

Horwin SK3 Plus Extended

TEST

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ, FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

VIŠA TARIFA

S maksimumom od 100 km/h i dometom od 100 km, pa i više, Horwin SK3 Plus Extended doista spada među potentnije električne skutere na tržištu. Uz to je i pametno osmišljen, bez ulaska u kompromise, te je u cjelini nevjerovatno jednostavan za voziti

Horwin SK3 Plus Extended

Baterija Li-ion, 6,5 kWh
Vršna snaga 11,8 KS (8,64 kW)
Težina s baterijom 115 kg
Cijena 6.138 eura

SK3 se i u ovakvoj Plus verziji nevjerovatno jednostavno vozi. Prirodno se, lako i sasvim glatko spušta u nagib, a razvijanje snage je skoro savršeno linearno

Prije nešto više od 4 godine testirali smo Horwin SK3 i ostali iznenađeni kako ta širem pučanstvu relativno slabo poznata marka, i još k tome kineska, može stvoriti tako korektan i itekako konkretan električni skuter, koji se po mnogočemu glatko nosi i s onim kvalitetnijim benzinskim 125-icima iz kategorije A1. U međuvremenu je Horwin predstavio i napredniju verziju Plus, koju smo sad dobili u ruke i pritom samo podebljali dojam da SK3 ima ponajbolje performanse u klasi, što uključuje i domet s jednim punjenjem. Potonje je uvijek kritičan kriterij za električne skutere, ali ne nužno i u ovom slučaju.

Zelena boja oplata u kombinaciji s krem lajstnicama odmah otkriva da je riječ o prestižnijoj Plus varijanti, ali to je najmanje bitna razlika u odnosu na standardni SK3 model. Jednu od onih važnijih možda bi mogli uočiti na drugom pogledu, a odnosi se na završni prijenosom remenom, umjesto lancem. Zahvaljujući tome, SK3 Plus je još tiši u vožnji, a i lakši je za održavanje već i po tome što remen, za razliku od lanca, ne treba podmazivati. Zapravo, bilo bi to kontraproduktivno.

Pritom postojanje završnog prijenosa upućuje da je elektromotor smješten centralno, a ne u stražnjem kotaču kako je to kod električnih skutera najčešće slučaj. Takvo fiksiranje elektromotora u sam okvir skutera doprinosi smanjenju neovješanih i rotirajućih masa, što se automatski pozitivno odražava na vozne osobine. A to je samo još jedna stvar koja pokazuje da u Horwinu nisu bili spremni na velike kompromise u razvoju SK3 modela.

Troznamenaste brojke

Ova novija verzija Plus ima istu nominalnu snagu od 4 kW (5,4 KS) kao i standardni model, ali razlika je u vršnoj snazi. Tako SK3 ima na raspolaganju 8,4 KS i maksimalnu brzinu od 90 km/h, dok se kod verzije Plus radi o vršnih 11,8 KS i okruglih 100 km/h. S time da smo svojevremeno i SK3 mogli po brzinomjeru dotjerati do 99 km/h, ali ne i preko toga, jer je na digitalnoj ploči s instrumentima, začudo, bilo predviđeno mjesto samo za dvoznamenkasti broj.

Kod verzije Plus u igri su TFT instrumenti od 7 inča na kojima je

i više nego dovoljno mjesta za tri znamenke, pa smo po brzinomjeru uspjeli dohvatiti i 110 km/h. S time da za to treba imati idealne uvjete i priličnu dozu strpljenja, jer SK3 Plus iznad praga od 90 km/h sporo ubrzava, a iznad 100 km/h to čini još i sporije.

Realno, i maksimum od 90 km/h, s kojim raspolaže već i standardan SK3 model, je sasvim dostatan za jurcanje gradom, uključujući i gradske avenije s više traka. No s modelom Plus, koji je za 10 km/h brži, možete još aktivnije sudjelovati u prometu i nametnuti ritam koji želite.

S time da se i u ovom slučaju može prebacivati između 3 moda razvijanja snage, pri čemu je onaj s brojem 1, odnosno Eco, namijenjen samo sporij vožnji

centrom grada i štednji energije. U tom modu je odgovor na svako dodavanje gasa izrazito pitom u prvih nekoliko trenutaka, što nas je znalo iznenaditi kad smo se mislili naglo negdje provući. U drugom modu (Plus) nismo imali takvih problema, ali tu je maksimum postavljen 80 km/h, pa smo na avenijama svejedno prebacivali u mod 3 (Sport), s punom snagom i brzinom.

Uvijek u vodstvu

Zapravo, da se ne lažemo, već dio vremena smo proveli u tom najsnažnijem modu 3, ne samo jer je on najzabavniji, nego i jer smo si to mogli priuštiti. Naime, dok standardni SK3 ima Li-ion bateriju kapaciteta 2,6 kWh, kod modela SK3 Plus kapacitet je 3,2

kWh, s time da smo mi testirali verziju Extended s dvije takve baterije, ukupnog kapaciteta od 6,5 kWh. A to je već dovoljno da bezbrižno jurcate gradom bez razmišljanja o autonomiji i štednji energije.

Kod standardnog modela SK3 primjetna je početna zadržka kod dodavanja gasa, bilo da se radi o kretanju s mjesta, ili dodavanju gasa kod međuubrzanja. Jednostavno, prvih nekoliko trenutaka nakon otvaranja gasa je razvijanje snage lagano prigušeno, a tek onda sve krene punom parom. Kod modela SK3 Plus to nije slučaj, svakako ne u takvoj mjeri. Naime, u drugom i trećem modu je to početno prigušenje razvijanja snage toliko slabo izraženo da ga je teško primi-



Plus verzija je bogatija za TFT instrumente od 7 inča, koji prikazuju i preostali kapacitet u svakoj od baterija (u slučaju varijante Extended). Prekidači su drugačiji od klasičnih, ali logično osmišljeni, a rad žmigavaca prati zvuk koji kao da je skinut s neke videoigre



Shad kofer je element dodatne opreme (190 eura) i itekako dobro dođe na skuteru kod kojeg glavnu prostora pod sjedalom okupiraju baterije. Kako je ostatak skutera sasvim tih, čuje se lupkanje kofera pri prelazu preko neravnina



SK3 je natprosječno uzak skuter, što olakšava probijanje kroz gradsku gužvu. Ovjes i ciklistika su vrlo dobri



TEHNIČKI PODACI

Motor: beskontaktni elektromotor

Hlađenje: zračno

Mjenjač: direktan prijenos + hod unazad

Završni prijenos: remen

Okvir: čelični

Opjes: sprijeda klasična vilica, straga oscilirajuća vilica s dva amortizera

Gume: prednja 100/80-14, stražnja 120/70-14

Kočnice: naprijed disk, straga disk, integrirane kočnice (CBS), regenerativno kočenje

Dimenzije (u mm) i težina: dužina 1.993, širina 742, visina 1.136, osovinski razmak 1.360, minimalna visina od tla 155 mm, težina s baterijom 115 kg (130 kg Extended), korisna nosivost 152 kg

Deklarirano: kontinuirana snaga 5,4 KS (4,0 kW), vršna snaga 11,8 KS (8,64 kW), deklarirana autonomija 130 km, vrijeme punjenja baterije 4,5 h, maksimalna brzina 100 km/h

Baterija: Li-ion baterije, 6,5 kWh (2x 72 V, 45 Ah)

+

iznimna lakoća upravljanja, linearno razvijanje snage i glatko ubrzanje, vozne osobine (u klasi), konkretan ovjes, niski troškovi vožnje i održavanja, originalan dizajn, autonomija (u klasi)

—

izloženost nogu vjetru, tvrdo sjedalo, prostor pod sjedalom s dvije baterije

cijena

6.138 €



SK3 ponuda započinje od 4.199 eura, odnosno od 4.699 eura za opremljeniji i napredniji SK3 Plus. Testirana top verzija SK3 Plus Extended, s dvije baterije, predstavlja odličan paket, ali i košta 6.138 eura



Mali zatamnjeni vizir više dođe kao kakvo sjenilo za TFT instrumente nego element zaštite od vjetra. Može se naručiti i onaj viši



Prostora pod sjedalom je doista malo, ali može se povećati ako za vožnju na kraće relacije izvadite jednu bateriju



Standardni SK3 ima završni prijenos lancem, a Plus verzija za to koristi remen, koji je tiši i ne traži redovito održavanje

POGLED NA KONKURENCIJU	Nazivna snaga [KS]	Vršna snaga [KS]	Baterija [kWh]	Gume (sprijeda / straga)	Kočnice (sprijeda / straga)	Osovinski razmak [mm]	Visina sjed. od tla [mm]	Masa [kg]	Maks. brzina [km/h]	Domet-deklar. [km]	Vrijeme punjena [sati]	Cijena (eura)
Horwin SK3 Plus Extended	5,4	11,8	6,5	100/70-14 / 120/70-14	disk / disk	1.360	790	130	100	130	4,5	6.138
Horwin SK3 Plus	5,4	11,8	3,2	100/70-14 / 120/70-14	disk / disk	1.360	790	115	100	65	4,5	4.699
Horwin SK3 Extended	5,4	8,4	5,2	100/70-14 / 120/70-14	disk / disk	1.360	790	125	90	120	4,5	5.818
Horwin EK3 Extended	4,8	8,4	5,2	100/80-14 / 110/70-13	disk / disk	1.320	780	122	95	150	5	5.999
NIU NQIX 500	12,2	13,5	4,0	90/90-14 / 110/80-14	disk / disk	1.350	810	155	100	100	6	4.799

jetiti. Kao rezultat toga, ubrzanja su žustrija.

Uglavnom, ako se radi o križanju širokih gradskih ulica ili avenija, a na semaforu ste zauzeli prvu startnu poziciju, kad se upali zeleno svjetlo vi ćete na izlasku iz tog raskršća već razviti brzinu od barem 50 km/h i biti u vodstvu. S time da se dovoljno žestoko ubrzanje nastavlja do kakvih 80 km/h, nakon čega akceleracija postupno gubi na intenzitetu.

U praksi, ponekad se i nađe neki žustriji vozač automobila s kojim ćete od semafora do semafora ubrzavati rame uz rame, no u ogromnoj većini slučajeva ćete čelične kutije na 4 kotača ostaviti da iščeznu u retrovizorima. A s obzirom da raspolazete s maksimumom od 100 km/h, ti progono-

nitelji vas neće sustići do idućeg semafora, na kojem ćete sigurno opet zauzeti prvu startnu poziciju. Kako i ne bi kad je SK3, u bilo kojoj verziji, iznimno uzak, čak i u prednjem dijelu.

E sad, kako smo standardni SK3 testirali tijekom zime, zamjerali smo mu što je tako uzak, pa su nam noge previše izložene vjetru. Ali sad nam je to, usred ljeta, sasvim odgovaralo.

Lako i glatko

S tim svojim uskim oplatama i ispuštenim LED svjetlima, SK3 je zašiljen poput koplja, a točno tako se i probija i kroz gradsku gužvu. Oštro i iznimno lako! Provući će se i kroz najmanji prorez između automobila, čemu pridonosi i neobično uzak upravljač. Na njegovim krajevima tek

nešto više strše retrovizori, koji nisu posebno veliki, ali su istovremeno sasvim učinkoviti, dobrim dijelom i jer elektromotor ne proizvodi nikakve vibracije, pa se onda u ogledalima ne zamućuje slika, kako je to često slučaj kod benzinskih skutera.

Općenito, bila gužva ili ne, SK3 Plus je nevjerovatno lako upravljiv. Tome svakako pridonosi i linearno razvijanje snage, ali i iznimno neutralno spuštanje u nagib. S dvije baterije, Extended verzija teži 130 kg, što uopće nije puno, ali ovaj skuter u vožnji djeluje i lakšim od toga. Zapravo, gotovo kao da je lakši i od zraka. Bez imalo napora, a opet ne pre naglo, glatko se spuštate u nagib i s punim povjerenjem u skuter i CST gume prolazite kroz zavoj, odnosno skrećete u raskršću.

Sve djeluje toliko prirodno da nam je teško zamisliti neki skuter kojeg bi bilo lakše i jednostavnije voziti. Nešto više sile treba upotrijebiti samo na kočenju, s obzirom da su poluge s desne i lijeve strane upravljača prilično tvrde. Pritom je prednja kočnica samo solidna, ali u kombinaciji sa stražnjom kočnicom, koja se lijepo dozira, zaustavljanje može biti itekako odlučno.

Čudi samo što - onako, za svaki slučaj - ni ovaj SK3 nije opremljen ABS sustavom. To više što je u cjelini riječ o modernom i naprednom skuteru, koji je uz to i solidno opremljen. Između ostalog, a što još nismo spomenuli, tu su i beskontaktni ključ te USB utor, kao i hod unazad, koji realno nije potreban na ovako

laganom skuteru, ali svejedno nekako dječjački veseli kad ga aktivirate za sporodno manevriranje na mjestu.

Zvukovi iz videoigri

Hod unazad se uključuje sasvim jednostavno, pritiskanjem zelene tipke s desne strane upravljača, s time da su svi prekidači logični za koristiti, iako su drugačiji nego što smo to navikli kod velike većine skutera i motocikala. Primjerice, prekidač pokazivača smjera ne gurate lijevo ili desno, nego ga pritišćete s lijeve ili desne strane, kao prekidač noćne lampice.

Rad žmigavaca je popraćen i jasnim zvučnim signalom, pri čemu se ne čuje uobičajeno škljocanje, nego bitno veseliji i prodorniji zvuk koji podsjeća na skupljanje bodova u nekoj starijoj videoigri. Zahvaljujući tome, teško da ćete zaboraviti isključiti pokazivače smjera jednom kad odradite skretanje ili pretjecanje, s time da se iznad 50 km/h to gotovo šaljivo pištanje ipak postepeno gubi u šumu vjetra.

Slično je i sa zvukom elektromotora. S prelaskom na završni prijenos remenom, SK3 Plus je još tiši, tako da se u vožnji čuje samo lagano zujanje elektromotora, koje djeluje pomalo futuristički, dok se također ne zagubi u šumu vjetra. Isto ne vrijedi za centralni Shad kofer, koji je dio dodatne opreme, te u njega taman stane integralna kaciga, ali se isto tako, na ovako tihom skuteru, njegovo lupanje pri prelasku preko neravnina bitno jasnije čuje nego na nekom benzinskom modelu.

Tome pridonosi i ovjes, koji je generalno podešene na tvrde, ali je isto tako kapacitetniji nego smo to kod skutera navikli. U prijevodu, ovjes doista radi, bolje od prosjeka za skutere uopće, a posebno vesele dvostruki stražnji amortizeri koji su dovoljno dugački i učinkoviti da čak i pri prelasku preko onih malo izraženijih neravnina ne dolaze do kraja svog hoda.

Dvije baterije za puno zadovoljstvo

Mogli bi zaključiti da je ovjes baš prave tvrdoće, dok je sjeda-

lo možda ipak malo pretvrdo. U cjelini djeluje natprosječno kvalitetno, uz to i prostrano, te vas ne gura prema naprijed, kao što to na skuterima zna biti slučaj. Zahvaljujući tome i neobično uskom, ali visoko postavljenom upravljaču, na SK3 modelu će i oni kratatiji vozači imati dovoljno mjesta te lako zauzeti pravi položaj. Pritom samo sjedalo na prvi kontakt djeluje mekano, no nakon većeg broja kilometara odvoženih u jednom komadu ipak postaje tvrdo i počinje žuljati.

Jasno, cinici će reći da tvrdoća sjedala nije problem, jer ionako s električnim skuterom ne možete prevaliti puno kilometara u komadu, ali u ovom slučaju bi se lako prevarili. Naime, ako ne pazite, s ovom Extended verzijom s dvije baterije mogli bi prevaliti i 100 km s jednim punjenjem. A ako pazite, i više od toga. Čak nam se ni službenih 130 km ne čini sasvim nedostižnim, U praksi smo, u mješovitoj vožnji, bez problema odvalili 100 km s punom brzinom, nakon čega snaga postupno pada, pa smo do 110 km bili ograničeni na samo 35 km/h. Uz

malko više pažnje smo autonomiju razvukli i na 120 km.

Takva autonomija je prilično impresivna za jedan skuter. No, za nju su vam potrebne i dvije baterije, a to se odražava na cijenu. S time da tu imate i povoljnije opcije, pa tako osnovni SK3, s jednom baterijom od 2,6 kWh, košta 4.199 eura, odnosno 5.818 eura u Extended verziji s dvije takve baterije. Ovakav SK3 Plus s jednom baterijom od 3,24 kWh košta 4.699 eura, dok testirana verzija Extended, s dvije baterije, košta 6.138 eura. To nije malo, ali je isto tako, s maksimumom od 100 km/h i realnom autonomijom preko 100 km, SK3 Plus Extended bolji od velike većine električnih skutera. I ne samo po tome bolji.

Uglavnom, ako želite SK3 u Plus izdanju, i još k tome u Extended verziji, morat ćete ga platiti po znatno višoj tarifi. Ali u odnosu na prestižnije benzinske 125-ice iz te A1 kategorije, i ta bi vam se viša tarifa mogla isplatiti. Posebno ako ćete SK3 Plus Extended puniti noću - po nižoj tarifi. ■

Sjedalo je tvrdo, ali dobro profilirano, te omogućuje i natprosječno visokom vozaču lako i prirodno smještanje za upravljač. Ukupno gledajući, SK3 Plus Extended spada u uski krug najboljih električnih skutera koje smo dosad testirali

