

La nueva BMW G 310 R. Índice.



1. El concepto general.	
(Versión resumida).	2
2. Tecnología.	5
3. Diseño y colores.	12
4. Producción y calidad.	15
5. Gama de equipamiento.	17
6. Datos técnicos.	18



1. El concepto general. Versión resumida.

La nueva BMW G 310 R, la primera roadster de BMW con menos de 500 cc.

Un solo cilindro, liviana, potente y dinámica: la BMW G 310 R es la esencia de una roadster de BMW. No le sobra nada, no le falta nada. Aplicando criterios estrictamente pragmáticos, ofrece exactamente lo que se necesita: dinamismo y confort al conducir en el tráfico urbano y en carreteras. La BMW G 310 R traslada esta esencia en un segmento definido a través de una cilindrada que es nueva para BMW Motorrad. Siendo una roadster genuina de BMW, esta moto es experta en muchas disciplinas. Es sumamente ágil y maniobrable en calles estrechas de una gran ciudad, y ofrece la potencia y fiabilidad necesarias para conducir por carreteras. Gracias a su consumo extraordinariamente bajo y, también, a la cómoda postura que puede asumirse al conducirla, es la moto ideal para alargar al máximo las etapas durante un viaje.

Como en casa por las carreteras del mundo.

Siendo una moto completamente nueva en todos sus detalles, la G 310 R refleja todo lo que distingue a BMW Motorrad: capacidad innovadora, calidad impecable y, por supuesto, fiabilidad durante muchos años. La BMW G 310 R es una moto concebida para el mercado mundial, por lo que puede consumir combustibles de diversas calidades. A la vez, cumple todos los estándares relacionados con las emisiones y respeta todas las leyes nacionales. En estas condiciones, traslada las típicas y selectas cualidades de BMW al segmento de las motos con menos de 500 cc.

Dinámico diseño tipo roadster, recurriendo al ejemplo de la S 1000 R.

El expresivo diseño de la BMW G 310 R irradia agilidad y dinamismo, estableciendo un listón de referencia en su segmento. Su estética refleja similitudes evidentes con otras motos deportivas de la marca, como, por ejemplo, la BMW S 1000 R. El escueto soporte del llamativo faro, las dinámicas formas de los revestimientos del depósito, las típicas proporciones de una moto roadster con frente fornido y dinámica zaga, le confieren a la BMW G 310 R una expresión madura y de gran aplomo. Las precisas formas de las superficies marcan el dinámico diseño lateral. Las compactas y dinámicas proporciones y la reducida distancia entre ejes indican que se trata de una moto muy maniobrable, mientras que la altura de colín expresa ligereza y genes deportivos. Adicionalmente, las superficies laterales y sus colores le confieren a la BMW G 310 R una silueta recogida, aunque, a la vez, es

evidente que se trata de una «naked-bike». Diversos detalles selectos, entre ellos la horquilla telescópica invertida, la calidad de los materiales, el equipamiento de serie y la calidad de los acabados, son ejemplares en el segmento, y subrayan claramente el liderazgo que tiene la intención de asumir la BMW G 310 R.

Innovador motor de un cilindro, para disfrutar de una conducción dinámica en circunstancias muy variadas.

El corazón de la nueva BMW G 310 R es un motor monocilíndrico completamente nuevo, refrigerado por agua, de 313 cc, de cuatro válvulas, con dos árboles de levas en cabeza y sistema electrónico de inyección de gasolina. La cilindrada de 313 cc es el resultado de un diámetro de 80 milímetros y una carrera de 62,1 milímetros.

El propulsor llama la atención por el ángulo de inclinación hacia atrás, bloque tipo «open-deck», con culata con giro de 180 grados, por lo que la tubuladura de admisión pudo montarse en la parte delantera. Gracias a la potencia del motor de 25 kW/34 CV a 9.500 rpm, al par de 28 Nm a 7.500 rpm y a su peso en orden de marcha según norma DIN es de apenas 158,5 kilogramos, la nueva G 310 R brilla por su comportamiento dinámico.

Refinadas soluciones ergonómicas y conducción muy sencilla.

El piloto de la G 310 R toma asiento muy cómodamente, por lo que puede conducir su moto relajadamente y sin estrés. Tal como es usual en las motos de BMW Motorrad, todos los interruptores y elementos de mando están a la mano y su utilización es muy sencilla. Se le concedió especial importancia a un uso fácil y seguro de los mandos, teniendo en cuenta conductores de anatomías muy diversas.

La moto se inclina muy fácilmente al trazar las curvas, se comporta con neutralidad y no sorprende a su conductor. Se mantiene fiel a la línea de conducción, tanto en curvas cerradas como amplias, y, aunque es una moto de características francamente deportivas, brilla por ser muy cómoda. Siendo una moto extremadamente compacta y caracterizándose por ser confortable, dinámica y deportiva a la vez, la nueva G 310 R abre un nuevo mundo de vivencias en su segmento.

Rígido cuadro de tubos de acero, horquilla telescópica invertida, brazo basculante largo para mayor estabilidad, dirección muy precisa y excelente maniobrabilidad.

El chasis de la nueva G 310 R se basa en un marco de tubos de acero robustos y de gran rigidez torsional, al que está atornillado el subchasis. El guiado de la rueda delantera está a cargo de una sólida horquilla telescópica

invertida, mientras que atrás se utiliza un brazo basculante combinado con el montante telescópico de articulación directa.

Frenos de alto rendimiento, de serie con ABS; combinación de instrumentos de funciones múltiples.

Tal como es usual en todas las motos de la marca BMW, también la nueva G 310 R incluye de serie el sistema antibloqueo ABS. El sistema está constituido por frenos de alto rendimiento y un ABS de dos circuitos. El freno delantero es un disco único combinado con mordaza atornillada radialmente y de cuatro bombines. El disco tiene un diámetro de 300 milímetros y logra que la capacidad de frenado sea considerable y plenamente fiable. La función de frenado de la rueda trasera está a cargo de una mordaza flotante de dos bombines, combinada con un disco de 240 milímetros. El tablero de instrumentos de la G 310 R incluye un display LCD de gran tamaño y óptima lectura, en el que el conductor puede acceder a numerosas informaciones.

Lo más destacable de la nueva BMW G 310 R:

- Innovador motor de un cilindro, refrigerado por agua, provisto de dos árboles de levas en cabeza. El cilindro está inclinado hacia atrás, y la tubuladura de admisión se encuentra en la parte delantera.
- Motor con potencia de 25 kW/34 CV a 9.500 rpm y par motor máximo de 28 Nm a 7.500 rpm.
- Rígido cuadro de tubos de acero, horquilla telescópica invertida, brazo basculante largo para mayor estabilidad, dirección muy precisa y excelente maniobrabilidad.
- Neumático delantero de 110/70 R 17, y trasero de 150/60 R 17.
- Frenos de alto rendimiento, de serie con ABS.
- Ingeniosas soluciones ergonómicas y tablero de instrumentos de funciones múltiples.
- Asiento relativamente bajo, de tan sólo 785 milímetros de altura.
- Dinámico diseño tipo roadster, recurriendo al ejemplo de la S 1000 R.
- Desarrollo a cargo de BMW Motorrad en Múnich. Producción en India, en la planta de TVS Motor Company, con la que coopera BMW Motorrad.
- Accesorios especiales, con la acostumbrada calidad de BMW Motorrad.

2. Tecnología.



La nueva BMW G 310 R, la primera moto tipo roadster del segmento con menos de 500 cc.

Un solo cilindro, liviana, potente y dinámica: la BMW G 310 R es la esencia de una roadster de BMW. No le sobra nada, no le falta nada. Aplicando criterios estrictamente pragmáticos, ofrece exactamente lo que se necesita: dinamismo y confort al conducir en el tráfico urbano y en carreteras. La BMW G 310 R traslada esta esencia a un segmento definido a través de una cilindrada que es nueva para motos de la marca BMW. Siendo una roadster genuina de BMW, esta moto es experta en muchas disciplinas. No importa si se utiliza para ir a trabajar diariamente o si, más bien, se usa para escapar de la rutina diaria: es sumamente ágil y maniobrable en calles estrechas de una gran ciudad, y ofrece la potencia y fiabilidad necesarias para conducir por carreteras. Y gracias a su bajo consumo y, también, a la cómoda postura que puede asumirse al conducirla, es la moto ideal para alargar al máximo las etapas durante un viaje. Siendo una moto completamente nueva en todos sus detalles, la G 310 R refleja todo lo que distingue a BMW Motorrad: capacidad innovadora, calidad impecable y, por supuesto, la seguridad de contar con una compañera fiable durante muchos años.

Una nueva interpretación de las tradicionales monocilíndricas de BMW Motorrad.

Trátese de la BMW R 39 de hace 90 años, la primera moto de BMW con motor de un solo cilindro, de los modelos R 25, o de la serie F 650 que logró imponerse en el mercado en la década de los años noventa, todas ellas se distinguieron por su maniobrabilidad, fascinante dinamismo y gran eficiencia. Esas siempre fueron las cualidades básicas de los modelos monocilíndricos de BMW Motorrad.

Ahora, BMW Motorrad prolonga esa tradición con la G 310 R, una nueva monocilíndrica, especialmente moderna. Fue concebida desde un principio como una moto tipo roadster ligera y dinámica, por lo que conjuga cualidades deportivas con una gran comodidad, demostrando ser la moto ideal para el uso diario. Lo es gracias a su bajo peso, su agilidad y maniobrabilidad, así como a la potencia que es capaz de extraer de su motor monocilíndrico.

Innovador motor de un cilindro, para disfrutar de una conducción dinámica en circunstancias muy variadas.

El corazón de la nueva BMW G 310 R es un motor monocilíndrico completamente nuevo, refrigerado por agua, de 313 cc, de cuatro válvulas, con dos árboles de levas en cabeza y sistema electrónico de inyección de gasolina. La cilindrada de 313 cc es el resultado de un diámetro de 80 milímetros y una carrera de 62,1 milímetros.

Esta moto fue concebida para el mercado mundial y, por lo tanto, tiene una relación de compresión relativamente moderada de 10,6:1, por lo que es capaz de consumir gasolinas de diversas cualidades. Gracias a la potencia del motor de 25 kW/34 CV a 9.500 rpm, al par de 28 Nm a 7.500 rpm y a su peso en orden de marcha según norma DIN de apenas 158,5 kilogramos, la nueva G 310 R brilla por su comportamiento dinámico.

Cilindro inclinado hacia atrás y culata girada en 180 grados, para la obtención de un conjunto perfecto, de extraordinaria eficiencia.

A diferencia de los motores monocilíndricos usuales, el propulsor de la nueva G 310 R se distingue por incluir una serie de soluciones técnicas poco comunes. En primer lugar, el motor llama la atención por la inclinación del cilindro hacia atrás, y por la culata girada en 180 grados. La admisión se encuentra adelante, mientras que la tubuladura de escape se encuentra atrás. Una bujía montada centralmente en la cámara de combustión se ocupa de encender la chispa necesaria para que funcione el motor.

Esta configuración no solamente se atiene a la idea de una alimentación rectilínea y eficiente de gas, sino que también incide positivamente en la arquitectura de toda la moto. En comparación con una configuración convencional, y considerando la disposición en serie de los árboles de la caja de cambios, el centro de gravedad es muy bajo y está trasladado hacia adelante. Al mismo tiempo, este diseño permite que el brazo basculante sea más largo, manteniendo la distancia entre ejes, lo que, en su conjunto, redundará en un comportamiento sumamente estable de la moto. El resultado de todas estas medidas: una moto ágil y maniobrable, que mantiene siempre informado al conductor sobre el esfuerzo dinámico de la rueda delantera, garantizando un perfecto control del conjunto.

Dado que el lado de admisión del motor se encuentra adelante, fue posible montar una «airbox» de grandes dimensiones justo detrás de las tijas, así como también reducir las dimensiones del depósito. De esta manera se reducen los molestos movimientos del combustible dentro del depósito, por lo que no surgen reacciones imprevistas de la moto a causa del desplazamiento del peso.

Sistema de accionamiento de las válvulas de alto rendimiento, tal como en la S 1000 RR; componentes del motor recubiertos con DLC, y camisa del cilindro recubierta con Nikasil.

El motor de un cilindro de la nueva G 310 R, dotado de un arrancador eléctrico, llama la atención por la moderna división horizontal del bloque del motor, además de incluir diversas soluciones técnicas de carácter innovador y materiales de alta calidad. El sistema de accionamiento de las válvulas, con dos árboles de levas en cabeza, se rige por la solución aplicada en la S 1000 RR. Al igual que en el superbike de BMW, los balancines muy livianos y resistentes a altas revoluciones, dotados de un recubrimiento de DLC (Diamond Like Carbon) extremadamente duro, capaz de minimizar la fricción y el desgaste, se encargan del accionamiento de las cuatro válvulas. El ángulo de las válvulas en el lado de admisión es de 11,2 grados, mientras que en el lado de escape es de 13,3 grados. Las válvulas de admisión tienen un diámetro de 33,5 milímetros, las de escape tienen 27,2 milímetros. El diámetro de la válvula de mariposa del sistema de inyección del tubo de admisión es de 42 milímetros.

El resistente recubrimiento de DLC, que reduce considerablemente la fricción, también se utiliza en el bulón del pistón. Este recubrimiento logra que el bulón esté en contacto directo con el ojo del bulón, pudiéndose así prescindir de un cojinete adicional. Esta solución, que se suma al bajo peso que tiene el pistón de aleación ligera, tiene como consecuencia mínimas masas oscilantes. El cojinete deslizante del ojo de biela inferior y el cojinete principal del cigüeñal tampoco son usuales en motores de un solo cilindro, y ofrecen ventajas en cuanto al espacio necesario para el montaje, al peso y a la vida útil. El recubrimiento de Nikasil de la camisa del cilindro integrado en la mitad superior del bloque del motor, subraya la intención de los ingenieros de BMW Motorrad de buscar soluciones de poco peso, eficientes en términos de consumo de combustible y, además, de tecnología innovadora.

Eficiente sistema de lubricación y refrigeración, para un máximo nivel de fiabilidad, también en condiciones de funcionamiento adversas.

La alimentación de aceite lubricante, vital para el funcionamiento del motor, está a cargo de un sistema de cárter húmedo de comprobada eficiencia. Se trata de un laberinto diseñado en el cárter, que se opone fiablemente a los movimientos del aceite cuando la moto ejecuta maniobras extremas.

El líquido de refrigeración consigue que la estabilidad térmica sea óptima, también si las temperaturas exteriores son muy altas. El líquido circula a través de un radiador de grandes dimensiones, montado debajo de las tijas.

Caja de cambios de seis marchas, altas revoluciones y árbol de compensación para un comportamiento muy dinámico y, a la vez, un funcionamiento sedoso.

La transmisión de la potencia está a cargo de un embrague de garras multidisco en baño de aceite, combinado con una caja de seis marchas de óptimas relaciones. Una cadena con juntas tóricas se ocupa del accionamiento secundario de la rueda posterior. Gracias a estas soluciones tecnológicas y, además, debido a las inmediatas respuestas a cualquier movimiento del puño del acelerador, a la facilidad con la que suben las revoluciones del motor hasta 10.500 rpm, así como, también, al gran par motor, la G 310 R brilla por prestaciones sumamente dinámicas, ofreciendo la posibilidad de disfrutar al máximo a los mandos de una moto de este segmento.

La sedosidad del funcionamiento, especialmente loable considerando que se trata de una moto monocilíndrica, se explica por un árbol de compensación que gira delante del cigüeñal, suprimiendo eficientemente las molestas vibraciones del motor. El motor de la nueva G 310 R cuenta con un catalizador regulado, montado en la entrada del silencioso final, dispone de la unidad de control BMS-E2 de BMW, y tiene un sistema de aire secundario, por lo que es sumamente respetuoso con el medio ambiente y cumple la directiva de emisión de gases UE 4.

Rígido marco tubular de acero y largo brazo basculante para mayor estabilidad dinámica; dirección sumamente precisa y gran maniobrabilidad.

Siendo una moto extremadamente compacta y caracterizándose por ser confortable, dinámica y deportiva a la vez, la nueva G 310 R abre un nuevo mundo de vivencias en su segmento. La moto se inclina muy fácilmente al trazar las curvas, se comporta con neutralidad y no sorprende a su conductor. Se mantiene fiel a la línea de conducción, tanto en curvas cerradas como amplias, y, aunque es una moto de características francamente deportivas, brilla por ser muy cómoda.

El chasis de la nueva G 310 R se basa en un marco de tubos de acero robustos y de gran rigidez torsional, al que está atornillado el subchasis. Gracias a la equilibrada rigidez de sus componentes, la moto se destaca por su extraordinaria estabilidad dinámica y la precisión de su dirección. La geometría de la G 310 R fue concebida para que sea una moto sumamente maniobrable, de comportamiento estable y especialmente neutral en curvas, por lo que permite disfrutar al máximo de la conducción, es fácil de dominar, e invita a optar por un estilo de conducción activo. La distancia entre ejes es de

1.374 mm, el avance es de 102,3 mm, mientras que el ángulo del eje de la dirección es de 64,9°.

El brazo basculante de una sola pieza de fundición de aluminio es más largo que un brazo convencional, gracias a la disposición del motor; a la vez, no fue necesario aumentar innecesariamente la distancia entre ejes. La moto es bastante larga, lo que favorece su comportamiento neutral; además, por eso también la compensación del hundimiento de la moto al arrancar o frenar es ejemplar, y las reacciones a los cambios de carga son especialmente dóciles. Por estas razones, la G 310 R logra combinar una gran maniobrabilidad con precisión ejemplar y extraordinaria estabilidad dinámica. A estas cualidades se suman las ventajas que ofrece el funcionamiento de su suspensión y amortiguación, así como su comportamiento en caso de cambios de carga.

Horquilla telescópica invertida adelante, montante de articulación directa atrás, para un amplio espectro de utilización sobre cualquier tipo de calzada.

La maniobrabilidad y gran estabilidad de la moto también se deben al equilibrado sistema de reglaje de la precarga del muelle del montante posterior. El muelle de efecto progresivo distribuye la elasticidad de tal manera que siempre se obtiene la resistencia apropiada en función del recorrido de la amortiguación. Es comfortable para el uso diario, ofrece suficientes reservas si se opta por un estilo de conducción deportivo, y es suficientemente dura si la calzada tiene ondulaciones marcadas o baches con cantos pronunciados. El recorrido de la amortiguación es de 131 milímetros.

La capacidad de guiado, la amortiguación y suspensión de la horquilla telescópica invertida armoniza a la perfección el sistema trasero. Los tubos sumergibles tienen 41 milímetros de diámetro, y junto con el llamativo tubo portahorquilla de aleación ligera forman un conjunto muy rígido que guía la rueda delantera con gran precisión. Por lo tanto, la nueva G 310 R brilla por la precisión y fiabilidad de su dirección. Junto con el logrado reglaje de la suspensión trasera, el sistema logra que la moto sea muy comfortable y que, adicionalmente, sea apropiada para el uso sobre calzadas de muy diversa índole, por lo que es apropiada para la conducción en circunstancias muy variadas. El recorrido de la amortiguación es de 140 milímetros.

La nueva G 310 R tiene llantas de fundición ligera de cinco radios. La delantera tiene 3,0 x 17 pulgadas, mientras que las dimensiones de la posterior son de 4,0 x 17 pulgadas. Los neumáticos tienen un tamaño considerable, para garantizar una conducción segura y dinámica en cualquier circunstancia: 110/70 R 17 el delantero, y 150/60 R 17 el posterior.

Frenos de alto rendimiento y ABS de serie para frenar con seguridad, incluso si las calles están en mal estado.

Tal como es usual en todas las motos de la marca BMW, también la nueva G 310 R incluye de serie el sistema antibloqueo ABS. El alto rendimiento de los frenos se acrecienta con un sistema ABS de dos circuitos. Por lo tanto, la capacidad de frenado es óptima y los espacios necesarios para frenar son mínimos, no por último gracias a la eficiencia del sistema antibloqueo. Todo ello acrecienta la seguridad de la conducción, especialmente sobre calzadas en mal estado o sucias.

El freno delantero es un disco único combinado con mordaza atornillada radialmente y de cuatro bombines. El disco tiene un diámetro de 300 milímetros y logra que la capacidad de frenado sea considerable y plenamente fiable. La función de frenado de la rueda trasera está a cargo de una mordaza flotante de dos bombines, combinada con un disco de 240 milímetros. La presión dentro del sistema de frenos se mantiene estable gracias a los tubos reforzados mediante trenzado de acero.

Ingeniosa ergonomía, para disfrutar relajadamente de la conducción.

El piloto de la G 310 R toma asiento muy cómodamente, por lo que puede conducir su moto relajadamente y, a la vez, concentrándose en el tráfico. Tal como es usual en las motos de BMW Motorrad, todos los interruptores y elementos de mando están a la mano y su utilización es muy sencilla. Se le concedió especial importancia a un uso fácil y seguro de los mandos, teniendo en cuenta conductores de anatomías muy diversas.

La óptima configuración del triángulo ergonómico, formado por el manillar, los estribos y la superficie del asiento, garantiza el perfecto control de la moto. A la vez, el conductor toma asiento cómodamente y se siente unido a su moto estando en contacto con ella a través del asiento y presionando las rodillas al depósito. A velocidades mayores, la pantalla de serie alivia la fuerza del viento y logra que el flujo de aire sea homogéneo alrededor del casco.

Gracias a la poca altura del asiento, de apenas 785 milímetros, así como a la mínima longitud del arco ergonómico suelo-entrepieernas-suelo, prácticamente cualquier conductor se siente inmediatamente a gusto al tomar asiento en la G 310 R. No obstante, los conductores más pequeños o más altos tienen la posibilidad de adquirir un asiento más bajo (variante de 760 milímetros) o más alto, especialmente confortable (variante de 815 milímetros). Ambos están incluidos en la gama de accesorios especiales de BMW Motorrad.

Tablero de instrumentos de múltiples y numerosas funciones.

El tablero de instrumentos de la G 310 R incluye un display LCD de gran tamaño y óptima lectura, en el que el conductor puede acceder a numerosas informaciones. El tablero incluye: cuentarrevoluciones, velocímetro, indicador de la marcha que está puesta, contador de kilómetros totales, temperatura del motor, nivel del depósito, autonomía restante, consumo promedio, velocidad promedio y hora.

3. Diseño y colores.



Proporciones compactas, de aspecto dinámico.

El expresivo diseño de la BMW G 310 R irradia agilidad y dinamismo, estableciendo un ambicioso listón de referencia en su segmento. La estética de la moto fue reducida a lo esencial, por lo que sus proporciones prometen disfrutar al máximo de la conducción. La BMW G 310 R parece invitarte a que subas, la arranques y partas para divertirse. El ángulo de montaje del nuevo motor de la BMW G 310 R permite que la moto irradie una imagen compacta y especialmente ágil. Adicionalmente, la corta distancia entre ejes, la baja parte frontal de la moto, y la altura de la zaga le confieren un aspecto dinámico, ágil y maniobrable, que promete una conducción sencilla en el estrecho espacio disponible en el tráfico vial urbano.

Aunque es una moto muy compacta, la BMW G 310 R tiene un aspecto más bien grande y maduro, considerando el segmento al que pertenece. El mínimo soporte del llamativo faro, la parte delantera que infunde respeto, y la ligereza de la zaga logran, en su conjunto, que la expresión estética de la BMW G 310 R irradie un gran aplomo. Vista desde arriba, la BMW G 310 R parece pertenecer a un segmento de motos de mayor cilindrada. Desde esta perspectiva, las superficies de nítidas formas del depósito tienen un aspecto más bien fornido.

Superficies expresivas.

Aunque la moto esté aparcada, la nitidez de sus líneas, y la expresiva alternancia de superficies claras y sombreadas dan la sensación de movimiento y velocidad. Todas las líneas están dirigidas hacia la rueda delantera, subrayando de esa manera la evidente maniobrabilidad de la BMW G 310 R. En ese sentido llama especialmente la atención el perfil del deflector lateral del depósito. Las superficies inferiores de nítido trazado retoman elementos que son característicos de las motos tipo roadster de cilindrada mayor de BMW Motorrad, aunque interpretándolos de manera propia. Así sucede, por ejemplo, con el carenado lateral, que se parecen al de la S 1000 R.

Las generosas superficies le confieren a la moto una silueta cerrada y deportiva, a pesar de tratarse, evidentemente, de una «naked-bike». El porcentaje relativamente elevado de las superficies de color de la estructura de la moto, así como los puntos de unión de las partes de la carrocería, sin pernos visibles, le confieren a la BMW G 310 R una imagen de gran valor.

Aspectos exclusivos a destacar.

En la BMW G 310 R queda en evidencia el legítimo afán de ofrecer un producto de alta calidad, que incluye soluciones óptimas hasta en los más mínimos detalles. Por ejemplo, la horquilla invertida de serie, con tubos sumergibles de color dorado, así como las mordazas de los frenos, también de color dorado, le confieren a la moto una imagen lateral muy exclusiva, subrayada adicionalmente por el acabado del brazo oscilante posterior. La forma cuidadosamente modelada del brazo de aluminio, de estructura de barras entramadas, le confiere a esta pieza un aspecto muy ligero y, a la vez, de gran solidez. A juego con el brazo van las llantas de 17 pulgadas con cinco radios en forma de turbina, demostrando lo que también es posible en este segmento.

Pero también desde la perspectiva del conductor, el diseño de la BMW G 310 R se distingue por diversos elementos agradables a la vista y al tacto, gracias al acabado pulido de los materiales de alta calidad. El portahorquilla de aluminio tiene una forma muy sofisticada, retomando las formas angulosas de los estribos y del brazo oscilante posterior. La letra «R», de material muy brillante e incrustada en la superficie de material sintético del depósito, es un emblema exclusivo que indica que se trata de una moto correspondiente al segmento de las motocicletas tipo roadster. Las siglas, también brillantes e incrustadas en el material que las soporta, que se pueden apreciar en la carcasa del faro y en el porta-matrícula, suman otros aspectos de especial refinamiento.

Personalización mediante variedad de colores y materiales.

La BMW G 310 R se ofrece en tres llamativos colores: combinación de blanco y negro Cosmic Black/PolarWhite, azul Strato Blue metalizado, y blanco metalizado Pearl White de sofisticado acabado. Estas variantes logran cubrir un margen que empieza por un diseño deportivo, pasa por una expresión especialmente deportiva, y llega hasta una expresión estética de especial exclusividad y elegancia.

La variante cromática básica Cosmic Black/Polar White apuesta por un expresivo contraste de los colores blanco y negro. Siendo el color de fondo el negro, las superficies de color blanco acentúan el dinámico y moderno trazado de las formas de la carrocería. En la zona del motor se agregan algunas superficies contrastantes de color plateado, confiriéndole a la parte inferior de la moto un aspecto más ligero y moderno.

La segunda variante, es decir, la Strato Blue, es un brillante color azul metalizado. Dependiendo de las circunstancias y, también, según el traje que lleve puesto el conductor, este color puede parecer elegante y exclusivo, pero también marcadamente deportivo. Las superficies de contraste de color gris

Titanium Grey y de color plateado en la zona del motor, le confieren mayor ligereza al conjunto y, al mismo tiempo, logran que la moto tenga una apariencia aún más moderna. En combinación con las superficies de color dorado en la horquilla y en las mordazas, la moto que exhibe esta variante cromática tiene un aspecto de gran calidad.

La variante que más destaca es la de color blanco metalizado Pearl White, ofrecida como equipo opcional desde fábrica. Pearl White es un color blanco metalizado de efecto aperlado brillante. Este es el color de fondo, al que se le agregan llamativos toques de color azul y rojo, es decir, los colores de BMW Motorsport. Estos elementos gráficos de color contrastante nacen en el pie de la horquilla, se prolongan a lo largo del depósito y llegan hasta debajo del asiento. Además, en esta zona se usa como color de fondo el negro brillante, de manera que los elementos gráficos resultan aún más expresivos sobre el carenado lateral. Debajo, en la zona del motor, se aprecian superficies de color plateado, que le confieren a la moto un toque especialmente moderno. Los tubos de la horquilla y las mordazas de los frenos son de color dorado, sumándose óptimamente al armonioso juego cromático de las superficies visibles de la moto.



4. Producción y calidad.

Desarrollo a cargo de BMW Motorrad en Múnich. Producción en Bangalore en India, en la planta de TVS Motor Company, con la que coopera BMW Motorrad.

La nueva G 310 R se fabrica en cooperación con BMW Motorrad en la planta que tiene TVS Motor Company en la ciudad india de Bangalore.

TVS Motor Company es el tercer fabricante de motos de la India, y produce aproximadamente 2 millones y medio de motos cada año. La empresa se ha comprometido hace ya muchos años a aplicar sistemas de producción sostenibles, y le confiere gran importancia al cumplimiento de estándares sociales y ecológicos, que están muy por encima de lo que es usual en India.

TVS Motor Company es el buque insignia del grupo TSV, que incluye más de 90 empresas. Entre ellas, muchas de impecable reputación, pertenecientes al sector automovilístico como proveedores de renombrados fabricantes de automóviles. Varios de estos proveedores pertenecientes al grupo también suministran piezas para la fabricación de la G 310 R.

Gestión de calidad y sistemas de fabricación sofisticados y modernos, según el ejemplo que dicta la planta de BMW Motorrad en el distrito berlinés Spandau.

El sistema de gestión de calidad del TVS Motor Company se rige desde hace muchos años por los ejemplos provenientes de Japón. Cuando se optó por fabricar la G 310 R, este sistema fue ampliado, agregando los estándares aplicados por BMW Motorrad. En la gestión de la calidad cooperan estrechamente personas que integran equipos de disciplinas múltiples, provenientes de ambas empresas.

En la plantade Bangalore se creó una zona de fabricación especial, únicamente destinada a la producción de la G 310 R. Para la fabricación de las piezas mecánicas del motor se recurre a máquinas herramienta muy sofisticadas, aportadas por los más conocidos fabricantes alemanes. BMW Motorrad ha asesorado intensamente a la empresa de la India, de manera que el sistema de producción se creó aplicando el ejemplo de la planta de BMW Motorrad en el distrito berlinés de Spandau. La línea de montaje de motores es completamente nueva y está equipada con equipos técnicos automatizados más modernos, y cuenta con los sistemas de control más sofisticados, para comprobar la calidad en cada una de las fases de la

fabricación. Todos los pasos de trabajo de relevancia se someten a controles de medidas, tolerancias y pares de apriete, redactándose de inmediato las actas correspondientes. Las operaciones de montaje se llevan a cabo en una zona completamente apartada, herméticamente aislada mediante mamparas de cristal, a la que únicamente se tiene acceso atravesando un sistema de compuertas, de manera que así se evita el ingreso de partículas de polvo y suciedad. Al final de la línea de montaje, cada motor se coloca en el banco de pruebas para medir todos los parámetros de relevancia, incluyendo la potencia.

El montaje de la moto también se lleva a cabo en una zona aparte de la planta, reservada exclusivamente para BMW Motorrad. También en ella se utilizan máquinas y sistemas de montaje muy modernos. El control final de cada una de las motos se lleva a cabo de acuerdo con estándares de BMW Motorrad, e incluye un control electrónico de las funciones, así como pruebas en el dinamómetro. Este último paso de control también se atiene a los estándares válidos en la planta en Berlín.

Además, el personal que trabaja en las secciones de fabricación y montaje de TSV fue seleccionado aplicando criterios muy estrictos. Las personas seleccionadas asistieron posteriormente a cursos de capacitación especiales. Antes del inicio la fabricación en serie se organizaron cursos adicionales durante más de un año junto con operarios de la planta de BMW Motorrad en Spandau (Berlín). También estos cursos lograron que la primera moto que salió de la fábrica de India alcanzara un nivel impecable, contribuyendo a crear una exigente conciencia de calidad. La fabricación de la nueva BMW G 310 R se somete a exactamente los mismos criterios de calidad que también se aplican en la planta de BMW Motorrad en el distrito berlinés de Spandau.

5. Gama de equipamiento.



Los equipos opcionales a montar en fábrica, especialmente concebidos para la nueva moto, armonizan a la perfección con el estilo de la G 310 R.

Los accesorios especiales se montan en el taller del concesionario oficial de BMW Motorrad, o bien el cliente los monta él mismo. Estos accesorios pueden estar incluidos en el pedido del scooter, por lo que se montan antes de la entrega, pero también pueden montarse posteriormente.

Accesorios especiales, a montar en talleres oficiales:

- Asiento bajo.
- Asiento de confort.
- Parrilla portaequipaje.
- Topcase «Basic» de 29 litros, con placa de fijación.
- Topcase de 30 litros.
- Caballete central.
- Luces intermitentes de LED.
- Conector de a bordo de 12 voltios.
- Puños calefactables.

6. Datos técnicos.



BMW G 310 R		
Motor		
Cilindrada	cc	313
Diámetro/Carrera	mm	80/62
Potencia	kW/CV	25/34
a revoluciones	rpm	9500
Par motor	Nm	28
a revoluciones	rpm	7500
Tipo	Motor de un cilindro, refrigerado por agua	
Cantidad de cilindros	1	
Compresión/Combustible	10,6:1 / Sin plomo (95 ROZ)	
Accionamiento válvulas/aire	DOHC	
Válvulas por cilindro	4	
Ø admisión/escape	mm	33,5/27,2
Ø de las mariposas	mm	42
Unidad de control del motor	BMS-E2	
Limpieza de gases de escape	Catalizador regulado, de 3 vías	
Sistema eléctrico		
Alternador	W	330
Batería	V/Ah	12/8
Faro	W	H4 12 V 60/55 W
Motor de arranque	kW	0,5
Transmisión / Caja de cambios		
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite,	
Caja de cambios	Caja de cambios de seis marchas, acoplamiento de dientes doble	
Relación primaria	3,083	
Desarrollo de marchas	I	3,000
	II	2,063
	III	1,588
	IV	1,286
	V	1,095
	VI	0,955
Tracción trasera	Cadena de juntas tóricas	
Chasis		
Bastidor	Bastidor de tubos de acero entramados, con subchasis atornillado	
Guiado de rueda delantera	Horquilla telescópica, Ø 41mm	
Guiado de rueda trasera	Basculante de aluminio, con montante telescópico acoplado directamente	
Recorrido amortiguación adel./atrás	mm	140/131
Avance	mm	102,3
Distancia entre ejes	mm	1374
Ángulo del eje de la dirección	°	64,9
Frenos	Adelante	Un disco Ø 300 mm
	Atrás	Un disco Ø 240 mm
ABS	BMW Motorrad ABS	

		BMW G 310 R
Llantas		De fundición ligera, de cinco radios
	Adelante	3,0 x 17"
	Atrás	4,0 x 17"
Neumáticos	Adelante	110/70 R 17
	Atrás	150/60 R 17

Dimensiones y pesos

Longitud total	mm	1988
Ancho total con espejos	mm	896
Altura del asiento	mm	785
Peso DIN en orden de marcha	kg	158,5
Peso total máximo	kg	345
Capacidad del depósito	l	11

Prestaciones

Consumo de comb. (WMTC)	l/100 km	3,33
Velocidad máxima	km/h	145