



Foto: Michael Blumenstein

Mit 4,96 Meter ist der ID.Buzz Pro so lang wie der ID.7. Endlich können bis zu sieben Personen mitreisen.

Viel Akku für viel Geld

Mit dem „langer Radstand“ hat VW beim ID.Buzz die Version nachgeschoben, die einige von Anfang an wollten. Herzerweichendes Design gepaart mit sieben Sitzen und 86-kWh-Akku.

Den VW ID.Buzz gibt es seit Herbst 2022. Damals vorgestellt mit 77-kWh-Akku und ausschließlich in der Kurzversion. Das bedeutete vor allem: wenig Platz im Inneren und lediglich fünf Sitzplätze. Aber nicht nur deswegen zündete der ID.Buzz nicht. Der Pferdefuß war (und ist) die völlig überzogene Preisvorstellung von VW. Der Startpreis vor gut 2,5 Jahren betrug 54.270 Euro für die Pkw-Version und 45.740 Euro für den spärlich ausgestaffierten Cargo.

Jetzt, Ende Januar 2025, kostet der günstigste ID.Buzz als ziemlich nackter Fünfsitzer mit kleinem 59-kWh-Akku noch immer 42.015 Euro. Wer 77 kWh möchte, zahlt mindestens 51.170 Euro für 4,71 Meter Elektrobuss. Und wer mit dem getesteten 86er-Akku und langem Radstand liebäugelt, muss nochmals rund 1.618 Euro dazulegen – ein vergleichsweise kleiner Aufpreis für den „echten“ Elektrobuss.

So lang wie der ID.7 Tourer

286 PS Leistung haben 77er und 86er stets an Bord, die von hinten mächtig anschieben. Der ID.Buzz Pro langer Radstand, wie er sperrig benannt wurde, misst 4,96 Meter und damit exakt so viel wie der ID.7 Tourer. Auf Wunsch gibt es zu den fünf Seriensit-

zen einen weiteren für 1.060 Euro. Dann ergibt sich eine 2-2-Zer-Bestuhlung. Wer sieben Sitzplätze benötigt, zahlt 1.134 Euro und erhält das klassische Siebensitzer-Layout mit echten sieben Sitzplätzen (auch dank verschiebbarer mittlerer Reihe).

Letzterer ist unser Testwagen. Mit dem feinen Unterschied, dass der Testwagen zudem komplett mit Extras gefüllt ist und sein Preis auf unfassbare 73.940 Euro angeschwollen ist. Das liegt unter anderem daran, dass VW bei allen ID-Modellen Selbstverständlichkeiten wie etwa die Wärmepumpe extra berechnet – mit rund 840 Euro. Eine Wohltat in der kalten und dunklen Jahreszeit sind zudem

Lenkrad- und Sitzheizung (im Komfort-Paket für 1.410 Euro) und das exzellente LED-Matrixlicht. Der Aufpreis von mindestens 1.490 Euro im Design-Paket ist dennoch zu hoch. Ebenso ist es verwunderlich, dass Menschen, die geräuschkämmende und abgedunkelte Seitenscheiben für 295 Euro ordern, gezwungen werden, die heizbare Frontscheibe (sinnvoll) für 120 Euro zu bestellen und das Komfortpaket-Plus, das mit 2.345 Euro (nicht für jeden sinnvoll) zu Buche schlägt. So werden aus dem Grundpreis von knapp 52.900 Euro am Ende oft rund 63.000 Euro.

Innen hat man dafür aber eine perfekte Sitzposition in der ersten Reihe



Seine schönen Proportionen machen aus dem Wolfsburger einen Liebling.



1



2



3



4



5



6



7

1 Die Zweifarb-Lackierung ist schön und teuer. **2** Das steile Heck ist bei den Transportern handelsüblich. **3** Die ID-Welt wartet im Cockpit und bietet etwa gute Einstellmöglichkeiten fürs Lenkrad. **4** Das Kombiinstrument ist bekannt, aber klein und dennoch besser als nur Infos über ein Zentraldisplay. **5** Das Fahrzeugmenü ist auf dem aktuellen Stand des VW-Konzerns. **6** Optische Schieber sind praktisch, manch haptischer Regler wäre es auch. **7** Hier findet jeder seine Position für die lange Tour.

auf den dann AGR-zertifizierten Sitzen (im Paket Interieur Style „Plus“ für 2.425 Euro). Allerdings mutet die Massagefunktion dieser Sitze im Vergleich zum Technikbruder ID.7 wie ein Teigroller an. Massage geht 2025 einfach anders. Immerhin gibt es jeweils beidseitig am Sitz montierte und höhenverstellbare Armlehnen.

Besser mit Google und Apple

MIB4, also das aktuelle Infotainmentssystem, ist nun auch im ID.Buzz integriert. Discover Pro nennt sich das „Highend-Navigationssystem“, das mit induktiver Ladefunktion fürs Handy und der eher unintelligenten Sprachassistentin IDA, die jetzt auch ChatGPT „kann“, beworben wird. Im Alltag nutzt weder IDA noch ChatGPT wirklich und nervt viel häufiger, da wenig verstanden wird. Wer Head-up-Display und Harman-Kardon-Soundsystem haben will (das Soundsystem könnte man sich getrost sparen), sollte gleich zum „Infotainmentpaket-Plus“ greifen, macht 2.464 Euro zusätzlich.

Highend in Kombination mit einem VW-Navi zu erwähnen, ist etwas vermessen. Wer auf die mögliche Ladeplanung verzichten kann (weil man es selbst besser weiß oder sich an eine

App gewöhnt hat), ist gut beraten, Apple Karten, Google Maps oder Here Karten zu nutzen, was unserer Erfahrung nach Kilometer sparen kann.

Gutes Fahrgefühl

Hinzu kommt, dass die Landstraße als Autobahn-Alternative mit dem ID. Buzz wirklich Spaß macht. Der tiefe Schwerpunkt, das zur Landstraße passende Fahrwerk und der sofortige Geschwindigkeitszuwachs beim Überholen lassen Autofahrerherzen höherschlagen.

Das undefinierte Bremspedalgefühl trübt das Fahrerlebnis hingegen spürbar. Das Fahrwerk überrascht im Kurzstreckeneinsatz positiv mit geringer Seitenneigung, vernünftigen An-

sprechverhalten und einem Hauch Sport-Attitüde. Ebenso der Wendekreis, der bei knapp zwölf Metern liegt.

Laute Windgeräusche

Auf der Autobahn kann aber je nach Fahrbahnbeschaffenheit ein latentes Kopfnicken des Vorderwagens die Nerven strapazieren. Auch störend: Ab Tempo 130 sind die Windgeräusche um die A-Säulen sehr präsent und ab 145 km/h laut. Weniger laut als eher mickrig klingt die Hupe.

Erstklassig konstruiert sind hingegen die Hochkant-Außenspiegel. Selbst bei miesestem Winter-Schmudgelwetter bleiben die Spiegelgläser sauber und geben ausgezeichnete Rücksicht. Negativ hingegen: Die Scheibenwaschanlage verteilt das Spritzwasser aufgrund der Windschutzscheibengröße nicht effizient.

Im Wintereinsatz

Das alles fällt natürlich stärker auf, wenn man im nasskalten Winter unterwegs ist. Zwar besitzt der „ID. Buzz Pro Langer Radstand“ den neuesten Permanent-Elektromotor APP550, der im Vergleich zu den ersten Versionen ein geändertes Thermoma-

DAT-PROGNOSE

VW ID. Buzz 210 kW

Pro langer Radstand

36 Monate, ohne Extras

15.000 km/Jahr: 48,3%

25.000 km/Jahr: 42,8%

40.000 km/Jahr: 35,7%



VW ID.Buzz Pro 86 kWh

Testwagenpreis 73.940 €

Permanent-Elektromotor

210 kW/286 PS | 560 Nm

160 km/h | 7,9 s | Heckantrieb

WLTP 19,5 kWh/100 km

WLTP-Reichweite 485 km

Akkukapazität 86 kWh (netto)

400-Volt-System

Laden AC 11 kW | DC 200 kW

4.962 x 1.985 x 1.924 mm

Kofferraum 1.121 Liter bei
umgelegter 3. Reihe

HK 20 | VK 29 | TK 26

Wartung 2 Jahre/30.000

Garantie 5 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1



2



3



4



5



6



7



8

nagement besitzt und deutlich effizienter arbeitet. Der Buzz stellt sich aber mit seiner „Schränkwall-Stirnfläche“ mächtig in den Wind – trotz des vergleichsweise guten cw-Werts von knapp unter 0,30.

Erschwerend kommen die 20-Zoll-Räder (für absurde 2.485 Euro Aufpreis) mit rollwiderstandsintensiven Winterreifen und die erwähnte Witterung (kalte Luft = nochmals höherer Luftwiderstand) sowie die dicke Ausstattung des Testwagens mit einigen Extrakilos hinzu.

Hoher Verbrauch

Daraus resultiert auf unseren knapp 2.500 Kilometern, die wir in nur einer Arbeitswoche abgespult haben, ein Verbrauch von 34,5 kWh pro 100 Kilometer. Schluck. Zur Ehrenrettung muss erwähnt werden, dass wir meistens auf der Autobahn unterwegs waren, und wenn kein Tempolimit herrschte, sind wir eher oberhalb von 140 km/h mitgeschwommen. Im Mix

1 Die AGR-Sitze sind selbstredend eine Empfehlung, da gut justierbar.

2 Die Mittelkonsole kann leicht entfernt werden. **3** Zwei Tasten müssen zum Bedienen von vier Fenstern reichen. **4** Das Harman-Kardon-System bringt guten Sound an Bord. **5** Davon profitieren sogar die Mitfahrer hinten, sofern man diese Option wählt. **6** Die zweite Reihe des Siebensitzers ist verschiebbar und bringt zusätzlichen Raum. **7** Ordnung dank simpler Helfer. **8** So wird der ID.Buzz zur Liegewiese, wie im echten Vanlife.

aus Landstraße, Stadt und Autobahn waren bei Temperaturen um den Gefrierpunkt gut 28 kWh reproduzierbar.

Ärgerlich wird es dann, wenn das Nachladen quälend langsam vonstattengeht. Bei unseren DC-Ladestopps begann der ID.Buzz mit 86-kWh-Akku stets mit etwas mehr als 200 kW Ladeleistung. Das ist per se ein guter Wert für ein 400-Volt-System. Noch besser jedoch sieht die Ladekurve aus. Bis State of Charge (SoC) 40 Prozent liegt die Ladeleistung konstant über 190 kW. Von 10–80 Prozent SoC dauerte es mehrfach 25 Minuten, was einer durchschnittlichen Ladeleistung von sehr guten 145 kW entspricht – wohlgermerkt: im Winter. Damit (also

mit 80 Prozent Akku) waren 240 Autobahn-Kilometer und innerstädtisch knapp 400 Kilometer möglich.

Fazit

Der Hauptkritikpunkt war, ist und bleibt wohl der Preis. Ein Peugeot E-Traveller in der feinen Ausstattungslinie Allure mit 75-kWh-Akku kostet gut 12.600 Euro weniger. Klar, der hat exakt die halbe Motorleistung und sieht nicht so herzerweichend aus. Aber VW hat beim Preis definitiv noch Luft – nicht nur im Vergleich zu dem, was noch aus Fernost kommen könnte, sondern auch zu dem, was bereits existiert. *Michael Blumenstein*