



autotest



VW ID. Buzz lang Pro

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

Als der neue ID. Buzz vor einigen Jahren vorgestellt wurde, gab es viel Vorschusslorbeeren. Das Außendesign als Neuinterpretation des legendären VW Bulli T1 fand großen Anklang, auch wenn es nicht eines jeden Geschmack treffen mag. Zum Innenraum war die Euphorie dann schon etwas gedämpfter, aber auch dort sah man gern über manche Unzulänglichkeit hinweg. Nachdem die Early-Adopter versorgt waren, gingen die Verkaufszahlen in den Keller. Denn abseits des harten Kerns der Fangemeinde musste der ID. Buzz mit eigenen Qualitäten überzeugen. Und das war zur Markteinführung nicht leicht - so gab es erst mal nur einen Fünfsitzer mit fester Rückbank hinten. Variabler oder gar innovativer Innenraum? Fehlanzeige. Stattdessen alles kostenoptimiert - allerdings nur für VW, die Kunden staunen bis heute nicht schlecht über die Preisvorstellungen von VWs Nutzfahrzeugsparte. Mit der Einführung der Langversion des ID. Buzz gibt es endlich den variablen Innenraum mit bis zu sieben Sitzplätzen - übrigens auch für die kurze Version. Die Sechssitzer-Konfiguration im Testwagen kann vollauf überzeugen und begeistert mit vielen Einstellmöglichkeiten, geschickter Sitzmechanik und Platz in Hülle und Fülle. Der Elektroantrieb war von Anfang an gut, ist mit dem neuen Motor mit 286 PS noch besser und effizienter. Denn trotz des erheblichen Mehrgewichts der Langversion mit größerer Batterie ist der Verbrauch mit 23,3 kWh/100 km im ÖAMTC Ecotest im Vergleich zur Kurzversion mit 204 PS gleichgeblieben. Die Fahrleistungen haben sich jedoch erheblich verbessert. Federn lassen musste allerdings der Fahrkomfort, der im Testwagen nicht so recht überzeugen kann. Dafür hat VW die Fahrdynamik verbessert. So oder so, es fehlen einfach die adaptiven Dämpfer der anderen ID-Modelle, die Antriebs- und Federungskomfort in Einklang bringen könnten. Die Verbesserungen beim Antrieb schlagen sich tatsächlich nicht im Grundpreis nieder, hier hat VW den Bogen nicht weiter überspannt. Jedoch hat man am Ausstattungsumfang nichts geändert. Und so steigt der Gesamtaufwand in großen Schritten an, selbst wenn man sich auf die wirklich empfehlenswerten Extras beschränkt. Die 3-Zonen-Klimaautomatik und die hinteren Schiebefenster sind wichtig, um eine ausreichende Belüftung des Fahrgastraums sicherzustellen. Auch Assistenzsysteme wie Rückfahrkamera oder Spurwechselassistent erweisen sich im Alltag als hilfreich und erhöhen die Sicherheit spürbar. Der Testwagen mit zusätzlichen Komfortdetails wie elektrischen Schiebetüren samt Easy-Open-Funktion bewegt sich damit auf einem sehr hohen Niveau. Das ist schwer zu rechtfertigen - auch wenn das Fahrzeug an sich ein gutes Auto mit hohem Nutzwert ist. **Konkurrenten:** u.a. Citroen e-Spacetourer, Mercedes EQV, Peugeot e-Traveller, Opel Zafira-e Life.

+ üppiger Platz selbst für sechs Erwachsene mit Gepäck, sehr gute Fahrleistungen, angemessene Reichweite, gute aktive und passive Sicherheit, viele Assistenten lieferbar

- Innenraum zu kostenoptimiert, mäßiger Fahrkomfort, sehr hohes Gewicht, geringe Anhängelast, magere Serienausstattung

ÖAMTC-Urteil

AUTOTEST

1,9

Zielgruppencheck

	Familie	1,5
	Stadtverkehr	4,7
	Senioren	3,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	1,0
	Fahrspaß	2,6

Ecotest ★★★★★☆

2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Wenig auszusetzen gibt es an der Verarbeitung der Karosserie - hier liefert VW wie üblich eine gute Arbeit ab. Der getestete ID. Buzz lang kann bezüglich gleichmäßiger und schmalen Spaltmaße weitgehend überzeugen. Eine "Motorhaube" vorn gibt es nicht, man kann nur eine große Wartungsklappe öffnen. Der Innenraum ist ebenfalls ordentlich verarbeitet, unangemessene Geräusche wie Klappern treten beim Fahren nicht auf. Der optionale Subwoofer der Harman Kardon Soundanlage sollte aber soweit ausreichend von der Innenverkleidung isoliert sein, dass letztere nicht schon bei niedrigen Lautstärken das unüberhörbare Vibrieren beginnt.

+ Der Unterboden ist durchgehend verkleidet, sogar die hinteren 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. Als besonders praktisch erweist sich die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z.B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt.

3,1

Alltagstauglichkeit

Die 86-kWh-Batterie (netto) des ID. Buzz lang Pro kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden - die Ladeklappe befindet sich hinten auf der Beifahrerseite. Ein Kabel mit Typ-2-Stecker ist Serie, ein Ladekabel für die typische „Haushaltssteckdose“ (Schuko) kostet allerdings Aufpreis. Beide Kabel können dann vernünftig verstaut werden, wenn man das optionale Multiflexboard mit den zwei Faltboxen für den Kofferraum ordert. Sonst fehlt ein sinnvoller Stauraum, weil unter der Fronthaube wie unter dem Kofferraumboden kein Fach zur Verfügung steht. Ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wäre eine sinnvolle Lösung, wenn man sehr nahe an einer Wand bzw. Ladestation parken muss und sich die große Kofferraumklappe nicht öffnen lässt. Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert über 41 Stunden und ergibt daher kaum Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim AC-Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund achteinhalb (bei 11 kW) bis 13 Stunden (bei 7,4 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 29 Minuten an einer Schnellladesäule – der ID. Buzz lang Pro lädt im Test bei passender Außen- und Batterietemperatur mit bis zu

- Durch kleinere Überarbeitungen und optische Kniffe wurde versucht, den Innenraum etwas wertiger erscheinen zu lassen. Angesichts des Preises muss man aber weiterhin deutliche Kritik am doch arg kostenoptimiert eingerichteten Innenraum üben. Die verwendeten Materialien wirken spätestens auf den zweiten Blick arg lieblos und billig. Die vereinzelt in die Verkleidungsteile eingegossene ID. Buzz-Ornamente oder zwinkernde Smileys können die Hartplastiklandschaft nicht wettmachen. Denn sie kosten in der Produktion praktisch nichts extra, eine Oberflächenveredelung jedoch schon. Letztere würde man nicht nur sehen, sondern auch fühlen. Abgesehen von den Beleuchtungselementen trifft die Kritik auf die meisten Bauteile zu. An fast jeder Stelle im Auto wurde im Zweifel die billigere Lösung gewählt. Das Ergebnis: Es gibt keine weichen bzw. geschäumten Kunststoffe, keine Teppicheinlagen, keine optisch oder haptisch angenehmen Beschichtungen. Es reicht schon ein leichtes Streifen, um den optisch spartanischen Eindruck auch haptisch (z.B. durch Grate) bestätigt zu bekommen - dazu muss man die Teile nicht erst abklopfen. VW muss sich angesichts des Fahrzeugpreises von fast 90.000 Euro für den Testwagen schon die Frage gefallen lassen, ob man den Innenraum nicht etwas wertiger hätte gestalten können.

200 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 405 km – für einen Elektrobus mit entsprechend suboptimaler Aerodynamik ein ansehnlicher Wert. Bei Innerortsfahrten oder sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) sind auch Reichweiten von über 500 km möglich. Der ID. Buzz lang Pro wirkt mit seiner gestreckten Silhouette schon auf den ersten Blick länger als der "normale" ID. Buzz - die rund 25 cm Zuwachs auf üppige 4,96 m sieht man ihm durchaus an. Herausfordernder als die Fahrzeuglänge ist im Alltag seine stattliche Breite von 2,22 m (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis des ID. Buzz lang Pro liegt bei 11,8 m, das ist angesichts seiner Maße ein praktikabler Wert, der mit den meisten großen Vans oder Bussen nicht erreicht werden kann. Die Transportqualitäten des Buzz können überzeugen, wenngleich nicht ohne Abstriche. Die Stützlast mit 75 kg und die Anhängelast von nur 1.000 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst) fallen dürftig aus. Aber immerhin können im Falle des Testwagens 550 kg zugeladen werden, wobei davon 100 kg auf dem Dach möglich sind; dort gibt es leider keine praktische Reling, 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.

- 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, nur ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord. Immerhin gibt es selbstversiegelnde Reifen („AirStop“) optional.

3,3 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des ID. Buzz lang passabel kalkulieren. Abschätzen 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 durch die hohe Sitzposition eine insgesamt ordentliche Sicht aus dem Auto – wobei das hauptsächlich nach vorn und zur Seite gilt, vor allem die breiten hinteren Dachsäulen, aber auch die zwei nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten signifikant ein. Beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das besonders auf. Bei der ÖAMTC 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; verbesserungswürdig sind nur die Wischwasserdüsen, die aufgrund ihrer Platzierung unterhalb der Fronthaube nicht weit genug nach oben spritzen können.

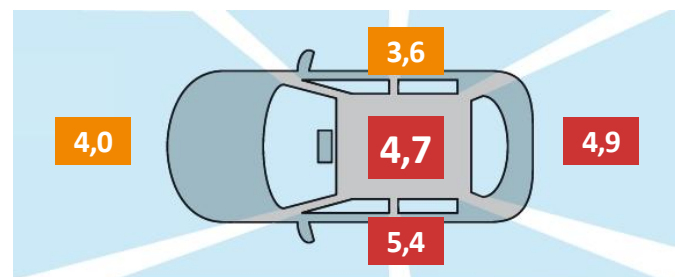
- Einen asphärischen Bereich in den Außenspiegeln hat VW gänzlich weggelassen. Damit sind die seitlichen Bereiche neben bzw. hinter dem Auto schlechter einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht.



Die Abmessungen des ID. Buzz sind aufgrund der nicht einsehbaren Front schwer abzuschätzen. Während das Heck gut abschätzbar ist, erweist sich die Sicht nach schräg hinten als eingeschränkt.

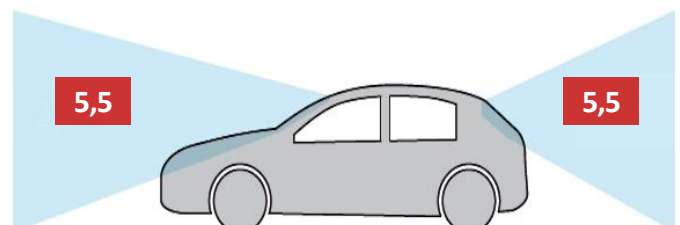
Rundumsicht

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.



2,2 Ein-/Ausstieg

+ Serienmäßig kommt der ID. Buzz lang mit zwei seitlichen Schiebetüren, gegen Aufpreis gleiten sie elektrisch angetrieben auf und zu. Ver- und entriegelt werden die Türen über die Fernbedienung (Serie) oder über das optionale Keyless-System. Dann hat man Sensoren zum Auf- und Zusperrern in den die vorderen Türgriffen; entriegeln kann man den Buzz auch an den Türgriffen der Schiebetüren. Zu den Keyless-Funktionen gehört neben Easy Open für die Heckklappe (berührungsloses Öffnen und Schließen) auch eine vergleichbare Funktion für die Schiebetüren: Über einen Fußschwenk unter das Auto öffnet die jeweilige Schiebetür berührungslos. Im Test hat diese Funktion noch nicht sonderlich zuverlässig funktioniert, an der Heckklappe gelingt dies deutlich besser. Die Schiebetüren arretieren, wenn sie ganz geöffnet sind, und bleiben auch an Steigungen zuverlässig offen. Die vorderen Türen werden an drei Positionen festgehalten. Die Fixierung könnte etwas kräftiger dimensioniert sein, denn 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. Die Umfeldbeleuchtung (u.a. Spots unter den Außenspiegeln) erhellt nachts das Buzz-Umfeld. Im Auto kann man sich vergleichsweise gut bewegen, ohne die ausbaubare Box zwischen den Vorder- oder Rücksitzen bedarf es nur einer gewissen Gelenkigkeit, um von vorn bis hinten "durchzulaufen".

0,9 Kofferraum-Volumen

+ Das Platzangebot im ID. Buzz lang sucht zweifelsohne seinesgleichen - das ist nicht nur auf den Sitzplätzen ausgezeichnet, sondern auch im Kofferraum beeindruckend. Das Volumen bis zur Kofferraumabdeckung beträgt 480 l - gemessen hinter den Sitzen der zweiten Sitzreihe und oberhalb der eingeklappten dritten Sitzreihe sowie oberhalb des optionalen Zwischenbodens. Unter dem Zwischenboden finden in den beiden optionalen Klappkisten organisiert oder lose nochmal 125 l Platz. Nutzt man den Raum hinter der zweiten Sitzreihe bis zum Dach hoch, hat man 995 l Volumen oder Platz für bis zu 34 Getränkekisten. Klappt man auch die zweite Reihe um, stehen bis zur Fensterunterkante 1.080 l zur Verfügung bzw. bis unter den Dachhimmel 2.145 l. Der hintere Zwischenboden sowie die Sitze der dritten Reihe kann man ausbauen und dann den Stauraum noch weiter vergrößern.



Der ID. Buzz bietet ein außergewöhnliches Platzangebot sowohl für Passagiere als auch im Kofferraum, der je nach Konfiguration und Nutzung von 480 bis zu beeindruckenden 2.145 Litern Stauraum fasst.

2,0 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 über 1,90 m Größe 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 dem eingebautem Zwischenboden im Testwagen bei hohen 86 cm. Baut man den Boden samt Gestell aus (ist ein Bauteil), liegt die Ladekante bei mit rund 63 cm angenehm niedrig über der Fahrbahn. Innen gibt es so oder so keine Stufe, das Ausladen klappt also 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.

1,7 Kofferraum-Variabilität

+ Als vor zwei Jahren der erste ID. Buzz getestet wurde, gab es noch viel Kritik für die mangelnde Flexibilität im Innenraum. Jetzt ist es deutlich besser - natürlich hauptsächlich gegen Aufpreis. Im Testwagen gibt es zwei Einzelsitze in der mittleren Reihe, die sich individuell vor- und zurückschieben lassen. Deren Lehnen sind einstellbar und beim Umklappen sichert ein geschickter Mechanismus im bzw. unter dem Sitz eine geringere Höhe, passend zum Niveau der eingeklappten dritten Sitzreihe und zum Kofferraumzwischenboden. Individuell einstellbar sind auch die beiden Sitze der dritten Reihe - es ist also fast volle Variabilität gegeben. Fast aber nur, weil das Ausbauen insbesondere der mittleren Sitze sehr umständlich ist: Das Gestühl wiegt reichlich schwer und es müssen beispielsweise die notwendigen Kabel für die Sitzbelegungserkennung abgesteckt werden. Die Ablagemöglichkeiten im Kofferraum sind mit den optionalen Klappboxen gut, davon abgesehen aber überschaubar. Es gibt



Die Heckklappe öffnet serienmäßig manuell, optional elektrisch und per Fussgeste. Sie bietet viel Kopffreiheit, aber weist mit Zwischenboden eine hohe Ladekante von 86 cm auf.

keine klassischen Seitenfächer links und rechts, nur einen ausklappbaren Taschenhaken rechts.

1,9 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die großen Einstellbereiche sollten für die meisten Personen-Statuen ausreichen. Der Wählhebel für die Fahrtrichtung befindet sich an für VW ungewöhnlicher Stelle rechts hinter dem Lenkrad, analog zu Mercedes als rechter Lenkstockhebel gestaltet. 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. Man hat zwar rechts an der Lenksäule noch einen An/Aus-Knopf für das Auto, 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 ersten ID-Modellen mit der Scheibenwischer-Bedienung gegangen, beim Buzz ist es wieder deutlich anders. 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 Infotainmentsystem wurde auch beim Buzz überarbeitet, entspricht nun dem des ID.7 und enthält damit die nützlichen Optimierungen. Am oberen



Trotz guter Ergonomie und ausreichend Einstellmöglichkeiten für Lenkrad, Pedale und Sitze weist der ID. Buzz ungewöhnliche und teils unpraktische Bedienungselemente wie die Fensterheberschalter und das berührungsempfindliche Lenkrad auf, während das überarbeitete Infotainmentsystem mit anpassbaren Shortcuts überzeugt.

Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen. So geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeug-einstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Man sieht dann

aber die Detailverbesserungen, die VW vorgenommen hat und welche die Bedienung im Alltag durchaus erleichtern.

- + Die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z.B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt, kennt man schon aus kleineren ID-Modellen; hier wie dort ist sie ein praktisches Detail und im Alltag nützlich. Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch eingestellt werden und verfügen über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen (Option).
- Ein wirkliche Unsitte hat der ID. Buzz von seinen kleineren Geschwistern mitbekommen: Die Fensterheberschalter in der Fahrertür. Anstatt wie üblich vier Tasten zu verbauen, beschränkt sich VW auf zwei Tasten sowie eine (schlecht reagierende) Touchfläche mit der Aufschrift „REAR“, um auch die hinteren

elektrischen Schiebefenster (Option) öffnen und schließen zu können. Kritik verdient auch das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien), wobei die Tastenflächen nicht klar voneinander abgegrenzt sind und ein künstlich erzeugter Klick eine haptische Rückmeldung signalisieren soll. Das sieht im ersten Moment nett aus, ist aber unpraktisch. Zusätzlich kann man horizontal über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Es funktioniert, allerdings bei weitem nicht so schnell und genau wie mit konventionellen Tasten oder – noch besser – mit einer kleinen Drehwalze. Immerhin hat VW angekündigt, bei künftigen Modellen wieder mehr auf Hardware-Tasten zu setzen - auch hier scheint man die Kritik der Nutzer ernst zu nehmen.

1,7 Multimedia/Konnektivität

- + Der ID. Buzz lang Pro 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 hilfreich, 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 Berechnungen im Hintergrund transparent und nachvollziehbar. Die gute Sprachsteuerung (Sprachassistent IDA) hält mit dem Navi-Upgrade Einzug, 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. Gegen Aufpreis kann man Parkvorgänge auch vom außerhalb des Autos über das Smartphone 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 eine induktive Ladeschale und ein Soundsystem mit neun Lautsprechern, fünf vorn und vier hinten. Gegen Aufpreis wird ein Soundsystem von Harman Kardon mit 13 Lautsprechern (inkl. Subwoofer) verbaut.

- 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. Es gibt aber die Möglichkeit, gegen Aufpreis eine 230-V-Steckdose am Beifahrersitz zu ordern.

1,5 Raumangebot vorn

- + Der ID. Buzz lang bietet vorn praktisch gleich viel Raum wie die Version mit kurzem Radstand. Selbst große Menschen haben 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. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panoramadach, das viel Licht in den Innenraum lässt.

0,9 Raumangebot hinten

+ Im Fondbereich steht Platz in Hülle und Fülle zur Verfügung. In der zweiten Sitzreihe finden Insassen bis zu einer Körpergröße von deutlich über zwei Meter dank der enormen Kopf- und Beinfreiheit bequem Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Selbst in der dritten Reihe wird es erst ab rund zwei Meter Größe knapp für den Kopf, der dann mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung geht. Es können also selbst sechs überdurchschnittlich große Erwachsene gemeinsam im ID. Buzz lang lässig reisen. Die Innenbreite ist wie vorn auch in Reihe zwei und drei absolut ausreichend und trägt zum angenehmen Raumempfinden bei. Das optionale Panorama-Glasdach reicht bis über die zweite Sitzreihe und macht den Innenraum angenehm hell.

2,4 Innenraum-Variabilität

+ Der ID. Buzz lang bietet mit der optionalen Sechssitzer-Konfiguration eine gute Innenraumvariabilität. Alle Sitze können längs verschoben und ihre Lehne in der Neigung eingestellt werden. Die Sitze im Fond sind prinzipiell ausbaubar, aber nur bei den hintersten gelingt das mit vertretbarem Aufwand. Die Lehnen der Einzelsitze sind nach vorn umklappbar, wodurch man eine große und weitgehend ebene Ladefläche erhält - denn eine geschickte Mechanik senkt die Sitzflächen beim Umklappen mit ab und reduziert so die Bauhöhe. Das Angebot an Ablagen vorn geht in Ordnung, es empfiehlt sich aber, die optionale ID. Buzz Box zu



Selbst außergewöhnlich große Erwachsene reisen im ID. Buzz dank üppiger Kopf- und Beinfreiheit in allen drei Sitzreihen äußerst komfortabel, wobei das optionale Glasdach das großzügige Raumgefühl zusätzlich unterstreicht.

ordern; dann hat man zwischen den Vordersitzen eine ausbaubare Verstaumöglichkeit und Ablage. Inklusiv dieser Box hat man zahlreiche Ablagen zur Verfügung, offene wie geschlossene. Das Handy kann im eignen Fach im Armaturenbrett 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.

2,5 KOMFORT

3,2 Federung

Wie schon beim ID. Buzz mit kurzem Radstand gibt es die Langversion bisher nur mit dem Serienfahrwerk. Könnte dieses im kurzen ID. Buzz als prinzipiell ausgewogen noch überzeugen, gelingt dieses dem Fahrwerk in der Langversion nicht mehr wirklich. So federt es etwas zu straff und unwillig, wobei Vorder- und Hinterachse nur leidlich miteinander harmonisieren. Der Aufbau kommt kaum zur Ruhe, wenn die Straße nicht topfeben ist. Etwas ausgeprägtere Unebenheiten "stauchen" die Insassen bisweilen, weil der Hub zu deutlich nach innen weitergegeben wird. Ein VW T6 Multivan federt erheblich komfortabler, hat aber auch mehr Karosseriebewegungen auf schlechten Straßen. Einen ID. Buzz lang und einen ID.4 mit adaptiven Dämpfern trennen über schlechte Strecken Welten. Immerhin ist der ID. Buzz ausreichend straff

unterwegs, so dass es selbst ganz hinten Sitzenden kaum schlecht werden sollte. Innerorts spürt man die Unebenheiten, meist wird es aber nicht unangenehm. Einzelhindernisse und auch Kopfsteinpflaster sind fühlbar und könnten noch etwas besser abgedämpft werden. Ausgeprägte Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel kommen recht deutlich durch, auch hier spürt man die straffe Note. Außerorts spricht das Fahrwerk mit zunehmender Geschwindigkeit williger an und zeigt ein besseres Schluckvermögen. Lange Strecken auf der Autobahn sind in Ordnung, jedoch bleiben Unebenheiten immer wieder spürbar, weil sie mal mehr, mal weniger die Karosserie anregen. Der Unterschied zu den ID-Modellen mit adaptiven Dämpfern ist erheblich.

2,2 Sitze

+ Die im Testwagen verbauten Komfortsitze verfügen über zahlreiche Einstellmöglichkeiten. Neben den üblichen

Funktionalitäten (u.a. Höheneinstellung) kann man zusätzlich die Neigung und die Sitzflächenlänge justieren. 4-Wege-



Lordosenstützen sind ebenfalls dabei, über sie wird auch eine rudimentäre Massagefunktion umgesetzt. Dank elektrischer Einstellung (Option) können jeweils zwei Sitzpositionen für Fahrer und Beifahrer abgespeichert werden. Die Vordersitze gefallen mit einer angenehmen Konturierung von Fläche und Lehne und bieten einen angemessenen Seitenhalt - angemessen für einen auf Bequemlichkeit bedachten VW Bus, denn insbesondere oben sind die Lehnen eher schmal gehalten. Eine angenehme Sitzposition ist möglich, sehr zu empfehlen dafür sind die optionalen Armlehnen an beiden Lehnenseiten. In der zweiten Reihe geht es etwas

weniger bequem zu, insbesondere weil die äußeren Armlehnen fehlen und die Höhe der inneren nicht ganz zu den Armablagen in den Schiebetüren passt. Die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind aber in Ordnung. Die Sitze der dritten Reihe sind dünner gepolstert, aber nicht zu straff. Sie sind angenehm breit. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht, dafür gepolsterte Einlagen in der Seitenverkleidung. Auf allen Sitzen von vorn bis hinten sitzt man selbst als Erwachsener mit reichlich Platz für die Beine und ohne angewinkelte Knie. Damit lassen sich auch lange Fahrten problemlos absolvieren.

2,9 Innengeräusch

Beim ID. Buzz lang sind Antriebsgeräusche selbst für sensible Naturen praktisch nicht wahrnehmbar - typisch für ein gutes Elektroauto. 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 68,5 dB(A) gemessen. Der Fahrzeugboden ist umfassend verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern.

1,9 Klimatisierung

+ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen ID. Buzz dabei. Eine Dreizonen-Ausführung bietet VW inzwischen gegen Aufpreis an (im Testwagen verbaut) - dann sind auch weitere Luftausströmer im Fahrgastraum vorhanden, z.B. im Dachhimmel. Die Dreizonen-Klimaautomatik ist daher sehr zu empfehlen, um eine ausreichende Belüftung im ganzen Innenraum zu ermöglichen. 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. Eine Wärmepumpe und getönte hintere Scheiben kosten für den ID. Buzz lang Pro Aufpreis, ebenso die Sitzheizung vorn und hinten sowie die Lenkradheizung. Eine Sitzlüftung ist dagegen nicht lieferbar, ebenso wenig Rollos für den Fahrgastraum. 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.

- Beschränkt man sich auf die Serienausführung der Klimatisierung, stehen für die hinteren Insassen nur Belüftungsdüsen im Fußraum unter den Vordersitzen zur Verfügung, weitere Lüftungsdüsen gibt es dann nicht. Das ist für einen Bus zu wenig, 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. Gegen Aufpreis bekommt man immerhin elektrische Schiebefenster in den Schiebetüren. Drehrädchen für die vorderen Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

+ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet stramme 210 kW (286 PS) in der Spitze und gibt ein maximales Drehmoment von 560 Nm ab - das sorgt trotz des hohen Fahrzeuggewicht von fast 2,8 Tonnen für flotte Fahrleistungen. Der ID. Buzz lang Pro ist objektiv wie subjektiv bei Bedarf zügig unterwegs - erst bei höheren Geschwindigkeiten drücken dann neben dem Gewicht noch die Fahrwiderstände aufs Temperament. Vom Stand weg

geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen rund 0,85 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 4,0 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,4 s. VW verspricht 7,9 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 160 km/h elektronisch abgeregelt.



1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

+ Der Elektroantrieb ist aus anderen kräftigen bzw. GTX-ID-Modellen bekannt und kann auch im ID. Buzz lang Pro vollauf 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 auch bei

höheren Geschwindigkeiten und hohen Drehzahlen nicht nach. Vibrationen sind in der Lenkung aber dennoch zu spüren - in diesem Fall von der optionalen Wärmepumpe, die nicht nur akustisch, sondern auch haptisch auf sich aufmerksam macht.

1,1 Schaltung/Getriebe

+ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der ID. Buzz lang 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 lang 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.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

+ Der ID. Buzz lang hat ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mitbekommen, die fahrdynamischen Qualitäten liegen aufgrund der Kombination aus hohem Gewicht, hochaufbauender Karosserie und den Eco-Reifen jedoch nur aufmäßigem Niveau. Allerdings haben sich die Eigenschaften in den letzten Jahren signifikant verbessert. Neben Optimierungen auf der Fahrwerksseite sollten auch Fortschritte bei den Reifen ihren Anteil daran haben. Der Elektrobus lässt sich weder von schnell angegangenen engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der lange Radstand hilft dabei. Entspanntes Fahren ist daher 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 für genug Traktion. Beim ÖAMTC Ausweichtest hinterlässt der neue ID. Buzz lang ein souveräneres Bild als die Kurzversion zwei Jahre zuvor. Die straffere Fahrwerksabstimmung

und der längere Radstand helfen hier sicherlich, die neuen Reifen tun ihr übrigens dazu. Der Testwagen zeigt eine gute Reaktion auf die Lenkbefehle und geht im Grenzbereich nur in moderates Untersteuern über - Übersteuern tritt praktisch nicht auf. Die Seitenneigung ist nicht zu ausgeprägt. Allgemein fährt der ID. Buzz lang für einen so großen und schweren Bus erstaunlich stabil durch die Gassen, kein Vergleich zum VW T6 oder einer Mercedes V-Klasse. Insgesamt bleibt er sicher und gut beherrschbar, es tritt kein Lenkungsverhärten auf. Das Elektronische Stabilitätsprogramm gefällt mit sinnvollen und effektiven Eingriffen. Möchte man so zügig wie möglich durch die Gassen zirkeln und die fahrdynamischen Qualitäten ausreizen, gelingt das auch ganz ordentlich. Mit dosierten Lenkwinkeln und engagiertem Fahrereinsatz wird der ID. Buzz lang zwar nicht zum Kurvenräuber, gibt sich jedoch souveräner als die Variante mit kurzem Radstand. Wenig Lenkgefühl und die nennenswerte Seitenneigung konterkarieren ein präzises Fahrgefühl im Ansatz. Trotz effektiven und insgesamt feinfühligem ESP-Regelungen ergibt sich stets ein deutlicher Tempoabbau.

2,7 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.

2,0 Bremse

+ Das Bremsgefühl ist im Alltag zwar 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 praktikabel. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der ID. Buzz lang so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 33,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein wirklich gutes Ergebnis. Die Trommelbremsen an der Hinterachse mögen im ersten Moment angesichts des Fahrzeuggewichts von fast 2,8 t 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.

1,4 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Für den ID. Buzz lang gibt es die meisten aktuellen Assistenzsysteme aus dem VW-Regal. Allerdings kosten viele davon für den Buzz Aufpreis. Ein Radarsensor für den Notbremsassistenten ist immer dabei, gegen Extragelbühr wird damit die automatische Distanzregelung ACC realisiert. Das Notbremsssystem (Serie) 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

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
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

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 nicht verfügbar, allerdings gibt es gegen Aufpreis eine Version mit kleinerer Projektionsfläche, ähnlich wie beim Golf VIII. Die Car2x-

Funktion kostet ebenso extra, sie kann über pWLAN mit anderen kompatiblen Fahrzeugen kommunizieren und meldet erkannte Gefahren weiter. 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.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ÖAMTC 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 rund 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen für 1,80 bis 1,85 m Größe. Vorn und hinten werden die Insassen optisch und 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 Verzurrsen im Kofferraum, an denen Gepäck sicher befestigt werden kann.

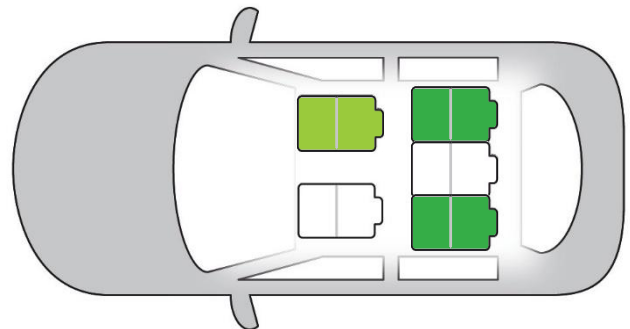
- Nicht schön: Ein Gepäckraumtrennnetz kostet im nicht gerade billigen ID. Buzz lang trotzdem noch Aufpreis.

1,5 Kindersicherheit

+ Im ÖAMTC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der ID. Buzz 87 Prozent der maximal möglichen Punkte für eine gute Kindersicherheit. Auf den Rücksitzen kann man Kindersitze einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist für die beiden Sitze der zweiten Reihe vorhanden. Im Testwagen mit Sechssitzer-Konfiguration gibt es keinen Mittelsitz. Der Beifahrersitz eignet sich gut für Kindersitze, sofern man sie angurtet - Isofix steht dort nicht zur Verfügung. 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.

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)
■ genügend (3,6 – 4,5) ■ nicht genügend (4,6 – 5,5)

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- 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

+ Für den ID. Buzz lang Pro mit seinem 286 PS starken Motor wurde im Elektrozyklus des Ecotest 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 86 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 94,5 kWh benötigt. Das Antriebssystem des ID. Buzz lang 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 kann die effiziente Wärmepumpe beim Stromsparen helfen, die VW für den ID. Buzz gegen Aufpreis anbietet. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektrobus eine Reichweite von rund 405 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 lang Pro für ein so großes und schweres Auto aber gut da, weil er insgesamt 79 Punkte erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sterne.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	8,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,2 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	174/391/777
• Dachlast/Anhängelast [kg]	36/362
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,85
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	560 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	k.A.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19/255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.962/1.985/1.924 mm
Leergewicht/Zuladung	2.636/489 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1.340/1.878 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	91/86 kWh
Garantie Allgemein/Rost 2 Jahre; ab 10/24: 5 Jahre bis 150.000 km (ersten zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung)/12 Jahre	
Produktion	Deutschland, Hannover

ÖAMTC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	k.A.
Drehzahl bei 130 km/h	k.A.
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104T XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	23,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	n.b.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 116 g/km)
Reichweite	405 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.215 mm
Leergewicht/Zuladung	2.760/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	480/1.080/2.145 l

AUSSTATTUNG

VW ID. Buzz lang Pro

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	
Rückfahrkamera/360°-Kamera	
Head-up-Display	
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	
Sitzheizung vorn/hinten	
Lenkradheizung	
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	
Metalliclackierung	
Schiebedach/Panoramaglasdach	

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

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

Dieser ÖAMTC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. 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 des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ genügend (3,6 – 4,5)
 ■ nicht genügend (4,6 – 5,5)



Autotest

Stand: April 2025

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	210 kW (286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	91 kW
maximales Drehmoment	560 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	23,3 kWh/100km/406 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	91 kWh/86 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	94,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Fahrmodus & Eco-Assistenz

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Option
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% "Bitte laden Sie Ihr Fahrzeug" Batt. gelb, 10% Batt. rot, 0% "Keine RRW, Fahrzeug laden"
Leistungsreduzierung	ab 10% signifikant
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	im Fahrzeug, über Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

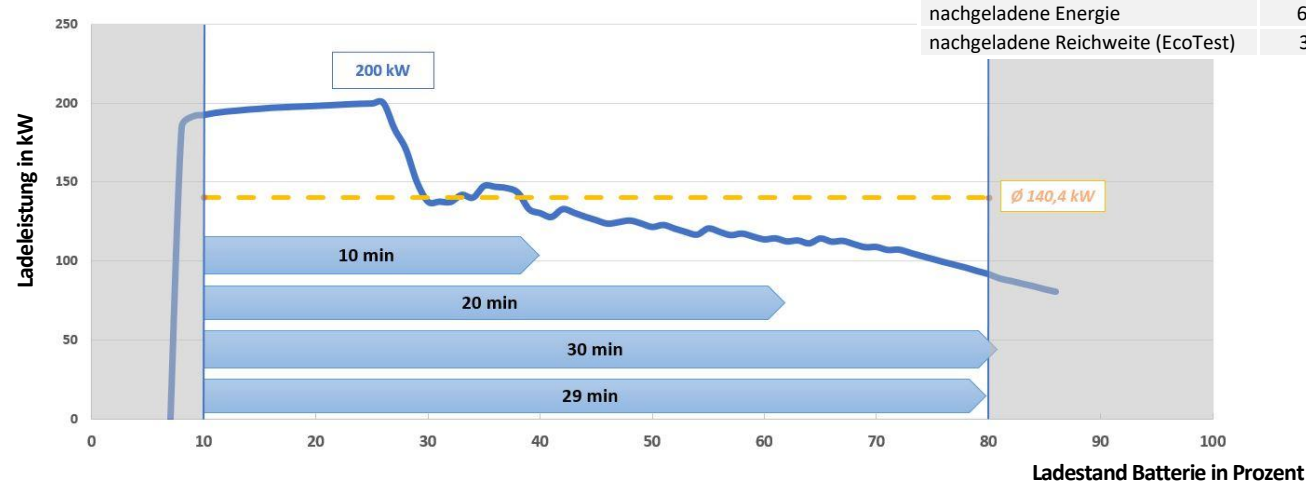
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/h, km/min)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	72,5 - 41 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	72,5 - 13 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 200 kW	29 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC (LT. ÖAMTC MESSUNGEN)



NACHGELADENE REICHWEITE

