



15 juillet 2022

## La Phaeton célèbre ses 20 ans<sup>1</sup> : Volkswagen dévoile pour la première fois son successeur jamais construit

- La Phaeton a permis à Volkswagen de se hisser dans le segment premium
- La première berline de catégorie supérieure de la marque a posé des jalons en matière de technologie et de qualité de fabrication
- Le successeur de la Phaeton<sup>2</sup> est resté une pièce unique et exclusive, qui a cédé la place à la campagne de mobilité électrique

C'était une voiture de connaisseurs, d'individualistes et d'épicuriens : il y a 20 ans, Volkswagen commercialisait la Phaeton. Dès 2002, la berline haut de gamme a fasciné les observateurs par son assurance et sa sérénité, son confort royal, ses équipements haute technologie et sa qualité de fabrication impressionnante. Volkswagen s'aventurait ainsi pour la première fois dans le club sélect des berlines de luxe et prouvait d'emblée qu'elle avait les moyens de ses ambitions : la Phaeton a illuminé la marque d'un jour nouveau et a ouvert la voie à d'autres produits premium comme le Touareg et l'Arteon. En 2016, elle a tiré sa révérence : le conseil d'administration de la marque a décidé d'abandonner la berline au profit d'une réorientation cohérente vers la mobilité électrique, alors que sa remplaçante, baptisée Phaeton D2<sup>2</sup>, était déjà dans les starting-blocks.

Jozef Kabaň, responsable de Volkswagen Design, considère aujourd'hui avec révérence la Volkswagen Phaeton D2 qui n'a jamais été produite en série : « Aujourd'hui, cette voiture est toujours très attrayante, elle brille par l'équilibre de ses proportions, et par une classe et une qualité palpables qui impressionnent. » De concert avec ses collègues Marco Pavone, responsable du design extérieur, et Tomasz Bachorski, responsable du design intérieur, Kabaň conçoit actuellement le design des futurs modèles Volkswagen. Des attributs tels que la qualité et la classe, intrinsèquement liés à la Phaeton dès ses débuts, ont renforcé ses ambitions premium et jouent aujourd'hui encore un rôle déterminant chez Volkswagen.

L'exemplaire unique de la Phaeton D2 a été précédé d'une sélection interne de quatre concepts différents : c'est le projet de Pavone et Bachorski qui a été retenu, car il a su convaincre par ses lignes sportives et épurées, et son design intérieur de grande qualité. Ensuite, le concept-car de présérie, basé sur la plate-forme modulaire longitudinale (MLB), a été construit pour être soumis à l'approbation du conseil de surveillance en vue de sa commercialisation.

### Press contact Volkswagen

Jean-Marc Ponteville  
PR Manager  
Tél. : +32 (0)2 536.50.36  
Jean-marc.ponteville@dieteren.be

Dieteren Automotive SA/NV  
Maliestraat 50, rue du Mail  
1050 Brussel/Bruxelles  
BTW/TVA BE0466.909.993  
RPR Brussel/RPM Bruxelles



### Plus d'informations

<https://www.dieteren.be/fr>



Cependant, comme toutes les forces ont été réunies pour orienter la marque Volkswagen vers la mobilité électrique, décision fut prise d'abandonner le projet de berline haut de gamme.

Même si le modèle prévu pour lui succéder n'a donc jamais été produit, la première Phaeton a su démontrer, à la faveur de son confort luxueux, de ses motorisations innovantes et de sa qualité de fabrication inédite, ce dont Volkswagen était déjà capable il y a 20 ans. Elle a ainsi exercé un rayonnement positif sur toute la marque, qui se répercute encore aujourd'hui sur de nombreux modèles. Tomasz Bachorski, responsable à l'époque de l'intérieur du modèle premium, explique : « Aujourd'hui, on voit que la Phaeton D2 était également en avance sur son temps grâce à des équipements comme l'écran incurvé, prévu pour le successeur de la Phaeton et lancé en 2018 dans l'Innovation Cockpit du Touareg. »

**Rétrospective des 20 ans de la Phaeton – l'entrée dans la catégorie des berlines de luxe.** Lancé à la fin des années 1990, ce projet imaginé par Ferdinand Piëch, président du conseil d'administration de Volkswagen à l'époque, était ambitieux d'emblée. Ferdinand Piëch entendait ouvrir un nouveau segment de marché pour Volkswagen avec une berline de luxe et, dans le même temps, hisser l'ensemble de la marque à un nouveau niveau.

Rien qu'en matière de dimensions, la Phaeton faisait jeu égal avec ses concurrentes dans le segment des berlines de luxe : 5,06 mètres de long, 1,90 mètre de large, 1,45 mètre de haut. En dépit de sa taille, elle n'en restait pas moins discrète : son design fluide, avec son toit légèrement voûté, affichait une discrétion intemporelle, et seuls les feux arrière ronds, logés sous des verres de protection angulaires, apportaient une touche d'originalité à l'arrière.

**Élégance et matériaux haut de gamme.** Les lignes douces de la carrosserie cachaient un habitacle d'une élégance et d'un style affirmés. Chrome, placage de bois composé de jusqu'à trente couches et cuir : ces trois matériaux nobles se concentraient sur le levier sélecteur de la boîte automatique, qui semblait aussi massif et puissant que la manette des gaz d'un yacht à moteur. Des panneaux de bois recouvraient les ouïes d'aération. Selon le réglage de la climatisation automatique et le degré d'ensoleillement, ils s'ouvraient électriquement et silencieusement en cas de besoin. Même à pleine puissance, la ventilation fonctionnait pratiquement sans courant d'air.

**Un salon sur roues.** L'intérieur de la Phaeton était un véritable salon sur roues. Les exigences de qualité sans compromis et les matériaux nobles étaient rehaussés de détails techniques agencés avec classe. Respirant la qualité, les portes se fermaient en émettant un bruit sourd, alors que les vitres épaisses



isolaient les passagers du monde extérieur. L'ajustement des joints structurels était extrêmement étroit et strictement parallèle. Le système audio Dynaudio en option dorlotait les mélomanes les plus exigeants.

La Phaeton s'est vraiment révélée sur les longs trajets. Sa suspension pneumatique de série, avec amortissement adaptatif, lui permettait de glisser en douceur sur l'autoroute. Grâce à sa rigidité en torsion extrêmement élevée, la carrosserie n'émettait ni cliquetis ni grincements. Le capot, les portes et le couvercle du coffre étaient en aluminium. La Phaeton se déclinait également en une version longue avec chauffeur, dont l'empattement était allongé de 120 millimètres et dégageait un espace royal à l'arrière. Des sièges individuels massants et ventilés étaient disponibles en option, comme dans la version à empattement normal.

Le nom Phaeton symbolisait également le statut exclusif de la grande berline. Il n'était pas seulement lié à la mythologie grecque, mais aussi aux modèles classiques du même nom de Horch et Škoda.

**L'« usine de verre ».** Lors du lancement de la production à Dresde en décembre 2001, Ferdinand Piëch a résumé la situation en quelques mots : « C'est sur ce site que nous allons construire le porte-étendard des voitures haut de gamme de Volkswagen. L'artisanat le plus fin et la technologie la plus moderne y sont visibles et palpables. »

Pour le nouveau navire amiral de la marque, seul le meilleur était assez bon. Ce constat s'appliquait également à la fabrication dans la Gläserne Manufaktur ou usine de verre, un bâtiment industriel d'une grande qualité architecturale, construit en périphérie de la ville de Dresde. Dans ses halls inondés de lumière naturelle, la Phaeton était presque entièrement assemblée à la main. Les travailleurs étaient vêtus de blanc, beaucoup d'entre eux portaient des gants. Et le sol des halls était recouvert de bois d'érable sycomore clair du Canada et de chêne des marais allemand foncé.

**Deux blocs essence et un TDI.** La gamme de moteurs complétait le caractère exclusif de cette berline. Les premiers clients de la Phaeton avaient le choix entre deux moteurs à essence atmosphériques et un TDI. Le moteur d'entrée de gamme était le V6 compact de 3,2 litres, dont les rangées de cylindres formaient un angle d'inclinaison de 15 degrés. Il développait 177 kW (241 ch). Composé de deux six cylindres en V formant un « W », le deuxième moteur à essence, le W12, était lui aussi inhabituellement court. D'une cylindrée de 6 litres, il développait 309 kW (420 ch).



**V10 TDI de 750 Nm.** Le bloc le plus hors du commun était le V10 TDI : avec une cylindrée de 5 litres, deux turbocompresseurs à géométrie variable, une puissance de 230 kW (313 ch) et un couple de 750 Nm, ce moteur faisait de la Phaeton la berline diesel la plus puissante du monde à l'époque. Comme pour le W12, la force motrice était transmise aux quatre roues par une boîte automatique et la transmission intégrale 4MOTION. De série, le V6 de 3,2 litres était une traction.

Au cours des 15 années de construction, la gamme de moteurs n'a cessé d'évoluer. En 2003, un V8 de 4,2 litres a fait son entrée dans la berline de luxe, suivi un an plus tard par le V6 TDI de 3,0 litres. Celui-ci est rapidement devenu la motorisation la plus demandée. Dans sa dernière version, il atteignait 180 kW (245 ch). Le dix cylindres diesel a été supprimé en 2006, le W12 cinq ans plus tard. Et le V6 de 3,2 litres a cédé la place à un 3,6 litres et à un 3,0 litres.

**Mises à jour intensives.** Quatre mises à jour sont intervenues entre 2007 et 2014, afin de maintenir la Phaeton au sommet. Elles comprenaient des nouveautés telles qu'un système multimédia avec écran tactile, des freins en fibre de carbone et céramique pour le W12, des systèmes d'aide à la conduite tels que le Rear Assist, le Side Assist et le régulateur adaptatif de la vitesse ACC amélioré, une reconnaissance des panneaux de signalisation par caméra et un réglage dynamique des feux de route. Pendant quelques années, il y a également eu des plaques d'immatriculation autolumineuses avec la technologie d'électroluminescence. Le grand renouvellement de 2010 a dévoilé de nouvelles faces avant et arrière, dont l'allure était particulièrement appréciée par la clientèle chinoise.

<sup>1)</sup> Phaeton : ce véhicule n'est plus proposé à la vente.

<sup>2)</sup> Phaeton D2 : ce véhicule est une étude.