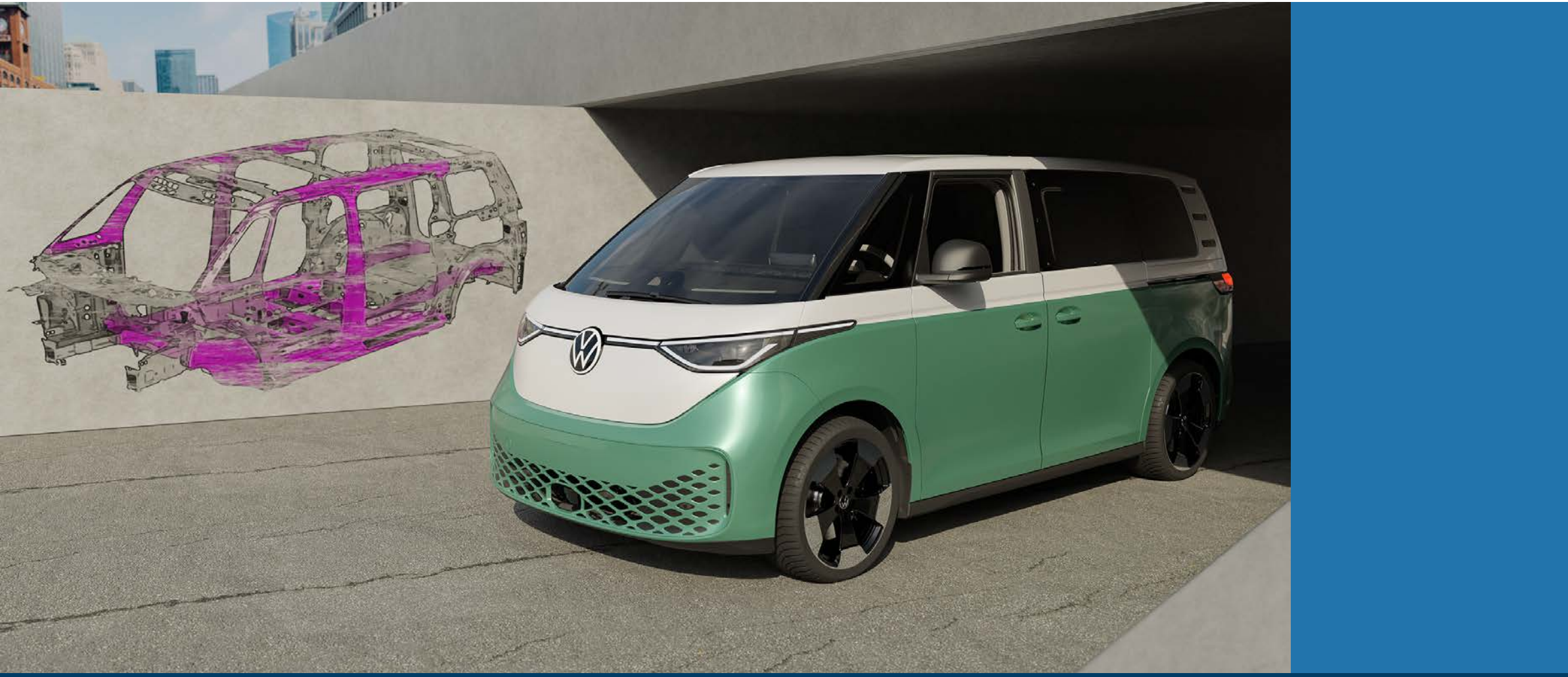
Service Training

SSP 732 Der ID. Buzz / ID. Buzz Cargo - Karosserie und Sicherheitsausstattung

Konstruktion und Funktion

Nutzfahrzeuge



Intro

Die Karosserie des ID. Buzz 2023 ...

Der ID. Buzz als ID. Buzz Cargo und als ID. Buzz (Personentransporter) stellen innerhalb der Volkswagen ID. Familie die erste vollelektrische Modellgeneration der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge dar. Er basiert ebenfalls auf der zukunftsweisenden Konzernplattform MEB (Modularer Elektroantriebs-Baukasten). Somit symbolisiert die ausschließlich im Stammwerk Hannover produzierte ID. Buzz Baureihe für die Marke Nutzfahrzeuge den Übergang in die E-Mobile-Fertigung.

Die besonderen Konstruktionsmerkmale der MEB-Karosserie mit einem verhältnismäßig langen Radstand und kurzen Überhängen sowohl vorn als auch hinten unterstreichen das ikonische Design der One-Box-Karosserieform.

Die kompakte One-Box-Karosserieform in Verbindung mit dem MEB sind ideale Voraussetzungen für die Umsetzung einer Van-Konstruktion und ermöglichen eine maximale Raumausnutzung auf kleinstmöglicher Verkehrsfläche.



Wichtige Hinweise zum Umgang mit dem SSP

Intro

Hinweise zur Bedienung

Im Menü unter dem Punkt "Hilfe" finden Sie eine Beschreibung zur Bedienung der neuen Online-Selbststudienprogramme.

Hinweise zum Inhalt

Selbststudienprogramme dienen dazu, die Konstruktion und Funktion von Neuentwicklungen verständlich zu vermitteln. Aktuelle Prüf-, Einstell- und Reparaturanweisungen entnehmen Sie bitte der dafür vorgesehenen Service-Literatur.
Die Inhalte werden nicht aktualisiert.

Rechtlicher Hinweis

Die Inhalte der Selbststudienprogramme sind Eigentum der Volkswagen AG. Sie dürfen nicht ohne Genehmigung der Volkswagen AG an Dritte weiter gegeben oder anderweitig zweckentfremdet werden.

Die Karosserievarianten

ID. Buzz

Der ID. Buzz als Personentransporter

- kompakte Außenmaße, großes Raumangebot
- als 5-Sitzer, 6-Sitzer und 7-Sitzer
- zwei Schiebetüren serienmäßig
- Panoramaglasdach
- ausschließlich mit Heckklappe
- Komfort-Schalttafel
- Zweifarben-Außenlackierung (Uni/Metallic)
- kurzer und langer Radstand (Einsatz des langen Radstandes zu einem späteren Zeitpunkt)



Die Karosserievarianten

ID. Buzz Cargo

Der ID. Buzz als Kastenwagen

- kompakte Außenmaße, großes Raumangebot
- als 2-Sitzer und 3-Sitzer mit Doppelbeifahrerbank
- mit Heckklappe oder Flügeltüren
- Nutzfahrzeug-Schalttafel
- Zweifarben-Außenlackierung (Uni/Metallic)
- ausschließlich mit kurzem Radstand
- 3,9 m³ Ladevolumen
- Laderaum mit Platz für zwei Europaletten



Die Karosseriestruktur im Überblick

Überblick

Die Karosseriestruktur im Überblick

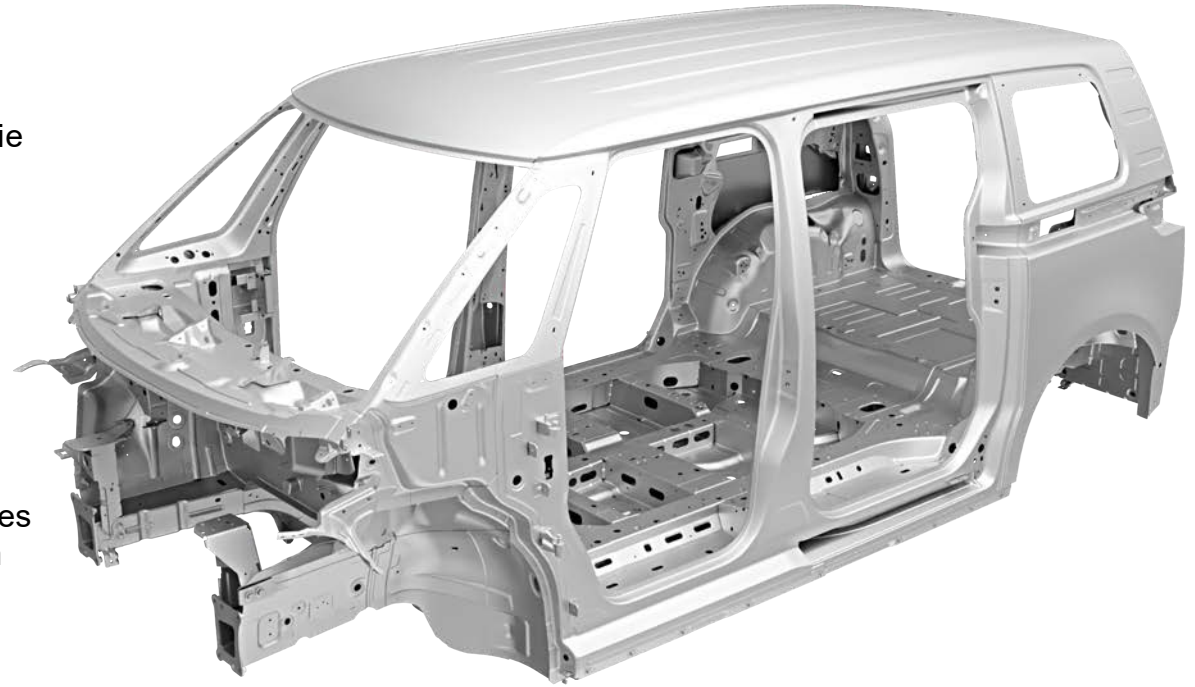
Die Karosserie des ID. Buzz ist eine Neukonstruktion.

Die Basis für die Bodenanlage bildet die neue Baukastenstrategie „Modularer Elektroantriebs-Baukasten (MEB)“.

Die Bodengruppe des ID. Buzz ist gegenüber den PKW's der ID. Familie an die Besonderheiten einer Van-Karosserie angepasst und bildet eine eigenständige Konstruktion.

Der Aufbau (Hut) ist ebenfalls eine eigenständige Konstruktion.

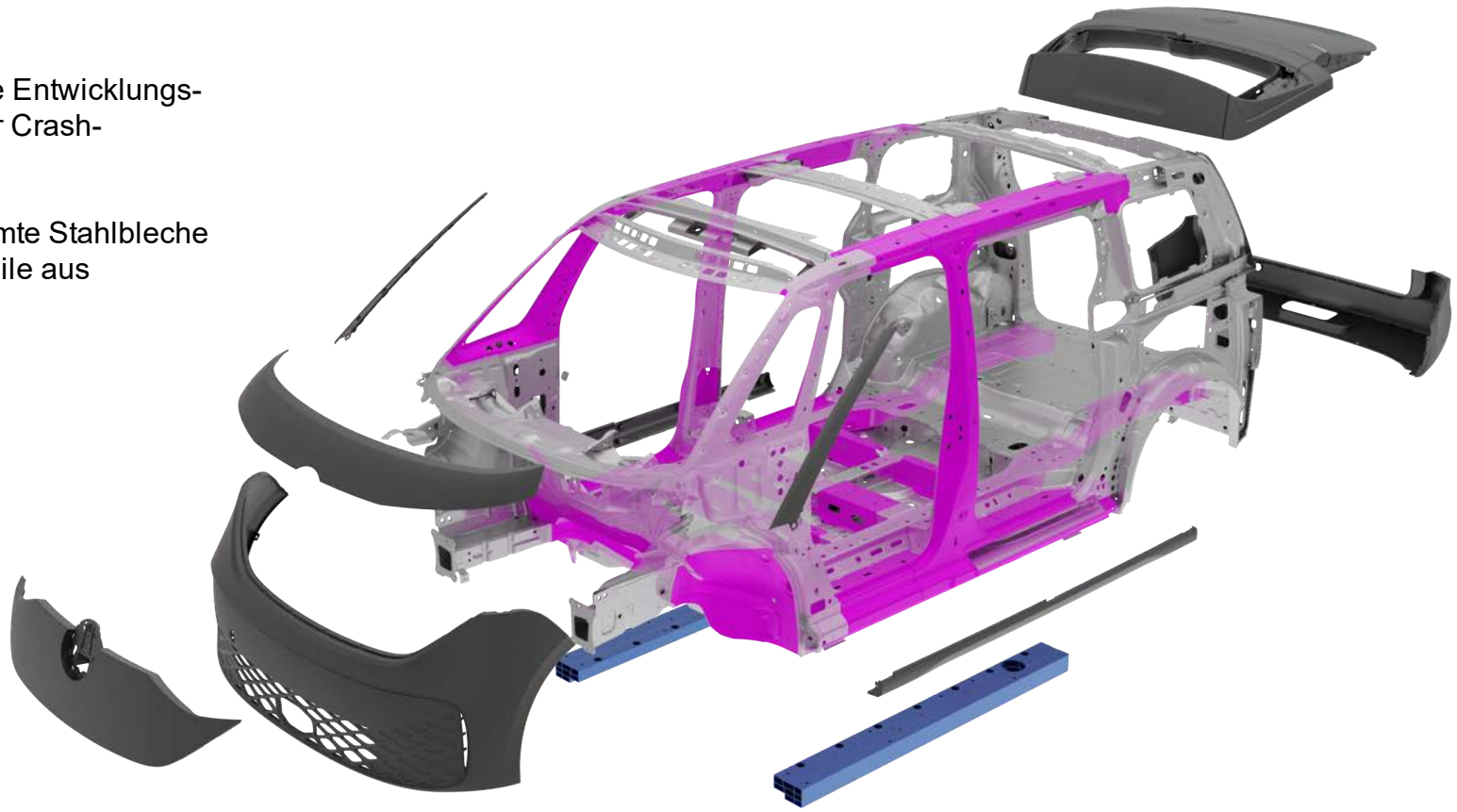
Die Hochvoltbatterie ist flach am Fahrzeugboden zwischen der Vorder- und Hinterachse verbaut. Eine zusätzliche Versteifung des Unterbodens erfolgt über Stahlblechverstärkungen im Unterholm und über geschraubte Aluminiumstrangpressprofile.



Der Materialmix

Bei der Konstruktion des ID. Buzz lagen die Entwicklungsziele in der Gewichtsoptimierung und in der Crashsicherheit.

Deswegen werden vermehrt warmumgeformte Stahlbleche sowie Leichtmetalle und immer mehr Bauteile aus Kunststoffen eingesetzt.



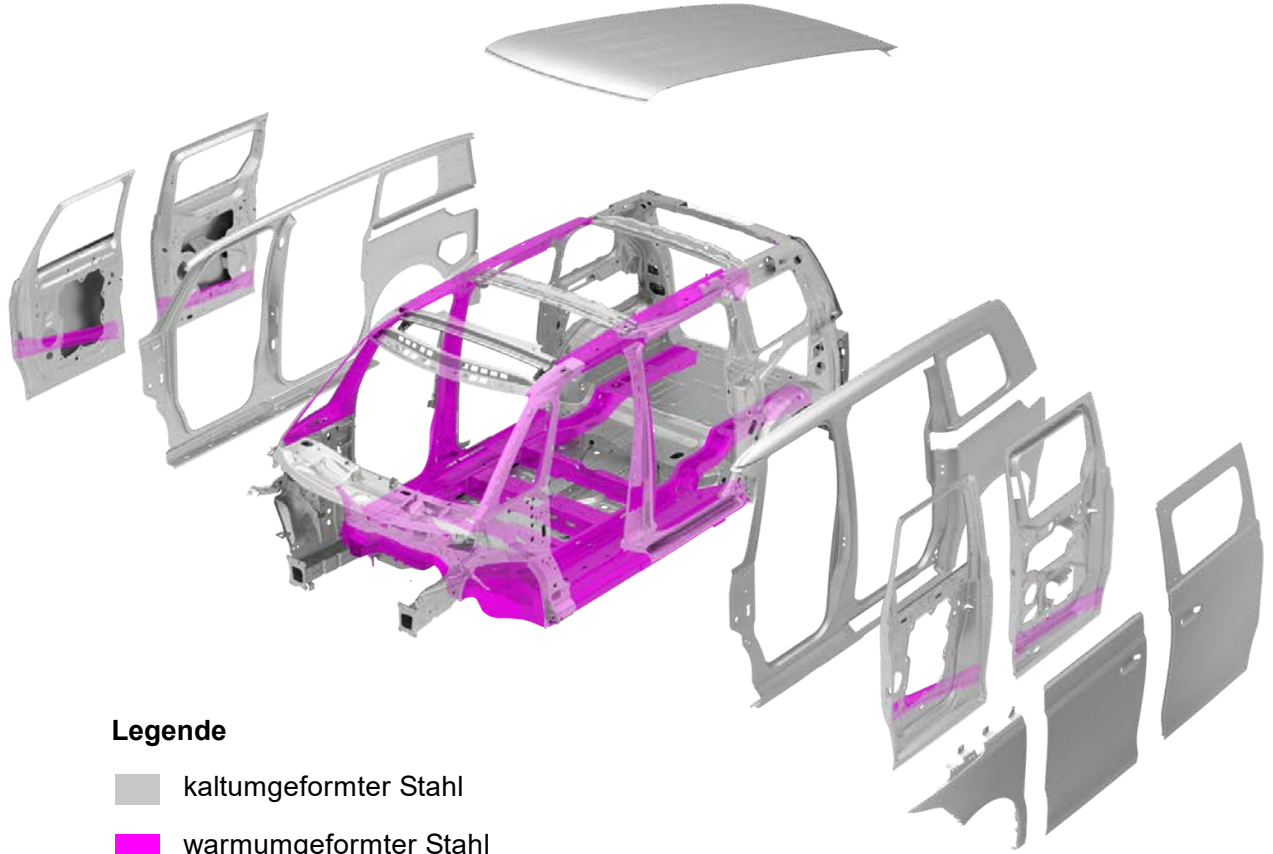
Legende

- Aluminium-Strangpressprofil
- Kunststoff
- kaltumgeformter Stahl
- warmumgeformter Stahl

Die Werkstoffe der Karosserie

Die Karosserie des ID. Buzz ist überwiegend aus feuerverzinkten oder galvanisch verzinkten Stahlblechen gefertigt.

- Warmumgeformte Stahlbleche
- Vorderwagen und Unterboden
- Längsträger hinten
- Aufbau



Die Karosseriestruktur im Überblick

Werkstoffe der Karosserie

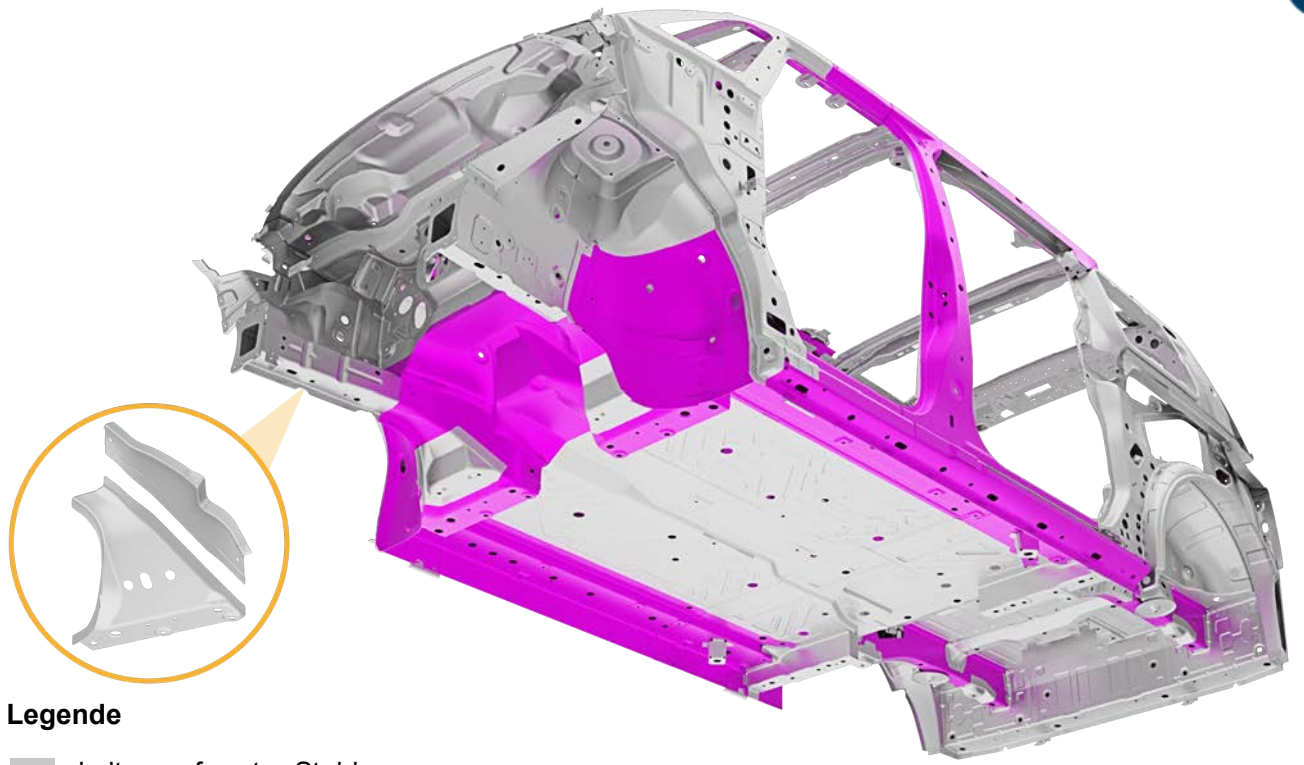
Neben konventionellen kaltumgeformten Stählen in unterschiedlichen Streckgrenzen kommen in denen beim Crash besonders hoch belasteten Zonen der Karosserie formgehärtete Stähle aus warmumgeformtem Stahlblech zum Einsatz.

Warmumgeformte Stahlbleche weisen im Vergleich zu kaltumgeformten Stahlblechen bei einer geringeren Materialstärke eine höhere Festigkeit auf.

Sie erhöhen somit den passiven Insassenschutz im Falle eines Crashs und tragen zur Gewichtseinsparung der Karosserie bei.
Der Anteil der warmumgeformten Bleche an der Rohbaukarosserie liegt bei ca. 30 %.

Vorderwagen und Unterboden

Hinter dem typischen C-Profil mündet der vordere Teil des Längsträgers in den bereits warmumgeformten hinteren Teil, der die Verbindung zur Bodengruppe über den Fußraumquerträger schafft.
Der Fußraumquerträger, sowie der Innenschweller und dessen Verstärkungen sind warmumgeformt.

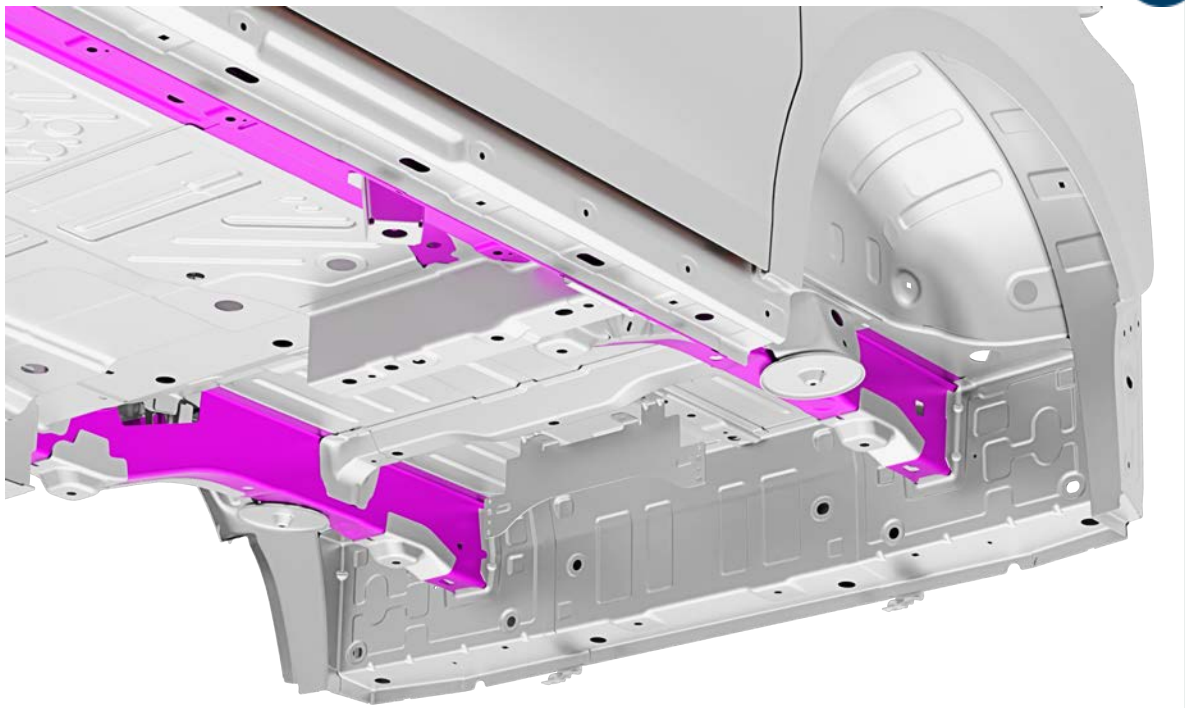


Legende

- kaltumgeformter Stahl
- warmumgeformter Stahl

Die Längsträger hinten

Die Längsträger hinten sind durchgehend bis hin zum Abschlussblech warmumgeformt. Dies erhöht die Stabilität und Sicherheit im Fall eines Heckcrashs.

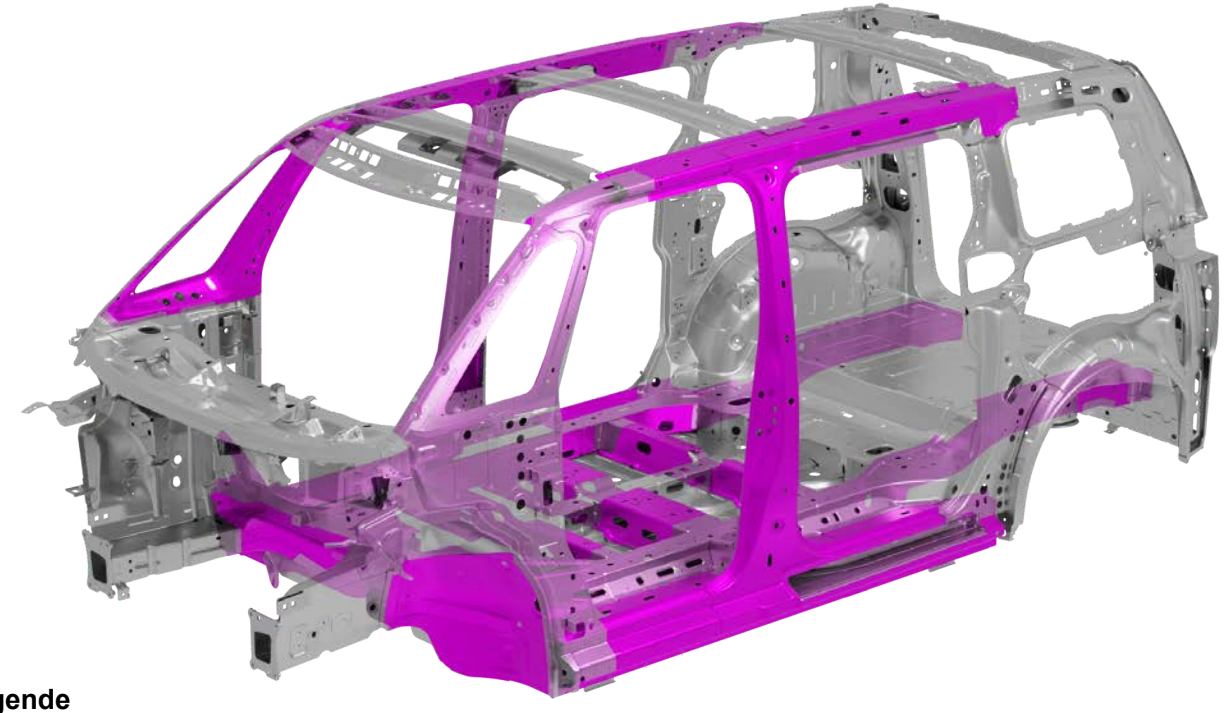


Legende

- kaltumgeformter Stahl
- warmumgeformter Stahl

Aufbau

Um die Fahrgastzelle beim Crash möglichst gut zu schützen, sind die Querträger und Sitzaufnahmen in der Bodengruppe, sowie die Verstärkungen der A-Säule, B-Säule und der Dachrahmen bis zur C-Säule warmumgeformt.



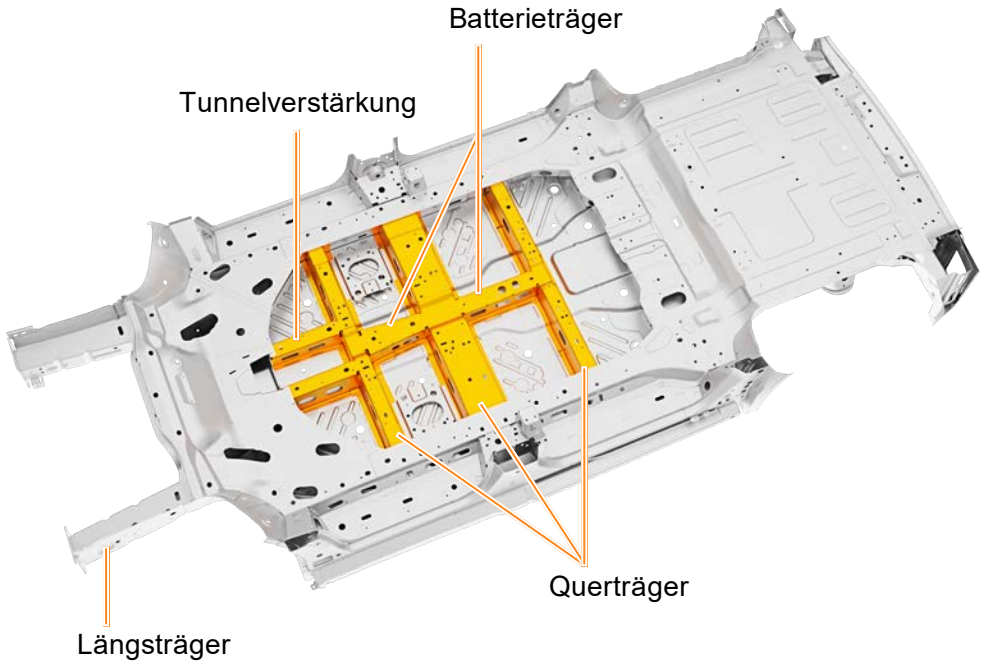
Legende

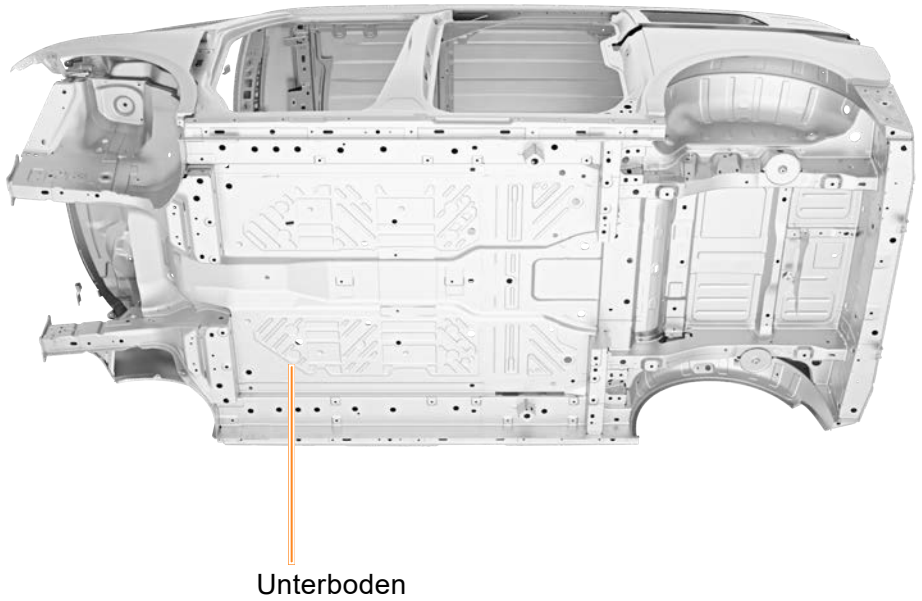
- kaltumgeformter Stahl
- warmumgeformter Stahl

Die Bodenstruktur

Bodengruppe

Für den Verbau der Hochvoltbatterie wurde am Fahrzeugboden konstruktiv Platz geschaffen. Ziel ist ein möglichst flacher Unterboden ohne Wölbungen und Vertiefungen, um möglichst viel Raum für einen großen Batterieblock zu schaffen. Die Querträgerstruktur der Bodengruppe ist deswegen im Innenraum über dem Bodenblech angeordnet. Zudem sind die Längsträger vorn direkt an den höchstfest warmumgeformten Fußraumquerträger angebunden.



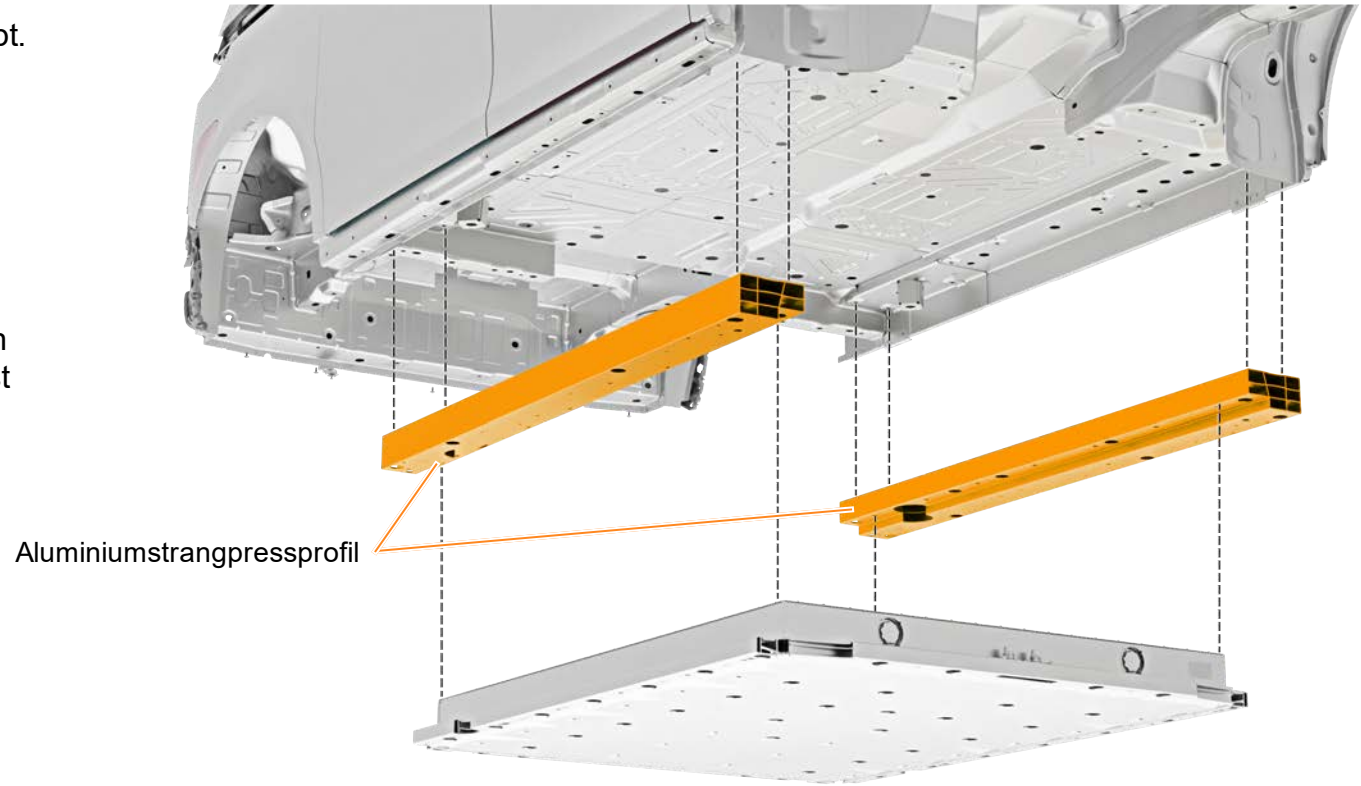


Die Bodenstruktur

Batterieanbau

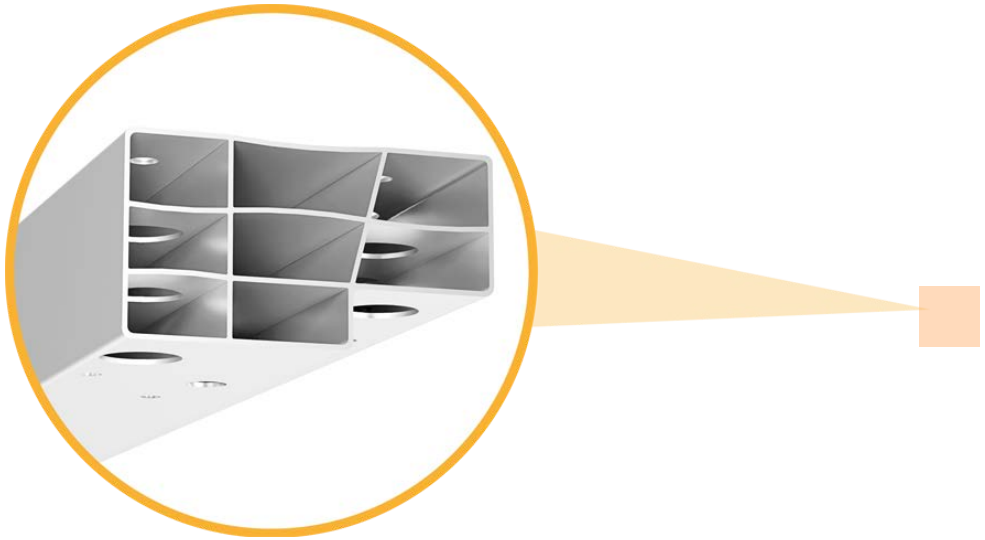
Die Hochvoltbatterie ist unter dem Fahrzeugboden verbaut und umlaufend mit der Karosserie verschraubt. Die Einschweißmuttern zur Befestigung der Batterie befinden sich im Bereich der Querträger und der Batterieträger befindet sich am Bodenblech.

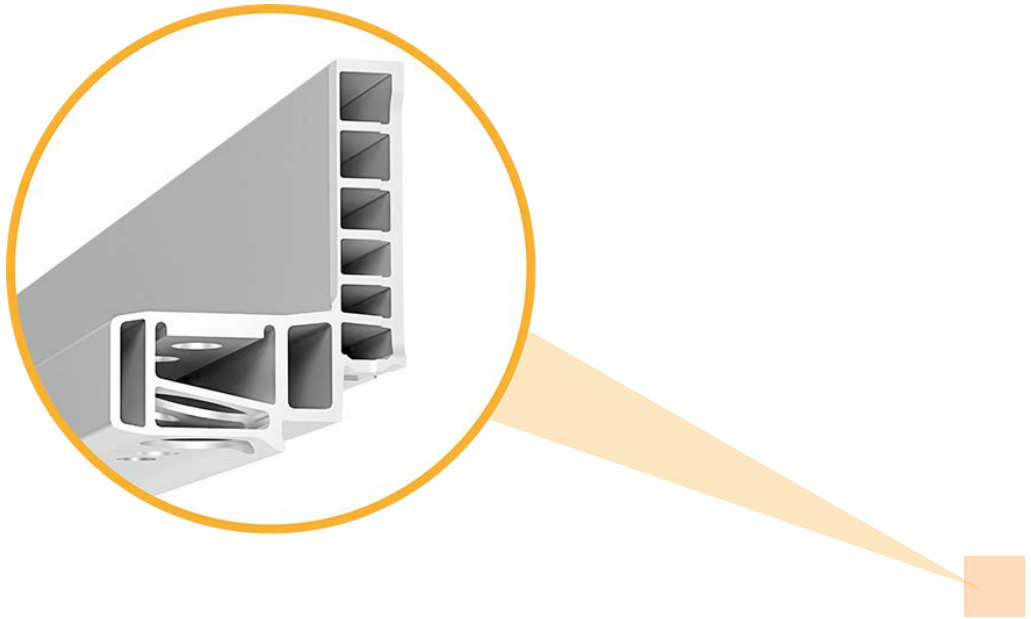
Um den Kraftfluss im Crashfall nicht direkt auf die Batterie wirken zu lassen, wird im Unterholm ein zusätzliches Aluminiumstrangpressprofil verbaut. Dieses schützt die Batterie beim Frontcrash und auch beim Seitencrash. Das Aluminiumstrangpressprofil ist verschraubt und kann ersetzt werden.



Wenn Sie mit der Maus über die farbigen Felder fahren, werden die Bauteile hervorgehoben.

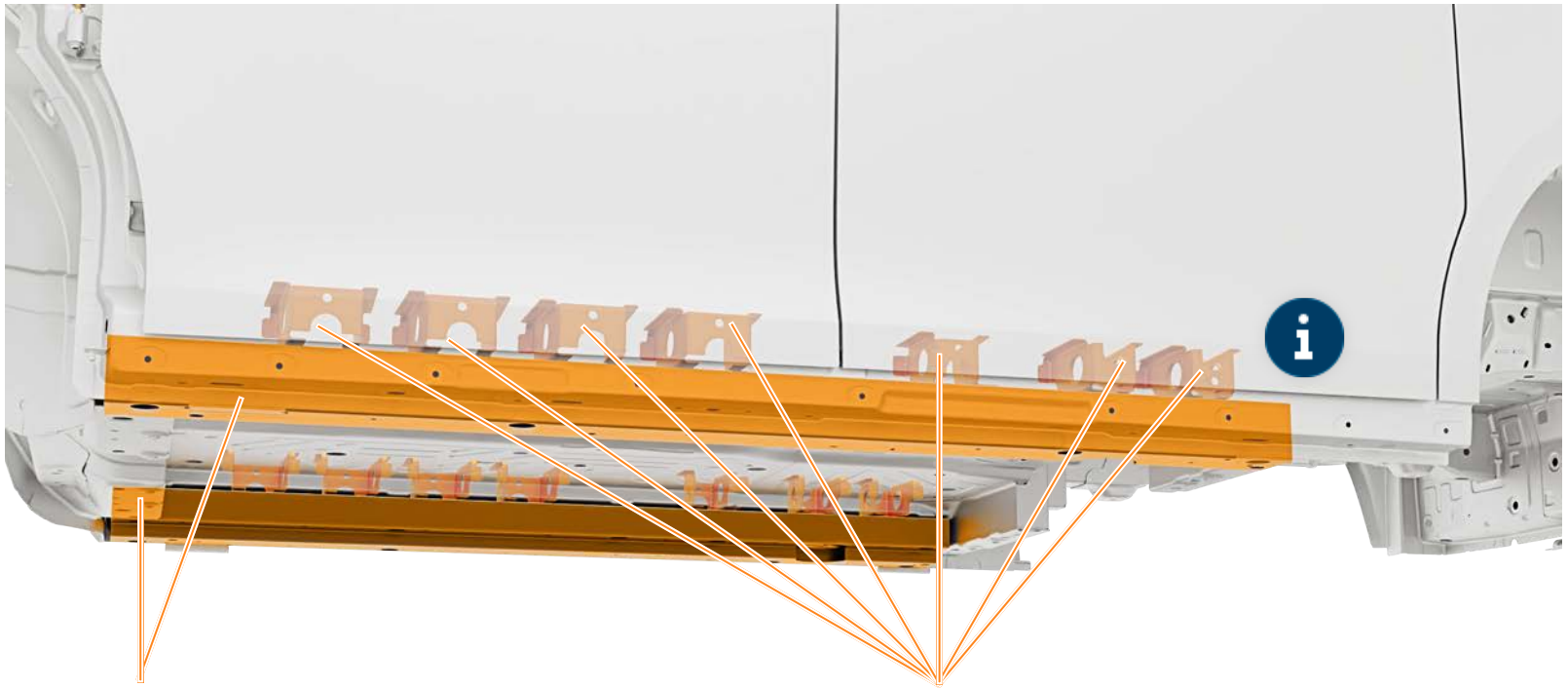
Befestigung über Einschweißmutter



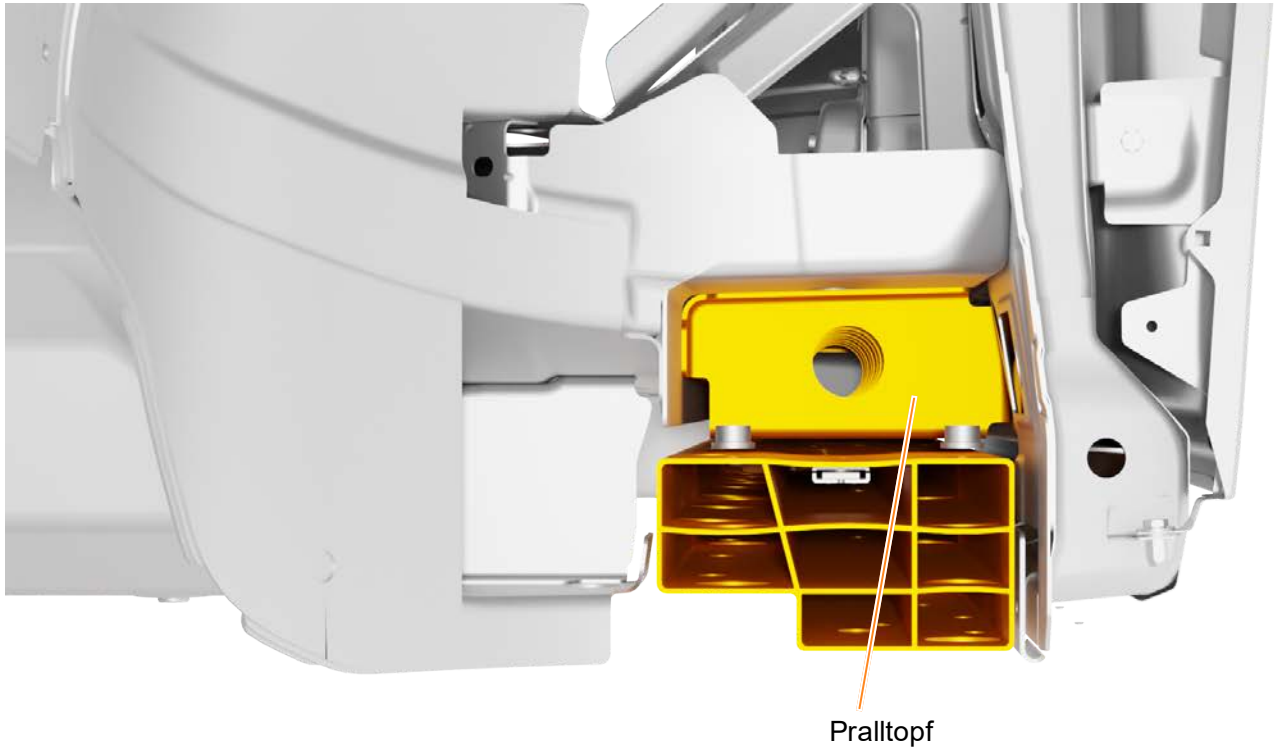


Karosserieverstärkungen

Zum Schutz der Hochvoltbatterie sind auf der Innenseite des Unterholms Pralltöpfe aus Stahlblech eingeschweißt und zusätzlich Aluminiumstrangpressprofile von unten verschraubt.



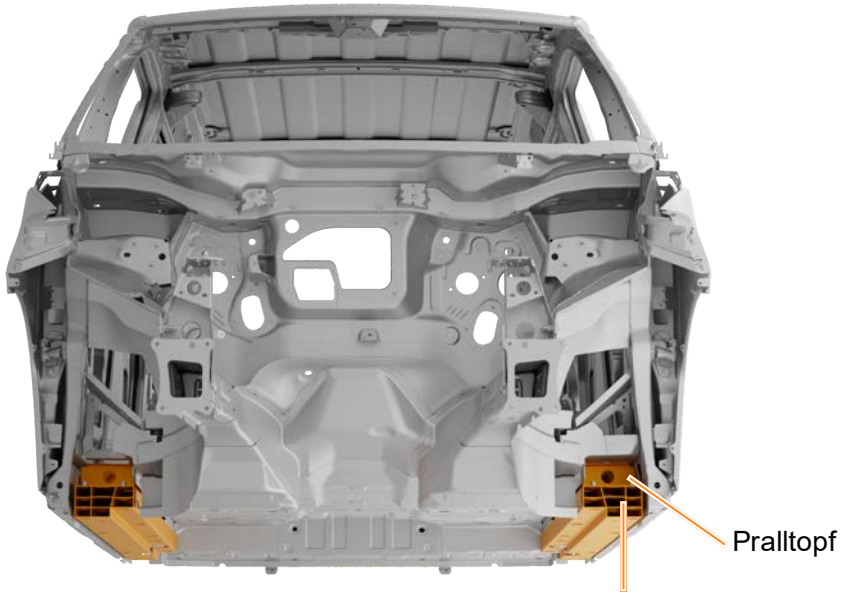
Karosserieverstärkungen



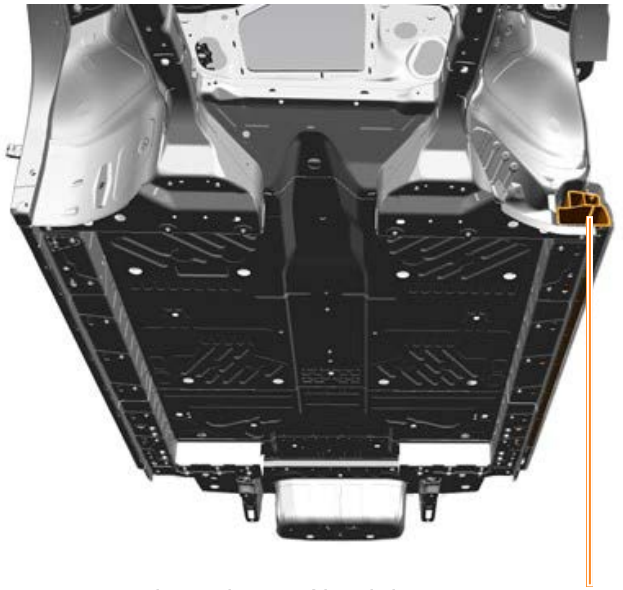
Vergleich

Der ID. Buzz / ID. Buzz Cargo basiert nicht vollständig auf der MEB-Plattform. Der größte Unterschied befindet sich im Unterholm. Die PKW-Varianten haben ein im Unterholm integriertes Aluminiumstrangpressprofil. Beim ID. Buzz kommen in den Unterholm konstruierte Pralltöpfe aus Stahlblech und Verstärkungsbleche aus warmumgeformten Blechen zum Einsatz. Am Unterboden kommt zusätzlich ein verschraubtes Aluminiumstrangpressprofil als Crashelement hinzu.

ID. Buzz



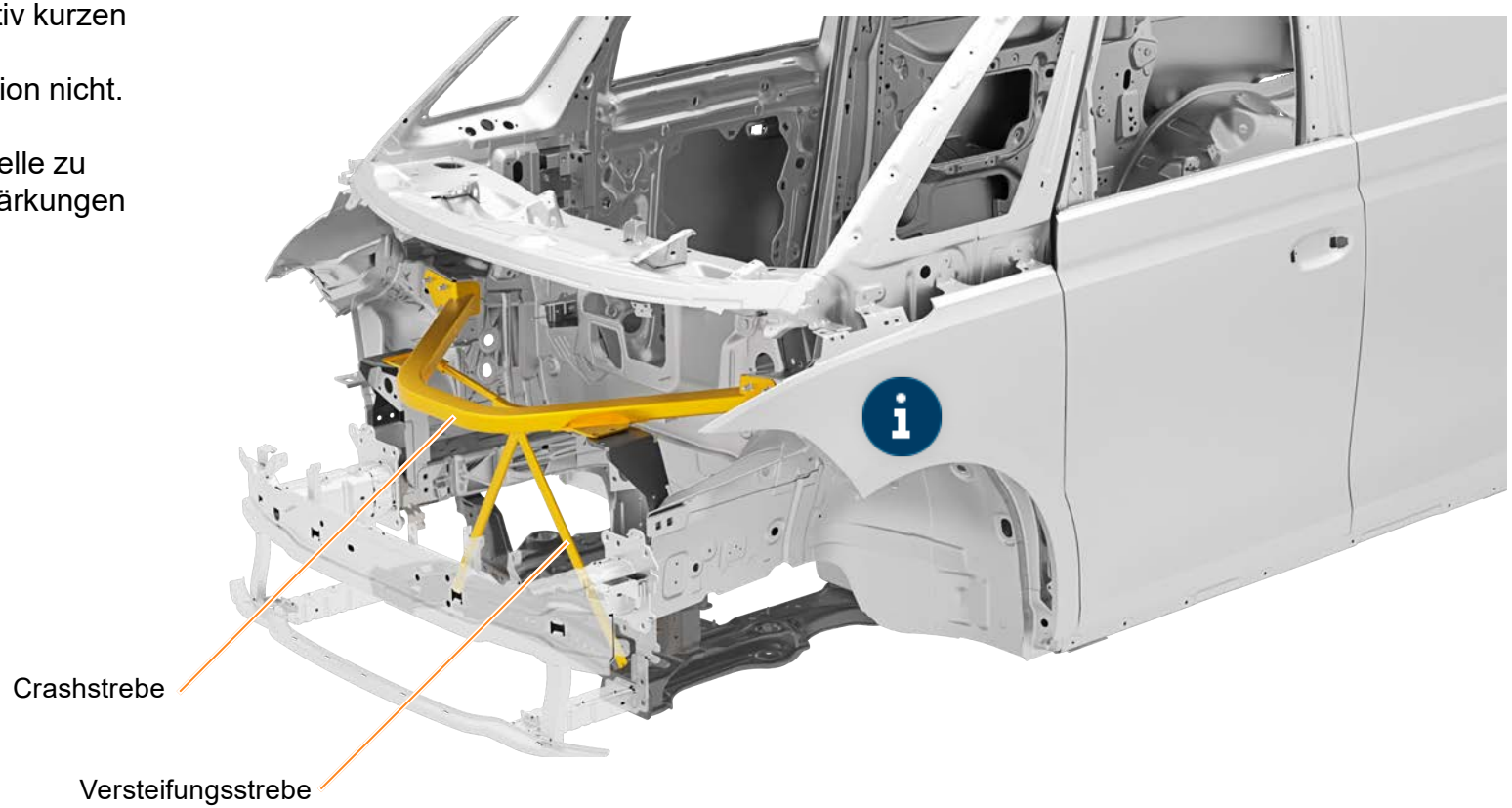
ID.4



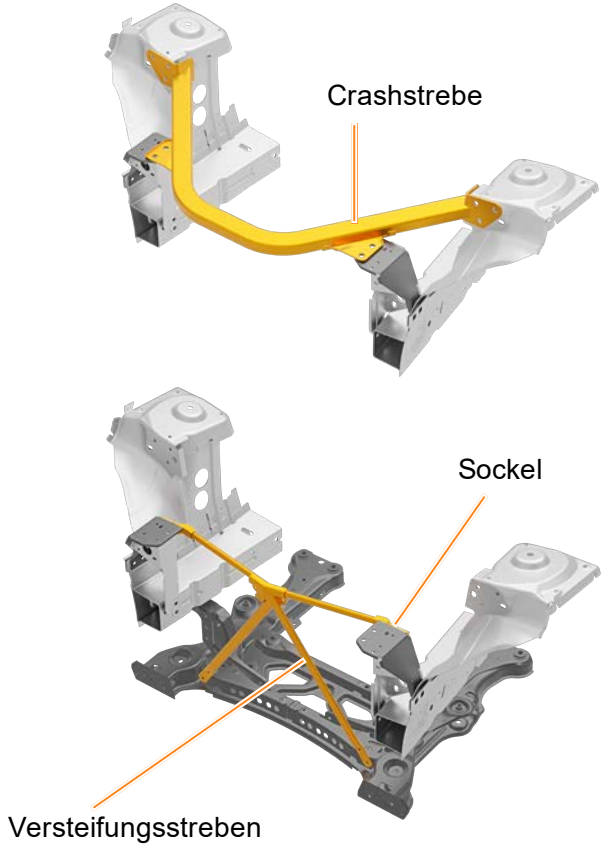
Die Karosserieverstärkungen im Vorderwagen

Der ID. Buzz verfügt aufgrund seiner Van-Konstruktion in Verbindung mit dem MEB über einen relativ kurzen Vorderwagen. Einen oberen Längsträger (Kotflügelbank) gibt es in dieser Konstruktion nicht.

Um den maximalen Schutz der Fahrgastzelle zu gewährleisten, sind hier zusätzliche Verstärkungen nötig.



Die Karosserieverstärkungen im Vorderwagen



Die Crashstrebe dient zur Verstärkung der Karosserie im Fall eines Frontcrashs. Sie ist über einen zwischen Radhaus und Längsträger befindlichen Sockel befestigt und stützt sich am Federbeindom ab.

Die Versteifungsstreben dienen der zusätzlichen Stabilisierung des Vorderwagens. Sie sind oben über einen an Radhaus und Längsträger befestigten Sockel und unten über den Aggregateträger der Vorderachse mit der Karosserie verbunden.

Crashstrebe, Versteifungsstreben und Sockel sind verschraubt und können demontiert werden.

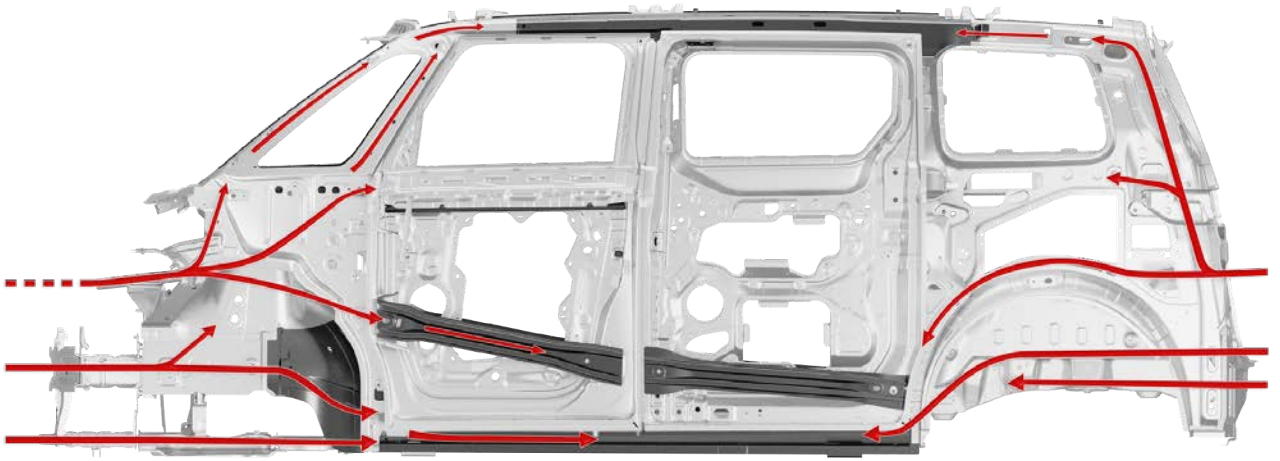
Die Karosseriestruktur

Die Hochvoltbatterie ist unter dem Fahrzeugboden verbaut und umlaufend mit der Karosserie verschraubt.

Um den Kraftfluss im Crashfall nicht direkt auf das Batteriegehäuse der Hochvoltbatterie zu leiten, werden die Kräfte im Fall eines Frontcrashs über die Längs- und Querträger, die Crashstrebe sowie den Hilfsrahmen auf die Unterholme/Schweller, A-Säule und Crashrohre in den Türen geleitet.

Der vordere Bereich der Längsträger ist aus höchstfesten kaltumgeformten Stahlgüten gefertigt, die einerseits eine hohe Stabilität aufweisen, andererseits durch Verformung die Kräfte zusätzlich abbauen können.

Beim Kraftverlauf des Heckaufpralls werden die nicht direkt durch lokale Verformung abgebauten Kräfte sowohl in den Schweller/Unterholm als auch in die Dachrahmen geleitet.



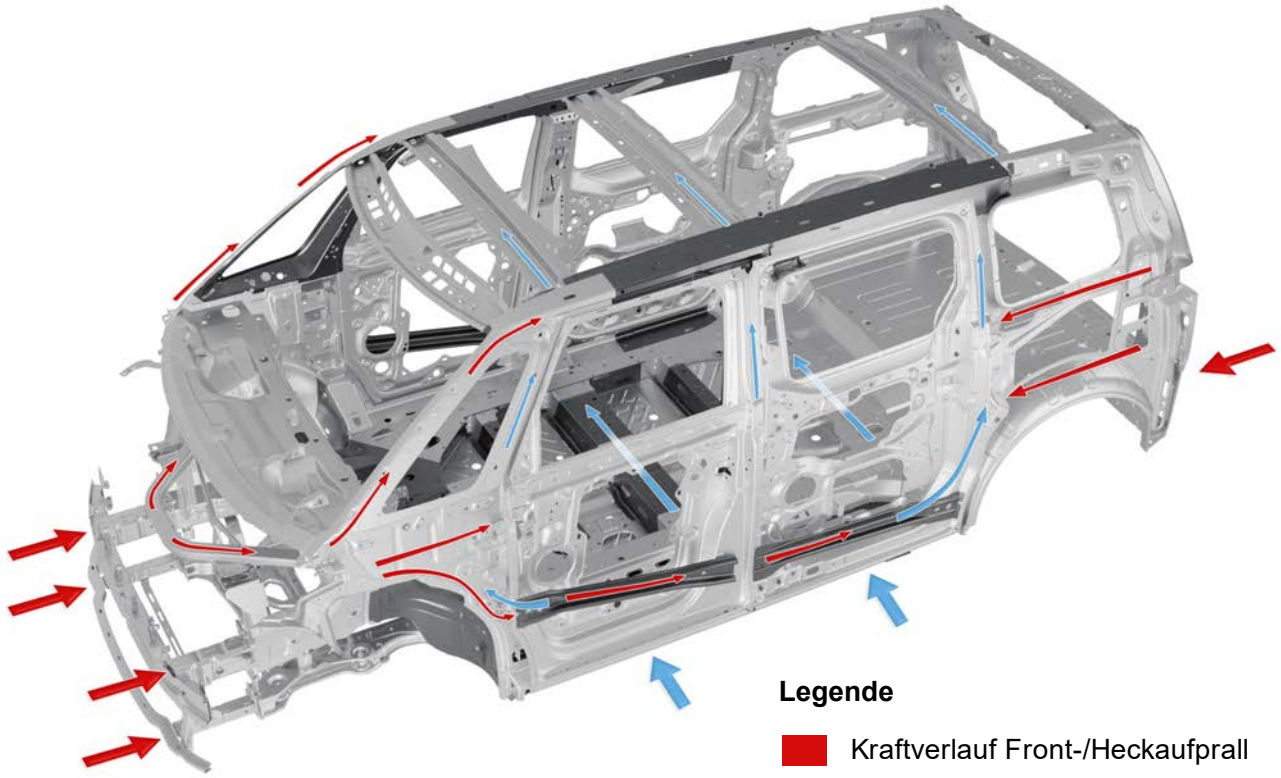
Kraftverlauf bei Aufprall

Die Karosseriestruktur

Im Fall eines Seitencrashs dienen neben den aus warmumgeformtem ultrahochfestem Material hergestellten und damit wenig verformbaren Unterholmbauteilen, das verschraubte Mehrkammer Aluminiumprofil zur homogenen Einleitung der Kräfte in die angrenzenden Bauteile sowie zur Aufnahme der Energie durch Verformung.

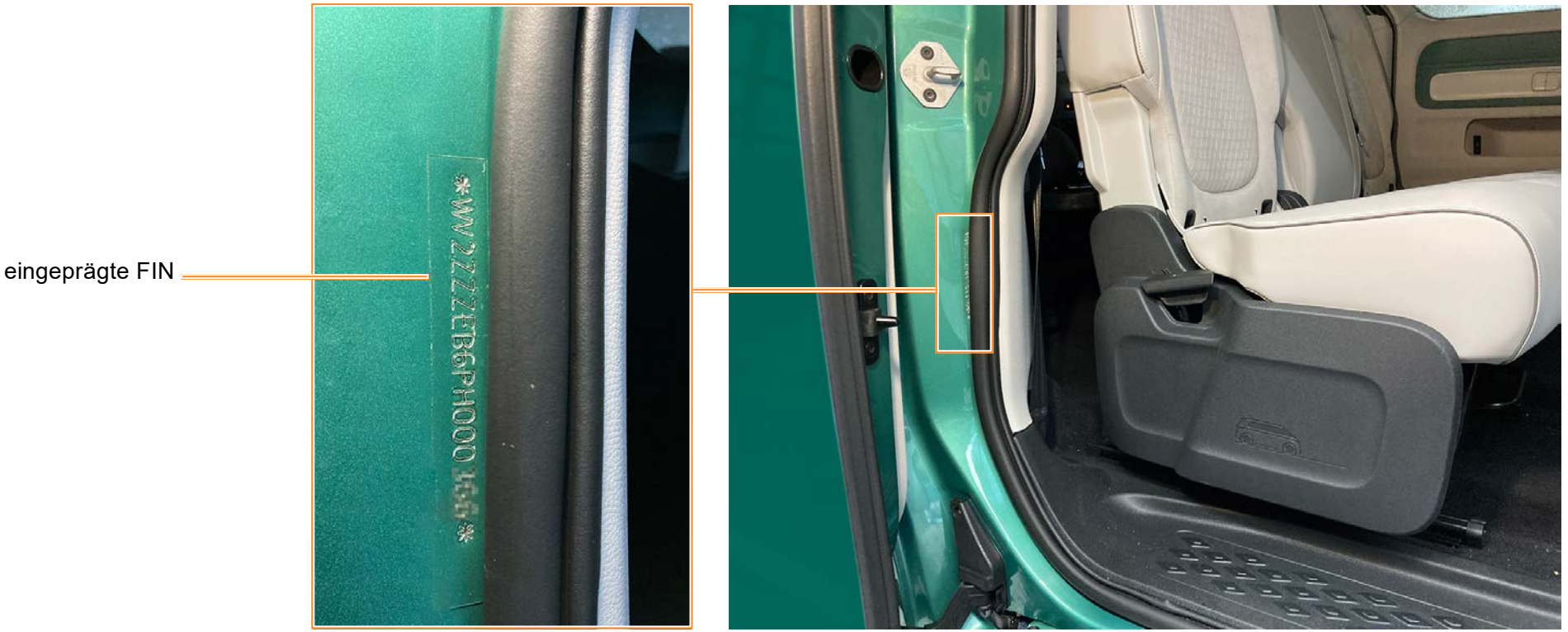
Die Kräfte werden zusätzlich entsprechend über die Querträgerstruktur im vorderen Fußraum und im Fahrgastraum in der Bodengruppe aufgenommen bzw. weitergeleitet.

Ein Teil der Seitenaufprallkräfte wird über die A-, B-, C-Säule in den Dachrahmen und Dachquerträger weitergeleitet und abgebaut.



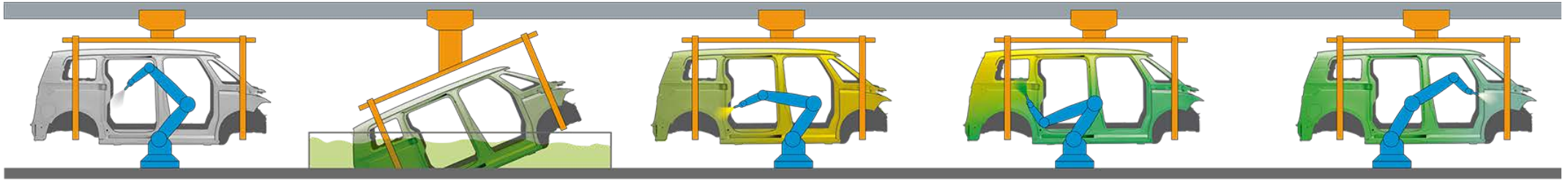
Die Fahrzeug-Identifizierungs-Nummer

Die eingeprägte Fahrzeug-Identifizierungs-Nummer (FIN) befindet sich aufgrund der Bauraumverhältnisse im ID. Buzz an der C-Säule, im Einstiegsbereich auf der rechten Fahrzeugseite. Die FIN ist Bestandteil vom Seitenteil-Außenblech.
Im Sichtfenster der Frontscheibe und an der B-Säule links befinden sich weitere Hinweise auf die FIN.



Der Lackaufbau

Fahrzeuglackierungen sind mehrschichtig aufgebaut und werden heutzutage in der Regel in vollautomatisierten Lackierstraßen aufgebracht.



Station 1

Vorbereitung

Die gereinigte und getrocknete Metalloberfläche wird mit einer Phosphatlösung besprüht. Dadurch bildet sich eine dünne Metall-Phosphat-Schicht.

Station 2

Grundierung

Nach dem Trocknen der Phosphat-Schicht wird eine Korrosionsschutz-Grundierung in Form einer kathodischen Tauchlackierung (KTL) aufgebracht, die auch die Haftung der nachfolgenden Schichten erhöht.

Station 3

Füller

Der Füller gleicht feine Unebenheiten in der Metalloberfläche aus und schützt die darunterliegenden Schichten vor UV-Strahlung.

Station 4

Basislack

Durch den Basislack erhält das Fahrzeug seine eigentliche Farbe. Zusätze von Metall- oder Perlmut-Flakes ergeben besondere Oberflächeneffekte. Bei Zweifarbenlackierungen erhält der obere Bereich der Karosserie eine zusätzliche Lackschicht in der Zusatzfarbe.

Station 5

Klarlack

Durch den Klarlack erhält die Farbe ihre Brillanz. Er schützt den gesamten Lackaufbau außerdem vor mechanischen und umweltbedingten Belastungen.

Der Korrosionsschutz

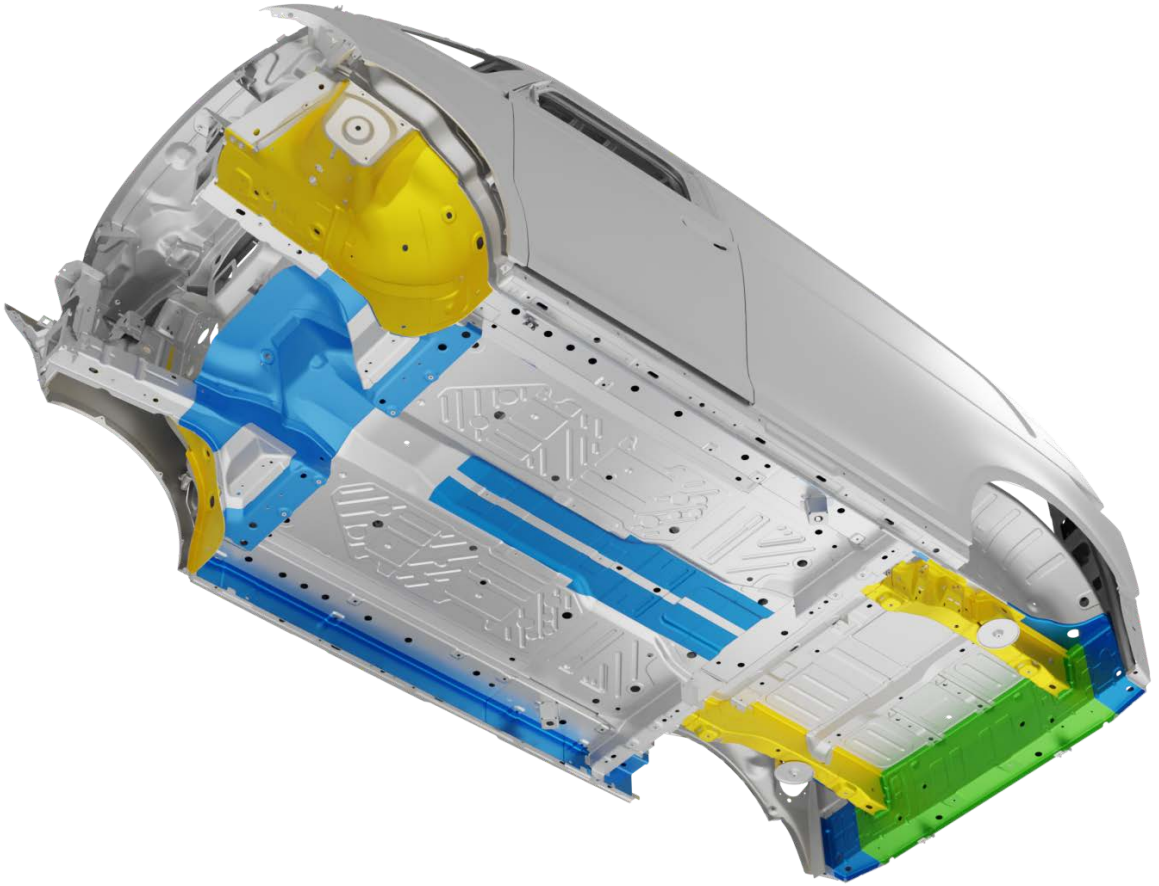
Korrosionsschutz

Die kaltumgeformten Stahlbleche der Karosserie des ID. Buzz sind gegen Korrosion galvanisch- oder feuerverzinkt.

Die durch Spritzwasser und Schmutz besonders gefährdeten Bereiche des Unterbodens sind mit einer flächig gespritzt aufgetragenen Nahtabdichtung geschützt.

Die Schichtstärken variieren zwischen 400 µm und 1000 µm.

Alle Nähte und Falze am Unterboden sowie Türen und Klappen sind mit gespritzter Nahtabdichtung versiegelt.



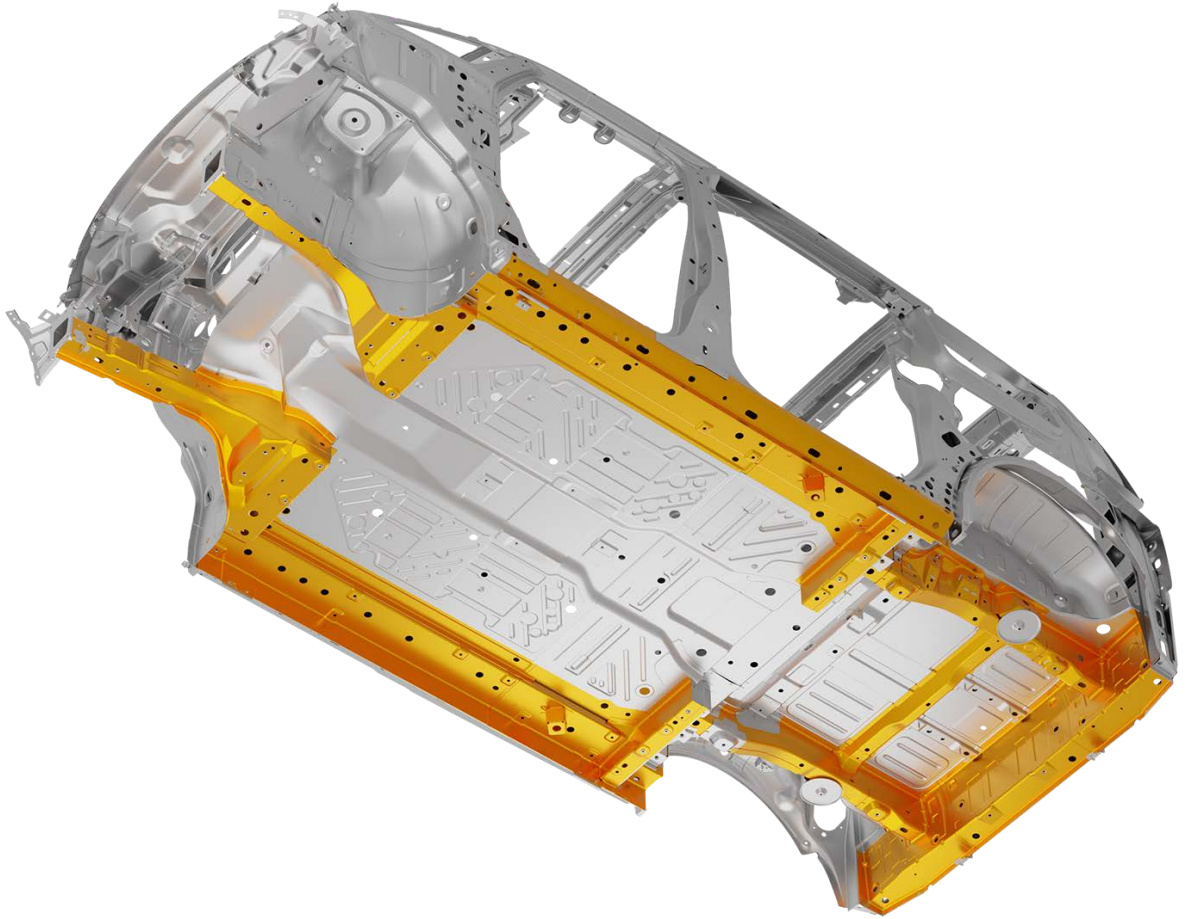
Legende

- 400 µm
- 700 µm
- 1000 µm
- kathodische Tauchlackierung

Hohlraumkonservierung

Alle Hohlräume sind im Bereich des Unterbodens durchgehend mit Hohlraumwachs konserviert.

Alle Türen und die Heckklappe sind im unteren Bereich der Karosserie innen mit Hohlraumwachs geschützt.

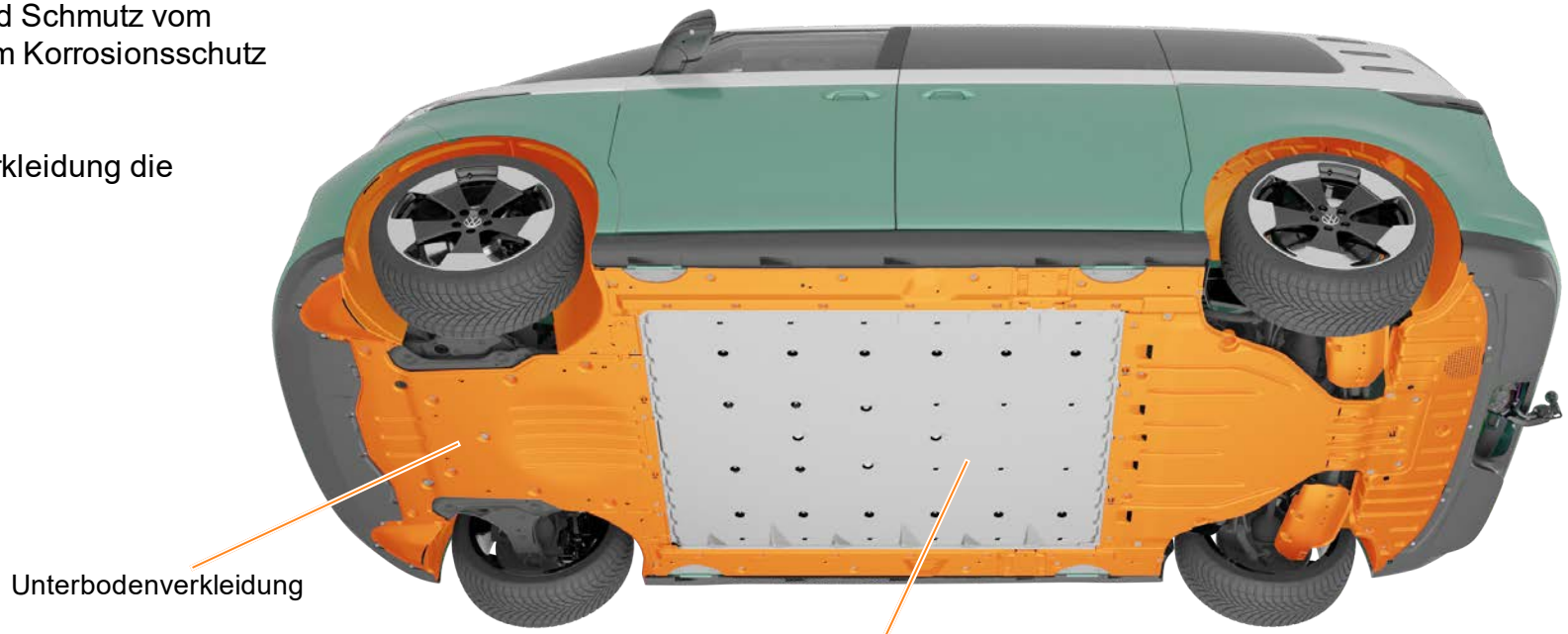


Unterbodenverkleidung

Die Unterbodenverkleidung schützt den Unterboden vor mechanischen Schäden durch Steinschlag.

Außerdem hält sie Spritzwasser und Schmutz vom Unterboden fern und trägt damit zum Korrosionsschutz bei.

Zudem optimiert die Unterbodenverkleidung die Aerodynamik des Fahrzeugs.



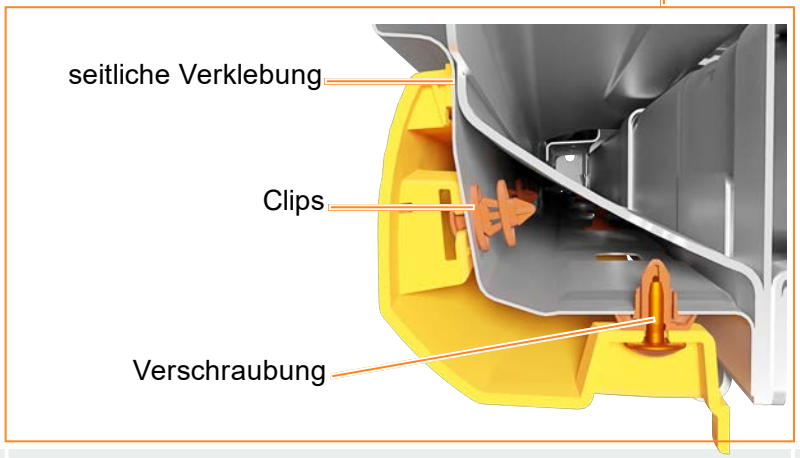
Unterholmverkleidung

Unterholmverkleidung

Neben der vollflächigen Unterbodenverkleidung besitzt der ID. Buzz zum Schutz des Schwellers noch eine Beplankung aus Kunststoff. Diese ist verklebt, geclipst und geschraubt.







Die Aerodynamik

Der ID. Buzz erreicht trotz seines kastenförmigen Designs mit einer relativ steilen Fahrzeugfront einen sehr niedrigen cw-wert von 0,29. Dies wird durch eine strömungsgünstige Karosserie und weitere Optimierungsmaßnahmen erreicht.

Die Frontpartie wurde mit einem „AirCurtain“ (Luftkanal im Frontend vor den Vorderrädern) ausgestattet, um die Umströmung von Front und vorderem Radhaus aerodynamisch zu optimieren.

Eine strömungstechnisch günstige Bauform der Karosserie wird durch einen möglichst großen Einzug des Seitenteils und Dachs im hinteren Bereich der Karosserie unterstützt.

Zudem ist auch das Heck mit Spoilern versehen, um an der Heckpartie einen aerodynamisch günstigen Strömungsabriss zu erzeugen.

Aerodynamisch optimiert:

- Karosserie (Dach und Seitenteil)
- Frontpartie
- Heckpartie
- Unterboden
- Felgen, Radabdeckungen und Bereifung



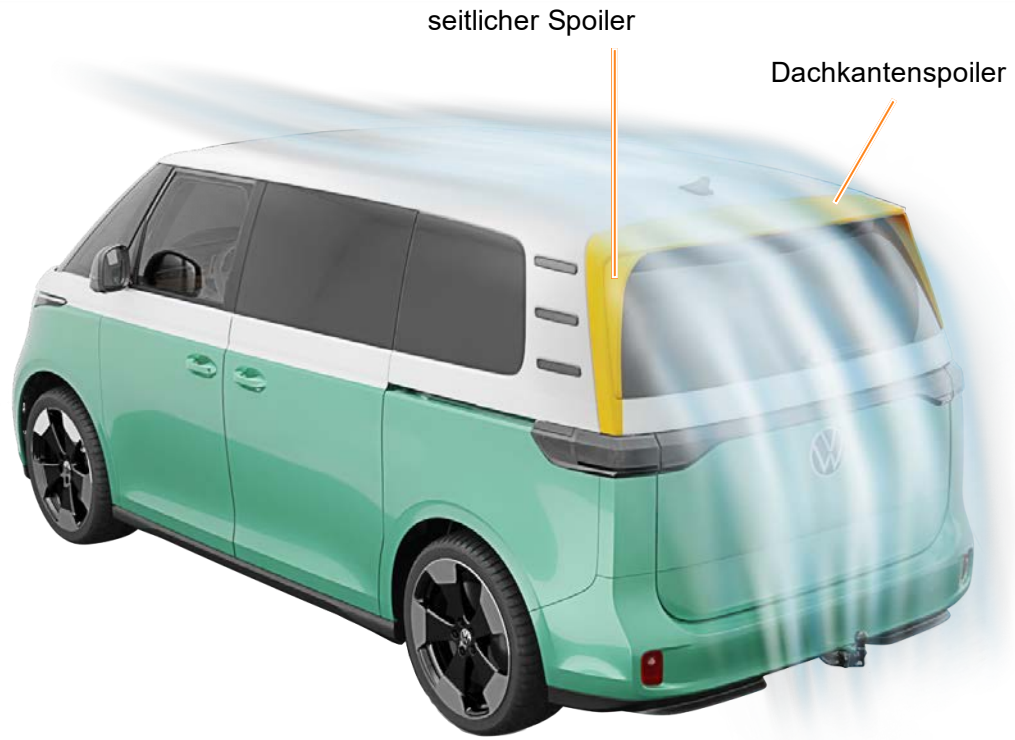
Heckpartie

Unterboden

Die Aerodynamik

Heckpartie

Die Kombination aus einer kantigen Ausführung des Hecks sowie dem Verbau eines Dachkantenspoilers in Verbindung mit seitlichen Heckspoilern führt zu einem aerodynamisch günstigen Strömungsabriss am Heck.

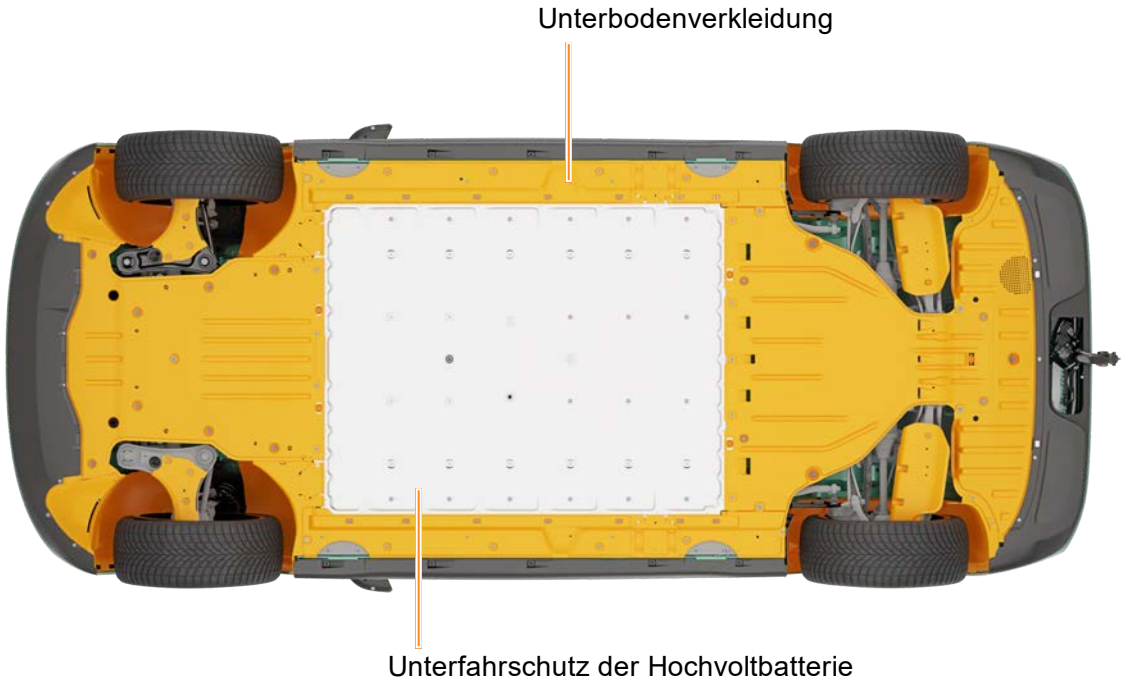


Die Aerodynamik

Unterboden

Für einen niedrigen cw-Wert ist ein möglichst geschlossener Unterboden ohne Unebenheiten von Vorteil. Dazu ist der komplette Unterboden mit einer geschlossenen Verkleidung versehen.

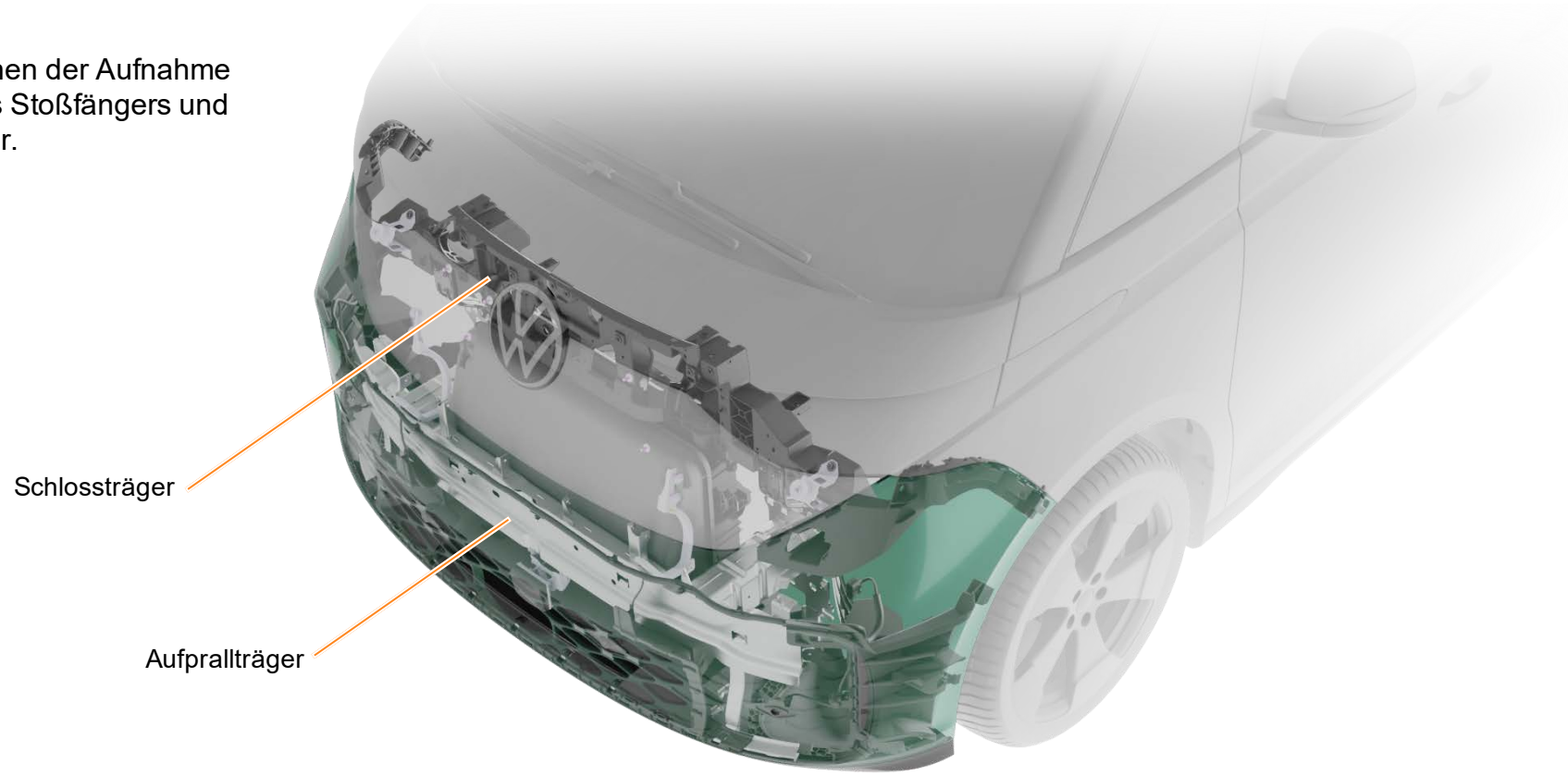
Zusätzliche Verkleidungen an den Achslenkern und eine glatte Bauform der Hochvoltbatterie haben einen weiteren positiven Einfluss auf die Aerodynamik.



Das Frontend

Das Stützgerüst für das Frontend besteht aus Aufprallträger und Schlossträger.

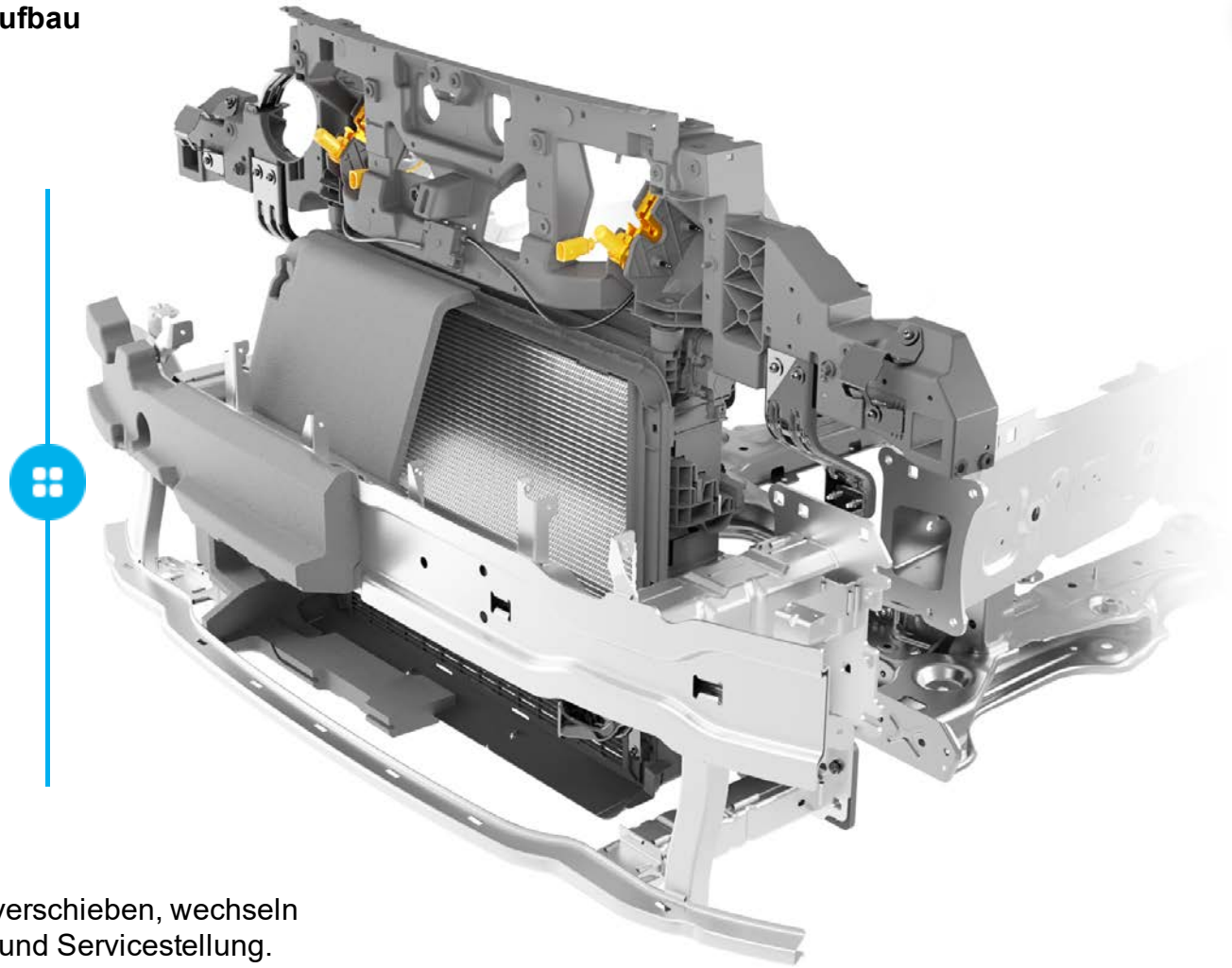
Das Frontend dient im Wesentlichen der Aufnahme des Kühlermoduls, als Träger des Stoßfängers und zur Abstützung der Schweinwerfer.



Das Frontend

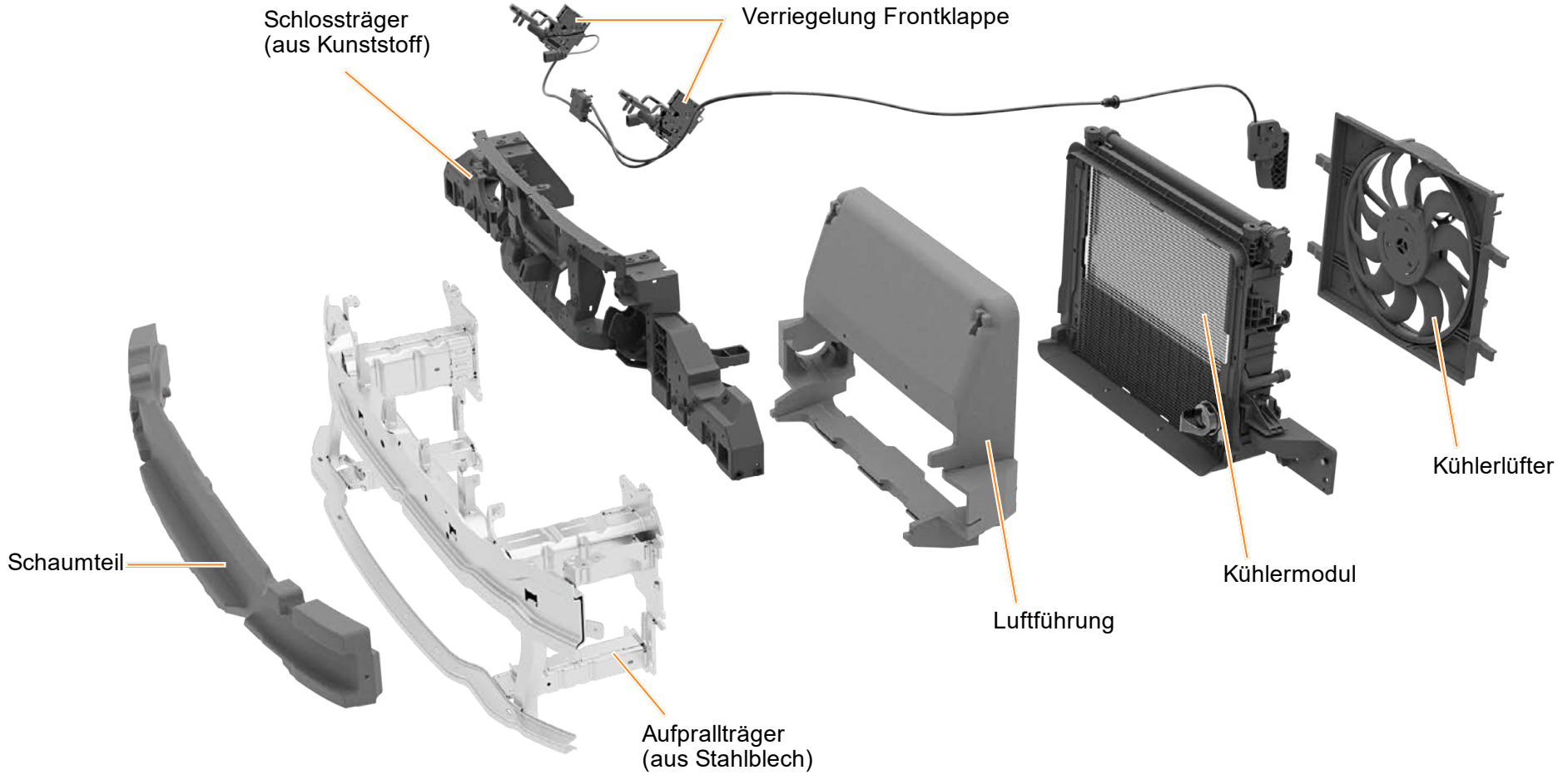
Aufbau

Servicestellung



Wenn Sie den Punkt verschieben, wechseln Sie zwischen Aufbau und Servicestellung.

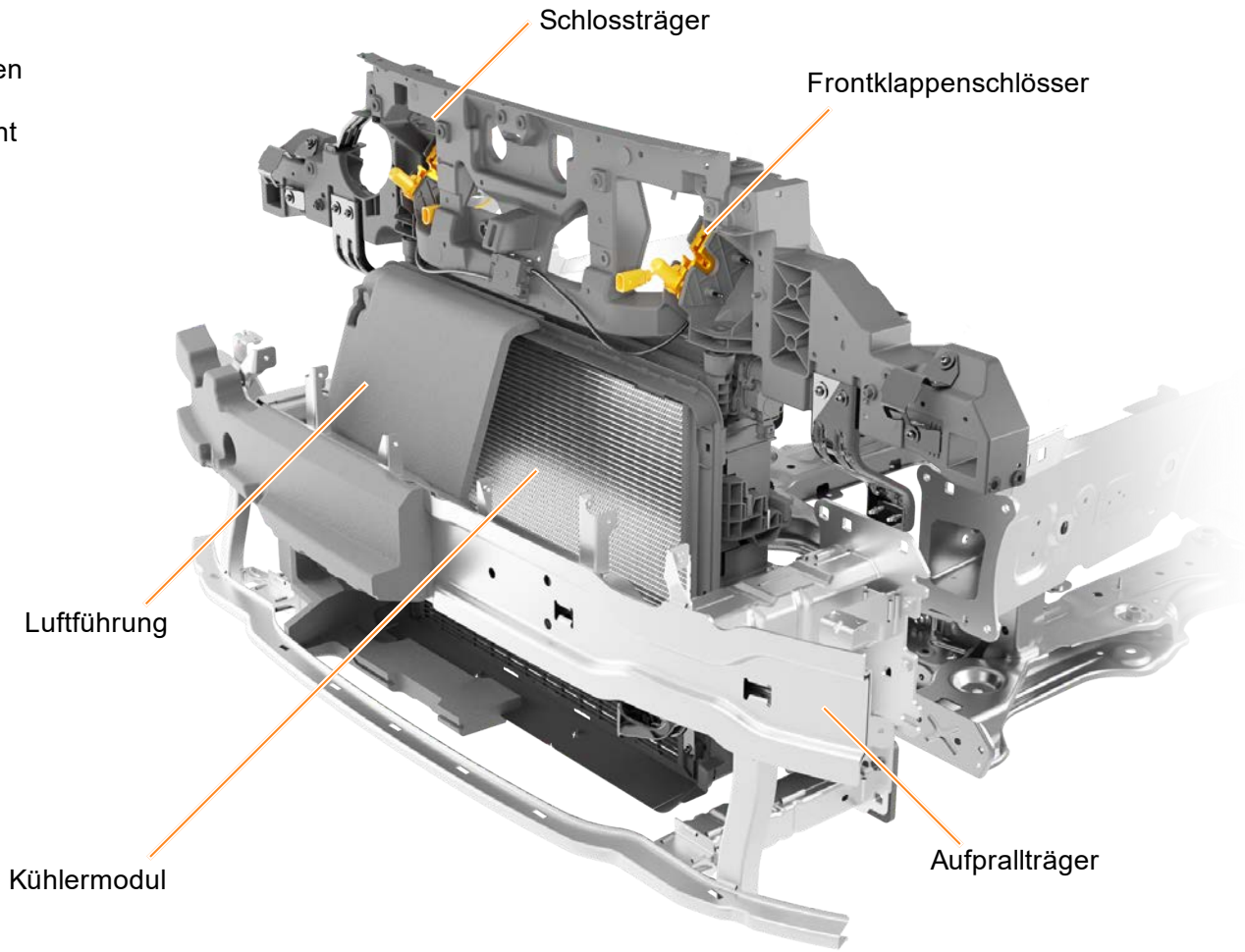
Das Frontend



Das Frontend

Servicestellung

Das Frontend kann mit den Führungsstangen T10093 und T10228 in Verbindung mit den Adaptern T10467 in Servicestellung gebracht werden.



Das Frontend

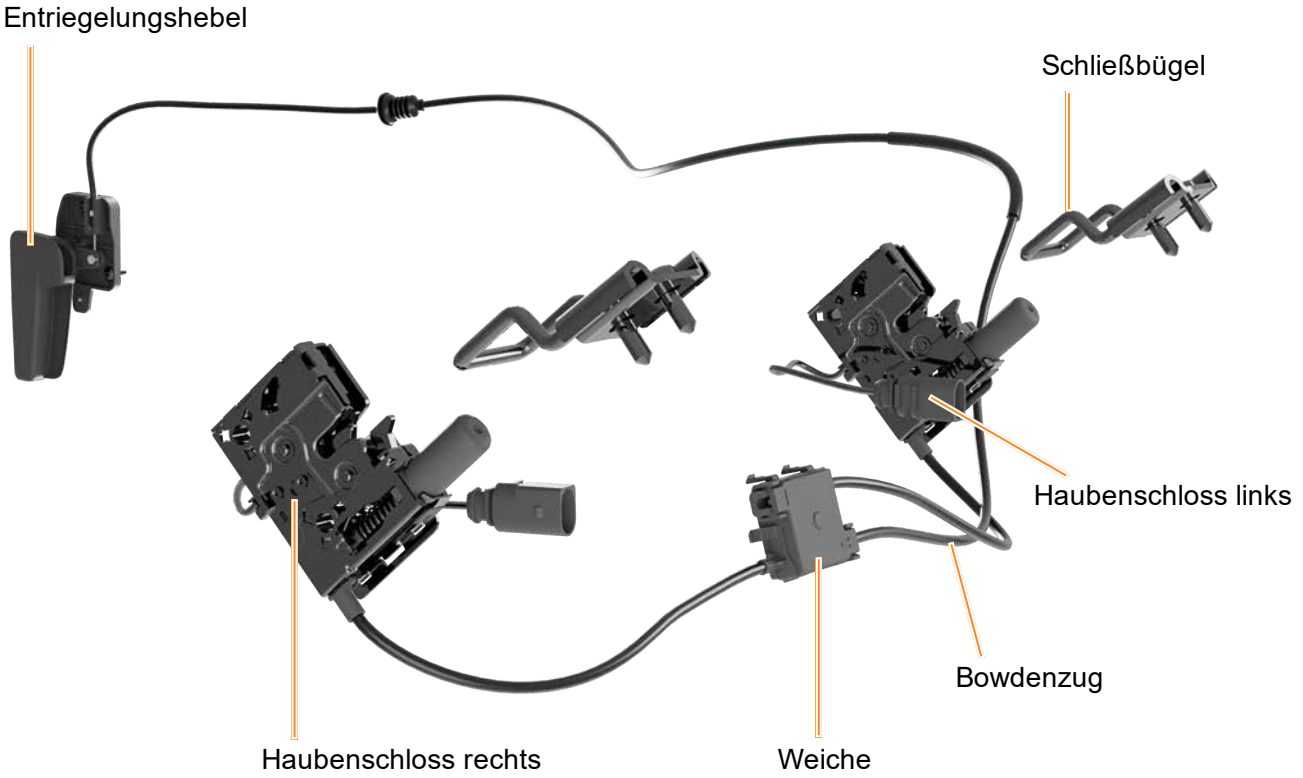
Die Verriegelung der Frontklappe

Die Frontklappe wird im ID. Buzz über zwei seitlich positionierte Haubenschlösser verriegelt.

Die Haubenschlösser sind durch die in einer Weiche zusammengeführten Bowdenzüge miteinander verbunden.
Die Entriegelung erfolgt über den Griff für das Frontklappenschloss im Innenraum.

Da die Frontklappe nach unten öffnet, ist eine zusätzliche Entriegelung von außen nicht erforderlich.

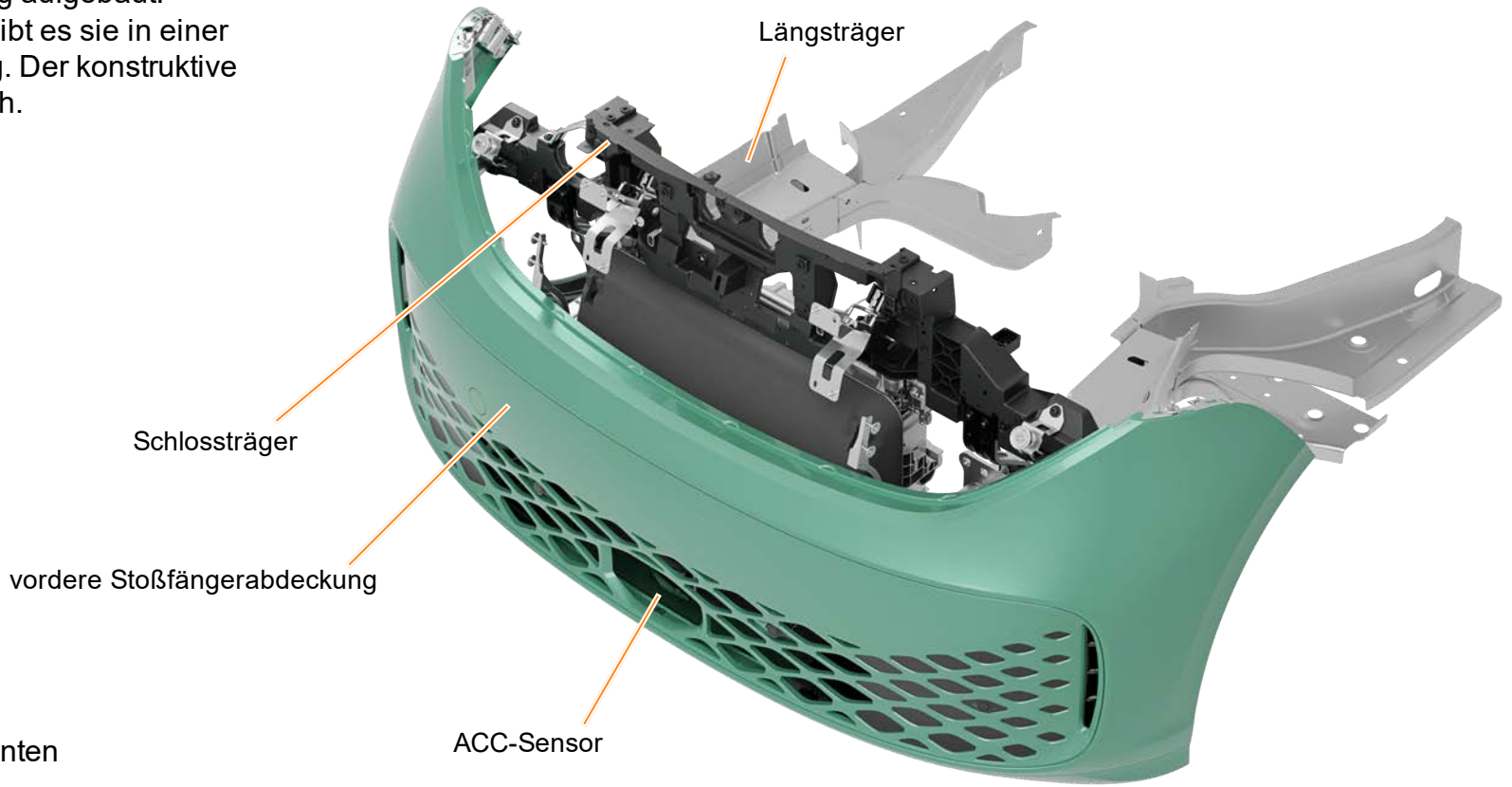
Durch die seitliche Positionierung der Haubenschlösser ist die Frontklappe mittig „weicher“ ausgeführt. Bei einem frontalen Aufprall kann so die Verletzungsgefahr von Fußgängern reduziert werden.



Die Stoßfänger

Der Stoßfänger vorn

Die Stoßfängerabdeckung ist einteilig aufgebaut. Ausstattungs- und modellabhängig gibt es sie in einer lackierten und genarbten Ausführung. Der konstruktive Aufbau ist bei beiden Varianten gleich.



Stoßfängerabdeckung – Varianten

Die Stoßfänger

Der Stoßfänger vorn

Der Stoßfängerabdeckung



Stoßfängerabdeckung genarbt



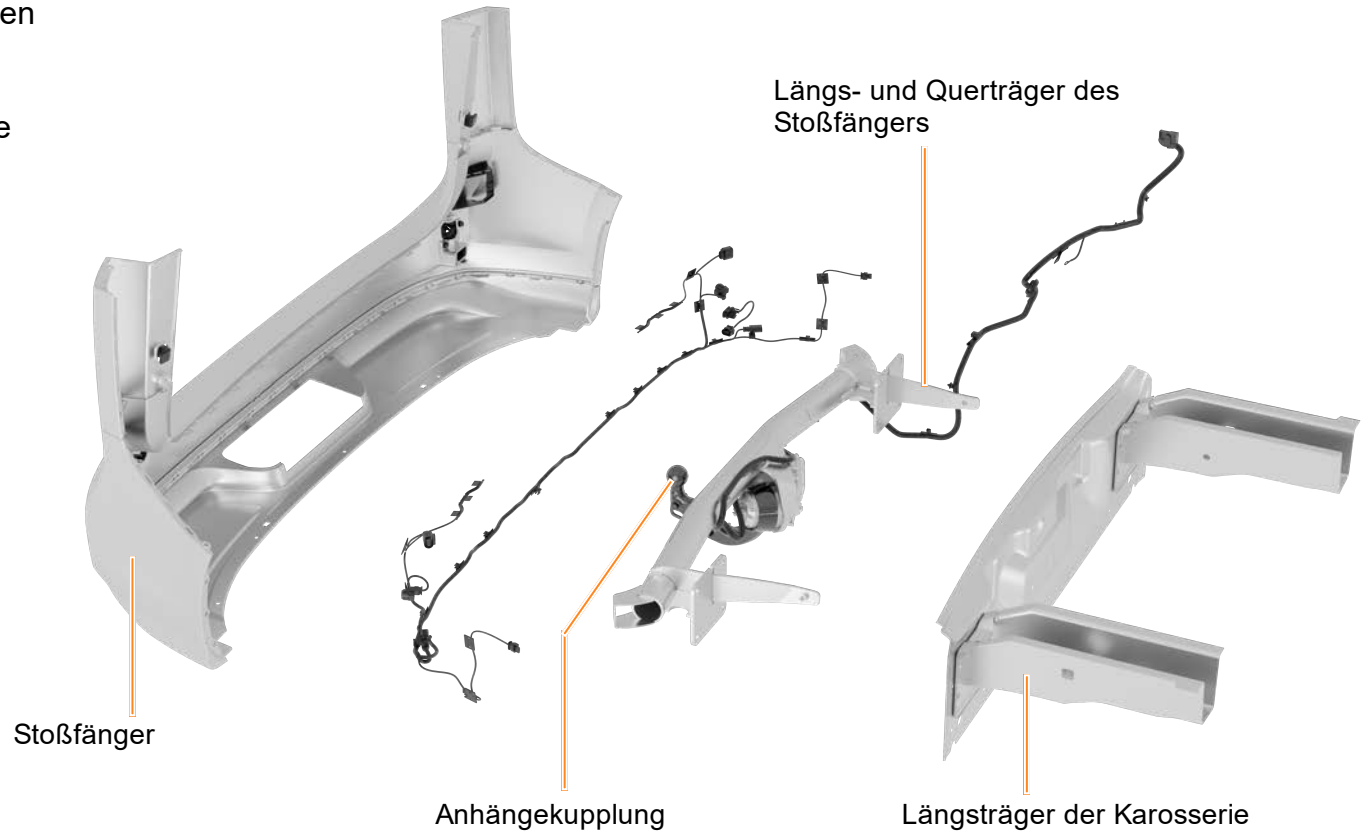
Stoßfängerabdeckung lackiert

Die Stoßfänger

Der Stoßfänger hinten

Fahrzeuge mit einklappbarer Anhängekupplung besitzen einen Querträger aus Stahl im hinteren Stoßfänger.
Der Stoßfänger besteht aus Kunststoff und ist über ein hinteres und zwei seitliche Stützteile mit der Karosserie verbunden.

Bei Fahrzeugen ohne Anhängekupplung besteht der Querträger aus Aluminium, um Gewicht einzusparen.



Die Anhängekupplung

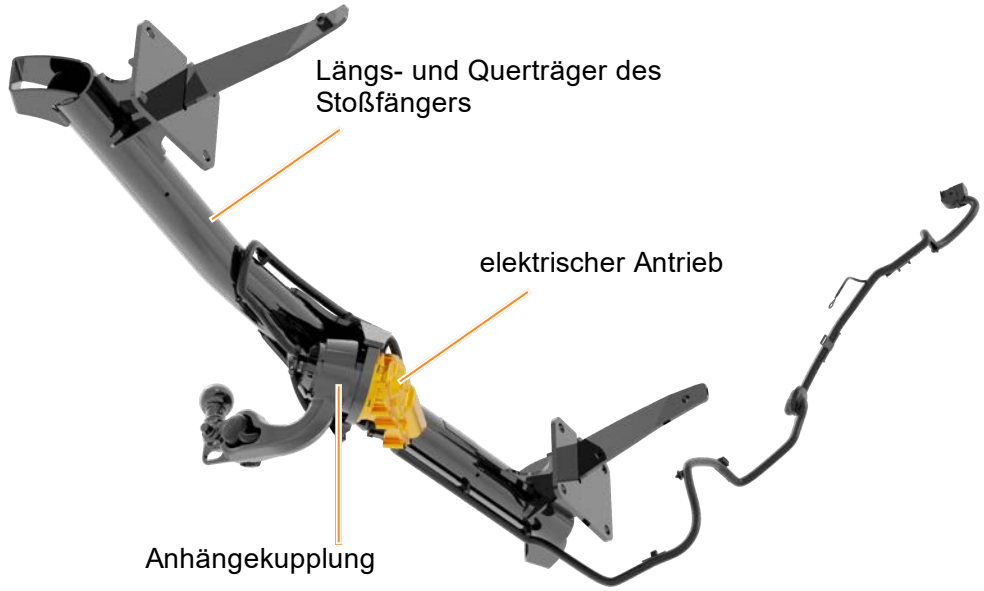
Der Stoßfänger hinten

Anhängekupplung

Auch im ID. Buzz wird eine Anhängerkupplung mit elektrischer Ver- und Entriegelung verbaut. Sie ist von der Funktion identisch mit der Variante im Multivan 2022.

Zum Ausschwenken des Kugelkopfes wird ein Taster im Kofferraum betätigt, der Kugelkopf schwenkt nun aus und muss manuell in der Endposition eingerastet werden.

Zum Einklappen wird die Taste erneut betätigt.
Der Kugelkopf kann nun wieder in der versenkten Position gesichert werden.



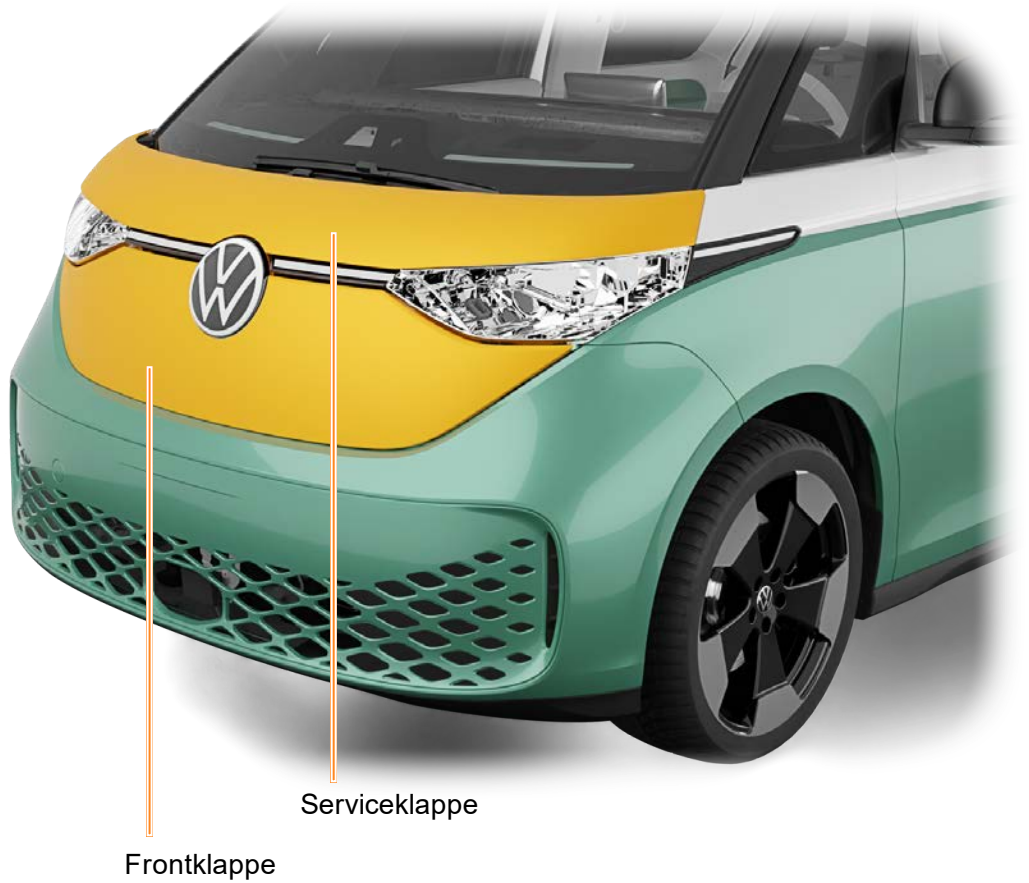
Die Frontklappe und die Serviceklappe

Frontklappe

Der ID. Buzz verfügt über keine „klassische“ Frontklappe, sondern über eine klappbare Frontklappe, die gut zugänglich ist, und eine verschraubte Serviceklappe.

Zugänglichkeiten Frontklappe

- Einfüllstutzen Wischwasserbehälter
- Fremdladepunkt/Fremdstartpunkt für Bordnetz
- Wartungsstecker Hochvoltanlage (Service disconnect)
- Ausgleichbehälter Kühlmittel
- Serviceanschlüsse Klimaanlage



Die Frontklappe und die Serviceklappe

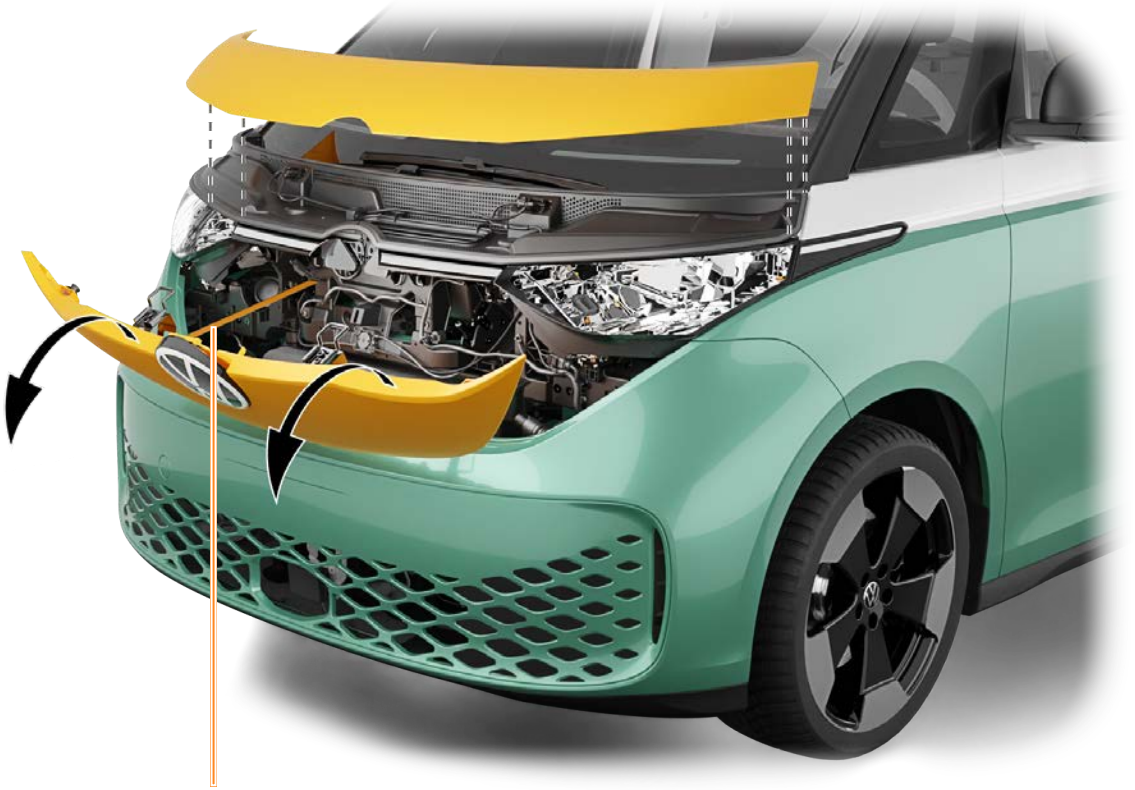
Serviceklappe

Die Serviceklappe ist fest verschraubt und kann durch Lösen der Schraubverbindungen entnommen werden.

Die Frontklappe kann nach vorne ausgeklappt werden. Nach Lösen des Haltebandes kann die Frontklappe für Montagearbeiten ausgehakt und entnommen werden.

Zugänglichkeiten Serviceklappe

- Innenraumfilter
- Bremsflüssigkeitsbehälter
- bessere Zugänglichkeit der Wasserabläufe und Ablaufschläuche
- Wischermotoren
- Sichtprüfung Klimakomponenten möglich



Die Blende an der A-Säule

Der ID. Buzz besitzt im Außenbereich eine A-Blende aus Kunststoff. Diese unterstreicht das Design und trägt zur Gewichtsreduzierung bei.

Die geclipste und geschraubte Blende ist grundsätzlich in hochglänzender Optik in schwarz ausgeführt.



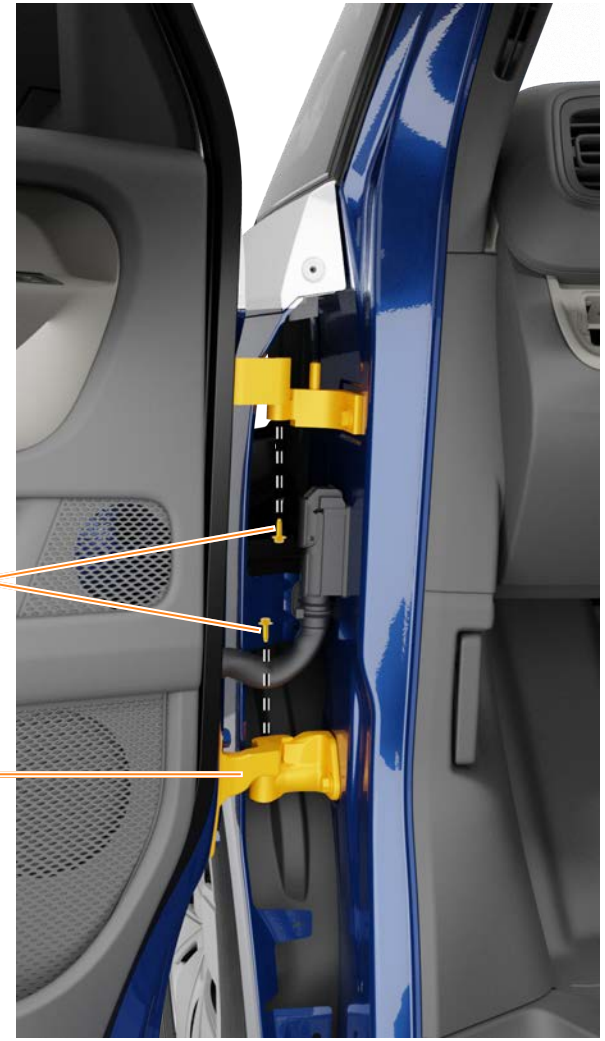
Die Türscharniere Fahrer- und Beifahrertür

Im ID. Buzz setzen neue zweiteilige Türscharniere ein.

Das untere Scharnier ist als Rastschiebe-Scharnier ausgeführt. Somit entfällt das Türhalteband.

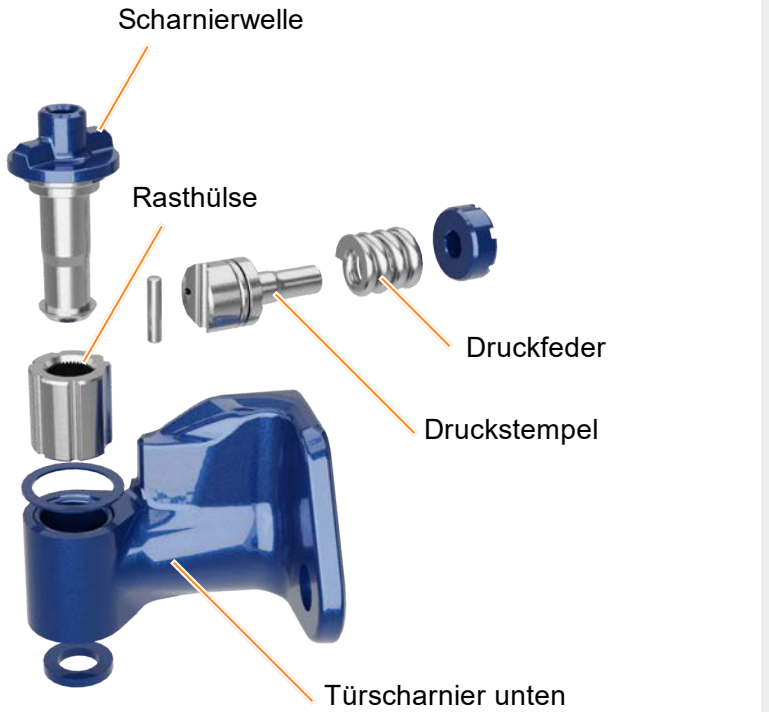
Über einen Druckstempel, der federbelastet auf eine Rasthülse wirkt, werden auf dem Bewegungsradius des Scharniers die Mittelstellung und der Endanschlag realisiert.

Durch Lösen der Verbindungsschraube am Scharnier können die Scharnierhälften getrennt und somit die Tür ausgebaut werden.



Der Aufbau des Rastschiebe-Scharniers

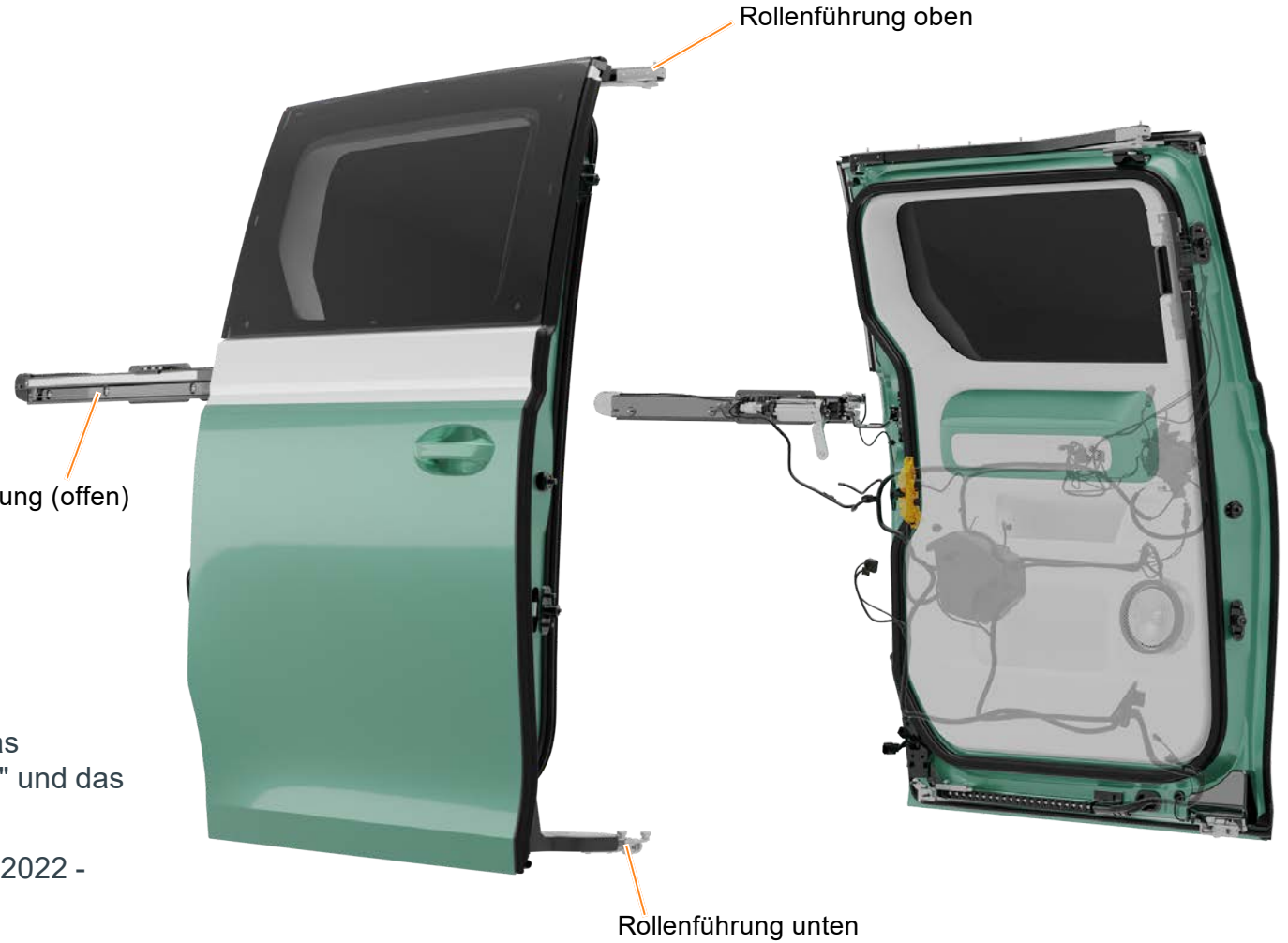
Die Türscharniere Fahrer- und Beifahrertür



Die Schiebetüren

Der Aufbau und die Funktion der Schiebetüren sind identisch mit denen des Multivan 2022.

Die Schiebetüren nutzen das Nutzfahrzeuge-Schließsystem und haben die elektrische Verbindung zur Karosserie über eine Energiekette. Sie sind manuell oder elektrisch angetrieben.



Für nähere Informationen nutzen Sie bitte das Selbststudienprogramm 705 "Der T6.1 2020" und das

Selbststudienprogramme 721 "Der Multivan 2022 - Karosserie und Insassenschutz".

Die Heckklappe und die Heckflügeltüren

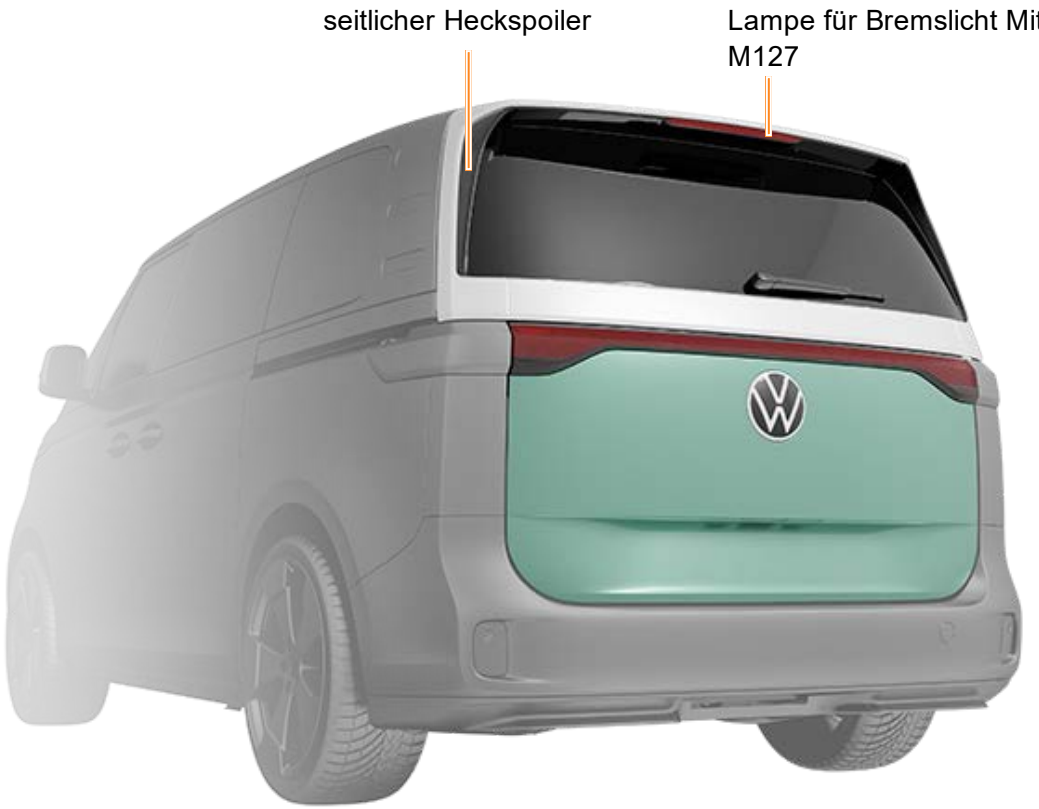
Die Heckklappe

Der ID. Buzz besitzt eine Heckklappe aus Kunststoff.

Daraus ergeben sich die folgenden Vorteile:

- keine Korrosion
- Gewichtseinsparung und damit ein geringerer Kraftstoffverbrauch und CO_2-Ausstoß

Die Heckklappe besitzt oben und seitlich links und rechts Heckspoiler, die die Aerodynamik des Fahrzeugs verbessern.





Die Heckklappe ist nicht zur Montage eines Fahrradträgers ausgelegt.

Der Aufbau der Heckklappe

Die Heckklappe und die Heckflügeltüren

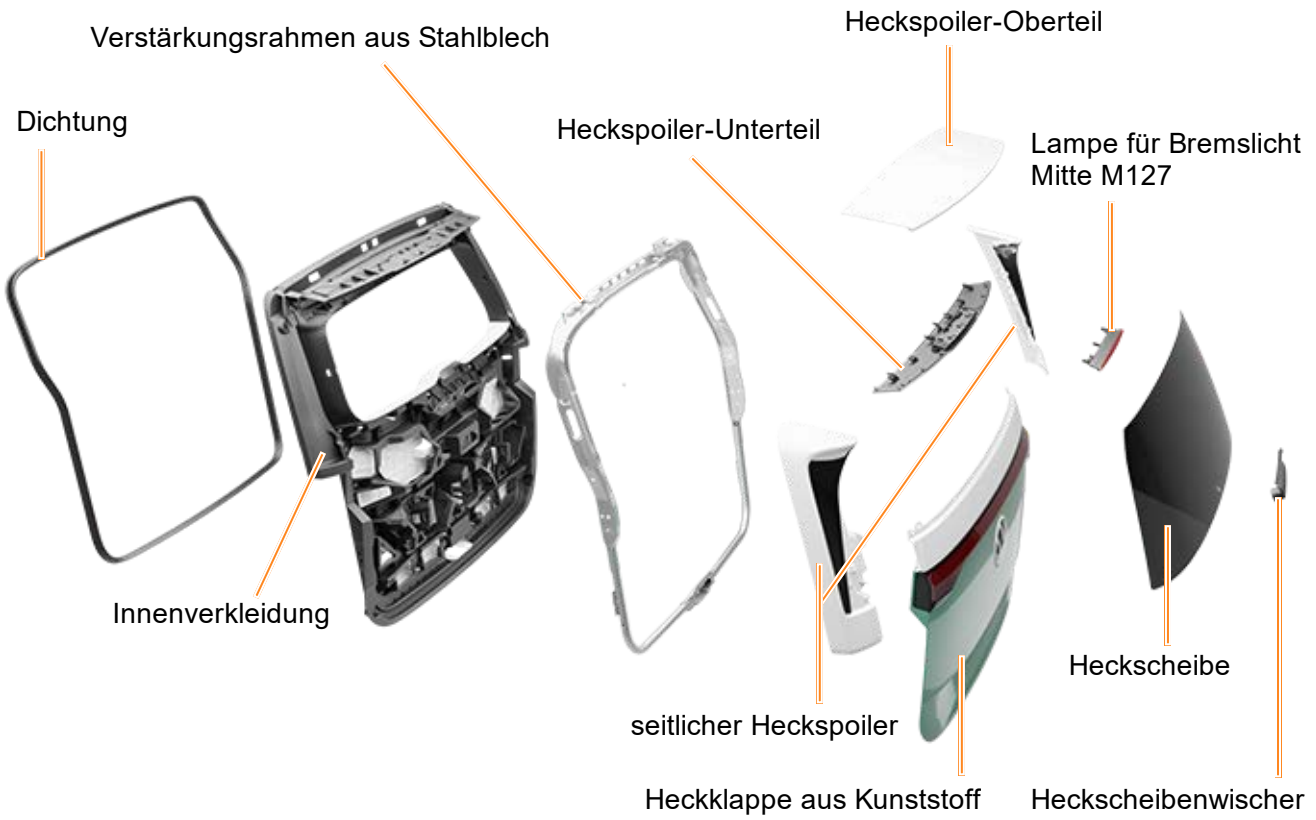
Die Heckklappe

Der Aufbau der Heckklappe

Für eine möglichst leichte Heckklappe wurde ein Verbund aus glasfaserverstärktem Innenteil und einem Außenteil aus Polypropylen (PP) gesetzt.

Im Bereich der Scharnieraufnahmen kommt ein Verstärkungsrahmen aus Stahlblech zum Einsatz.

Der Heckspoiler ist fester Bestandteil der Heckklappe und kann nicht demontiert werden. Die hochgesetzte Bremsleuchte und die Spritzdüse für die Heckwischanlage befinden sich im Heckspoiler-Unterteil. Dieses Bauteil ist geclipst und kann demontiert werden.



Die Heckklappe und die Heckflügeltüren

Die Flügeltüren



Der Aufbau der Flügeltüren

Der Aufbau der Flügeltüren

Die Flügeltüren beim ID. Buzz Cargo sind von der Konstruktion identisch mit der Heckklappe. Sie bestehen ebenfalls aus Kunststoff und besitzen einen Verstärkungsrahmen aus Stahlblech.

Im oberen Bereich der Flügeltüren befindet sich ein Wassermanagement, bestehend aus einer Vordichtung, die am hinteren Dachabschluss angeklebt ist, und einer zusätzlichen Dichtung an jeder Flügeltür.



Achtung!
Für die Montage der geklebten Dichtungen ist unbedingt der Reparaturleitfaden zu beachten.



Lupenfunktion mit gedrückter linker Maustaste

Das Ablagekonzept

Schalttafel

Im ID. Buzz kommen zwei unterschiedliche Schalttafeln zum Einsatz.



Basis-Schalttafel

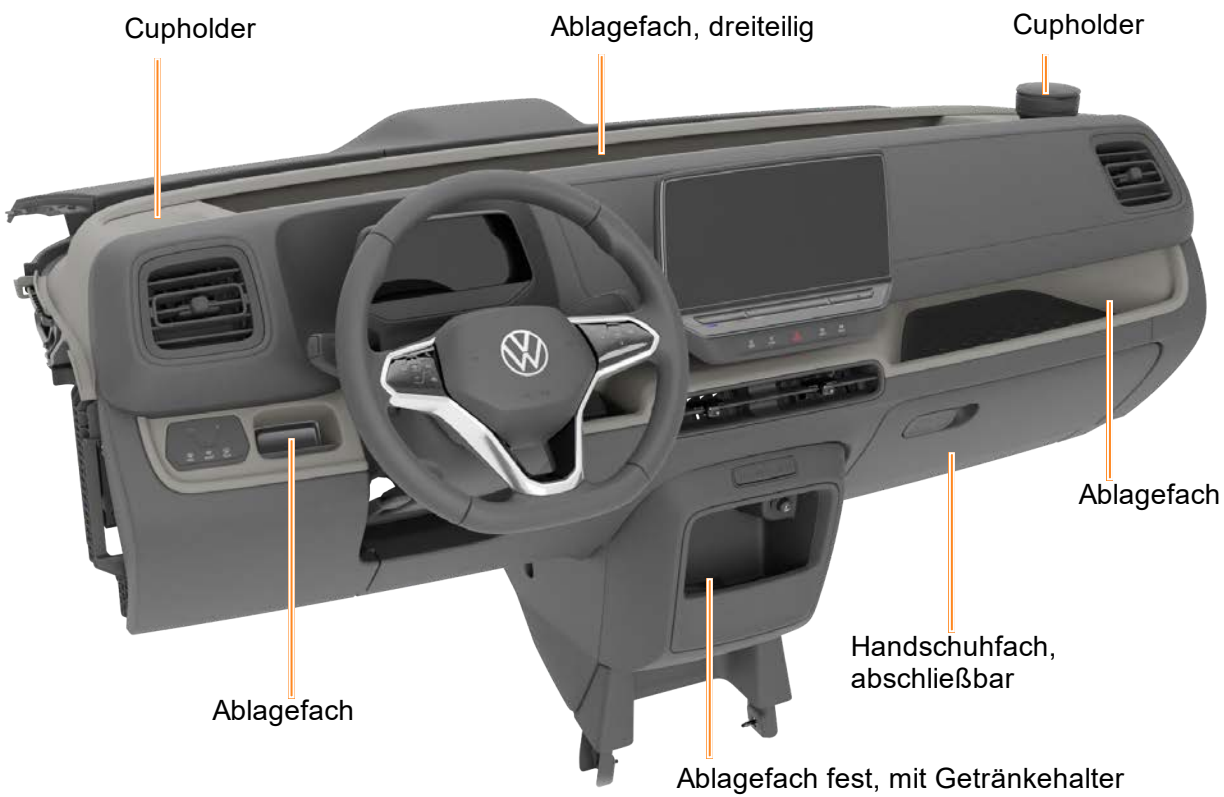


Komfort-Schalttafel

Schalttafel

Basis-Schalttafel

Die Basis-Schalttafel ist ausschließlich dem ID. Buzz Cargo vorbehalten. Diese zeichnet sich durch ihren nutzfahrzeugorientierten Aufbau aus. Die Basis-Schalttafel bietet gegenüber der Komfort-Schalttafel noch weitere Ablagemöglichkeiten.

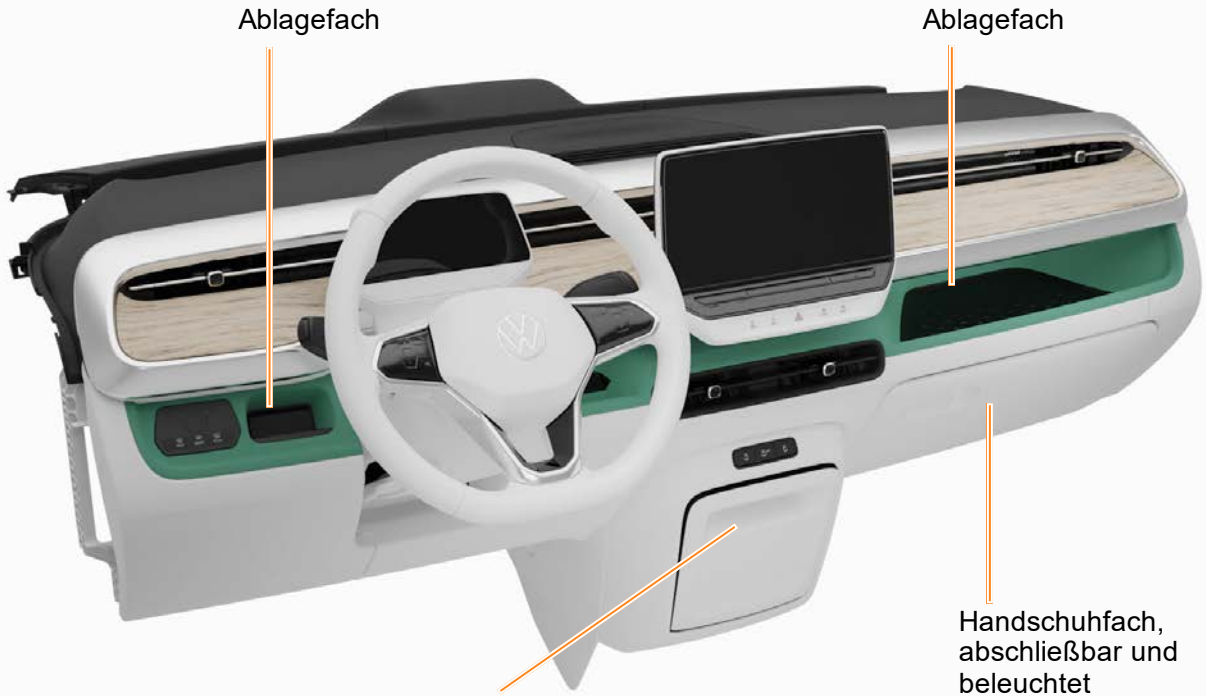


Das Ablagekonzept

Schalttafel

Komfort-Schalttafel

Die Komfort-Schalttafel zeichnet sich durch elegantes Design und eine Vielzahl von Ablagemöglichkeiten aus. Farblich orientiert sich das Design an der verbauten Innenausstattung. Die Komfort-Schalttafel ist für den ID. Buzz und ID. Buzz Pro vorgesehen.



Buzz Box

Die Buzz Box befindet sich zwischen Fahrer- und Beifahrersitz.
Sie bietet zusätzliche Ablagemöglichkeiten über offene und geschlossene Staufächer und Cupholder.

Die Buzz Box ist nur bei Fahrzeugen mit Einzelsitzen in der 1. Sitzreihe möglich. Es wird eine Variante für den ID. Buzz und ID. Buzz Cargo angeboten. Diese unterscheiden sich durch Design und Ausstattung der Ablagefächer.

Die Buzz Box ist über Anbindungspunkte (Verriegelungsklinke und Klappöse) am Unterboden verankert und kann nicht verschoben werden. Über die Betätigung des Entriegelungsknopfes kann die Box entnommen werden.

Wenn bei der Bestellung des Fahrzeugs keine Buzz Box mitbestellt wird, sind die Bodenaussparungen durch Blinddeckel verdeckt. Die Buzz Box kann jederzeit nachgerüstet und anstelle der Blinddeckel verbaut werden.

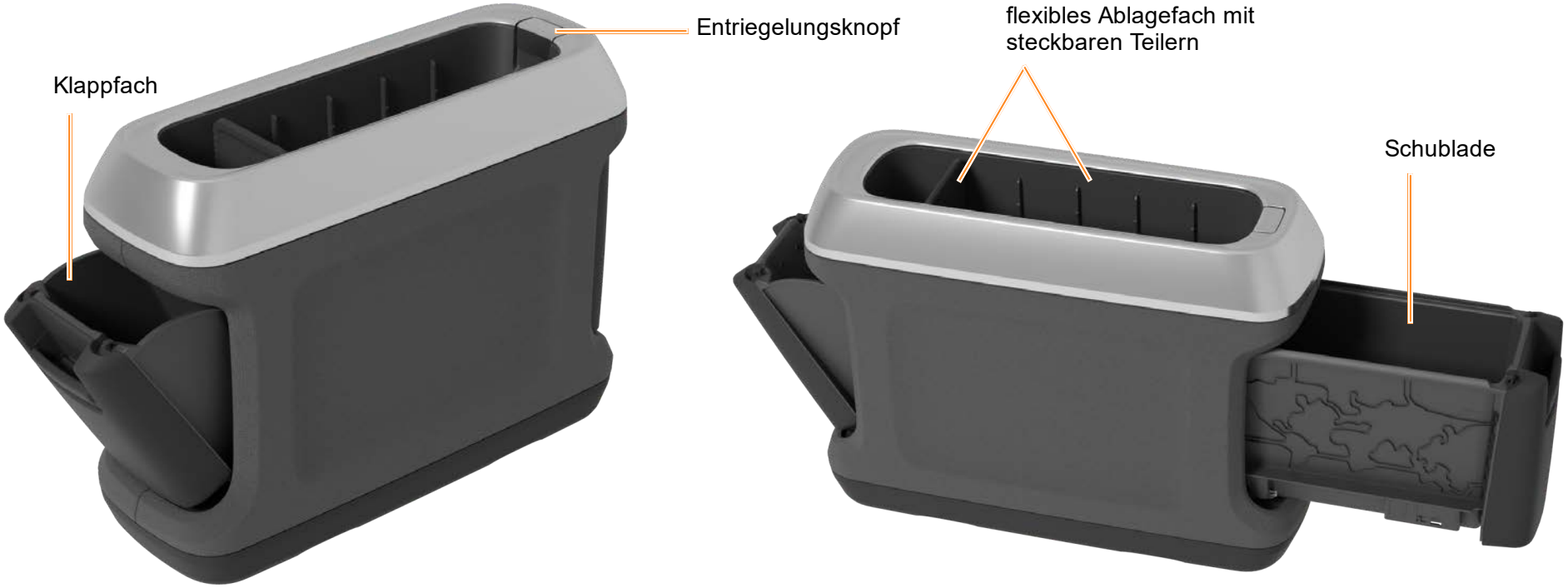
Buzz Box

Buzz Box – Einbauort

Buzz Box Cargo

Buzz Box

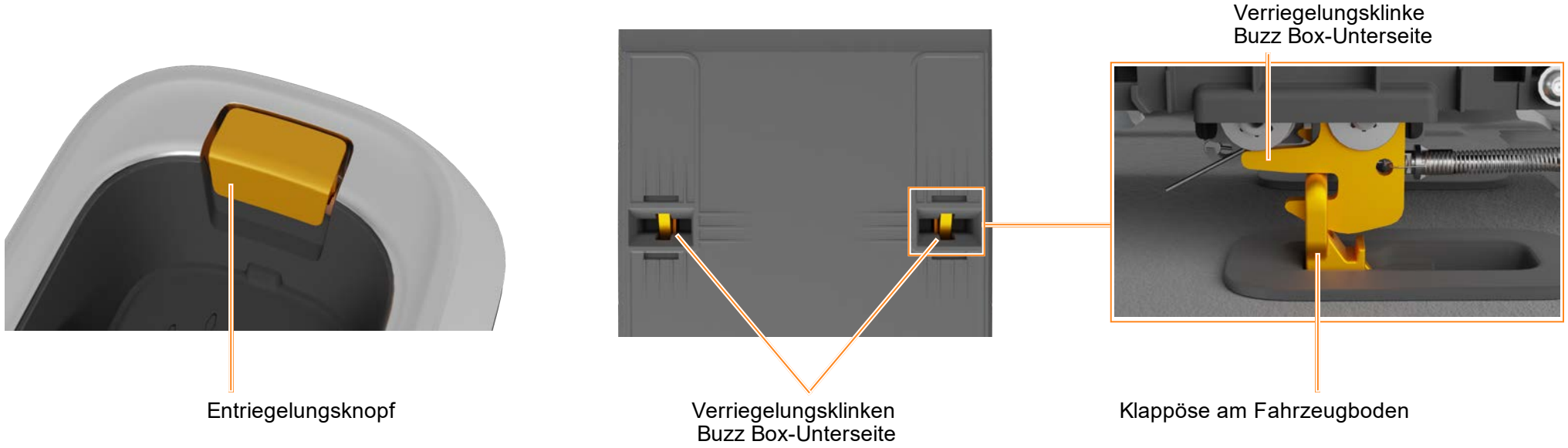
Buzz Box



Buzz Box

Einbauort

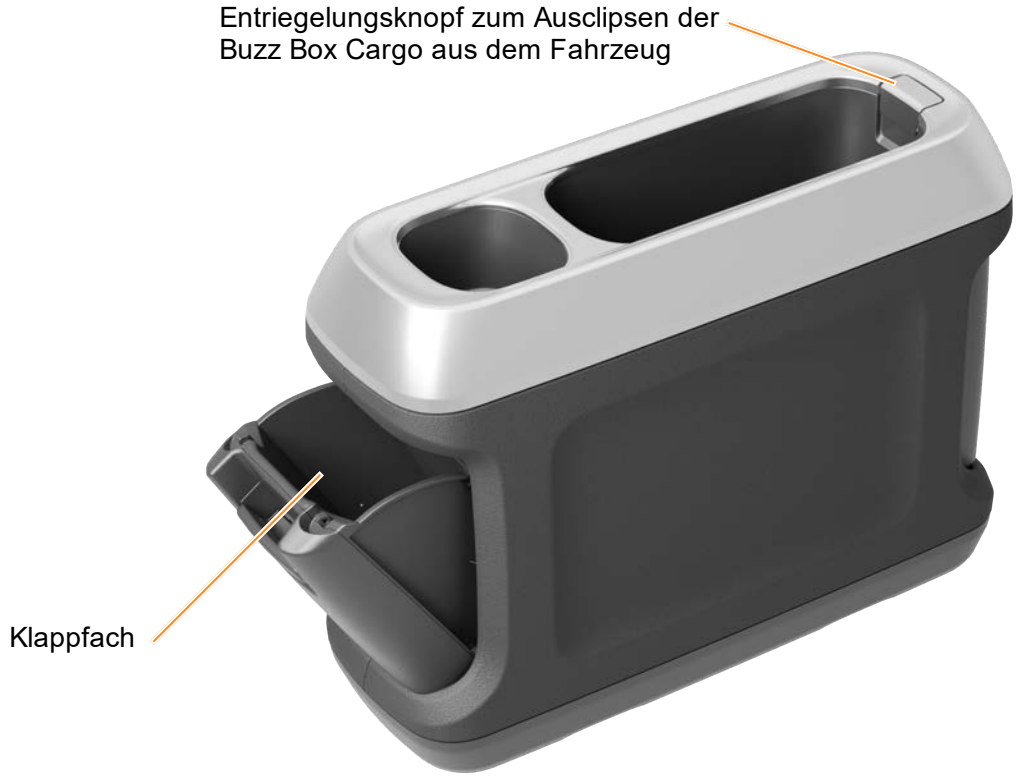
Die Buzz Box ist über zwei Verriegelungsklinken an der Unterseite der Box im Boden verankert. Dazu verhaken sich die Verriegelungsklinken in die Klappösen.
Wenn die Box über den Entriegelungsknopf entriegelt wird, lösen sich die Verriegelungsklinken aus den Klappösen und die Box kann entnommen werden.



Buzz Box

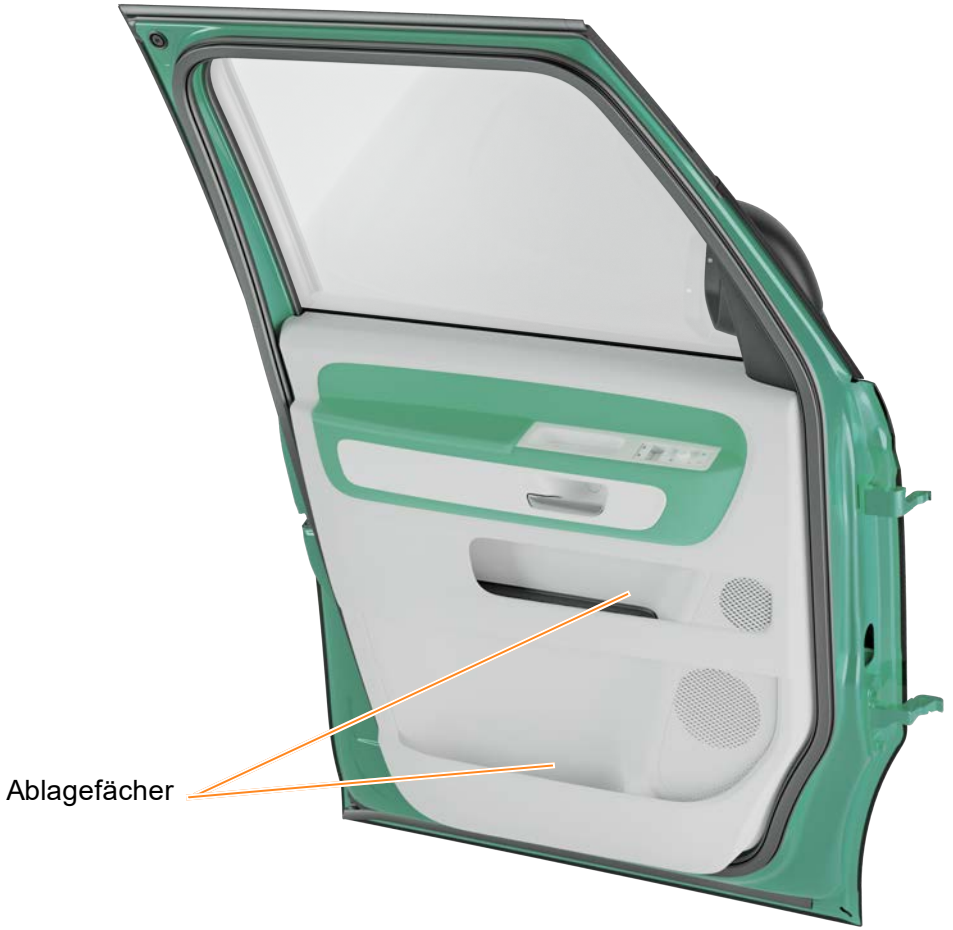
Buzz Box Cargo





Türen vorn

In den vorderen Türen befinden sich zwei Ablagefächer zur Aufnahme von Gegenständen.



Die Passagiere im Fahrgastraum haben die Möglichkeit, Gegenstände in den Ablagefächern der Schiebetüren zu verstauen.



Ablageort für Ladekabel

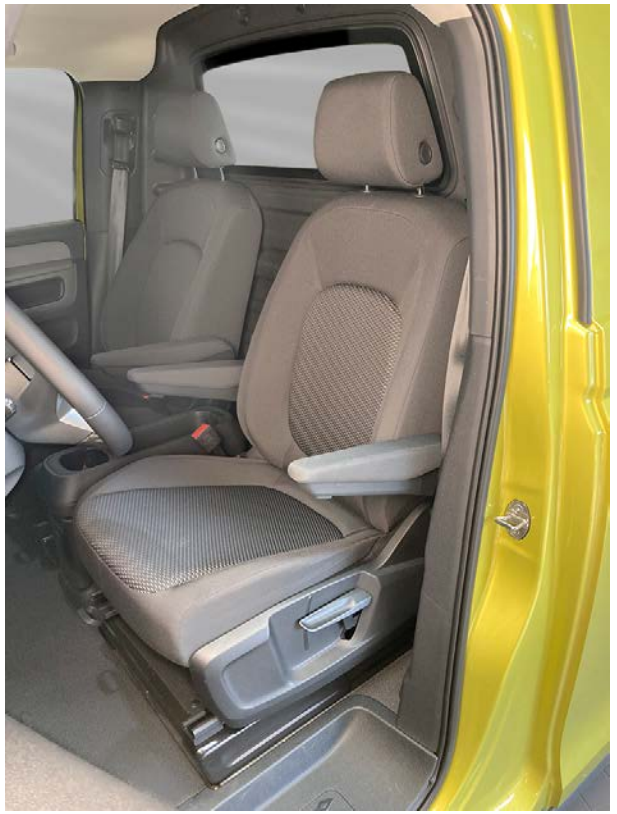
Beim ID. Buzz Cargo wird der Raum unter der Ladefläche im Bereich der Trittstufe rechts als Ablageort für das Ladekabel genutzt.



Die Sitze

1. Sitzreihe, Einzelsitze







Als Einzelsitze werden zwei Sitzvarianten angeboten. Der mechanisch betätigte Basissitz und der elektrisch betätigte Komfortsitz unterscheiden sich in der Ausstattung, dem Sitzschaum und den Bezügen.

- Merkmale der Einzelsitze
- Sitzbesonderheiten
- Seaqual® Garn

Die Sitze

1. Sitzreihe, Einzelsitze

Merkmale, gültig für alle Einzelsitze:

- Grundsätzlich werden bei allen im ID. Buzz verbauten Sitzen keine tierischen Produkte mehr verwendet. Somit sind alle Bezugsmaterialein aus Stoff oder einer Stoff-Kunstleder-Kombination. In bestimmten Ausstattungen kommt auch ein Bezugsstoff mit Seaqual® Garn zum Einsatz.
- Fahrer- und Beifahrersitz sind grundsätzlich mit Seitenairbags ausgestattet.
- Alle Fahrersitze haben zudem einen Centerairbag verbaut. Wenn eine Doppelbeifahrerbank verbaut ist, entfällt der Centerairbag.
- Ausstattungsabhängig werden Sitze ohne Armlehnen, mit einer oder zwei Armlehnen verbaut.
- Sitzbelegungserkennung für Fahrer- und Beifahrersitz
- Sitzheizung optional
- Massagefunktion auf beiden Sitzen optional
- Ergo Active-Sitze optional

Die Sitze

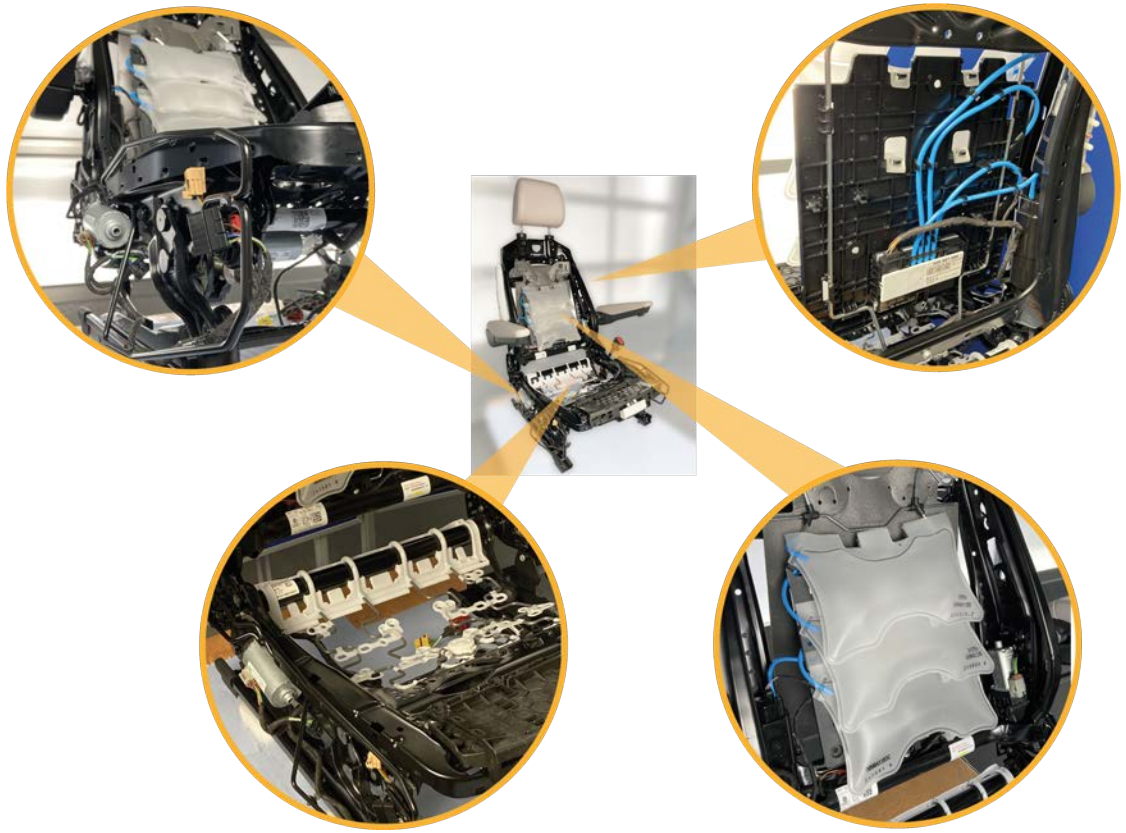
1. Sitzreihe, Einzelsitze

Besonderheiten Basissitz

- Längs-, Höhen- und Neigungsverstellung mechanisch
- Armlehnen optional möglich

Besonderheiten Komfortsitz

- Längs-, Höhen- und Neigungsverstellung elektrisch
- Sitztiefenverstellung mechanisch
- Memoryfunktion für Fahrer- und Beifahrersitz
- beidseitige Armlehnen
- Die Lordosenverstellung/Massagefunktion erfolgt pneumatisch.



Wenn Sie mit der Maus über die Grafik fahren, werden Ihnen Einzelheiten zu den Sitzen angezeigt.

Die Sitze

1. Sitzreihe, Einzelsitze

Das Garn besteht aus ca. 10 % gesammeltem Meeresmüll sowie ca. 90 % recyceltem PES-Garn. Insgesamt kommen in einem 5-Sitzer ca. 700 g SEAQUAL® zum Einsatz. Dies entspricht in etwa 23 PET Flaschen (1,5 l zu je 30 g) bzw. 63 PET- Flaschen (0,5 l zu je 11 g).

2. Sitzreihe



Der ID. Buzz ist zur Markteinführung in der 2. Sitzreihe grundsätzlich mit einem Doppelsitz und einem Einzelsitz ausgestattet.
Somit sind insgesamt maximal fünf Sitzplätze möglich.
Zusätzliche Sitzvarianten und Ausstattungen, wie z. B. eine 3. Sitzreihe, setzen marktabhängig zu einem späteren Zeitpunkt ein.



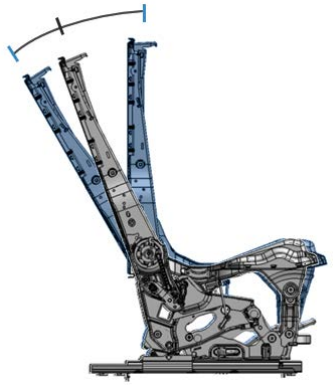
Merkmale der 2. Sitzreihe

Sitzfunktionen

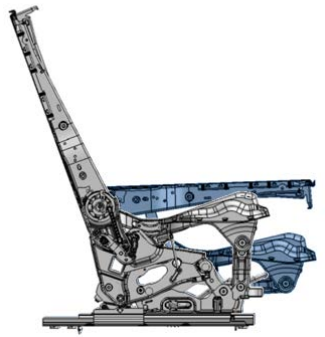
Merkmale 2. Sitzreihe

Der Einzelsitz und der Doppelsitz sind auf Sitzschienen verschraubt und können unabhängig voneinander um 200 mm verschoben werden.

Die Variabilität der 2. Sitzreihe macht Laderaum und Beinfreiheit flexibel.
Alle Sitzplätze sind mit einer Sitzbelegungserkennung ausgestattet. Die Verbindung zum Steuergerät erfolgt kabelgebunden, da die Sitze fest verschraubt und nicht für die Entnahme im Kundengebrauch ausgelegt sind.



Verstellung der Rückenlehne



Ladeposition

Die Sitze

2. Sitzreihe

Sitzfunktionen

- Längsverstellung
- Verstellung der Rückenlehne
- Klappfunktion des Sitzgestells in die Einstiegsposition
- Klappfunktion der Rückenlehne in eine Ladeposition





Die Sitzbelegungserkennung

Beim ID. Buzz sind alle Sensoren für Sitzbelegung in der ersten und zweiten Sitzreihe direkt mit dem Steuergerät für Airbag J234 verkabelt.

In der ersten Sitzreihe mit Einzelsitzen kommen in die Sitzschale eingeclipste Schalter zum Einsatz.

Bei der Beifahrerdoppelsitzbank im Cargo und den Sitzen der zweiten Sitzreihe werden Sensoren als Widerstandsfolie auf dem Sitzpolster verbaut.

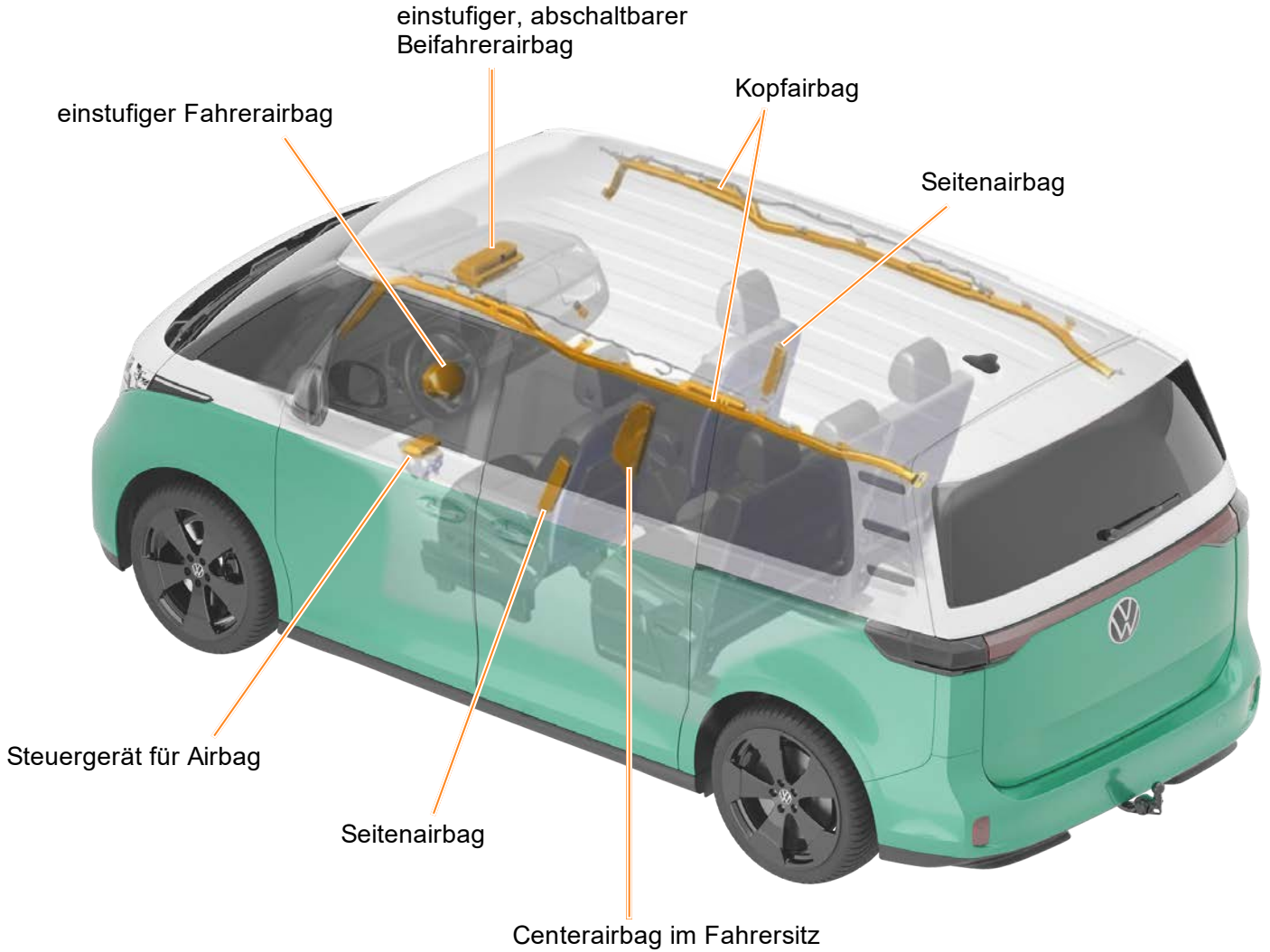
Für jeden Sitz der 2. Sitzreihe besteht die Sitzbelegungserkennung aus zwei Komponenten:

- einem Sitzbelegungssensor
- einem Gurtschalter

Übersicht Insassenschutz

Der Insassenschutz besteht länder- und ausstattungsabhängig aus folgenden Komponenten:

- einstufiger Fahrerairbag
- einstufiger Beifahrerairbag
- Seitenairbags vorn
- Centerairbag in der Fahrersitzlehne
- Kopfairbag vorn und hinten
- Dreipunktgurte mit Straffer vorn und hinten an den äußeren Sitzen
- Endbeschlagseilstraffer für den Beckengurt vorn (EBSS)
- Gurtkraftbegrenzer
- Top-Tether

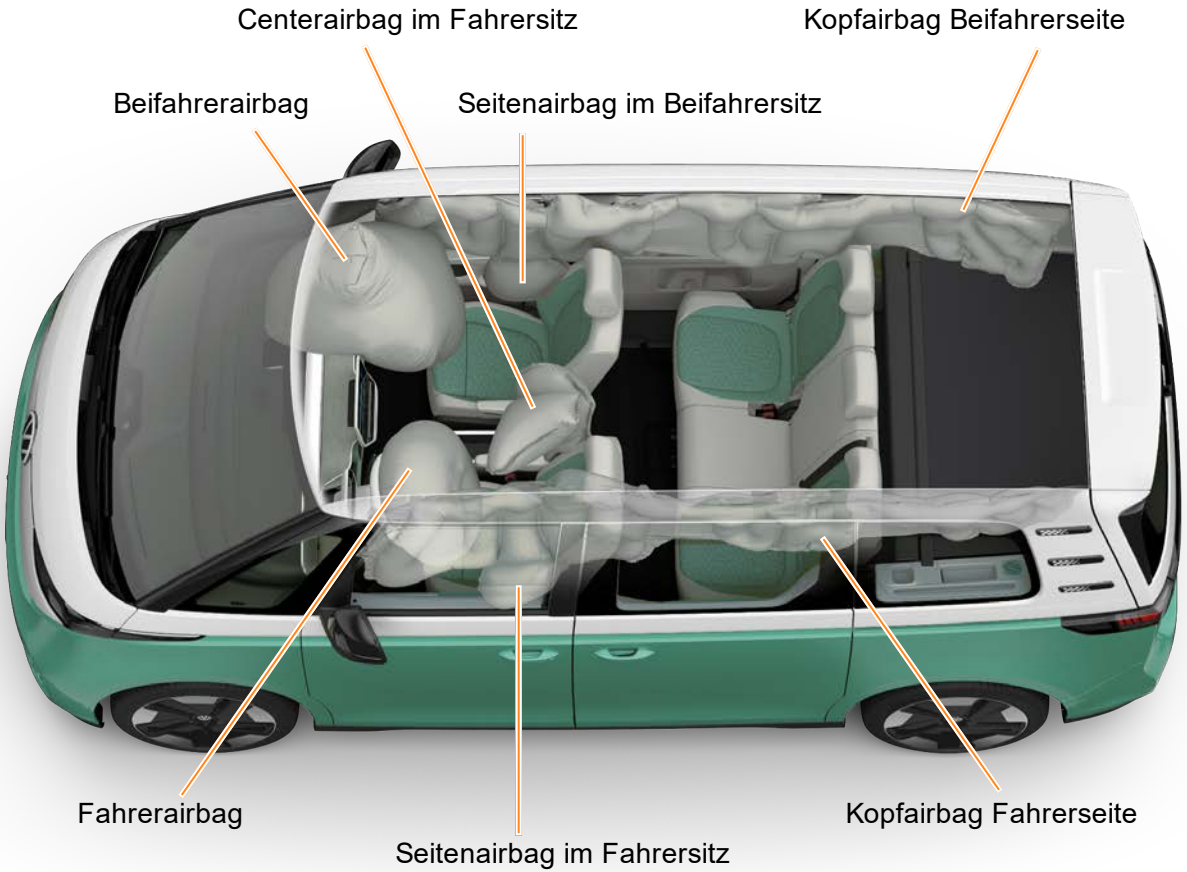


Die Airbags

ID. Buzz

Der ID. Buzz als 5-Sitzer ist mit den folgenden Airbags ausgestattet:

- einstufiger Fahrerairbag
- einstufiger, abschaltbarer Beifahrerairbag
- Seitenairbag im Fahrer- und Beifahrersitz
- Centerairbag im Fahrersitz
- Kopfairbags auf der linken und rechten Fahrzeugseite



Die Crashsensoren

Crashsensor für Batterieunterbrechung hinten Mitte G1162

ID. Buzz

Die Crashsensoren

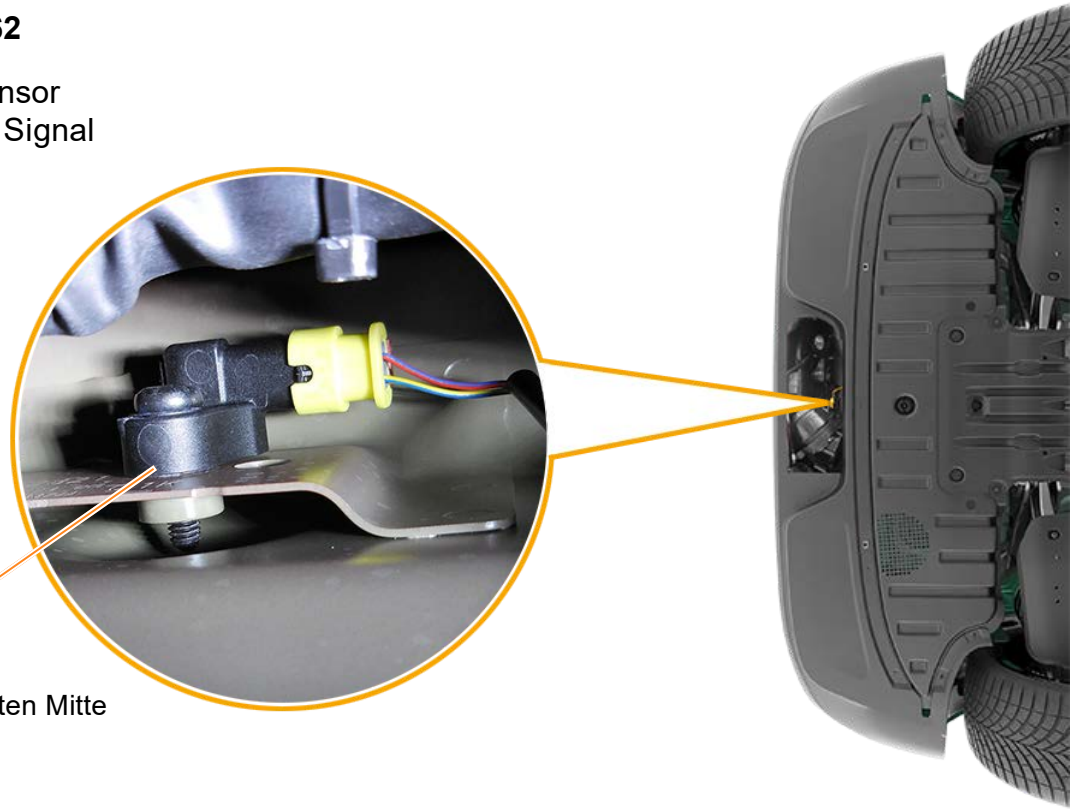
Der ID. Buzz verfügt über folgende Crashsensoren:

- Der Crashsensor für Frontairbag G190
  Er erfasst Längsbeschleunigungen an der Fahrzeugfront. Dieser Sensor ist im Schlossträger montiert.
- Die Crashsensoren für Seitenairbag Fahrerseite G179 und Beifahrerseite G180
  Sie erfassen Druckveränderungen im Inneren der Vordertüren.
- Die Crashsensoren für Seitenairbag hinten Fahrerseite G256 und hinten Beifahrerseite G257
  Sie erfassen seitliche Beschleunigungen. Diese Sensoren sind im unteren Bereich der C-Säulen untergebracht.
- Im Steuergerät für Airbag J234 auf der Mittelkonsole sind weitere Sensoren zur Erfassung der Längs- und Querbeschleunigung sowie der Gierrate verbaut.
- Crashsensor für Batterieunterbrechung hinten Mitte G1162
  Dieser Sensor wird benötigt, um im Fall eines Heckaufpralls die Hochvoltbatterie vom Stromnetz zu trennen.

Crashsensor für Batterieunterbrechung hinten Mitte G1162

Bei einem Heckaufprall wird die Aufprallenergie vom Crashsensor für Batterieunterbrechung hinten Mitte G1162 verfasst und das Signal an das Steuergerät für Airbag J234 weitergeleitet.

Im Airbagsteuergerät wird entschieden, ob es einer Auslösung der Batterieunterbrechung bedarf.

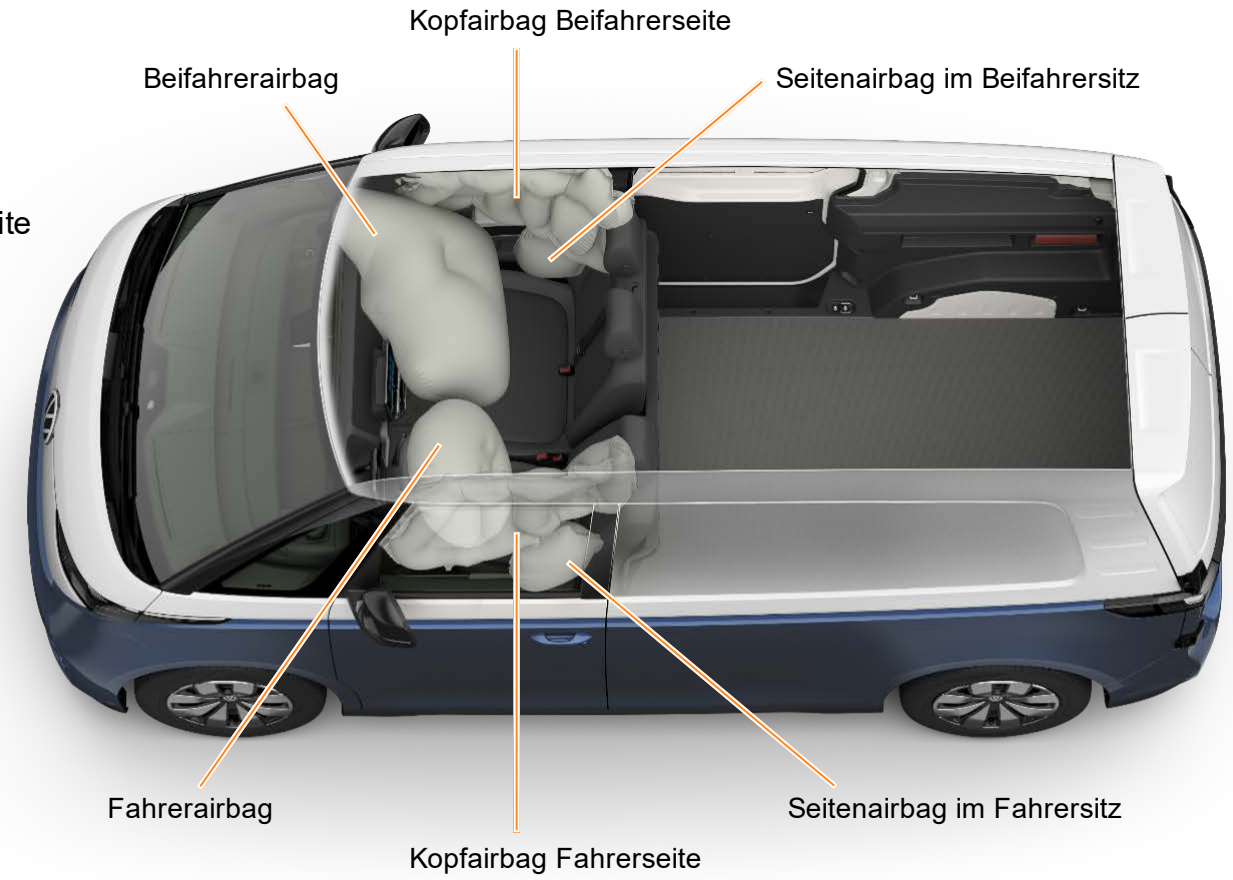


Crashsensor für Batterieunterbrechung hinten Mitte G1162

ID. Buzz Cargo mit Beifahrerdoppelsitzbank

Der ID. Buzz Cargo als Dreisitzer

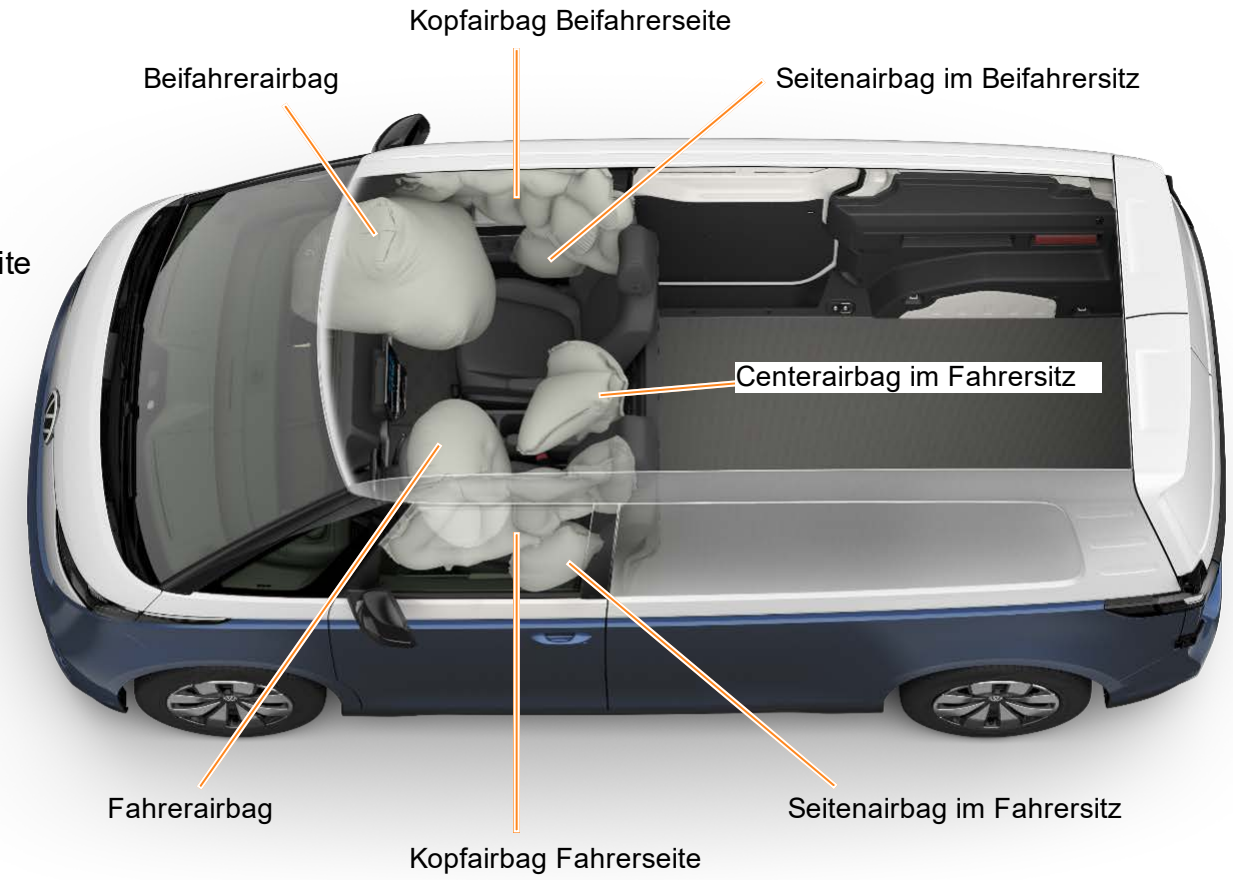
- einstufiger Fahrerairbag
- einstufiger, abschaltbarer Beifahrerairbag
- Seitenairbag im Fahrer- und Beifahrersitz
- Kopfairbags auf der linken und rechten Fahrzeugseite



ID. Buzz Cargo mit zwei Einzelsitzen

Der ID. Buzz Cargo als Zweisitzer

- einstufiger Fahrerairbag
- einstufiger, abschaltbarer Beifahrerairbag
- Seitenairbag im Fahrer- und Beifahrersitz
- Centerairbag im Fahrersitz
- Kopfairbags auf der linken und rechten Fahrzeugseite

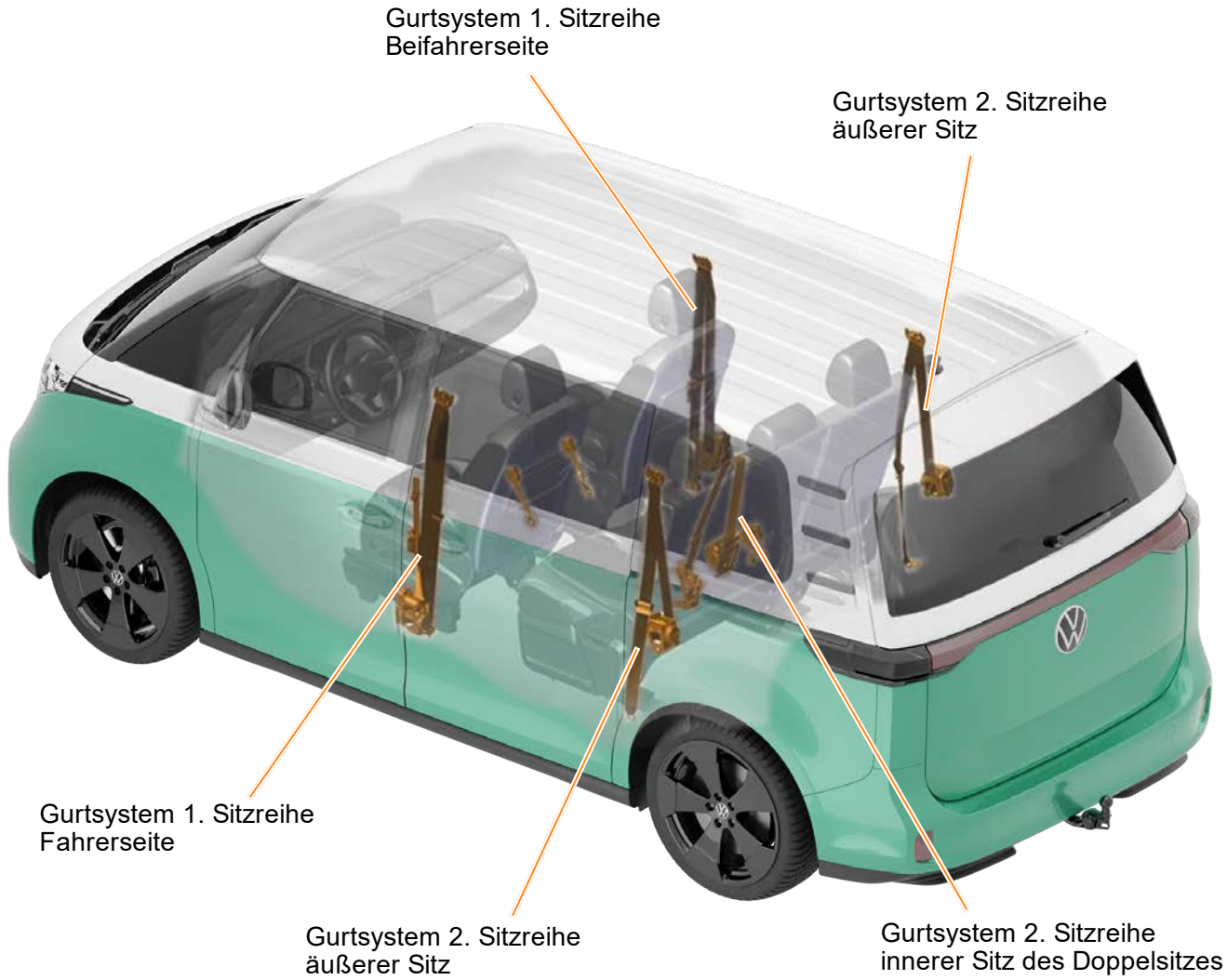


Die Gurtsysteme

Auf allen äußeren Sitzen kommen Gurtsysteme mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer zum Einsatz.

In der ersten Sitzreihe ist optional auch ein reversibler Gurtstraffer verfügbar.

Der mittlere Sitz im Fond hat ein sitzintegriertes Gurtsystem ohne Gurtstraffer.



Vielen Dank für Ihr Interesse.

