
Vorstellung VW ID Buzz: Sympathieträger mit Bestsellerpotenzial

Von Frank Wald, cen

Jugendliche mit "Wow"-Gesichtern, Familienväter, die das Handy zücken, daumenreckende (ID.4-)Taxifahrer – keine Frage, der neue VW ID Buzz provoziert sogar in Kopenhagen spontane Sympathie-Bekundungen. Dabei gehören in der dänischen Hauptstadt, in die VW Nutzfahrzeuge (VWN) zur ersten Probefahrt geladen hatte, Elektroautos – neben Fahrrädern – zum alltäglichen Straßenbild. Doch dem Charme der elektrifizierten Van-Ikone kann sich kaum jemand entziehen – auch wenn es für nicht wenige wohl beim Zuschauen bleiben wird. Zu Preisen ab 64.000 Euro ist auch der E-Bulli nicht für jede Familie erschwinglich.

Das gilt natürlich nicht für die ersten 10.000 Abnehmer, die den Wagen bereits blind bestellt haben. Damit sind vor der ersten Auslieferung im Oktober schon zwei Drittel der diesjährigen Produktion weg. Für VWN-Vertriebschef Lars Krause „einfach nur beeindruckend. Ohne dass das Auto tatsächlich beim Händler steht, geschweige denn ein Kunde es gefahren hat“. Damit ist aber auch klar, dass lange Lieferzeiten vorprogrammiert sind. In diesem Jahr sollen nur 15.000 ID Buzz – parallel zum Multivan T7 und T6.1 – die Bänder im Werk Hannover verlassen. Im nächsten Jahr soll die Kapazität dann schrittweise auf 130.000 Fahrzeuge hochgefahren werden.

Wenn das mal reichen wird. Denn – dazu braucht es keine prophetischen Gaben – mit der Kombination aus multifunktionalem Raumfahrzeug mit zeitgemäßem Elektroantrieb und aufgefrischter Design-Ikone hat VW einen programmierten Bestseller auf die Räder gestellt. Vor allem in den (wahlweise vier) Zweifarb-Lackierungen, bei denen der obere Bereich immer weiß ist, kommt die markante Frontpartie im Stil des legendären T1 mit einer V-förmigen Haube, den freundlich dreinblickenden LED-Scheinwerfern und dem modellweit größten Markenlogo besonders gut zur Geltung. Die knackig kurzen Überhäng geben der kompakt geformten Karosserie einen modernen, fast futuristischen Touch. Das sympathische Äußere korrespondiert mit einer guten Aerodynamik von cW 0,29 – für Elektroautos neben dem Gewicht die entscheidende Größe für Stromverbrauch und Reichweite.

Vom Start weg wird es eine fünfsitzige Bus- und eine zwei- oder dreisitzige Transporter-Version geben. Beide sind identische 4,71 Meter lang, der Radstand streckt sich auf knapp drei Meter (2,99 Meter). Zum Vergleich: Ein aktueller VW T6.1 ist bei gleichem Radstand insgesamt mehr als 19 Zentimeter länger. Auch in der Höhe ducken sich die E-Bullis gegenüber dem Verbrenner-Brudermodell je nach Ausstattung und Version (1.927 und 1.951 Millimeter) um einige Zentimeter. Dafür gehen sie mit 1.985 Millimetern gut acht Zentimeter mehr in die Breite.

„Kein anderer Automobilhersteller hat ein vergleichbares, rein elektrisches Bus- und Transporter-Duo im Programm“, sagt VWN-Chef Carsten Indra. Deshalb sind die VW-Verantwortlichen auch davon überzeugt, dass die Baureihe großes Eroberungspotenzial besitzt. Neben „Familien, Leute mit großem Platzbedarf fürs Hobby sowie Unternehmer und Handwerker“ werden sich nach Ansicht von VW-Markenchef Thomas Schäfer für den ID Buzz „Umsteiger aus der SUV- und der Van-Welt ebenso entscheiden wie Bulli-Fans, die elektrisch fahren möchten“.

Und denen wird einiges sehr vertraut, anderes vollkommen neu erscheinen. Einsteigen bedeutet auch im E-Bulli hochsteigen in die bekannte Kommandoposition mit guter Über- und Umsicht. Dass trotz Elektro-Architektur immer noch reichlich „verschenkter“ Raum zwischen Frontscheibe und Fahrer bleibt, ist wohl dem Crash- und Fußgängerschutz

geschuldet. Immerhin kaschiert es VW geschickt durch eine mehrstufige Aufteilung und ausstattungsabhängig geschmackvoll eingesetzte Chrom- und Holzblenden.

Ganz neu, wenn auch aus ID 3, ID 4 und ID 5 inzwischen geläufig, ist das Cockpit-Layout mit dem frei stehenden 5,3-Zoll-Digital-Display hinter dem Lenkrad und dem mittig auf dem Armaturenräger platzierten 10-Zoll-Touchscreen. Mit dem optionalen Navi-System „Discover Pro“ wächst das Multimedia-Display sogar auf 12 Zoll heran. Es zeigt alle wichtigen Multimedia-Funktion in einleuchtender Kachel-Optik an und lässt sich auf Anrieb intuitiv bedienen. Anders als bei den Pkw-Stromern wird das Automatikgetriebe hier dankenswerterweise nicht länger über ein Fahrstufen-Schaltknubbel am Digital-Display, sondern über einen klassischen Lenkstockhebel bedient.

Gut platziert sind auch die USB-Schnittstellen – insgesamt gibt es in der Bus-Version bis zu acht davon, wenn auch keine davon nach dem immer noch mehrheitlich verbreiteten USB-A-Standard – rechts neben dem Lenkrad mit Smartphone-Einschubfach inklusive induktiver Ladefunktion. Wie alle ID-Modelle besitzt auch der neue ID Buzz als Bus das interaktive „ID Light“. Das schmale Lichtband, das sich quer vor der Windschutzscheibe über die Schalttafel spannt, sorgt für intuitiv wahrnehmbare Informationen, etwa indem es links oder rechts signalisierend vor Hindernissen und Gefahren warnt oder komplett rot aufleuchtend zum Bremsen auffordert. Eigens für den ID Buzz entwickelt indes wurde eine herausnehmbare Mitteltunnel-Box mit einem praktischen Ablagefach im oberen Bereich, inklusive Eiskratzer und Flaschenöffner. In das 1,4 Liter große Klappfach an der Stirnseite passt eine Wasserflasche, in die fünf Liter große Schublade gegenüber jede Menge automobiler Krimskrams.

Apropos Platz und Variabilität: Auch der ID Buzz fährt auf der bereits aus anderen VW-Stromern bekannten MEB-Plattform, durch die ordentlich Raum zwischen den Achsen entsteht. Der fünfsitzige Bus kommt in der Serienversion mit zwei bequemen Einzelsitzen inklusive Armlehne, in den höheren Ausstattungen auch mit einer zweiten sowie in der Topversionen komplett elektrisch verstellbar und mit Massagefunktion. Im Fond gibt es eine Dreiersitzbank mit komplett oder asymmetrisch klappbaren Lehnen, die in gleicher Weise um 15 Zentimeter verschoben werden kann. Standard sind auch die beiden Schiebetüren, die sich optional ebenso wie die Heckklappe elektrisch öffnen und schließen lassen. Dahinter können je nach Sitzstellungen 1121 bis 2205 Liter (bei umgeklappter zweite Sitzreihe) eingeladen werden.

Der Transporter ID Buzz Cargo wird serienmäßig mit Fahrersitz plus Doppelsitzbank oder nur mit einem Einzelsitz für den Beifahrer angeboten. Dahinter gibt's eine feste Trennwand zum 3900 Liter großen Laderaum, optional auch mit einem Fenster und/oder einer Durchladeöffnung, der Platz für zwei Europaletten bietet. Anders als der Bus ist die gewerbliche ID-Buzz-Version nur mit einer Beifahrer-Schiebetür und Heckklappe ausgestattet. Die zweite Schiebetür gibt es, ebenso wie Flügeltüren am Heck nur als Sonderausstattung gegen Aufpreis.

Als Antrieb bietet VWN in beiden Fällen allerdings bislang nur den vielfach im Konzern verbauten Elektromotor mit 150 kW (204 PS) an, der auch schon in allen anderen ID-Modellen Dienst tut. Auch dem E-Bulli beschert die Synchronmaschine ein maximales Drehmoment von 310 Nm, das sie aus dem Stand in dem üblichen, nahe laut- und ansatzlosen Schub umsetzt und in knapp zehn Sekunden auf Tempo 100 schnellen lässt. Gekoppelt ist sie stets mit der aktuell größten Batterie im ID-Programm, die mit 82 kWh brutto angegeben ist, netto aber nicht mehr als 77 kWh abgeben kann. Damit sollen Reichweiten von 423 Kilometern nach WLTP möglich sein, bei einem ebenso gemessenen Verbrauch von 21,7 bis 20,5 kWh. Das deckt sich mit unseren Ausfahrten, bei denen bei moderater Fahrweise durch urbane und ländliche Gebiete auch nicht mehr als 22 kWh auf der Strecke blieben. Umgekehrt soll der Lithium-Ionen-Akku an DC-Schnellladesäulen mit bis zu 170 kW in 30 Minuten von 5 auf 80 Prozent aufgeladen sein. Bei einer AC-Ladeleistung mit 11 kW dauert eine komplette Füllung siebeneinhalb

Stunden.

Was schon nach den ersten Kilometern sofort auffällt: Der ID Buzz ist ausgezeichnet gefedert und kaschiert das Batteriepack im Fahrzeugboden, das ihn immerhin ein Kampfgewicht von zweieinhalb Tonnen beschert, auch auf holperigem Geläuf besser als seine stromernden Konzern-Zeitgenossen. Der tiefe Schwerpunkt sorgt außerdem dafür, dass der Wagen auch bei plötzlichen Spurwechseln nicht aus der Ruhe zu bringen ist. Trotz seiner Abmessungen gibt er sich äußerst handlich und rangierfreudig. Der Heckantrieb – der durch seine sportwagentypische Mischbereifung betont wird – und kompakt gebaute Vorderachse ermöglicht einen verhältnismäßig kleinen Wendekreis von nur knapp elf Metern. Damit verlieren enge Gassen und knifflige Parkmanöver ihren Schrecken.

Wobei es für Letzteres heutzutage aber auch elektronische Assistenten gibt. Neben den bei VW inzwischen üblichen serienmäßigen Systemen wie Front Assist (Umfeldbeobachtung mit Notbremsfunktion), proaktiven Insassenschutz oder Spurhalteassistent gibt es für den ID Buzz nun erstmals den „Travel Assist“ mit Schwarmdatennutzung zur selbstständigen Spurführung mit nur einer Fahrbahnbegrenzung und dem automatisierten Spurwechsel ab Tempo 90 km/h. Darüber hinaus kann auch der E-Bulli mit dem „Park Assist Plus“ mit Memoryfunktion ein einmal gefahrenes und abgespeicherte Einparkmanöver automatisch immer und immer wieder ausführen – etwa um in die Garage oder Carport einzufädeln. Erstmals hatte VW das System im ID 5 GTX vorgestellt. Und wie bei diesem ist es nur gegen Aufpreis zu haben.

Und damit legt sich doch noch ein Schatten auf die schöne neue E-Bulli-Welt. Aktuell startet der ID Buzz in der Ausstattungsvariante Pro ab 61.892 Euro, allerdings nur in weißer Einheitslackierung. Mit einer der vier stilprägenden Zweifarblackierungen werden es schon 64.248 Euro und wenn die erwähnten Goodies wie Komfortpaket (USB-C-Schnittstellen, Mittelkonsolen-Box, Sitzheizung, etc.), Navi-System mit 12-Zoll-Multimedia-Display, Matrix-LED-Licht sowie weiteren Komfortfeatures (elektrisch öffnende Heckklappe und Schiebetüren) hinzukommen, läppert es sich im Konfigurator schnell auf über 72.000 Euro. Da wird auch die deutsche Durchschnittsfamilie mit E-Mobilitäts-Sendungsbewusstsein schon schlucken. Nicht anders der Handwerker, auch wenn der „Transporter der Zukunft“ etwas günstiger zu haben ist. Die Cargo-Version startet ab 51.580,55 Euro (netto: 43.345 Euro), ebenfalls in Einheitsweiß. Die Zweifarblackierung (ab 54.222 Euro) gibt es hier nur in Blau-Metallic mit weiß abgesetztem Dach und Frontpartie. (aum/Frank Wald)

Bilder zum Artikel



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



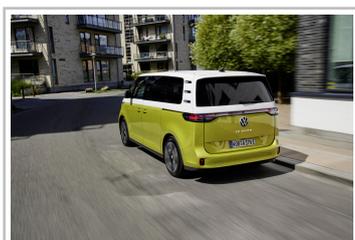
VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



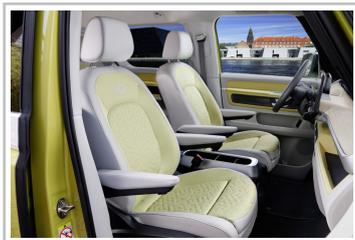
VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW ID Buzz Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW
