



Neues Gesicht: Optisch sticht der ID. Buzz aus der Menge der Transporter heraus.

Style-Stromer

Optisch ist der VW ID. Buzz Cargo eine Hommage an seine kultigen Bulli-Urahn T1 und T2. Aber wie steht es um die Transport-Talente des vollelektrischen Retro-Vans? Unsere Testfahrt liefert Antworten.

Der Retro-Style – bei Volkswagen fährt er zwangsläufig mit. Zumindest, wenn es ein vollelektrisches Nutzfahrzeug sein soll. Hier kann der VW-Konzern nämlich bis auf Weiteres ausschließlich den ID. Buzz Cargo ins Rennen werfen.

Dessen Kundschaft braucht zunächst mal starke Nerven: Ohne Handeln verlangt der VW-Händler mindestens 47.135 Euro. Zum Vergleich: Den ebenfalls batterieelektrischen Opel Combo E Cargo, der mit gestrecktem Radstand auch auf 3,9 Kubikmeter Transportvolumen kommt, gibt es beispielsweise satte 13.500 Euro günstiger. Der Opel hat zwar einen kleineren 50-kWh-Akku an Bord, trotzdem stellt sich hier die Frage, womit der in Hannover produzierte ID. Buzz diese Differenz rechtfertigt.

Zum einen mit Aufmerksamkeit. Egal, wo man mit dem neuesten Volkswagen-Van auftaucht, sein stylisches Retro-Outfit

zieht die positiv gestimmten Blicke sofort auf sich. Das, kombiniert mit der Zweifarblackierung des Testwagens (2600 Euro Aufpreis!) und einer auffällig gestalteten Firmenaufschrift, könnte bereits zur Amortisierung des ID. Buzz beitragen.

Konkurrenzloser Wendekreis

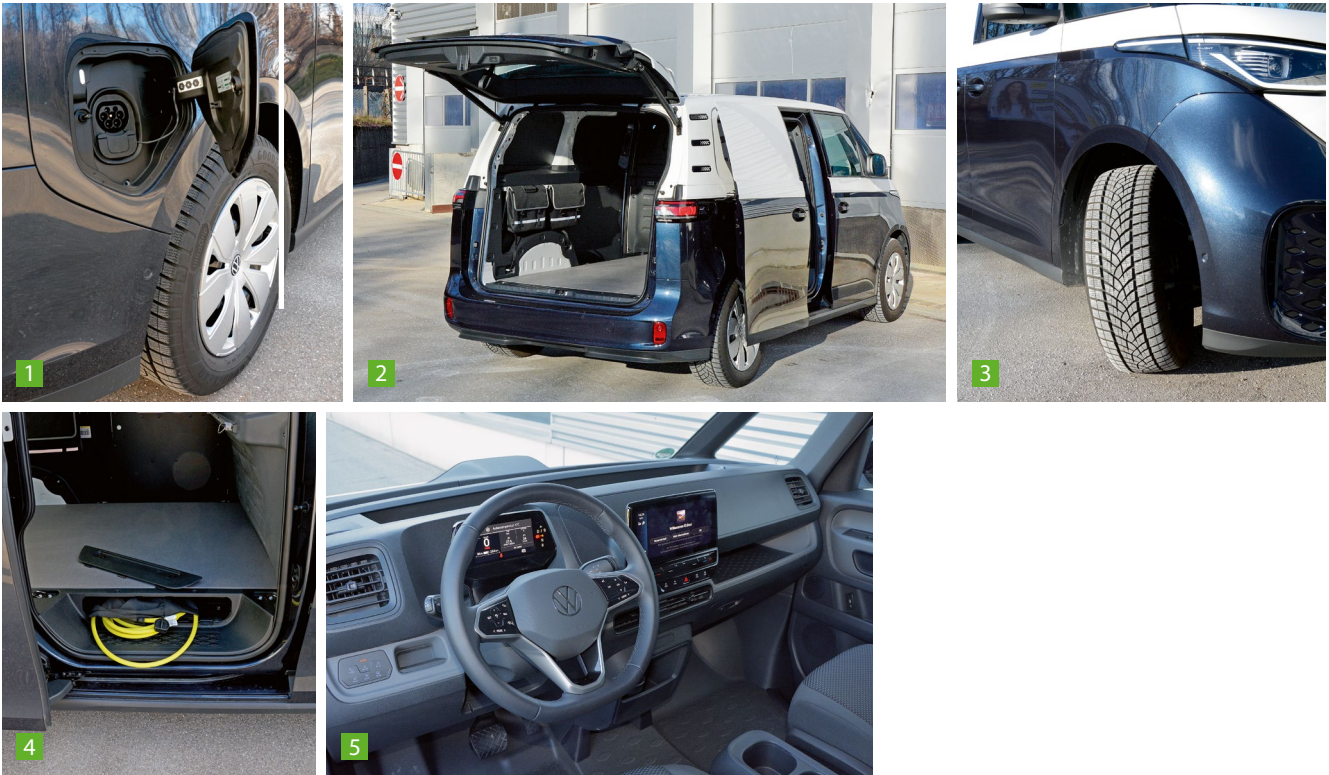
Staunen entlockt ebenfalls der kleine Wendekreis von elf Metern des Hecktrieblers. Dank großem Einschlagwinkel der Vorderräder sind engste Schleifen möglich, die im Gewusel des Stadtverkehrs regelmäßig zur Trumpfkarte werden – und der Person hinter dem Lenkrad ein Lächeln ins Gesicht zaubern.

Gleiches gilt für den flüsterleisen Elektroantrieb, der es mit seinen 310 Newtonmetern Drehmoment und 204 PS Leistung auch bei voll ausgeladenem Frachtabteil

auf sportliche Fahrleistungen bringt – zumindest in der Beschleunigung, denn bei 145 km/h wird abgeriegelt.

In Sachen Nutzlast vollbringt der Kastenwagen dafür keine Wunder: 2.445 Kilogramm bringt das Testfahrzeug auf die Waage; das ergibt für den Dreitonner 555 Kilogramm legale Zuladung, welche die hinteren Radaufhängungen bereits sichtlich in die Federn drückt. Der Fahrdynamik tut das keinen Abbruch, der ID. Buzz Cargo liegt selbst bei ambitionierten Fahrmanövern stets wie das sprichwörtliche Brett auf der Straße.

Kurz gesagt: Der Elektro-Bulli bringt satte Fahrspaß, wozu auch die gute Übersicht aus der gefühlt rundumverglasten Front beiträgt. Einzige Ausnahmen: der erschwerte Blick auf hoch hängende Ampeln, was der weit vorn stehenden Windschutzscheibe geschuldet ist, sowie die



1 Ladedose hinten rechts. 2 Heckflügeltüren bietet VW optional an (260 Euro). 3 Überraschend kleiner Wendekreis. 4 Gut gemeintes, aber fummeliges Fach fürs Kabel. 5 Nicht an allen Stellen überzeugendes Bedienkonzept, viele Ablagen.

Außenspiegel, die für unseren Geschmack etwas zu klein geraten sind und ohne Weitwinkel-Feld auskommen müssen.

Bedienung nicht immer intuitiv

Teilweise Übung und Geduld erfordert zudem das Bedienkonzept des VW – wie bei den EQB-Pkw-Brüdern auch. Die berührungsempfindlichen Lenkrad-Tasten sind unserer Meinung nach ebenso wenig das Gelbe vom Ei wie die sogenannten Slider unterhalb des Touchscreens in der Mittelkonsole. Über diese werden Lautstärke und Heizung geregelt; bei Dunkelheit kann man das allerdings vergessen, weil sie unverständlicherweise unbeleuchtet bleiben – hier versprach VW eigentlich schon bei der Vorstellung des ID. Buzz im vergangenen Sommer baldige Besserung, die tritt nun erst mit dem ID.7 ein.

Weitsicht ist ebenfalls beim Thema Reichweite gefragt: Die netto 77 kWh fassende Batterie soll laut Hersteller für 420

WLTP-Kilometer gut sein. Unserer Erfahrung nach ein kaum zu realisierender Wert. Vor allem mit Ladung im Frachtabteil pendelt sich der ID. Buzz Cargo im gemischten Einsatz eher bei 300 Kilometern Aktionsradius ein. Auch weil der Testverbrauch, den wir allerdings bei schwierigen Wetterverhältnissen einfuhren, bei 30,15 kWh/100 km lag und damit eher im oberen Bereich zu finden ist.

Nachgeladen wird entweder an der Wallbox mit bis zu 11 kW oder am DC-Schnelllader mit 170 kW in circa 30 Minuten von fünf auf 80 Prozent Akkukapazität (Werksangabe). Für das mitgeführte Ladekabel hält VW übrigens extra ein in der Trittstufe der Schiebetür integriertes Fach vor. Allerdings erfordert das „Hineinpfriemeln“ eine gewisse Geduld.

Zumal man damit rechnen muss, dabei nicht unbeobachtet zu bleiben. Denn wo man mit dem ID. Buzz auftaucht, spielt der Stromer seinen wertvollsten Trumpf aus: die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. *jb*

VW ID. Buzz Cargo (77 kWh)

Preis: ab 47.135 €

Permanentmagneterregter E-Motor
Heckantrieb | 150 kW/204 PS

310 Nm | 10,2 s | 145 km/h

WLTP: 20,7 kWh/100 km

Testverbrauch: 30,15 kWh/100 km

WLTP-Reichweite: 420 km

Kapazität (netto/brutto): 77/82 kWh

Ladeleistung (AC/DC): 11 kW/170 kW

4.712 x 2.212 x 1.951 mm

Ladelänge: 2.208 mm

Ladevolumen: 3,9 m³

zul. Gesamtgewicht: 3.000 kg

Leergewicht (Tester): 2.445 kg

Nutzlast: 555 kg

Anhängelast: 1.000 kg

Wartung: 2 Jahre/Anzeige

Garantie: 2 Jahre auf Fahrzeug

8 Jahre/160.000 km auf den Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer