



Pawel Piotrowski
19 juli 2011

De Phaeton Opera

Een tragisch einde van de desolate levensloop van de Volkswagen Phaeton leek onafwendbaar. Na negen productie jaren was de hoop op succes al lang vervlogen en de Phaeton leek op weg naar een langzame en oneervolle dood. De Duitsers legden zich er echter niet bij neer. Totgesagte leben länger dacht men knarsetandend in Wolfsburg. Walter de'Silva voorzag de Phaeton afgelopen jaar met het nieuwe familiegezicht. Niet geheel onsuccesvol, want de ten dode opgeschreven Phaeton gaat eindelijk als warm broodje over de toonbank. In China, welteverstaan.



Culturele ronde

Wat zien de Chinezen toch in onze westerse Phaeton? Om deze vraag te beantwoorden namen wij een Phaeton 3.0 TDI met lange wielbasis mee voor een retourtje naar de culturele centra in het oosten van Europa. Onze eerste bestemming lag in het heropgebouwde stadscentrum van Dresden. In het enorme stadspark - slechts de helft kleiner dan Central Park in New York - ligt de glazen eindassemblagefabriek van Volkswagen. In deze GLÄŦserne Manufaktur wordt de Phaeton sinds 2002 grotendeels met de hand in elkaar gezet. Onderweg naar Dresden leerden we gauw wat de Phaeton zo bijzonder maakt. Zijn stilte. En zijn hoge comfort. Met dank aan zijn luchtvering en sublieme geluidsisolatie zoekt de Phaeton bijna geluidloos met hoge snelheden over de Autobahnen. Daar kan geen nieuwe BMW 7 serie of Jaguar XJ aan tippen. Slechts de S-Klasse presteert qua comfort op eenzelfde hoog niveau.

Volkswagen Phaeton 3.0 TDI Highline Lang

Omstebeurt ruil ik tijdens de lange heenreis met de fotograaf van plek. Zowel achter het stuur als rechtsachterin zit ik formidabel. Dankzij de zonneschermen kan ik mij achterin volledig van de wereld afsluiten en met uitgestrekte benen het NRC Handelsblad met het nieuws uit de wereld lezen. Zachtjes hoor ik de wind langs de auto blazen en alleen als ik een blik naar buiten werp word ik mij bewust van het tempo dat mijn chauffeur op de vrijwel lege Autobahn aanhoudt. Het compromisloze comfort heeft ook een keerzijde. Wanneer ik op de heuvelachtige en bochtige A7 bij Kassel achter het stuur zit moet ik min of meer gokken hoever ik moet insturen. Tegelijkertijd werkt de luchtvering hard om Ferdinand Piëch's droom stabiel door de bochten te loodsen. Het voelt aan alsof je met een goederentrein over de Autobahn raast. Figuurlijk klopt dat ook, want met een leeggewicht van ruim 2 ton is de Phaeton geen ballerina.



Gläserne Manufaktur

De uren vliegen voorbij en in de avond bereiken wij eindelijk het NH Altmarkt Hotel in Dresden. In een doorsnee auto zou je na zo'n lange aaneengesloten rit fysiek gesloopt uit de auto rollen. Maar niet met de Phaeton. De tochtvrije airco, subtiel gekoelde zetels met massagefunctie, ruimte en rust om je heen werken welhaast net zo ontspannend als een dagje thuis op de bank lommeren. Tijdens het uitladen van de bagage ontdek ik een vlekje op het smetteloze blazoen: het kofferklep mechaniek staakt. Samen met de fotograaf besluit ik om de stad maar meteen met de auto te gaan verkennen. In het zachte avondlicht weerspiegelen de historische gebouwen van Dresden zich diep in de zwarte parelmoerlak. Fluisterstil vervolgt de Phaeton zijn weg over de klinkers en tramrails van het drukke centrum van Dresden. Ondanks de heldere aanwijzingen van het navigatiesysteem raken wij de weg meermaals kwijt. De ironie wil dat de software niet helemaal meer up-to-date is.

Zaterdagochtend staat ons bezoek aan de Gläserne Manufaktur gepland. Wij worden hartelijk ontvangen voor een rondgang door het enorme glazen pand dat wellicht net zo megalomaan is als de auto die het baart. Ook onder het directe bewind van Ferdinand Piëch ontwikkelt, zo horen wij later. De Nederlandse term 'fabriek' is voor een plek die meer als een modern museum of art gallery aandoet gewoonweg denigrerend. Overal waar je kijkt zie je houten vloeren, wit beton en glazen wanden. Zelfs de lopende band is een houten vloer. Nergens zie je een rommelig hoekje of een verdwaald stuk gereedschap liggen. Wij moeten zelfs witte jassen aan om de hermetisch afgesloten assemblageruimtes te mogen betreden.



Witte jassen

Om de vier etappes van de eindassemblage te doorlopen heeft een Phaeton 32 uur nodig. Per etappe hebben de witte jassen 8 uur tijd om respectievelijk de elektronica, aandrijflijn en uitrusting grotendeels met de hand te monteren. Tot slot volgt een testparcours van eveneens 8 uur. Pas daarna mag een Phaeton via het volledig afgeschermd klantencentrum zijn geboorteplaats verlaten. Tegenwoordig gebeurt dat 48 keer per dag. Grofweg de helft van de auto's gaat naar China. Alle auto's die je ziet zijn reeds verkocht, Volkswagen produceert de Phaeton uitsluitend op bestelling. Een opvallende detonatie in de Gläserne Manufaktur is een motorjacht naast de lopende band. In samenwerking met de Duitse bootsfabrikant Frauscher heeft Volkswagen daarin de 3.0 TDI gelepeld. Klanten kunnen auto en boot voor de lieve som van €300.000 kopen. Een schijntje, toch?

Volkswagen Phaeton 3.0 TDI Highline Lang

Na een typische Duitse avond met Schnitzel en Radeberger verlaten wij zondagochtend Dresden en vervolgen onze weg naar Praag. Over de zogenoemde Porta Bohemica duurt het slechts een ruim uur voordat we de stadspoorten van Praag bereiken. In vergelijking met Praag lijkt Dresden meer op een groot dorp. In de historische oude stad en Malá Strana krioelt het van de toeristen. De piepkleine smalle straatjes zijn een enorme uitdaging voor de gigantische Phaeton. Als een olifant door de porseleinenkast banen wij ons een weg tussen de historische panden. Opmerkelijk genoeg blijkt de Phaeton best wendbaar te zijn, al is een set extra ogen geen overbodige luxe om de lange en brede koets goed in de gaten te houden. De achteruitrijdcamera komt tijdens het steken goed van pas.



Glooiend Tsjechisch landschap

Reeds na twee uur hebben wij genoeg van de drukte en keren wij de neus van de

Phaeton weer langzaam richting het westen. De route verloopt grotendeels via een B-weg naar onze overnachtingsplek in Karlovy Vary. Door het glooiende landschap en de snelheidsverschillen is het lastig om een continue snelheid aan te houden. Soms heeft de 3.0 TDI moeite om de zware Phaeton bergop te versnellen. De zestraps automaat schakelt dan een tandje terug, om vervolgens erachter te komen dat het weinig zin heeft en weer op te schakelen. Niet gek, aangezien het koppel van 500Nm tussen 1.500 en 3.000tpm toch al volledig gereed staat. Weinig zinvol is tevens de sportstand van de dempers. De Phaeton wordt er iets harder door, maar echt strakker gaat het onderstel niet aanvoelen.

Na een goede nachtrust in het wereldbekende kuuroord Karlovy Vary - ook wel bekend als Karlsbad - waar onder andere diverse filmscènes uit Casino Royale zijn opgenomen zetten we de vaart in richting Leusden. Vroeg op de zonnige maandagochtend is het enorm rustig in Duitsland. We krijgen de kans om de Phaeton eens flink op zijn staart te trappen. Hoewel de 3.0 TDI als instappertje officieel slechts 237km/h moet kunnen halen loopt de naald een paar keer vrolijk de teller uit. Bergaf duwt het enorme gewicht de Phaeton ver voorbij de 250km/h grens. Een begrenzer heeft de 3.0 TDI niet. De remmen voelen zo vertrouwenwekkend aan dat dit geen enkel probleem is. Een paar uur later tanken wij de Phaeton in Leusden af. Ik noteer een nette 10,5 liter per honderd kilometer. Geen slecht resultaat voor een snelle rit huiswaarts. Kort daarna is het tijd om afscheid van de Phaeton te nemen. Voor altijd?



Ferdinand Piëch's erfenis

Als we de geruchtenmachine mogen geloven zal het afscheid van de Phaeton niet voor eeuwig zijn. Een kroonprins staat in de steigers en zou al in 2013 voor aflossing aan de top moeten zorgen. Na deze reis vraag ik mij echter af in hoeverre er nog verbeteringspotentieel is. De originele Phaeton zal niet makkelijk te overtreffen zijn. En zonder Ferdinand Piëch in de directie van de Volkswagen AG zullen de ingenieurs waarschijnlijk ook een stuk minder uitgedaagd worden om met 'das beste Auto der Welt' op de proppen te komen. Want dat was immers het doel van de Phaeton. Daarin is de Phaeton naar mijn mening glansrijk geslaagd. En daarom weten de Chinezen de Phaeton te waarderen. Nu wij nog.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Meest stille topklasse auto
- + Zeer ruim en ultra comfortabel
- + Fluisterstille 3.0 TDI

Min

- Stoelmassage laat te wensen over
- Hoge afschrijving