
Im Rückspiegel: Der lange Weg zum Volkswagen ID Buzz

Von Jens Meiners, cen

Mehr als zwei Jahrzehnte hat es gedauert, bis eine gute Idee auf die Straße gefunden hat: Der Volkswagen ID Buzz spielt die Retro-Karte auf das geschickteste. Denn jeder kennt den sympathischen VW-Bulli, ist mit jeweils anderen Generationen aufgewachsen. Jetzt kommt er wieder, und zwar elektrisch. Doch schon vor über 20 Jahren wollten die Designer mit einer technisch modernen, aber klassisch gezeichneten Neuaufgabe des Bus auf der Klaviatur der Emotionen spielen.

Die Studie hieß Microbus, wurde im Januar 2001 auf der Automesse in Detroit gezeigt. Und sie hätte vermutlich gut funktioniert, ganz nach dem Vorbild des New Beetle. Der hatte Mitte der 90er-Jahre den US-Markt handstreichartig erobert und der Marke Volkswagen einen beispiellosen Imageschub verschafft. Die Kunden zahlten viele tausend Dollar über Listenpreis, um einen der ersten New Beetle zu ergattern, der Abstrahleffekt auf die Marke war gewaltig. Der Microbus baute technisch auf dem T5 auf, angetrieben wurde er von dem seidenweichen VR6-Motor mit 3,2 Litern Hubraum. Die Ansage war klar: Er geht in Produktion.

Dann änderten sich die Zeiten bei VW: Der neue Chefdesigner Murat Günak ärgerte sich darüber, dass die puristischen Linien des Microbus – die der von ihm präferierten, ornamentalen Formensprache widersprachen – beim Publikum so gut ankamen. 2004 beerdigte der damalige VW-Chef Bernd Pischetsrieder das Projekt. Als Begründung wurden Dollarkurs und Produktionskosten genannt – das Modell sollte in Hannover vom Band laufen, jedoch vorwiegend in den USA verkauft werden.

2007, kurz nach der Pischetsrieder-Episode, tauchte das Thema wieder auf, in Form des Space Up, einer Variante des Up. Das kleine Auto wurde in mehreren Variationen gezeigt, und es war die letzte Variante, die einem Verbrennungsmotor Platz einräumen wollte: Der Space Up sollte einen Heckmotor haben, und er stand für Technologieoffenheit, egal ob Diesel, Ottomotor oder Elektroantrieb. Letztlich wechselte der Up auf ein gewöhnliches Frontmotorkonzept, und es blieb bei der konventionellen Karosserie. Die Brücke zum klassischen Bulli schlug vor allem eine Variante des Space Up mit seitlichen Dachfenstern, die an den berühmten Samba-Bus erinnerten.

2011 erschien die nächste Variation des Bulli-Themas, erst auf dem Genfer Salon, kurz darauf auf der Messe in New York. Mit 3,99 Metern Länge war der Bulli – der auch so hieß – an der Schwelle zwischen Klein- und Kompaktwagen positioniert. Vom Raumangebot des klassischen VW-Bus und des Microbus war die Studie – auf einer kompakten Architektur namens „Multitraktionsbalken“ – weit entfernt. Designexperten bezeichneten das Design damals als „holzschnittartig“. 2014 könne das Modell auf den Markt kommen, sagte VW damals. Doch es wurde nicht mehr gesehen.

Es blieb elektrisch: 2016 enthüllte VW auf der CES in Las Vegas den Budd-E, dessen Antrieb von einer gigantischen 101-kWh-Batterie gespeist werden sollte. Stilistisch enttäuschte dieser „Buddy“ mit gleichzeitig banal und zerklüftet wirkender Fenster- und Leuchtengrafik. Das Interieur war ausgesprochen modern gestaltet, mit variablen Sitzen und großen Bildschirmen. Und die Abmessungen näherten sich wieder dem Microbus und dem klassischen VW-Bus an. Es wurde klar: Diesmal bleibt VW am Thema dran.

Schon 2017 folgte das nächste Modell, die damals vorgestellte Studie trug bereits den Namen des jetzt präsentierten Serienmodells: ID Buzz. Journalisten wurden zu Mitfahrten geladen, und VW gab bereits zahlreiche technische Informationen preis. So kündigte der

ID Buzz die elektrische Plattform MEB an, es sollte mehr als eine Batteriegröße geben. Mit der nostalgischen Zweifarben-Lackierung, weicheren Formen und einem luftig-hellen Interieur traf die Studie den Geschmack des Publikums nochmals besser als der Budd-E. Das extrem reduziert gezeichnete Cockpit verfügte über ein Lenkrad in Form eines abgerundeten Vierecks; einiges würde sich also bis zum Serienanlauf noch ändern müssen.

Das jetzt vorgestellte Serienmodell bleibt der 2017er-Studie erstaunlich treu. Die wesentlichen Unterschiede: Die Frontpartie ist leicht vorspringend ausgeführt, um Platz für Sicherheits- und Assistenzsysteme zu schaffen. Und die in Wagenfarbe lackierten Dachsäulen sind jetzt dunkel glänzend, um den Eindruck einer durchlaufenden Verglasung zu schaffen. Die Armaturentafel ist etwas konventioneller geworden, und es gibt neben der Pkw-Variante namens People auch das Nutzfahrzeug Cargo mit nochmals anders gezeichnetem, robusten Cockpit.

Ab Mai soll der ID Buzz bestellbar sein, die Cargo-Variante wird unter 40.000 Euro liegen, die People-Version dürfte bei deutlich über 50.000 Euro beginnen. Und es wird verschiedene Derivate geben: Eine Version mit langem Radstand und größerer Batterie, einen Camper namens California und eine Allradvariante namens GTX, die an die 221 kW (300 PS) leisten dürfte.

Übrigens ist der klassische VW-Bus, basierend auf dem T1 und T2, erst Ende 2013 ausgelaufen: Bis dahin war er in Brasilien vom Band gelaufen, seit 2005 nur noch mit wassergekühltem Motor. Wie gut der neue ID Buzz funktioniert, hängt davon ab, ob die anvisierte Kundschaft mit dem Elektroantrieb etwas anfangen kann. Die Sympathien fliegen ihm jedenfalls schon jetzt zu. (Jens Meiners, cen)

Bilder zum Artikel



Studie Volkswagen Microbus (2001).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Microbus (2001).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Microbus (2001).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Space Up (2007).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Space Up (2007).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Bulli (2011).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Bulli (2011).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Bulli (2011).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Budd-E (2016).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Budd-E (2016).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen Budd-E (2016).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen ID Buzz (2017).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen ID Buzz (2017).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Studie Volkswagen ID Buzz (2017).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen ID Buzz People und Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID Buzz People.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen ID Buzz People und Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW ID Buzz Cargo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
