

Essai - Volkswagen ID. Buzz : Un bonbon géant qui donne le sourire

Cette réinterprétation moderne du bus VW des années 60/70 fait tourner les têtes. Le choix de couleurs joyeuses et ses formes bon enfant n'y sont pas étrangers. Tout comme le Bully a fait l'histoire de Volkswagen, le constructeur allemand veut que ce modèle emblématique fasse partie de l'histoire électrique qu'ils sont en train d'écrire. L'ID. Buzz est électrique, une version longue arrive tout comme des versions 7 places ou 4 roues motrices GTX. Ce monospace est-il compatible avec la vie d'une famille ? Nous l'avons mis au défi.



- Moteur électrique
- 204 ch
- 310 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 145 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.2 sec.
- Poids : 2'378 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'712 x 1'985 x 1'936
- Conso. mesurée : 23.7 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 67'860.-, mod.essayé: CHF 84'990.-

Cela fait depuis 2001 que Volkswagen prépare le retour de son emblématique minibus. A l'époque du Microbus Concept présenté lors du Salon de Detroit, il montrait déjà les rondeurs du nouveau Buzz. Dix ans plus tard au Salon de Genève, c'est une forme plus angulaire du Bulli Concept qui reprend la teinte bitons des premiers combi. Mélangez les deux et vous obtenez l'ID. Buzz Concept de 2017. Six ans plus tard, le modèle final est on ne peut plus fidèle au prototype.

C'est le troisième grand monospace électrique disponible après le Mercedes EQV et les Citroën ë-SpaceTourer (tous identiques dans le groupe Stellantis). Renault, pourtant doté d'un Trafic E-Tech, ne prend pas part à la fête puisqu'il n'existe pas en version "Passenger". Bien que l'offre existe, on ne peut pas dire que ce soit un grand succès. Par contre, l'ID. Buzz se démarque par sa bouille séduisante, ce qui n'est guère le cas de ses concurrents. Personnellement, je suis très heureux de l'essayer et de vous donner mon avis.



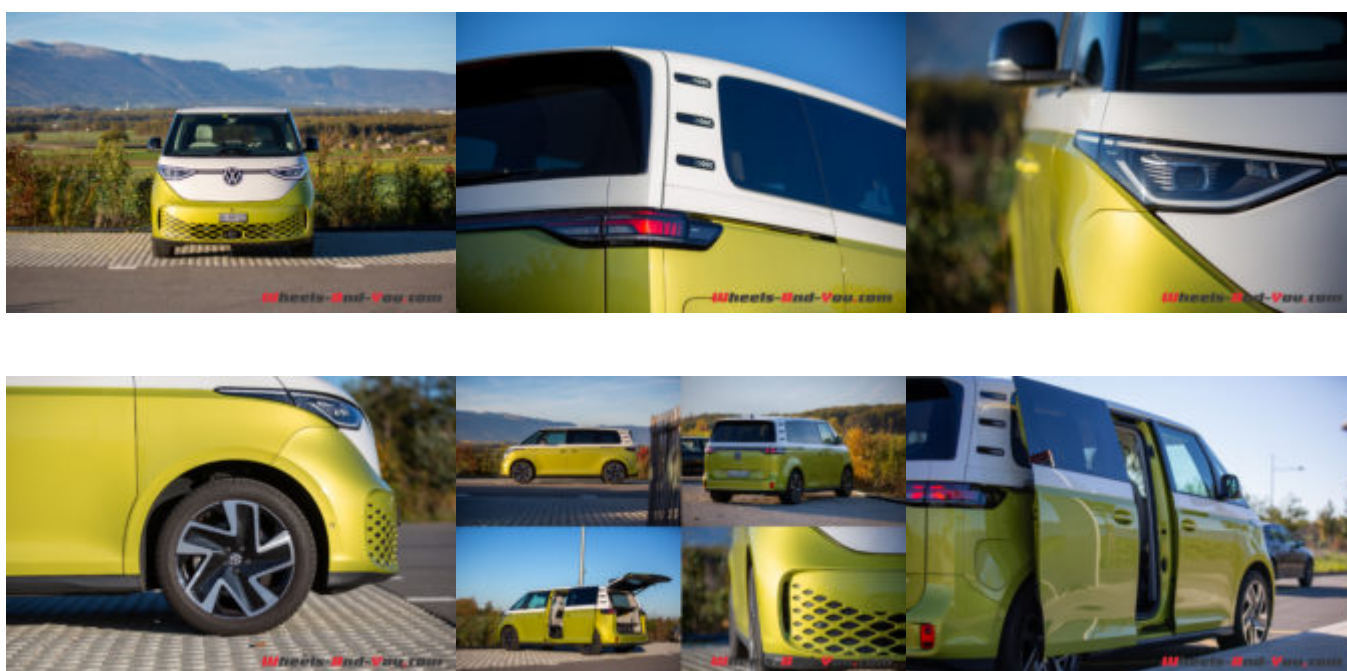
A l'extérieur

Une partie du design a 30 ans, l'autre 5. Et pourtant, l'adjectif qui vient souvent lorsqu'on parle de ce véhicule, c'est "futuriste". Serait-ce ses feux IQ.Light qui courent d'une aile à l'autre, devant comme derrière ? Ou la grande surface vitrée qui donne l'illusion que l'avant du toit est en suspension dans l'air, alors que le dernier montant est strié en évocation des aérations de certaines versions du T2 ? Je pense également au bouclier perforé en losange qui constitue l'unique prise d'air à l'avant. Des carrosseries extrêmement lisses sont un élément qu'on retrouve régulièrement dans les films de science-fiction depuis de nombreuses années.

Au fond, c'est ce tout qui donne cette impression de modernité. Car les poignées de porte n'ont rien d'innovant, ce sont de simples poignées mais qui se fondent bien sur les côtés. Les grandes jantes Stockton sont pleines, dommage qu'il n'y ait

pas une option avec le centre chromé pour rappeler les enjoliveurs de l'époque. La position des roues aux extrémités de la caisse joue aussi un rôle, pratique celui-ci : on maximise l'espace à l'intérieur en écartant les essieux et ça réduit les porte-à-faux des ailes et des boucliers. Après avoir vu la version longue en photo, cette version courte me rappelle un peu l'air d'un œuf.

Les énormes logo VW blancs sont à eux seuls une expression du positionnement de l'ID. Buzz parmi les modèles de la marque. Le grand rond fait référence au passé, les T1 et T2 le portaient ainsi. Dans l'histoire contemporaine, les modèles électriques de la gamme ID reçoivent tous un logo blanc au lieu de la version chromée.



A l'intérieur

A bord, l'ambiance est similaire : épurée, moderne et colorée. De série, l'intérieur est gris et un peu triste ; heureusement, mon véhicule d'essai dispose du pack Intérieur Style Plus avec une sellerie mixte cuir et alcantara blanc cassé et des habillages bitons blanc et jaune comme l'extérieur. Je suis plutôt déçu par ses habillages tout en plastique peu flatteurs alors que les surfaces sont énormes ! Les contre-portes, la planche de bord, le bas de cette dernière, il y en a simplement partout. Du cuir, agréable au toucher, recouvre le volant et la sellerie mais c'est tout. Les deux sièges perforés ID pourraient provenir d'un autre modèle. Cependant, ils se distinguent à l'avant par des accoudoirs de chaque côté. J'avoue que c'est un argument pour conduire de longues distances en toute

décontraction.

Le tableau de bord et l'écran central sont repris à l'identique des autres modèles ID (ID.3, ID.4, ID.5), des éléments éprouvés mais dont je trouve personnellement les menus trop compliqués. De plus, l'absence d'un bouton physique pour le volume de la musique me dérange toujours. Qui cherche à charger un appareil durant le trajet sera servi : il y a 2 prises USB-C à droite en bas du volant, une autre dans la porte passager et, à l'arrière, une dans chaque porte coulissante.

La banquette 1/3-2/3 peut coulisser et le dossier s'incliner sur plusieurs paliers. Au maximum, on peut charger jusqu'à 1'121 litres, à condition de ne pas perdre 170 litres avec l'installation des bacs de rangement optionnels qui nécessitent un plancher et nous privent alors de cet espace. Une fois rabattue, on obtient une surface pratiquement plate (avec le plancher évoqué plus tôt) et on peut alors charger jusqu'à 2'123 litres.

Par contre, l'ID. Buzz pèse lourd : 2'378 kg à vide et le poids total autorisé atteint 3'000 kg. Une simple soustraction permet de déduire que voyageurs et bagages ne doivent pas dépasser 622 kg.



Sous le capot

Au sens strict, il n'y a rien sous le capot si ce n'est le remplissage de lave-glace, l'unique chose dissimulée dessous. Les batteries trouvent leur place sous le coffre, pour permettre d'abaisser la banquette du rang 2. Le moteur est aussi à

l'arrière, ce qui confère à l'ID. Buzz un excellent rayon de braquage en l'absence de transmission aux roues directrices.

Les batteries sont l'ensemble de 77 kWh utiles (82 bruts) déjà vu sur les ID.4 et ID.5, logique puisque ces modèles sont tous basés sur la plateforme modulaire MEB. Le moteur est également le même, de 204 ch et 310 Nm. L'autonomie théorique est de 423 km, on verra qu'en pratique elle est difficilement atteignable. Sur la version longue LWB, les plus grandes batteries de l'ID.7 devraient être disponibles (85 kWh utiles, 91 bruts). Une version GTX à 4 roues motrices avec 339 ch devrait bientôt arriver.



Au volant

Avant même de m'installer, quand je m'approche de ce monospace, j'ai immédiatement le sourire. Il a quelque chose d'amusant, évidemment pas comme une GR Yaris mais à sa façon bien à lui. En prenant les commandes de l'ID. Buzz, je m'étonne de l'interminable espace qui sépare le volant du pare-brise. Ça permet également d'avoir un angle mort très réduit grâce à l'immense custode. Et étant donné que le pare-brise est très droit, le toit s'avance presque d'autant au-dessus du volant. Résultat : une impression de conduire assis dans une boîte-aux-lettres en regardant à travers la fente. Étonnement, l'habitacle n'est pas sombre pour autant, sans doute les grandes surfaces vitrées et l'intérieur clair, tant mieux. La version LWB à venir aura un toit vitré en option.

Ce qu'il faut souligner, c'est l'étonnante facilité à conduire ce combi malgré son gabarit important. Son court rayon de braquage et une bonne visibilité alentours permettent une conduite détendue. Quand vient le moment de se garer, c'est un peu plus difficile : la ceinture de caisse est haute et on discerne mal où s'arrête la voiture ; heureusement, on a l'ensemble des aides à disposition.

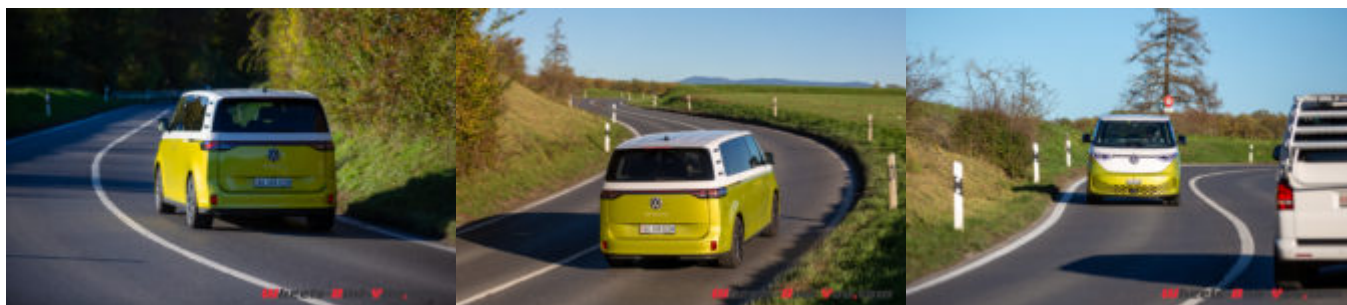
Un tel monospace vise à être la voiture principale d'une famille qui fait toute sorte de déplacements avec. Les trajets du quotidien sont une formalité

Probablement que l'ID. Buzz sera la star de l'école et des enfants qui voudraient tous faire un tour dedans. Dans les parkings de centres commerciaux, il s'en sort bien alors que pour les petites boutiques en centre-ville, ce sera plus délicat. Et s'il faut faire de l'autoroute, Genève/Lausanne consomme environ 20% de batterie un matin de novembre.

Plus loin que Lausanne ? On en revient au test que j'avais fait en ID.4 : aller à Berne est possible, Zürich en revanche, il faut vraisemblablement prévoir de recharger en route. C'est même ce que le GPS indique assez vite après avoir pris la route car l'ID. Buzz cumule contre lui le poids et la résistance au vent. Blindé avec les 600 kg de charge autorisés et pourquoi pas une remorque qu'il peut aussi tirer, les longs voyages se font au prix de pause de recharge. L'autonomie relevée en pratique n'a jamais atteint les 330 km affichés au terme de la recharge. 278 km est le maximum constaté pour une batterie à plat.

Bien que lourd, je suis impressionné par le comportement du véhicule sur route sinueuse. On n'a pas du tout l'impression de conduire un utilitaire mais bien une voiture. Le mode D permet de laisser confortablement glisser la voiture qui me semble plus en "roue libre" que sur d'autres modèles ; par une faible rotation du commodo vers l'avant, on passe en mode B qui génère un puissant frein moteur. A cause de cette commande, la commande d'essuie-glaces est aussi à gauche avec les clignotants, quelque chose que je n'aime pas.

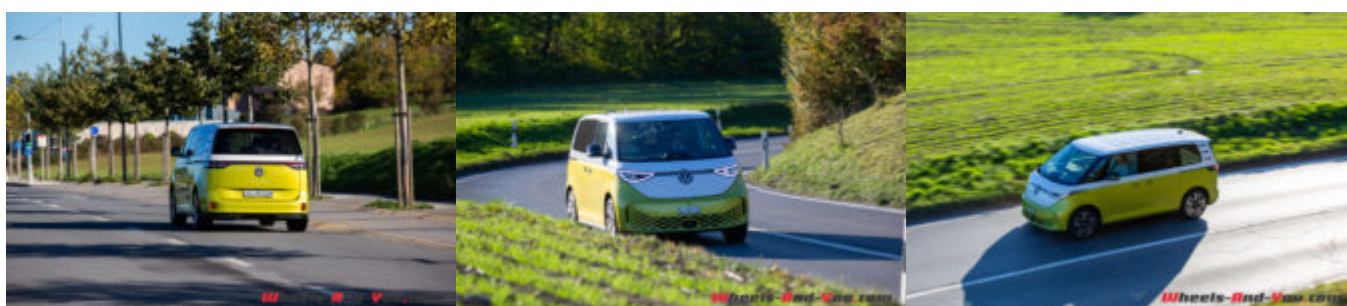




Verdict

Au terme de mon essai, j'ai deux principales critiques contre l'ID. Buzz. Son autonomie d'abord, insuffisante pour un trajet de 300 km alors qu'une familiale doit pouvoir partir en vacances. Une plus grosse batterie devrait arriver mais qui entraînera un supplément de poids à déplacer. La seconde, c'est sa finition intérieure. Facturé presque CHF 85'000.- tel qu'essayé, je ne m'attendais pas à autant de plastique partout. Un compromis a sans doute été fait pour compenser le surpoids de nombreux équipements lourds comme les portes latérales électriques, les sièges électriques, le pare-brise chauffant, etc. Mais peut-être que pour un public néophyte séduit par la bouille de l'ID. Buzz, cet intérieur passe au second plan.

Pour les artisans, il existe l'ID. Buzz Cargo, dépouillé à l'arrière et qui fait sans doute un excellent support publicitaire en plus d'un véhicule opérant allègrement dans un rayon de 60 km. Avec sa double porte battante à l'arrière, il est un peu différent mais tout de même séduisant.



Prix et options - Volkswagen ID. Buzz Pro Launch

Prix de base : CHF 67'860.-

Couleur extérieur Blanc Candy/Lime jaune métallisé : CHF 2'892.-

Couleur intérieur Blanc/Jaune Mistral : dans un pack Sur-tapis dans la cabine : CHF 114.-

Pack d'assistance Plus : CHF 1'600.-

Attelage de remorque rabattable : CHF 1'002.-

Pack confort Plus : CHF 1'982.-

Pack Info-divertissement Plus : CHF 1'594.-

Pack Design Basic : CHF 1'810.-

Jantes en alliage "Solna" : CHF 474.-

Pack Open & Close Plus : CHF 1'993.-

Baguette éclairée entre les phares : CHF 38.-

Premium Intérieur Style Plus : CHF 3'442.-

Prix TOTAL : CHF 84'990.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Volkswagen ID. Buzz, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Volkswagen Polo GTI : La fourmi a bien grandi

Essai - Volkswagen ID.5 GTX : Un simple ID.4 coupé ?

Essai - Volkswagen Caddy California : Que penser du micro camping-car ?

Essai - Volkswagen ID.4 Pro Performance : Électrique de taille moyenne qui trompe les apparences

Essai - Volkswagen Golf Variant Alltrack 2.0 TDI 4Motion : Du tout chemin entre break et SUV

Essai - Volkswagen Arteon Shooting Brake R : L'esthétique ne fait pas tout

Essai - Volkswagen Golf 8 R : Affûtée et civilisée

Essai - Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI : #AcceptNoRoofOnSUV

Essai - Volkswagen ID.3 : L'enfant du Diesel Gate

Essai - Volkswagen Passat Variant GTE : Une version 2.0 avec un mix gagnant ?

Essai - Volkswagen T-Roc R : SUV-SEA-SUN and FUN

Essai - Volkswagen T6.1 California : A la conquête du monde

Essai - Volkswagen Touareg V8 TDi : La force tranquille mais si politiquement déraisonnable

Essai - Volkswagen Golf GTI TCR : Dernière évolution de la série 7

Essai - Volkswagen Polo GTI (Mk VI) : Retour à l'esprit GTI ?

Essai - Volkswagen up! GTI : Concentré de vitamines

Essai - Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 4MOTION : le petit SUV passe-partout

Essai - Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION : Chère limousine...

Essai - Volkswagen Amarok : Quand polyvalence et rigueur germanique font bon ménage

Essai - Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Essai - Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

Essai - Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

Essai - Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Essai - Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI : Une belle variante

Essai - Volkswagen Golf R : L'R de rien...

Essai - VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Essai - VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

Essai - VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

Essai - VW up! : Quand VW se la joue fun

Essai - VW Beetle : Elle se la pète la Chouquette !

Essai - VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

Essai - VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Essai - VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Nouveauté - Volkswagen Tiguan

Présentation - Volkswagen ID. 2all

Nouveauté - Volkswagen ID. Buzz

Présentation - Volkswagen Multivan T7

Nouveauté - Volkswagen Polo

Nouveauté - Volkswagen Golf R

Nouveauté - Volkswagen ID.4

Nouveauté - Volkswagen Golf Variant

Présentation - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Arteon Shooting Brake

Avant-première - Volkswagen ID.4

Présentation - Volkswagen Golf 8 GTI, GTE et GTD

Présentation - Volkswagen ID. SPACE VIZZION

Nouveauté - Volkswagen Golf 8

Nouveauté - Volkswagen ID.3

Nouveauté - Volkswagen T-Roc Cabriolet

Présentation - Volkswagen ID.3

Présentation - Volkswagen ID. Roomzz

Nouveauté - Volkswagen Passat

Présentation - Volkswagen I.D. Buggy

Nouveauté - Volkswagen T-Cross

Présentation - Volkswagen Golf GTI TCR Concept

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Avant-première - Volkswagen T-Roc cabriolet

Avant-première - Volkswagen Touareg (3ème génération)

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen T-Roc

Nouveauté - Volkswagen Polo MY2017

Présentation - Volkswagen up! GTI Concept

Présentation - Volkswagen I.D. Crozz

Présentation - Volkswagen I.D. BUZZ

Nouveauté - Volkswagen Golf MkVII, facelift 2017

Avant-première - Volkswagen I.D. Concept

Présentation - Volkswagen Golf R360S

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Clubsport S

Présentation - Volkswagen T-Prime Concept GTE

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI 230

Nouveauté - VW up!

Nouveauté - Volkswagen Tiguan GTE Active Concept

Nouveauté - Volkswagen Beetle Dune

Nouveauté - Volkswagen Golf Cabriolet MY2016

Nouveauté - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Golf GTi Clubsport

Nouveauté - Volkswagen Sharan

Nouveauté - VW Golf GTI Performance Limited Edition

Avant-première - Volkswagen Concept Sport Coupé GTE

Nouveauté - Volkswagen Touran

Nouveauté - Volkswagen Golf GTD Variant

Nouveauté - Volkswagen Golf R Variant

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen Passat GTE

Nouveauté - Volkswagen Passat

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Présentation - Volkswagen Golf R 400

Nouveauté - Volkswagen Golf GTE

Nouveauté - Volkswagen Scirocco

Nouveauté - Volkswagen Polo

Présentation - VW twin up!

Présentation - VW Golf Sportsvan

Nouveauté - VW e-Golf et e-up!

Nouveauté - Volkswagen Golf VII R

Nouveauté - VW Polo R WRC

Nouveauté - VW Taigun

Nouveauté - VW Beetle Cabriolet

Nouveauté - VW Golf VII

Genève 2012 - Volkswagen Cross Coupé

Genève 2012 - Volkswagen up!

Genève 2012 - Volkswagen Polo Blue GT

Genève 2012 - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Cross Coupé

Nouveauté - Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté - Volkswagen CC

Nouveauté - Volkswagen up!

Nouveauté - Volkswagen Beetle

Genève 2011 - Volkswagen Bulli

Genève 2011 - Volkswagen Golf Cabriolet

