



Die schrille Tarnung zeigt mehr als sie verbirgt: VW ID. Buzz auf großer Fahrt.

# STÜRMISCHE ZEITEN

**Fahrbericht: VW ID. Buzz Cargo. Er ist der wahre neue Bulli: knuffige Form, elektrischer Antrieb, großer Fahrspaß, sturmerprobt. Was er kann – und was nicht.**

Oben wütet ein Orkan und es schüttet wie aus Kübeln. Unten pflügt der VW ID. Buzz auf teils rüden Straßen unbeirrt durch schwere See, die serienmäßigen LED-Scheinwerfer weit aufgerissen. Seine schrille Tarnung verbirgt nichts, sie schreit vielmehr nach Aufmerksamkeit. Es sind stürmische Zeiten, nicht nur das Wetter betreffend, auch die Antriebstechnik. Mit dem ID. Buzz bricht eine neue Ära an: Er ist der erste Transporter eines

Großserienherstellers, der konsequent auf E-Mobilität getrimmt ist. Das verdankt er der MEB-Plattform (modularer E-Antriebs-Baukasten) von VW. Was für VW ID. 3, 4, 5 und Konzerngeschwister passt, das passt auch dem ID. Buzz Cargo. Mit verstärkter Hinterachse, erklärt Entwicklungs-Chef Kai Grünitz, denn hier fährt ein stämmiger 2,9-Tonner vor. Daher die Riesenräder im Format 18 bis 21 Zoll, hinten größer als vorn. Ein Hauch

von Formel 1. Wie die enorme Spurtstärke des Kastenwagens. Pfeilschnell schießt er bei Bedarf dank 150 kW Leistung und 310 Nm Drehmoment von der Ampel los, auf der Autobahn bis zur Höchstgeschwindigkeit von 145 Sachen. Abgeregelt zugunsten der Reichweite, klar. Sie ist dank des Batterieformats von nutzbaren 77 kWh beachtlich. Grünitz deutet optimistisch rund 400 km nach WLTP-Mix an. Hat der E-Motor das Reser-



Wie einst: flache Nase mit großem Markensignet, dahinter aber jetzt Kühlung und Nebenaggregate.

voir leergeschlürft, wird mit bis zu 170 kW geladen.

Die erste Proberunde mit Stadt- und Autobahnverkehr bei üblen Bedingungen ergibt einen Schnitt von 25 kWh. Angesichts des Volumens nicht schlecht, der ID. Buzz Cargo ist mit 4,7 m Länge,

haarscharf unter 2 m Breite und 1,94 m Höhe stattlich gewachsen. Ganz schön bullig, dieser Bulli. Aber er profitiert von seinem One-Box-Design und aerodynamischer Feinarbeit. Grünitz nennt einen beachtlichen Luftwiderstands-Beiwert von  $c_w=0,285$ . Dieser Schliff und der E-An-

## Aus eins mach drei

Bisher ein Einheitsmodell mit unterschiedlichen Ausprägungen, tritt VW nun mit drei grundverschiedenen Bauweisen im Segment der Dreitonner an. Da wäre der schicke Multivan T7, als Plug-in-Hybrid, Benziner und Diesel. Sein Schwerpunkt mit einem extrem flexiblen Fahrgastraum liegt in der gehobenen Personenbeförderung und als Van. Der neue Alleskönner für Gewerbe und Freizeit heißt ID. Buzz, grundsätzlich vollelektrisch angetrieben. Ohne Zusatzbezeichnung ein Van mit eingeschränkter Variabilität. Als ID. Buzz Cargo ein kompakter Kastenwagen pur. Der altgediente T6.1 ist der klassische Transporter mit Dieselmotor in zahlreichen Varianten von kurz über lang bis hoch und Fahrgestell, unter seinesgleichen immer noch der Transporter schlechthin. Sein Nachfolger steht für 2024 an, er wird unter Federführung von Ford entwickelt und gefertigt.



# CARGO FLOOR®

HORIZONTAL LOADING-/UNLOADINGSYSTEM  
*Only Quality generates Quality™*

- Boden aus hochwertigem Aluminium oder Stahl lieferbar
- **Neu:** Aluminium in **“hard alloy” X-treme Durable (extrem haltbar)**  
Sehr leicht und fast so stark wie Stahl
- Cargo Floor hat auch den Leak Proof (wasserdicht) Schubboden im Programm
- Produziert wird in den Niederlanden mit europäischen Spitzenqualitätsteilen

🌐 [cargofloor.com](http://cargofloor.com)

## Der original Moving Floor® Schubboden

\* MOVING FLOOR® is a registered trademark of CargoMac B.V.



Großer Radstand, üppige Räder, kurze Überhänge – und wo ist die Motorhaube? Konsequente E-Mobilität führt zu neuen Proportionen.



Trotz geschickter Raumaussnutzung: Der Laderaum ist knapper als beim längeren Kollegen mit Vorderradantrieb, die Schiebetür schmäler.



Praktisches Fach fürs Ladekabel im Zwischendeck an der Schiebetür.

trieb senken auch die Innengeräuschen drastisch – trotz Sturmgebräus und klat-schemdem Regen.

Ohnehin sind die Insassen der Umwelt entrückt. Draußen geht die Welt fast

unter drinnen ist alles gut. Das liegt an der extrem weit entfernten Windschutzscheibe und anschließenden großen Van-Fenstern zwischen den doppelten A-Säulen. An viel Raum rund um den Platz des Steuer-manns und markentypisch bequemem Sitz mit großem Verstellbereich. Und der luftigen Armaturentafel mit riesiger offener Ablage oben und schnuckelig-kleiner Instrumenteneinheit direkt auf der Lenksäule. Inklusiv des Bedienstummels rechterhand für Fahrtrichtung, Rekuperation und elektronischer Parkbremse alles original ID.4. Zusammen mit der erhabenen Sitzposition erinnert das Cockpit ein wenig an die Flybridge einer schicken Yacht.

Weniger flott: Ampeln sind wegen des weit vorgezogenen Dachs kaum zu sehen. Die Materialien sind deutlich einfacher als in der Bus-Variante des Buzz. Kritik an der komplexen VW-Bedienung per Touch-Bildschirm unterbleibt heute

**Mit dem ID. Buzz bricht eine neue Ära an: Er ist der erste Transporter eines Großserienherstellers, der konsequent auf E-Mobilität getrimmt ist.**

ausnahmsweise. Dafür folgt eine dezente Verbeugung vor der geschickten Verbindung von neuem Cargo und altem Bulli. Flache Nase, großes Markensignet und ja, auch wieder Heckmotor, jetzt versteckt über der Hinterachse, alles wie vorgestern. Während jedoch einst kräftiger Wind die Heckmotor-Bullis von der Straße pustete, grinst der ID. Buzz Cargo darüber, zieht auch bei Sturm dank 3 m Radstand und ebenso ruhiger wie präziser und direkter Lenkung gelassen seine Bahn. Flankiert von bis zu knapp drei Dutzend Assistenzsystemen, so etwas kannten die Alten mit Heckmotor nicht. Der Park Assist Plus zum Beispiel

**ALTEC**  
**Altec GmbH**, Rudolf-Diesel-Str.7  
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0  
 Fax: 07731/8711-11  
 E-Mail: info@altec.de  
 Internet: www.altec.de

**ALU-RAMPEN**

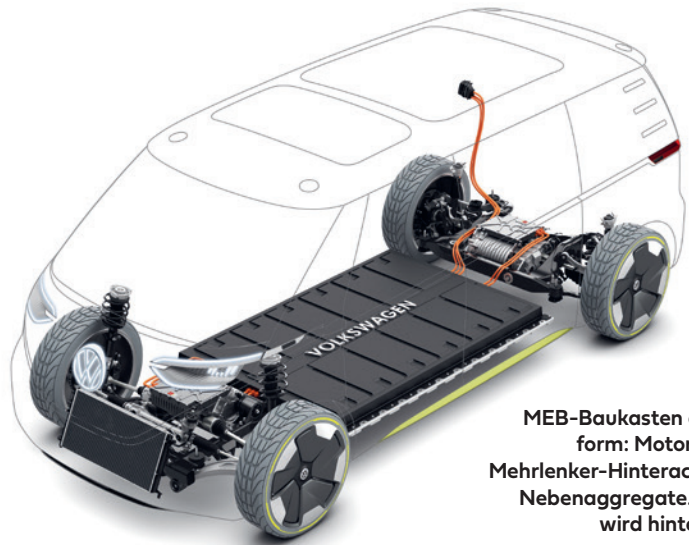


Luftig-leichtes Cockpit, großer Zentralmonitor, enormes Raumgefühl dank vorverlegter Windschutzscheibe.

merkt sich das Einparkmanöver auf dem heimischen Betriebshof und vollzieht es automatisch nach. Der Travel Assist mit Längs- und Querführung ist ein weiterer Schritt zum autonomen Fahren. Dank Schwarmintelligenz orientiert er sich am Fahrstil anderer Straßennutzer und soll auf sinnlose und mitunter sogar gefährli-

che Eingriffe bisheriger Systeme verzichten.

Gemeinsam haben Bulli alt und neu die Handlichkeit. Der Neue tanzt mit nur 11 m Wendekreis Pirouetten durch den



MEB-Baukasten als Plattform: Motor über der Mehrlenker-Hinterachse, vorn Nebenaggregate. Geladen wird hinten rechts.

Stadtverkehr. Liegt dank tiefem Schwerpunkt satt auf der Straße. Die Federung reagiert vielleicht ein wenig harsch auf kurze Unebenheiten. Das gibt sich bei Beladung, verspricht Kai Grünitz.



# WIR BEWEGEN MIT IHNEN DIE ZUKUNFT

**TIP TRAILER SERVICES - Ihr Werkstattspezialist**

Wir bieten Ihnen einen umfangreichen Werkstattdienst für Ihre Nutzfahrzeuge, mit und ohne Vertragsbindung, und das an mehr als 100 eigenen Werkstattstandorten in Europa.

**Kontaktieren Sie uns:**

0800 888 50 51  
info-central@tipeurope.com  
www.tipeurope.de

**Maße und Gewichte**

Und da wird's spannend. 750 kg Nutzlast schleppt der Stromer, wie der Ur-Bulli von 1950. Der Neue darf zusätzlich mindestens eine Tonne Anhängelast ziehen, abhängig von der Modellvariante. Beides kann der T6.1 besser. Und Obacht, trotz geschickter Raumausnutzung mit Unterflurmotor fällt der Laderaum knapper aus als beim aktuellen Transporter. Die offizielle Volumenangabe des Frachtabteils von 4,0 m<sup>3</sup> (ID. Buzz Cargo, realistisch) gegen 5,8 Kubik (T6.1 Kasten, unrealistisch) ist wegen unterschiedlicher Normen nicht unmittelbar zu vergleichen. Aber die Einzelmaße sind's.

- VW T6.1 Kasten: Länge/Breite Höhe 2324/1700/1410 Millimeter, Ladekante 568 mm,
- VW ID. Buzz Cargo: Länge Breite/Höhe 2200/1700/1250 mm, Ladekante 623 mm.

Ursache der knappen Innenhöhe des Elektrikers: Er ist außen ein paar Zentimeter flacher als sein interner Kontrahent. Hinzu kommt die höhere Ladekante wegen des E-Motors über der Hinterachse. Da VW einen ebenen Boden einzieht, bleibt in Höhe der Schiebetür ein praktisches Fach fürs Ladekabel. Diese Öffnung fällt mit 750 gegen 1.017 mm erheblich



Er lieferte die Ur-Idee für den neuen ID. Buzz: VW Microbus aus dem Jahr 2001.

**VW Microbus – Urvater des ID. Buzz**

Vor 21 Jahren unternahm VW mit dem Microbus den ersten Anlauf für einen recht nostalgisch angehauchten kompakten Transporter und Minivan. Sein Design zeigt viel Verwandtschaft mit dem aktuellen ID. Buzz, die Maße sind sogar fast auf den Zentimeter genau gleich. Unter der kurzen Haube steckte jedoch ein V6-Benziner, von einem vollelektrischen Parallelmodell zum gleichzeitig entwickelten VW T5 war noch nicht die Rede. Entworfen hatte den Microbus die kalifornische Design-Dependance von VW. In dieser Region hat der Ur-Transporter Legendenstatus. Das Publikum war be-

geistert, doch nach mehrjährigen intensiven Überlegungen kündigte VW das Projekt erst an, um es dann doch zu kippen. Der Microbus galt aus damaliger Sicht – vor der aktuellen Plattformstrategie des VW-Konzerns – als nicht kostendeckend produzierbar. Auch weitere Ideen wie die kompakteren Versuche namens VW Bulli und VW Budd-e gelangten in den Folgejahren nicht über das Dasein als Studie hinaus. Im Gedächtnis blieb der Microbus. Gute zwei Jahrzehnte nach der ersten Idee wird er nun in zeitgemäßer Form und Ausführung Wirklichkeit.

schlanker aus – Europalette seitlich hineinschieben funktioniert nicht. Hinten passt's besser, auch wenn der Abstand von 1.230 mm zwischen den Radkästen trotz großer Wagenbreite nicht üppig ausfällt – dem stehen die mächtigen Räder im Weg.

Zu wenig? Es wird eine Durchlademöglichkeit mit einer Art Katzenklappe in der Trennwand unter dem Beifahrersitz geben. Ansonsten verweist VW auf den guten alten T6.1, denn um ihn zu schützen bleibt die künftige, etwa 30 cm größere Langausführung des ID. Buzz mit breiterer Schiebetür und bis zu 3,4 t zulässiger Gesamtmasse der PKW-Ausführung vorbehalten.

**TEPE SYSTEMHALLEN**  
**Pultdachhalle Typ PD4 (Breite: 15,00m, Länge: 8,00m)**  
 • Höhe 4,00m, Dachneigung ca. 3°  
 • mit Trapezblech, Farbe: Aluzink  
 • Schiebetor 5,00m breit, 3,30m hoch  
 • feuerverzinkte Stahlkonstruktion  
 • incl. prüffähiger Baustatik  
 Mehr Infos   
**Aktueller Aktionspreis im Internet**  
 Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage  
 www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40



**DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS**



Heinz Schutz GmbH  
 D-27308 Kirchlinteln  
 Tel. 04237/ 93 11-0  
 www.schutz-fahrzeugbau.de



**Zahlreiche Optionen**

Andere Komponenten dagegen sind in Vorbereitung. Eine kleinere Batterie mit 52 kWh für Kurzstreckenfahrer im Handwerk und als Postverteiler ebenso wie ein größerer Akku mit mehr als 90 kWh für höhere Anforderungen durch Langstreckler und Anhängereinsatz. Darüber hinaus weitere Motorleistungen und Allradantrieb per zusätzlichem Motor an der Vorderachse. Da ist er wieder, der MEB-Baukasten, siehe auch VW ID. 4.

Bei den Preisen hält sich VW noch bedeckt. Offizielle Weltpremiere feierte der ID. Buzz am 9. März – nicht zufällig exakt 72 Jahre nach dem Ur-Bulli. Und er war zu diesem Zeitpunkt bereits sturm-erprobt.

Randolf Unruh

Fotos: Randolf Unruh/VW Nutzfahrzeuge