

# STUBENREIN

Dank Kat stinkt Yamahas neue BT 1100 Bulldog beim »Gassigehen« nicht mehr den Nachbarn. Und für Herrchen ist der Umgang mit der Bulldogge auch angenehmer.

Eigentlich war sie immer ganz brav, die Yamaha BT 1100 Bulldog. Zwar stämmig und bullig, jedoch nie aggressiv und erst recht nicht bis-

sig. Aber aufgrund der Euro-2-Schadstoffgrenzwerte musste sie für den Jahrgang 2005 doch noch mal zum Hundetrainer.

Was auf den ersten Blick wie ein Kompakt-Kurs aussieht, ist im Detail aber eine umfangreiche Schulung. Aufgrund der archaischen Technik des V2-Motors reicht es natürlich nicht, zum vorhandenen Sekundärluftsystem einfach U-Kats in die modifizierte Auspuffanlage zu stecken. Vielmehr muss für die beiden 37er-Gleichdruckvergaser ein System her, das die Kraftstoffzufuhr im Schiebepetrieb

unterbindet, damit die Katalysatoren nicht unverbrannten Kohlenwasserstoffen erliegen. Dass die neue Technik mit Modifikationen an der Zündanlage einhergeht, liegt auf der Hand. Und wenn man schon auf dem Hundeübungsplatz ist, kann man der Bulldog auch gleich rechts und links neue Luftleitbleche spendieren, die dem im Windschatten des vorderen Zylinders liegenden zweiten Topf zusätzliche Kühlluft zufächeln.

Mit besten Manieren bereitet die Bulldog ihrem Herrn beim Start und in der Warmlaufpha-

se Freude. Zwar versteckt sich der Choke-Hebel immer noch links unter dem Rahmenhauptrohr, aber dessen Unterstützung bedarf's eh nur kurze Zeit. Sanft blubbernd und wunderbar weich schwingend hängt der Motor schon nach kurzer Zeit sauber am Gas und schnalzt beim Zwischengasgeben zuweilen auch mal aus dem Luftfiltergehäuse.

Den durchaus als charismatisch zu bezeichnenden Charakter der Bulldogge haben die jüngsten Domestizierungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt.

Wie gehabt, legt die BT 1100 eher zurückhaltendes Temperament an den Tag. Dafür stemmt der bullige, fahrtwindgekühlte 75-Grad-V2 satte 86,5 Newtonmeter Drehmoment bei 4500 Touren auf die Rolle und produziert bei 5600 Kurbelwellenumdrehungen kerngesunde 65 Pferdestärken.

Gemessen an 253 Kilo Lebendgewicht und 1063 Kubik ist das nicht der große Biss. Aber die Power reicht für respektable Fahrleistungen. Hält sich der kurzbeinige Bullenbeißer naturgemäß beim Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 4,6 Sekunden noch zurück, wuchten die kräftigen Läufe im fünften und letzten Gang Fahrer und Maschine in 9,7 Sekunden aus 50 auf 120 km/h und mit 181 Sachen über die Autobahn. Ab 2000 Touren, im besten Milwaukee-Sound bellend, zieht die Bulldog auch im letzten Gang kräftig an der Leine. Und das nachhaltig und weit-

## Stichwort

### Negativfederweg:

Der Anteil des Federwegs, um den die Federung des Motorrads mit aufgesessenem Fahrer/Beifahrer und Gepäck einsinkt.

aus kultivierter als die meisten Sport-V2, die bei derartigen Gehorsamsübungen im Drehzahlkeller zu kollabieren drohen.

Die Stärke des luftgekühlten V2 liegt eindeutig beim Surf auf dem fetten Drehmomentpolster. Schon allein wegen des insgesamt begrenzten Drehzahlbandes. Bereits knapp über den magischen 6500/min, die das Tor zum roten Drehzahlbereich kennzeichnen, rennt die Bulldog unerwartet und zähneklappernd in den Drehzahlbegrenzer, woran sich der Fahrer erst einmal gewöhnen muss.

In mittleren bis weiten Kurvenradien auf ordentlich asphaltierten Landstraßen, die unter leichtem Zug genommen werden wollen, fühlt sich die Bulldog heimisch wie Nachbars Lumpi in der Bonner Rheinaue.

Auch das Fahrwerk der BT bevorzugt den Auslauf an der langen Leine. Ganz nach alter Schule rund fahren, nicht hektisch im gut schaltbaren Getriebe rühren und heftige Lastwechsel vermeiden, dann geht die BT 1100 handzahn und zugleich flott ums Eck, bis die Rasten schmirgeln, auch wenn sie nicht zu den Handling-Wundern gehört.

Denn trotz des – nicht zuletzt wegen der straff gewählten Zugstufendämpfung am Heck – reaktionsarmen Kardans ist zu spüren, wie sich die Heckfederung beim Beschleunigen verhärtet. Und beim abrupten Schließen des Gashahns sackt die Bulldog beleidigt mit der Front ein. Zwar lässt sich an der 43er-Gabel über die Federvorspannung – am besten gleich ganz reindrehen – Negativweg herausnehmen. An der deutlichst komfortbetonten Federate ändert das aber nichts, die passt eher zum streichelfreundlichen Golden Retriever als zum

Bullenbeißer.

Aus letztgenannter Zucht stammen dagegen die Vierkolben-Festsattelstopper an der Front. Im Wissen um diese Gene verpassten die Bulldog-Züchter der BT 1100 einen 15er- (zuvor 14er-) Hauptbremszylinder. Das kommt zwar der Dosierbarkeit der Bremsen zugute, aber sie packen immer noch mit einer Vehemenz zu, dass die Gabel erschrocken in die Knie geht, auf größeren Unebenheiten dann die Segel streicht und den Frontpneu fröhlich pfeifen lässt. Wer das weiß, lässt der Bulldog die lange Leine und den runden Fahrstil oder rüstet gleich auf straffere Gabelfedern um.

## Das Fahrwerk bevorzugt den Auslauf an der langen Leine



Schwer ablesbare Instrumente mit toller Optik (ganz o.), von 14 auf 15 Millimeter vergrößerter Hauptbremszylinder (o. links). Neu: Gabelbrücke, Klemmböcke und Lenker.







Auch die BT kommt um die Euro 2 nicht herum. U-Kats im Auspuff reduzieren den Schadstoffausstoß.



Luffleitbleche sorgen am BT-1100-V2 für das thermische Wohlbefinden des hinteren Zylinders.

Ganz brav geht die BT mit Herrchen in Sachen Komfort um: Schluss ist mit der einengenden »Es passt oder es passt nicht«-Sitzposition. Optisch nur geringfügig geändert, bietet die

schön integrierende Sitzmulde jetzt ausreichend Platz, um ein wenig nach hinten rutschen zu können. Zudem lässt sich die 2005er-Bulldog auch besser am Halsband packen. Eine neue Gabelbrücke mit geänderten Klemmböcken sowie ein neuer Lenker sollen für eine aktivere Sitzposition sorgen. Nun, auch wenn der Lenker jetzt einen etwas günstigeren Hebel bietet, bleibt's im Übrigen bei der bekannten und betont aufrechten Oberkörperhaltung. Außerdem sind die Lenkerenden wieder – für viele sicher unnötigerweise – nach innen gekröpft, und wie gehabt fallen die Rückspiegelausleger recht kurz aus.

Sei's drum, optisch wird das Lenkerarrangement vom neu gestalteten Cockpit gekrönt, das noch besser zum etwas eigenwilligen Naked-Bike-Charme der BT 1100 passt. Da mag man dann der Bulldogge auch überhaupt nicht übel nehmen, dass der Drehzahlmesser und der Tacho bei Tage nur schwer und bei

### Technische Daten Yamaha BT 1100 Bulldog

**Motor:** Leistung 47,8 kW (65 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 88,3 Nm bei 4500/min, fahrtwindgekühlter 75-Grad-V2-Viertaktmotor, Hubraum 1063 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 95 x 75 mm, Verdichtung 8,3 : 1, je ein Ein- und Auslassventil über je eine oben liegende Nockenwellen und Kipphebel betätigt, Nasssumpfschmierung, zwei Gleichdruckvergaser, d = 37 mm, Sekundärluftsystem, zwei U-Kats, elektronische Zündung, E-Starter, Lichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/12 Ah

**Kraftübertragung:** Fünfgang-Getriebe, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Kardanwelle, Gesamtübersetzung: 11,2/7,9/6,1/4,9/4,1

**Fahrwerk:** Rückgratrahmen aus Stahl, v. 43-mm-Telegabel, hinten Vierkant-Zweiarmschwinge aus Stahl mit hebelangelntem

Zentralfederbein, vorn und hinten Federbasis einstellbar, Federweg v./h.: 120/125 mm

**Räder:** Alu-Gussräder, vorn 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17, Serienbereifung Metzeler ME Z3, vorn 120/70 ZR 17, hinten 170/60 ZR 17, vorn 298-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsattel, hinten 267-mm-Einscheibenbremse mit Zweikolben-Festsattel

**Gewicht:** voll getankt 253 kg, zul. Gesamtgewicht 450 kg, Zuladung 197 kg

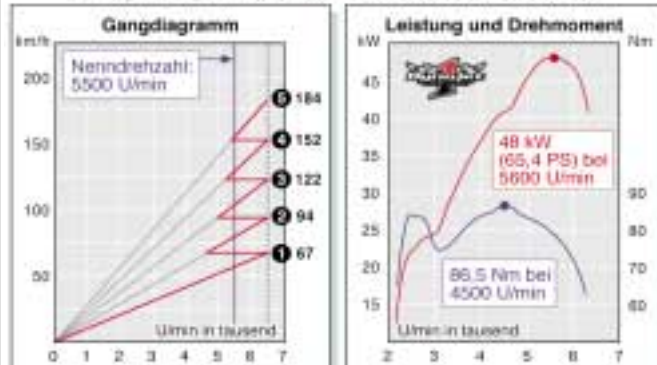
Tankinhalt: 20 l inkl. 3,6 l Reserve

**Kosten:** Preis 8.800 Euro (plus Nk.); Steuer 79,12 Euro (pro Jahr)

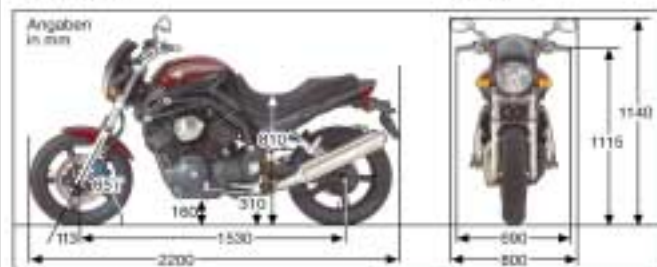
**Wartung/Garantie:** Grundinspektion bei 1000 km, dann alle 10.000 km, Ölwechsel alle 10.000 km/zwei Jahre ohne km-Begrenzung

### Messwerte Yamaha BT 1100 Bulldog

Alle Messungen mit 2D Data Recording  
Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Modell 250, Tel.: 0 21 51 / 50 56-46



Höchstgeschwindigkeit solo:	181 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h solo:	4,6 sec
Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang):	9,7 sec
Tachoabweichung:	4 %
Testverbrauch:	6,0 l / 100 km (Normal)
Reichweite:	333 km



Nachtfahrten kaum noch abzulesen sind. Freunde von Formensprache und Design werden der über- und gut verarbeiteten Bulldogge liebend gern in ihrer heimischen Garage ein wettergeschütztes Plätzchen anbieten, zumal der Preis gegenüber dem Vormodell nur moderat um 150 auf 8.800 Euro angehoben wurde.

Text: Guido Saliger

Fotos: C. Güldenring; T. Kohlmeier

### Fazit

Optisch wie eh und je ein Leckerbissen, passt Yamahas BT 1100 Bulldog nun auch ins neue Euro-2-Abgas-Regelwerk, was dem bulligen Charakter des V2 keinen Abbruch tut. Außerdem bietet die BT 1100 einen spürbar verbesserten Sitzkomfort, wobei die Lenkerform sicherlich Geschmackssache bleibt.

