondo il modello di Berlino.

Inoltre, la TVS ha selezionato e formato il personale per la produzione e l'assemblaggio della motocicletta. Ulteriori corsi di formazione degli operai che eseguono l'assemblaggio insieme a colleghi dello stabilimento BMW Motorrad di Berlino-Spandau sono iniziati più di un anno prima dell'avvio della produzione di serie. Anche questo contribuisce all'elevata qualità di assemblaggio, realizzata sin dalla prima moto prodotta, e alla maggiore sensibilità per la qualità. La produzione della nuova BMW G 310 R è soggetta agli stessi criteri di qualità validi per la produzione nello stabilimento BMW Motorrad di Berlino-Spandau.

## 5. Programma di equipaggiamenti.



Nel concetto della G 310 R si integra armonicamente un'offerta personalizzata di Accessori originali BMW Motorrad.

Gli accessori originali BMW Motorrad possono essere montati dal concessionario BMW Motorrad oppure dal cliente stesso, così da potere completare il veicolo in retrofit.

### **Accessori originali.**

- Sella bassa.
- Sella comfort.
- Portapacchi.
- Topcase "Basic" da 29 litri con piastra di fissaggio.
- Topcase da 30 litri.
- Cavalletto centrale.
- Indicatori di direzione LED.
- Presa di corrente della rete di bordo da 12 Volt.
- Manopole riscaldate.



## 6 . Dati tecnici.



<b>BMW G 310 R</b>		
<b>Motore</b>		
Cilindrata	cm <sup>3</sup>	313
Alesaggio/corsa	mm	80/62
Potenza	kW/CV	25/34
a regime	g/min	9500
Coppia	Nm	28
a regime	g/min	7500
Tipo	motore monocilindrico raffreddato a liquido	
Numero cilindri	1	
Compressione/carburante	10,6:1 senza piombo (95 RON)	
Valvole/carburazione	DOHC	
Valvole per cilindro	4	
Ø Aspirazione / scarico	mm	33,5/27,2
Ø Farfalla	mm	42
Alimentazione / Gestione motore	BMS-E2	
Depurazione gas di scarico	catalizzatore regolato a 3 vie	
<b>Impianto elettrico</b>		
Alternatore	W	330
Batteria	V/Ah	12/8
Proiettore	W	H4 12 V 60/55 W
Avviamento	kW	0,5
<b>Trasmissione di potenza</b>		
Frizione	multidisco in bagno d'olio	
Cambio	a sei rapporti a innesti frontali	
Trasmissione primaria	3,083	
Rapporti	I	3,000
	II	2,063
	III	1,588
	IV	1,286
	V	1,095
	VI	0,955
Trasmissione secondaria	catena o-ring	
<b>Ciclistica</b>		
Telaio	telaio a doppia trave in acciaio con telaietto posteriore avvitato	
Sospensione anteriore	forcella telescopica, Ø 41 mm	
Sospensione posteriore	braccio oscillante in alluminio con ammortizzatore ad articolazione diretta	
Escursione anteriore/posteriore	mm	140/131
Avancorsa	mm	102,3
Passo	mm	1374
Inclinazione canotto sterzo	°	64,9
Freni	anteriore	monodisco Ø 300 mm
	posteriore	Monodisco Ø 240 mm
ABS	BMW Motorrad ABS	

<b>BMW G 310 R</b>		
Ruote		fucinate in lega a cinque raggi
	anteriore	3,0 x 17"
	posteriore	4,0 x 17"
Pneumatici	anteriore	110/70 R 17
	posteriore	150/60 R 17
<b>Dimensioni e pesi</b>		
Lunghezza totale	mm	1988
Larghezza con specchi	mm	896
Altezza della sella	mm	785
Peso DIN in ordine di marcia	kg	158,5
Peso totale ammesso	kg	345
Capacità utile del serbatoio	l	11
<b>Prestazioni di guida</b>		
Consumo di carburante (WMTC)	l/100 km	3,33
Velocità massima	km/h	145