

# WEITER GEHT'S!



Zwei große Akku-Ziegel sind beim SK3+ serienmäßig an Bord. Zusammen wiegen sie knapp 40 Kilo, sorgen aber verlässlich für dreistellige Reichweiten.

**HORWIN SK3+.** Mit der Plus-Version streckt sich die Reichweite ins Dreistellige, und auch sonst hat sich Erfreuliches getan.

TEXT: PETER SCHÖNLAUB  
FOTOS: KURT PINTER

**G**enau an einen solchen Roller denkt man, wenn man wohlwollend über Elektro im urbanen Einsatz sinniert: extrem kompakt, aber nicht zu knapp geschnitten, leicht, sinnvoll motorisiert und preislich nicht abgehoben. Plus: mit einer Reichweite, die fürs Innerstädtische vielleicht schon zu groß ist, aber immerhin den Vorteil hat, dass man nicht alle zwei Tage laden muss.

Gehen wir's der Reihe nach an. Zunächst zu dem unscheinbaren Plus-Zeichen am

Ende des Modellnamens, das gegenüber dem weiterhin erhältlichen Basismodell deutliche Fortschritte mitbringt. Zum einen sind es zwei speicherstärkere Lithium-Ionen-Akkus, die hier verwendet werden: Pro Stück werden nun 3,24 kWh gebunkert, in Summe also um 1,3 kWh mehr als mit den älteren Akkus im Basismodell. Dies führt nun zu einer offiziellen Reichweite von stolzen 130 Kilometer und der

Möglichkeit, einen etwas stärkeren Motor einzubauen: mit 6,2 PS Nenn- und 11,8 PS Spitzenleistung kann auch der Topspeed von bislang 90 auf 100 Stundenkilometer angehoben werden.

Zum anderen kennzeichnen die Plus-Version ein mächtiges, sieben Zoll großes TFT-Display sowie ein leiser Riemenantrieb ans Hinterrad, der die bisherige Kette ersetzt. Unterm Strich also ein recht umfangreicher Aufschwung, der sich hier hinter dem kleinen Plus-Zeichen verbirgt.

Bevor wir zu den Fahreindrücken kommen, noch kurz zum Handling der Batterien. Aktuell ist der Horwin SK3+ ausschließlich mit den beiden Akku-Paketen zu ha-

ben, was natürlich hinsichtlich der Reichweite erfreulich ist. Kleiner Nachteil: Bei Verwendung beider Batterien reduziert sich der Stauraum unter der Sitzbank auf ein Minimum, an die Unterbringung eines Helms ist nicht zu denken. In das kleine Rest-Reservoir passen bestenfalls ein Paar Handschuhe und eine Regenhose.

Allerdings stellen sich hier zwei Optionen zur Wahl: Der Horwin SK3+ lässt sich natürlich optional mit einem Topcase ausrüsten, was frischen Stauraum bringt. Oder man lädt einen Akku zuhause und fährt – bei entsprechend halbiertem Reichweite – lediglich mit einer Batterie.

Das Hantieren mit den Akkus selbst ist zwar unkompliziert, erfordert aber doch ein wenig Muskelkraft: Knapp 20 Kilo wiegt einer der Burschen. Das Aufladen lässt sich bei entsprechender Infrastruktur (Garage) auch mit den im Roller befindlichen Akkus erledigen, alternativ eben in der Wohnung. Das separate Ladegerät nützt dabei den Strom aus der Haushaltssteckdose gut aus (lädt mit über 2 kW), verursacht dabei aber wie üblich den gewohnten Gebläselärm.

Welchen Anteil die Akkus am Gesamtgewicht von Elektrofahrzeugen haben, erkennt man übrigens ebenfalls ganz gut am Horwin SK3+: Knapp 40 Kilo für die Batterien treffen auf gerade 98 Kilo für den gesamten Rest ...

Dieser „gesamte Rest“ zeigt sich übrigens in Bestform. Hübsch und geradlinig gezeichnet, ohne modische Verstiegenheiten, aber doch zeitgemäß und flott. Man kann sich gut vorstellen, dass sich hier verschiedene Generationen angesprochen fühlen, mit witzigen Details wie dem kleinen, vor der Karosserie „schwebend“ platzierten Windschild oder dem Bezug der Sozialsitzbank in einer Art Leinenoptik.

Die angesprochene kluge Wahl der Abmessungen mündet in einem geräumigen Sitzplatz, auch mit etwas über 1,80 Meter



Körpergröße werden die Knie keine unliebsame Bekanntschaft mit Lenker oder Beinschild schließen; auch vom Sozius kamen keine Klagen. Ein kleines Fach links in der Verkleidung ist zwar verschließ-, aber nicht abschließbar, im Inneren findet man eine USB-A-Steckdose. Ein kleiner, zentraler Taschenhaken komplettiert die funktionalen Freundlichkeiten eines City-Scooters.

Entriegeln und Starten funktioniert hier per Smartkey, allerdings braucht es ein feinfühliges Händchen, vor allem beim Ver- und Entriegeln des Lenkers haben wir uns ein bisschen spielen müssen. Einmal in richtiger Position fehlt noch ein Druck auf den P-Knopf am rechten Lenker, dann geht's schon los.

Für das Fahren wählt man gleich über dem P-Knopf einen von drei Fahrmodi (am Display fälschlicherweise als „Gears“, also Gänge bezeichnet). Modus 1 ist extrem zahm und mit 45 Stundenkilometer begrenzt, Modus 2 für den Alltag perfekt. Die Beschleunigung hier entspricht in etwa jener eines Benzinrollers, wird allerdings weitaus eleganter abgeliefert. Schluss ist bei rund 80 Stundenkilometer.

Für höhere Aufgaben empfiehlt sich also Modus 3. Nach unserem Gefühl ändert sich das Beschleunigungsvermögen nicht spür-

bar, dafür erreicht man bei idealen Bedingungen die Dreistelligkeit am Display. Grundsätzlich lässt sich konstatieren: Bis 80 sprintet man munter voran, bis 90 geht's dann weniger energisch, aber zielgerichtet weiter, doch darüber wird's dann ein wenig zäh; vehementer Gegenwind oder eine leichte Steigung können in diesen Sphären das Durchbrechen der 100er-Schallmauer schon verhindern.

Aber man muss die Kirche im Dorf lassen: Wir reden hier über urbane Mobilität, insofern ist die Performance allemal angemessen und zweckentsprechend. Auf städtischen Autobahnen, wo meist ohnehin ein 80er herrscht, schwimmt man gut mit, und die Power reicht ebenfalls, um sehr komfortabel zu zweit unterwegs zu sein.

Stichwort Komfort: Viele Punkte vergeben wir auch an Rahmen und Fahrwerk. Die Stabilität am Lenkkopf – ein klassischer Schwachpunkt bei Rollern mit freiem Durchstieg – liegt auf erstaunlich hohem Niveau, man spürt fast kein Zittern, auch bei Schlaglöchern oder Querfugen.

Klar, die Telegabel könnte gerade in diesen Situationen noch etwas sensibler reagieren, aber das ist in dieser Klasse schon Jammerei auf hohem Niveau; genauso wie die Feststellung, dass sich die beiden Fe-

### HORWIN SK3+

**Synchron-Elektromotor • 2 x Li-Ionen-Batterie, je 3,24 kWh • Nennleistung: 4,5 kW (6,2 PS) • Spitzenleistung: 8,6 kW (11,8 PS) • Riemenantrieb • Reichweite: 130 km; Testreichweite: 110 km • Eigengewicht: 138 kg • Zuladung: 150 kg • Topspeed: 100 km/h • Radstand: 1360 mm • Sitzhöhe: 790 mm • Reifen: 100/80-14 und 120/70-14 • Voll-LED-Beleuchtung, Keyless, 7-Zoll-TFT, Rückwärtsgang etc. • Garantie: 2 Jahre**

€ 5590,-  
(zzgl. LNK)

€ 5590,-



**Mit einem dermaßen leichten und kompakten Roller wieselt man so behände durch den Verkehr, dass sogar Alltagswege Spaß machen.**



Leider kein ABS, aber das kombinierte Bremssystem funktioniert gut; das imposante TFT-Display stellt schön strukturiert eine Fülle an Informationen bereit.

derbeine bei Fahrten zu zweit ein wenig aufschwingen, also unterdämpft sind. Dafür entschärfen sie erfreulicherweise Stöße, die bei vielen anderen Rollern ins Kreuz gejagt werden. Hier machen sich wohl auch die niedrigen ungefederten Massen bemerkbar: Weder Triebabschwinge noch Radnabenmotor drücken aufs Gewicht, es gibt ja nur die normale Schwinge und den leichten Riemenantrieb.

Mit einem dermaßen leichten und kompakten Roller wieselt man naturgemäß behände durch den Verkehr, es ist eine wahre Freude, wie beweglich man auf den 14-Zöllern unterwegs ist. Die Reifen selbst – taiwanische CST – kann man als Erstbereifung akzeptieren, danach wird man wohl auf europäische Markenware umsteigen.

Unser einziger großer Wunsch an die Zukunft: ein ABS, das sich perfekt in das bereits gehobene Ensemble des Horwin SK3+ einfügen würde. So müssen wir mit dem alternativ vorgeschriebenen CBS (ein kombiniertes Bremssystem) auskommen, was allerdings gut funktioniert. Die für harte Verzögerungen notwendigen Handkräfte fallen zwar eine Spur höher aus, dafür lassen sich die Bremsen sauber dosieren, und der SK3+ bleibt auch da stabil und berechenbar.

Gibt's noch kleine Schwächen? Die Blinkerbetätigung über die Wippe ist etwas gewöhnungsbedürftig und erfordert fürs Ausschalten sensible Fingerkuppen, was vor allem mit dickeren Winterhandschuhen gar nicht so einfach ist. Die konventionelle Methode mit zentralem Druck hat hier Vorteile, man muss oft nicht alles neu erfinden.

Auch die Blinker-Signale am ansonsten gut sortierten TFT-Display sind nicht so gut wahrnehmbar wie klassische „Warnleuchten“, hier müsste man wohl noch etwas den Kontrast erhöhen.

In Summe: Kleinigkeiten, die das positive Bild des SK3+ nicht trüben können. Letztlich waren wir auch von der erzielbaren Reichweite beeindruckt: Bei unseren ersten Testfahrten, die wir teilweise auch zu zweit absolviert haben, schafften wir rund 110 Kilometer; damit gehen sich naturgemäß nicht bloß städtische Erledigungsfahrten aus, sondern auch entsprechende Pendlerstrecken oder Ausflüge vor die Tore der Stadt.

Zu guter Letzt: Mit einem Kaufpreis von 5590 Euro, von dem man in Österreich noch 1200 Euro Förderung abziehen kann, liegt man nun endlich auch in preislicher Schlagdistanz zu vergleichbaren Benzinrollern. So könnte die proklamierte, urbane Mobilitätswende klappen. ♦

## HINTERGRUND HORWIN – WHO?

Horwin ist eine chinesische Marke, die seit mittlerweile mehr als zehn Jahren mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen aktiv ist. Zuerst vertrieb man Fremdprodukte, im Herbst 2019 stellte man mit der CR6 – einem E-Motorrad – das erste selbst entwickelte und produzierte Zweirad vor. Seitdem ging es Schlag auf Schlag, es folgten die E-Scooter EK3 (2020), SK3 (2022) und zuletzt die elektrische Leichtenduro HT5. Mit dem Senmenti 0 (siehe auch ab Seite 6) will man in der zweiten Jahreshälfte 2024 den stärksten und technisch anspruchsvollsten elektrischen Scooter der Welt lancieren. Horwin Europe, im Mitbesitz des Österreicher Hanspeter Heinzl (Foto), ist in Produktplanung und -entwicklung des Unternehmens stark eingebunden, die Europazentrale in Kammerndorf, Niederösterreich, angesiedelt.



Portraitfoto: Jürgen Skarwan