
Fahrvorstellung Horwin CR6: Der elektrische Reiter

Von Jens Riedel, cen

Es gibt sicher bessere Jahre als dieses, um eine neue Marke einzuführen. Aber die Corona-Welle war ja nicht von Anfang an abzusehen. Doch der Motorradhandel ist nach den beiden Krisenmonaten seit Mai längst schon wieder auf der Überholspur unterwegs. Insbesondere das Leichtkraftsegment boomt. In diese Klasse drängt Neuling Horwin mit der CR6 – ganz zeitgemäß als Elektro-125er.

CR, das soll für Café-Racer stehen. Ganz so weit würden wir nicht gehen, denn eine Sitzbank mit integriertem Hocker und ein schöner Chrombügel zum Abschluss reichen uns dafür alleine nicht. Und die Sitzposition (dazu später mehr) passt absolut nicht ins Bild. Daher sei die Modellbezeichnung dem Marketing geschuldet und nachgesehen, denn Namen sind ja bekanntermaßen eh nur Schall und Rauch. Und die Ziffer in der Typenbezeichnung könnte man zwar auf die 6,2 kW (8,5 PS) Leistung beziehen, doch die bereits angekündigte Pro-Version heißt ebenfalls CR6, kommt aber auf 15 PS (11 kW).

Horwin, das ist ein österreichisch-chinesisches Projekt (51 zu 49 Prozent) des Zweiradimporteurs Heinzl Group aus Kammerndorf und Wendsor. So findet sich im H des Markenemblems mit etwas gutem Willen auch noch ein angedeutetes W. Entwicklung und Design sowie technische und qualitative Vorgaben kommen aus Europa, gefertigt wird in China. Das ist mittlerweile auch anderswo gängige Praxis. Das Agreement der beiden Partner schließt allerdings in diesem Fall einen Verkauf der Leichtkrafträder in China explizit aus.

Zunächst einmal steht fest, dass die Horwin auf den ersten Blick eine gute Figur macht. Die Abmessungen liegen im Rahmen aktueller 125er japanischer Herkunft. Die Sitzhöhe beträgt rund 82 Zentimeter (der Prospekt nennt 870 Millimeter) und passt absolut perfekt zur sonstigen Ergonomie. Kniewinkel und Armhaltung am gerade nach oben geführten Lenker sind nahezu rechtwinklig ausgerichtet, der Vergleich zum Reiter drängt sich förmlich auf.

Entsprechend gut lässt sich die CR6 über das Asphaltband dirigieren. Das für ein Batterie-Bike geringe Leergewicht von 134 Kilogramm macht sich beim Handling positiv bemerkbar. Richtungswechsel gehen spielerisch von der Hand, die Vorderradführung bleibt präzise. Auch die gut dosierbaren Bremsen des CBS-Systems können überzeugen, nur die etwas hart abrollenden China-Pneus von CST streuen ein wenig Salz in die Suppe. Das Problem ist aber auch von anderen Marken mit Wurzeln im Reich der Mitte bekannt und lässt sich ja mit dem ersten fälligen Reifenwechsel aus der Welt schaffen.

So gut der Horwin-Reiter im Sattel sitzt, so schlecht hat es der Sozus – wenn er denn überhaupt noch vor dem Höcker Platz findet. Auch die viel zu weit oben angebrachten Fußrasten will man keinem Mitfahrer zumuten, sorgen sie doch für einen fast schon extremen Kniewinkel. Immerhin, zumindest eine längere Sitzbank ohne Höcker soll das Zubehör bereit halten. Es wäre ja auch zu schade, wenn der 16-, 17- oder 18-Jährige CR6-Besitzer seine Jugendliebe nicht mit auf die Fahrt nehmen könnte. Der dürfte dennoch wohl die Ausnahme bleiben, denn Elektro-Motorräder sind nun einmal immer noch etwas teurer als herkömmliche Viertakter. Und so hat der Horwin-Vertrieb nicht zuletzt vor allem auch jene Autofahrer als Zielgruppe im Visier, die sich die Chance zur B196-Fahrerlaubnis als Zusatzführerschein nicht durch die Lappen gehen lassen.

Die 8,5 PS klingen selbst in der L3e-Klasse nach wenig, zumal Elektromotorräder hier bei der zeitweiligen Spitzenleistung sogar die Verbrenner noch übertrumpfen dürfen. Aber

angesichts des relativ niedrigen Gewichts geht es für eine 125er ausreichend flott voran, schieben schließlich doch auch 260 Newtonmeter Drehmoment mit. Die Leistung entfaltet sich bewusst gleichmäßig, um jederzeit berechenbar zu bleiben. Tempo 85 bei etwas über 5000 Umdrehungen in der Minute ist fast immer drin, mit maximal 90 km/h blieben wir bei dem Vorserienfahrzeug minimal unter der angegebenen Toppspeed von 92 km/h. Ohnehin pendelte sich die Geschwindigkeit auf der Landstraße bei entspannten 80 km/h ein. Und auch hier spielt der Elektroantrieb seine Stärke aus, denn das sind Bereiche, in denen viele Leichtkrafträder mit herkömmlichem Motor bereits recht angestrengt wirken. Davon spürt man der Horwin nichts. Erst jenseits davon lässt die Beschleunigung etwas nach. Die Kraft wird übrigens per Kette und nicht per Zahnriemen an das 17-Zoll-Hinterrad übertragen.

Mit einem einfachen Schalter an der rechten Lenkerarmatur lässt sich die Fahrstufe von 2 auf 1 wechseln. Dann wird die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt (wir hatten 60 km/h auf dem Tacho). In der Stadt oder im Dorf reicht das völlig aus und spart eben Energie. Dennoch scheint die Reichweitenangabe von 150 Kilometern bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h vorerst allzu optimistisch. Wir verbrauchten bei 20 Kilometern Fahrt rund ein Drittel der Batteriekapazität. Näheres müsste ein längerer Praxistest klären. Immerhin soll das Aufladen recht rasch gehen. Circa drei Stunden gibt der Hersteller an, bis eine leere Batterie wieder 80 Prozent ihrer Kapazität erreicht hat.

Das Ladekabel steckt in einem Fach auf der Tankatruppe, das viel Platz für noch mehr bietet. Die Ladebuchse ist links am mächtigen Alu-Brückenrahmen angebracht. Hüben wie drüben bleibt es ansonsten beim schmucklos glatten Akkugehäuse aus Kunststoff und ebenso verpacktem Motor (mit Ausnahme einer kleinen runden Abdeckung mit „Horwin“-Schriftzug auf der linken Seite). Die Kühlung ist bei der CR6 nach Altvätersitte an der Stirnseite angebracht.

Zur Ausstattung gehören LED-Leuchten, eine Upside-down-Gabel, ein nahezu senkrecht stehendes und umgelenktes Zentralfederbein sowie ein Fußbremspedal und Keyless-go. Das große Rundinstrument ist als Drehzahlmesser mit Digitaldisplay für Geschwindigkeit, Kilometerstand, eingelegter Fahrstufe und natürlich die noch vorhandene Batteriekapazität ausgelegt. Eine Anzeige für die Restreichweite in Kilometern gibt es aber nicht. Die Kontrollleuchten, insbesondere das „Ready“ sind je nach Lichtverhältnissen nicht immer gut zu sehen. Lob verdienen hingegen die runden Spiegel, die an ausreichend hohen und langen Auslegern montiert sind. Das ist schon lange keine Selbstverständlichkeit mehr und passt zur klassisch ausgerichteten Ergonomie.

6290 Euro ruft Horwin offiziell für die CR6 auf. Bis Ende des Jahres wird sie aber 400 Euro günstiger angeboten. Das geht im Reich der Elektomotorräder und -scooter voll und ganz in Ordnung. Kleinkrafträder will die Marke in Kürze nachreichen. Fest angekündigt ist auch bereits ein 95-km/h-E-Roller. Gespannt sein darf man aber vor allem auf die in Kürze erscheinende CR6 Pro mit 15 PS (11 kW), offen liegendem E-Motor und Fünf-Gang-Schaltung (!). (ampnet/jri)

Daten Horwin CR6

Motor: elektrisch, permanentmagnetisch
Max. Leistung: 6,2 kW / 8,5 PS
Max. Drehmoment: 260 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 92 km/h
Beschleunigung 0–60 km/h: 6 Sek.
Getriebe: ein Gang
Antrieb: Kette
Reichweite: 150 km
(bei 45 km/h Durchschnitt)

Batteriekapazität: 55 Ah
Sitzhöhe: 820 mm
Gewicht: 134 kg
Zuladung: ca. 170 kg
CO2-Emissionen: 0
Bereifung: 100/80-17 (v.), 120/80-17 (h.)
Preis: 6290 Euro

Bilder zum Artikel



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net



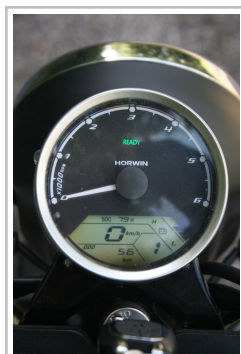
Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug): Fahrstufenschalter.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug): Soziustauglich?

Foto: Auto-Medienportal.Net



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug): Da passt noch mehr rein.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Horwin CR6 (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net