

Testnotizen zum VW ID. Buzz-Taxi mit 150 kW/204 PS

Im Test vom 31. Juli bis zum 14. August 2023.
Kennzeichen: WOB – VE 85 E

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

In den VW ID. Buzz kann man ungefähr **genauso leicht einsteigen wie in den Neuen Multivan**. Angenehm ist besonders der Ausstieg vorn, wo man sich locker vom Sitz gleiten lassen kann. Aber auch **hinten** kann man dank der integrierten Trittstufen **bequem einsteigen**, zumal man sich wie im Neuen Multivan wenigstens an Schlaufen an den B-Säulen festhalten kann. Stabilere Haltebügel, wie sie zum Beispiel Rolli-Umrüster für den aktuellen VW Caddy Maxi 5 und für Transporter anbieten, wären für Taxis und Mietwagen und ihre häufigen Fahrgastwechsel aber auf Dauer sicher haltbarer.

Die **beidseitigen Schiebetüren**, die beim Testwagen **manuell zu betätigen** waren, fühlen sich so schwer an wie in früheren Bullis und wollen mit Nachdruck geschlossen werden. Im Display vor dem Fahrer wird eine nicht richtig geschlossene Schiebetüre nur mit einem ganz feinen roten Strich seitlich an einem stilisierten Fahrzeug angezeigt, was man leicht übersehen kann. Eine Zuziehhilfe hatte der Testwagen nicht. Die manuellen Schiebetüren sind für Taxi- und Mietwagen-Einsätze sicher **robuster als welche mit elektrischem Antrieb**. Die **schwere Heckklappe** kann man mit einer innen angebrachten Schlaufe zwar gerade noch verschmutzungsfrei ohne Nachdrücken von außen schließen, aber an dieser Stelle **wäre ein elektrischer Antrieb** im Hinblick auf kleinere Fahrerinnen und Fahrer sicher **von Vorteil**.

Der **Kofferraum** ist gut geschnitten und über die **relativ niedrige Ladekante** gut zu beladen. Er hat wenige Zentimeter oberhalb des Laderaumbodens **vier metallene Zurrösen**. Wie Kombis und Vans hat der ID. Buzz eine **Laderaumabdeckung in einer Kassette**, die man leicht herausnehmen kann. Allerdings ist für sie **kein Stauraum vorgesehen**. Man könnte sie im Fünfsitzer **allenfalls hinter die Sitze legen**. Das gilt auch für die **Ladekabel, die beim Testwagen lose im Kofferraum lagen** und im Taxi- oder Mietwageneinsatz am besten in einer Klappbox oder dergleichen verstaut werden sollten. Unter die kurze, nach unten abklappbare „Haube“ vorn jedenfalls passen sie schon mal gar nicht. Dort ist übrigens außer dem Einfüllstutzen für die Scheibenwaschanlage auch der rot markierte und so gut zu findende Löseknopf für die Taxi-Alarmanlage untergebracht.

Der **kurze Bug** des VW ID. Buzz ist nach vorn nicht einsehbar, sodass man über die Ultraschallsensoren vorn und die **Surround-View-Darstellung auf dem zentralen Touchscreen** froh ist. Dies gilt auch für das Rangieren rückwärts. Eine **Rückfahrkamera hatte der Testwagen nicht**. Für Taxis und Mietwagen sollte sie alternativ mit an Bord sein, weil man die Entfernung zu Hindernissen mit ihr besser

einschätzen könnte als per Surround-View. Herannahende Menschen würde man dann auch sehen.

Innenraum

Der Testwagen bot **gut gepolsterte Vordersitze**, die auch für breiter gebaute Menschen taugen. Der **Fahrsitz** war manuell in der Höhe verstellbar und hatte eine manuelle **Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze**. Eine Neigungsverstellung bekommt man auch, wenn man die **ErgoActive** genannten **Sitze mit dem Gütesiegel der Aktion Gesunder Rücken** optional bestellt. Sie sind für Vielfahrer eine lohnende Investition.

Das in der Höhe und der Neigung verstellbare **Lenkrad** ist mit **Sensortasten** statt mit klar ertastbaren Schaltern und Rädchen bestückt. In punkto Bedienung ist das ein **klarer Rückschritt**. Speziell die Bedienung des Geschwindigkeitsreglers links im Lenkrad machte aufgrund der **diffusen Rückmeldung** zur Einstellung und zur Regulierung in kleinen Schritten keine Freude. Ständig erschien die Meldung, man soll erst den Hauptschalter betätigen. Während der Regelphase blieb oft unklar, ob man mit einmaligem Antippen die Wunschgeschwindigkeit nur in 1-km/h-Schritten oder gleich in größeren Schritten regulierte. Die per Touch oder über eine Wischbewegung rechts unten im Lenkrad verstellbare Ansicht des zentralen Displays vor dem Fahrer ist eine Spielerei. Das **Display selbst ist klar ablesbar und informativ**. Das Piktogramm, das eine offene Tür anzeigen soll, lässt bei nicht richtig geschlossener Schiebetüre fast nicht erkennen, dass auf der entsprechenden Seite ein roter Strich ist.

Verwirrend und **äußerst gewöhnungsbedürftig** ist der **linke Lenkstockhebel**, mit dem Volkswagen Nutzfahrzeuge dem schlechten Vorbild von Mercedes-Benz folgt. So gibt man als unerfahrener Fahrer erst einmal dem Vordermann die Lichthupe, wenn man den Hebel wie üblich zu sich heranzieht, um die Scheibe zu waschen. Die entsprechende Funktion ist in einer Taste außen am Hebel angebracht, wo sich bei französischen Modellen die Hupe eingenistet hat.

Die unbeleuchteten **Slider für die Temperatureinstellung und die Radiolautstärke** unterhalb des Touchscreens sind im VW ID. Buzz so **unpräzise und ablenkend** wie im Caddy Maxi 5 oder in der Golf-Familie. Mit den vielen im Touchscreen vereinten Nebenfunktionen muss man sich unbedingt in Ruhe vertraut machen. Zu ihnen gehört auch die Einstellung des Prozentsatzes, bis zu dem der Akku geladen werden soll. Man schiebt dazu auf einer Skala einen grünen Punkt zur gewünschten Prozentzahl. Wenn man 80 % überschreitet, bekommt man angezeigt, **dass das Laden nur bis 80 % empfohlen wird**. Die Stelle zu finden, an der man den Verbrauch und die Strecke nullen kann, ist nicht ganz einfach.

Zwischen den Vordersitzen bietet der Elektro-Bus eine **lange Ablage**, die sich unterteilen lässt. Für die heute üblichen hohen Isolierbecher ist sie allerdings fast zu flach. Die stehen so nicht so sicher wie anderswo. Einen guten Stand haben zwei von ihnen in der nach unten herausklappbaren **Halterung unterhalb des Touchscreens**. Sie muss man **nach unten drücken und einrasten lassen**, sonst stoßen große Isolierbecher und 0,5-l-Flaschen an das darüber montierte Taxameter oder den Wegstreckenzähler, sofern sich der Kunde nicht für ein Spiegel-Gerät entschieden hat.

Große Ablagen bieten die **Vordertüren**, in denen man sich eine Unterteilung wünschen würde, die Literflaschen besser hält, sodass man sie nicht nur weit unten liegend und so schlecht greifbar mitführen kann.

Die **geteilt längs verschiebbare Rücksitzbank** bietet großen Fahrgästen in ihrer hintersten Stellung eine **große Kniefreiheit**. Der Fußraum unter den Vordersitzen ist befriedigend. Die Sitzfläche ist recht kurz. Der breitere Teil der Bank sitzt links. Die **Neigung ihrer Lehne ist in drei Stufen einstellbar**. Zugunsten des Gepäckraums und später der Kniefreiheit der dritten Sitzreihe kann man die Bank **ein gutes Stück nach vorn schieben**. Wer dann zum Verladen langer Gegenstände den Sitz nach vorn abklappt, die Sitzfläche absenkt und so eine ebene Ladefläche schafft, muss je nach der Position des Vordersitzes die Kopfstütze vor dem Klappen herausnehmen.

Motor und Antriebsstrang

Der Testwagen wurde **stets in der Stellung Eco gefahren**, die man **dauerhaft einstellen** kann. So bietet er eine wunderbar **gleichmäßige Leistungsentfaltung**, die einen beim Beschleunigen zwar nicht in den Sitz drückt, aber für Fahrgastfahrten optimal ist und dennoch fürs Überholen genügend Leistung bietet. Der **Antrieb mit 150 kW/204 PS macht ein Taxi oder einen Mietwagen auch im Eco-Modus ausreichend spritzig**.

Praktisch ist, dass man durch das **Drehen des rechten Lenkstockhebels nach vorn** die Dauerfahrstufe D und beim zweimaligen Drehen gleich die Stufe B für stärkeres Rekuperieren einstellt. Ein One-Pedal-Fahren bis zum Stillstand ist im VW ID. Buzz zwar nicht möglich, aber wenn man vorausschauend fährt, muss man das Bremspedal beim Heranfahen an eine Kreuzung oder einen Kreisverkehr nur noch sanft betätigen. Der Testwagen wurde dauernd in der Stellung B gefahren.

Den **Rückwärtsgang** legt man durch das Drehen des rechten Lenkstockhebels nach links ein. Der Wechsel von D nach R ist leicht möglich, sobald man auf die Bremse tritt, sodass man **mit dem Hebelchen flink rangieren** kann.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen in Mischbereifung** bestückt. Die Vorderräder mit Continental EcoContact 6Q in der Dimension 235/55 R 19 T XL, die Hinterräder mit der Dimension 255/50 R 19 ExtraLoad. Mit ihnen ist das Fahrwerk zwar **recht straff, aber noch ausgewogen abgestimmt** und gefällt insbesondere auf Landstraßen und Autobahnen, wo sich der satt liegende Wagen nicht aufschaukelt. **Grobe Unebenheiten** bekommen die Insassen aber **deutlich zu spüren**.

Verbrauch

Übernommen wurde der Testwagen mit dem Kilometerstand 3.942. Auf insgesamt 1.332 Test-Kilometern, von denen der Verbrauch auf 1.149 Kilometern erfasst wurde, verbrauchte das VW ID. Buzz-Taxi einschließlich der Ladeverluste **zwischen 20,17 kWh auf Landstraßen und 27,96 kWh auf Autobahnetappen** mit maximal 130 km/h. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 21,84 kWh/100 km**.

Infos zum Laden

Auf der Fahrt von Töging nach Memmingen mit eingestellter Navigation und maximal 130 km/h **gab das Infotainment** bei Landsberg am Lech **akustisch bekannt**, dass beim momentanen Verbrauch das Ziel nicht sicher erreicht werden könne und ein **Zwischenstopp eingeplant** werden müsse. Nach dem Aufladen bei Ionity an der Autobahnraststätte Lechwiesen Nord kündigte das Navi zu Beginn der Rückfahrt an, man werde einen Ladestopp einlegen müssen. Nach einiger Zeit mit maximal 120 km/h kam die Ansage, es könne doch auf einen Zwischenstopp verzichtet werden. Immer dann, **wenn die Batteriekapazität auf 20 % gefallen war**, erschien der **optische Hinweis, bald ans Laden zu denken**, und es ploppte eine **Liste der nächsten Lademöglichkeiten** auf, die man als Zwischenziel ansteuern kann. Auffällig war, dass eine Schnellladestation in Töging am Inn, an der man an vier Ladepunkten mit bis zu 300 kW laden kann, in der Liste der nächsten Ladestationen lediglich als 22-kW-Station aufgeführt war.

Dort lud der VW ID. Buzz, dessen **Ladeleistung** Volkswagen Nutzfahrzeuge an DC-Schnellladesäulen mit **170 kW** angibt, laut Anzeige an der Ladesäule **teilweise mit über 170 kW**. An **AC-Langsamladern** kann er **mit 11 kW laden**. Generell **stimmte die Prognose der Ladezeit** im Fahrzeugdisplay bei beiden Arten des Ladens **mit der tatsächlichen Ladezeit überein**.

Auffälligkeiten unterwegs

Am 3. August 2023 um 14:00 Uhr war plötzlich das Radio stumm und der **Bildschirm des Infotainments schwarz**. Nach einer Schrecksekunde und ein, zwei Minuten erschien dann plötzlich der Schriftzug „Willkommen bei Volkswagen“ auf dem Bildschirm und das System startete erneut – auch die laufende Navigation.

Am 4. August **setzte plötzlich der Radiosender aus**, während der Navi-Bildschirm erhalten blieb.

Jeweils wenige Kilometer nach dem Neustart ploppte im zentralen Fahrer-Display die **Warnung** auf, dass die **Warnsysteme jetzt nur eingeschränkt arbeiten würden**. Ungeachtet dessen zeigte das Display aber zuverlässig an, dass man den Mindestabstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug überschritten hat, zum Beispiel bei Kolonnenfahrt auf einer Landstraße, wenn man hinter einem Lkw auf die nächste Gelegenheit zum Überholen wartete.