



15 juli 2022

20 jaar Phaeton¹: Volkswagen toont voor het eerst de nooit gebouwde opvolger

- De Phaeton bereidde Volkswagen voor op intrede in premium segment
- Eerste berline van het merk uit de hogere klasse vestigde normen op het vlak van technologie en herwerkingskwaliteit
- Opvolger van Phaeton² bleef een exclusief unicaat – ten gunste van de elektromobiliteitscampagne

Het was een auto voor kenners, individualisten en genietters: 20 jaar geleden bracht Volkswagen de Phaeton op de markt. De berline uit de hogere klasse fascineerde vanaf 2002 met een superieur en rustig karakter, een uitstekend comfort, hoogtechnologische features en een indrukwekkende constructiekwaliteit. Met de Phaeton waagde Volkswagen zich voor de eerste keer in de luxeklasse van de autosector en bewees het merk op slag zijn premium deskundigheid: de Phaeton gaf het hele merk een uitstraling en diende als pionier voor nieuwe premium producten zoals bijvoorbeeld de Touareg en Arteon. In 2016 kwam het tot een afscheid, want het bestuur van het merk besloot om de berline af te stemmen op elektromobiliteit naar aanleiding van een consequente heroriëntatie, terwijl de opvolger met projectnaam 'Phaeton D2'² toen al in de startblokken stond.

Jozef Kabaň, hoofd van Volkswagen Design, kijkt vandaag met veel respect terug naar de Volkswagen Phaeton D2, die nooit in serie geproduceerd werd: "De auto geniet nog altijd een zeer grote aantrekkingskracht, heeft mooie verhoudingen en beschikt over een voelbare waardigheid en kwaliteit, die indruk maken." Samen met zijn collega Marco Pavone, hoofd van koetswerkdesign, en Tomasz Bachorski, hoofd van interieurdesign, gaf Kabaň vorm aan het design van het toekomstige Volkswagen-model. Aspecten als kwaliteit en waardigheid, die de Phaeton vanaf het begin kenmerkten en zijn premium belofte onderbouwden, spelen vandaag nog altijd een belangrijke rol bij Volkswagen.

Het rijklare unicaat van de Phaeton D2 was ontsproten uit een interne keuze tussen vier verschillende concepten. De winnaar was het ontwerp van Pavone en Bachorski, dat met opvallend sportieve, vlakke lijnen en een hoogwaardig interieurdesign veel bijval vond. Vervolgens werd de bijna-productierijpe conceptcar, die gebaseerd was op het modulaire platform voor voertuigen met overlans gemonteerde motor (MLB), voorgelegd aan de raad van toezicht.

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

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



Meer informatie
<https://www.dieteren.be/nl>



Maar aangezien alle krachten gebundeld werden om het merk Volkswagen af te stemmen op elektromobiliteit, werd er uiteindelijk tegen de serieproductie van de berline uit de hogere klasse gestemd.

Hoewel het geplande opvolgmodel dus nooit echt werd gerealiseerd, bewees de eerste Phaeton zichzelf met zijn luxueuze comfort, het innovatieve aandrijfconcept en de richtinggevende afwerkingskwaliteit, waartoe Volkswagen reeds 20 jaar geleden in staat was. Hiermee straalde hij op het hele merk een positief effect af, dat tot op vandaag standhoudt in vele modellen. Tomasz Bachorski, toen verantwoordelijk voor het interieur van het premium model: “Dat ook de Phaeton D2 voor was op zijn tijd, zie je vandaag aan features als het ‘Curved Display’, dat voor de navolger van de Phaeton voorzien was en in 2018 op de markt kwam als ‘Innovision Cockpit’ in de Touareg.”

Terugblik op 20 jaar Phaeton – opkomst in de luxeklasse. Vanaf het begin was het een ambitieus project, dat eind jaren negentig werd gelanceerd door toenmalig voorzitter van bestuur Ferdinand Piëch. Met een luxeberline wilde hij een voor Volkswagen nieuw marktsegment betreden en tegelijk het hele merk naar een hoger niveau tillen.

5,06 meter lang, 1,90 meter breed, 1,45 meter hoog ... Alleen al met deze afmetingen kon de Phaeton naast zijn concurrenten plaatsnemen in het luxesegment. Ondanks zijn grootte zag hij er eerder terughoudend uit. Zijn vloeiende design met een licht gewelfde dakhemel straalde namelijk tijdloze decentie uit. Alleen aan de achterkant zorgden ronde achterlichten onder een hoekige glasafdekking voor opvallende accenten.

Elegantie en materialen van de hoogste kwaliteit. Onder het rustig ogende koetswerk ging een stijlvol elegant interieur schuil. Chroom, houtfineer uit wel dertig materiaalagen en leder: dit trio was te vinden op de schakelpook van de automatische versnellingsbak, die er al even massief en krachtig uitzag als de gashendel van een motorjacht. Houten panelen dekten de ventilatieopeningen af; naargelang de instelling van de airconditioning en bij invallende zonnestrallen werden deze panelen indien nodig elektrisch en geluidloos geopend. Ook bij gebruik van het volledige vermogen werkte de verluchting nagenoeg tochtvrij.

Lounge op wielen. Het interieur van de Phaeton was een rijdende lounge, waarin een compromisloze kwaliteitsbelofte en hoogwaardige materialen gepaard gingen met oog voor technische details. Zwaar in het slot vallende deuren en dikke glasramen zonderden de inzittenden af van de buitenwereld, terwijl de voegen tussen de onderdelen extreem smal waren en perfect parallel



liepen. Het optionele Dynaudio-geluidssysteem legde ook veeleisende hifiliefhebbers in de watten.

De Phaeton was in topvorm en klaar voor lange afstanden. Dankzij de standaard luchtophanging met adaptieve schokdempers kon hij soepel en zachtjes over de weg rijden. De extreem hoge torsiestijfheid zorgde ervoor dat het koetswerk niet rammelde of kraakte. De motorkap, deuren en kofferklep waren gemaakt van aluminium. Als chauffeursberline was er een 120 millimeter langere versie van de Phaeton met veel ruimte achterin. Afzonderlijke stoelen met massage en verluchting waren, net als in de gewone versie, optioneel verkrijgbaar.

Ook de naam Phaeton symboliseerde de exclusieve status van de grote berline. Die verwees niet alleen naar de Griekse mythologie, maar sloot ook aan bij gelijknamige, klassieke modellen van Horch en ŠKODA.

De Gläserne Manufaktur. Bij de productiestart in Dresden in december 2001 lichtte Ferdinand Piëch het idee kort en bondig toe: “Op deze plaats zullen wij het topvoertuig van Volkswagen voor de hogere autoklasse bouwen. Hier zullen gedetailleerd handwerk en het gebruik van de modernste technologie zichtbaar en voelbaar zijn.”

Voor het nieuwe vlaggenschip was alleen het beste goed genoeg en dat gold ook voor de productie. Aan de rand van de stad Dresden ontstond de ‘Gläserne Manufaktur’, een glazen fabriek van hoge architectonische kwaliteit. In de zeer lichtrijke loodsen werd de Phaeton bijna volledig met de hand gemonteerd. De werknemers waren in het wit gekleed en velen droegen ook handschoenen. De vloer van de loodsen was bedekt met licht bergahornhout uit Canada en donker Duits eikenhout.

Twee bezinmotoren en een TDI. Het motoraanbod maakte het exclusieve karakter van de berline af. Vroege Phaeton-klanten konden kiezen tussen twee atmosferische benzinemotoren en een TDI. De compacte 3.2 V6 diende als basismotor en leverde 177 kW (241 pk). De cilinderrijen van deze motor stonden in een hoek van 15 graden tegenover elkaar. Ook de tweede ottomotor, de W12, was kort van constructie; deze had de vorm van een W die was samengesteld uit twee V-vormige zescilinders. Met een motorinhoud van 6 liter ontwikkelde hij 309 kW (420 pk).

V10 TDI met 750 Nm. De V10 TDI vormde de meest ongewone motor: met 5 liter motorinhoud, twee turbo’s met verstelbare turbinegeometrie, 230 kW (313 pk) vermogen en 750 Nm koppel maakte de aandrijving de Phaeton tot de op dat moment sterkste dieselberline ter wereld. Net als bij de W12 werd de



aandrijfkracht op alle vier de wielen overgebracht via een automatische versnellingsbak en de vierwielaandrijving 4MOTION, terwijl de 3.2 V6 standaard over voorwielaandrijving beschikte.

In de loop van de 15 jaar durende constructieperiode werd het motoraanbod steeds uitgebreid. In 2003 kwam er een V8 van 4,2 liter in de luxeberline en een jaar later volgde de 3.0 V6 TDI. Hij ontwikkelde zich snel tot de meest verkochte motorversie. In de laatste bouwphase kwam hij op 180 kW (245 pk). De tiencilinderdiesel ging weg in 2006, de W12 vijf jaar later. En de 3.2 V6 moest wijken voor een 3,6- en 3,0-litermotor.

Intensieve updates. Vier facelifts, verspreid tussen 2007 en 2014, hielden de Phaeton up-to-date. Ze hielden enkele vernieuwingen in, waaronder een multimediasysteem met touchscreen, remmen uit koolstofvezel-keramiek voor de W12, rijhulpsystemen zoals Rear Assist, Side Assist en verbeterde ACC, verkeersbordenherkenning via camera en een dynamische grootlichtregeling. Gedurende enkele jaren waren er ook lichtgevende nummerplaten met elektrische luminescentietechniek. De grote update van 2010 stak de voor- en achterzijde in een nieuw jasje, dat vooral bij klanten in China in de smaak viel.

¹⁾ *Phaeton: het voertuig is niet meer te koop.*

²⁾ *Phaeton D2: het voertuig is een studie.*