



VW Nutzfahrzeuge ID. Buzz Pro

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Das Außendesign des ID. Buzz spielt erfolgreich auf beliebte Klassiker an. Vor allem an den VW T1 fühlt sich so mancher Betrachter erinnert, besonders wenn der Buzz die optionale Zweifarblackierung wie unser Testwagen hat. Der Innenraum kann mit den Erwartungen dann aber nicht mithalten. Alles ist einfach und pragmatisch gehalten, sicherlich funktional. Für Veredelungen, welche nur die Wohnlichkeit, nicht aber die Funktionalität erhöhen, gab es offenbar kein Budget. Das ist per se kein Kritikpunkt, wenn die Kostenoptimierungen beim Kunden ankommen. Der aufgerufene Preis ist für den VW bei der gebotenen Materialqualität im Innenraum aber nicht angebracht. Die Karosserie außen und der Antrieb müssten also die Rechtfertigung für die Preisvorstellung bringen. Das Außendesign ist tatsächlich besonders, allerdings sollte man dafür die stolze Summe von 2.642 Euro in die Zweifarblackierung investiert haben. Der Elektroantrieb ist modern und praxistauglich, er bewegt den ID. Buzz flott und leise durch die Lande - mit perfektem Antriebskomfort. Gemütlich gefahren, ist der Buzz sogar erstaunlich sparsam für einen großen Van. Aber kann das allein die Preisvorstellungen von VW rechtfertigen? Fassen wir zusammen: Die Neuinterpretation als Elektro-Bulli kostet im Falle des Testwagens rund 75.000 Euro, bietet besonders viel Platz im Innenraum und ein gutes (optionales) Licht, viel mehr aber nicht. Gute Scheinwerfer, einen geräumigen Innenraum und dieselbe gute Antriebstechnik hat jedoch auch ein VW ID.4. Wer also nicht unbedingt jeden Liter Stauraum im Buzz benötigt, sollte eher einen ID.4 wählen, der deutlich feiner ausgestaffert ist. Und für das Buzz-Budget springt dann sogar noch ein VW Polo extra raus. **Konkurrenten:** u.a. Citroen e-Spacetourer, Mercedes EQV, Peugeot e-Traveller, Opel Zafira-e Life.

- ⊕ sehr viel Platz, riesiger Kofferraum, gute Fahrleistungen, gute Reichweite für großen Van, viele Assistenzsysteme verfügbar
- ⊖ extrem teuer bei gleichzeitig magerer Serienausstattung, billig gestalteter Innenraum, wenig Stützlast/Anhängelast, wenig Innenraumvariabilität, teils umständliche Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	4,6
	Senioren	4,0
	Langstrecke	2,7
	Transport	1,0
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Hier liefert VW eine gute Arbeit ab, der getestete ID. Buzz kann bezüglich gleichmäßiger und schmalen Spaltmaße in weiten Teilen überzeugen. Eine "Motorhaube" vorn gibt es nicht, man kann nur eine große Wartungsklappe öffnen. Der Innenraum ist ebenfalls ordentlich verarbeitet, unangemessene Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf.

⊕ Der Unterboden ist weitgehend perfekt verkleidet, sogar hintere Fahrwerksteile haben noch Luftleitverkleidungen, um die Fahrwiderstände zu reduzieren. Hinter der Unterbodenverkleidung findet man dann die hochwertigen und technisch anspruchsvollen Teile verbaut (z.B. Fahrwerkskonstruktion), die man von einem teuren Volkswagen erwartet. Die Konturbeleuchtungen und Lichtspiele außen sowie die Ambientebeleuchtung innen sind Eyecatcher. Besonders beeindruckt die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z.B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt.

⊖ Deutliche Kritik muss man aber insbesondere für den Innenraum anbringen, denn die verwendeten Materialien sehen arg lieblos und billig aus. Hier und da ein paar in die Verkleidungsteile eingegossene ID. Buzz-Ornamente oder

zwinkernde Smileys können die Hartplastiklandschaft nicht entschuldigen. Denn sie kosten in der Produktion praktisch nichts extra, eine Oberflächenveredelung jedoch schon. Abgesehen von den Beleuchtungselementen erscheinen die meisten Bauteile wie ein Lehrgang zur Kostenoptimierung. In jeder Ecke im Auto wurde im Zweifel immer die billigere Lösung gewählt. Hier kann man sehen, wie kostenoptimierte Bauteilgestaltung funktioniert. Das Ergebnis: Es gibt keine weichen bzw. geschäumten Kunststoffe, keine Teppicheinlagen, keine optisch oder haptisch angenehmen Beschichtungen. Es reicht schon ein leichter Streifen, um den optisch spartanischen Eindruck auch haptisch (z.B. durch scharfe Grate) bestätigt zu bekommen - dazu muss man die Teile nicht erst abklopfen. Die schwarzen Hochglanzflächen sind nett anzusehen, wenn sie neu sind. Das Abwischen mit einem Papiertuch kann leicht dauerhafte Kratzer hinterlassen - daher unbedingt ein weiches Mikrofasertuch verwenden. Schon der VW ID.3 musste sich deutliche Kritik ob des billig wirkenden Innenraums gefallen lassen - der ID. Buzz treibt es weiter auf die Spitze. VW muss sich angesichts des Fahrzeugpreises von rund 75.000 Euro für den Testwagen schon die Frage gefallen lassen, ob man den Innenraum nicht etwas wertiger hätte gestalten können.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des ID. Buzz kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Kabel mit Typ-2-Stecker ist Serie, ein Ladekabel für die typische „Haushaltssteckdose“ (Schuko) kostet allerdings Aufpreis. Beide Kabel können nirgends vernünftig verstaut werden, weil unter der Fronthaube wie unter dem Kofferraumboden kein Stauraum zur Verfügung steht. Ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wie sie zahlreiche E-Autos zu bieten haben, wäre eine sinnvolle Lösung. Dann käme man auch problemlos an das Ladekabel, wenn der Kofferraum beladen ist oder sich die große Kofferraumklappe nicht öffnen lässt, da man zu nahe an einer Wand bzw. Ladestation geparkt hat. Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert etwa 38 bis 64 Stunden und ergibt daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund acht (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur gut eine halbe Stunde an einer Schnellladesäule – der ID. Buzz lädt bei passender Außen- und Batterietemperatur mit bis zu 180 kW. Eine volle

Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 390 km – für einen Elektrobuss mit entsprechend suboptimaler Aerodynamik kein schlechter Wert. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) sind auch Reichweiten von an die 450 km möglich. Der ID. Buzz wirkt vor allem länger als er mit seinen 4,71 m Länge tatsächlich ist – der Passat Variant zum Vergleich streckt sich auf immerhin 4,77 m. Störender ist da im Alltag die stattliche Fahrzeugbreite von 2,22 m (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis des ID. Buzz liegt bei 10,9 m, das ist ein praktikabler Wert, der mit den meisten großen Vans oder Bussen nicht erreicht werden kann. Die Transportqualitäten des Buzz können nur zum Teil überzeugen. Die Stützlast mit 50 kg und die Anhängelast von nur 1.000 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst) fallen beide dürftig aus. Aber immerhin dürfen im Falle des Testwagens über 550 kg zugeladen werden, wobei davon 100 kg auf dem Dach möglich sind; dort gibt es leider keine praktische Reihung, dafür sechs schwarze Schrauben auf der schneeweißen Fahrzeugoberseite.

⊕ Der Ladestecker ist vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-VW geladen ist – dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

3,2 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des ID. Buzz ordentlich abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen ist. Dafür lässt sich dank der steilen Heckklappe das hintere Ende gut errahnen. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren Dachsäulen, aber auch die zwei nicht versenkbaren Kopfstützen die Sicht einschränken – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der VW-Stromer daher ein schlechtes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn wie hinten nah am Fahrzeug nicht erkannt werden. Mindestens die Rückfahrkamera ist daher ein wichtiges Extra. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten. Allerdings kostet alles darüber hinaus Aufpreis, angefangen von der Rückfahrkamera (leider nicht schmutzgeschützt wie im ID.3, aber wenigstens mit Waschdüse) über den Einparkassistenten bis hin zu den 360-Grad-Kameras.

⊕ Der ID. Buzz ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es das IQ.LIGHT mit Matrix-System, das neben Abbiege- und Kurvenlicht einen zuverlässig abblendenden dynamischen Fernlichtassistenten besitzt. Das Optionslicht funktioniert sehr gut, überzeugt mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung und ist daher absolut empfehlenswert. Kritikwürdig ist lediglich der Verzicht auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Wie schon der ID.3 besitzt auch der Buzz Schmetterlingswischer vorn, die einen großen Bereich der Scheiben zuverlässig von Nässe und Schmutz befreien können und so für gute Sicht durch die Frontscheibe sorgen.

⊖ Einen asphärischen Bereich in den Außenspiegeln hat VW gänzlich weggelassen. Damit sind die seitlichen Bereiche neben bzw. hinter dem Auto schlechter einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.

2,6 Ein-/Ausstieg

Serienmäßig kommt der ID. Buzz mit zwei seitlichen Schiebetüren, gegen Aufpreis gleiten sie elektrisch angetrieben auf und zu. Ver- und entriegelt werden die Türen über die Fernbedienung oder über die vorderen Türgriffe. Entriegeln kann man

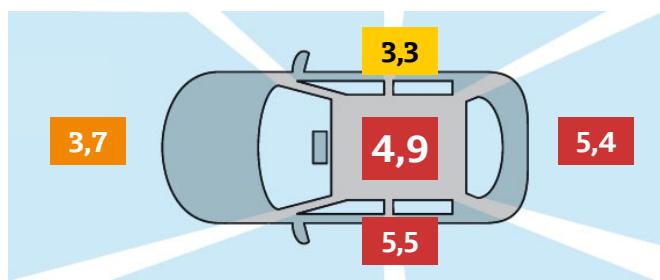
⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Steckerdose abziehen. Das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, immerhin sind selbstversiegelnde Reifen („AirStop“) Serie.



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

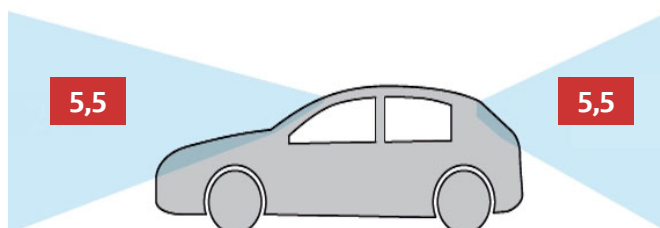
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



den Buzz auch an den Türgriffen der Schiebetüren. Die Schiebetüren arretieren, wenn sie ganz geöffnet sind, und bleiben auch an Steigungen zuverlässig offen. Die vorderen Türen werden nur an zwei Positionen festgehalten, die Fixierung könnte

überdies etwas kräftiger dimensioniert sein. An starken Steigungen fallen die schweren Türen von alleine wieder zu. Das Einsteigen vorn gelingt zufriedenstellend, die Sitzfläche befindet sich aber mit knapp 79 cm über der Straße ziemlich hoch (Sitz ganz nach unten gestellt); auch die Schweller liegen recht hoch, man muss die Beine daher weit anheben.

⊕ Die Paradedisziplin der Busse ist der Zustieg via Schiebetür - Kinder können hier aufrecht einsteigen, auch Erwachsene tun sich deutlich leichter als mit Standardtüren, den

Innenraum zu erklimmen (besonders in engen Parklücken). Ist man körperlich nicht (mehr) so fit, kann man die in schlichtem Gummi gehaltenen Schlaufen an den B-Säulen als Zu-/Ausstiegshilfe nutzen. Bewegt der "Busfahrer" den Wagen zügiger oder kommt der Buzz aufgrund schlechter Straßenverhältnisse in Bewegung, haben die Mitfahrer mit Ausnahme des Beifahrers Pech gehabt. Denn im Gegensatz zum T6 Multivan gibt es im Fahrgastraum keine Haltegriffe am Dachhimmel, nur für Fahrer- und Beifahrer sind die Griffe verbaut.

0,6 Kofferraum-Volumen

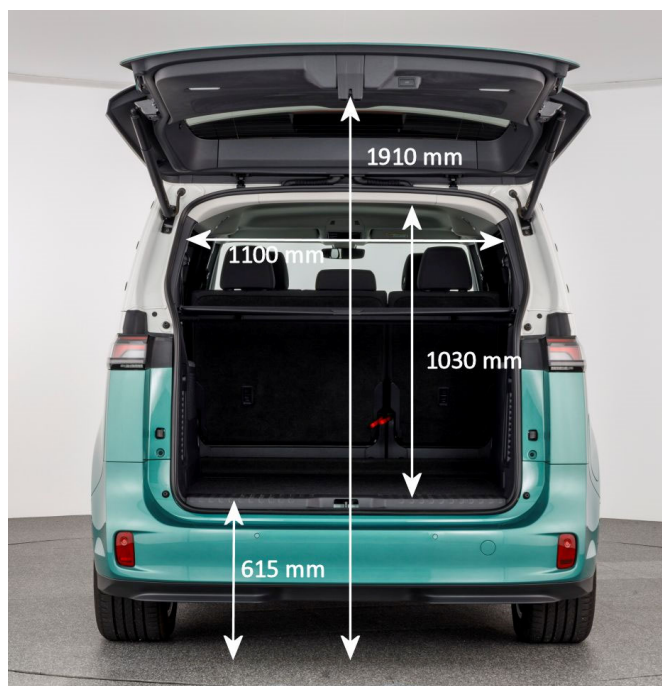
⊕ Die Paradedisziplin des ID. Buzz ist ohne Zweifel das Platzangebot - das ist nicht nur auf den Sitzplätzen ausgezeichnet, sondern auch im Kofferraum beeindruckend. Das Volumen bis zur Kofferraumabdeckung beträgt 1.160 l und bis unter das Dach 1.760 l - spätestens hier müssen die meisten Kombis schon passen. Auch bekommt man bei diesen niemals die 40 (!) Getränkekisten unter, die sich im Buzz alleine im Kofferraum verstauen lassen. Klappt man die Rücksitzlehnen um und nutzt den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), erweitert sich der Stauraum auf 1.705 l. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 2.835 l Volumen verfügbar.



Mindestens 1.160 Liter Kofferraumvolumen stehen zur Verfügung. Maximal sind 2.835 Liter Volumen für das Gepäck möglich. Da bleiben keine Wünsche offen.

1,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig mit Muskelkraft, gegen Aufpreis wie im Falle des Testwagens elektrisch angetrieben; in Kombination mit dem schlüssellosen Zugangssystem Keyless Go lässt sich die Heckklappe auch via Fußschwenk unter die Heckschütze öffnen und schließen. Personen bis gut 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe und ihre Kanten im Auge behalten; das Schloss hat zwar eine Kunststoffummantelung, steht aber dennoch etwas ab. Die Ladekante liegt mit rund 62 cm angenehm niedrig über der Fahrbahn. Innen gibt es keine Stufe, das Ausladen klappt also ebenso bequem. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen. Serienmäßig gibt es nur eine Leuchte rechts im Gepäckabteil, gegen Aufpreis leuchten zwei weitere, helle LED-Lampen in der Heckklappeninnenverkleidung.



Die niedrige Ladekantenhöhe von 62 cm erleichtert das Be- und Entladen des Fahrzeugs.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine separate Durchladeeinrichtung für lange Gegenstände wie Skier gibt es jedoch nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden; mit den Lehnen

zusammen senken sich auch die Sitzflächen etwas ab. Beim Zurückklappen der Lehnen braucht man nicht auf die Gurten achten, sie können konstruktionsbedingt nicht eingeklemmt werden.

⊖ Dem Kofferraum fehlt leider jegliche Variabilität, wenn man nicht das Komfortpaket "Plus" ordert, das ein Multiflexboard inklusive zwei Faltboxen im Kofferraum enthält. Erst dann hat man Verstaumöglichkeiten für kleine Gegenstände, die im Serienkofferraum keinen Halt finden und

letztlich bis unter die Rücksitze rutschen können. Letztere lassen sich nur umklappen, aber nicht wickeln oder ausbauen, d.h. man erhält keinen ebenen Kofferraumboden. Von der praktischen Variabilität eines Vans beispielsweise mit versenkbaren Rücksitzen ist hier nichts zu finden.

2,3

INNENRAUM

3,3

Bedienung

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die großen Einstellbereiche sollten für die meisten Personen-Staturen ausreichen. Der Wählknopf für die Fahrtrichtung befindet sich an für VW völlig neuer Stelle rechts hinter dem Lenkrad, analog zu Mercedes als rechter Lenkstockhebel gestaltet - hier unterscheidet sich der Buzz etwas von den bisherigen ID-Modellen. Der Hebel ist durchaus griffgünstig, versteckt sich aber etwas hinter dem Lenkrad. Die Beschriftung auf dem Hebel ist nicht beleuchtet und damit nachts nicht zu sehen; dafür gibt es neben dem kleinen Instrumentendisplay gut sichtbar leuchtend die typischen Getriebesymbole P, R, N, D und B. Es gibt zwar rechts an der Lenksäule noch einen An/Aus-Knopf für das Auto, man benötigt ihn in der Regel aber nicht. Es genügt, sich reinzusetzen, das Bremspedal zu betätigen, die Fahrstufe auszuwählen und der ID. Buzz setzt sich in Bewegung. Genauso reicht es, anzuhalten und die Türe aufzumachen. Die Elektronik legt automatisch die Fahrstufe „P“ ein, zieht die Feststellbremse an und schaltet beim Verlassen des Buzz die Systeme ab. Einen "etwas neuen Weg" sind die Wolfsburger schon bei den ID-Modellen mit der Scheibenwischer-Bedienung gegangen, jetzt gibt es eine deutliche Änderung. Die Bedienung von Front- und Heckwischern ist in den linken Lenkstockhebel gewandert, der nun über einen Druckknopf sowie zwei kleine Hebelchen für die Wischersteuerung verfügt. Nicht unbedingt schlechter, aber gewöhnungsbedürftig.

⊖ Das Bediensystem des ID. Buzz ist weitgehend identisch mit den bisherigen ID-Modellen. Und damit auch die Kritik. Zur Wahrheit gehört natürlich, dass das System gegenüber den ID.3-Anfängen deutliche Fortschritte gemacht hat, es läuft erheblich stabiler und schneller. Die gravierenden Kritikpunkte an der Hardware bleiben aber erhalten, denn sowohl die berührungsempfindlichen Lenkradtasten wie auch die Sensortasten unter dem Infotainmentsystem sind wenig ergonomisch. Die Sensorleiste unter dem Display ist noch immer unbeleuchtet, hier will man bei VW offensichtlich nicht vorzeitig nachgeben und eingestehen, dass diese Ausführung einfach keine gute Idee war. Die Sensorleiste zur Temperatur- und Lautstärkeeinstellung unterhalb des Touchscreens lässt

sich nicht nur weniger intuitiv und umständlicher bedienen als klassische Drehregler, bei Dunkelheit ist die Bedienung aufgrund der fehlenden Beleuchtung schlicht nicht möglich. Da im ID. Buzz nur die vorderen Fenster geöffnet werden können, stellt sich die Frage nach dem "Umschaltknopf" zum Glück nicht, welchen die fünftürigen ID-Modelle haben. Die Gestensteuerung am Infotainmentmonitor versteht nur links und rechts und ist eigentlich kaum der Rede wert. Der ID. Buzz hat ein recht kleines Instrumentendisplay, das inzwischen viele hilfreiche Informationen anzeigt, damit aber nicht übersichtlicher wird, weil es nun mal ziemlich klein bleibt. Nachwievor fehlt eine dauerhafte Info über den Fahrmodus. Neben der Reichweite wird dauerhaft der Batteriestand in Prozent eingeblendet.



Die Verarbeitungsqualität ist wie von Volkswagen gewohnt auf recht hohem Niveau. Die verwendeten Materialien fallen hier gegenüber stark ab und vermitteln in manchen Bereichen einen geradezu billigen Eindruck. VW verlangt hier den Kunden, auch angesichts eines Testwagenpreises von über 74.000 Euro, einiges ab. Nicht viel besser ist es um die Funktionalität des Fahrerplatzes bestellt. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das Infotainmentsystem kann wegen des Verzichts auf Tasten für elementare Bedienfunktionen sowie den Einsatz unpraktischer und teils unbeleuchteter Touchflächen nicht überzeugen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der ID. Buzz wird in der Basis ohne Navigationssystem ausgeliefert, was bei einem Elektroauto nicht sinnvoll ist. Immerhin kann man es nachträglich hinzukaufen bzw. freischalten. Das Navigationssystem mit Online-Funktionen und Live-Traffic ist sehr sinnvoll, denn es kennt die Befindlichkeiten des Elektroantriebs am besten und berechnet auf seinen Touren die Ladestopps mit ein. Das funktioniert gut und praxisgerecht, es entspannt lange Fahrten erheblich, weil man sich keine großen Gedanken um Ladestopps machen muss. Falls erforderlich, werden die Stopps während der Fahrt auch angepasst, wenn man beispielsweise schneller oder langsamer als erwartet fährt. Die Routenplanung zeigt für die Ladestopps die Ankunftszeit, den erwarteten SoC-Stand vor und nach dem Ladestopp sowie die Ladezeit an. Für den Zielort wird die Ankunftszeit und in grau darunter die Summe der Ladezeiten und der Ladestopps angezeigt. Das sind viele Informationen, aber diese machen die elektronischen Berechnungen transparent. Die gute Sprachsteuerung hält mit

dem Navi-Upgrade Einzug, ein paar USB-C-Anschlüsse und das Radio mit DAB+ Empfang sowie Android Auto und Apple Carplay (auch kabellos) sind serienmäßig. Über die Handy-App kann man den Status seines ID. Buzz abrufen und z. B. das Laden wie auch die Klimatisierung steuern. Volkswagen bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet – sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt. Serienmäßig gibt es ein Soundsystem mit fünf Lautsprechern vorn. Gegen Aufpreis werden neun Lautsprecher verbaut, fünf vorn und vier hinten.

⊖ Einen 12-V-Anschluss findet man nur im Kofferraum, im Innenraum muss man ohne die praktischen Steckdosen auskommen. Das ist sehr unpraktisch, weil beispielsweise viele Kühlboxen nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden können.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Der ID. Buzz bietet selbst für große Menschen ausgesprochen viel Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger; erst bei theoretischen 2,20 m Körpergröße würde man in Kontakt mit dem Dachhimmel kommen. Die Innenbreite ist

ebenfalls großzügig und die weit nach vorn gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum sehr groß wirken, entsprechend fällt das Raumgefühl gut aus. Dazu tragen auch die vergleichsweise großen Fensterflächen bei.

1,1 Raumangebot hinten

⊕ Das Raumangebot im Fond ist überaus großzügig. Die Beinfreiheit fällt aufgrund des langen Radstands gigantisch aus, man müsste schon an die 2,20 m groß sein, um mit den Knien die Vordersitzlehnen zu berühren, wenn die Vordersitze für 1,85 m Größe eingestellt sind. Kaum weniger Platz hat man im Kopfbereich, erst 2,15 m große Menschen würden mit dem Dachhimmel in Kontakt kommen. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen üppig, drei Erwachsene können auch nebeneinander sitzen und müssen sich nur wenig einschränken. Allerdings fehlt dem mittleren Sitz eine klare Kontur. Ein Panoramadach gibt es für den ID. Buzz derzeit nicht.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,15 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

Er sieht zwar aus wie ein Bus oder großer Van, die Erwartungen an die Variabilität solcher Fahrzeuggattungen kann er aber nicht erfüllen. Aktuell gibt es den ID. Buzz nur als Fünfsitzer, wobei die hintere Bank asymmetrisch geteilt längs verschoben und die Lehnenteile umgeklappt werden können. Außerdem sind die Lehnen in der Neigung einstellbar. Hier ist der VW also

nur auf dem Niveau guter Kombis. Das Angebot an Ablagen vorn geht in Ordnung, es empfiehlt sich aber, die optionale ID. Buzz Box zu ordern; dann hat man zwischen den Vordersitzen eine ausbaubare Verstaumöglichkeit und Ablage. Inklusive dieser Box hat man zahlreiche Ablagen zur Verfügung, offene wie geschlossene. Das Handy kann im eignen Fach abgelegt

und induktiv geladen werden. Die Türfächer fassen vorn 1,5-l- und hinten 1-l-Flaschen; die Fächer sind relativ breit, aber nicht besonders hoch, so dass ihr Volumen nur durchschnittlich

ausfällt. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber weder klimatisiert noch abschließbar.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Den ID. Buzz gibt es aktuell nur mit dem Serienfahrwerk. Das ist prinzipiell ausgewogen ausgelegt, hat aber eine straffe Note, um die Aufbaubewegungen im Zaum zu halten. Ein VW T6 Multivan federt signifikant komfortabler, hat aber mehr Karosseriebewegungen auf schlechten Straßen. Um einiges besser kann ein ID.4 mit adaptiven Dämpfern über schlechte Strecken federn. Dennoch, mit dem ID. Buzz-Fahrwerk kann man im Alltag gut leben. Innerorts spürt man zwar die Unebenheiten, es wird aber nicht unangenehm. Einzelhindernisse und auch

Kopfsteinpflaster sind fühlbar, jedoch deutlich gedämpft. Ausgeprägte Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel kommen recht deutlich durch, hier spürt man die straffe Note. Außerorts spricht das Fahrwerk mit zunehmender Geschwindigkeit geschmeidiger an und zeigt ein besseres Schluckvermögen. Lange Strecken auf der Autobahn sind stressfrei, jedoch bleiben Unebenheiten spürbar, weil sie mal mehr mal weniger die Karosserie anregen. Der Unterschied zu den ID-Modellen mit adaptiven Dämpfern ist erheblich.

2,6 Sitze

Die im Testwagen verbauten Seriensitze verfügen über die üblichen Einstellmöglichkeiten - die Lehne kann in der Neigung sowie die Sitzfläche in der Höhe justiert und der ganze Sitz nach vorn und hinten geschoben werden. Gegen Aufpreis erhält man eine elektrische Einstellung mit Memory-Funktion, dann ist zusätzlich die Einstellung in der Neigung möglich und es gibt elektrische Vier-Wege-Lordosenstützen in den Lehnen. Schon die Seriensitze gefallen mit einer passenden Konturierung von Fläche und Lehne und bieten einen angemessenen Seitenhalt - angemessen für einen auf Bequemlichkeit bedachten VW Bus, denn insbesondere oben sind die Lehnen ziemlich flach. Eine angenehme Sitzposition ist möglich, sehr zu empfehlen dafür sind die optionalen Armlehnen an den Lehnenaußenseiten. In der zweiten Reihe geht es nicht so bequem zu, die

Konturen von Lehne und Sitzfläche sind allenfalls zufriedenstellend. Immerhin sitzt man dort selbst als Erwachsener mit reichlich Platz für die Beine und ohne angewinkelte Knie. Damit lassen sich auch lange Fahrten problemlos absolvieren.

⊖ Im Testwagen fehlen die Armlehnen an den Außenseiten der Vordersitze - bei einem Grundpreis von fast 65.000 Euro ein Unding. Stattdessen sind Blindstopfen seitlich an den Sitzlehnen verbaut, was wirklich billig und halbherzig aussieht. Immerhin ergibt sich damit die Möglichkeit, die Armlehnen nachzurüsten. Was durchaus empfehlenswert ist, denn die Armauflage in der Türe passt in Höhe und Entfernung nicht zur mittleren Lehne am Sitz, obwohl diese in der Höhe einstellbar ist.

3,0 Innengeräusch

Der ID. Buzz ist ein typisches gutes Elektroauto - Antriebsgeräusche sind nicht zu hören. Nur bis etwa 30 km/h hört man auch im Innenraum das künstliche Außengeräusch für den Fußgängerschutz. Dennoch ergeben sich Innengeräusche ähnlich wie bei einem Verbrennerauto, sobald man den Bereich innerorts verlässt. Es dominieren Abroll- und Fahrgeräusche, etwa ab 100 km/h dann recht deutlich Windgeräusche. Sie entstehen im vorderen Bereich, wobei der voluminöse Innenraum die

Geräuschdämmung erschwert. Somit ist der Buzz für ein Elektroauto bei Autobahntempo vergleichsweise laut, bei 130 km/h haben wir 68,8 dB(A) gemessen. Der Fahrzeugboden ist umfassend verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Der Motor und die Antriebseinheit sind selbst für sensible Naturen praktisch nicht zu hören.

2,3 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen ID. Buzz dabei. Eine Dreizonen-Ausführung bietet VW in diesem Modell aber nicht an. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt

werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch

steuern. Getönte hintere Scheiben bringt der ID. Buzz serienmäßig mit, Sitzheizung vorn und Lenkradheizung kosten Aufpreis. Sitzheizung hinten oder allgemein eine Sitzlüftung gibt es nicht, ebenso wenig Rollos für den Fahrgasraum. Optional wird die Frontscheibe über feine Drähte beheizt, die famose drahtlos beheizte Frontscheibe z.B. aus dem ID.4 wird im Buzz leider nicht verbaut.

⊖ Für die hinteren Insassen stehen nur Belüftungsdüsen im Fußraum unter den Vordersitzen zur Verfügung, weitere

Lüftungsdüsen gibt es leider nicht. Das ist für einen Bus wirklich schwach, zumal sich ein derart großer Innenraum mit nur zwei kleinen Lüftungsöffnungen schwerlich kühlen bzw. erwärmen lässt, erst recht, wenn die besonders gekühlten oder erwärmten Luftströme über die Füße der hinten Sitzenden wehen. Erschwerend kommt hinzu, dass man die hinteren Scheiben weder versenken noch ausstellen kann. Drehrädchen für die vorderen Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 150 kW und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von deutlich über 2,4 Tonnen drückt jedoch erheblich auf das theoretische Temperament des Motors. So fühlt sich die verfügbare Motorleistung wenig dynamisch an, auch wenn es die Werte auf dem Papier anders vermuten lassen. Der ID. Buzz ist objektiv dennoch ein flottes Auto - zumindest bezüglich der Beschleunigung im unteren und

mittleren Geschwindigkeitsbereich. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen rund 1,1 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, knapp 5,4 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 7,4 s. VW verspricht 10,2 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird arg früh bei 145 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Elektroantrieb ist aus anderen VW-ID-Modellen bekannt und kann auch im ID. Buzz überzeugen. Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine

Leistung gleichmäßig ab und lässt bei höheren Geschwindigkeiten und hohen Drehzahlen nach; dann schlägt sich auch die große Stirnfläche der Front und das hohe Gewicht nieder.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID. Buzz kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Der Motor schiebt grundsätzlich gleichmäßig und nachdrücklich an, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung über den Lenkstockhebel rechts ist aber gewöhnungsbedürftig; er wird nicht wie bei Mercedes nach oben oder unten gedrückt, sondern der obere Teil des dicklichen Hebels gedreht - vergleichbar mit den bisherigen

VW ID-Modellen. In Stufe D ergibt sich eine geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die hohe Rekuperationsstufe zu schwach. Allerdings bietet der ID. Buzz eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an; die Abstimmung ist sehr gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Paddels am Lenkrad, z.B. zur Steuerung von Rekuperationsstufen, gibt es jedoch nicht. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der ID. Buzz hat ein insgesamt sicher abgestimmtes Fahrwerk mitbekommen, die fahrdynamischen Qualitäten liegen

aufgrund der Kombination aus hohem Gewicht, hochaufbauender Karosserie und den griparmen Eco-Reifen jedoch auf

niedrigem Niveau. Der Elektrobus lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand hilft dabei. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken deutlich zu, fallen aber nicht übermäßig aus. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten, der Heckantrieb ist grundsätzlich schon mal eine gute Voraussetzung. Beim ADAC Ausweichtest schlagen das hohe Gewicht in Kombination mit den Eco-Reifen voll durch. Das ausgeprägte Untersteuern beim Gegenlenken führt dazu, dass man den dritten Bereich des Parcours kaum noch treffen kann. Es gibt keine Kippneigung, weil schon allein die Reifen gar

nicht genug Seitenführung aufbauen können. Beim ausgeprägten Untersteuern wird zwar viel Tempo abgebaut, aber besonders sicher ist ein solches Verhalten nicht. Das ESP regelt nach Kräften, kann das Untersteuern aber kaum reduzieren. Immerhin tritt keine Übersteuertendenz auf. Grundsätzlich gilt: Schnell in eine Kurve eingefahren, geht der VW in deutliches Untersteuern über - je schneller, desto ausgeprägter. Dabei leiden die Reifen erheblich, insbesondere die Flanken der inneren Längsprofile fahren sich in Windeseile ab. Mit moderaten Lenkwinkeln und konzentriertem Steuern kommt man zwar leichter durch den Parcours, besonders schnell darf man allerdings nicht sein, um die mäßige Seitenführung mit dem hohen Fahrzeuggewicht nicht zu überfordern.

2,6 Lenkung

VW hat eine zum Auto passende Abstimmung der Lenkung gewählt. Hauptsache entspannt, könnte das Motto sein. Um die Mittellage wirkt die Lenkung ein wenig indirekt und diffus, dadurch aber auch nicht nervös. Man muss sich an den etwas höheren Lenkaufwand gewöhnen, dann ergibt sich ein entspanntes Fahrgefühl im Alltag, auch weil die Zentrierung angemessen ausfällt und die Mittellage einwandfrei zu finden ist.

Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man stattliche dreieinhalb Umdrehungen, jedoch können die Räder des Buzz für einen kleineren Wendekreis sehr weit einschlagen, so dass die Übersetzung für den Alltag letztlich in Ordnung geht.

2,4 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist im Alltag zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: Den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit praxistauglich. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der ID. Buzz so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Die Trommelbremsen an der

Hinterachse mögen im ersten Moment angesichts des Fahrzeuggewichts von deutlich über zwei Tonnen unterdimensioniert wirken, die konstanten Bremswerte auch bei höherer Belastung belegen aber das Gegenteil. Überdies kann der Elektromotor an der Hinterachse mitbremsen, so dass die Trommelbremsen im Alltag zusätzlich unterstützt werden können. Gleichzeitig hat man den großen Vorteil, dass die Trommelbremsen im Gegensatz zu Scheibenbremsen nicht so schnell Rost ansetzen, wenn sie zu wenig beansprucht werden.

1,8 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Prinzipiell gibt es für den ID. Buzz viele aktuelle Assistenzsysteme aus dem VW-Regal. Allerdings kosten die meisten davon für den Buzz Aufpreis. Ein Radarsensor für den Notbremsassistenten ist immer dabei, gegen Extragebühr wird damit die automatische Distanzregelung ACC realisiert. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Assistenzpaket mit „Travel Assist“ kostet ebenfalls extra. Es enthält neben dem Spurhalteassistenten (Serie) auch den „Emergency Assist“, der

den Wagen automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Hand-Erkennung und registriert mit kapazitiven Sensoren, ob der Fahrer aufmerksam ist und zumindest eine Hand am Lenkrad hat. Das optionale Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung ist Serie, ebenso

die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Das große Head-up-Display aus den anderen ID-Modellen ist für den Buzz bisher nicht verfügbar, die Car2x-Funktion dagegen Serie, welche über pWLAN mit anderen kompatiblen Fahrzeugen kommunizieren kann und erkannte Gefahren weitermeldet. Das VW-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der ID. Buzz 92 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein neuartiger Centerbag zwischen den vorderen Insassen sind stets an Bord. Hintere Seitenairbags sind ebenso wenig zu haben wie Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie außen bis 1,80 m Größe. Vorn und hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Es gibt vier stabile Verzurrrösen im Kofferraum, an denen Gepäck sicher verzurrt werden kann.

⊖ Nicht schön: Ein Gepäckraumtrennnetz kostet im nicht gerade billigen ID. Buzz Aufpreis. Die Kopfstütze hinten in der Mitte ist zwar ausziehbar, bleibt aber in der Höhe unter denen rechts und links.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID. Buzz 87 Prozent der maximal möglichen Punkte für eine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe fehlt laut Bedienungsanleitung. Der Mittelsitz eignet sich ebenso für Kindersitze, es fehlen nur die Isofix-Halterungen, um die Befestigung zu vereinfachen. Vergleichbar sieht es auf dem Beifahrersitz aus, die Gurtanlenkpunkte passen, nur Isofix gibt es nicht; da die Kopfstütze des Beifahrersitzes nicht ohne

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

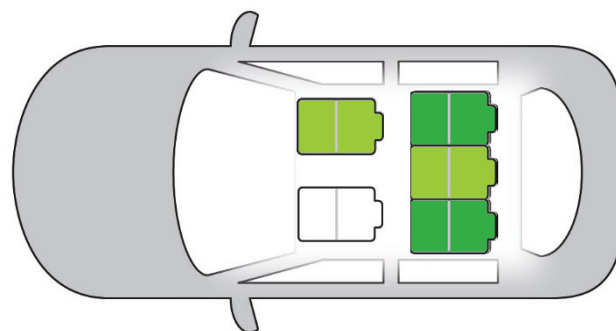
weiteres entfernt werden kann, muss man bei hohen Kindersitzen auf einen ausreichend festen Sitz achten. Der Beifahrerairbag kann über einen Schlüsselschalter deaktiviert werden. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen Taster in der Fahrertür aktiviert - genauso leicht aber auch wieder abgeschaltet, wenn man versehentlich die Sensorfläche vor dem Einstellknubbel für die Außenspiegel berührt. Da die Rückbank des ID. Buzz schmaler als die der klassischen VW Busse ausgeführt ist, passen nicht grundsätzlich drei Kindersitze nebeneinander hinein - es empfiehlt sich also wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf.

4,0 Fußgängerschutz

⊖ Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der ID. Buzz vergleichsweise schlecht ab. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Bus nur 60 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten gibt es hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen und an der Vorderkante der Front, oberhalb der Scheinwerfer. Angemessen nachgiebig sind nur die Frontschürze und die Frontscheibe an sich. Ein Notbremsassistent mit Personen-

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenfalls serienmäßig.

2,1 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 23,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die netto 77 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 90,8 kWh benötigt. Das Antriebssystem des ID. Buzz ist durchaus effizient, die große Stirnfläche und das hohe Gewicht fordern allerdings ihren Tribut. Bei Temperaturen um 20 °C und Geschwindigkeiten unter 80 km/h kann man tatsächlich erstaunlich sparsam mit dem großen Stromer unterwegs sein (unter 20 kWh/100 km). Der Verbrauch steigt dann aber erheblich an, sobald man 100 km/h oder schneller fährt oder

wenn die Außentemperaturen sinken. Schon bei etwas unter 15 °C muss man mit etwa 10 % Aufschlag rechnen, da es einen großen Innenraum auf Wohlfühltemperatur zu halten gilt - hier könnte eine effiziente Wärmepumpe beim Stromsparen helfen, die bietet VW aber aktuell für den ID. Buzz nicht an. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektrowagen eine Reichweite von rund 390 km. Aus den 23,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 116 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest gute 45 Punkte.

2,7 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch

von 23,3 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 95 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der ID. Buzz im Bereich Schadstoffe 34 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der ID. Buzz für ein so großes und schweres Auto aber gut da, weil er insgesamt 79 Punkte erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sterne.

3,7

AUTOKOSTEN

3,7

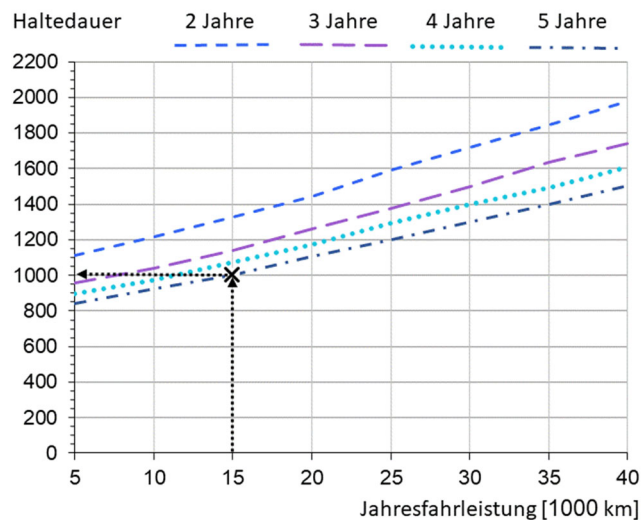
Monatliche Gesamtkosten

Die Aufmachung des Innenraums würde beispielsweise einem preisbewussten Dacia gut stehen. Allerdings beginnt die Preislise des ID. Buzz bei fünf Dacias. So ist der ID. Buzz Pro ab 64.581 Euro zu haben. Aktuell werden davon 1.785 Euro Herstelleranteil der Elektroauto-Prämie abgezogen und bis Ende 2023 kann noch eine staatliche Förderung über 3.000 Euro beantragt werden. Die Serienausstattung des ID. Buzz ist mager, angesichts des Grundpreises mangelhaft. So kostet nicht nur das gute und empfehlenswerte Matrix-LED-Licht extra, sondern auch sinnvolle Assistenten wie der Side Assist oder die Rückfahrkamera. Selbst simple Dinge wie zwei Armlehnen an den Vordersitzen statt nur jeweils einer (Serie) kosten Aufpreis. Der gut, aber keinesfalls üppig ausgestattete Testwagen bringt es auf einen Listenpreis von knapp 75.000 Euro. Bei der Berechnung der monatlichen Kosten kommt der ID. Buzz noch mit "einem blauen Auge" davon, weil von einem relativ stabilen Restwert über die Jahre ausgegangen wird; hier dürfte sich die große Beliebtheit des VW Multivan positiv auswirken. Somit fällt der sehr hohe Kaufpreis vermutlich nicht zu sehr ins Gewicht. Jeder Käufer sollte sich aber über diese möglicherweise riskante Wette im Klaren sein, falls die Restwertentwicklung eine wichtige Rolle bei der Finanzierung spielt. Denn VW treibt mit dem ID. Buzz das Spiel "minimaler Invest bei der Produktion (= billiger Innenraum und dürftige Serienausstattung) bei maximalem Verkaufspreis" auf die Spitze. Es besteht das Risiko, dass die Gebrauchtwagenkäufer dieses Spiel irgendwann nicht mehr mitmachen, und dann schlägt der enorme Neupreis voll durch. Immerhin sind die Fixkosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 95 Euro fällig - aber erst ab 2031, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei 17, Teilkasko bei 24 und Vollkasko bei 20. Die Ausgaben für die Wartungen sollten

einigermaßen überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal flott in die Kurve fährt und damit die Vorderreifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Neben der Beliebtheit des Modells hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; VW gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein allmählicher Verlust der Batteriekapazität normal wäre - garantiert werden bis zum Ende nur 70 Prozent der ursprünglichen Kapazität.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1001 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	70 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	23,3 kWh/100km / 390 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	90,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlhebel

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20% Batt. gelb, 10% Batt. rot, 0% "Keine Reichweite, Fahrzeug Laden"
Leistungsreduzierung	nein
Notfallstrecke bei Neustart	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja, nur AC
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

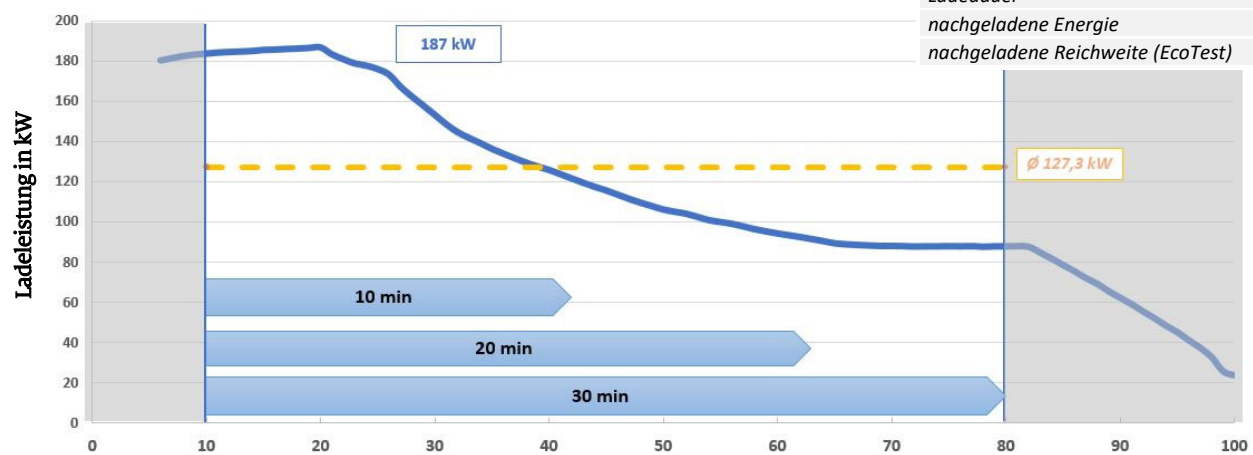
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW, km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	65 - 39,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	65 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 170 kW	30 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	127,3 kW
Ladedauer	00:30:00
nachgeladene Energie	57 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	289 km

Ladestand Batterie in Prozent

NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	25,5 kWh	129 km	42%
20 min	42,7 kWh	216 km	63%
30 min	57,1 kWh	289 km	80%

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	20,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19 / 255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.712/1.985/1.927 mm
Leergewicht/Zuladung	2.471/529 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1.121/2.205 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	50/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	82/77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Hannover

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105T XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6Q
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	23,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 116 g/km)
Reichweite	390 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.215 mm
Leergewicht/Zuladung	2.444/556 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.160/1.705/2.835 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	134 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	693 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.001 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/24		
Basispreis ID. Buzz Pro	64.581 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.07.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	74.908 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.334 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeuge) möglich. * Steuer nach WLTP.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

VW Nutzfahrzeuge ID. Buzz Pro

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.773 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.773 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.386 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.386 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.386 Euro (Paket)/2.374 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.148 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	2.374 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.392 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.232 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.232 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	1.232 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	952 Euro°
Metalliclackierung	ab 1.006 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	0,6	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,5	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,4
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,8
Bedienung	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	1,1	Fußgängerschutz	4,0
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/Ecotest	2,1
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	1,5
Federung	2,9	Schadstoffe	2,7
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Mai 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer