

TEST. EIN ELEKTRO-SCRAMBLER AUS CHINA LÄSST MIT LÄSSIGEM DESIGN UND UNKOMPLIZIERTER TECHNIK AUFHORCHEN – OBWOHL MAN IHN KAUM HÖRT.

NIEDERSpannung

Text: Christoph.Lentsch@motorrad-magazin.at | Fotos: Andreas Riedmann



Die Ideen zur Neuausrichtung und -gestaltung motorisierter Fortbewegung in der Stadt sorgen nicht bei allen Mitbürgern für frenetischen Applaus. Dem Verbannen von Fahrzeugen aus ganzen Stadtteilen und der Errichtung flächendeckender Fußgängerzonen wird mit Wut, Skepsis und Sorge um störungsfreien Verkehrsfluss begegnet. Nur: Wo bitte gibt's in einer Großstadt fließenden Verkehr?

Es ist so gut wie sicher, dass wir uns in (der) Zukunft anders werden fortbewegen müssen, am besten frei von Lärm- und Abgasemissionen. Zum Beispiel mit der flüsterleisen und feder-

leichten Horwin CR6, einem österreichisch-asiatischen Elektroscrambler für die Problemzone City.

Optisch zeigt das 134-Kilo-Bike nur vereinzelt Schwächen, erfreut aber insgesamt mit einer sauberen Verarbeitung und einem wertigen Gesamteindruck. LED-Beleuchtung, Upside-down-Gabel und Keyless Go (dessen Funktionsweise wir aber nicht klären konnten) sind in dieser Preisklasse und gerade unter Zweirädern mit alternativem Antrieb eine echte Besonderheit.

Nachdem der Zündschlüssel umgedreht und der Startknopf gedrückt worden

ist, erscheint ein klitzekleines grünes „Ready“ im analogen Drehzahlmesser (nur das Warnzeichen für den ausgeklappten Seitenständer ist noch kleiner): Das Fahrzeug ist aktiviert. Beim Anfahren zeigt sich ein weiteres Plus des exotischen Stromers: Der Gasgriff spricht dermaßen fein an, dass man millimeterweise und beinahe ohne Ruckeln anfahren kann. Auch beim Hinausbeschleunigen aus Kurven ist die feine Dosierbarkeit von Vorteil.

Leider ist die Beschleunigung bescheiden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 92 km/h. Das kombinierte Bremssystem käme mit einer sportlicheren Fahrweise

gut zurecht, das hölzerne, fast starr wirkende Fahrwerk mit wenig Rückmeldung hingegen nicht.

Weil er so schwach eingestellt ist, reagiert der permanentmagnetische Synchronmotor sofort auf Steigungen und plagt sich spürbar mit steilen Anfahrten. Zwar stehen zwei Leistungsmodi zur Verfügung, die am rechten Lenkerende jederzeit gewechselt werden können, aber Modus 1 ist ausschließlich im kriechenden Stop-and-go-Verkehr zu gebrauchen, wenn überhaupt.

Andere Fahrzeuge zu überholen ist damit praktisch unmöglich. Auch zu zweit zu fahren ist nicht empfehlenswert, zumal es ein Rätsel bleibt, wie eine Beifahrerin auf der zu kurz geratenen Sitzbank Platz nehmen soll.

Unsere Testfahrt hat leider wieder mal gezeigt, wie weit Wunsch und Wirklichkeit in der Welt der Elektromobilität auseinanderliegen können: Der Herstel-



Über einen konventionellen Kaltgerätestecker wird der Akku geladen. In vier Stunden ist die leere Batterie wieder voll. Auch ein USB-Anschluss versteckt sich im Staufach.

nur im schwachen Modus bei niedrigen Geschwindigkeiten möglich sind, in der Realität dürften 100 innerstädtisch das Maximum sein. Allerdings forderten wir die Akkus mit einigen Bergauffahrten und viel Landstraße. Dafür war die Ladekapazität nach drei Stunden zu achtzig und nach vier Stunden zu hundert Prozent wieder voll – mit einem normalen Kaltgerätestecker.

HORWIN CR6

Permanentmagnetischer Synchronmotor • 6,2 kW/8,4 PS • 260 Nm • Sitzhöhe: 870 mm
• Gewicht: 134 kg • Topspeed: 92 km/h •
Testreichweite: 75 km • kombiniertes
Bremssystem, LED-Beleuchtung, USB-
Anschluss • € 6290,- (Aktion: € 5890,-)

ler gibt eine Reichweite von bis zu 150 Kilometern bei 45 Stundenkilometer Schnitt an. Wir schafften die Hälfte. Als der Saft zur Neige ging, nahm das System die Leistung nochmals zurück und wir erreichten nicht mehr als 70 km/h. Wir glauben, dass 150 Kilometer

Fazit: Über Land kann die kleine Horwin, die mit einer zahmen 125er verglichen werden muss, nicht mithalten, dafür schwächelt sie noch viel zu sehr bei Motorleistung und Reichweite; im urbanen Raum hingegen ergibt sie jetzt schon Sinn, könnte aber auf jeden Fall Nachbesserungen beim Fahrwerk und bei der Ergonomie vertragen.

Interessant wäre deshalb ein Test der CR6 Pro, die mit 11 kW und 5-Gang-Schaltgetriebe die Performance der Standardversion deutlich überbieten sollte. ■



Links: Mit Analoginstrument und klassischen Designelementen wirkt die Horwin fast wie ein „normales“ Motorrad. Rechts: mitfahren fast unmöglich.

