Nueva BMW G 310 GS
Índice

1. Concepto general
(Versión corta) 2

2. Tecnología 5

3. Diseño y concepto de color 12

4. Programa de equipamiento 15

5. Producción y calidad 16

6. Datos técnicos 18

1. Concepto general
Versión corta

Nueva BMW G 310 GS: lista para la aventura diaria

Para BMW Motorrad, la GS es una promesa: una promesa de funcionamiento perfecto, fiabilidad y robustez. La G 310 GS traslada estas cualidades al segmento de menos de 500 c.c. y lo enriquece con su propia interpretación distinguida y madura.

La G 310 GS es una GS auténtica: un producto muy contemporáneo con un nivel de versatilidad que actualmente no tiene rival en este segmento. Es ligera y ágil en el tráfico urbano y ofrece una robustez inigualable fuera del asfalto. Por estas cualidades, es la compañera perfecta para la aventura diaria. Muy compacta, pero también madura y confortable, la GS abre un nuevo mundo de experiencias de pilotaje en su segmento. Es precisamente esta versatilidad la que hace de la G 310 GS una opción única en el segmento de acceso.

Diseño típicamente GS

La BMW G 310 GS se identifica desde el primer instante como una auténtica GS. Con su guardabarros delantero elevado característico, la llamativa flyline y la parte trasera corta y elevada, la BMW G 310 GS tiene los elementos clásicos de los modelos GS anteriores. Las proporciones compactas, con una distancia entre ejes reducida, una rueda delantera de 19 pulgadas y una suspensión de largo recorrido determinan la típica postura erguida que promete una respuesta ágil y ligera.

A gusto en todas las carreteras del mundo

Como la G 310 R, la G 310 GS también está diseñada para el mercado mundial. Cumple las normas sobre emisiones. Se encuentra a gusto en las carreteras de todo el mundo y lleva el sello de las aspiraciones de excelencia BMW al segmento de menos de 500 c.c.

Innovador motor monocilíndrico ,divertida de pilotar y adecuada para los usos más diversos, en cualquier parte del mundo

El componente central de la nueva BMW G 310 GS es el motor monocilíndrico refrigerado por líquido de 313 c.c. que ya se utiliza en la G 310 R, con cuatro válvulas y dos árboles de levas en culata e inyección electrónica.

La cilindrada de 313 c.c. se obtiene con un diámetro de 80 mm y una carrera de 62,1 mm.

Una característica destacada del motor monocilíndrico de la G 310 GS es que el cilindro está inclinado hacia atrás, con la culata girada 180 grados: admisión por delante y escape por detrás. Esta configuración sigue la lógica de la alimentación directa con la mezcla de aire-combustible, que aumenta la potencia y tiene consecuencias positivas para la estructura de la moto. Con una potencia de 34 CV a 9.500 rpm y un par máximo de 28 Nm a 7.500 rpm, el motor de la nueva G 310 GS es perfecto para una conducción dinámica, a lo que también contribuye el reducido peso en vacío de 169,5 kg DIN.

BMW GS de ergonomía perfecta para una conducción relajada y divertida, tanto en asfalto como fuera de él

La nueva G 310 GS se maneja en una posición relajada que permite conducir sin preocupaciones, tanto en carretera como en incursiones off-road y caminos de grava. Como es propio de BMW Motorrad, todos los conmutadores y mandos son sencillos y seguros de manejar. Se ha concedido la mayor importancia a un manejo sencillo y seguro para motoristas de las tallas más diversas.

El bastidor tubular de arco, la horquilla invertida y el largo basculante dan estabilidad, precisión en la dirección y sencillez de pilotaje

En términos de suspensión, la nueva G 310 GS es similar a la roadster G 310 R, pues utiliza también un bastidor tubular con una sección trasera atornillada que combina la rigidez torsional con la calidad y la solidez. Se consigue así una rigidez bien equilibrada que es el fundamento de la excelente estabilidad de marcha y la precisión de la respuesta de la dirección. La suspensión delantera se confía a una sólida horquilla invertida y la trasera se basa en un basculante de aluminio combinado con un amortiguador de muelle montado directamente en aquél.

Sistema de frenos de alto rendimiento, ABS de serie y cuadro de instrumentos multifunción

Como todas las motos BMW, la nueva G 310 GS lleva ABS de serie. Combina un sistema de frenos de alto rendimiento con un ABS de dos canales que logra una deceleración eficiente y unas distancias de frenado breves. Fuera del asfalto, el ABS de la nueva G 310 GS se desactiva pulsando un botón siempre que sea necesario. El cuadro de instrumentos de la G 310 GS tiene una gran pantalla de cristal líquido con una excelente claridad que proporciona información abundante.

Una auténtica BMW

Como la G 310 R, la 310 GS representa todos los valores de BMW: vanguardia, calidad sobresaliente y, por supuesto, muchos años de complicidad sin preocupaciones con su propietario. Combina componentes y materiales excelentes que definen una auténtica moto para todo uso. La G 310 GS es la GS de menos de 500 c.c. que ofrece acceso en todo el mundo al universo exclusivo de BMW Motorrad.

2. Tecnología

Nueva BMW G 310 GS: diversión sin preocupaciones y máxima versatilidad

Propulsión poderosa, facilidad de control y manejo sencillo: con la nueva BMW G 310 GS, BMW Motorrad ha ampliado la familia BMW GS para incluir un nuevo miembro tan dinámico como los otros. Con su estructura estilizada y fibrosa, la nueva GS monocilíndrica es al mismo tiempo directa, ligera y aventurera, con un centro de gravedad y un asiento bajos que definen una atractiva opción de acceso al sugestivo mundo de experiencias de las motocicletas BMW GS.

Una nueva interpretación de las cualidades esenciales BMW GS

Derivada de la roadster G 310 R, la nueva G 310 GS ofrece dinamismo y comodidad mejorados con una orientación práctica hacia la circulación fuera del asfalto. Lleva las cualidades características de BMW GS a un segmento nuevo para BMW Motorrad y demuestra el dominio de disciplinas muy distintas: desplazamiento diario al trabajo, circulación urbana y dinamismo en carreteras asfaltadas y fuera de ellas.

La maniobrabilidad y el potente motor BMW de un cilindro la convierten en compañera universal para los usos más variados, a lo que contribuye el reducido consumo de combustible y la posición relajada en el asiento. En la línea de todas las motocicletas BMW, la nueva BMW G 310 GS también incorpora tecnología innovadora y calidad elevada que darán muchos años de placer de conducir sin preocupaciones.

BMW Motorrad sentó las bases del variado espectro de modelos BMW GS ya en 1980, cuando presentó la R 80 G/S, la primera enduro de turismo de su categoría, y las notables cualidades de esta categoría siguen aplicándose en la actualidad: funcionalidad, confort y potencia convincente. BMW Motorrad sigue nutriendo y desarrollando estas cualidades esenciales, que ha traslado con éxito a las numerosas series de BMW Motorrad.

La nueva G 310 GS es el modelo más reciente y no se ha presentado solo como una auténtica BMW GS «pequeña», sino que también prolonga los más de noventa años de tradición de modelos monocilíndricos de BMW, siempre en vanguardia con su motor de un solo cilindro de última generación.

Innovador motor monocilíndrico, divertida de pilotar y adecuada para los usos más diversos en cualquier parte del mundo

El componente central de la nueva BMW G 310 GS es el motor monocilíndrico refrigerado por líquido de 313 c.c. que ya se utiliza en la roadster G 310 R, con cuatro válvulas y dos árboles de levas en culata e inyección electrónica. La cilindrada de 313 c.c. se obtiene con un diámetro de 80 mm y una carrera de 62,1 mm. Diseñado para el mercado mundial y, por tanto, compatible con combustibles de características muy diversas gracias a una relación de compresión relativamente moderada de 10,6:1. Con una potencia de 34 CV a 9.500 rpm y un par máximo de 28 Nm a 7.500 rpm, el motor de la nueva G 310 GS es perfecto para una conducción dinámica, a lo que también contribuye el reducido peso en vacío de 169,5 kg DIN.

Cilindro inclinado hacia atrás con la culata girada 180 grados para reducir el tamaño y mejorar la eficiencia

A diferencia de otras monocilíndricas convencionales, el motor de la nueva G 310 GS presenta varias características técnicas poco comunes. Lo primero que llama la atención es el cilindro inclinado hacia atrás con la culata girada 180 grados. La admisión está colocada en la parte delantera cuando se mira en la dirección del desplazamiento de la moto, mientras que el escape queda en la parte trasera. La bujía ocupa el centro de la cámara de combustión.

Esta configuración no solo sigue la lógica de la alimentación directa de la mezcla de aire y combustible, que aumenta la potencia, sino que también tiene consecuencias positivas para la estructura general de la moto. Junto con los árboles de transmisión dispuestos a continuación, esto contribuye a lograr un centro de gravedad bajo y desplazado hacia la rueda delantera en comparación con la disposición convencional. Al mismo tiempo, esta disposición y una distancia entre ejes corta permite alargar el basculante, lo que asegura la estabilidad de la respuesta. El resultado es un pilotaje ágil, una transmisión clara de la información procedente de la rueda delantera y un control del vehículo excepcional.

El concepto del motor con el lado de admisión hacia adelante permite utilizar un silenciador de gran tamaño colocado inmediatamente por detrás del cabezal de dirección y un nuevo depósito de combustible muy corto. Esto evita los movimientos excesivos del combustible hacia adelante y hacia atrás y, por tanto, las reacciones no deseables a este desplazamiento del peso.

Distribución de alto rendimiento como en la S 1000 RR, componentes del motor revestidos de DLC y cilindro revestido de Nikasil

Provisto de arranque eléctrico, el motor monocilíndrico de la nueva G 310 GS ofrece una moderna separación horizontal del alojamiento del motor, soluciones técnicas innovadoras y materiales de alta calidad. La distribución con dos árboles de levas en culata se basa en la utilizada en la S 1000 RR, con los balancines que accionan las válvulas muy ligeros, resistentes a la velocidad gracias al revestimiento DLC (carbono similar al diamante) extremadamente duro que minimiza la fricción y el desgaste, igual que en la superbike de BMW. Las válvulas están dispuestas a un ángulo de 11,2 grados en el lado de admisión y de 13,3 grados en el de escape. El diámetro de las válvulas de admisión es de 33,5 mm, y de 27,2 mm el de las válvulas de escape; la válvula de mariposa del conducto de inyección tiene 42 mm de diámetro.

El revestimiento DLC, elástico y de baja fricción, se aplica también al bulón del pistón. Permite que el pasador se mueva directamente en el pie de biela, sin necesidad de cojinetes planos. Junto con el ligero pistón de aleación, contribuye a reducir las masas oscilantes.

El cojinete deslizante de la cabeza de biela y el cojinete principal del árbol de levas tampoco son los típicos de un motor monocilíndrico y tienen ventajas en términos de espacio, peso y duración. El revestimiento de baja fricción de Nikasil del cilindro integrado en la mitad superior del bloque motor demuestra que los ingenieros de BMW Motorrad están decididos a combinar construcción ligera y eficiencia de combustible con la más innovadora tecnología de motores.

Sistema efectivo de lubricación y refrigeración que maximiza la fiabilidad en condiciones adversas

El vital suministro de aceite en el interior del motor se asegura con un sistema de lubricación con bomba sumergida. Dentro del cárter hay un laberinto de bandejas que neutraliza eficazmente la posible falta de lubricación en maniobras extremas. El sistema de refrigeración por líquido garantiza una estabilidad térmica excelente, incluso con temperaturas ambientales elevadas. El refrigerante circula por un radiador de dimensiones generosas colocado bajo el cabezal de dirección.

Caja de cambios de 6 velocidades, motor de régimen elevado y eje de equilibrio que combinan el rendimiento dinámico con la suavidad de funcionamiento

La transmisión actúa por medio de un embrague multidisco en baño de aceite y de una caja de cambios de 6 velocidades de toma constante bien calibrada. La transmisión secundaria que acciona la rueda trasera es una cadena con juntas tóricas. Con una respuesta rápida al acelerador, una potencia excitante y un motor noble con un régimen máximo de 10.500 rpm, la nueva G 310 GS ofrece una conducción muy dinámica y garantiza la mayor diversión de su categoría. Además, el árbol de equilibrado giratorio situado por delante del cigüeñal suprime las vibraciones desagradables y asegura la máxima suavidad de marcha en la categoría de un único cilindro. Con un convertidor catalítico en circuito cerrado situado en el lado de entrada del silenciador trasero, el control BMS-E2 del motor BMW y un sistema de aire secundario hacen que la nueva G 310 GS sea muy poco contaminante y cumpla la norma de emisiones UE4.

El sistema de escape se ha rediseñado para la G 310 GS. El colector se ha modificado con respecto a la roadster G 310 R para tener en cuenta el mayor recorrido del amortiguador y de la parte trasera; además, un nuevo protector térmico subraya el carácter GS de la nueva G 310 GS.

Rígido bastidor tubular de acero y basculante largo para mejorar la estabilidad de marcha, la precisión de la dirección y el manejo

Extraordinariamente compacta y capaz de moverse en un amplio abanico de situaciones, desde el turismo cómodo y la conducción dinámica por carreteras secundarias hasta las incursiones por pistas off-road y caminos de grava, la nueva BMW G 310 GS domina con maestría el típico repertorio BMW GS, que hasta ahora estaba ausente de este segmento. Supera con agilidad las irregularidades del terreno y se mantiene siempre neutral y previsible. En distancias mayores ofrece comodidad y buena respuesta sin comprometer la estabilidad de marcha en curvas prolongadas y tramos rápidos. La elevada estabilidad de marcha, la precisión de la dirección y la maniobrabilidad crean una sensación de confianza inmediata, incluso para los motoristas inexpertos.

En términos de suspensión, la nueva G 310 GS es similar a la roadster G 310 R, pues utiliza también un bastidor tubular con una sección trasera atornillada que combina la rigidez torsional con la calidad y la solidez. Pero para la nueva G 310 GS, el bastidor se ha equipado con nuevos puntos de anclaje para los componentes.

Se consigue así una rigidez bien equilibrada que es el fundamento de la excelente estabilidad de marcha y la precisión de la respuesta de la dirección. La geometría de suspensión de la G 310 GS se ha diseñado pensando en la maniobrabilidad, la estabilidad y la respuesta neutra en curva, tanto en asfalto como fuera de él, para asegurar la diversión y el control y para reflejar el carácter activo de la moto. La distancia entre ejes es de 1.420 mm, el avance es de 98 mm y el ángulo de la dirección es de 63,3 grados.

Debido a la concepción y la disposición del motor, el basculante trasero de una sola sección de fundición de aluminio es más largo de lo habitual, pero sin prolongar innecesariamente la distancia entre ejes.

Con una generosa longitud de 650 mm, asegura la elevada neutralidad de la moto, compensa la inclinación y suaviza las reacciones a los cambios de carga. De este modo, la G 310 GS combina el manejo sencillo y ligero, la precisión de marcha y la estabilidad direccional con las ventajas de la suspensión y la respuesta al desplazamiento de la carga.

Horquilla delantera invertida y amortiguador trasero de anclaje directo y carrera larga para usos muy diversos

Las propiedades de marcha de la G 310 GS, caracterizada por la sencillez de manejo y la elevada estabilidad, se apoyan en una suspensión equilibrada con el muelle del amortiguador trasero montado directamente y de posición de reposo ajustable. El amortiguador progresivo distribuye la elasticidad de manera que siempre se aplica la resistencia de la suspensión deseada en función de la posición de la carrera del muelle: confortable para el uso diario, con una reserva suficiente para conducción deportiva y dura cuando las irregularidades más acusadas y los bordes de los baches pongan a prueba las reservas. Para aumentar la capacidad fuera del asfalto, el muelle tiene un recorrido de 180 mm, lo que supone un generoso incremento de 49 mm en relación con la G 310 R.

La contrapartida adecuada para el control, la suspensión y la amortiguación de la rueda trasera se encuentra en la horquilla delantera invertida. Con un tubo de 41 mm y un puente de horquilla de dimensiones generosas construido en aleación ligera, forma una estructura rígida que asegura el control preciso y estable de la rueda delantera de la G 310 GS y garantiza la respuesta segura y directa de la dirección. Junto con la perfecta configuración trasera, garantiza un elevado confort de marcha y la adecuación para los usos más diversos, desde cualquiera clase de carretera asfaltada hasta los caminos sin asfaltar. Para poder salirse de las rutas más trilladas, el recorrido del muelle se ha incrementado en 40 mm en relación con la roadster G 310 R, con una carrera total de 180 mm.

La nueva G 310 GS está equipada con llantas de aleación ligera de 5 radios; la delantera tiene 19 pulgadas para mantener una respuesta segura y dinámica en cualquier superficie (G 310 R: 17 pulgadas). Debido al mayor diámetro de la rueda, el eje se ha adelantado para mantener un avance óptimo que facilite el pilotaje. La rueda trasera es de 17 pulgadas, como en la G 310 R. Las dimensiones de los neumáticos son 110/80 R 19 delante y 150/70 R 17 detrás.

Sistema de frenos de alto rendimiento y ABS de serie para que la frenada sea segura

Como todas las motos BMW, la nueva G 310 GS lleva ABS de serie. Combina un sistema de frenos de alto rendimiento con un ABS de dos canales que ofrece deceleración eficiente y distancias de frenado cortas junto con un antibloqueo eficaz para lograr una seguridad óptima en carreteras de mala calidad o con tierra. En caminos sin asfaltar, el ABS de la nueva G 310 GS puede desactivarse cómodamente pulsando un botón del puño izquierdo.

En la rueda delantera, un único disco de freno de 300 mm de diámetro con una pinza fija de 4 pistones garantiza una deceleración potente y estable. Detrás, esta función la ejecuta un disco de freno de 240 mm con una pinza flotante de 2 pistones. Las tuberías de líquido de freno envueltas en acero mantienen la presión estable.

BMW GS de ergonomía perfecta para una conducción relajada y divertida, tanto en asfalto como fuera de él

La nueva G 310 GS se maneja en una posición relajada que permite conducir sin preocupaciones, tanto en carretera como en off-road. Como es propio de BMW Motorrad, todos los conmutadores y mandos son sencillos y seguros de manejar. Se ha concedido la mayor importancia a un manejo sencillo y seguro para motoristas de las tallas más diversas.

El diseño del triángulo ergonómico formado por el manillar, los reposapiés y el asiento asegura un control perfecto y proporciona al mismo tiempo una información muy fiel de las superficies de contacto del depósito y el asiento sin renunciar a la comodidad. A velocidad más elevada, el parabrisas de serie protege la parte superior del cuerpo del piloto de la fuerza del aire y mantiene uniforme el caudal del viento en el casco.

La nueva BMW G 310 GS cumple las condiciones de una BMW GS de pura raza, con manillar tubular ligeramente más ancho y más cerrado hacia atrás que en la G 310 R. Como en los modelos BMW GS «grandes», los reposapiés en relieve van montados directamente en el bastidor para mantener los pies

sujetos con seguridad incluso en condiciones adversas. El acompañante dispone de reposapiés traseros montados en brazos de acero tubulares.

La altura relativamente moderada del asiento, de solo 835 mm, y la escasa longitud del arco de paso hacen que casi cualquier motorista se sienta cómodo en la G 310 GS, tanto en carretera asfaltada como fuera de ella. Además, es posible recurrir a los Accesorios Originales BMW Motorrad para elegir un asiento más bajo, de 820 mm de altura, o más alto y especialmente confortable, de 850 mm.

Cuadro de instrumentos multifunción con diversas características
Como la roadster G 310 R, la nueva G 310 GS tiene un cuadro de instrumentos con una gran pantalla LC que ofrece legibilidad excelente e información abundante. La pantalla indica el régimen del motor, la velocidad, la marcha, el kilometraje total, la temperatura del motor, el combustible que queda en el depósito, la autonomía, el consumo medio, la velocidad media y la hora.

3. Diseño y concepto de color

Una GS auténtica, también por el diseño

La BMW G 310 GS exhibe su propia interpretación de numerosas características que también se encuentran en sus hermanas y que la identifican inmediatamente como miembro de la familia GS. Con su parabrisas característico, el guardabarros delantero elevado, la llamativa flyline y la parte trasera corta y elevada, la BMW G 310 GS tiene los elementos clásicos de los modelos GS anteriores. El motor de la BMW G 310 GS tiene una geometría de instalación innovadora que contribuye a unas proporciones muy compactas con una distancia entre ejes corta perfecta para maniobrar en el tráfico urbano. La rueda delantera de 19 pulgadas y el recorrido ampliado del amortiguador definen la típica postura erguida, promesa de una respuesta ágil y ligera. La parte trasera corta y elevada aporta un aspecto ligero y aéreo. Al mismo tiempo, desplaza el foco visual hacia el frente y subraya así las proporciones equilibradas de la moto.

Superficies con acabados expresivos y funcionales

Las zonas de color de la parte superior describen la flyline típica de GS, que va desde el guardabarros delantero pasando por el depósito hasta el asiento, una característica que se ha convertido en icónica. El pequeño parabrisas proporciona protección aerodinámica. Debajo, dos salientes del bastidor enmarcan el faro. La posición elevada de la zona de admisión, el estilo llamativo, la separación de los materiales por colores y los remates plateados con el logotipo BMW establecen una diferenciación visual entre el cuerpo de la moto y la tecnología, como en los hermanos mayores de este modelo. Las superficies pintadas dan a la vista lateral un aspecto contenido y exclusivo, mientras que la elevada proporción de plástico rugoso de gran calidad subraya el carácter robusto de la BMW G 310 GS. Como en sus hermanas mayores, las poderosas superficies expresivas se han diseñado deliberadamente con fines también funcionales: cada forma y superficie y los materiales correspondientes se han elegido para garantizar la utilidad óptima de la BMW G 310 GS.

Parrilla portaequipaje de serie

Todas las GS llevan una parrilla portaequipaje de alta calidad. Esta parrilla es de serie en la BMW G 310 GS y combina una forma llamativa con una eficacia funcional óptima. Como base estable para un Topcase o bultos más

voluminosos, amplía extraordinariamente el carácter práctico y la versatilidad de la BMW G 310 GS en el uso diario.

Detalles exclusivos
La búsqueda sin compromisos de calidad y soluciones sofisticadas demuestra la elevada actitud de exigencia con que BMW Motorrad ha creado la BMW G 310 GS. Ofrece la misma calidad que los modelos BMW Motorrad de más cilindrada, como se percibe hasta el más mínimo detalle en separaciones, diseño y uniones de componentes. Además, presenta detalles exclusivos como la horquilla invertida de serie con tubos acabados en oro y el color oro de las pinzas de freno y el basculante. El basculante de aluminio de modelado de precisión y diseño de celosía aporta ligereza y estabilidad. En línea con esto, las llantas de aleación ligera de 5 radios con diseño de turbina comunican una imagen dinámica a la vista lateral.

Detalles visuales y ergonómicos desde la perspectiva del piloto
Vista desde arriba, la BMW G 310 GS da la impresión de pertenecer a un segmento de más cilindrada. El pico característico se desplaza como una banda de color que surge del faro y atraviesa el depósito hasta el remate lateral y hace que la BMW G 310 GS sea inmediatamente identificable como una GS, incluso vista desde arriba. Las poderosas superficies del depósito de gasolina comunican una imagen musculosa y bien definida. Al mismo tiempo, la llamativa conformación del depósito maximiza el ángulo de giro y, por tanto, la maniobrabilidad en espacios reducidos.

Puente de la horquilla exclusivo y cuadro de instrumentos digital
La llamativa forma del puente de aluminio de la horquilla es particularmente visible desde la perspectiva del piloto. Está muy elaborada e interpreta el estilo de los reposapiés y el basculante dentro de su forma peculiar. Este detalle de alta calidad está rematado por la inscripción BMW en bajorrelieve en la pinza superior. Por encima, toda la información relevante se presenta en una pantalla LCD claramente legible. El carácter contemporáneo de la BMW G 310 GS se refleja también en la presentación totalmente digital de la información.

Individualización mediante colores y materiales
La BMW G 310 GS se ofrece en tres variantes de color llamativas: Negro Cósmico, Rojo Racing y refinado Blanco Perla metalizado. Estas variantes ofrecen un espectro que va desde lo deportivo y robusto hasta lo contemporáneo.

La variante de color básica Negro Cósmico se apoya en el contraste expresivo entre el Negro Cósmico y las superficies claras en Gris Titanio

mate. Con el negro como color de base, los elementos laterales claros con el emblema de BMW, los soportes del faro y la sección trasera subrayan el llamativo estilo GS. En la zona del motor, los detalles claros en plata mate crean una separación visual clara entre la zona técnica oscura y el cuerpo de la moto, y subrayan así sus proporciones altas.

La variante Rojo Racing confiere a la BMW G 310 GS un acabado GS clásico. El color rojo integral realza la flyline de manera especialmente atractiva y la separa de los componentes laterales claros con el emblema BMW, las superficies de plástico rugoso y la sección trasera clara. En la zona del motor, los detalles claros en plata mate establecen una separación visual clara entre la zona técnica oscura y el cuerpo de la moto, y subrayan así sus proporciones altas.

La variante superior de la BMW G 310 GS en Blanco Perlado metalizado es un acierto absoluto, con acentos tomados de los colores blanco, rojo y azul de BMW Motorsport. El color Blanco Perla metalizado es un blanco con un discreto efecto centelleante contra el que destacan con fuerza los detalles gráficos en azul y rojo. En lugar de una superficie de plástico mate en Gris Titanio, una superficie negra de brillo intenso sirve de fondo al llamativo juego entre los motivos gráficos y el acabado de la pintura en los componentes laterales. Por debajo, las superficies claras iluminan la zona oscura del motor y aportan un toque moderno. Los tubos de la horquilla y las pinzas de freno dan un acento dorado que complementa a la perfección esta variante de color.

4. Programa de equipamiento

Se propone una gama armonizada individualmente de accesorios opcionales BMW Motorrad que combinan perfectamente con el concepto general de la G 310 GS.

Los Accesorios Originales BMW son instalados en el Taller Oficial BMW Motorrad o por los propios clientes. También pueden incorporarse más adelante.

Accesorios opcionales

- Asiento bajo
- Asiento alto
- Parrilla portaequipaje
- Topcase «Basic» de 29 litros con placa de retención
- Topcase de 30 litros
- Caballete central
- Intermitentes LED
- Toma de 12 voltios
- Puños calefactables
- Bolsa interior para Topcase
- Mochila sobre depósito
- Palancas de freno y embrague ajustables
- Soporte para el sistema BMW Motorrad Navigator
- BMW Motorrad Navigator V
- Soporte para smartphone BMW Motorrad

5. Producción y calidad

Desarrollada en Múnich por BMW Motorrad, producida en Bangalore, India, por el socio colaborador TVS Motor Company
La nueva BMW G 310 GS se fabrica en Bangalore, India; el fabricante es TVS Motor Company, socio colaborador de BMW Motorrad.

India es el tercer mayor fabricante de motocicletas, con una producción de aproximadamente 2,5 millones de vehículos al año. La empresa lleva muchos años comprometida con la sostenibilidad y concede mucha importancia al cumplimiento de las normas sociales y ambientales definidas, que van mucho más allá de lo habitual en la India.

TVS Motor Company es el buque insignia del Grupo TVS, formado por más de noventa empresas. Entre ellas hay numerosas firmas que gozan de una excelente reputación en el sector del automóvil como proveedores de fabricantes conocidos. Muchos de estos proveedores del Grupo TVS proporcionan componentes de la G 310 GS.

Gestión de la calidad y producción de vanguardia en línea con las normas de la planta de BMW Motorrad en Berlín-Spandau
El sistema de gestión de la calidad de TVS Motor Company se ha basado durante muchos años en los modelos de rol japoneses. Para la G 310 GS, este sistema se ha ampliado para incluir las normas y requisitos específicos de BMW Motorrad, y dentro del área de gestión de la calidad hay equipos interdisciplinares de las dos empresas que trabajan en estrecha colaboración.

Se ha delimitado un área de producción exclusiva dentro de la fábrica para la construcción de la G 310 GS. La producción mecánica de los componentes del motor se efectúa con nuevas máquinas herramienta de alta calidad creadas por fabricantes alemanes de primera línea. BMW Motorrad ha participado estrechamente en calidad de asesora, y la producción se basa en el modelo de la planta de BMW Motorrad de Berlín-Spandau. La línea de montaje del motor es completamente nueva y está equipada con sistemas de automatización y tecnología de pruebas de vanguardia en todas las etapas del proceso. Todas las etapas relevantes del trabajo están monitorizadas y se registran automáticamente los valores de exactitud de tamaño, tolerancias y aprietes. El montaje se lleva a cabo en una zona completamente sellada y acristalada a la que solo se puede acceder por escotillas estancas para evitar

la entrada de suciedad. Al final de la línea de montaje de motores, cada motor se prueba en un banco en el que se miden todos los parámetros relevantes, incluida la potencia.

El montaje de los vehículos también se efectúa en una zona especial de la fábrica reservada exclusivamente a BMW Motorrad. Aquí se emplea tecnología de montaje de vanguardia. La inspección final se lleva a cabo según las normas de BMW Motorrad e incluye pruebas funciones electrónicas y una última prueba de todas las motos en banco de rodillos. El banco de rodillos es completamente nuevo y se ha configurado con arreglo a las normas de Berlín.

Además, el personal ha sido especialmente seleccionado y formado por TVS para la producción y el montaje. Durante más de un año antes del inicio de la producción en serie, se han impartido otros programas adicionales de formación para trabajadores de montaje con colegas de la planta de BMW Motorrad en Berlín-Spandau. Desde la producción del primer vehículo en la India han contribuido también a las elevadas normas de montaje y han reforzado la conciencia de la calidad. En definitiva, la producción de la nueva BMW G 310 GS está sujeta a los mismos criterios de calidad que se aplican a la producción en la planta de BMW Motorrad en Berlín-Spandau.

6. Datos técnicos

		BMW G 310 GS
Motor		
Cilindrada	c.c.	313
Diámetro/carrera	mm	80/62,1
Potencia	CV	34
a régimen	rpm	9.500
Par	Nm	28
a régimen	rpm	7.500
Tipo		Motor de un cilindro refrigerado por líquido
N.º de cilindros		1
Relación de compresión/Combustible		10,6:1 / premium sin plomo (95 octanos)
Actuación válvula/acelerador		DOHC
Válvulas por cilindro		4
Diámetro de admisión/escape	mm	33,5/27,2
Diámetro de válvulas de mariposa	mm	42
Gestión del motor		BMS-E2
Control de emisiones		Catalizador catalítico de 3 vías en circuito cerrado
Sistema eléctrico		
Alternador	W	330
Batería	V/Ah	12/8
Faro	W	H4 12 V 60/55 W
Arranque	kW	0,5
Tren de rodaje – caja de cambios		
Embrague		Embrague multidisco en húmedo
Caja de cambios		Seis velocidades en toma constante
Relación primaria		3,083
Relaciones de cambio I		3,000
II		2,063
III		1,588
IV		1,286
V		1,095
VI		0,955
Tracción trasera		Cadena con juntas tóricas
Suspensión		
Tipo de construcción de chasis		Tubo de acero con estructura de rejilla y sección trasera atornillada
Suspensión delantera		Horquilla invertida, 41 mm de diámetro
Suspensión trasera		Fundición de aluminio, amortiguador con muelle central montado directamente, muelle en reposo ajustable
Recorrido de las suspensiones delantera/trasera	mm	180/180
Avance	mm	98
Distancia entre ejes	mm	1.420
Ángulo de la dirección	°	63,3
Frenos	delante	Monodisco, 300 mm de diámetro
	detrás	Monodisco, 240 mm de diámetro
ABS		BMW Motorrad ABS
		BMW G 310 GS
Llantas		Llantas de fundición de aluminio
	delante	2,50 x 17”
	detrás	4,0 x 17”
Neumáticos	delante	110/80 R 19
	detrás	150/70 R 17

Dimensiones y pesos		
Longitud total	mm	2.075
Anchura (con palancas)	mm	880
Altura del asiento en vacío	mm	835
Peso DIN en vacío lista para rodar y con el depósito lleno	kg	169,5
Peso total admisible	kg	345
Capacidad del depósito de combustible	l	11

Prestaciones		
Consumo (WMTC)	l/100 km	3,33
Velocidad máxima	km/h	143