

SCOOTER & Sport

TEST: DAELIM S3 125i



**REPORT:
WINTER-
REIFEN**
Die aktuelle
Gesetzeslage



TEST:
Peugeot Satelis 400
TGB Hook 50
Kymco Super 8 125
Aprilia Atlantic 500

TECH TALK:
Reifentechnik
REISE:
Niederrhein,
Sachsen-Anhalt

WERKSTATT:
Frühjahrsputz
50er TARIFE:
Große Preisübersicht



NEU: Kymco Like 200i



NEU: Tauris Cubana



NEU: Yamaha X-Max ABS



ELEKTRO: Sachs Prima E



ALLES NEU!

Neuer Motor, neue Karosse und neue Technologien stecken im neuen Daelim

Daelim ist ein Paradebeispiel für einen Hersteller aus den sogenannten „Tigerstaaten“. Das sind die aufstrebenden Wirtschaftsmächte wie Südkorea oder Taiwan, die sich seit Mitte der 90er Jahre anschicken, Japan einzuheizen.

Die Scooter von Daelim haben sich mehr und mehr ge-

mausert. Ziel war offensichtlich, in die Oberklasse der Maxiscooter vorzustoßen. Der Otello, Bestseller seit 1997, gehört noch zu den mittleren Karossen.

Sein Nachfolger History baute schon etwas größer. Mit dem Freewing schließlich, seit 2005 im Handel, schlossen die Südkoreaner zur Liga der kompakten Maxi-Karossen auf.

Folgerichtig, es konnte nicht anders kommen, besitzt der allerneueste Daelim nun die Ausmaße von Majesty & Co. Unübersehbar ein klassischer Sofa-Roller mit gewaltiger Sitzbank und großer Frontpartie.

Kosten: Spontanen Erstkäufern versüßte der europäische Importeur Leeb den Kauf mit einem Einführungspreis von 2.999 €. Das ist jetzt zwar vorbei, aber 3.299 € Listenpreis sind immer noch ein volkstümlicher Wert.

125er Scooter mit zwei Nockenwellen und vier Ventilen gibt's woanders nicht für Geld und gute Worte. Der direkte Nationalkonkurrent Hyosung hat die Produktion seines MS3 125i ja eingestellt und widmet sich E-Scootern. ▶

Auf den ersten Blick ein Maxiscooter in gewohnter Manier. Bemerkenswert am S3 125i sind die inneren Werte. Viel Elektronik im Motor, dazu keyless-go mit Funkschlüssel



Das Cockpit glänzt mit Vollausrüstung, digital und analog

Die Wartung bleibt preislich im Rahmen und kostet soviel bzw. wenig wie woanders. Generell gehören Scooter nicht zu den wartungsfreundlichen Zweirädern. Grund sind die verbauten Karossen, einen echten Meilenstein in dieser Hinsicht erwarten wir vergebens.

Ein außerordentlich wichtiges Kriterium für alle Kraftfahrer ist der Benzinverbrauch. Streng betriebswirtschaftlich gesehen ist das eigentlich Blödsinn. Größter Geldvernichter ist und bleibt der Wertverlust. Allerdings tritt der nicht permanent schmerzhaft spürbar auf.

Die Tankrechnung hingegen wird womöglich jede Woche fällig und die großen Preisschilder an Tankstellen mahnen ohnehin ständig: „Schon wieder teurer!“

Deshalb liegt der Daelim goldrichtig und schmeichelt seinen Besitzern bei jedem

Tankstop. Mit 3,7 l auf 100 km gehört er zu den sparsamen 125ern. Insgesamt gehört dieser 125er Maxi zu den Geldbeutel-schonenden Fahrzeugen. Wir haben es nicht anders erwartet.

Ergonomie: In möglichst kurzen Worten als typisch fernöstlicher Maxi zu charakterisieren. Deshalb sitzen lange Lackel mit 1,90 m Größe (siehe die Fahrfotos zu diesem Test) mit hohen Knien, auf Dauer unbequem. Grund ist einmal mehr das zu hoch liegende Trittbrett, unter dem der große Benzintank seinen Platz einfordert.

Mittelgroße dagegen fühlen sich pudelwohl, wie auf den meisten Scootern. Wer dazu über einigermaßen kurze Beine verfügt, paßt wie angegossen. Sogar Kleine finden den Daelim deshalb recht kommod, vom hohen Gewicht abgesehen. Das sorgt bei Rangierarbeiten mitun-

ter für Schweißperlen. Bei-fahrer und mithin die sprichwörtliche Sozia fühlen sich maxi-typisch gut untergebracht. Die Klapprasten fahren auf Knopfdruck oder auf Tritt federbelastet aus, was für einen gewissen Aha-Effekt sorgt. Und der große Haltebügel vermittelt Sicherheit.

Den Wetterschutz übernimmt vor allem das breite Beinschild. Immer wieder unglaublich, was ein paar Zentimeter ausmachen. Das Windschild hat Daelim turbulent- und damit lärmfrei hinbekommen.

Die Sitzposition des Südkoreaners dürfte die meisten Scooteristen zufriedenstellen. Größere werden freilich lieber in die Richtung der Großadler schielen.

Handhabung: Dieser Scooter macht alles richtig und stellt eine Art repräsentativen

Durchschnitt aktueller Roller-technik dar. Er springt willig an, hängt sogar kalt prompt am Gas.

Die Armaturen gehören zur griffigen Sorte und lassen sich blind bedienen. Der leise Blinkertacker geht leider im Verkehrslärm unter. Die Rückspiegel schauen klasse aus, zeigen aber wenig. Schade, denn die Ausleger wären lang genug. Immerhin entwickelt die Hupe etwas mehr Kraft als übliche Donald-Quaken an 50ern.

Beim Licht ist eine H4-Lampe als bewährtes Leuchtmittel an Bord. Tatsächlich fährt man sehend durch die Nacht. Hätte Daelim den Platz für die beiden großen LED-Tagfahrlichter für einen großen Reflektor genutzt, würde der S3 sogar noch heller scheinen.



Das zentrale, abschließbare kleine Fach mit 12 V-Steckdose



Das rechte, nicht abschließbare Fach, z.B. fürs Putzledertuch



Klassisches H4-Licht wird von 2 LED-Tagfahrlichtern umrahmt



So unscheinbar sehen Zündschlüssel künftig aus: keyless-go

Moderne Technik, guter Preis, lautet das S3-Konzept



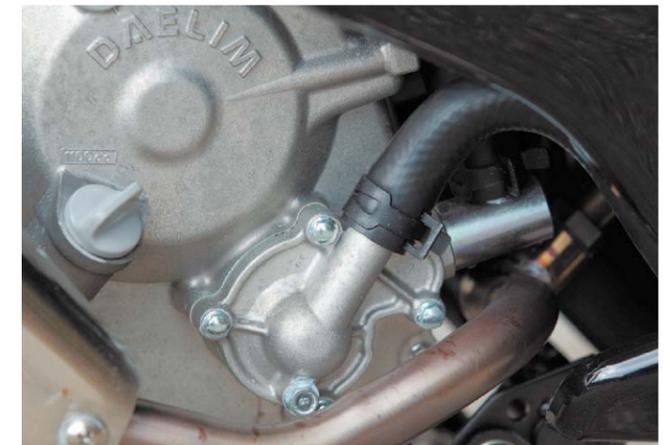
Die mächtige CBS-Doppelkolbenzange verzögert kräftig



Dank hoher Achslast leistet die Hinterbremse Gewaltiges



Tankdeckel in fernöstlicher Tradition im Frontschild des Maxi



Ölpeilstab und Wasserpumpe sind am üblichen Ort



Parade der offenen Deckel: Tank, Zentralfach und Minifach



Polster nicht zu weich oder hart. Rote Nähte für den Stolz



Die beiden Federbeine erzeugen überraschend viel Komfort



Zwei Endrohre schauen gut aus. Auspuff tönt erfreulich leise

Vor allem streifenfrei und gleichmäßig.

Beim Aufbocken sind Muckis gefragt, um den schweren Scooter über einen Totpunkt am Ständer zu knechten. Abbocken dito. Das kriegen europäische Hersteller wie Peugeot oder Piaggio selbst bei schweren Brummern geschmeidiger hin.

Tanken gehört zu den leichten Übungen, weil der Stutzen links oben im Frontschild ansiedelt. Dank über 300 km Reichweite kommt es ohnehin nur selten vor. Aber wie geht bloß der Deckel auf? Hier kommt das raffinierte Schlüsselsystem des S3 ins Spiel.

Genauer gesagt gibt's gar keinen Schlüssel mehr. Zugangsberechtigung erzeugt ein elektronischer Transponder. Die Zündung aktiviert

man durch Drücken und Drehen (in dieser Reihenfolge) des Hauptschalters nach rechts. Der Tank öffnet sich durch Drehung nach links und abgesperrt wird ganz weit links.

Die Reichweite der Funkwellen beträgt rund 8 m, wir haben's ausprobiert. Daelim nennt es smartkey, bei Autoherstellern heißen solche Systeme auch „keyless go“.

Motor: DOHC-Zylinderköpfe (double overhead camshaft = zwei obenliegende Nockenwellen) gelten noch immer als Eintrittskarte in die hohe Schule der Leistungsfindung. Es gehört auch ein wenig Prestige dazu und wir sind sicher, daß den Daelim-Konstrukteuren der Hyosung MS3 mit gleichem Konzept ein Ansporn war.



Motor ist ein DOHC-Meisterstück wie aus dem Lehrbuch

Auftrag erfüllt, lautet unsere Bilanz in kurzen Worten. Herausragend ist die Laufkultur und Ruhe dieses Triebwerks. Dem doppelt ausgeführten Auspuff entweicht auch bei hohen Drehzahl kaum Lärm, die Nachbarn können sich nicht beschweren.

Fahrer freuen sich über die fehlenden Vibrationen. Auf längeren Touren fördernd für Ausdauer und Konzentration. Selbstverständlich für einen modernen Viertakter nach Euro 3 sind Einspritzung und G-Kat.

An der Abstimmung der Variomatik gibt's ebenfalls wenig zu ändern. Bloß hat der wackere Motor an den 175 kg plus Fahrer reichlich zu schleppen. Deshalb dauert es etwas länger als üblich, bis die Fuhre Fahrt aufnimmt. Bergauf fährt der S3 sogar typischen 125er Zweiventil-Viertaktern nicht davon.

Erst die Topspeed rückt das Bild gerade, die rund 105 km/h sind ein Spitzenwert. Man kann somit nur hoffen, daß Daelim diesen 125er bald in kleinere und leichtere Chassis steckt.

Von vorn ist der Daelim S3 ein typischer Max mit großer Wetterfront. Gesichtsbildend sind die beiden LED-Tagfahrlichter



Das kultivierte Triebwerk bildet den Charakter des S3



LED-Technik am Heck, Asiens Spieltrieb sorgt für Fortschritt



Platz für einen Integralhelm und eine leichte Scooterjacke



Der Akku, natürlich wartungsfrei, gut geschützt unterm Sitz



Ein kurzer Tritt auf den Silberknopf läßt die Raste ausfahren



Griffige Standardarmaturen



Seitenständer ist Serie



Flaches Trittbrett, prima



Rückspiegel sind zu klein

Daelim S3 125i

Wie hier auf dem Bild dürfte dieser 125er als Pendler in Stadt und Umland am besten aufgehoben sein. Seine Qualitäten machen aber sogar größere Urlaubstouren möglich



Bremse, Laufkultur, Topp speed, Preis, Ausstattung, Stauraum, Verbrauch, Reichweite



Beschleunigung, Gewicht, Handling, Spiegel



Fahrwerk: Die Bremse gehört zu den Glanzstücken am S3. Vorn eine mächtige 240er Wave-Scheibe, die hintere Scheibe baut kaum kleiner. Im Normalbetrieb genügt ein Zug am linken Hebel, denn die Bremsanlage arbeitet kombiniert (CBS).

Gefühlte drei Viertel der Bremsleistung entstehen so, die Gewichtsverteilung macht's. Denn mit Fahrer ruhen gut 150 kg auf der Hinterachse, wenn nicht mehr. Das gibt Grip am Hinterreifen, der entsprechend spät blockiert und bis dahin gut verzögert.

Ein zusätzlicher Zug am rechten Bremshebel, also nur vorn, erzeugt jenes Quäntchen mehr, das bei Panikbremsungen rettet. Normalerweise im Alltag, wie gesagt, völlig unnötig.

Die Federung gehört zur zunächst straffen Sorte. Telegabel und Stoßdämpfer parieren willig und schonen das Kreuz. Den deutlich teureren Oberklasse-125ern müssen sie sich erst in schnellen Kurven mit Bodenwellen geschlagen geben.

Beim Geradeauslauf erweist sich der S3 als cooler Hund, denn Länge läuft.

Abstriche muß man bei der Lenkpräzision machen. Die Rückmeldung von der Vorderachse paßt bei forsch anvisierten Kurven nicht zur Richtung, die der Scooter einschlägt. Es kann auch an den Schwalbe-Reifen liegen. Die sind made in Südkorea und gehören allenfalls zum braven Durchschnitt. Bei Nässe vermitteln sie sogar wenig Vertrauen. Einmal mehr bei einem Scooter aus Fernost beginnt mit sich abfahrendem Profil somit die Suche nach griffigem Ersatz.

Ausstattung: Wie bereits erwähnt fehlt es ihm an nichts.

Der elektronische Schlüssel ist sogar einzigartig. Das kleine zentrale Handschuhfach besitzt eine Kfz-Steckdose, lädt im Bedarfsfall das Handy.

Beim Diebstahlschutz liegt der S3 weit vorn, denn Langfinger sind vom schlüssellosen Schloß reichlich überfordert. Und die Verarbeitung gefällt mit Unauffälligkeit.

Fazit: Technisch ist der Daelim S3 125i voll auf Höhe der Zeit. Leistung und Ausstattung machen aufmerksam. Zumal das Preis/Leistungsverhältnis wie von Daelim gewohnt zur leckeren Sorte gehört. ■

Daten & Meßwerte • Daelim S3 125i

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 56,0 x 50,7 mm, Hubraum 124,8 cm³, 2 obenliegende Nockenwellen, 4 Ventile. Elektr. Saugrohr-Einspritzung, Saugrohr-ø 28,0 mm, Verdichtung 10,8. G-Kat, Generator 230 W, Batterie 10,0 Ah
Leistung: 10,3 kW/14,0 PS bei 9.250/min, Drehmoment 11,5 Nm bei 8.000/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkuppelung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, ø 35 mm, Federweg 70 mm. Gummigelagerte Triebwerkschwinge, 2 Federbeine, 5fach einstellbar, Federweg 60 mm. CBS, Scheibenbremse vorn, ø 240 mm, Zweikolbenzange. Scheibenbremse hinten, ø 220 mm, Zweikolben-

zange. Alufelgen, Reifen 120/70-14 vorn, 140/60-13 hinten
Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.080 mm, Lenkerbreite 740 mm, Sitzhöhe 770 mm, Trittbreithöhe 350 mm, Radstand 1.500 mm, Gewicht vollgetankt 175 kg, Radlastverteilung v/h 43/57%, Zuladung 157 kg
Ausstattung: E-Starter, Startautomatik, Licht H4 60/55 W, 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, beleuchtetes Helmfach, Handschuhfach, Gepäckhaken, Windschild, elektr. Wegfahrsperre. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Drehzahlmesser
Service: alle 4.000 km
Preis: 3.299 €

Topspeed	104,8 km/h
0-50 km/h	4,6 s
0-80 km/h	13,0 s
0-100 km/h	28,6 s
Bergwertung	0:58,1 min
Tacho 50	47 km/h
Tacho Topspeed	115 km/h
Tankinhalt	11,5 l
Benzinverbrauch	3,7 l/100 km
Reichweite	311 km
Gewicht	175 kg
Zuladung	157 kg

