



Volkswagen Phaeton

Incognito

Rij-impressie | Succes is soms minder aantrekkelijk dan het lijkt. Wie eenmaal een fortuin heeft opgebouwd, wordt geconfronteerd met onaangename zaken als afgunst en jaloezie. In zekere zin is dat waar de Volkswagen Phaeton het bestaansrecht aan ontleent: dit is een buitengewoon luxueuze auto waar niemand aanstoot aan neemt. De buitenstaander denkt dat het een chique uitvoering van de Passat is, de stille genietster achter het stuur weet wel beter. En nu valt er nog meer te genieten, want de Phaeton onderging een facelift.

"Ik ben het meest bescheiden van iedereen". Kan die uitspraak of is het in tegenspraak met zichzelf? Als er één auto het meest bescheiden is van allemaal, dan is het wel de Volkswagen Phaeton. De fabrikant maakt nauwelijks reclame voor het topmodel en ook de autokoper lijkt nauwelijks te vallen voor deze weelderige limousine met alledaagse uitstraling.

Maar juist die alledaagse uitstraling is hét sterke punt van de Phaeton. Tijdens de proefrit kreeg de Phaeton-rijder geen enkele boze blik toegeworpen, werd de testauto er tussengelaten in de file en kon overal zorgeloos worden geparkeerd.

"Als er één auto het meest bescheiden is van allemaal, dan is het wel de Volkswagen Phaeton"



Toch is de Phaeton bijna twee meter breed en meet deze demo met verlengde wielbasis 5 meter 18. De verhoudingen zijn echter zo gekozen dat de Phaeton een even beschaafde uitstraling heeft als iedere andere Volkswagen. Bovendien heeft de Phaeton dankzij de recente facelift hetzelfde moderne aanzicht als de recentere Volkswagen-modellen. Het meest tekenend is de dagrijverlichting onder de koplampen, die dankzij LED-techniek een minimum aan energie verbruikt.

Onder het onopvallende koetswerk gaat een cabine schuil die op een wonderlijke manier de degelijkheid van Volkswagen met de weelderigheid van een limousine combineert. De gebruikte materialen zijn ontegenzeggelijk van uitmuntende kwaliteit, maar de overdaad die limousines van andere merken uitstralen ontbreekt in de Phaeton. Het interieur is tot in de kleinste puntjes verzorgd, maar toch heel gewoon gebleven.

Achterin

Een auto als de Phaeton wordt bij voorkeur met chauffeur gereden, de eigenaar neemt achterin plaats. Zeker in de hier gereden versie met verlengde wielbasis is de ruimte achterin uitstekend. De achterpassagiers kunnen bijna met gestrekte benen achterin zitten.



De Phaeton is voorzien van een klimaatcontrolesysteem met vier zones, zodat ook de beide achterpassagiers ieder een eigen temperatuur kunnen instellen. Optioneel zijn zaken als beeldschermen en klaptafeltjes achterin leverbaar. Alleen de Phaeton met vier zitplaatsen heeft een verstelbare rugleuning; de vijfzitter heeft een vaste achterbank.

Voorin

De chauffeur heeft voortaan de assistentie van een camera die verkeersborden leest. Wanneer dagelijks dezelfde route wordt gereden is dat weinig zinvol, maar in den vreemde is het prettig om bijvoorbeeld de geldende maximumsnelheid als geheugensteuntje in beeld te hebben. Helaas is duidelijk merkbaar dat deze nieuwe techniek achteraf is toegevoegd. De informatie van de camera verschijnt niet bij andere gegevens, maar moet expliciet worden opgevraagd.



Het audiosysteem is verzorgd door de Deense specialist "Dynaudio". De klank ervan is zeer fraai, maar kent enkele schoonheidsfoutjes. Zo zit de tweeter in de achterdeur dicht bij het hoofd dan die in de voordeur. Hoge tonen lijken daarom van achteren te komen en lage van voren; dat is onrustig en onnatuurlijk. De versterker is te licht, waardoor het geluid op hoog volume gemakkelijk vervormt. Aan de andere kant: juist de Phaeton is een auto om in alle rust van te genieten.

Op enige "basisruis" na, zijn de banden, de rijwind en de motor vrijwel onhoorbaar. Alleen de airconditioning verstoort de rust een enkele keer.



Diesel

Voor modeljaar 2010 is ook de dieselmotor aangepast. Deze heeft als vanouds een inhoud van drie liter en telt zes cilinders. Het vermogen is flink toegenomen

(van 225 pk naar 240 pk), terwijl het verbruik is verlaagd. Alhoewel dit een grote verbetering is, hoort de Phaeton allerm minst tot de zuinigste auto's in dit segment. Zo levert Mercedes-Benz inmiddels een S-Klasse met eenzelfde vermogen (maar geen vierwielaandrijving) die 75 gram CO₂ per kilometer minder uitstoot.

De Phaeton is niet voorzien van een stop/start-systeem of recuperatie. Desondanks was het testverbruik zeer scherp. De auto is louter voor lange afstanden gebruikt en dat kostte gemiddeld 6.5 liter per 100 km. Zelfs kleine auto's zouden zich daar niet voor schamen!



In vergelijking met de sterke benzinemotoren, ontbreekt het de Phaeton-diesel aan overmacht. Desondanks is ook de "3.0 TDI" een zeer snelle auto die met gemak alles en iedereen zoek rijdt. Een voorzichtig tikje op het gaspedaal is al voldoende voor een razendsnelle acceleratie, waarbij kortstondig een diep en machtig geluid uit het vooronder klinkt. Dankzij de standaard aanwezige vierwielaandrijving, wordt het vermogen onder alle omstandigheden veilig op het wegdek overgebracht.

De zestraps automaat voelt de bestuurder goed aan. Geheel in lijn met het karakter van de auto, houdt de computer het toerental bij voorkeur zo laag mogelijk. Wanneer kalm met de verkeersstroom mee wordt gereden, komt de naald van de toerenteller daarom zelden voorbij de 2.000 tpm.



Phaeton aan de verfijning die de concurrenten van recentere leeftijd wel bieden. De nieuwe dieselmotor is sterker en zuiniger geworden, maar is niet zo zuinig als die van de tegenstrevers.

Het sterkste punt van de Phaeton is echter gebleven: het is een Volkswagen. De meeste andere auto's in dit segment zijn te opvallend en lokken daarom negatieve reacties uit. De Volkswagen Phaeton heeft dezelfde degelijke nuchtere uitstraling als de andere modellen en trekt daarom geen aandacht, terwijl de inzittenden even zeer genieten als in andere limousines. ■

Weggedrag

Toch is de rust in het interieur voornamelijk te danken aan de enorme omvang van de auto. De Phaeton is simpelweg zo breed en zo lang, dat het koetswerk nauwelijks reageert op oneffenheden in het wegdek. Daarbij is het onderstel "over engineered", zoals Volkswagen het zelf noemt. De Phaeton deelt de basis namelijk met de Bentley Continental en dus stond comfort met stip op de eerste plaats.

De (instelbare) luchtvering zorgt er voor dat de Phaeton naar keuze comfortabel is of zelfs boven het wegdek lijkt te zweven. De besturing is indirect, waardoor de auto niet uitnodigt tot snel bochtenwerk. In plaats daarvan leent de Phaeton zich met name voor een kalme en statige rijstijl. Daarbij wordt de veiligheid nooit vergeten, want ook als de Phaeton zweeft staat deze Volkswagen stevig met de benen op de grond.

Conclusie

Eind 2010 heeft de Volkswagen Phaeton een facelift ondergaan. Daarom heeft Volkswagens directielimousine nu dezelfde moderne uitstraling als de nieuwste modellen. Ook de uitrusting is weer helemaal van deze tijd, met diverse assistenten die het werk van de chauffeur makkelijker en veiliger maken. Toch is wel degelijk merkbaar dat de Phaeton al sinds 2004 op de markt is. De integratie van de nieuwe elektronica is matig en ook ontbreekt het de



Specificaties

Volkswagen Phaeton

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

518 x 190 x 145 cm
300 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.227 kg
750 kg
2.500 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

90 l
500 l
235/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2967 cc
6/4
240 pk @ 4000 rpm
500 Nm @ 1500 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.6 sec.
237 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

8.5 l / 100 km
11.6 l / 100 km
6.7 l / 100 km
224 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 101.790,-
€ 86.390,-