



## Yamaha XT 700 Super Sport von Miles Motors

**Zwölf Jahre ist es her, seit sich mit der letzten XT 500 das Urgestein der Endurogattung in die Geschichtsbücher verabschiedet hat. Alle, die den Trennungsschmerz bis heute nicht verwunden haben, dürfen neue Hoffnung schöpfen: Miles Motors beschert dem Klassiker eine ungeahnte Blütezeit**

Soviel vorneweg: Ein abgeklärter Testbericht ist nicht drin. Zu tief sitzt im Testfahrer noch die Scham darüber, seine altgediente XT verkauft zu haben. Den oft so eigensinnigen, aber in all den Jahren immer treuen und ehrlichen Kumpel einem Wildfremden in die Hand gedrückt, für eine Handvoll lächerlicher Papierscheine. Noch Jahre nach diesem Verrat sorgt jede Begegnung mit dem Kult-Eintopf für wehmütige Gefühle in der Magengrube, die sachlicher Beurteilung kaum eine Chance lassen.



**Edle Augenweide:**  
Allein das Nummernschild wäre manchem XT-Enthusiasten schon ein kleines Vermögen wert

Aber was eine XT ausmacht, ließ sich ohnehin noch nie in harte Fakten packen. Da war schon immer jede Menge Herzblut mit im Spiel. Längst gibt es stärkere, leichtere, einfach bessere Enduros für alle Einsatzbereiche. Nur diese undefinierbare Ausstrahlung hat seither kein Hersteller noch einmal hinbekommen. Sabine und Michael Michiels von Miles Motors sind der Liebe zum klassischen Single schon lange verfallen. Nach zahlreichen stilvollen Versionen der SR 500 (siehe News 2/99) haben sich die Wegberger Veredler nun endlich den Traum von der nagelneu aufgebauten XT erfüllt. Fast erfüllt, um genau zu sein. Denn immer wieder finden die beiden Perfektionisten noch irgendwo einen Ansatz, um das Gesamtwerk um eine Nuance vollkommener zu machen. Und das kostet Zeit. Viel Zeit.

Als wir am Morgen mit einer halben Stunde Verspätung auf den Hof der Miles-Werkstatt rollen, zieht ein sichtlich übernächtiger Michael gerade die 1-in-2-Anlage fest. Es sind halt immer wieder diese Kleinigkeiten, die am meisten aufhalten. Da frisst die perfekte Anlenkung des hinteren Bremslichtschalters leicht ein paar Nachtstunden. Noch schnell den frisch konstruierten Schalldämpfer im Supertrapp-Prinzip montiert, und schon dringt wieder Tageslicht durch die Werkstatttür. Wenig später stehen dann zwei NEWS-Redakteure an der Hebebühne und nerven mit Fragen nach dem Undercover-Auspuff, der sich bei der ersten Begegnung mit der Miles-XT noch so genial unter dem Heckkotflügel versteckt hatte. "Der läuft schon gut, ist aber noch immer nicht optimal". Deshalb muss der aufwendige Lärmschlucker demnächst erst noch in der Rechenanlage eines renommierten Schalldämpferherstellers nachsitzen. Unser Enttäuschung hält sich in Grenzen, denn das polierte Supertrapp-Doppelrohr ist alles andere als eine Notlösung. Das Glanzstück am Heck überzeugt durch Leistung, uneingeschränkten Federweg - und grollenden Sound. Mit dumpfem Schlag klopft das Vorderrad den Takt des 700-Kubik-Singles auf den Werkstattboden. Keine Frage: Die Legende lebt.



**Exzellent:**  
Die semischwimmende Riesenscheibe setzt Maßstäbe

Und gesund ist sie auch. Dank jahrelanger Erfahrung und feiner Zutaten wie Carillo-Pleuel, Nimonic-Auslassventil und patentierter Zylinderzugentlastung gibt es auf jeden Miles-Motor ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Prüfstandläufe attestieren dem bislang so braven Single Spitzenwerte von 60 PS und respektable 40 Newtonmeter. Das maximale Drehmoment liegt bei nicht mehr als 4900 Umdrehungen an.



**Detailverliebt:**  
CNC-gefräster Tankdeckel in Originalform



**Keep Smiling:**  
Auch im Miles-Trim ist der Single ein echter Kumpel



**Schickes Ende:**  
Die 1-in-2 gibt der Heckansicht das gewisse Etwas

Trotzdem ist die endgültige Einstellung noch nicht gefunden. Der 40-er Mikuni-Flachschieber macht demnächst probenhalber einem 42er Edelteil von Keihin Platz, und die momentan eingesetzte programmierbare Zündbox fliegt raus, sobald die optimale Kurve feststeht. Das

kann eigentlich nicht mehr allzu lange dauern, zumindest Start- und Leerlaufverhalten sind einwandfrei. Trotz der Verdichtung von 11:1 genügt ein entschlossener Tritt, und die Miles-XT rüttelt gleichmäßig an ihrem Seitenständer. Die Sitzposition entspricht exakt derjenigen auf der Ur-XT. Mit einer Einschränkung: Während sich das Standardmodell mit den Jahren nach einem ausgeleierte Ikea-Sofa anfühlt, nimmt der Miles-Pilot auf einem durchtrainierten Sportgerät Platz. Schuld am guten Eindruck haben neben der speziell gepolsterten Sitzbank vor allem die straffen Federelemente. Während sich hinten zwei Progressive-Suspension-Beine mit 115 Millimetern Arbeitsweg begnügen, hält die voll einstellbare Upsidedown-Gabel von White Power immerhin 230 Millimeter Federweg bereit. Um die klassische XT-Geometrie nicht zu durchkreuzen, muss die Forke vor dem Einsatz in der Miles-Maschine aufwendig gekürzt werden.



Dampfhammer: Gegen den Zweiventiler ist kein Kraut gewachsen

Das kleine Vorderrad fällt erst bei genauerem Hinsehen auf. 17,18 oder 19 Zoll sind möglich, wobei der 19-Zöller sogar die Option auf ein Enduroprofil offen lässt. Obwohl kaum vorstellbar ist, dass es ein Kunde übers Herz bringen könnte, die schicke Yamaha tatsächlich durch den Dreck zu prügeln. Auf der Straße ist der montierte 18-Zöller eine gute Wahl.



Hoch fliegend:  
Die Super-Motto-Kollegen können sich warm anziehen

Superhandlich, ohne nervös zu wirken, wirft sich die XT auf ihren griffigen BT-45-Gummis in jeden noch so engen Radius. Anbremsen, abwinkeln, Gas geben - jeweils ein Genuss für sich. Wann hat es je eine XT mit glasklarem Bremsdruckpunkt und brachialer Verzögerung gegeben?



Leckerbissen: Guido mißbraucht die XT als Lockmittel fürs Mittagessen

Sattes Kurvengefühl, kerniges Beschleunigen? Die Miles macht ihrem "Super Sport"-Beinamen alle Ehre. Nach jeder Biegung ist man dankbar für die längere Hinterradschwinge aus der SR, die die Wheeleneigung unter Kontrolle hält.

Keine Frage, im Miles-Trimmm würde der vermeintliche Oldie selbst auf dem Super-Moto-Track eine glänzende Figur machen. Zu schade, dass uns der Betreiber der nahen Kartbahn partout nicht auf den Kurs lassen will. So muss die XT ihren Kurvenhunger auf den

kleinen Wegen am Niederrhein stillen.

Mit sattem Schlag und bebendem Leib schöpft sie aus dem Drehzahlkeller und verbreitet ihr unverfälschtes Einzylinderflair. einen unnachahmlichen, polternden Charme, dem sich niemand so leicht entziehen kann. Obwohl sie weder langsam noch leise ist, macht sie immer und überall einen freundlichen Eindruck. Selbst die älteren Herrschaften im Straßencafé fühlen sich vom Single-Sound keinen Moment gestört, sondern beginnen mit verklärtem Blick von der eigenen Motorradvergangenheit zu schwärmen.

Und der Testfahrer denkt wehmütig zurück an seine verkaufte XT und was aus ihr alles hätte werden können. Irgendwann, schwört er sich, sollte er es je zu ansehnlichem Wohlstand bringen, wird er mit der Miles-XT einen neuen Anfang machen.

Guido Bergmann