

gebraucht markt

Gebrauchtkauf Vespa P(X) 200 E



Heiligs Blechle

Kultgegenstand und Alltagsmuli: Mit der Vespa P 200 E gelang den italienischen Rollerbauern 1977 ein Klassiker, der auch in seinem 21. Produktionsjahr als Vehikel junggebliebener Mobilität gilt.

Von Gerfried Voigt; Fotos: Archiv

Wer sich einmal an die rollertypischen Eigenschaften gewöhnt hat, traut sich in den Kurven bisweilen ordentliche Schräglagen zu.“ So urteilte 1982 der MOTORRAD-Langstreckentest. „Links streift dabei der dicke Gummi am Hauptständerfuß und mahnt so vor Schlimmerem. Rechts dagegen kratzt gelegentlich sogar

das untere Kickstarter-Ende auf dem Asphalt, worauf das Rollerheck – oh Schreck, laß nach – ein Stück gen äußeren Kurvenrand geholt wird. Im Normalbetrieb wird diese Grenze freilich nicht erreicht.“

Die Vespa P(X) 200 überzeugte aber nicht nur als wendiges Stadtfahrzeug, sondern echte Rollerfreaks un-

ternahmen alles vom ausgedehnten Wochenendausflug bis zur mehrwöchigen Sommerreise mit dem sparsamen und problemlosen Fahrzeug. Noch heute verkörpert die seit 20 Jahren zweitaktende P(X)-Serie den Urtyp des zur Legende gereiften Motorrollers.

Die Original-Konzeption entstand schon 1946, als

Corradino d'Ascanio, Flugmotoren-Ingenieur bei Piaggio, mit der Vespa 98 das preiswerte Zweirad für die italienische Nachkriegs-Generation schuf. Wetter- und Schmutzschutz sowie Wartungsfreiheit hatten dabei oberste Priorität, ihre Verwandtschaft mit dem Flugzeugbau stand der fertigen Vespa ins Blechgesicht ge-





Stärken

- ▲ Robuster, elastischer Motor
- Pflegeleichte Konstruktion
- Riesige Auswahl an Zubehör- und Tuning-Teilen

Schwächen

- ▼ Antiquierte Handschaltung
- Schwache Bremsen
- Mageres Licht

Technische Daten

Motor

Gebälsegekühlter Einzylinder-Zweitakter mit Drehschieber-Einlaßsteuerung, Hubraum 198 cm³, 10 PS (7 kW) bei 5000/min, Gemischschmierung 1:50 (Lusso: Getrenntschmierung), Kickstarter (Lusso Elestart: E- und Kickstarter), ein Dellorto-Vergaser, Durchlaß 24 mm, kontaktlose Zündung, Mehrscheibenkupplung, Vierganggetriebe mit Drehgriffschaltung.

Fahrwerk

Selbsttragende Stahlblechkarosserie in Schalenbauweise, gezogene Einarm-Kurzschwinge vorn, Triebsatzschwinge hinten, jeweils ein hydraulisches Federbein vorn und hinten, zwei Trommelbremsen.

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel 65 Grad

Nachlauf	76 mm
Radstand	1240 mm
Sitzhöhe	810 mm
Lenkerbreite	700 mm
Tankinhalt/Reserve	8/2,1 Liter
Öltank (Lusso)/Reserve	1,5/0,45 Liter
Gewicht vollgetankt (Lusso Elestart)	109 (114) kg
Zul. Gesamtgewicht	290 kg

Testwerte

Höchstgeschwindigkeit	92/84 km/h
Solo/mit Sozius	
Beschleunigung 0-80 km/h	4,1s
Verbrauch	4,7 Liter
Kraftstoff	Normal

Ersatzteil-Preise

Kupplungshebel	12 Mark
Kupplungszug	28 Mark
Gabel komplett	208 Mark
Tacho	148 Mark

Vorderrad-Felge	60 Mark
Auspuff komplett	68 Mark
Rahmen komplett	1410 Mark
Kupplung komplett	255 Mark
Kupplungsscheibe	7 Mark
Federbein hinten	92 Mark
Einarmschwinge vorn	242 Mark

Test in MOTORRAD'

Langstreckentest	11/1982
Vergleichstest	15/1992

Reifen

vorn	hinten
3.50-10	3.50-10
ohne Markenbindung	

Modellpflege

P 200 E
 1977: Modellstart in Italien noch ohne Blinker
 1978: Einführung in Deutschland mit Blinkern, elektronischer Zündung, Ersatzrad, 5,5-Ah-Batterie

1982: verstärkte Gabel mit 20 mm Achsdurchmesser, verschleißbare Backenverriegelung

PX 200 E

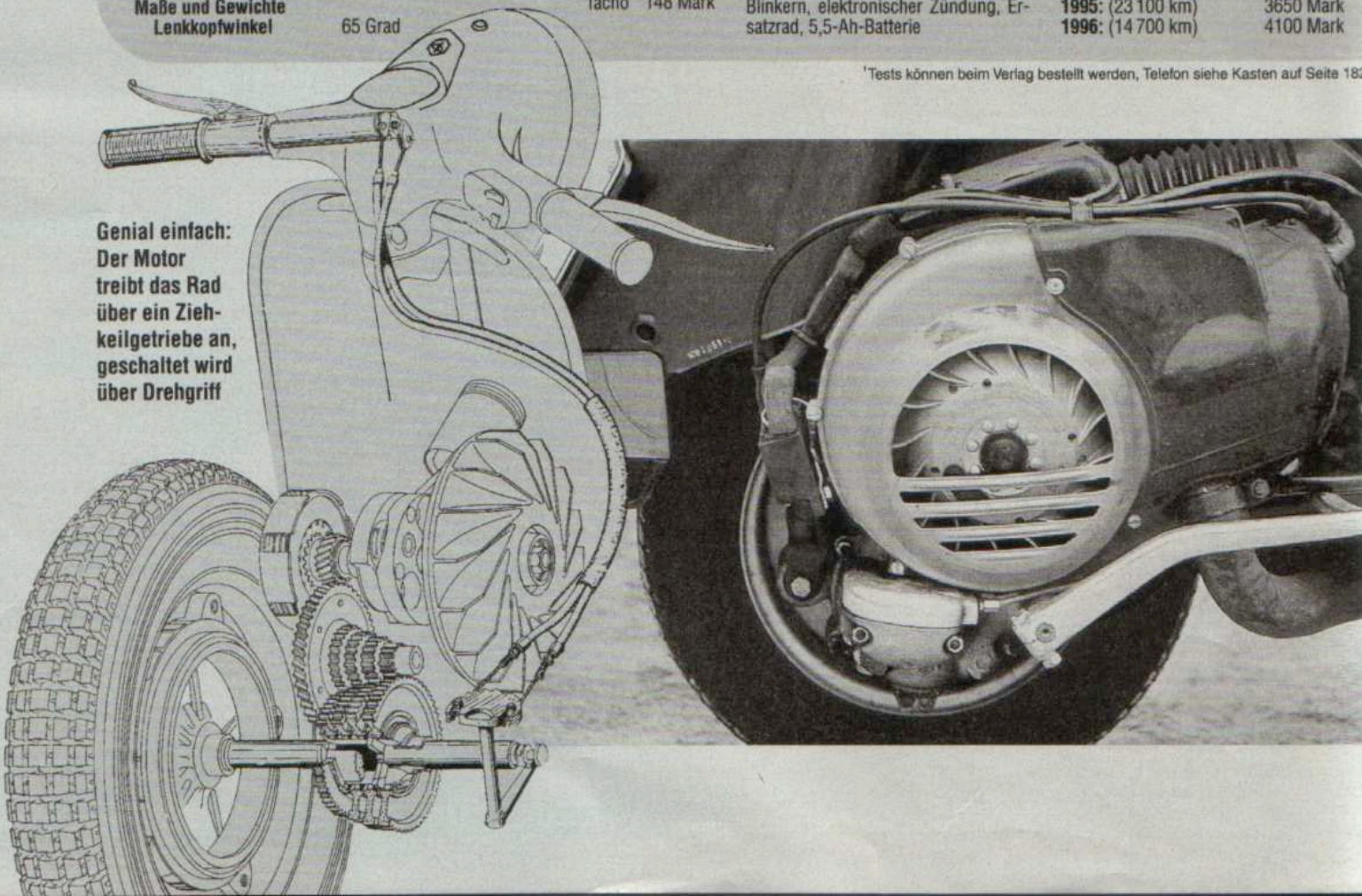
1983: Getriebe mit breiteren Zahnflanken, flachem Schaltkreuz, neuer Hauptwelle, Bremsen mit schwimmend gelagerten Bremsnocken, Nachstellmöglichkeit mittels Rändelmutter
 1984: Lusso-Version mit Getrenntschmierung, Lusso Elestart (E-Starter)
 1985: GS-Version mit 12 PS
 1993: Dreischeiben-Kupplung

Schwache-Gebrauchtpreise

1978-1991:	1500 bis 2400 Mark
1992:	(48 300 km) 2750 Mark
1993:	(39 900 km) 3000 Mark
1994:	(31 500 km) 3350 Mark
1995:	(23 100 km) 3650 Mark
1996:	(14 700 km) 4100 Mark

*Tests können beim Verlag bestellt werden, Telefon siehe Kasten auf Seite 182

Genial einfach:
 Der Motor treibt das Rad über ein Ziehkeilgetriebe an, geschaltet wird über Drehgriff



Gebrauchtkauf

schrieben: Die selbsttragende Karosserie, einseitig aufgemängelte Räder und eine Luftkühlung des Motors mittels Gebläse hat sie bis heute beibehalten. Als die ersten P 200 E der „Nuova Linea“ genannten Modelle 1977 in Pontedera vom Band liefen, rollten weltweit bereits sechs Millionen Vespa über die Straßen.

Die P 200 E löste im Herbst 1978 hierzulande den Vorgänger Rally 200 ab, besaß nun ein Reserverad und eine elektronische Zündanlage. Der Federweg der gezogenen Kurzschwinge wuchs auf komfortablere 90 Millimeter, und es gab endlich ein abschließbares Gepäckfach. Gediegenere Rastung mit neuen Schaltzügen sollte die Bedienung der Viergang-Drehgriffschaltung am linken Lenkerende erleichtern, auch Form

und Lagerung des Fußbremshebels gerieten ergonomischer. Aus versicherungstechnischen Gründen wurde die P 200 E in Deutschland mit geänderten Steuerzeiten von zwölf auf zehn PS gedrosselt, gut für immerhin 100 km/h Spitzengeschwindigkeit.

Die erste Modellreihe, erkennbar am Zündschloß in der Scheinwerfer-Abdeckung, wurde 1982 nur geringfügig modifiziert: Die Lenksäule erhielt einen größeren Durchmesser von nun 36,5 Millimeter, fast gleichzeitig wuchs die Vorderradachse um vier auf 20 Millimeter Durchmesser. Motoren- und Seitenhaubenklau gehörten nun der Vergangenheit an, da die Backenverriegelung unter die abschließbare Sitzbank wanderte.

Diese Standard-Serie lief in Italien erst 1985 aus, unter dem Namen Arcobaleno war dort bereits 1983 eine komplett überarbeitete Linie der

Blech-Alternativen

Kleinere PX-Modelle und die indische LML-Vespa als Varianten

Von außen sind die PX 125 und 150 kaum von der 200er zu unterscheiden. Bis zum Start der SKR-Modelle 1993 war die 125er Italiens meistverkaufter Roller. Sie wird auch heute noch hierzulande angeboten, während die 150er 1992 aus dem Programm verschwand. Ab 1985 gab es die T 5 als 125er Sportausführung mit zwölf PS und rechteckigem Scheinwerfer. Auch für 16jährige sind ältere PX 125 interessant, ein Drosselauspuff auf 80 km/h mit TÜV-Gutachten kostet 199 Mark etwa bei SIP Scootershop, Telefon 0 81 91/94 23 03.

Seit 1985 läuft in Kanpur bei der indischen Firma Lohia Machines Ltd. oder LML die PX 150 E in Großserie vom Band. Mehrheitsbesitzer Piaggio läßt dort auch einen Großteil der PX-Teile für den europäischen Markt herstellen. Die Firma RWN aus Penzberg importiert die indischen Vespa. Da der Neupreis einer LML-Vespa deutlich unter dem einer italienischen liegt, sind Gebrauchte aus Indien auch preiswerter. Allerdings konsumiert der mit leichterem Lüfterrad spontaner ansprechende Motor noch immer Gemisch 1:50.



Familienähnlichkeit:
PX 125/150



Indischer Lizenzbau:
LML-Vespa NV 150/200

High Lights

SYMPATEX®

LE MANS



LE MANS

Sympatex-Klima-Membrane
Sportlicher, leichter Tourenstiefel,
Waterproof Rindleder, Reißverschluss,
Fußbett-Einlage, Knöchel- und
Schienbeinverstärkung
Gr. 37 - 46

SPRINT

Sympatex-Klima-Membrane
Superleichter Sport-Tourer,
Unkomplizierte Schafthöhe,
Fußbett-Einlage,
Knöchel- und Schienbein-
verstärkung.
Gr. 37 - 46



MONZA

Stiefel aus mattem
Softrindleder
Sympatex-Klima-Membrane
Verstellbarer Klett-
verschluss,
Knöchelverstärkung,
Reflektor und
bequeme Luftpolster-
sohle.
Gr. 36 - 47



KOCHMANN
BOOTS

Ihr Spezialist für Motorradstiefel

KATALOG ANFORDERN!

Kochmann GmbH · Postfach 3122 · D-59831 Troisdorf
Tel. 0 22 41 / 39 42-20 · Fax 0 22 41 / 39 42 99

Lesererfahrungen

MOTORRAD-Leser benützen ihre PX 200 E oft häufiger als ihr Motorrad, schrauben meist selbst und ärgern sich nur über häufig reißende Bowdenzüge.



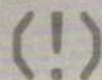
Meine Frau und ich besitzen je eine Vespa PX 200 mit 24 000 und 5000 Kilometern. Zuvor hatten wir uns eine solche Vespa geteilt und mit zirka 30 000 Kilometern und geringem Wertverlust wieder verkauft. Noch keine hat eine Werkstatt von innen gesehen. Ärgerlich ist der Verbrauch des kleinen Motors von 5,5 Litern auf 100 Kilometer. Dafür lassen

die 201 Kilogramm Zuladung der PX sogar unsere Honda Seven-Fifty neidisch werden.
Thomas Mayer, Oldenburg



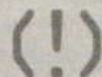
Für den Gespannbetrieb muß das Übersetzungsverhältnis der PX 200 GS geändert werden. Es gibt die Möglichkeit, nur den kürzeren vierten Gang der Vespa T 5 einzubauen oder den Primärtrieb zu ändern. Ich habe das Primärrad mit 65 Zähnen gegen das der PX 80 mit 68 Zähnen ausgetauscht und kann so wahlweise Kupplungsräder mit 20, 21 oder 22 Zähnen benutzen. Seit 13 000 Kilometern fahre ich nun schon die Cosa-Kupplung mit 20 Zähnen auf dem 68er Primärrad.

Herbert Gilch, Schauenburg



Meine PX 200 Lusso wurde 1990 neu gekauft und ist vor drei Wochen bei Kilometerstand 69 596 zum ersten Mal unterwegs stehengeblieben (Kerzenelektrode nach 35 000 Kilometern total abgebrannt). Bei Tachostand 20 000 war ein neuer Auspuff fällig (restlos verkockt, seitdem bekommt sie Castrol greentec). Nach 10 000 Kilometern spendierte ich ihr einen Cosa-Hauptscheinwerfer, die Bremsen wurden je einmal belegt und ziehen wie am ersten Tag – nämlich gar nicht. Die Lusso ist das zuverlässigste und unkomplizierteste Fahrzeug, das ich kenne – und springt nie auf dem ersten, aber immer auf den zweiten Tritt an.

Michael Wickenhäuser, Diersburg



Gleich nach dem Kauf meiner PX 200 GS im Mai 1996 habe ich mir eine Tourenscheibe angeschafft. Um die Bowdenzüge schmieren zu können, muß man die Spiegel ausleger demontieren, und die lassen sich nur nach Abbau der Scheibe entfernen. Mein Tip: Spiegel mit Auslegern aus dem Handel von unten am Lenkkopf

**100
MARE
TIP**

Vater Kientz: vertraut dem kompetenten Nachwuchs



Per Vespa in die Alpen: Die Honda der Mayers bleibt daheim, die PX trägt mehr



Gebrauchtkauf

PX-Modelle gestartet, die aber erst ein Jahr später als Lusso-Reihe nach Deutschland kam. Wichtigste Änderung: die längst überfällige Umstellung auf Getrenntschmierung.

Den stets rubbelnden Trommelbremsen versuchten die Ingenieure mit schwimmend gelagerten Bremsnocken und jetzt per Stellschraube zu justierenden Seilzügen abzu helfen. Ein kombiniertes Zünd/Lenkschloß samt neuem Tacho mit Benzinanzeige erleichterten den Rolleralltag. Für Kick-

müde gab es sogar die „Elestart“ mit Elektrostarter, die eine Neun-Ah-Batterie, im Ersatzrad unter der linken Backe versteckt, speiste. Sämtliche Bowdenzüge wurden ab 1985 servicefreundlich teflonbeschichtet. Im gleichen Jahr erfreute der Augsburger Importeur auch sportlich orientierte Vespisti mit der zwölf PS starken GS-Version, die bis heute angeboten wird.

Beim MOTORRAD-Langstreckentest 1982 mußte die P 200 E über 12 500 Kilometer ihre Qualitäten unter Beweis stellen. Während dieser Distanz fiel zweimal die Zünd-

box durch ein abvibriertes Kabel aus, außer einem defekten Kolbenring und dem verschlissenen Schaltkreuz war nichts zu bemängeln. Letzteres streikt aber nur, wenn die beiden Schaltzüge nicht exakt eingestellt sind – dann springen der dritte und vierte Gang raus.

Ab 1983 hatte Piaggio ein Einsehen und setzte ein flacheres Schaltkreuz, eine geänderte Hauptwelle und verstärkte Getriebezahnräder ein. Rostfraß am Fahrgestell ist verbreitet, eingelaufene Nadellager am Vorderrad sind ebenfalls keine Seltenheit. Ruffende Kupplungen inzwi-

schen schon, da die PX 200 seit Ende 1993 die verstärkte Dreischeiben-Kupplung des Modells Cosa erhielt. Wenn die Lampen in schöner Regelmäßigkeit durchbrennen, ist ein defekter Spannungsregler schuld; wollen die Blinker nicht mehr, liegt es oft an den Massekontakten der Haubenverschlüsse oder Backendorne.

Da der Zubehörmarkt einiges an Tuning-Teilen bietet, werden dem Gebrauchtkäufer oft stark modifizierte PX 200 angeboten. Vorsicht ist angebracht, da vieles nicht zugelassen oder wenig fachgerecht ausgeführt ist. Wer seine



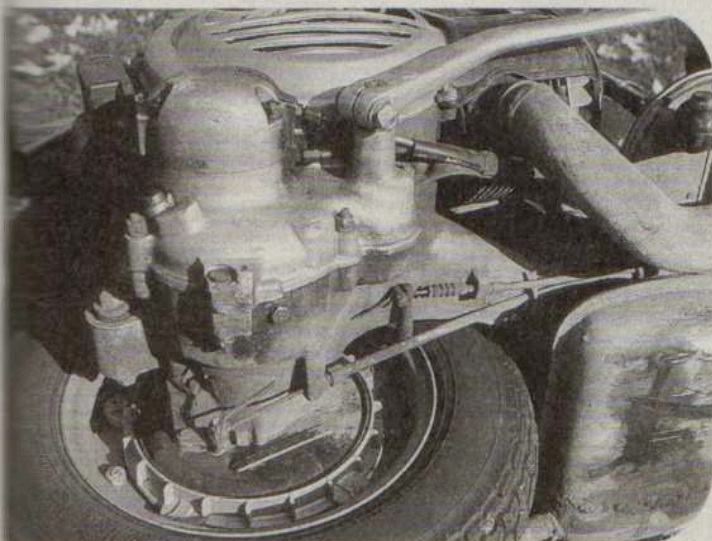
befestigen (Innengewinde sind vorhanden) und die Abdeckung einer älteren PX ohne integrierte Spiegelausleger verwenden – die läßt sich nach Lösen von vier Schrauben entfernen.
Werner Kientz, Esslingen



Von 1982 bis 1996 fuhr ich mit der Vespa 167 820 Kilometer, davon zirka 90 000 mit zwei Personen und Gepäck. Nach 14 Wintern trennte uns der Rost. Trotz Verarbeitungsmängeln kaufte ich mir zwei neue: eine zum Fahren und eine, um in Zukunft unter den Plastikrollern aufzufallen.
Reinhold Stöbel, Starnberg

Die Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Außerdem kann MOTORRAD keine Garantie für die Gefahrlosigkeit der geschilderten Umbaumaßnahmen leisten.

Übersetzungskünstler: Herbert Gilch machte den Antrieb seines Wespengespanns passend



Justieren der Züge ist wichtig fürs Schaltkreuz

AIR POWER



Die gewinnbringende Kombination

● Bessere Gasannahme



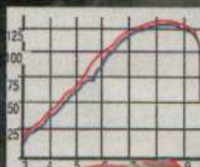
● Verbessertes Fahrverhalten



● Keine toten Punkte



● Verbesserter mittlerer Drehzahlbereich



● Konstante Leistung



JET POWER



K&N Filters (Europe) Ltd

Erkundigen Sie sich zum Nulltarif unter der Nummer 0130/8192 09 nach Ihrem lokalen Händler
 e-mail : kn@kn.u-net.com

Leseraufruf

MOTORRAD sucht Erfahrungen

Für den „Gebrauchtkauf“ in MOTORRAD sind die Lesererfahrungen eine besonders wichtige Informationsquelle. Wenn Sie also etwas über aufgetretene Schäden, Reifentips und Zubehör an einem der unten aufgelisteten Motorräder zu berichten haben, schreiben Sie bitte an: Redaktion MOTORRAD, Stichwort Gebrauchtkauf, Postfach, 70162 Stuttgart. Verschweigen Sie auch bitte nicht Baujahr und Kilometerstand Ihres Motorrads. Und wenn Sie sich in dem entsprechenden Gebrauchtkauf vielleicht einmal abgebildet sehen möchten, legen Sie ein Foto von Motorrad samt unbeheltem Fahrer bei.

Fühlt sich auf der Straße viel wohler als im Gelände: BMW R 1100 GS



- Yamaha YZF 750 • BMW R 1100 GS
- Kawasaki GT 550 • Yamaha RD 500

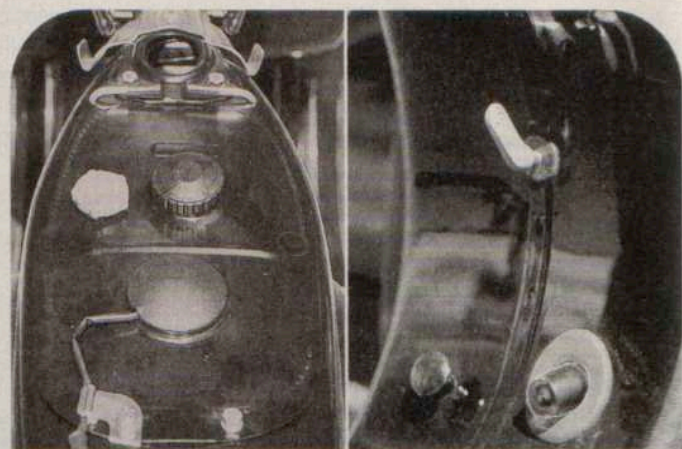
So viel Mühe muß belohnt werden: Der beste Schrauber- oder Verbesserungstip wird mit 100 Mark honoriert. Gibt's an diesem Motorrad partout nichts zu schrauben oder zu verbessern, entscheidet das Los. Wohnen Sie in der Nähe von Stuttgart und haben Lust, Ihr Motorrad für Fotozwecke zur Verfügung zu stellen, geben Sie bitte Ihre Telefonnummer mit an. Demnächst kommen an die Reihe:

Gebrauchtkauf

Vespa auf sportlich trimmen will, kann defekte Stoßdämpfer durch Gasdruckdämpfer von Bitubo ersetzen (mit Festigkeitsgutachten bei alpha-technik, Telefon 0 80 36/ 45 45), für seriöses Motor-Tuning eignet sich der nikasilbeschichtete 210-cm³-Leichtmetallzylinder samt Kolben von Malossi am ehesten (mit TÜV-Gutachten bei Scooter Center Köln, Telefon 0 22 38/94 51 61, oder Rollerzentrale München, Telefon 0 89/5 02 88 43).

Außerdem sind einige Bücher für Selbstschrauber im Handel (Vespa Motorroller, Edition Schneider Text, ISBN 2-91 18 70-00-X, 29,80 Mark, Reparaturanleitung Vespa PX/ Cosa, Bucheli-Verlag, ISBN 3-71 68-18 04-6, 42 Mark).

Da die Auswahl mit rund 26 000 zugelassenen Exemplaren groß ist, kann ab 1500 Mark eine gebrauchte PX 200, ab etwa 2000 Mark eine Lusso ergattert werden. Und nach einem Kauf in Italien hilft für die deutsche Zulassung Import-Spezialist Stefan Huber (Telefon 0 81 02/78 35 64). □



Öltank und Schauglas gibt es seit Modelljahr 1984

Gebrauchtkauf in MOTORRAD

Aprilia Pegaso 650	Heft 5/1998	Honda VT 600 C	9/1997	Kawasaki ZZ-R 600	9/1994	Suzuki GSX 400	19/1990	Yamaha XS 400 ohc	20/1992
BMW R 45/65	Heft 13/1993	Honda XL 600 V Transalp	2/1996	Kawasaki KLR 650/Tengai	16/1997	Suzuki GS 500 E	1/1995	Yamaha XS 400 dohc	8/1996
BMW F 650	11/1997	Honda GL 650	16/1995	Kawasaki Z 650	18/1992	Suzuki RG 500 Gamma	10/1993	Yamaha SR 500	14/1995
BMW R 75/5 bis /7	7/1992	Honda NTV 650	5/1995	Kawasaki GPX 750	19/1995	Suzuki DR 600	12/1992	Yamaha XT 500	2/1994
BMW R 80	21/1996	Honda NX 650	16/1996	Kawasaki GPZ 750	26/1993	Suzuki RF 600 R	21/1997	Yamaha XT 600 Ténéré	22/1995
BMW R 100 RS	18/1997	Honda CB 750 K	11/1996	Kawasaki GT 750	5/1991	Suzuki GSX 600 F	6/1997	Yamaha XV 535	10/1994
BMW R 1100 RS	3/1997	Honda CB 750 K (Z)/F	2/1998	Kawasaki VN 750	6/1995	Suzuki DR 650	26/1995	Yamaha XJ 550	16/1992
BMW K 75	25/1992	Honda CB 750 Seven Fifty	13/1997	Kawasaki Zephyr 750	20/1996	Suzuki GR 650	1/1994	Yamaha XT 550	7/1998
BMW K 1	5/1996	Honda CBX 750 F	3/1995	Kawasaki ZXR 750	23/1995	Suzuki LS 650	19/1994	Yamaha XZ 550	23/1994
BMW K 100	23/1990	Honda VF 750 F	19/1992	Kawasaki Z 750 LTD Twin	22/1993	Suzuki DR Big 750	8/1995	Yamaha FZR 600	25/1996
BMW K 1100 RS	4/1998	Honda VFR 750 F	5/1994	Kawasaki GPZ 900 R	1/1992	Suzuki DR 800 Big	26/1997	Yamaha SRX 600	24/1991
BMW-Endurds	3/1991	Honda VFR 750 R	6/1998	Kawasaki GPZ 1000 RX	12/1995	Suzuki GSX 750 F	4/1996	Yamaha XJ 600	8/1993
Cagiva Elefant 900	22/1997	Honda XRV 750 Africa Twin	1/1997	Kawasaki 1000 GTR	10/1992	Suzuki GSX-R 750	5/1993	Yamaha XJ 600 S/N	23/1996
Ducati 900 SS	13/1996	Honda CBR 900 RR	25/1997	Kawasaki ZX-10	12/1993	Suzuki GSX-R 750 W	2/1997	Yamaha XJ 650	8/1994
Ducati 851/888	12/1997	Honda CB 900 F Bol d'Or	14/1992	Kawasaki Z 1000 A	15/1996	Suzuki GT 750	14/1997	Yamaha XS 650	5/1992
Ducati Panthah	14/1993	Honda CBR 1000 F	25/1994	Kawasaki GPZ 1100	2/1995	Suzuki VS 750 Intruder	1/1993	Yamaha FZ 750	13/1992
Gespanne	4/1994	Honda CBX 1000	11/1995	Kawasaki Z 1100 ST	3/1994	Suzuki VX 800	12/1996	Yamaha XJ 750 Seca	18/1994
Gespanne (Dnepr/Ural)	26/1994	Honda GL 1000	21/1992	Kawasaki ZZ-R 1100	25/1996	Suzuki GS 850 G	9/1992	Yamaha XS 750/850	11/1993
Harley-Davidson Big Twin	24/1996	Honda GL 1100/1200	13/1994	Kawasaki Z 1300 DFI	20/1994	Suzuki GS 1100 G	20/1995	Yamaha XTZ 660	26/1996
Harley-Davidson Shovelhead	16/1994	Honda ST 1100	9/1996	Kawasaki VN-15	1/1996	Suzuki GSX 1100 E/ES/EF	20/1993	Yamaha XTZ 750	18/1995
Harley-Davidson Sportster	18/1993	Honda VF 1100 C	21/1995	KTM LC 4	6/1993	Suzuki GSX 1100 F	24/1997	Yamaha XV 750	24/1993
Honda MBX/MTX 80	9/1993	Honda GL 1500/6	22/1996	Laverda 1000 SFC	23/1993	Suzuki GSX 1100 Katana	3/1990	Yamaha TDM 850	3/1996
Honda CM 185/200 T	11/1992	Husvama 610	14/1996	Moto Guzzi V 35/50	22/1994	Suzuki GSX-R 1100	18/1991	Yamaha XJ 900	15/1990
Honda Helix CN 250	5/1997	Kawasaki Z 200/250	7/1993	Moto Guzzi California	17/1995	Suzuki VS 1400	15/1995	Yamaha XJ 900 S Diversion	1/1998
Honda XL 350 R	21/1994	Kawasaki EL 250	6/1996	Moto Guzzi Le Mans I bis III	15/1992	Triumph Tiger/Bonneville 750	7/1995	Yamaha FZR 1000 Genesis	19/1993
Honda CB 400/450 N	9/1991	Kawasaki KLR 250	15/1994	Moto Guzzi Mille GT	19/1997	Triumph Trident	20/1997	Yamaha FJ 1100/1200	3/1992
Honda CB 450 S	3/1993	Kawasaki GPZ 305	2/1993	MZ ETZ 125/150	17/1992	Triumph Vierzylinder	24/1995	Yamaha GTS 1000	23/1997
Honda CB 500	17/1997	Kawasaki Z 440/440 LTD	6/1992	MZ TS 250/1, ETZ 250	26/1990	Vespa PX 80	21/1991	Yamaha XS 1100	7/1990
Honda CX 500	11/1990	Kawasaki EN 500	4/1997	Simson KR 51 Schwalbe	25/1993	Yamaha RD/DT 80 LC	14/1994	Yamaha XV 1100	17/1996
Honda FT 500	24/1992	Kawasaki GPZ 500 S	14/1991	Suzuki GN 250	7/1994	Yamaha XC 125 Beluga	24/1994	Yamaha Vmax	10/1995
Honda VT 500 E	2/1992	Kawasaki KLE 500	10/1996	Suzuki GT 250/X7	11/1994	Yamaha DT 175 MX	22/1992	Yamaha XVZ 12 und 13 T	10/1997
Honda XBR 500	21/1993	Kawasaki GPZ 550	9/1995	Suzuki RGV 250	19/1996	Yamaha RD 250/350 LC	8/1992	125er Klasse	8/1997
Honda XL 500 R	4/1992	Kawasaki GPZ 600 R	23/1992	Suzuki DR 350	7/1996	Yamaha RD 250/350	7/1997		
Honda CBX 550 F	15/1993	Kawasaki KLR 600	17/1993	Suzuki GS 400/450	16/1993	Yamaha XT/SR 250	26/1992		
Honda CBR 600 F	17/1994	Kawasaki ZX-6R	3/1998	Suzuki GS 400 Bandit	8/1998	Yamaha XT 350	4/1995		

Die gewünschten Hefte können Sie unter der Rufnummer 07 11/182-12 29 (Fax 182-17 56) per Bankeinzug, über <http://www.motorradonline.de> im Archiv oder per E-Mail an leserbriefe_mrd@motor-presse-stuttgart.de bestellen. Sollte ein Heft vergriffen sein, erhalten Sie Kopien der Testberichte zum Heftpreis.