





UHRWERK ORANGE

In Stanley Kubriks Film geht es um das Zusammenleben in der Zukunft. Visionär versuchen auch die Hersteller von Elektro-Rollern zu sein. Der **Horwin EKI** ist da durchaus auf einem guten Weg.





Neben der Hufe gibt es sogar einen Tempomat (oben). Ob man den an einem Fünfziger braucht? Unter der Sitzbank ist reichlich Platz für den voluminösen Akku (ganz rechts) und einen Jethelm mit Visier. Die beiden Federbeine hinten (rechts) sorgen für einen ausgewogenen Fahrkomfort. Die Scheibenbremse vorn (unten) funktioniert effektiv und gut dosierbar.



Immer mehr Hersteller drängen auf den Markt elektrisch angetriebener Zweiräder. Gerade bei den Elektro-Rollern tummelt sich mittlerweile eine große Vielzahl an Fahrzeugen die sich allein rein optisch von den traditionellen Verbrennern unterscheiden. Vor allem die in China produzierten Modelle – das sind die meisten – versuchen durch ein flippiges Äußeres eine vor allem jüngere, umweltbewusste Kundschaft anzusprechen – die sogenannte Generation „Fridays for Future“. Dabei besitzt ein Großteil der E-Scooter durchaus das Zeug, selbst den überzeugtesten Zweitakt-Fan zum Umdenken zu bekehren und statt auf fossile Brennstoffe auf Ökostrom aus der Steckdose zu setzen.

Wie aus der Rollerzeit gefallen kommt dabei der neue Horwin EK1 daher. Allein die LED-Ausstattung in Form schmaler, in die rundliche Verkleidung integrierten Lichterketten für Positionsleuchte, Blinker und Rücklicht ziehen die Blicke auf sich. Als futuristisches I-Tüpfelchen besitzt der Roller einen länglichen, dreigeteilten LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlichtstreifen, der selbst Captain Kirk vom Raumschiff Enterprise neidisch gemacht haben dürfte. Die LED-Hörigkeit mag man als Spielerei abtun, ihren Zweck als Sicher-

heitsfeatures erfüllt sie durchaus.

Was man von den beiden Rückspiegeln nicht unbedingt behaupten kann, deren Ausleger sind deutlich zu kurz geraten, wodurch man vom rückwärtigen Verkehr wenig bis gar nichts mitbekommt. Das ist für einen Roller in der Klasse bis 45 km/h durchaus wichtig, wird man von den anderen Verkehrsteilnehmern bei diesem Tempo ohnehin als Verkehrshindernis angesehen.

Dabei besitzt der EK1 durchaus die Maße eines ausgewachsenen 125ers. Mit einer Länge von knapp zwei Metern und einem Radstand von 1.320 mm befindet er sich in guter Gesellschaft von Verbrennern wie einer

Vespa GTS oder einem Honda SH125. Das Platzangebot fällt auch für größere Fahrer sehr großzügig aus, auf dem flachen Trittbrett genießen die Füße reichlich Bewegungsfreiheit. Die Sitzposition auf der gut gepolsterten Bank ist entspannt aufrecht. Nur der Wetterschutz könnte hinter der Frontverkleidung besser sein, Unter- und Oberschenkel bekommen Wind und Wetter voll ab. Eine Windschutzscheibe als optionales Zubehör sorgt zumindest oben herum für etwas mehr Windstille.

Die Bedienung des EK1 ist kinderleicht: Zündschlüssel drehen, den Starterknopf drücken bis im LC-Display der Hinweis „Ready“ erscheint und schon setzt sich der der Roller nach leichtem Dreh am Gasgriff in Bewegung. Trotz eines maximalen Drehmoments von 145 Nm, was eine explosive Beschleunigung vermuten lässt, ist der Controller so gut abgestimmt, dass sich der Vorwärtstrand sehr ausgewogen und gleichmäßig vollzieht – kein Ruckeln oder unkontrolliertes Beschleunigen wie man es von weniger gut abgestimmten Billig-Elektrikern her kennt.

So positiv wie sich die Kraftentfaltung des in der Spitze 3,8 PS leistenden Radnamenmotors präsentiert, so überzeugend sind die Fahreigenschaften. Der Mix aus 14-Zoll-Vorderrad



Im LC-Display (unten rechts) findet man die wichtigsten Infos. Der Ladezustand des Akkus wird ziemlich genau angezeigt. Die Scheinwerferereinheit (unten links) mit Tagfahrlichtleiste wirkt sehr futuristisch, leuchtet die Straße in der Nacht aber ziemlich gut aus. Entspannt aufrecht genießt die EK1-Fahrerin die geräusch- und emissionslose Fahrt.



Angeboten wird der EK1 in zwei Akku-Varianten: standardmäßig mit einer 26 Ah Batterie und einer Reichweite laut Hersteller von bis zu 70 km sowie als „Extended Range“ mit einem 40 Ah Akku. Mit letzterer Energiequelle war unser Testfahrzeug ausgestattet. Der Akku ist erfreulicherweise herausnehmbar, kann also auch in der Wohnung aufgeladen werden. Allerdings ist er mit 18 kg kein Leichtgewicht. Da lässt man ihn lieber im Staufach unter der Sitzbank und schließt ihn mit dem dazugehörigen Ladegerät zusammen. Gibt sich der 26 Ah Akku mit einer Ladezeit von fünf bis sechs Stunden zufrieden, so muss der 40er über Nacht für rund acht Stunden ans Netz, bevor

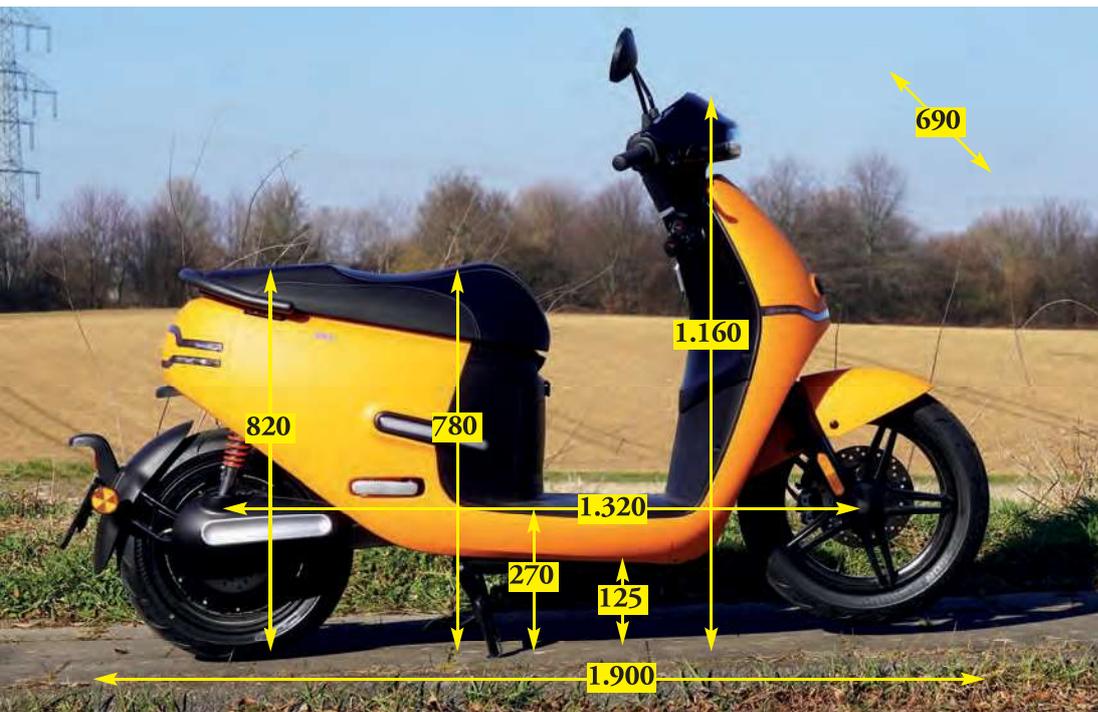


und 13-Zöller hinten sorgt für ausreichend Stabilität auch bei unebenem Untergrund, und die beiden einstellbaren Federbeine hinten sind selbst längeren Kopfsteinpflaster-Passagen gewachsen, ohne, dass der Fahrer Angst um seine Bandscheiben haben muss. Im Trockenen hinterlassen zudem die hierzulande weniger bekannten Timsun-Pneus aus China einen vertrauensereckenden Eindruck mit ausreichend Grip selbst bei flotter Kurvenfahrt. Ob das auch für nasse Fahrbahn gilt, konnten wir bei herrlichem Frühlingwetter nicht überprüfen. Auf der sicheren Seite ist der Horwin-Fahrer beim Bremsen, die nicht nur effektiv, sondern auch gut dosierbar arbeiten – für einen Fünfziger nicht selbstverständlich.

EIN ROLLER, ZWEI VARIANTEN FÜR 300 EURO MEHR BEKOMMT MAN ZWAR NICHT MEHR LEISTUNG, ABER SPÜRBAR MEHR REICHWEITE

er wieder seine volle Kapazität von 2,88 kWh abgeben kann. Dafür wird man als EK1-Besitzer auch mit einer Reichweite von echten 90 Kilometern belohnt (der Hersteller gibt je nach Fahrweise bis zu 120 Kilometer an). Beeinflussen kann man das Ergebnis je nach gewähltem Fahrmodus, drei stehen zur Auswahl: Eco (bis 25 km/h), Normal (bis 35 km/h) und Sport, plus Rückwärtsgang. Da man fast ausschließlich im offenen Sportmodus leicht über 45 km/h unterwegs sein wird – höchstens in 30er-Zonen schaltet man einen Gang runter – sollte man unsere Testmessung als Richtwert nehmen.

Trotz des großen Volumens des Akkus reicht das Staufach dennoch aus, einen Jethelm mit Visier sicher



Der EK1 bietet reichlich Raum zwischen Frontverkleidung und Sitzbank, das erhöht die Bewegungsfreiheit. Die Lichtleiste oberhalb der Soziusraste (rechts) darf (noch) nicht leuchten. Die LED-Leisten am Heck (oben rechts) sind im Sonnenlicht schwer erkennbar. Das Zündschloss (unten) funktioniert wie bei jedem normalen Verbrenner-Roller. An den rechten Armaturen (rechts) wählt man einen der drei Fahrmodi. Darunter befinden sich der Kill-Schalter und der Starterknopf, der auch in den Rückwärtsgang umschaltet.



unter der Sitzbank unterzubringen. Weiteren Stauraum für Kleinkram oder Smartphone bietet ein Handschuhfach in der Frontverkleidung, wo sich auch ein USB-Anschluss befindet. Umfangreich ist bereits das hauseigene Horwin-Zubehörangebot für den EK1. Neben einem zweiten Akku gehören dazu ein Topcasehalter mit Shad-Topcase, eine Gummimatte für das Trittbrett, ein Smartphonehalter und ein Tracking-

Modul, mit dem man die gefahrenen Routen auf dem Handy aufzeichnet. Mit dem EK1 bietet die Europa-Zentrale von Horwin in Österreich einen interessanten Elektro-Roller an, der neben einer guten Ausstattung, guten Fahrleistungen auch einen attraktiven Preis offeriert. Und wer mehr als einen Fünfziger fahren darf, hat mit dem fast baugleichen EK3 auch noch eine 125er-Aufstiegsmöglichkeit parat. *Norbert Meiszies*

PLUS

- großzügiges Raumangebot
- gleichmäßige Fahrleistungen
- ausgewogenes Fahrwerk
- große Reichweite

MINUS

- sehr schwerer Akku
- zu kurze Spiegelausleger
- lange Ladezeit



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart: bürstenloser Gleichstrommotor
Kühlung: Fahrtwind
Nennleistung: 2,7 PS (2 kW)
Spitzenleistung: 3,8 PS (2,8 kW)
Max. Drehmoment: 145 Nm
Akku: Lithium-Ionen, 2,88 kWh
Betriebsspannung: 72 V / 40 Ah
Kraftübertragung: Radnabenmotor

FAHRWERK

Rahmenbauart: Stahlrohrrahmen
Federung vorn: Telegabel, ø 31 mm
Federung hinten: Stahlzweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, vierfach einstellbar
Federweg v/h: 35 mm / 45 mm
Bremse vorn: eine Scheibe, ø 210 mm, Zweikolben-Schwimmsattel
Bremse hinten: eine Scheibe, ø 190 mm, Einkolben-Festssattel
Felge vorn: 2,5 x 14
Felge hinten: 3,0 x 13
Bereifung vorn: 100/80-14, Timsun Serie TS
Bereifung hinten: 110/70-13, Timsun Serie TS
Räder: Fünf-Doppelspeichen-Leichtmetallguss

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite: 1.900/1.130/690 mm
Radstand: 1.320 mm
Sitzhöhe: 780 mm
Sitzhöhe Beifahrer: 820 mm
Gewicht/Zuladung: 92 kg (ohne Akku), 189 kg
Farben: Mittelblau, Weiß, Orange, Mattschwarz

AUSSTATTUNG

Hauptständer, Seitenständer, fernentriegelbare Sitzbank, ein Akkus USB-Anschluss, Ladegerät, LCD-Cockpit, drei Fahrmodi, LED-Scheinwerfer, LED-Rück- und Bremslicht, LED-Blinker, LED-Tagfahrlicht, automatische Lichtabschaltverzögerung, Tempomat, ausklappbare Soziusfußrasten, Taschenhaken, Zentralzündschloss mit Wegfahrsperrle.

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit: 48 km/h
Reichweite: Im Fahrmodi-Mix 90 km, Außentemperatur 10 Grad, Fahrer ø 80 kg
Ladezeit: 8 Stunden für 40 Ah-Akku

SERVICE

Wartungsintervall: nach 1.000 km, dann alle 4.000 km bzw. einmal im Jahr
Gewährleistung: zwei Jahre

LISTENPREIS

2.990 Euro zzgl NK. (mit 40 Ah-Akku)
2.690 Euro zzgl NK. (mit 26 Ah-Akku)