



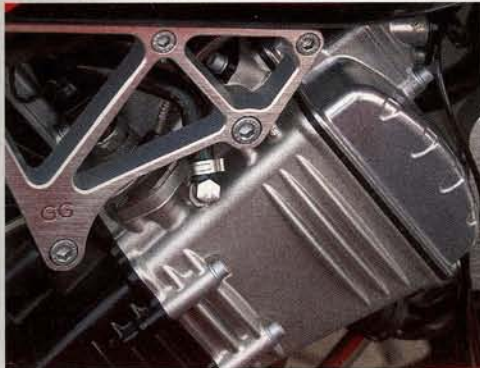
Filigran gefräste doppelte Querlenker sorgen für beste Bodenhaftung in jeder Situation (links). Gewichtsoptimierte Aufhängungen tragen den BMW-Vierzylinder (l. u.). Das Styling des GG-Quadster ist aggressiv, aber der Windschutz der Verkleidung ist hoch, und auch die seitlichen Staufächer laden zu längeren Touren ein (unten).

sämtliche Lenkbefehle werden unmittelbar in saubere Kurskorrekturen umgewandelt.

Die Grenzbereiche dieses Fahrwerks auszuloten fällt schwer, die Limits liegen sehr hoch – höher als bei jedem herkömmlichen Sport-Quad. Bei deren starrem Antrieb radieren die Räder in Kurven gegeneinander, »verspannen« sich, verlieren kurz den Grip und greifen wieder, was zu mehr oder weniger ausgeprägter Unruhe der Hinterhand in langen, schnell gefahrenen Kurven führt. Dank Ausgleichsgetriebe hat der Quadster damit nicht zu kämpfen. Gegner des Differentials befürchten zwar, dass bei sehr schnellen Kurven das innere Rad leicht wird und haltlos durchdreht, aber in der Praxis gerät man äußerst selten in diese Fahrbereiche. Und für den, der derart knackig um die Ecken will, bietet Walter Grüter ein weiteres Extra an: ein selbstsperrendes Torsen-Differential.

Die Abstimmung der Federung ist sportlich straff, das Revier des GG-Quadster ist gepflegter Asphalt. Auf miesen Strecken mit deftigen Schlaglöchern kommen schon mal Fahrwerksreaktionen an die Lenkung durch, bleiben aber stets beherrschbar.

Im Hochgeschwindigkeitsbereich verhält sich der Quadster mustergültig; da ist es besser, den Tacho nicht aus dem Auge zu lassen, sonst ist man schnell im illegalen Bereich unterwegs. Die sechs Gänge in rascher Folge voll auszudrehen, hat etwas von einem Raketentart. Das Landstraßenlimit ist unter vier Sekunden



erreicht, anderthalb weitere Sekunden genügen zur Autobahnrichtgeschwindigkeit.

Doch dann geht's erst richtig los. Ein Gasstoß reicht zum raschen Überholen, volles Aufreißen bringt den Quadster schnell zur Endgeschwindigkeit. 220 km/h zeigt dann der Tacho an. Bei absolut tadellosem Fahrverhalten.

Egal, wie schnell man unterwegs ist: Der GG-Quadster vermittelt stets ein absolut sicheres Fahrgefühl, nicht zuletzt wegen des sehr guten Geradeaus-

laufs. Der bedingt zwar recht hohe Lenkkräfte, die jedoch vom Erbauer gewollt sind – man soll am Lenker spüren, was an den Rädern passiert.

Ist Bremsen angesagt, reicht meist ein Tritt aufs Fußpedal. Das betätigt alle vier GG-Bremszangen zugleich und sorgt für vehemente Verzögerung. Wird dazu noch der rechte Handhebel gezogen, beißt damit je eine zusätzliche Zange in die vorderen Scheiben. Brachial, aber immer gut beherrschbar.

Wer schnell fährt, wird die futuristische Verkleidung lieben lernen. Der Winddruck wird ohne nervige Verwirbelungen sauber abgehalten. Ideal für lange Strecken, schließlich sind 26 Liter Sprit an Bord. Die reichen für eine ganze Weile und wollen – jetzt wird ein anderes schweizer Mechanik-Genie zitiert – »genüsslich abgefackelt« werden.

Dirk Köster

Technische Daten

GG-Quadster

Motor

BMW-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, vier Ventile pro Zylinder, dohc, Hub x Bohrung 59 x 79 mm, Hubraum 1157 cm³

Leistung

123 kW (167 PS) bei 10.250/min

Drehmoment

130 Nm bei 8250/min

Höchstgeschwindigkeit

ca. 210 km/h

Gesamtlänge / Gesamtbreite

2250 mm / 1400 mm

Federweg vorn und hinten

100 mm

Fahrwerk

GG-Stahlrohrrahmen mit Alu-Komponenten

Beschleunigung 0-100 km/h

ca. 4 Sekunden

Bremsen

270-mm-Scheibenbremsen an allen Rädern

Leergewicht / zul. Gesamtgewicht

310 kg / 480 kg

Tankinhalt

26 Liter

Preis:

ab 40.000 Euro

Kontakt:

Grüter + Gut Motorradtechnik GmbH
Hochdorfstrasse 9, 6275 Ballwil
Tel.: +41 41 448 33 63
Fax: +41 41 448 33 73
E-Mail: info@gg-technik.ch
www.gg-technik.ch

Fazit

Ob enge Bergsträßchen, schnelle Landstraßen oder die Autobahn: Mit dem GG-Quadster macht das Kilometerfressen so richtig Spaß. Die Straßenlage ist über alle Zweifel erhaben, die Fahrleistungen sind schlichtweg überwältigend. Dabei endet der Spaß mit dem Quadster nicht beim Abziehen des Zündschlüssels, auch auf dem Parkplatz kann der Vierling begeistern: beim Betrachten der perfekten Verarbeitung. Qualität und Fahrleistungen relativieren am Ende auch den Preis: 53.000 Schweizer Franken – 40.000 Euro – kostet der Quadster-Spaß, soviel wie auch so manche schweizer Uhr. Aber Hand aufs Herz: Wer bietet mehr Fahrspaß?