

+ PLUS

- knackige Integralbremse
- gute Verarbeitung
- innovative Features
- außerordentlich wendig

- MINUS

- unterdämpftes Fahrwerk
- plärrendes Motorgeräusch
- wenig Platz für Große

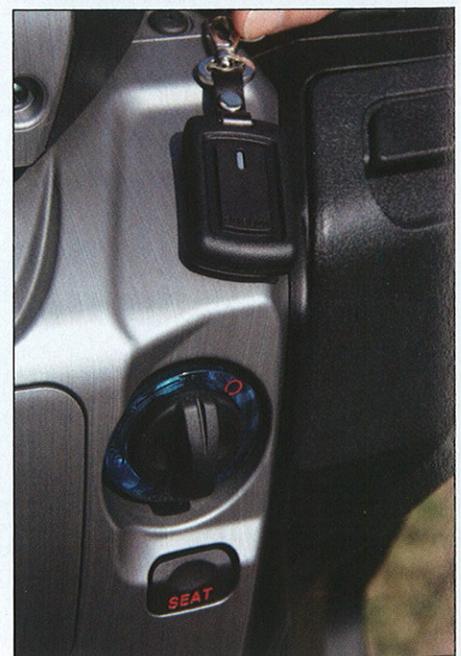
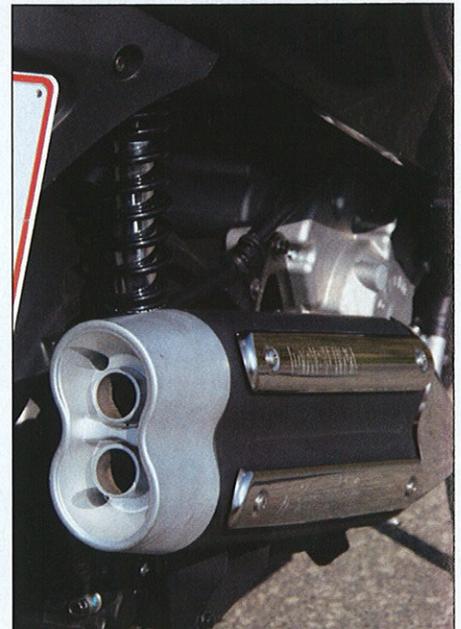
Da staunt der unbeteiligte Beobachter nicht schlecht: Der Rollerfahrer steigt auf, drückt und dreht einen plötzlich blau illuminierten Knopf unterhalb des Lenkers erst nach links, dann nach rechts, betätigt den Starter und fährt davon - ganz ohne Schlüssel. Was im PKW-Bereich seit längerem gang und gäbe ist und sich bei Motorrädern zunehmend findet, ist hier erstmals im Rollerbereich zu sehen: Der rundum renovierte Daelim S3 ist mit einer sogenannten Keycard versehen, einem Transponder, der vom Fahrer in der Hosentasche mitgeführt - den erwähnten Drehknopf und die elektrische Verriegelung der Sitzbank freigibt.

Die Innovationsfreude des Koreaners sieht man ihm förmlich an: Von vorn fallen zwei bläulich schimmernde LED-Tagfahrlichter ins Auge, hinten prägen das LED-Rück- und Bremslicht die Rückansicht. Der doppelläufige Schalldämpfer rechter Hand gibt dem S3 eine sehr sportive Note, die vom modern geschnittenen Plastikkleid noch verstärkt wird.

Beim Aufsitzen entpuppt sich der ob seiner Features faszinierende Daelim jedoch als Normalo mit passabler Ergonomie, bei dem Große Mühe haben, ihre langen Gräten unterzubringen. Für 175er geht das Gebotene aber



Moderne Zeiten: Beim S3 findet sich aktuelle Technik in Form von LED-Leuchten an Heck und Front, der doppelläufige Schalldämpfer wirkt für den im gefälligen Design angetretenen Sporttourer fast ein wenig zu sportiv. Clou des Neulings ist die Keycard: Wird der Transponder am Mann mitgetragen, lässt sich über den Wählknopf im Cockpit das Lenkschloss entsperren, der Tankdeckel öffnen und die Zündung aktivieren; auf „Seat“-Tastendruck entriegelt die Sitzbank elektrisch





Ein Roller mit Gesicht: Die Scheinwerfereinheit mit LED-Untermalung prägen die Front des S3

in Ordnung, so lange die Füße im entkoppelten Reisemodus schräg gegen das Beinschild gedrückt werden. Die gute Rückenstütze und der ordentliche Windschutz fördern den Tourenkomfort, der gut zur Hand liegende Lenker und die aktivere Position mit auf dem flachen Trittbrett platzierten Füßen die Agilität. So lässt sich der mit 172 Kilo für einen 125er recht schwere S3 ausgezeichnet dirigieren und geradezu spielerisch durch Wechselkurven und um Hindernisse zirkeln, die recht kleinen Räder machen's möglich.

Dass der Daelim dennoch gut geradeaus läuft, verdankt er seinem langen Radstand von 1,5 Metern – das ist länger als beispielsweise bei einem Kymco People GT 300. So richtig überzeugen kann der Fahrkomfort des Sporttourers aber nicht. Zwar spricht die



Guck mal, wer da kommt: Gleich zwei runde LED-Tagfahrleuchten sorgen dafür, dass der Daelim gut wahrgenommen wird.

Gabel sehr sensibel auf Unebenheiten jeglicher Art an, doch Bodenwellen in Schräglage bringen infolge der schlappen Dämpfung und Federung recht schnell Unruhe ins Gefährt. An der Hinterhand wünschte man sich ebenfalls etwas mehr Dämpfung, auch dürfte das Federbein ruhig mehr Stöße herausfiltern. Thema Bremsen: Trotz Brachialoptik geht die vordere Wave-Scheibe ein wenig zaghaft zu Werke. Erst der Zug am linken Bremshebel bewirkt effiziente Stoppmanöver – dann agieren vorn und hinten als Kombibremse und bremsen den Vortrieb kräftig ein.

Technische Daten

MOTOR

Bauart: Einzylinder, Viertakt
Gassteuerung: vier Ventile, dohc
Gemischaufbereitung: Einspritzung, \varnothing 28 mm
Hubraum: 124 cm³
Bohrung x Hub: 56,0 x 50,7 mm
Kühlung: Flüssigkeit
Leistung: 14 PS (10,3 kW) bei 9250/min
Max. Drehmoment: 11,5 Nm bei 8000/min
Abgasreinigung: G-Kat (Euro 3)
Kraftübertragung: stufenlos variable CVT-Automatik, Fliehkraft-Kupplung

FAHRWERK

Rahmenbauart: Stahlrohrrahmen
Federung vorn: Telegabel, \varnothing 35 mm
Federung hinten: Triebsatzschwinge mit zwei Federbeinen, Vorspannung fünffach einstellbar
Federwege vorn/hinten: 70 mm / 60 mm
Bremse vorn/hinten: je eine Scheibe, \varnothing 240 mm / 220 mm, CBS
Bereifung vorn/hinten: 120/70-14 / 140/60-13
Räder: Zehnspeichen-Leichtmetallguss

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite: 2140/1215/750 mm
Radstand: 1500 mm
Sitzhöhe: 762 mm
Tankinhalt: 11,5 l
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht: 172/332 kg
Farben: Weiß, Schwarz

PREISE

Listenpreis: 3299 Euro

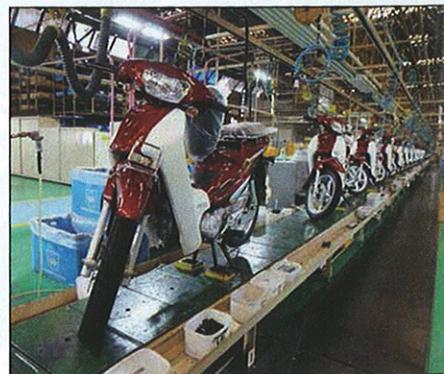
MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit: 102 km/h
Verbrauch: 3,9 l/100 km
Reichweite: 294 km

DIE DAELIM MOTORS COMPANY



Daelim Südkorea. Daelim stellte 1962 die ersten Motorräder gemeinsam mit Kia her. Damals wurden nur wenige Motorräder produziert, überwiegend wurden angelieferte Teile von Honda zusammengebaut. Erst 1978 wurde die Daelim Industrial Company gegründet, der die im Jahre 1982 gegründete Daelim Motor Co. angehört. Die Daelim Industrial Co. besitzt unter anderen Baufirmen, Hotelanlagen, Transportunternehmen, Daelim Motors und eine Teileherstellung für PKW und Zweiräder. Der Hauptsitz des Unternehmens ist in Gyeongsangnam-do und die Produktionsstätten befinden sich in Changwon.



Für letzteren ist eine hochmoderne Antriebsquelle mit Flüssigkeitskühlung, Vierventiltechnik und dohc-Steuerung zuständig, die allerdings das gesetzliche Höchstmaß mit 14 PS nicht vollends ausschöpft. Für einen Leichtkraftroller dieser Güte fällt der Antritt dennoch ganz passabel aus, während er beim Durchzug gerne ein bis zwei Schüppchen zulegen dürfte. Denn bis zum Erreichen der Endgeschwindigkeit von 102 km/h lässt sich der Koreaner etwas viel Zeit, dabei bleibt er angenehm lauffruhig, doch nervt das plärrend-laute Auspuffgeräusch.

Beim Verbrauch erweist sich der S3 als verantwortungsvoller Genosse, der sich mit 3,9 Litern begnügt. Das reicht bei gefülltem 11,5-Liter-Tank für einen beachtlichen Aktionsradius von fast 300 Kilometern. An der Tankstelle kommt übrigens das tolle Keyless-Feature wieder zum Einsatz: Per Drehknopf lässt sich der Tankdeckel im linken Frontbereich öffnen. Dieser ist zwar gut mit der Zapfpistole zu erreichen, der Tank aber nur umständlich zu befüllen, außerdem besteht die Gefahr des Herausschwappens. Ist die Keycard in der Nähe, lässt sich auch die Sitzbank elektrisch entriegeln durch Druck auf den „Seat“-Knopf unterm Drehknopf. Das große Fach darunter fasst einen Integral- sowie Jethelm. Eine weitere Mitnahmemöglichkeit bietet das mit einem separaten Schlüssel abschließbare Staufächlein mittig unterm Lenker, hier ist auch die obligatori-

sche 12-Volt-Bordsteckdose untergebracht.

Bis ins Detail zeigt der neue S3 für 3299 Euro eine gute Verarbeitungsqualität, die mit weitaus teureren 125ern durchaus mithalten kann. Gut sind auch die Wendigkeit und der sparsame Antrieb, die mangelnde Dämpfung und fehlende Quirligkeit stehen dem gegenüber. Außerdem: Mit der bislang einzigartigen schlüssellosen Bedienung kann man Passanten verblüffen.

Thilo Kozik



Platz satt: Das Sitzbankfach schluckt einen Integral- samt Jethelm, im zentralen Bugfach ist eine 12-V-Buchse, ins Fach daneben passt kaum etwas. Zurückhaltend nimmt die Bremszange die Wavenscheibe in die Mangel

