Rijdende mythe

In 1999 presenteerde Volkswagen de Concept D op de IAA in Frankfurt. Menig wenkbrauw werd gefronst, want de auto was bedoeld als aanzet tot een frontale aanval op de bestaande topklasse. Een Volkswagen die het moest opnemen tegen de Mercedes-Benz S-Klasse en de BMW 7 Serie, dat was ongehoord. Alleen al daarom zou je de Phaeton als een rijdende mythe kunnen beschouwen. Niet in de laatste plaats vanwege Ferdinand Piechâ€™s megalomane idee om met de Phaeton alle andere limousines te doen laten verbleken. De toenmalige bestuursvoorzitter en tevens achterkleinzoon van Ferdinand Porsche wilde voor eens en altijd duidelijk maken dat â€œzijnâ€• Volkswagens niet alleen gezien moest worden als premiumautoâ€™s, maar dat Volkswagen ook de technische know-how en expertise in huis had om een dergelijke auto te bouwen. Bovendien zou PiÃ«ch binnen niet al te lange tijd met pensioen gaan en de superieure Phaeton moest tezamen met de 400 kilometer per uur

snelle Bugatti Veyron het slotstuk van zijn carriÃ¨re zijn.

Om de concurrentie te laten verbleken kwam PiÃ«ch met een keur aan doelstellingen en eisen waaraan de Phaeton moest voldoen. Het verhaal gaat dat sommige van deze doelstellingen zo absurd hoog waren dat de helft van ontwerp- en ingenieursteam vertrok omdat zij het als onmogelijk achten. Zo moest het mogelijk zijn om achterin een sigaar op te steken terwijl je deze voorin niet zou ruiken en bovendien moest de auto zo extreem stil zijn dat converseren bij een snelheid van 250 km/u mogelijk was zonder je stem ook maar licht te verheffen.

Sceptische opmerkingen

2002 is het jaar van de marktintroductie van de Phaeton. De verwachtingen zijn hoog gespannen en Volkswagen heeft een auto beloofd die de wereld zou doen schokken. Al

gauw blijkt dat de verkopen tegenvallen. In moederland Duitsland doet hij het nog redelijk goed, maar in de rest van Europa en daarbuiten moeten de verkoopprognoses naar beneden worden bijgesteld. â€œHet is een Audi A8 met een VW-logoâ€• en â€œhij lijkt op een vergrote Passatâ€• zijn veelgehoorde sceptische opmerkingen. En dat terwijl de nieuwe Audi A8 pas eind 2002 op de markt zou verschijnen en voor een groot gedeelte leunt op de techniek van de Phaeton, evenals overigens de Bentley Continental GT en de Flying Spur. Bovendien is de neus van de in 2000 vernieuwde Passat juist gebaseerd op die van de aanzet tot de Phaeton, de Concept D. Daarbij is de Phaeton natuurlijk fors groter en is er duidelijk sprake van een krachtiger gelijnde auto. Toch zit er een kern van waarheid, in want door het slanke design ziet de Phaeton er van een afstand beschaafd uit. Totdat je oog in oog staat met de Bauhaus-achtige architectuur van de Phaeton. Dan is duidelijk hoe imposant de auto is. Zeker de uitvoering waar wij mee reden. Deze is meer dan vijf meter lang en bijna twee meter breed.

Toch oogt de auto niet grof en groot zoals bepaalde concurrenten. Het koetswerk ziet er gestroomlijnd en aalglad uit en is vooral erg gebalanceerd. Dit is niet slechts gedaan uit esthetisch oogpunt, maar de luchtweerstand is hierdoor ook lager en dat resulteert in minder geluid tijdens het rijden. De auto doet zo Duits zakelijk aan dat het in zekere zin in het intellectuele leven van de nieuwe zakelijkheid naadloos had gepast. De neus is strak en de achterzijde is minstens zo â€œcleanâ€•. De LED-lichten waren op de Phaeton nog een noviteit maar inmiddels beschikken steeds meer autoâ€™s over de techniek. Overigens is de Phaeton sinds afgelopen jaar voorzien van een subtiele facelift waarbij de auto nu ook aan de voorzijde voorzien is van LED-dagrijverlichting. Gelukkig niet in de vorm van kermisachtige verlichting zoals Audi dat doet, maar heel beschaafd achter bewerkt glas. Tot slot is het designelement van de Phaeton de fantastische C-stijl. De C-stijl is een geweldig mooie vondst en het verleent de Phaeton een ingetogen en chique karakter met charisma.

Tochtende aircoâ€™s

PiÃ«ch wilde een auto die ook qua interieurkwaliteit de toon zou zetten. De afwerking en het materiaalgebruik is subliem en zeker ten tijde van zijn introductie veel beter dan de concurrentie. Helaas zitten deze merken op dit niveau echt niet stil. Vooral de nieuwe S-Klasse is de toonaangevende auto, maar die is dan ook veel nieuwer. Desondanks kan de Phaeton nog opvallend goed concurreren als je naar zijn leeftijd kijkt. Kenmerkend voor de Phaeton is het ingenieuze airconditioningsysteem. PiÃ«ch heeft een hekel aan tochtende aircoâ€™s en dat moest de Phaeton dus absoluut niet hebben. In de Phaeton zul je daarom op het eerste oog dan ook geen luchtroosters tegen komen. Die zijn er echter wel degelijk. Op de plekken waar je de roosters zou verwachten zitten panelen en alleen wanneer de airco voluit blaast schuiven de panelen omhoog en zijn de roosters zichtbaar. De ergonomie is top, met uitzondering van de raambediening. Die zit namelijk iets te ver naar voren.

De stoelen zitten zeer goed, ze zijn in elk denkbare richting te verstellen en een massagefunctie mag vanzelfsprekend niet ontbreken. Het spreekt voor zich dat in deze verlengde uitvoering de personen achterin als een vorst zitten. Twee aparte zitplaatsen in plaats van een achterbank, ook hier weer gescheiden airco en natuurlijk een zee aan beenruimte. De Phaeton is geweldig mooi verlicht van binnen en de details zoals het klokje en de warme uitstraling van het beige interieur geven je een weelderig gevoel. Het moet daarom absoluut gezegd worden dat qua opzet en ontwerp de Phaeton meer luxe uitstraalt dan zijn concurrenten. Dat heeft waarschijnlijk vooral te maken met het feit dat de Phaeton van zijn concurrenten het meest â€œdoorsneeâ€• dashboarddesign heeft en dat dan juist de sublieme afwering en materialen extra opvallen. Jammer dat het navigatiesysteem echter niet meer van deze tijd is. Omstandige bediening en vooral de kwaliteit van de kaartweergave is bijzonder matig.

Comfortabele inborst

Bedekte en geÃ¯soleerde wielkasten en een ontwerp dat zo weinig mogelijk geluid moest veroorzaken. Dat zijn zo twee voorbeelden van maatregelen die ervoor moesten zorgen dat de Phaeton beter, stiller en comfortabeler moest zijn dan de andere

Duitsers. Dat is voor een deel zeker gelukt. Hij rijdt fantastisch en absoluut beter dan een aantal concurrenten, maar hij declasseert ze niet op de manier zoals PiÃ«ch voor ogen had. Luchtvering, vierwielaandrijving en snelheidafhankelijke stuurbekrachtiging maken van deze auto Ã©Ã©n van de comfortabelste limousines op de markt, maar absoluut niet de sportiefste. Zelfs al zet je alle instellingen in de sportstand, de auto blijkt altijd meer gericht te zijn op comfort dan op dynamiek. De automaat die is ook duidelijk gericht op comfort want je merkt echt niet dat hij overschakelt naar een andere trap. Opvallend onopvallend!

Opvallend is wel dat je af en toe wat windgeruis hoort bij de buitenspiegels bovendien dringt het herkenbare V8-geluid, bij diep gas geven, behoorlijk goed in het interieur door. Wel een aparte motor overigens, want hij voelt betrekkelijk bijterig en alert aan. Een beetje gas is voldoende om de auto te versnellen en het gaat met meer drama dan bij een A8 of een S-Klasse. Niet vervelend, maar ook niet echt passend bij zijn comfortabele inborst. Bij een dynamischer karakter had het prima gepast, maar nu is het evenwicht even weg als je gas geeft. Je merkt bij de Phaeton echter wel dat het een zware auto is, want hij voelt niet echt lichtvoetig aan zoals een A8 of een BMW 7 Serie. Hij is gewoon bijzonder comfortabel. Bedoeld voor het hogere cruisen. Hij rijdt perfect, maar niet significant anders dan veel concurrenten en hij zet ze niet op de achterstand die PiÃ«ch graag had gewild.

Exclusief genoegen

Het is een exclusief genoegen om te rijden met een Phaeton. Hij is zo zeldzaam als een witte raaf en je moet maar durven om deze â€œÃ¼ber-Passatâ€• tussen de S-Klasses en 7 Series van deze wereld te parkeren. Hij doet niets onder voor deze autoâ€™s, sterker nog, op een aantal punten scoort hij significant hoger, maar hij haalt niet de perfectie en de doelstellingen die Ferdinand PiÃ«ch gesteld heeft. Hij rijdt absoluut heel erg comfortabel en soeverein, maar hij zet de concurrentie niet op een zijspoor.

Toch is de Phaeton wellicht niet zoâ€™n dergelijke flop als wij denken. De klasse van de auto straalt ook af op bijvoorbeeld de Passat en de Golf en dat zorgt voor een imagoboost van jewelste. De kras die onverlaten achterlieten op de testauto spreekt wellicht boekdelen: VW heeft een auto gemaakt waarvan je ziet dat hij klasse heeft en die genoeg jaloezie opwekt om er een kras op te maken. Wat dat betreft is de Phaeton

als imagebuilder geslaagd!

Plus

+ Exclusive verschijning
+ Uiterst comfortabel
+ Duurzame materialen

Min

- Raambediening
- Matige navigatie
- Karakter V8