

Quadrologie

Von **Axel Koenigsbeck** (Text & Fotos)

Noch mehr Vierrad-Spass mit dem Quadster und den 167 PS der BMW K1200 S.

Quad ist keineswegs gleich Quad. Das hat Grüter + Gut bereits 2004 mit seinem «GG Quad» bewiesen. Bis dahin kannte man die zu jener Zeit boomenden Vierräder nur als ATVs oder als Sportquads mit Ausrichtung auf Offroad-Einsätze. Doch das GG ist völlig anders: ein reinrassiges Strassenquad mit bis dato unvorstellbarer Fahrdynamik. Tatsächlich kann das Fahrwerk sogar noch deutlich schneller als der mit 95 PS nicht gerade schwache 1150er-BMW-Vierventilboxer.

In Tuningkreisen ist Grüter + Gut keineswegs unbekannt. Das in Ballwil bei Luzern ansässige Unternehmen stellt edle Nachrüstteile für BMW und Moto Guzzi sowie exklusive Solo-Sondermodelle her. Erstmals sorgte Firmeninhaber und Konstrukteur Walter Grüter 1987 mit dem Gespann «GG duetto» für Aufsehen, das in den 1990ern als Kleinserie gebaut wurde.

Um das Potenzial seines Quad-Konzepts konsequenter zu nutzen, liess Grüter dem Boxer-Vierrad nun den «GG Quadster» mit dem Vierzylinder der BMW K 1200 S folgen. Ob-

wohl Design und Grundkonzeption Gemeinsamkeiten mit dem Vorgänger aufweisen, handelt es sich um eine komplette Neuentwicklung. Auch diesmal liefen in Ballwil die CNC-Fräsgeräte auf Hochtouren, um aus Alublöcken Querlenker, Motorhalterungen oder gar Vierkolben-Bremszangen in höchster Präzision zu zaubern.

Fahrwerk: Eine Klasse für sich

Getragen wird auch das Quadster von einer Stahlrohrkonstruktion, mit der die gefrästen Module für Radführung, Motor-

halterung und Differenzialgetriebe verschraubt sind. Hochwertige Works-Alufelgen mit 205/40-17er-Bereifung, Wilbers-Federung und eine pedalbetätigte, auf alle Räder wirkende Verbundbremse runden die Fahrwerktechnik ab. Per Handhebel können zusätzlich die Vorderräder separat verzögert werden. Die Übertragung der Lenkbefehle erfolgt per Gestänge.

Solcherart gerüstet, wartet das Quadster mit beeindruckenden Fahreigenschaften auf. Selbst bei Topp speed 210 liegt es satt und ohne jede Kipptendenz auf der Strasse. Größere Fahrbahnebenenheiten machen sich allenfalls durch ein harmloses Zucken im Lenker bemerkbar. Auf elektronische Spielereien wie ESP kann dieses Vierrad getrost verzichten. «Das kann nicht umkippen», verspricht Grüter. Und in der Tat tendiert das Quadster im Grenzbereich selbst auf griffigem Untergrund eher zum Drift. Das Limit ist dabei allerdings so weit gesteckt, dass nicht einmal Solo-Supersportler mithalten können. Gleiches gilt für die konsequent zupackenden und exakt dosierbaren Bremsen.

Nutzt man das Potenzial der 167 BMW-PS, ist Mitturnen in Kurven hilfreich. Bleibt man stocksteif sitzen, wollen einen die beachtlichen Fliehkräfte schier von der Sitzbank ziehen. Man hält sich fast automatisch stärker am Lenker fest und verlässt dadurch möglicherweise die angepeilte Linie, denn trotz breiten Reifenauf-

«Selbst bei Topp speed 210 liegt das Quadster satt und ohne jede Kipptendenz auf der Strasse.»

