

➔ GG QUADSTER

Bereits sind 30 Stück gebaut. Grüters Quad-Konstruktionen haben nicht wie Gelände-Quads hinten eine Starrachse, sondern ein (selbst hergestelltes) Differenzialgetriebe für den Hinterrad-antrieb und Einzelradaufhängungen an allen vier Rädern. Seine Quads sind länger und vor allem breiter als Geländequads, die Bodenfreiheit ist relativ bescheiden. Ebenso wichtig sind Gewichtsverteilung und Schwerpunktlage. «Unsere Fahrzeuge sind viel sicherer als Geländequads, die auf der Strasse gefahren werden. Ein Überschlag ist im Normalfall nicht möglich, es schiebt immer beherrschbar über die Räder zur Kurve hinaus.»

Der GG Quadster bremsst in der Oberliga. «Bei Bremstests beim deutschen Hersteller ATE hatte ein BMW M7 (Oberklasse-Sportwagen) aus 100 km/h mit ABS 32 m Bremsweg. Wir standen mit dem Quadster nach 35 m still, und das ohne ABS!» Ergänzend sollten wir später feststellen, dass sich Richtungsabweichungen auch bei unebener Fahrbahn und unter hohem Bremsdruck gut korrigieren lassen.

Mittelmotor-Sportwagen

Schon beim Aufsteigen wird klar: Das ist ein sportliches Fahrzeug. Man fädelt den linken Fuss zwischen Motor und optionaler Gepäckbox (siehe Fahrbild Seite 11) ein und schwingt sich dann in den Sattel. Das selektioniert schon mal so weit, dass ungelenkte Sofahelden von der Benützung des Quadster ausgeschlossen sind. Es handelt sich beim Quadster in etwa um einen sehr kompakten Mittelmotor-Sportwagen, auf dem man rittlings drauf sitzt.

Der Motor hat gewaltig Dampf, und durch das hohe Drehmoment schon bei mittlerer Drehzahl genügt ein kurzer Zwick am Kupplungshebel, um die Hinterräder durchdrehen zu lassen. Haben wir bei 167 PS und 130 Nm auch erwartet. Mit dem Lastwechsler im Kurvenscheitel kann man sich arrangieren. Obwohl gegenüber dem GG Quad mit dem Boxermotor die Lenkung zugunsten von weniger Lenkkraft (-10%) weniger direkt ist, muss man konzentriert

**STICHWORT
DIFFERENZIALGETRIEBE**

Wird mit einem Zweispurfahrzeug mit zwei angetriebenen Rädern eine Kurve gefahren, legt das kurveninnere Antriebsrad weniger Weg zurück als das kurvenäussere. Der nötige Distanzausgleich wird mit einem Differenzialgetriebe erreicht.

fahren, um nicht ungewollte Schlenker zu produzieren. Das gilt vor allem auf unebener Fahrbahn und bei sportlicher Fahrweise. Uns ist selbstverständlich bekannt, dass man den Lenker locker führen, sich mit den Knien am Quad festhalten und mit den Füßen auf den griffigen Rasten abstützen soll. Doch ist mit dem Quadster eine engagierte Fahrweise kaum möglich, ohne sich dabei nicht teilweise am Lenker fest-

zuhalten. Von den möglichen Fahrleistungen und Kurventempi und den daraus resultierenden Kräften auf den Fahrer nähert man sich dem Maximum an, was mit dieser Fahrzeugbauart noch drinliegt.

Neckisch: Der Lenkeinschlag

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt. Die vier Räder liegen satt am Asphalt an, der Quadster knickt beim harten Einlenken vorne nicht ein. Harte Schläge kommen keine durch, aber über Löcher und Wellen im Strassenbelag wird der Fahrer immer umfassend informiert. Über Serien von Wellen zuckt es schon mal ungefährlich in der Lenkung. Beschleunigt man auf Belag mit gutem Grip aus der Kurve, hält der Quadster die Spur stoisch, macht die Linie unter Beschleunigungsdruck gar eher enger. Ein ausbrechendes Heck muss entschlossen abgefangen werden, allzu weit kann man den Hinterwagen nicht ausscheren lassen, sonst geht

einem beim Gegensteuern der Lenkeinschlag aus, und man produziert einen blitzschnellen Dreher. Wegen des beschränkten Lenkeinschlags kein Gag ist der Rückwärtsgang, der ins Differenzial integriert ist und elektro-pneumatisch eingelegt wird.

Oberkörper und Schultern werden vom Winddruck entlastet, bis zu zügigem Autobahntempo konnten wir keine Wirbel feststellen. 220 km/h schnell sei der Quadster, verspricht Grüter. Gepäck wird in den seitlichen Boxen schwerpunktünstig transportiert. Nimmt man einen Beifahrer mit, muss man das Tempo mässigen, sonst kommen Reklamationen. Das dürfte selbst dann noch der Fall sein, wenn die Haltegriffe montiert sind. Als es auf der Fahrt zurück nach Ballwil langsam eindunkelte, vermisste man die Fussheizung des Boxer-Motors. Ein Nachteil, den wir für die eklatante Mehrleistung des Vierzylinders gerne in Kauf nehmen.



1 Die Rückspiegel liegen ausserhalb des Blickfeldes, und einen weniger zerklüfteten Knieschluss hätten wir uns auch gewünscht – aber was für eine Augenweide!
2 Montage in Ballwil LU: Die Quadster werden in Sechserserien zusammengebaut.

**AUF EINEN BLICK
GG QUADSTER**

In der Stadt	★★★★★
Auf grosser Tour	★★★★★
Sportlich fahren	★★★★★
Zu zweit unterwegs	★★★★★
Emotionen	★★★★★

Rolf Lüthi
Testteam



Fazit

Funktionaler Leichtbau ist per definitionem ästhetisch, weshalb man dem GG Quadster gern unters hübsche Kleid blickt. Es handelt sich aber nicht nur um ein Schaustück, sondern um einen hoch effizienten Kurvenwetzter. Sind die Strassen verschmutzt oder nass, sollte man sich mit dem Solotöff nicht freiwillig auf ein Duell mit einem GG Quadster einlassen.



1