

# EIN HOCH AUF'S TIEF

Es geht halt nichts über ein durchgehendes, flaches Trittbrett. Auch nicht bei einem Maxiscooter

Text & Fotos: GÜNTER WIMME

Designer hassen den freien Durchstieg, denn er zerstört ihre schöne Linie auf dem Zeichentisch. Ein Scooter zerfällt in ein Vorn und ein Hinten, und in der Mitte ist nichts außer dem tiefen Trittbrett. Für Designer ein Graus.

Dabei hat sich die klassische Anordnung über Jahrzehnte bewährt. Denn mit einem tiefen, durchgehend flachen Trittbrett geht das Auf- und Absteigen mit links, weil man nirgends mit den Schuhen hängenbleibt. Nicht mal im Morgenschlaf.

Wer Scooter am Straßenrand unter die Lupe nimmt, wird feststellen: Alle Mittelunnel sind mehr oder weniger von Fußspuren verunziert. Sie machen ihren Besitzern das Leben unnötig schwer. Am schwersten zu besteigen ist derzeit ein Honda Integra: Der Mittelunnel baut so hoch, daß man am besten das Bein über den Sitz schwingt, wie beim Motorrad.

Warum so umständlich, wenn es auch einfach geht, sagt sich Daelim. Die Koreaner gehen an ihren Maxi ganz pragmatisch heran und stellen fest: Asiaten sind keine Riesen, Europäer messen meist unter 1,90 m. In beiden Kontinenten wollen sich Scooterfahrer nicht unnötig plagen.

Deshalb besitzt der Steezer ein flaches Trittbrett, ungewöhnlich für so ein üppiges Fahrzeug. Wer mit ihm scootertypisch durch die Stadt tingelt und x-mal auf- und absteigt, fragt sich verdutzt, warum man es anders machen sollte. Daumen hoch für Korea.

Dank seiner tiefen Sitzbank fühlen sich Leute mit kurzen Beinen auf dem Steezer wohl. Nur ganz lange Lulatsche stoßen irgendwann mit ihren Knien an. Die beste aller Sozias freut sich über Klapprasten (auf den Chromknopf drücken) und ein bequemes Sitzkissen, am serienmäßigen Gepäckträger kann sie sich bei Bremsmanövern gut festhalten. Die karge Zuladung von drei Zentnern ist leider typisch für viele moderne Scooter. Praxisgerecht wären mindestens 200 kg für zwei Passagiere samt Gepäck.

## Kombi ade, denn ABS ist Serie

Früher besaß der Steezer eine Kombibremse. Die hätte 2017 für eine Zulassung gereicht, denn nur Zweiräder über 125 Kubik brauchen laut Gesetzgeber das teurere ABS. Aber klar ist auch, daß ein Antiblockiersystem die technisch bessere und sichere Lösung ist. Darum machte Generalimporteuer Leeb Nägel mit Köpfen und liefert den Steezer nur mit ABS aus. Gut so! Die Bremsen vorn und hinten agieren getrennt. Wer rechts

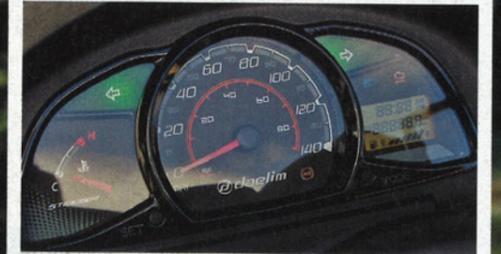
**Tiefes Trittbrett für maximalen Komfort**



DAELIM STEEZER 125i ABS



Tief, flach und groß genug für Schuhgrößen jenseits 43. Ein klassisch durchgehendes Trittbrett bewährt sich auch am Maxiscooter



Wozu Connectivity? Das Cockpit informiert schnörkellos über die wichtigsten Infos

Dank tiefem Trittbrett steigen Steezer-Fahrer locker auf und ab. Auch unterwegs bleibt der Pulsschlag niedrig, denn der Koreaner zieht unbeirrbar seine Bahnen und läßt sich mühelos beherrschen

zugreift, bedient nur die Vorderbremse. Und links wirkt nur auf hinten.

Wie immer bei Scootern ist das ABS übervorsichtig abgestimmt. Lange bevor der Reifen loswimmert, rattert das ABS bereits in den Bremshebeln. Natürlich ist das ein Erfolgserlebnis: Boah ey, was bin ich für ein Meisterbremsler! Leider wird durch diese Auslegung Bremsweg verschenkt. Selbst die harten Asiapneus (Kenda) könnten schneller zum Stehen kommen.

Doch ein schärfer abgestimmtes ABS braucht ein Fahrwerk mit Reserven. Bei Sportmotorrädern mit sehr spät regelndem ABS kommt sogar das Hinterrad hoch. Ob das Scooterfahrer wirklich wollen?

### Ein angenehmer LC-Motor

Im Grunde baut der Steezer-Motor auf dem Otello (Test im letzten Heft) auf. Er besitzt sogar dessen charakteristischen Ölkühler. Hauptunterschied ist die Kühlung per Flüssigkeit statt durch Gebläse-Kühlluft. Der Wassermantel hält nicht nur die Temperaturen konstanter, sondern schirmt auch

den Motorlärm ab. Folge: Er leistet fast 2 kW mehr.

Die spürt man beim Beschleunigen, der Steezer schiebt gleichmäßig und kraftvoll voran. Vor allem aber leise. Der LC-Motor läuft im direkten Vergleich zum luftgekühlten Otello runder und kultivierter. Mit 105 km/h Topspeed gehört er zu den schnellsten 125ern. Und sparsam ist er obendrein. Mit durchschnittlich 3,5 l auf 100 km reicht sein Tank 271 km weit.

Handliche 1.382 mm Radstand, da gibt es längere Schiffe. Trotzdem läuft der Steezer bei Vollgas sauber geradeaus. Da helfen sicher auch seine großen 14-Zoll-Felgen, sie sorgen für Beharrung.

Im Alltag stets zu Diensten: Griffsihere Armaturen erfreuen das Besitztzer ebenso wie reichhaltiges Bordwerkzeug, keyless-go-Zündschloß oder laute Hupe. Schrauber können durch Lösen weniger Schrauben den kompletten Motorraum freilegen.

Fazit: Maxi mit Durchstieg und tollem Preis-/Leistungsverhältnis. **S**

### Daelim Steezer 125i ABS

Der Steezer erfüllt, was wir von einem Koreaner erwarten. Er funktioniert im Alltag tadellos, ohne nervigen Zickenkrieg. Gleichzeitig sind eigenständige Lösungen an Bord, siehe Ölkühler. Ein rundes Paket zum günstigen Preis



Motorleistung, Verbrauch, Handling, Gewicht, Reichweite, Licht, Hupe



Ergonomie für Große, Spiegel, Diebstahlschutz, Zuladung



Wasserkühler auf der rechten Motorseite angeordnet



Motor auf Otello-Basis, wassergekühlt, ohne Ölschlagglas. Dafür zwei Federbeine an Bord



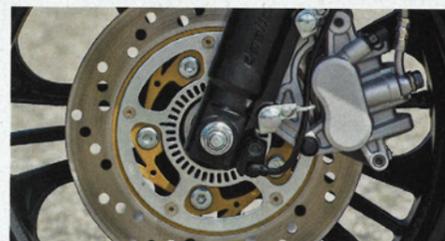
Blauer Ring ums Zündschloß, vom Funkschlüssel drahtlos freigeschaltet. Helmloch per LED beleuchtet



Das Helmloch faßt einen geräumigen Integralhut, aber nicht mehr. Der Tankstutzen sitzt links vorn



Spiegelfläche könnte größer sein. Ölkühler ist ein Daelim-Special



Seit 2017 sind beide Scheibenbremsen ABS-geregt, ohne Kombi-bremse



### Technische Daten: DAELIM STEEZER 125 Fi ABS

**Motor:** Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 56,0 x 50,7 mm, Hubraum 124,8 cm<sup>3</sup>, obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile. Elektr. Saugrohreinjection, Saugrohr-ø 30,0 mm, Verdichtung 11,4. Sekundärluftsystem, G-Kat, Generator 230 W, Batterie 10,0 Ah  
**Leistung:** 9,2 kW/12,5 PS bei 8.000/min, Drehmoment 11,8 Nm bei 6.600/min  
**Kraftübertragung:** Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe  
**Fahrwerk:** Geschweißter Stahlrohrrahmen. Telegabel vorn, ø 30 mm, Federweg 118 mm. Triebsetzschwinge hinten, 2 Federbeine, 5-fach einstellbar, Federweg 94 mm. ABS, Scheibenbremse vorn, ø 220 mm, Zwei-

kolbenzange. Scheibenbremse hinten, ø 200 mm, Zweikolbenzange. Alufelgen, Reifen 120/70-14 vorn, 140/60-14 hinten  
**Maße/Gewichte:** Lenkerhöhe 1.040 mm, Lenkerbreite 750 mm, Sitzhöhe 750 mm, Trittbretthöhe 330 mm, Radstand 1.382 mm, Gewicht vollgetankt 160 kg, Radlastverteilung v/h 38/62%, Zuladung 156 kg, Tankinhalt 9,5 l  
**Ausstattung:** E-Starter, Startautomatik, Licht H4 60/55 W. 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, beleuchtetes Helmloch, Handschuhfach, Windschild, Bordsteckdose, Gepäckträger, elektr. Wegfahrsperre. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Tageskilometerzähler  
**Service:** alle 4.000 km  
**Preis:** 2.999 € (zzgl. Nebenkosten)

### Messwerte

<b>Topspeed</b>	<b>105,1 km/h</b>
<b>0-50 km/h</b>	<b>4,6 s</b>
<b>0-80 km/h</b>	<b>12,7 s</b>
<b>Bergwertung</b>	<b>0:58,0 min</b>
<b>Tacho 50</b>	<b>48 km/h</b>
<b>Tacho Topspeed</b>	<b>114 km/h</b>
<b>Tankinhalt</b>	<b>9,5 l</b>
<b>Benzinverbrauch</b>	<b>3,5 l/100 km</b>
<b>Reichweite</b>	<b>271 km</b>
<b>Gewicht</b>	<b>160 kg</b>
<b>Zuladung</b>	<b>156 kg</b>

