
Vorstellung BMW G 310 R: Bye-bye Hollywood Hills

Von Jens Riedel, cen

Nein, für Nordamerika ist sie nicht gedacht, dennoch hat sich die neueste BMW in den Santa Monica Mountains mit den Hollywood Hills rund um Los Angeles sowie im dichten Stadtverkehr des Molochs wie zu Hause gefühlt. Wieselflink flitzte die G 310 R durch die kurvigen Hügel und die stehenden Autoschlangen. Käufer soll das kleinste und erste Motorrad der Bayern seit geraumer Zeit unter 500 Kubikzentimeter Hubraum vor allem in Südamerika und Asien finden. Die kleine Ein-Zylinder-Roadster für Schwellenländer ist ein Eckpfeiler für das angestrebte Ziel von 200 000 verkauften Motorrädern der Münchener in 2020.

Doch auch hierzulande wächst ein kleiner, aber feiner Markt für Maschinen mit 300 bis 400 Kubikzentimetern Hubraum und bis zu 32 kW / 44 PS. Mit ihren 25 kW / 34 PS spielt die kleine BMW da eher in der unteren Liga, doch Biker wissen auch, Leistung ist nicht alles. So wiegt die G 310 R fahrfertig lediglich knapp 159 Kilogramm und kommt auf 28 Newtonmeter Drehmoment. Das sind elf Kilogramm weniger und ein Newtonmeter mehr als beispielsweise bei der immerhin fünf PS stärkeren Kawasaki Z 300.

Der Motor der kleinsten BMW ist eine komplette Neuentwicklung. Der 313 Kubikzentimeter große flüssigkeitsgekühlte Einzylinder ist nach hinten geneigt. Dadurch kann er etwas weiter nach vorne rücken und mehr Gewicht aufs Vorderrad bringen. Gleichzeitig ermöglicht dieses Konzept eine längere (Aluminium-) Schwinge, was dem Fahrverhalten und der Federung zugutekommt. Außerdem haben die Ingenieure den Zylinderkopf um 180 Grad gedreht. Der Einlasstrakt liegt vorne, der Abgasausgang mit deutlich kürzerer Auspuffanlage hinten. Das spart Bauraum und führt zu einer besseren Leistungsentfaltung.

BMW ist es gelungen, den kleinen Motor gut zu kaschieren. Zwischen Tank und recht großzügig dimensionierter Kühlergrillblende versperrt eine weitere Blende weitestgehend den Blick auf das Triebwerk. Nur der Zylinderfuß ist einigermaßen gut zu sehen. Aufgrund der nach hinten geneigten Einbauweise kann auch der Elf-Liter-Tank recht kurz gehalten werden, was wegen der Höhe ein größeres Volumen suggeriert. In Verbindung mit den gold eloxierten 41-Millimeter-Upside-down-Gabel und der bis an die Holme heranreichenden unteren Seitenverkleidung wirkt die BMW für ihre Größe erstaunlich erwachsen. Während sich die Masse optisch vorne konzentriert, gibt sich die 300er hinten so gut wie nackt. Lediglich das Zentralfederbein und der Batteriekasten unter dem Soziussitz lugen zwischen den Streben des Gitterrohrrahmens hervor, der in einem schmalen und langen Kennzeichenträger ausläuft: In der hinteren Hälfte präsentiert sich die R als schnörkelloses Roadstermodell.

Die Sitzposition ist bei leichtem Kniewinkel entspannt, und die BMW fühlt sich erwachsener an als sie ist. Das in drei Höhen bestellbare Polster lässt dem Fahrer noch ein wenig Spiel in Längsrichtung. Der Drehzahlmesser im Digitalcockpit ist unten statt oben positioniert und relativ gut ablesbar. Eine Ganganzeige gibt es auch. Und das ist gut so, denn das Getriebe ist zwar leichtgängig, aber nicht immer hundertprozentig exakt. Zum einen verlangt der Leerlauf einen sehr zarten Fuß, zum anderen landeten wir hin und wieder beim Anhalten im Nirvana (Anzeige: „ – “). Hier liegt noch etwas Optimierungspotenzial.

Umso erfreulicher gibt sich der Motor. Schon im Stand gefällt er mit sattem Klang und nimmt spontan Gas an. Ab etwa 2500 Umdrehungen in der Minute läuft er rund und 2000 Touren später kann getrost geschaltet werden. Mit Erreichen des maximalen Drehmoments bei 7500 U/min wird bis zur Spitzenleistung bei 9500 U/min noch einmal etwas Öl ins Feuer gegossen und der Ton des Einzylinders wechselt fast schon ins Sportlich-Bissige. Bei 10 000 Touren meldet sich dann der Schaltblitz, bei 11 000 U/min der Begrenzer. Dabei zeigt die G 310 R auch im sechsten Gang bei voll aufgerissenen Drosselklappen noch ausreichend Elastizität.

Überraschend ist der Preis. Lediglich 4750 Euro ohne Nebenkosten ruft BMW für die G 310 R auf. Damit unterbietet sie alle Konkurrenzmodelle aus Japan zum Teil deutlich und bewegt sich auf dem Niveau der aus chinesischer Produktion stammenden Benelli BN 302. Der Grund: Die Maschine wird in Kooperation mit dem indischen Partner TVS gebaut. Spuren hinterlässt das auf den zweiten Blick aber allenfalls an den Handhebeln und dem Bremsflüssigkeitsbehälter, die ein wenig grobschlächtig wirken, sowie an der Anmut der Lenkerklemme und der Gabelbrücke.

Nicht gespart wurde an den Reifen. Die Michelin Pilot Street im 17-Zoll-Format erweisen sich als gute Wahl. In Verbindung mit dem extrem neutralen Fahrwerk fährt sich die G fast schon narrensicher. Selbst bei Toppspeed und Spurrinnen auf dem Highway bleibt die Fuhre absolut spurstabil. Die Federung stellt einen äußerst gelungenen Kompromiss zwischen sportlich-straft und ausreichend komfortabel dar.

Fazit: Die G 310 R ist ein preisgünstiges Einsteiger-Bike mit dem auch Routiniers auf Landstraßen – je enger und kurviger, desto lieber – ihren Spaß haben. Der Abschied von den Hollywood Hills fiel uns da nicht leicht und automatisch das Lied von Sunrise Avenue ein („Bye bye Hollywood Hills. I'm gonna miss you...“). Wer trotzdem etwas mehr möchte, der muss sich noch ein paar Monate gedulden. Dann bekommt die R eine GS-Version zur Seite gestellt. (ampnet/jri)

Daten BMW G 310 R

Motor: 1-Zylinder, 313 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 25 kW / 34 PS bei 9500 U/min
Max. Drehmoment: 28 Nm bei 7500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 143 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 6,8 Sek.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 11 Liter
Sitzhöhe (wahlweise): 760 / 785 / 815 mm
Gewicht (fahrbereit): 158,5 kg
Bereifung: 110/70 R 17 (vorne), 150/60 R 17 (hinten)
Preis: 4750 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



BMW G 310 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



BMW G 310 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



BMW G 310 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



BMW G 310 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



BMW G 310 R.

Foto: Auto-Medienportal.Net



BMW G 310 R.

Foto: BMW



BMW G 310 GS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



BMW G 310 GS.

Foto: Auto-Medienportal.Net
