

AUFGALOPP

Mit dem S 300i kehrt ein alter Bekannter aus Südkorea zurück

Den S3 125i kennen unsere Leser bereits seit 2011 (SCOOTER & Sport 2/11). Das nun seit Jahresanfang lieferbare große Modell dieser Baureihe, der S 300i, ist technisch gesehen ein alter Bekannter.

Dank Technologietransfer innerhalb von Südkorea schlägt im Daelim das Herz des Hyosung MS3 250i. Der wird nicht mehr produziert, weil sich sein Hersteller auf Motorräder und Elektroscooter konzentriert.

Auch beim Fahrwerk scheinen zumindest Rahmen und Federelemente vom Technikspender zu stammen, da Eckwerte wie der Radstand identisch sind. Oben drüber hat Daelim seine Linie beibehalten und rüstet seinen größten Scooter mit allen Goodies

des 125ers aus. Nennenswert sind die runden LED-Tagfahrlichter und natürlich das drahtlose Zündschloß mit Funkschlüssel.

Kosten: Im Reigen sämtlicher 300er nimmt der Daelim die günstigste Position ein, das ist schon mal ein Wort. Zumal sich der Motor in keinsten Weise verstecken muß, er läßt im Gegenteil etwa die 1.500 € teurere Vespa alt aussehen.

Der Verbrauch von knapp über 4 l ist klassentypischer Durchschnitt. Sparwillige werden die drei vors Komma hungern. Wir lassen es im Test gerne etwas schneller laufen, wollen schließlich Fahrwerk und Bremsen auf den Zahn fühlen.

Die Wartung alle 4.000 km wirkt kurz, aber Hand aufs

Herz, wer fährt denn signifikant mehr pro Saison? Insgesamt hat der Daelim für kostenbewußte Käufer bereits an dieser Stelle im Text jeden Vergleich mit Konkurrenzmodellen gewonnen. Wenn's, wie gesagt, ums Geld geht.

Ergonomie: Das können einige andere besser, etwa ein Peugeot Satelis. Grund ist die für große Fahrer ab 1,85 m eingeeingte Sitzposition, die am hohen Trittbrett und dem Sitzbankhöcker liegt. Zu sehen auf den Bildern zu diesem Test, der Fahrer mißt 1,90 m. Das ist aber immer noch viel besser als etwa im zu kurz bauenden Honda Forza (ab Seite 48). Alle Kleineren sitzen prima und können sich auch nicht über Zugluft hinter dem aerodynamisch gut geformten Windschild beklagen.

Beifahrer, und da ist meistens die sprichwörtliche Sozia und bessere Hälfte gemeint, genießen Rückenlehne, Klapprasten und die ergonomisch geformte Sitzbank. Es kneift nix am Oberschenkel, weil die Karosse Platz macht und nicht mit unnötigen Kanten nervt.

Der Wetterschutz ist klassentypisch gelungen, auch hier gilt das größte Lob dem Windschild. Es beweist sich mal wieder, daß ein hohes schmales Schild besser als ein breites niedriges arbeitet.



DAELIM S 300i

Aufgalopp mit dem pferdestarken S300i



Von vorn dominiert der dreigliedrige Scheinwerfer



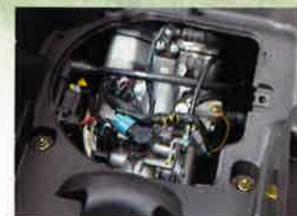
Unter den Sitz paßt weit mehr als ein Integralhelm

Handhabung: Geht wie von selbst und zwar im Sinne des Wortes. Dank keyless-go, also einem Funkschlüssel, muß nur der irisierend blau umleuchtete Zündschalter gedrückt und gedreht werden, schon ist der S 300i scharf geschaltet.

Springt sofort an, die Armaturen liegen griffgünstig wie vom lieben Gott plaziert, das Licht strahlt okay und sogar aufbocken läßt sich der immerhin 180 kg schwere Maxiscooter ganz passabel. Die Rückspiegel wünscht man sich größer, der Designer hätte sie offensichtlich gerne ganz weggelassen.

Pflichtausstattung jedes Scooters sollte im Zeitalter der Smartphones eine Bordsteckdose sein, und zwar egal in welcher Hubraumklasse. Der Daelim hat sie und besser machen das nur noch jene Hersteller, die die Wahl zwischen Steckdose und USB-Anschluß lassen.

Motor: Zweifellos die Stärke des Daelim, wie schon weiland beim Hyosung MS3. Die beiden obenliegenden Nockenwellen sind ein Kompetenzbeweis und passen zum Hochdrehzahlkonzept dieses 250ers. Daß Daelim ihn mit „300“ titulierte ist einerseits Marketing, andererseits aber berechtigt.



Einspritzanlage



Helmfach beleuchtet



Modellspezifisches Werkzeug



Spiegel etwas klein



Infofülle im hervorragend abzulesenden Großcockpit



Tankstutzen, Steckdose, Zündschloß, Handschuhfach

ERSTER TEST

Daelim S 300i

Der schnellste Daelim-Scooter aller Zeiten spielt beim Tempobolzen jederzeit vorne mit und muß sich nicht vor deutlich teureren 300ern verstecken

+ Motorleistung, Geradeauslauf, Handling, Fahrwerk, Preis Ausstattung,

- Spiegel, Federkomfort, Tachovoreilung, Ergonomie für Große



Am meisten überzeugt der tempofreudige Motor

Denn die Fahrleistungen katapultieren ihn ins Vorderfeld aller 300er, er läuft z.B. 15 km/h schneller als eine Vespa GTS. Die Meßwerte für Beschleunigung und Bergzeit hätten einst einem 400er Scooter gut zu Gesicht gestanden. Und das alles aus zweihundertfünfzig Kubik.

Die Laufkultur blieb nicht auf der Strecke, und beim Lärm tönt der Daelim hörbar gedämpft durch seinen voluminösen Endtopf als der

frühere Hyosung. Der südkoreanische Motor verdient in jeder Hinsicht ein Lob und sorgt für Lebensfreude.

Fahrwerk: Am meisten beeindruckt das schlafwandlerische Wenden. Kein Mensch würde hinter so einem großen Scooter die Leichtfüßigkeit eines kompakten Scooters vermuten, der am Lenkein-

schlag wie mit dem Zirkel gezeichnet eng ums Eck geht.

Erfahrungsgemäß verdienen sich Scooter und Motorräder, die das gut beherrschen, auch gute Noten in anderen Disziplinen der Fahrdynamik. Etwa bei der Schleichfahrt unterhalb Fußgängertempo. Oder im entscheidenden Moment des Einlenkens am

Kurveneingang. Und geradeaus rennt der Daelim auch bei Toppspeed superb, ein Spitzenfahrwerk.

Das unterwegs nur von seinen zu harten Federn in Telegabel und vor allem Stoßdämpfern eingebremst wird. Wenn's wellig wird und andere noch fröhlich weiterpfeifen, drehen die Piloten hier lieber ein wenig das Gas zu. Nicht zuletzt des Komforts wegen, der immer wichtiger

S300

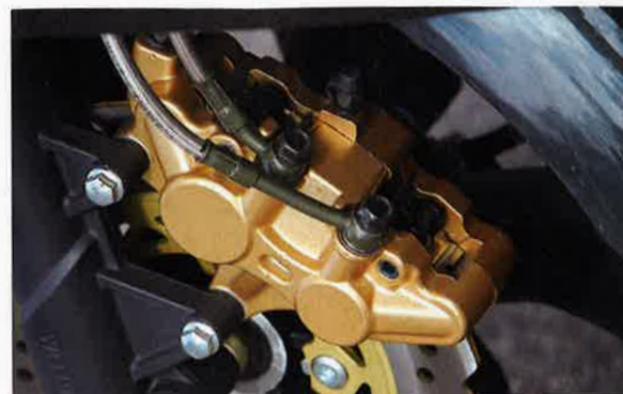


Der wartungsfreie Akku ist gut zugänglich montiert



Voluminöser Auspufftopf, gut für die Leistungsausbeute

DAELIM S 300i



Große Bremszange mit Kombi-Hydraulik nach hinten



Großflächige Lichtorgel am Heck mit LED-Bestückung



Auch hinten arbeitet eine groß dimensionierte Bremszange



Der üppige, 12,7 l fassende Tank ist gut entlüftet

werdenden Einzeldisziplin für sämtliche Scooter. Schließlich werden die stolzen Besitzer nicht jünger und verzichten gerne auf vermeintlich sportliche Härte. Die kombinierte Bremsanlage hat den S 300i im Griff. Wie schon im 125er genügt der linke Hebel (= vorn & hinten) für drei

Viertel aller Verzögerungsmäßen. Die Gewichtsverteilung macht's aus, mit Fahrer lasten knapp 200 kg auf der Hinterachse. Der zusätzliche Griff am rechten Hebel (nur vorn) ankert für Panikbremsungen oder bei den sportlichen fünf Minuten anlässlich der Wochenendausfahrt.

Die Schwalbe-Reifen des Herstellers Swallow stammen wie der Scooter aus Südkorea. Das macht produktionslogisch natürlich Sinn, aber beim ersten Wechsel ist griffige Ware angesagt. Heidenau sind tatsächlich made in Germany, die kann man empfehlen.

Ausstattung: Hier fehlt nichts nennenswert wichtiges, der Funkschlüssel ist sogar einzigartig. Die Verarbeitung gefällt wie immer bei Daelim mit Unauffälligkeit.

Fazit: Unter Betrachtung von Preis & Leistung ist der S 300i in seiner Klasse derzeit unschlagbar.



Gute Standardarmaturen



Federung agiert straff



Kleinfach im Mitteltunnel



Praktische Klappfußrasten



Daten & Meßwerte • Daelim S 300i

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 73,0 x 59,0 mm, Hubraum 246,8 cm³, 2 obenliegende Nockenwellen, 4 Ventile. Elektr. Saugrohreinjection, Saugrohr-Ø 31,0 mm, Verdichtung 11,6. Sekundärluftsystem, G-Kat, Generator 230 W, Batterie 12,0 Ah
Leistung: 18,4 kW/25,0 PS bei 8.700/min, Drehmoment 21,3 Nm bei 6.000/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkuppelung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, Ø 35 mm, Federweg 85 mm. Triebsschwinge, 2 Federbeine, 5fach einstellbar, Federweg 80 mm. CBS, Scheibenbremse vorn, Ø 240 mm, Zweikolbenzange. Scheibenbremse hinten,

Ø 220 mm, Zweikolbenzange. Alufelgen, Reifen 120/70-14 vorn, 140/60-13 hinten
Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.090 mm, Lenkerbreite 740 mm, Sitzhöhe 780 mm, Trittbreithöhe 360 mm, Radstand 1.500 mm, Gewicht vollgetankt 180 kg, Radlastverteilung v/h 42/58%, Zuladung 157 kg, Tankinhalt 12,7 l
Ausstattung: E-Starter, Startautomatik, Licht H4 60/55 W, 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, beleuchtetes Helmloch, Handschuhfach, Gepäckhaken, Windschild, elektr. Wegfahrsperre. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Drehzahlmesser, Tageskilometerzähler
Service: alle 4.000 km
Preis: 3.699 €

Topspeed	133,2 km/h
0-50 km/h	2,6 s
0-80 km/h	6,7 s
0-100 km/h	11,0 s
0-130 km/h	33,5 s
Bergwertung	0:46,0 min
Tacho 50	47 km/h
Tacho Topspeed	145 km/h
Tankinhalt	12,7 l
Benzinverbrauch	4,2 l/100 km
Reichweite	302 km
Gewicht	180 kg
Zuladung	157 kg