

STEEZ ZU DIENSTEN

Das neue 125er Topmodell der Südkoreaner zielt auf die anspruchsvolle Gilde der Großrollerfahrer

Text & Fotos: REINHOLD WAGNER

Daelim gehört zu den Marken, die durch ein besonders werthaltiges Preis/Leistungs-Verhältnis gefallen. Irgendwie scheinen die Südkoreaner das im Blut zu haben, schließlich punkten auch Autos der Marken Hyundai und Kia exakt in dieser Disziplin.

Seinem bewährtestem Haudegen, dem kompakten Otello (Test im nächsten Heft), stellt Daelim nun eine weiterentwickelte Variante zur Seite, den Steezer. Auf den ersten Blick ein Maxiscooter reinsten Wassers, erkennbar an ausladender Karosserie mit hohem Windschild und gewaltiger Sofalandschaft.

Rahmen und Fahrwerk stellen eine Weiterentwicklung des Otello dar, das wird spätestens beim Blick unters Helmfach klar. Nur wenige Schrauben lösen, schon lässt es sich samt Sitzbank abnehmen und der gesamte Motorraum mit sämtlichen Nebengregaten liegt blank vor einem.

Das Triebwerk selbst ist eine grundlegende Weiterentwicklung des luft-/ölgelkühlten Motors im Otello, verfügt exakt über dessen Bohrung und Hub und hat natürlich vier Ventile. Obligatorisch sind Einspritzung und G-Kat. Neu dazu kam die vollständige Wasserkühlung, deren gebläsedurchströmten Kühler die Ingenieure direkt am Kurbelgehäuse anflanschten und damit der Mode folgten. Honda und Yamaha machten es mit ihren 125ern vor.

Im Gegensatz zum sehr präsenten alten Antrieb des Otello fällt ab dem ersten Moment der Komfortwert des neuen Motors auf. Leise murmelnd im Leerlauf, beherrscht selbst beim vollen Beschleunigen, singt er wie ein ölgiger Bariton. Dazu passt die hervorragende Laufkultur ohne spürbare Vibrationen. Wer nun annimmt, es handle sich um einen Softie, liegt verkehrt. 105 km/h stehen in den Papieren, und das darf man glauben. Daelim katapultiert sich damit in die vordere Reihe der 125er-Klasse.

Auf den Funkschlüssel reagieren Nutzer anfangs zögerlich, mögen ihn nach wenigen Tagen aber nicht mehr missen. Einfach in die Tasche stecken, er schaltet den Scooter ab ca. 3-5 m Abstand frei und nach einem Dreh am Rundscharter lässt er sich wie gewohnt starten. Einziger Fallstrick wäre es, den Schlüssel beim Wegfahren liegenzulassen, denn dann lassen sich hunderte Kilometer zurücklegen. Das Malheur würde erst beim erneuten Startversuch fern der Heimat präsent.

Ein tiefes durchgehendes Trittbrett erfreut, zumal es Maxiscooter dieses Kalibers heute kaum noch auf-

Vor allem von vorn erinnert der Daelim Steezer 125 an viele bekannte Maxiscooter der letzten Dekaden und fügt sich nahtlos in die Ahnenreihe großer Sofaroller

STEEZER



Ein Integralhelm paßt locker. Zeitgemäß sind gleich zwei Steckdosen, in Helm- und Handfach



Der von betörend blauem Licht irisierte Zündschalter wird vom Funkschlüssel drahtlos freigeschaltet



Stets präsent, sind Armaturen und Cockpit wichtige Elemente im Alltag. Beim Steezer erfüllen die Schalter höchste Ansprüche, sein Instrumentenbrett ist klar gegliedert



Der geschmeidige Motor empfiehlt sich für künftige 125er von Daelim

Daelim Steezer 125

Technisch eine Evolution des Otello. Stylistisch ein fernöstlicher Maxiscooter, wie es bereits viele gibt. Ausstattung und Triebwerk erzeugen tiefe Zufriedenheit



Motorleistung, Laufkultur, Leise, Ausstattung, Armaturen



Federkomfort, Zuladung, Ergonomie für Große, Spiegel



weisen. In Fahrt, aber auch beim Auf-/Absteigen sorgt ein barrierefreier Beinraum für Wohlbehagen. Seine fernöstlichen Wurzeln läßt der große Steezer erst Große über 1,85 m spüren, deren lange Haxen vorn anstoßen.

Das 14-zöllige Fahrwerk kommt mit der Leistung jederzeit zurecht, durchleitet Kurven leichtfüßig. Wie so oft gilt auch hier, daß ein Wechsel von Kenda auf europäische Gummis nochmals zu mehr Straßenlage führt. Die Bremsen greifen kombiniert, so daß in 90% aller Fälle der linke Griff genügt. Im harten V-Fall (Verzögerungsfall) dürfte die vordere Zange aber gerne fester zubeißen. Ruppige Härte liefert dafür die Federung, ein Manko vieler Scooter.

Für den Elektrokomfort hat Daelim neben dem Funkschlüssel gleich zwei Bordsteckdosen eingebaut, so daß weder Navi noch Handy Not leiden müssen. Jetzt noch etwas größere Spiegel und die Sicht nach hinten ist ähnlich rasch mit einem Augenblick zu erfassen wie die Anzeigen im herrlich aufgeräumten Cockpit.

Fazit: 125er werden immer besser, der Steezer ist besonders motorisch ein Fortschritt.



Akku, Seitenkühler, Einspritzung und Lambdasonde bilden das technische Fotoquartett in diesem Test



Klapprasten und viel Werkzeug. Unter dem mondänen Aludeckel steckt ein herkömmlicher Tankverschluß



Bremszange hinten mit felsenfester Schraubensicherung



Technische Daten: DAELIM STEEZER 125

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 56,0 x 50,7 mm, Hubraum 124,8 cm³, obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile. Elektr. Saugrohr-Einspritzung, Saugrohr-ø 30,0 mm, Verdichtung 11,4. G-Kat, Generator 230 W, Batterie 10,0 Ah
Leistung: 9,15 kW/12,5 PS bei 8.000/min, Drehmoment 11,82 Nm bei 6.600/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen. Telegabel vorn, ø 30 mm, Federweg 118 mm. Triebsatzschwingen hinten, 2 Federbeine, 5fach einstellbar, Federweg 94 mm. Kombi-bremse, Scheibenbremse vorn, ø 220 mm, Zweikolbenzange. Scheibenbremse hinten, ø

200 mm, Einkolbenzange. 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 Helmfach, Handschuhfach, Windschild, zwei Bordsteckdosen 12 V, Gepäckträger, elektr. Wegfahrsperr (Keyless-Go Funkschlüssel). Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Tageskilometerzähler
Service: alle 4.000 km
Preis: 2.999 €