



Martijn Verhoef  
13 augustus 2023

## Uitgesproken elektrisch

Wat hebben we lang op de nieuwe interpretatie van de Transporter T1 moeten wachten. Jaren achter elkaar maakte Volkswagen ons lekker met concept cars die een reïncarnatie van de iconische hippiebus aankondigden. Door de snel groter wordende vraag naar elektrische auto's werd het duidelijk dat de uiteindelijke productieverisie elektrisch moest zijn.

En nu is de bus daar, als ID.Buzz enkel elektrisch verkrijgbaar in een personen- en bestelversie. Waar de personenuitvoering grotere gezinnen moet aanspreken als alternatief voor SUV's, is de ID.Buzz Cargo aantrekkelijk voor ondernemers die hun wagenpark willen vergroenen. Met deze Volkswagen laat je aan de buitenkant gemakkelijk zien aan de wereld dat je elektrisch rijdt. Van andere e-vans is het moeilijk zichtbaar dat ze volledig elektrisch zijn, maar daar is bij de ID.Buzz geen twijfel over mogelijk.

Qua aanbod komt deze VW als geroepen, want door de aangekondigde Zero

# Volkswagen ID.Buzz 77 kWh 204 pk L1H1

Emissiezones voor de Stadslogistiek in heel veel steden moeten bedrijven versneld de overstap naar elektrisch maken. Maar is deze bus vervolgens goed bruikbaar? Wat als je de auto zwaar belaadt of honderden kilometers op een dag moet rijden? Tijd om dat in de praktijk te ondervinden met deze hippe ID.Buzz Cargo.



## Hip statement

Want hip is deze wagen, zeker in de twee kleuren waarin de testauto is uitgevoerd. De two-tone lak zorgt overigens voor een levertijd van ruim anderhalf jaar, dus we raden aan om dezelfde tactiek toe te passen die de importeur voor deze bus hanteerde: gewoon de bovenkant van een effen gespoten bus in wit wrappen. Scheelt een boel wachttijd en het heeft hetzelfde effect. Verwijzingen naar zijn legendarische voorgangers zijn er zeker te vinden, zoals aan de voorkant waar een groot VW-logo op de neus prijkt. Ook de grote glazen cabine doet denken aan de illustere Transporter T1. Waar die klassieker een hoge aibaarheidsfactor heeft, moet de ID.Buzz het hebben van stoere elementen als de witte merklogo's, matrix led koplampen en strakke witte achterlichten.

Standaard heeft de ID.Buzz Cargo een achterklep, maar anders dan bij de personenversie lopen de achterlichten niet in elkaar over door een ledbalk, zoals dat bij de voorkant wel het geval is. Je kunt de Cargo namelijk ook met twee losse achterdeuren bestellen en dan blijft de opstelling van de achterlichten ongewijzigd. De achterklep is in ieder geval behoorlijk groot, wat hem een heel prettig afdakje maakt bij een regenbui. Zwaar is 'ie overigens wel, maar optioneel kun je hem net als de schuifdeur elektrisch bedienen. De laadpoort is heel prettig geplaatst in het achterpaneel aan de rechterzijde. Achteruit inparkeren is daardoor mogelijk en ook bij snelladers kom je precies uit bij het laadstation.



## Wennen aan regelaars

Binnenin de ID.Buzz Cargo vallen allereerst de grote verschillen met de personenversie op. Waar die laatste beschikt over een heel kleurenpalet waarin je het interieur kunt uitvoeren, is de besteluitvoering alleen in stemmig zwart te krijgen. De materialen zijn ook robuuster, wat logisch is voor een werkpaard als de Cargo. Qua indeling zien we

verder geen grote verschillen, maar juist gelijkenis met bijvoorbeeld de ID.3. We zien hetzelfde stuur, digitale cockpit en centrale multimediascherm als in die personenauto. Ook de bediening van klimaat en volume is op dezelfde manier vormgegeven.

Het stuur is uitgebreid te verstellen en het zicht op de digitale cockpit is mede door het compacte formaat goed. Veel informatie wordt er op het scherm niet gegeven, het draait voornamelijk snelheid, rijbereik en route-info. Info over bijvoorbeeld het verbruik vind je in het centraal geplaatste multimediasysteem. Daar kun je ook instellingen voor bijvoorbeeld het opladen aanpassen. Waar we bij andere Volkswagens met dit multimediasysteem nog regelmatig haperende schermen en andere vastlopers constateerden, blijven die problemen uit in de ID.Buzz. De nodige software-aanpassingen die Volkswagen inmiddels heeft doorgevoerd, hebben dus effect. Het systeem reageert snel en ook het draadloze Apple Carplay dat eerder nog voor problemen zorgde, werkt nu foutloos.

Neemt niet weg dat sommige functionaliteiten nog steeds onnodig zijn weggestopt in de menustructuren. Instellingen van verlichting of media zijn bijvoorbeeld omslachtig aan te passen. Voor de verwarming en rijhulpsystemen zijn wel knoppen geplaatst onder het scherm, zodat je snel in het gewenste menu terecht komt. De stuurbediening en de regelaars voor de verwarming en volume maken gebruik van haptische feedback, maar de werking hiervan went nog steeds niet. Zeker in het donker, want de bediening voor de airco en geluid is onverlicht en daardoor schuif je weleens het volume naar boven, terwijl je eigenlijk de temperatuur wilt verhogen.



## Last van genen

De ID.Buzz blinkt uit in gebruiksgemak, want er zijn legio opbergvakjes en bekerhouders in het interieur te vinden. De opbergvakken bovenop het dashboard zijn voorzien van een USB- en 12V-aansluiting en doordat de vakken over bijna de gehele breedte van het dashboard zijn opgetrokken, heb je lekker veel ruimte. Ook in de middenconsole en in de deurvakken kun je een boel spullen kwijt, zonder dat ze in de eerste bocht al door de cabine vliegen. Voor het opbergen van de laadkabel is er een speciaal vak onder de laadvloer aangebracht. Die laadruimte zelf heeft plek voor twee europallets en mag met 650 kg beladen worden.

Dat is aanzienlijk minder dan bijvoorbeeld een e-Vito of Peugeot e-Expert, maar volgens Volkswagen moeten we de ID.Buzz ook meer zien als een auto die tussen de Caddy en Transporter is gepositioneerd. Er komt namelijk nog een volledig elektrische versie van de Transporter, die ongetwijfeld zwaarder beladen mag worden. In de basis deelt de ID.Buzz Cargo namelijk al zijn techniek met personenwagens, van onderstel tot het batterijpakket. Je ziet dat ook terug in de laadruimte, waar de zijwanden meer

# Volkswagen ID.Buzz 77 kWh 204 pk L1H1

bekleed zijn dan we gewend zijn in bestelautoland. Er is geen sprake van een vlakke wand, door de uitstekende panelen van de wandbekleding. Voor gebruikers die de bus liefst zo zwaar en vol mogelijk laden, komt de ID.Buzz dus minder uit de verf. De uiteindelijk te gebruiken ruimte is minder rechthoekig dan bij veel concurrenten en zijn laadvermogen is ook stukken lager. Een trekhaak plaatsen behoort gelukkig wel tot de mogelijkheden, zij het voor een bescheiden aanhangwagen. Een kogeldruk van 50 kg en een trekvermogen van 1.000 kg geremd is natuurlijk niet sensationeel.



## Overtuigende souplesse

Dat de ID.Buzz in de basis een personenauto is, heeft dus zijn uitwerking op de technische specificaties. Maar het heeft ook heel veel positieve effecten op het rijden met de Volkswagen. Want deze elektrische besteller komt liefst 423 km ver op een batterijlading en met een snellaadkracht van 170 kW is de auto in een halfuurtje weer op 80 procent bij een snellader. Het zijn waarden waar tot nu toe geen enkele andere elektrische bestelwagen aan kan tippen. Ook qua rijgedrag blijkt de ID.Buzz hoge ogen te gooien.

Door de achterwielaandrijving kan de auto het vermogen en fikse koppel heel goed kwijt en beschikt de auto bovendien over een kleine draaicirkel. De auto rijdt daardoor heel soepel en is bijzonder eenvoudig door stadsverkeer te manoeuvreren. De acceleratie is moeiteloos en een flinke belading sleept de auto eenvoudig mee. Hoewel de auto ruim 2.200 kg leeggewicht heeft, voelt de auto zelden zwaar aan. In scherpe bochten blijft de auto mooi recht en blijft zelfs de minste onrust achterwege. Waar auto's die in de basis als bestelauto zijn ontworpen bij een volledig lege laadruimte stoterig worden, blijft de ID.Buzz koersvast en comfortabel. Met belading hangt de auto weliswaar iets meer door, maar is van deining of zeilen zeker geen sprake. Qua rijeigenschappen steekt de ID.Buzz Cargo andere elektrische bestelwagens succesvol naar de kroon. En in de praktijk kom je ook nog eens lekker ver met deze Volkswagen, maar dan moet je wel met beleid rijden. Zelfs met een flinke belading van enkele honderden kilo's komt de auto veel verder bij 90 km/h, dan wanneer je 130 gaat rijden met een lege ID.Buzz. Met een mix van snelwegen en stadsverkeer komen we ruim 350 km ver met een beladen testauto. Bovendien bewijst de kracht van de DC-lader zijn voordeel bij de snellader, want binnen mum van tijd zijn er weer honderden kilometers aan actieradius bijgeladen.



## Flinke bedragen

Het rijden met de ID.Buzz Cargo is dus heel prettig en de grote batterij met krachtige lader maken de auto enorm bruikbaar voor bijna iedere klus. De auto is bovendien uit te rusten met de nieuwste veiligheidssystemen, zoals adaptieve cruise control die zelf in kan halen en de matrix koplampen die rijden met grootlicht mogelijk maken, zonder dat je andere weggebruikers verblindt. Dat de auto in de basis zijn techniek deelt met personenauto's, maakt dat de ID.Buzz wel op een relatief duur platform is gezet en van een grote batterij is voorzien. De aanschafprijs ex. BTW bedraagt minimaal 46.200 euro en dat is ruim twee keer zo duur als een Caddy Maxi die op het gebied van belading en trekkracht de ID.Buzz voorbijstreeft.

Ook ten opzichte van veel elektrische bestelauto's is de ID.Buzz een stuk duurder en kan hij minder meetillen. Maar als er ãn bus is die medewerkers kan overtuigen dat elektrisch rijden leuker en comfortabeler is dan de dieselbus, dan is het deze ID.Buzz Cargo. En daarmee is hij zijn aanschafprijs dubbel en dwars waard.



## Plus

- + Overtuigende elektrotechniek
- + Zeer fijne rijeigenschappen
- + Uitgebreide veiligheidssystemen

## Min

- Flink aan de prijs
- Beperkt laadvermogen en trekkracht