



Volkswagen Phaeton

Stille genierter

Autotest | Een Audi A8? Een prima auto, maar wel één die goed is voor veel afdunstige blikken. Een BMW 7-Serie? Dat rijdt fantastisch, maar wekt ook associaties op met lieden die minder netjes rijden. Een Mercedes S-Klasse dan? Dat icoon van luxe en voorspoed straalt uit dat er hier wat te halen valt. Maar er is een limousine voor de stille genierter die de auto voor zichzelf koopt en niet om indruk te maken op de buitenwacht. Er is een luxueus topmodel dat zo beschaafd is, dat menigeeen vergeet dat hij bestaat. Die auto is de Volkswagen Phaeton.

De directeur van Volkswagen mag alleen maar gezien worden in een Volkswagen. Hij stelde een team samen van de beste Volkswagen-ingenieurs en gaf ze de volgende opdracht: "mijn Volkswagen moet met 300 km/u over een circuit kunnen snellen, terwijl daar achterin niets van de horen of te voelen is. Geld speelt geen rol". De eis was zo scherp gesteld, dat een aantal van de knappe koppen bij voorbaat afhaakte.

Een andere wereld

De overgebleven specialisten presenteerden in 2003 de ultieme directie-limousine van Volkswagen. En het moet gezegd worden, het is comfortabel in de Phaeton. Heel comfortabel. Zodra de deur wordt dichtgetrokken, zijn de inzittenden afgesloten van de boze buitenwereld. Hun leefomgeving beperkt zich nu tot een stil cocon van leder, chroom en elektronica. Tegelijkertijd is de Phaeton geen praalwagen, ook in dit topmodel heerst de zakelijke en degelijke sfeer die

kenmerkend is voor Volkswagen.



In het Phaeton-interieur zijn geen standaard Volkswagen-onderdelen herkenbaar. De auto voelt niet als een veredelde Golf of Passat. Ook het audio-,

video-, communicatie- en navigatiesysteem verschilt van het gebruikelijke Volkswagen-systeem. De ontvangst van de FM-tuner is haarzuiver en de klank opmerkelijk goed. Het enige wat de Phaeton gemeenschappelijk heeft met de andere Volkswagens is de smetteloze en solide afwerking.

De knoppenwinkel maakt duidelijk dat Volkswagen voor de Phaeton alle voorzieningen heeft toegepast die het in huis heeft. Echter, de auto is op het moment van schrijven inmiddels vijf jaar op de markt. Dat is, ondanks een recente facelift, te merken. De uitrusting is niet zo geavanceerd als die van echte technocraten als de Lexus LS en BMW 7-Serie. Ook de volautomatische parkeerfunctie, die wel beschikbaar is op andere Volkswagens, is niet leverbaar op dit topmodel.



Het is het oog voor detail dat de Phaeton boven het niveau van zomaar een luxe zakenauto uittilt. Nadat de motor is gestart volgt een heuse ceremonie: de wortelhouten panelen die de luchtroosters afdekten bewegen in een elegante beweging omhoog. Alle knoppen voelen prettig aan de vingers. Zelfs een eenvoudige asbak of bekerhouder beweegt statig en gracieus naar buiten na een druk op de knop.

Achterin

De Volkswagen-directeur heeft de Phaeton bedoeld om zich te laten rijden, daarom ging er veel aandacht uit naar het comfort op de achterbank. De Phaeton is leverbaar met een gewone en een verlengde wielbasis.

Met name die laatste biedt achterin alle ruimte om met gestrekte benen te zitten. Rondom de zitplek is voldoende beweegruimte om met een laptop op schoot en paperassen rondom te kunnen werken.

De achterbank is elektrisch verstelbaar (rugleuning, zitting, lendesteun en hoofdsteun gescheiden), verwarmbaar en te voorzien van een heerlijke massage-functie. De vier zone airconditioning is ook vanaf de achterbank te bedienen. Het audiosysteem in de testauto is helaas niet vanaf de achterbank te bedienen.



De Phaeton wordt niet gebouwd in de fabriek waar ook de alledaagse modellen vandaan komen, maar in een eigen "studio" in Dresden waar iedere klant de auto geheel naar eigen wens kan samenstellen.

Sturen

Volkswagen en Audi komen van hetzelfde concern en daarom dringt zich de gedachte op dat deze Volkswagen gebaseerd is op de Audi A8. Dat is echter vloeken in de kerk! Volgens een woordvoerder van Volkswagen deelt de Phaeton de technische basis met een Bentley en is er geen schroef hetzelfde als in de Audi A8.



Bovendien heeft Volkswagen voor een heel eigen karakter gekozen. De eigenaar van een Audi of BMW laat zich een enkele keer verleiden om zelf te sturen. De Phaeton is bedoeld voor de hoogwaardigheidsbekleder die zich altijd laat rijden. Daarom staat comfort voorop.

De Phaeton haalt het comfort echter niet uit een overdreven zacht, Amerikaans-aandoend, onderstel. Dit blijft een Europese auto met een veilig en vertrouwd Europees weggedrag. Met een druk op de knop kan worden gekozen uit een comfortabel tot sportief onderstel. Het verschil tussen deze instellingen is, in tegenstelling tot bij veel andere auto's, daadwerkelijk merkbaar.

In alle gevallen is de Phaeton bijzonder stabiel. De auto laat zich zelfs met bruuske stuurbewegingen nauwelijks uit balans krijgen. Oneffenheden in het wegdek worden keurig opgevangen, zonder dat de auto zweverig wordt. Dankzij de enorme omvang is de Phaeton van nature rustig en stabiel. In de bocht wordt de gebruikelijke serene rust in het interieur echter verstoord door plotselinge en nadrukkelijk hoorbare rolgeluiden van de voorbanden.

4Motion

De Phaeton is leverbaar met één diesel- en drie benzinemotoren. Alle motoren zijn gekoppeld aan een zestraps Tiptronic automaat en brengen hun vermogen via alle vier de wielen over op het wegdek. De "4Motion" vierwielaandrijving voorkomt wielspin, en maakt het mogelijk het volle motorvermogen onder

alle (weers)omstandigheden te benutten. Het maakt de auto sneller en veiliger.



Voor deze gelegenheid is gereden met de fluisterstille 4.2 liter achtcilinder. Die is goed voor 335 pk / 430 Nm en dat is iets minder vermogen dan de concurrentie uit een soortgelijke motorinhoud haalt. De prestaties zijn daarom ook marginaal minder, zij het dat de Phaeton 4.2 nog steeds de grandeur heeft die bij een auto als deze hoort. Een voorzichtig tikje op het gaspedaal is voldoende om de auto statig, maar vlot in beweging te zetten. Altijd is een enorme reserve beschikbaar die de chauffeur als vanzelf een superieur gevoel geeft.

Wanneer het gaspedaal tot de vloer wordt ingetrapt is de Phaeton 4.2 razendsnel, maar niet sensationeel. Hoe luxueus en comfortabel deze auto ook is, de Phaeton schreeuwt het niet uit. En dat is waarmee deze auto zich onderscheidt: ook de Phaeton is een degelijke en verstandige Volkswagen. De Phaeton is een auto om van te genieten, maar wel met beide benen op de grond.



Conclusie

De directeur van Volkswagen wilde een luxe auto die met 300 km/u over het circuit zou kunnen razen zonder dat daar achterin iets van te horen of te voelen is. Die droom maakt de Phaeton niet waar. Allereerst is de topsnelheid begrensd op 250 km/u. Daarnaast zijn al bij lagere snelheden wind- en rolgeluiden hoorbaar. Dat geldt echter voor alle auto's in dit segment. Als het gaat om techniek, comfort en rijeigenschappen kan de limousine van Volkswagen zich prima meten met de concurrentie.

Hoe zeer het ook voor de hand lijkt te liggen: de Phaeton onderscheidt zich vooral van de concurrentie doordat het een Volkswagen is. Voor sommige kopers is dat een nadeel: zij willen indruk maken op de buitenwereld. Dat lukt niet met een auto die voor een buitenstaander lijkt op een chique Passat. Voor anderen maakt dat de Phaeton juist tot een ideale directieauto. Dankzij de beschaafde uitstraling neemt niemand aanstoot aan de Phaeton en trekt de auto geen negatieve aandacht. Kortom: de Phaeton is een toplimousine voor stille genietters.■



Specificaties

Volkswagen Phaeton 4.2 V8 4Motion Highline 4 persoons Lang

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	518 x 190 x 145 cm
Wielbasis	300 cm
Gewicht	2.176 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.400 kg
Tankinhoud	90 l
Bagageruimte	500 l
Bandenmaat	235/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	4172 cc
Cilinders / kleppen	8/5
Vermogen	335 pk @ 6500 tpm
Koppel	430 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,9 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	12,5 l / 100 km
Verbruik stad	18,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	9,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	290 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 136.290,-
Prijs instapmodel	€ 86.390,-