
Länger und stärker: Der VW ID Buzz legt nach

Von Jens Meiners

Zwei Jahre ist der Volkswagen ID Buzz mittlerweile auf dem Markt, hat sich den Titel des „German Car Of The Year“ geholt und man darf ihn durchaus als Design-Ikone bezeichnen. Jetzt kommt er mit wichtigen Änderungen und Ergänzungen: So gibt es ihn nun mit langem Radstand und die Leistung der heckgetriebenen Versionen steigt von 150 kW (204 PS) auf stolze 210 kW (286 PS). Das neue Spitzenmodell GTX, das es ebenfalls mit beiden Radständen gibt, bringt mit Allradantrieb sogar 250 kW (340 PS) auf die Straße.

Alle Varianten mit kurzem Radstand verfügen über einen 79-kWh-Akku, der mit bis zu 185 kW aufgeladen werden kann. Mit langem Radstand kommt ein 86-kWh-Akku zum Einsatz, in den mit bis zu 200 kW Energie hineingepresst werden kann. Der Längenzuwachs von 25 Zentimetern wird ausschließlich über den vergrößerten Radstand realisiert, womit sich die Proportionen deutlich verändern.

Wir finden den kurzen ID Buzz harmonischer, die praktischen Vorzüge der langen Versionen lassen sich aber nicht von der Hand weisen, zumal auch ihre Gesamtlänge mit 4,96 Meter noch im Rahmen bleibt; ein BMW 5er beispielsweise ist länger.

Während der kurze ID Buzz mit fünf und jetzt auch mit sechs Sitzen (in drei Sitzreihen) lieferbar ist, kann die lange Version mit fünf, sechs oder sieben Sitzen konfiguriert werden. Dahinter liegt noch ein ansehnlicher Gepäckraum. Die Innenausstattung ist freundlich und luftig, insbesondere wenn eine der hellen Farbwelten mit weißem Lenkradkranz spezifiziert wurde.

Dort gibt es auch reichlich Ablagen – und viel mehr Platz als in einem normalen Pkw. Der ID Buzz ist vom klassischen VW Bulli inspiriert, und dazu gehört auch ein entsprechendes Raumgefühl. Das gilt insbesondere dann, wenn das abtönbare Panoramadach bestellt wird, mit dem VW an den legendären Samba-Bus erinnern will.

Nostalgiker werden sich noch an die angenehme Akustik der Heckmotor-Typen von VW erinnern, weil der Boxermotor weit hinten saß und kaum Vibrationen durchkamen. Als Elektro-Bus kann das der ID Buzz natürlich noch viel besser. Während der E-Motor nochmals deutlich kraftvoller als bisher antritt, bleibt es im Interieur geradezu unheimlich leise. Fast geräuschlos treibt der Motor das Gefährt auf gehobenes Autobahntempo, nichts klappert und knarzt im perfekt verarbeiteten Innenraum.

Die Infotainment-Systeme arbeiten jetzt schneller, der Zentralbildschirm ist gewachsen, die Leiste für die Steuerung von Temperatur und Systemlautstärke ist endlich beleuchtet. Und es gibt erstmals ein Head-Up-Display, das wichtige Daten in die Windschutzscheibe einblendet. Außerdem soll ein KI-Modul die Sprachsteuerung verbessern.

Die Leistungssteigerung auf 210 kW (286 PS) ist deutlich spürbar: Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert nur 7,6 Sekunden und mit langem Radstand 7,9 Sekunden; mit dem bisherigen Antrieb waren es knapp 10 Sekunden. Und während bislang der Vortrieb oberhalb von 120 km/h bis zur abgeregelten Spitze von 145 km/h spürbar nachließ, zieht der ID Buzz jetzt sauber bis zur neuen Vmax von 160 km/h durch.

Noch besser kann es der GTX, der mit seinem zweiten Motor an der Vorderachse auf eine Systemleistung von 250 kW (340 PS) kommt. Derart motorisiert sprintet der ID Buzz in nur 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Spitze bleibt mit 160 km/h identisch, vor allem im Interesse der Reichweite. Mit seinem Allradantrieb empfiehlt sich der GTX auch als Zugfahrzeug, zudem sorgen verstärkte Federbeine für ein satteres Kurvenverhalten.

Geschmackssache sind die optischen Änderungen des GTX. Die Bugschürze wurde geschärft, im Interieur dominiert dunkle Mikrofaser mit roten Nähten und es gibt nur bei diesem Modell auffällige Lackierungen in rot oder rot-silber.

Und was passiert mit der Cargo-Variante? Auch sie erhält den neuen Heckmotor mit 210 kW (286 PS). Das Angebot soll hier allerdings demnächst um ein Einstiegsmodell mit dem bisherigen, auf 125 kW (170 PS) gedrosseltem Motor und kleinerem Akku ergänzt werden. Der Preis könnte bei dieser Version unter die psychologisch wichtige 50.000-Euro-Marke fallen.

Und auch an einem Reisemobil namens California arbeiten die Entwickler weiter. Es dürfte über ein Pilzdach verfügen und für die Erhitzung der Speisen werden Induktionsplatten sorgen, wäre es doch nicht wirklich konsequent, in einem vollelektrischen Fahrzeug einen Gasherd anzuwerfen.

Der VW ID Buzz mit dem neuen Antrieb kostet ab 60.892 Euro, mit langem Radstand sind es knapp 2000 Euro mehr. Die Cargo-Variante kostet ab 57.376 Euro, die Preise für den GTX stehen noch nicht fest. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



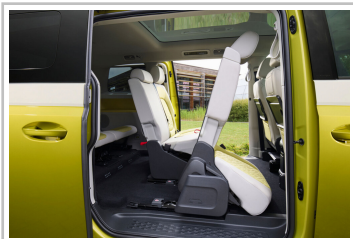
Volkswagen ID Buzz Pro (langer Radstand).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen ID Buzz Pro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



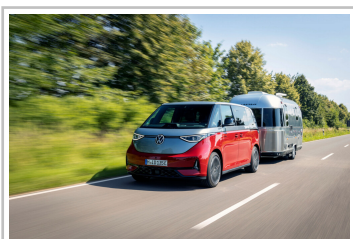
Volkswagen ID Buzz Pro (langer Radstand).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Intelligente Geschwindigkeitsregelanlage in einem VW ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Volkswagen ID Buzz GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen ID Buzz GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen ID Buzz GTX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
