

Schweizer Präzision

Text: Rolf Lüthi

Bilder: Lüthi, Walter Grüter

Statt sich an offenbar in Granit gemeisselten Gesetzen und Verordnungen aufzureiben, konstruierte Walter Grüter den Taurus, massgeschneidert nach den bestehenden Vorschriften.

Fahren darf man den GG Taurus mit dem Auto- oder dem Motorradfahrausweis.



«Vielleicht ist es trotz allem besser so», denke ich, als ich mich bemühe, unter engagiertem fahrerischem Einsatz Walter Grüter zu folgen. Er fährt mit dem GG Quadster voran auf seinen Heimstrecken in der Nähe von Ballwil LU, ich pfeile hinterher auf dem GG Taurus. Der Himmel ist blau, die Wiesen sind grün, die Welt ist schön.

Vorher hatte Grüter erklärt, warum er auf die Idee kam, aus dem Quadster durch Amputation eines Hinterrades

den Taurus zu bauen. Für Quads gibt es in der Schweiz, in der EU und weltweit Vorschriften, die Leistung oder Höchstgeschwindigkeit beschränken. In der Schweiz wie auch in der EU sind Quads auf 15 kW limitiert. Ausnahmeregelungen gibt es in England und Deutschland. Bei unserem nördlichen Nachbarn wurde nach eingehender Prüfung und Fahrtests durch das KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) für den GG Quadster des Schweizer Herstellers extra die Fahr-

zeugkategorie «vierrädriges Motorrad» geschaffen, ohne Leistungs- oder Geschwindigkeitsbeschränkung. Damit verfügt der Quadster-Pilot über alle 175 PS des Vierzylinders aus der BMW K 1300. Die vierrädrigen Fahrzeuge des Konstrukteurs und Tüftlers Grüter sind konsequent für den Strasseneinsatz ausgelegt und dieser Motorleistung gewachsen.

Doch das interessierte hierzulande die Beamten des Bundesamtes für Strassen

(Astra) 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.» Trotz wiederholter Einladungen hat sich niemand vom Astra die Mühe genommen,

einen GG Quadster auch nur anzusehen, geschweige denn damit zu fahren. Es wurde aufgrund der längst bekannten Paragraphen vom Schreibtisch aus entschieden, dass es nicht möglich ist. Aber eben, vielleicht ist es ganz gut so. Wenn ich mir vorstelle, Grüter würde ganz normal zügig mit dem Quadster und solch einem Astra-Sicherheitsapostel auf dem Soziusplatz durch die Kurven wedeln...

Die Sesselfurzer umkurvt

«Kämpfen ist gut, doch es gibt Grenzen, die gesetzt sind. Wenn du dagegen ankämpfst, machst du dich kaputt», sagt Grüter abgeklärt – und umkurvte die Paragraphen 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 Gewichtslimite – in der Schweiz wie in der EU 550 kg –, aber keine Leistungs- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Verbaut wird im Taurus der Motor der BMW K 1300 S (175 PS, 140 Nm). Dazu müssen in Ballwil keine Neumaschinen geschlachtet werden. Als Fahrzeughersteller wird Grüter von BMW mit Motorradmotoren beliefert, samt deren Peripherie wie Benzinpumpe, Kabelbaum, Instrumenten und Motorsteue-



Walter Grüter am Lenker: Vielleicht besser, dass seine Einladungen vom Astra ignoriert wurden.



Geringe Neigung zur Kurvenausseite dank des dynamischen Stabilisators.

rung sowie deren Sensoren. Den Rest fertigt GG im eigenen Betrieb. Das ist möglich, weil GG auch eine Maschinenbau-abteilung betreibt. In vier CNC-Bearbeitungszentren werden mit drei Angestellten im Auftrag Metallteile für die Industrie gefertigt. Auslastungsschwankungen werden mit dem eigenen Fahrzeugbau ausgeglichen. Das dritte Standbein, eine Motorradwerkstatt mit BMW-Markenvertretung, hat Grüter per 1.4.2010 an Markus Kun-



Original-Instrumente von BMW; mit dem roten Kippschalter wird der Rückwärtsgang aktiviert.



Fahrer-Fussraste, Beifahrer-Fussablage: Qualität, die das Auge erfreut.



Skulpturen aus gefrästem Aluminium bilden Vorderradaufhängung und Bremse.

dert verkauft, der das Geschäft unter dem Namen Moto-Center Seetal weiterführt.

Das Lieblingsmaterial von Walter Grüter: gefrästes Aluminium

Als technische Besonderheiten gibt es am GG Taurus einen pneumatisch geschalteten Rückwärtsgang; das kompakte Reversiergetriebe versteckt sich zwischen dem Serien-Getriebeausgang und der gefrästen Einarmschwinge. Ebenfalls nicht alltäglich ist die optionale Servolenkung, welche mit einem Elektromotor die Lenkung, abhängig von Geschwindigkeit und Lenkwinkel, unterstützt.

Serienmässig gibts eine Fertigungsqualität, die im Grossserienbau nicht möglich ist und die ihren Preis hat. Produziert werden mit drei Fachleuten fünf Fahrzeuge pro Monat (GG Quadster und GG Taurus); das sorgt für die nötige Exklusivität. «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.» Fünf Taurus sind bereits ausgeliefert. Bei unserem Besuch war die nächste Fünferserie im Bau – ohne Hektik, mit Schweizer Präzision.

Einen Handhebel für die Vorderradbremse gibt es trotzdem, «für die Motorradfahrer».

Der Stier kippt nicht um

Bei unserem Probelapp überzeugte der Taurus mit erfrischender Sportlichkeit. Bei akzeptablem Restkomfort klebt das Dreirad förmlich am Boden. Die Breitreifen scheinen am 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 GG 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 Überschlaggerfahr, 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 rumreissen und sein Gewicht gleichzeitig zur Kurvenaussenseite verlagern.

Das Fahrgefühl, das der Taurus vermittelt, hat nichts zu tun mit Trikes, die auf automobilen Komponenten basieren,

und auch Geländequads fühlen sich ganz anders an. Am ehesten ist das sportliche Dreirad mit dem GG Quadster vergleichbar, was die volle Absicht des Konstrukteurs war. Die Vorderpartie stammt denn auch vom Quadster, mit angepasster Geometrie und ergänzt um eine Vorrichtung, die Grüter als dynamischen Stabilisator bezeichnet. «Ich wollte auf Geraden den Komfort der Einzel-

radaufhängung und in Kurven die Stabilität durch einen harten Stabilisator.» Die Lösung: eine Stabilisatorstange, welche die beiden Aufhängungen verbindet, aber nicht starr, sondern mit einem beschränkten, einstellbaren Freiweg. Mit dem Bremspedal werden alle drei Räder verzögert; einen Handhebel, der auf die vorderen Bremsen wirkt, gibt es trotzdem – «für die Motorradfahrer»,



Walter Grüter und die nächste Fünferserie Taurus im Rohbau.

TECHNISCHE DATEN

GG TAURUS

Antrieb

Flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder. DOHC, 4 Ventile/Zylinder. Elektronisches Motormanagement mit Saugrohreinspritzung und Zündung. 2 Ausgleichswellen, Nassumpfschmierung. Elektrostarter. Mehrscheiben-Nasskupplung, Sechsganggetriebe mit Rückwärtsgang. Endantrieb Kardan.

Bohrung × Hub	80 × 64,3 mm
Hubraum	1293 cm ³
Drosselklappen-ø	46 mm
Verdichtungsverhältnis	13:1

Leistung

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

Fahrwerk, Räder

Verbund aus Stahlrohr und gefrästen Alu-Platten. Vorne Einzelradaufhängung mit Trapez-Querträgern aus Aluminium, Federbeine mit einstellbarer Auswärtsdämpfung. Hinten Alu-Einarmschwinge, Zentralfederbein, Auswärtsdämpfung einstellbar. Federwege 100/120 mm. Geschmiedete Alu-Felgen, vorne 8.00 × 17, hinten 10.00 × 19. Reifen 205/40-17 und 275/30-19.

Bremsen

Scheibenbremsen, vorne 270 mm, hinten 284 mm, Vierkolbenzangen.

Abmessungen und Gewichte

Länge	2190 mm
Breite	1410 mm
Tankinhalt	34 l
Gewicht fahrfertig vollgetankt	397 kg

Preis

Basispreis Fr. 56 000.- inkl. NK und MWSt., zahlreiche Extras möglich.

Info

Grüter + Gut, 6275 Ballwil

041 448 33 11

www.gg-technik.ch

wie Grüter anmerkt. ABS oder andere elektronische Fahrhilfen gibt es nicht – für ein unverwässertes Fahrgefühl.

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

Im Kurven-Grenzbereich sind Dreiräder wegen der Gefahr eines blitzschnellen Überschlags 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 dem zweigeteilten Tank hinter den Vorderrädern und einer Stahlplatte von 40 kg den optimalen Kompromiss gefunden. Grundsätzlich ist für mich beim GG Taurus die Fahr-sicherheit wichtiger als die Gewichts-optimierung.» ■