

GG TAURUS

Nach den Threewheelern von Morgan ist **DAS SPORTLICHE DREIRAD** in Vergessenheit geraten. Mit dem GG Taurus erlebt es eine exklusive Renaissance

TEXT: ROLF LÜTHI FOTOS: LÜTHI, WALTER GRÜTER

Entstanden ist der dreirädrige GG Taurus wegen gesetzlicher Beschränkungen. Für Quads gibt es in der EU und weltweit Vorschriften, die Leistung oder Höchstgeschwindigkeit einschränken. In der EU sind Quads auf 15 kW limitiert. Ausnahmeregelungen gibt es in England – und in Deutschland. Da wurde nach eingehender Prüfung und Fahrtests durch das KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) extra für die Quads des Schweizer Herstellers die Fahrzeugkategorie „vier-rädriges Motorrad“ geschaffen. Ohne Leistungs- oder Geschwindigkeitsbeschränkung, womit der Quadster-Pilot über alle 175 PS des Vierzylinders aus der BMW K 1300 S verfügen kann. Die Quads von Konstrukteur und Tüftler Walter Grüter sind

konsequent für den Straßeneinsatz ausgelegt und dieser Motorleistung gewachsen. Doch außer in Deutschland und England interessierte das die Zulassungsbehörden nicht.

„Vielleicht bin ich naiv, oder ich habe einen Dickschädel“, sagt Grüter. „Jedenfalls dachte ich, wenn ich ein überzeugendes Fahrzeug baue, könne ich eine Gesetzesänderung herbeiführen. Heute weiß ich: Es ist einfacher, ein gutes Produkt zu bauen, als ein Gesetz zu ändern. Das dauert acht bis zehn Jahre und braucht Engagement auf politischer Ebene. Unser linksgrüner Verkehrsminister Moritz Leuenberger müsste sich in Brüssel also für mich einsetzen.“

Grüter lächelt und schweigt. Falls Leuenberger sich im Zusammenhang mit Fahrzeugen

der Schweizer Hersteller engagieren würde, dann höchstens für deren Verbot. Dazu passt, dass sich keine Amtsperson des Schweizer Verkehrsministeriums ein Fahrzeug von GG je auch nur angesehen geschweige denn gefahren hat, trotz wiederholter Einladungen Grüters.

„Kämpfen ist gut, doch es gibt Grenzen, die gesetzt sind. Wenn du dagegen ankämpfst, machst du dich kaputt“, sagt Grüter abgeklärt – und umkurvte die Sesselfurzer mit Schweizer Präzision, indem er dem Quadster einfach ein Rad abschraubte und ihn Taurus nannte. Für dreirädrige Leichtfahrzeuge (in diese Kategorie



fällt der Taurus) gibt es zwar eine Gewichtslimitierung – in der EU wie in der Schweiz 550 Kilogramm – aber keine Leistungs- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.

FAHR SICHERHEIT VOR GEWICHTSOPTIMIERUNG

Bei unserem Probegalopp überzeugte der Taurus mit erfrischender Sportlichkeit. Bei akzeptablem Restkomfort klebt das Dreirad förmlich am Boden. Die Breitreifen scheinen am

Der Kippschalter unterhalb der originalen Instrumente der K 1300 S legt den Rückwärtsgang ein



Taurus bedeutet Stier, und tatsächlich erinnert der Taurus von vorne an einen kampfbereiten Stier

Asphalt festgesaugt. Zu Beginn muss man sich daran gewöhnen, den Lenker locker zu halten, sonst fährt man keinen sauberen Strich. Die Lenkung ist direkt und folgt dem Blick des Fahrers. In Kurven muss man – wenig erquickende Fahrerlebnisse mit anderen Dreirädern im Hinterkopf – erst mal Vertrauen fassen. Nein, der Taurus kippt nicht. Indem man beschleunigt und gleichzeitig den Kurvenradius enger macht, kann man den Taurus dazu bringen, das kurveninnere Vorderrad einige Zentimeter abzuheben. Das geschieht jedoch kontrollierbar und ohne Überschlaggefahr, weil die Neigung zur Kurvenaußenseite gering bleibt und weil gleichzeitig das kurvenäußere Vorderrad leicht

zu radieren beginnt. Für eine Rolle zur Kurvenaußenseite müsste man wohl alle Selbsterhaltungstrieb ignorieren, gefühllos den Lenker herumreißen und sein Gewicht gleichzeitig zur Kurvenaußenseite verlagern.

Bei beengten Platzverhältnissen, etwa beim Einparken, hat das Dreirad Vorteile: Wo man mit dem Vorderrad vorbeikurven konnte, da wird auch das Heck vorbeikommen. Beim Quad ist das ja nicht unbedingt der Fall.

Mit dem Bremspedal werden alle drei Räder verzögert, einen Handhebel, der auf die vorderen Bremsen wirkt, gibt es trotzdem, „für die Motorradfahrer“, wie Grüter anmerkt. ABS oder andere elektronische Fahrhilfen



Von allen Seiten ist der Stier zu erkennen. Die meisten werden ihn so wie hier von hinten im Schriftzug sehen

gibt es nicht – für ein unverwässertes Fahrgefühl. Generell hat dieses Fahrgefühl nichts zu tun mit Trikes, die auf automobilen Komponenten basieren, und auch Geländequads fühlen sich ganz anders an. Am ehes-



Walter Grüter himself am Lenker der GG Taurus: „Nach etwa einem Monat des Nachdenkens wusste ich, wie der Taurus aussehen sollte. Bis er dann erstmals fuhr, dauerte es eineinhalb Jahre. Halb so lange wie damals beim Quad.“

ten ist das sportliche Dreirad mit dem GG Quadster vergleichbar, was volle Absicht des Konstrukteurs war.

Die Vorderpartie stammt denn auch vom Quadster, mit

bindet, aber nicht starr, sondern mit einem limitierten, einstellbaren Freiweg.

Im Kurven-Grenzbereich sind Dreiräder wegen der Gefahr eines blitzschnellen

Es ist einfacher, ein gutes Produkt zu bauen, als ein Gesetz zu ändern

angepasster Geometrie und ergänzt um eine Vorrichtung, die Grüter als dynamischen Stabilisator bezeichnet. „Ich wollte auf Geraden den Komfort der Einzelradaufhängung und in Kurven die Stabilität durch einen harten Stabilisator.“ Die Lösung war schnell gefunden: eine Stabilisatorstange, welche die beiden Aufhängungen ver-

Überschlagtes gefürchtet. „Da haben wir in unzähligen Fahrversuchen ein Fahrverhalten hinbekommen, das tückenfrei ist“, sagt Grüter. „Richtig platziertes Zusatzgewicht ist dabei unerlässlich. Mehr Gewicht auf der Vorderachse erhöht die Kippsicherheit, vermindert jedoch die Traktion am Antriebsrad und umgekehrt. Wir

haben mit einer Stahlplatte von 40 Kilogramm Gewicht den optimalen Kompromiss gefunden. Grundsätzlich kam für mich beim Taurus Fahrsicherheit vor Gewichtsoptimierung.“ Ebenfalls der Gewichtsverteilung dient die Platzierung des Benzinvorrats in zwei Tanks unmittelbar hinter den Vorderädern.

FÜNF TAURUS SIND SCHON AUSGELIEFERT

BMW liefert den Motor der K 1300 S (175 PS, 140 Nm) und dessen Peripherie wie Benzinpumpe, Kabelbaum, Instrumente und Motorsteuerung samt deren Sensoren. Den Rest fertigt GG im Hause. Das ist möglich, weil GG auch eine Maschinenbauabteilung betreibt.

TECHNISCHE DATEN: GG TAURUS

Preis: ab zirka 43 000 Euro

Leistung: 175 PS (129 kW) bei 9250/min; max. Drehmoment 140 Nm bei 8250/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder wassergekühlt, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 80 x 64,3 mm, Hubraum 1293 ccm, Verdichtung 13,0, elektronische Benzineinspritzung, Motorsteuerung mit Klopfensensoren, geregelter Katalysator, Elektrostarter, Sechsganggetriebe mit Rückwärtsgang, Endantrieb Kardan

Fahrwerk: Rahmen GG-Eigenkonstruktion. Vorne Einzelradaufhängung mit Trapez-Querträger aus Aluminium, Federweg 100 mm, Zugstufe einstellbar, hinten GG Einarmschwinge aus Alu, Federweg 120 mm, Zugstufe einstellbar. Geschmiedete Alufelgen, vorne 8x17 Zoll, hinten 10x19 Zoll, Reifen vorne 205/40-17, hinten 275/30-19. Hydraulische Bremsanlage, vorne \varnothing 270 mm, hinten \varnothing 284 mm, vorne schwimmend gelagerte, hinten starre Bremsscheibe, Vierkolbenzangen

Maße und Gewicht: Gesamtlänge 2190 mm, Gesamtbreite 1410 mm; Tankvolumen 34 Liter; Leergewicht vollgetankt 397 kg

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h; **Zulassung:** Europa/Schweiz EC Homologation für volle Leistung; **Führerschein:** Personenkraftwagen- oder Motorradführerschein



Enorme Fertigungstiefe, sogar die Bremszangen baut GG selbst

Auf vier CNC-Bearbeitungszentren werden mit drei Angestellten im Auftrag Metallteile für die Industrie gefertigt. Auslastungsschwankungen werden mit dem Fahrzeugbau ausgeglichen. Das dritte Standbein, eine Motorradwerkstatt mit BMW-Markenvertretung, hat Grüter kürzlich an Markus Kundert verkauft, der das Geschäft unter dem Namen Moto Center Seetal weiterführt.

Als technische Besonderheiten gibt es am Taurus einen pneumatisch geschalteten Rückwärtsgang, das kompakte Reversiergetriebe versteckt sich zwischen dem Seriengeriebenausgang und der gefrästen Einarmschwinge. Ebenfalls nicht


alltäglich ist die optionale Servolenkung, welche mit einem Elektromotor die Lenkung abhängig von Geschwindigkeit und Lenkwinkel unterstützt.

Serienmäßig ist eine Fertigungsqualität, die im Großserienbau ansonsten nicht möglich ist und die ihren Preis hat.



Walter Grüter mit den nächsten fünf Taurus im Rohbau (www.gg-technik.ch)

„Wir wollen uns nicht über den Preis definieren“, sagt Grüter. „Ein Fahrzeug dieser Qualität ist zu einem tieferen Preis nicht machbar. Der Gegenwert, das Verhältnis Preis zu Leistung stimmt.“ Die Produktionskapazität am Firmenstandort in Ballwil (Kanton Luzern) unter-

stützt die Exklusivität: Mit drei Angestellten fertigt Grüter fünf Fahrzeuge pro Monat (Quads oder Taurus), fünf Taurus sind derzeit weltweit in Kundenhand. Bei unserem Besuch war die nächste Fünferserie im Bau – ohne Hektik, mit Schweizer Präzision. 



Grüters Lieblingsmaterial ist gefrästes Aluminium. So ist etwa die Einarmschwinge eine Skulptur