



Ganz schön tiny, der TYN-e: Reduziert auf Wesentliche, das ist die Maxime des neuen Vans aus Waiblingen.

# Süd-Ost-Beziehung

Mit dem ab **20.000 Euro günstigen E-Van** will ein Waiblinger Start-up aus der Verlags- und Zulieferbranche beweisen, wie man fernöstliche Kostenvorteile mit schwäbischem Engineering kreuzt.

Es ist ein Dilemma: Würde man den Elektrován TYN-e in Waiblingen produzieren, er käme glatt um das Doppelte teurer. Statt 20.000 Euro netto Startpreis hätte man mit 40.000 Euro rechnen müssen. Zu viel für die Mission, die sich die Macher vorgenommen haben: einen erschwinglichen, robusten, flexiblen Elektrován für Gewerbe, Logistik, Kommunen – ein Van für alle Fälle. Der Diesel ersetzt und neben Fracht auch die Transformation befördert.

Ohne China wird das derzeit nichts, ist TYN-e-Geschäftsführer Markus Graf sicher. Man fühlt sich fast an die Solarbranche erinnert. Pragmatisch nutzt man die großen Kosten-, Skalen- und Produktionsvorteile des chinesischen Partners Shandong Horche, kreuzt sie mit schwäbischem Engineering- sowie Marketing- und Vertriebs-Know-how. Dahinter steckt der Autozulieferer Albert Weber sowie das Verlagshaus Villingen und dessen ShareX Mobility.

Maxime: Lasst weg, was man nicht braucht. Drei Versionen stehen vorerst zur Wahl: Vom ultrakompakten TX1-e über den mittig platzierten TX2-e, den es als

1,8-Tonnen-Fahrgestell-Pritsche und 4,3-Kubik-Koffer mit 730 bis 800 Kilo Nutzlast und 17-kWh-Akku für 140 Kilometer Reichweite gibt, ab 27.990 respektive 25.990 Euro. Bis zum Topmodell TX7-e, das mit 4,40 Meter noch kurz wie ein VW Caddy ist. Nur dass er mit 1,57 Meter Breite durch jede Gasse passt.

Die gefahrenere schwerste Version TX7-e kommt mit längerem Radstand und größerem Akku sowie verstärktem Fahrwerk, Pritsche oder Koffer, packt auf 2,50 Meter drei Paletten und schleppt 1,2 Tonnen, bei 2,1 Tonnen Gesamtgewicht. Nebst Koffer sind das 1.245 Kilogramm leer, die Pritsche 1.125. Noch leichter wiegt die Basis: 849 Kilo, bei 1.450 Kilo Gesamtgewicht. Top für einen 2,6-Kubik-Van, der über simple und mit etwas groben Scharnieren angeschlagenen, dafür weiten Klapptüren seitlich und am Heck zugänglich ist.

Basis bildet ein Downsizing-Konzept mit 28,8 kWh-LFP-Akku (16,6 kWh Basis) in einem 320-Volt-System. Die Energie soll für 200 Kilometer genügen, was wir nach knapp 50 Kilometern bestätigen: Die Anzeige im schlichten In-

strument zählt verlässlich runter, ohne die Klima- oder E-Zuheizer. Weiterer Vorteil des kleinen Speichers: Am Haushaltslader bei 3,3 kW ist er binnen zehn Stunden voll. Wahlweise lädt er mit 11 kW in DC, dann in einer Stunde. Dank Hecksynchronmotor mit 30 kW im Eco- und 60 kW in „Sport“ (max. 200 Nm; Basis 15/30 kW und 113 Nm) geht es flott los, man lässt jeden Diesel hinter sich.

Traktionsprobleme kennt die Pritsche auch unbeladen kaum, nötigenfalls greift ASR. Zudem läuft der Horche-Motor ziemlich leise. Selbst bei Topspeed 80 km/h unterhält man sich, Wind- und Abrollgeräusche bleiben im Rahmen. Die Rekuperation könnte strammer sein, die ABS-Bremse aus vorn Scheibe in 13 Zoll, hinten Trommel in 14 Zoll packt gut zu. Zudem knistert nichts grob, das Gefährt strahlt keine Billigheimer-Aura aus, auch wenn das Interieur preisbewusst ist.

## Robuste Verarbeitung

Die Sitze sind ok für Kurzstrecke, der Fußraum links beengt, bei sonst passablem Raumangebot. Der Komfort ist rustikal nach Ur-Mini-Art, die Straßenlage sicher. Das leicht versetzte Lenkrad ist eher leichtgängig denn präzise. Eine mechanische Handbremse tut es, die Übersicht im „schwäbisch-chinesischen Schmalhans“ ist top, trotz kleiner Spiegel, der Wendekreis ok, mit zwölf Metern aber nicht mehr kompakt wie bei der Basis (9 m).

In Serie an Bord: Klimaanlage, Heizung, Touchscreen oder Rückfahrkamera, Funkfernbedienung, LED-Leuchten, USB-Slots sowie 12-Volt-Stecker. Das alles kommt ab 29.990 Euro für die Pritsche und 32.990 Euro für die Box. Leasing respektive Abo (6 bis 24 Monate) ist verfügbar, ein Netzwerk im Aufbau. Viel Service soll an dem robusten Van aber nicht anfallen. Wenn, dann seien die Ersatzteile günstig, verspricht Graf. Dann hätte der TYN-e einen Teil seiner Mission erfüllt.

**„Ohne China wird das derzeit nichts mit günstigen LEVs.“**

Markus Graf,  
Geschäftsführer  
TYN-e

Johannes Reichel