



Volkswagen

Der neue Phaeton

Internationale Fahrvorstellung in Sanya, China

Hinweise:

Diese Presse-Information sowie Bildmotive zum neuen Phaeton finden Sie im Internet unter www.volkswagen-media-services.com.

Benutzerkennung: new-phaeton | Kennwort: 06-2010

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Ausstattungsangaben und technische Daten gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.

DE

■ Auf den Punkt

Kurzfassung	01
-------------	----

■ Zentrale Aspekte

Exterieur	06
Interieur	10
Assistenzsysteme	18
Motoren	22
Luftfederung und Allradantrieb	25
Ausstattung	29
Gläserne Manufaktur	35

Der neue Phaeton –

eine der weltweit hochwertigsten Limousinen wurde noch besser

Flaggschiff der Marke Volkswagen mit grundlegend neuem Frontdesign

Online-Dienste und dynamische Fernlichtregulierung halten Einzug im Phaeton

Wolfsburg/Sanya, Juni 2010. Volkswagen fertigt in der deutschen Gläsernen Manufaktur (Dresden) eines der hochwertigsten und exklusivsten Automobile der Welt: den Phaeton. Die Qualität, der Stil und der Reisekomfort dieser Limousine (serienmäßig Allradantrieb, Luftfederung und 4-Zonen-Klimaautomatik) definieren einen eigenen Maßstab. Angeboten wird der Phaeton mit zwei Radständen sowie zwei Fond-Versionen (drei Sitze / zwei Einzelsitze). Jetzt hat Volkswagen das Flaggschiff der Marke weiter perfektioniert.

Neu konzipiert wurde die komplette Frontpartie inklusive der serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer mit LED-Abbiegeleuchte. Korrespondierend auf diese Optik abgestimmt wurden die neuen LED-Rückleuchten. Parallel hielt eine Flut neuer, technischer Features Einzug. Hierzu zählen eine neue Bremsanlage, der erstmals in einer Limousine angebotene Dynamic Light Assist (kamerabasierte, dynamische Fernlichtregulierung) und ein Navigationssystem, das auf Wunsch Online-Daten in die Kartendarstellung integriert. Darüber hinaus „sieht“ der Phaeton dank optionaler Frontkamera Verkehrszeichen; die Geschwindigkeitshinweise werden in den Instrumenten (Multifunktionsanzeige) und dem zentralen Touchscreen der Mittelkonsole visualisiert. Das System wird zudem, als bislang erstes der Welt, auch Überholverbotszeichen erkennen und darstellen können.

Die jüngste Generation des Phaeton kommt bereits in wenigen Wochen auf den Markt (Europa im Juni; China im August).

V6-, V8- und W12-Motoren: Antriebsseitig stehen vier Motoren zur Verfügung (ein Turbodiesel, drei Benziner). Die Sechs-, Acht- und Zwölfzylinder bilden ein Leistungsspektrum von 176 kW/240 PS bis 331 kW/450 PS ab. Als Sechszylinder-Benziner kommt im Phaeton ein V6-Direkteinspritzer (FSI mit 206 kW/280 PS) zum Einsatz. In den Leistungsstufen über dem V6 FSI sind ein V8- und W12-Benziner erhältlich (246 kW/335 PS und 331 kW/450 PS). Im Diesebereich bietet Volkswagen einen höchst sparsamen und komfortablen V6 TDI (174 kW/240 PS) mit einem von 9,0 auf nun 8,5 l/100 km (analog 224 g/km CO₂) reduzierten Durchschnittsverbrauch an.

Design-Avantgarde: Die vom Konzernchefdesigner Walter de Silva entwickelte Volkswagen Design-DNA bestimmt die neue Linienführung. Insbesondere im Bereich der neuen Frontpartie präziserte das Design-team die ureigene, stilistische Souveränität dieses Modells. Der zeitlos elegante Phaeton wurde dadurch optisch breiter und kraftvoller: Analog zur aktuellen Volkswagen Design-DNA dominieren horizontale Linien die Gestaltung. Anders, als alle anderen Volkswagen, die bislang auf Basis dieser neuen DNA entstanden, kommt im Phaeton keine glänzend schwarze Kühlergrillabdeckung zum Einsatz, sondern ein vollkommen neues Chromelement. Diese Kühlerverkleidung beeinflusst das Design des neuen Phaeton maßgeblich.

Links und rechts vom Grill schließen sich die neu entwickelten Bi-Xenonscheinwerfer mit integriertem LED-Blinkern und LED-Kurvenfahrlicht an. Stilistisch mit dem Kühlergrill und den Scheinwerfern korrespondierend, wurde der Stoßfänger gestaltet. Auch hier bilden horizontale Linien den imaginären roten Faden des Designs. Selbst die Nebelscheinwerfer strahlen nun in LED-Technik. Ebenfalls modifiziert wurde die Heckpartie. Das Designteam entschied sich in diesem Bereich dafür, die seit jeher klassische, klare und kraftvolle Grundstilistik des Phaeton nicht zu verändern und stattdessen neue, abgedunkelte LED-Rückleuchten zu entwickeln. Analog zur Frontpartie wurde zudem der hintere Stoßfänger modifiziert. In der Silhouette fallen neue Seitenleisten und schmaler gezeichnete LED-Blinker in den Außenspiegeln auf.

Interieur-Kunst: Das Interieur des Phaeton gilt als eines der elegantesten, hochwertigsten und komfortabelsten der gesamten Oberklasse. Das Design ist geradlinig und zeitlos; die Materialien und Verarbeitungsqualität setzen weltweit den Maßstab. Unerreicht sind technologische Konzepte wie die zugfrei arbeitende 4-Zonen-Klimaanlage und die für ihre Ergonomie preisgekrönten 18-Wege-Sitze. Neben der Version mit drei Fondsitzen (5-Sitzer) kann die Limousine optional mit zwei elektrisch einstellbaren Einzelsitzen (4-Sitzer) bestellt werden. Darüber hinaus gibt es den Phaeton in einer um 120 Millimeter verlängerten Chauffeursversion. Über verschiedenste Leder, Alcantara-Verkleidungen, Holz-Applikationen und Ausstattungsdetails wie Kühlschrank oder Multimediasysteme von Volkswagen Exclusive kann die

Limousine indes praktisch grenzenlos individualisiert werden. Dies gilt auch für das neu gestaltete Multifunktionslenkrad; es kann entweder in Leder oder in einer auf die jeweiligen Applikationen abgestimmten Holz-Leder-Kombination bestellt werden. Viele Kunden in Europa respektive Europa bereisende Kunden nehmen die Möglichkeit wahr, ihren neuen Phaeton direkt vor Ort in der Gläsernen Manufaktur anhand von Original-Ledern, Hölzern und Lacken zu konfektionieren.

Info- und Entertainmentsysteme: Die durchgehend selbsterklärende Bedienung des Phaeton wurde uneingeschränkt auf die aktuelle Radio-/Navigationssystem-Generation übertragen (RCD 810 als Serienausstattung und RNS 810 optional). Die unter anderem über einem 8-Zoll großen Touchscreen gesteuerten Systeme bilden eine Funktionseinheit mit der Klimaanlage- und Multimediasteuerung. Im neuen Phaeton bietet Volkswagen für das mit einer 30 Gigabyte großen Festplatte ausgestattete Radio-Navigationssystem RNS 810 erstmals eine internetbasierte Google-Funktion als Ergänzung der Kartendarstellung an. Die entsprechenden Daten werden via Mobiltelefon online über einen eigens dafür eingerichteten Proxy-Server in das System geladen. Die Visualisierung im Display des Touchscreens entspricht inklusive der abrufbaren Points of Interest der aus dem konventionellen Internet bekannten Google-Maps-Grafik „Satellit“, respektive der Google-Kartendarstellung „Hybrid“ des iPhone; im Phaeton werden die Satellitenbilder natürlich durch die entsprechend markierte Routenempfehlung des Navigationssystems ergänzt.

Im Idealfall lädt das System die Daten per UMTS-Verbindung. Das Telefon selbst wird via remote SIM-Access-Profile (rSAP) komplett in die Anlage eingebunden. Wer alternativ ein Handy mit Hands-Free-Profile (HFP) nutzen möchte (z.B. das iPhone), kann auch dies in Verbindung mit dem neuen Phaeton tun (Google ist in diesem Fall nicht aktiv). Doch das Info- und Entertainmentsystem kann noch mehr. Dank optionaler Kamera erkennt es ab sofort Verkehrszeichen und blendet die entsprechenden Informationen in den Touchscreen und / oder in das Display der Multifunktionsanzeige (zwischen Tacho und Drehzahlmesser) ein. Als erstes Fahrzeug weltweit wird das System zudem auf Überholverbote hinweisen können.

Elektronische Assistenzsysteme: Zu den Assistenzsystemen des Phaeton zählen der neue Dynamic Light Assist (dynamische Fernlichtregulierung), ACC (automatische Distanzregelung), Front Assist (Umfeldbeobachtungssystem) und Side Assist (Spurwechselassistent). Ein Reifendruckkontrollsystem bietet zudem einen nochmals erhöhten Sicherheitsstandard. Komplet neu entwickelt wurde der optionale Dynamic Light Assist: In Verbindung mit einer hinter der Frontscheibe integrierten Kamera bleiben dabei die Fernlichtmodule der Bi-Xenonscheinwerfer dauerhaft aktiv; sie werden nur in den Bereichen abgeblendet, in denen das System eine mögliche Störung anderer Verkehrsteilnehmer analysiert. Dem Fahrer steht somit deutlich mehr Licht und damit ein klares Plus an Sicherheit und Fahrkomfort zur Verfügung.

Phaeton debütiert mit komplett neu gestalteter Frontpartie

**Designer gestalteten Grill, Scheinwerfer, Stoßfänger, Kotflügel und Haube neu
Phaeton wird optional mit 120 Millimeter längerem Radstand angeboten**

Wolfsburg/Sanya, Juni 2010. Für den neuen Phaeton wurde eine komplett neue Frontpartie entwickelt. Analog zur aktuellen Volkswagen Design-DNA dominieren dabei horizontale Linien die Gestaltung. Anders, als alle anderen Volkswagen, die bislang auf Basis dieser neuen DNA entstanden, kommt im Phaeton keine glänzend schwarze Kühlergrillabdeckung zum Einsatz, sondern ein vollkommen neues Chromelement. Diese Kühlerverkleidung beeinflusst das Design des neuen Phaeton zusammen mit den ebenfalls neu gestalteten Scheinwerfern maßgeblich und unterstreicht dessen kompromisslos eigenständigen Charakter. Klar, elegant, gestreckt und kraftvoll wirkt zudem die Silhouette des Phaeton mit ihrem weit vorne angesetzten Dach. Durch die eigenständige Auslegung der dritten Seitenscheibe und die coupéartig nach hinten verlaufende C-Säule entstand dabei ein sehr aristokratisches Designmerkmal.

Phaeton wurde für 300 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt

Im Hinblick auf die Steifigkeit, das Schwingungsverhalten, die passive Sicherheit und die Langzeitqualität erfüllt die viertürige und in den Stahlteilen vollverzinkte Karosserie des Phaeton höchste Ansprüche. Analog zum Fahrwerks- und Antriebsstrang sind alle Karosseriekomponenten auf eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 300 km/h (!) ausgelegt. Zwei von vielen positiven Folgen dieser konstruktiven Grundauslegung: maximale Solidität und höchster Geräuschkomfort. Neben

hochfesten Stählen setzt Volkswagen Leichtbauwerkstoffe für die Karosserie ein. Die Türen sowie die Kofferraum- und Motorhaube bestehen aus Aluminium, die vorderen Kotflügel schlagen indes die Brücke in den Motorsport: Sie bestehen aus einem hoch widerstandsfähigen Kunststoff.

Neues Frontpartiedesign mit Hightechfeatures

Zurück zum Design. Wie skizziert, entwarf das Team um den Konzern-Chefdesigner Walter de Silva und den Chefdesigner der Marke, Klaus Bischoff, eine komplett neue Frontpartie für den Phaeton. Im Detail steht der neue Grill aufrechter, ist in seiner strengeren Geometrie markanter und brilliert durch den Materialwechsel zwischen poliertem und mattem Chrom. Die horizontale Verbindung von Grill und Scheinwerfern folgt den von Walter de Silva definierten „Volkswagen Design Criteria“ und betont eindrucksvoll die Fahrzeugbreite. Als modellspezifisches Merkmal seiner Klasse zeigt der Phaeton zudem eine dreidimensionale Ausformung des Grills und der Haube. Und zwar mit präzisen Kanten, die den stärkeren Ausdruck der Wertigkeit vom Grill in die Karoserieskulptur transferieren. Mittig im Grill befindet sich erneut das klassische VW-Zeichen, das nun – trotz Integration der ACC-Radarsensoren (automatische Distanzregelung) – in einer neuen Oberflächenoptik ausgeführt wird.

Links und rechts vom Grill schließen sich die neuen, serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer mit integriertem Kurvenfahrlicht an. Nicht nur in optischer, sondern auch technischer Hinsicht, handelt es sich hierbei

um eine völlig neue Scheinwerfergeneration. Erstens: Die schmale Leiste der Blinker und das Kurvenfahrlicht sind als extrem gut sichtbare und stilistisch prägnante LEDs ausgeführt. Zweitens: Nach dem neuen Touareg wird auch der Phaeton mit dem optionalen Dynamic Light Assist erhältlich sein. Die komplexe Technologie „erkennt“ dank einer im Bereich des Innenspiegels integrierten Kamera andere Verkehrsteilnehmer und regelt analog die Ausleuchtung der Fahrbahn (*siehe separater Abschnitt zu Dynamic Light Assist*).

Korrespondierend mit dem Kühlergrill und den Scheinwerfern wurde der neue Stoßfänger gestaltet. Auch hier bilden horizontale Linien den imaginären roten Faden des Designs. Selbst die Nebelscheinwerfer wurden als schmale, horizontal angelegte Streifen in LED-Technik konzipiert. Last but not least ist nun auch der untere Abschlussbereich des Stoßfängers in Wagenfarbe lackiert. Im Vergleich zum Vorgänger steht die neue Generation des Phaeton somit nochmals sportlicher und präsenter auf der Straße.

Modifizierte Heckpartie und Silhouette sind zeitlos elegant

Die ebenfalls modifizierte Heckpartie unterstreicht diesen Eindruck. Das Designteam entschied sich in diesem Bereich dafür, die seit jeher klassische, klare und kraftvolle Grundstilistik nicht zu verändern und stattdessen neue LED-Rückleuchten zu entwickeln. Neben punktförmigen Lichtern kommt dabei pro Rückleuchte ein LED-Band in M-Form zum Einsatz. Folge: eine unverwechselbare, edle Tag- und Nacht-Grafik. Als schmale LED-Bänder waagrecht unten in den

Rückleuchten Integriert sind die Rückfahrscheinwerfer. Ebenfalls neu: das nun ebenfalls in einer 3D-Kontur ausgeführte VW-Zeichen auf der Kofferraumhaube.

Analog zur Frontpartie wurde der hintere Stoßfänger neu gestaltet. Der Heckstoßfänger besitzt eine neue, dreiteilige Chromleiste, die optisch eine Parallele zu den in weiß gehaltenen LED-Bändern der Rückfahrscheinwerfer bildet. Ab sofort ist zudem auch im Heckbereich das straßennahe Segment der Stoßfängerverkleidung in Wagenfarbe lackiert. Gleiches gilt für den unteren Bereich der Seitenschweller. In der Silhouette fallen zudem geänderte Seitenleisten, schmaler gezeichnete LED-Blinker in den Außenspiegeln und die neuen, optionalen 18-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Experience“ auf (Serie V6- und V8: die 17-Zoll-Leichtmetallfelge „Impression“, W12 die 18-Zoll-Leichtmetallfelge „Innovation“). Insgesamt stehen für den neuen Phaeton zehn Leichtmetallfelgen bis zu einer Dimension von 9J x 19 zur Verfügung.

Optional um 120 Millimeter verlängerter Radstand

Das Volkswagen Flaggship wird mit zwei Radständen angeboten. In der Standard-Konfiguration (Radstand: 2.881 Millimeter) ergibt sich dabei eine Gesamtlänge von 5.059 Millimetern. Die Version mit langem Radstand (plus 120 auf 3.001 Millimeter) misst in der Länge insgesamt 5.179 Millimeter. Beide Karosserieversionen sind 1.903 Millimeter breit und 1.450 Millimeter hoch.

Neuer Phaeton bietet Reise- und Bedienkomfort der Extraklasse

Innenraum des Phaeton gilt stilistisch und ergonomisch als wegweisend

Online-Dienste und dynamische Fernlichtregulierung halten Einzug im Phaeton

Wolfsburg / Sanya, Juni 2010. Das Interieur des hochsicheren Phaeton gilt als eines der elegantesten, hochwertigsten und komfortabelsten der gesamten Oberklasse. Unerreicht sind etwa die absolut zugfrei arbeitende 4-Zonen-Klimanlage und die für ihre Ergonomie preisgekrönten 18-Wege-Sitze. Intuitiv sind zudem alle Funktionen des Phaeton-Interieurs bedienbar. Neben der Version mit drei Fondsitzen (5-Sitzer) kann die Limousine optional mit zwei elektrisch einstellbaren Einzelsitzen (4-Sitzer) bestellt werden. Darüber hinaus gibt es den Phaeton in einer um zwölf Zentimeter verlängerten Version. Über verschiedenste Lederausstattungen, Alcantara-Verkleidungen, Holz-Applikationen und Ausstattungsdetails wie Kühlschrank oder Multimediasysteme und den Unikat-Service der Volkswagen R GmbH kann die Limousine indes praktisch grenzenlos individualisiert werden. Dies gilt selbst für das komplett neu gestaltete Multifunktionslenkrad; es kann entweder in Leder oder in einer auf die jeweiligen Holz-Applikationen abgestimmten Holz-Leder-Kombination bestellt werden.

Doch der Phaeton ist nicht nur komfortabel, sondern ebenfalls extrem sicher. Ergänzend zu Sicherheitsfeatures wie Allradantrieb und ESP sowie der hochfesten Karosserie (37.000 Nm/Grad statische Torsionssteifigkeit) sind es die im Interieur serienmäßig verbauten Rückhaltesysteme, die einen massiven Rundumschutz ermöglichen. Zu diesem Verbund gehören aktive Kopfstützen (vorn), Front- und Seitenairbags

(vorn) sowie Kopfairbags für die vorderen und hinteren Passagiere (außen). Ebenfalls serienmäßig sind Isofix-Halterungen (Fondsitzplätze außen) zur sicheren Befestigung entsprechender Kindersitze; diese Halterungen werden nun durch einen sogenannten Top Teather (zusätzliche Anbindung der Kindersitze im Bereich hinter den Kopfstützen) ergänzt.

Eines der besten Interieurs der Welt

Durch die eingesetzten Materialien, die technischen Lösungen, das elegante Design und die großzügigen Raumdimensionen entsteht ein ebenso progressives wie exklusives Ambiente, das den Phaeton unverwechselbar und sympathisch eigenständig macht. Es dominieren klare, gerade Linien, zeitlose und gleichzeitig zeitgemäße Designelemente, eine logische Bedienungsführung und gute Übersichtlichkeit. Nachts wird das Cockpit durch eine Kulissenbeleuchtung in ein dezentes, warmes Licht getaucht. Illuminiert sind zudem auch die Türinnengriffe. Den zentralen Punkt im geometrisch gegliederten Cockpit bildet die Mittelkonsole mit dem hier integrierten Infotainmentcenter und der sich unten anschließenden Schaltkonsole. Als analoger Kontrast zu diesen Hightech-Elementen befindet sich mittig in der horizontal verlaufenden Edelholzverkleidung der Instrumententafel die mit Chrom eingefasste Uhr des Phaeton. Für den Fahrer ideal einsehbar sind die Instrumente hinter entspiegeltem Glas.

Die Schalttafel besteht im oberen Bereich aus einem edel strukturierten Grundkörper; auf Wunsch können die Armaturen in einer Lederaus-

führung bestellt werden. Der untere Teil des Cockpits sowie die Türen bestehen aus einem farblich vom Oberteil abgesetzten und in der Regel hellerem Material.

Der Phaeton bietet ein überdurchschnittlich gutes Platzangebot. Wie optimal Volkswagen das Raumangebot der Karosserie ausnutzt, zeigt ein Blick auf die Innenraumlänge von 1.875 Millimetern. In der Chauffeursversion mit dem um 120 Millimeter verlängertem Radstand sind es gar 1.995 Millimeter; diese Werte garantieren außerordentlich entspannte Verhältnisse auf allen vier beziehungsweise fünf Sitzplätzen.

Die effektive Kopffreiheit vorne beträgt 974 Millimeter und hinten 970 Millimeter. Ebenfalls großzügig: Die Maße für die vordere und hintere Ellenbogenbreite – ein sicheres Indiz eines großzügigen Raumgefühls – liegen bei 1.562 Millimetern (vorne) und 1.528 Millimetern (hinten). Gleiches gilt für die zur Verfügung stehende Schulterraumbreite. Souveräne 500 Liter Volumen fasst der Kofferraum der Limousine. Feines Hightech-Detail am Rande: Die Kofferraumhaube des Phaeton W12 (und sonst optional) wird per Servomechanismus automatisch geöffnet und geschlossen. In diesem Fall bestehen die Heckklappenscharniere aus Aluminium; allein aufgrund ihres ästhetischen Anblicks lohnt sich hier das Öffnen.

Info- und Entertainmentsysteme

Die selbsterklärende Bedienung des Phaeton wurde uneingeschränkt auf die aktuelle Radio-/Navigationssystem-Generation übertragen

(RCD 810 und RNS 810). Die mit einem 8-Zoll großen Touchscreen ausgestatteten Systeme bilden eine Funktionseinheit mit der Klimaanlage- und Multimediasteuerung. Das RCD 810 gehört zur Serienausstattung; optional kann das Navigationssystem RNS 810 hinzugewählt werden. Beide Systeme lassen sich zudem um das 1.000 Watt (!) starke 12-Kanal-Highend-Soundsystem „Dynaudio Temptation“ kombinieren.

Nutzung von Online-Diensten: Im neuen Phaeton bietet Volkswagen für das mit einer 30 Gigabyte großen Festplatte ausgestattete Radio-Navigationssystem RNS 810 erstmals eine internetbasierte Google-Funktion als Ergänzung der Kartendarstellung an. Die entsprechenden Daten werden via Mobiltelefon online über einen eigens dafür eingerichteten Proxy-Server in das System geladen. Die Visualisierung im Display des Touchscreens entspricht der aus dem konventionellen Internet bekannten Google-Maps-Grafik „Satellit“, respektive der Google-Kartendarstellung „Hybrid“ des iPhone; im Phaeton werden die Satellitenbilder natürlich durch die entsprechend markierte Routenempfehlung des Navigationssystems spezifiziert.

Besonders interessant sind die abrufbaren POI – die Points of Interest. In Google integrierte Adressen, Sehenswürdigkeiten, Geschäfte, Sportstätten, Ärzte oder Restaurants können in Sekundenschnelle ausgewählt und direkt in die Zielführung übertragen werden. Im Idealfall lädt das System die Daten per UMTS-Verbindung. Das Telefon selbst wird via remote SIM-Access-Profile (rSAP) komplett in die Anlage eingebunden. Wer alternativ ein Handy mit Hands-Free-Profile (HFP) nutzen möchte, kann auch dies in Verbindung mit dem neuen Phaeton tun (Google ist

in diesem Fall nicht aktiv). Im HFP-Modus ist zum Beispiel auch das iPhone von Apple „Phaeton-kompatibel“.

Verkehrszeichenerkennung: Doch das Info- und Entertainment-system der aktuellen Phaeton-Generation kann noch mehr. Dank der im Bereich des Innenspiegels integrierten Kamera erkennt der Phaeton ab sofort Verkehrszeichen und blendet die entsprechenden Informationen in den Touchscreen des Systems und/oder in das Display der Multifunktionsanzeige (zwischen Tacho und Drehzahlmesser) ein. Dabei werden nicht nur die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sondern ebenfalls hierbei wichtige Zusatzhinweise (etwa „22–6 h“ oder „Bei Nässe“) angezeigt. Als erstes Fahrzeug weltweit wird das System zudem auf Überholverbote hinweisen können.

Die beste Klimaanlage der Welt

Eine Sonderstellung im Komfortbereich nimmt die 4-Zonen-Climatronic des Phaeton ein. Die einzigartige Anlage bietet drei wesentliche Vorteile. Erstens: Im Volkswagen Flaggschiff können auch die links und rechts im Fond Sitzenden getrennt voneinander ihre individuelle Soll-Temperatur einstellen; über die vier regelbaren Zonen erklärt sich außerdem die Bezeichnung 4-Zonen-Climatronic. Zweitens: Die kühlende oder wärmende Luft gelangt indirekt über automatisch öffnende und schließende Ausströmer gelenkt, weitgehend zugfrei in die definierten Zonen. Drittens: Via Kontrolle der Luftfeuchtigkeit ist eine Funktion integriert, die automatisch das Beschlagen der Scheiben erkennt und dem präventiv entgegenwirkt.

Das Funktionsweise der mit einer automatischen Umluftfunktion ausgestatteten Climatronic gestaltet sich wie folgt: Die angesaugte Außenluft wird durch zwei in der Motorhaube untergebrachte großflächige Partikelfilter mit Aktivkohleanteil von Schadstoffen gereinigt. Ein zweiflutiges Gebläse verteilt den Hauptluftstrom. Dann sorgen im Klimasystem 25 elektrische Stellantriebe für die ideale Steuerung der Luftverteilung. Durch die Nutzung großflächiger Ausströmquerschnitte kann die temperierte Luft mit einer geringen Geschwindigkeit in das Fahrzeuginnere gelangen; Zugempfinden wird auf diese Weise weitgehend vermieden. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die indirekte Belüftung, die – je nach äußeren Randbedingungen – gemeinsam mit den konventionellen Ausströmern in der Schalttafel oder allein für eine konstante Innenraumtemperatur sorgt. In letzterem Fall werden die üblichen vorne sichtbaren Luftausströmer durch Edelholzblenden verdeckt.

Die direkte Anströmung wird nur so lange wie nötig eingesetzt; beim Erreichen eines bestimmten Temperaturniveaus und entsprechenden Außenbedingungen ist es vielmehr wichtig, die Luft indirekt – also nicht auf Fahrer oder Beifahrer gelenkt – zu verteilen. Die Climatronic wechselt dann in den indirekten Modus, bei dem die direkten Ausströmöffnungen selbsttätig geschlossen und durch die Edelholzblenden abgedeckt werden. Jetzt sorgt ein Belüftungsband, das sich vor der Windschutzscheibe über die gesamte Innenraumbreite erstreckt, für eine kaum mehr spürbare Luftzirkulation. Besondere Aufmerksamkeit widmeten die Klimatechniker auch dem Fond, der

eine individuelle Temperaturregelung für die beiden äußeren Sitzplätze bietet. Das Niveau der einzelnen Lufttemperaturzonen wird über vier hintere Ausströmtemperaturfühler geregelt.

Preisgekrönte Sitzanlage

Fahrer- und Beifahrer-Sitz: Volkswagen bietet den Phaeton in einer 5-sitzigen Grundausführung und in einer optional 4-sitzigen Version mit zwei hinteren Einzelsitzen an. Serienmäßig sind die vorderen Sitze in der 5-sitzigen Variante elektrisch über ein 12-Wege-System einstellbar. Die zwölf Wege ergeben sich durch die Vor- und Zurück-Funktionen der Längs- (2x), Höhen- (2x) und Neigungseinstellung (2x), der Lehnenneigung (2x) sowie der Lordoseneinstellung in Höhe und Tiefe (4x). Die Bedienelemente für die elektrische Justierung befinden sich auf der Außenseite unten am Sitzsockel; intuitiv erfolgt die Verstellung über die als Schalter nachempfundene Sitzfläche und Sitzlehne. Vorne haben die Sitze zudem serienmäßig aktive Kopfstützen. Das reversible System wird bei einem Heckaufprall durch die Massenträgheit des Fahrers oder Beifahrers ausgelöst. Im Detail bewegt eine Umlenkmechanik in der Lehne die Kopfstütze nach vorne und nach oben; dadurch verringert sich der Abstand zum Kopf und damit das Risiko des bekannten Schleudertraumas.

Beim Phaeton W12, den 4-sitzigen Ausstattungen und sonst optional, steht ein 18-Wege-System zur Verfügung. Diese Sitze wurden als erste der Welt mit dem deutschen „AGR-Gütesiegel“ (beste Rücken-

unterstützung) und dem renommierten „Professor Ferdinand Porsche Preis“ ausgezeichnet.

Über die Funktionen der 12-Wege-Sitze hinaus können hier zusätzlich der Lehnenkopf, die Kopfstütze und die Sitzflächenlänge (gemeint ist die vordere Oberschenkelauflage) elektrisch verstellt werden. Zudem fährt das Lenkrad in diesem Fall beim Ein- und Aussteigen als sogenannte Easy-Entry-Funktion in eine Neutralposition zurück. Ebenfalls integriert: Eine Memory-Funktion für die individuellen Einstellungen von drei Fahrern (regelt die Sitze, die Höhe der Gurte, den Innen- und die Außenspiegel sowie das Lenkrad), eine via Ventilatoren erzeugte Sitzklimatisierung und eine durch die Lordosenstützen einstellbare Massagefunktion im Rückenbereich.

Fondsitze: Gleich zwei verschiedene Sitzkonfigurationen können alternativ für den Fond gewählt werden. Serienmäßig besitzt die Limousine eine 3er-Sitzbank. Als Sonderausstattung kann in der nächsten Stufe eine 6-Wege-Verstellung sowie die Klima- und Massagefunktion geordert werden. In der exklusivsten Version bietet Volkswagen den Phaeton mit zwei Einzelsitzen im Fond an, die über ein 10-Wege-System (inklusive Memorylogik) eingestellt werden können. Für diese Variante wurde auch im Fond ein Easy-Entry-System integriert: Beim Öffnen der Türen fahren die Einzelsitze je nach vorheriger Einstellung bis zu zehn Zentimeter zurück, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Zudem gibt es in Verbindung mit dem 10-Wege-System die Möglichkeit, den Beifahrersitz vom Fond aus zu verstellen.

Erste Limousine mit kamerabasierter Fernlichtregulierung

Dynamic Light Assist ermöglicht das Fahren mit Dauerfernlicht

Elektronische Assistenzsysteme erhöhen signifikant die Sicherheit

Wolfsburg/Sanya, Juni 2010. Zu den umfangreichen elektronischen Assistenzsystemen des Phaeton zählen der neue Dynamic Light Assist (dynamische Fernlichtregulierung), ACC (automatische Distanzregelung), Front Assist (Umfeldbeobachtungssystem) und Side Assist (Spurwechselassistent). Ein Reifendruckkontrollsystem bietet darüber hinaus einen nochmals erhöhten Sicherheitsstandard.

Dynamic Light Assist

Komplett neu entwickelt wurde der Dynamic Light Assist. In Verbindung mit einer hinter der Frontscheibe integrierten Kamera bleiben dabei die Fernlichtmodule der serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer dauerhaft aktiv; sie werden nur in den Bereichen abgeblendet, in denen das System eine mögliche Störung anderer Verkehrsteilnehmer analysiert. Dem Fahrer steht somit deutlich mehr Licht und damit ein klares Plus an Sicherheit und Fahrkomfort zur Verfügung. Realisiert wird die Funktion durch eine zusätzliche Blende zwischen dem Reflektor mit dem Xenon-Brenner und der Linse. In Verbindung mit einem intelligenten, seitlichen Schwenken des gesamten Moduls (via Kurvenlicht-Funktion) sowie der individuellen Ansteuerung des linken und rechten Scheinwerfers erlaubt es diese zusätzliche Blendengeometrie, die Lichtquelle nur in jenen Bereichen zu maskieren, von denen eine Blendung ausgehen könnte.

Dank der Front-Kamera erkennt das Kurvenlicht-Steuergerät die genaue Position des vorausfahrenden Fahrzeugs und „schiebt“ ab Geschwindigkeiten von 60 km/h den Lichtkegel bis an dessen Heck, respektive sogar seitlich am Wagen vorbei – ohne Blendung des Fahrers. Der Sicherheits- und Komfortzuwachs durch Dynamic Light Assist ist ähnlich groß zu bewerten, wie seinerzeit die Einführung der Xenon-Technologie.

ACC und Front Assist

Die automatische Distanzregelung (ACC) entlastet den Fahrer über das aktive Bremsen und Beschleunigen. Insbesondere bei längeren Autobahnfahrten werden der Fahrkomfort und die passive Sicherheit durch das ACC signifikant verbessert. Gleichzeitig vermeidet das aktivierte System, dass der gesetzlich vorgeschriebene Mindestabstand unterschritten wird.

Integraler Bestandteil des ACC ist das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist. Diese ACC-Erweiterung soll helfen, Auffahrunfällen vorzubeugen. Das System überwacht mit einem Radarsensor die Entfernung zu den Verkehrsteilnehmern vor dem Phaeton. Bei zu starker Annäherung informiert es den Fahrer in zwei Stufen. Gleichzeitig wird das Fahrzeug auf eine mögliche Vollbremsung durch den Fahrer vorbereitet. Front Assist versetzt dabei bereits im Vorfeld bestimmter Situationen präventiv die Bremsen in einen vorkonditionierten Status, der sonst erst mit dem Betätigen der Bremse aktiv wird; das System fungiert so als Anhaltewegverkürzung.

Die automatische Distanzregelung wird über entsprechende Tasten im neu gestalteten Multifunktionslenkrad bedient. Diese Bedienung gleicht in weiten Zügen der Regelung der Geschwindigkeitsregelanlage. Bei aktiviertem ACC bremst (falls nötig bis zum Stillstand) und beschleunigt die Limousine in einem vom Fahrer zuvor eingestellten Geschwindigkeitsbereich automatisch. Eingeschaltet werden kann ACC zwischen 30 bis 200 km/h. Dabei erfasst das System via Radar in einem Winkel von 12 Grad den bis zu 200 Meter vor dem Phaeton fahrenden Verkehr. Über eine ON/OFF-Taste auf der linken Seite des Multifunktionslenkrades wird ACC aktiviert bzw. deaktiviert. Darüber hinaus können alle Fahrerassistenzsysteme inklusive ACC durch eine zentrale Taste im Blinkerhebel gleichzeitig an- und abgeschaltet werden, wenn diese Taste länger als eine Sekunde gedrückt wird. Zudem wird ACC deaktiviert, sobald der Fahrer das Bremspedal betätigt. Mit der Lenkrad-Taste „Resume“ kann das System wieder aktiviert werden; es übernimmt dabei die vor der Deaktivierung gesetzte Wunschgeschwindigkeit. Auf dem Display der Multifunktionsanzeige lassen sich schnell und übersichtlich die wesentlichen Informationen zur automatischen Distanzregelung ablesen.

Side Assist im Detail

Ein weiteres Assistenzsystem im Phaeton ist der Spurwechsel-Assistent (Side Assist). Dieses System überwacht ab 60 km/h via Radarsensoren im Heckstoßfänger den Bereich hinter sowie neben dem Phaeton (jeweils ein Sensor für den Bereich links bzw. rechts vom Fahrzeug) und signa-

lisiert über eine Warnleuchte im Außenspiegelgehäuse eine mögliche Kollisionsgefahr. Der Sensorüberwachungsbereich erfasst eine Distanz von etwa 50 Metern hinter und 3,60 Meter neben der Limousine.

Erkennt Side Assist links oder rechts vom Phaeton eine kritische Situation, ohne dass dabei durch das Setzen des Blinkers vom Fahrer ein Spurwechsel angezeigt wird, weist das Leuchten der Warnlampe im Spiegelgehäuse auf die besondere Verkehrslage hin. Blinkt der Fahrer jedoch bei belegter Nachbarspur, macht ihn die Leuchte durch viermaliges Blitzen auf die potentielle Gefahr aufmerksam. Die Helligkeit der Warnleuchten kann über die Multifunktionsanzeige in fünf Stufen geregelt werden. Interessante Vernetzung der Systeme: Die aktuell vom Sensor der Regen- und Lichterkennung ermittelte Umgebungshelligkeit fließt automatisch in die Bestimmung der Leuchtstärke mit ein.

Durchschnittsverbrauch des V6 TDI wurde um 0,5 Liter gesenkt

Vier Motoren mit einem Leistungsspektrum von 240 PS bis 450 PS

Komfortabler V6 FSI ist meistgekaufter Phaeton-Motor in China

Wolfsburg/Sanya, Juni 2010. Der Phaeton wird mit vier souveränen Motoren angeboten; ihr Leistungsspektrum reicht von 176 kW/240 PS bis 331 kW/450 PS. Erfolgreichster Motor in Europa ist der V6 TDI, ein Turbodieseldirekteinspritzer mit 240 PS (95 Prozent Volumenanteil). In China entscheiden sich dagegen 94,4 Prozent für den V6 FSI, einen 206 kW/280 PS starken Benzindirekteinspritzer. Auf dem russischen Markt besonders stark gefragt (53,7 Prozent) ist der 246 kW/335 PS starke V8-Benziner des Phaeton. Wer den Phaeton in einen Sportwagen im Limousinen-Dress verwandeln möchte, entscheidet sich für ein Meisterwerk des Motorenbaus: den W12 mit 450 PS. Alle Motoren erfüllen unter anderem die europäische Abgasnorm EU-5.

Phaeton V6 FSI

Als V6-Benziner kommt ein FSI (Benzindirekteinspritzer) mit 3,6 Litern Hubraum und 206 kW/280 PS zum Einsatz. Der komfortable FSI entwickelt ein maximales Drehmoment von 370 Newtonmetern (bei 2.500 U/min). Die maximale Leistung des Vierventil-Sechszylinders steht bei 6.250 U/min bereit. Derart motorisiert, überzeugt die mit einer 6-Gang-Automatik und 4Motion-Allradantrieb ausgestattete Oberklasselimousine mit agilen Fahrleistungen: Der Phaeton V6 FSI erreicht die 100-km/h-Marke nach 8,6 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h. Dem gegenüber steht ein in Anbetracht der Fahrzeug-

klasse und Fahrleistungen niedriger Durchschnittsverbrauch von 11,7 Litern (analog 273 g/km CO₂).

Phaeton V6 TDI

Eine ebenso dynamische wie effiziente Common-Rail-Einspritzung kennzeichnet den 176 kW / 240 PS starken V6 TDI des aktuellen Phaeton. Seine Höchstleistung erreicht der 3,0 Liter große Vierventil-Sechszylinder bei 4.000 U/min. Das maximale Drehmoment von 500 Newtonmetern stellt sich bereits ab 1.500 U/min (!) ein und liegt konstant bis 3.000 U/min an. Auf 100 km/h sprintet der Phaeton V6 TDI aus dem Stand in nur 8,3 Sekunden. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht die Limousine in diesem Fall 237 km/h. Der Kraftstoffverbrauch konnte von 9,0 auf nur noch 8,5 l/100 km gesenkt werden (analog 224 g/km CO₂). Auch dieser V6-Motor wird in Verbindung mit einer 6-Gang-Automatik ausgeliefert.

Phaeton V8

Ausgesprochen souveräne Fahrleistungen garantiert der V8-Benziner des Phaeton. Er leistet 246 kW / 335 PS (bei 6.500 U/min) und entwickelt das beachtliche Drehmomentmaximum von 430 Newtonmetern (bei 3.500 U/min). Die Höchstgeschwindigkeit des Phaeton V8 wird elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Nach lediglich 6,9 Sekunden hat die Limousine den Sprint auf 100 km/h hinter sich gebracht. Der extrem leise Motor verbraucht im Durchschnitt 12,9 l/100 km; das entspricht einer CO₂-Emission von 298 g/km.

Phaeton W12

Der 6,0 Liter große W12-Motor des Phaeton setzt mit seinem Drehmomentverlauf, seiner Agilität und seinem Komfort Maßstäbe. Über eine 5-Gang-Automatik (Tiptronic mit alternativ sequentieller Schaltgasse) geschaltet, beschleunigt der Zwölfzylinder den Phaeton W12 mit langem Radstand in lediglich 6,1 Sekunden auf 100 km/h – ein Sportwagen-Wert. Die Höchstgeschwindigkeit wird auch hier elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 14,5 Liter (analog 348 g/km CO₂).

Performance und Komfort der Spitzenklasse

Lufffederungsfahrwerk senkt sich bei höherem Tempo automatisch ab

Phaeton ist serienmäßig mit Lufffederung und Allradantrieb ausgestattet

Wolfsburg/Sanya, Juni 2010. Das Fahrwerk des Phaeton ist so ausgelegt, dass ein Höchstmaß an Fahrdynamik, Fahrkomfort und Fahrsicherheit erreicht wird. Das Grundlayout des Fahrwerks besteht aus einer Vierlenkervorderachse und einer Trapezlenkerhinterachse. Serienmäßig – und das ist auch in dieser Klasse keineswegs selbstverständlich – ist das Fahrwerk an eine Vierrad-Lufffederung gekoppelt. In Summe ergibt sich nicht zuletzt durch diese Lufffederung eines der komfortabelsten Fahrwerke der Welt. Die Tatsache, dass zudem der Allradantrieb 4Motion serienmäßig an Bord ist, führt parallel zu einer außergewöhnlich hohen, aktiven Sicherheit. Ein komplett neues Bremssystem untermauert diese Tatsache im aktuellen Phaeton.

Vierrad-Lufffederung

Die hohe Fahrsicherheit und die parallel damit einhergehende Dynamik des Phaeton konnte bei gleichzeitig extrem guten Komforteigenschaften verwirklicht werden. Mit dafür verantwortlich ist, wie eingangs skizziert, das serienmäßige Lufffederungsfahrwerk. Das Ziel der Fahrwerksentwickler war ein Federungssystem, das höchste Ansprüche im Fahrkomfort und in der Fahrdynamik erfüllt. Hier eignen sich Lufffederungssysteme mit geregelter Dämpfung in herausragender Weise, da sie zahlreiche Vorteile gegenüber herkömmlichen Stahlfederungen bieten.

Die Niveauregulierung der Luftfederung erlaubt eine weiche, beladungsunabhängige und somit komfortorientierte Federungsauslegung und das gezielte Absenken des Fahrzeugs bei hohen Geschwindigkeiten. Folge: weniger Verbrauch und Wankneigung.

Aufgrund des physikalischen Verhaltens der Luftfederung passt sich die Federrate und die Standhöhe des Fahrzeugs automatisch der jeweiligen Beladung an und übernimmt somit gleichzeitig die Funktion einer klassischen Niveauregulierung. Dadurch bleibt der Fahrkomfort bei allen Beladungszuständen auf gleich hohem Niveau. Darüber hinaus vermindern sich beladungsabhängige Veränderungen in der Fahrdynamik. Da die Dämpfung stufenlos geregelt wird, verbessern sich Fahrkomfort und Fahrsicherheit signifikant.

Die Luftfederung selbst besteht im Detail aus folgenden Grundelementen: insgesamt vier Luftfederbeine an Vorder- und Hinterachse, einem Luftversorgungsaggregat, einem Druckspeicher, einem Steuergerät, insgesamt vier Niveausensoren an der Vorder- und Hinterachse, drei Beschleunigungssensoren am Fahrzeugaufbau sowie vier Beschleunigungssensoren an den Radaufhängungen.

Die Kernelemente des Systems sind die vier Luftfedermodule. Diese besonders konfektionierten, außengeführten Bälge garantieren ein sehr sanftes Ansprechverhalten bei jeder Achsbewegung. Die gewünschte niedrige Federrate wird über ein Zusatzvolumen sowie eine besondere Kolbenkonturierung sichergestellt und beeinflusst das dynamische Verhalten der Luftfeder positiv. Zudem wird die Dämpfungskraft an jedem

Federbein in Millisekunden über ein im Kolben der hydraulischen Dämpfer integriertes und elektrisch gesteuertes Ventil dem aktuellen Bedarf angepasst. Die nach Richtung und Stabilität optimale Dämpfungskraft ermitteln unter anderem die Radbeschleunigungssensoren an den Dämpfern und die insgesamt drei Aufbaubeschleunigungssensoren. Ein intelligenter technischer Aufbau, der die Oberklasselimousine außergewöhnlich agil im Handling, dabei aber extrem komfortabel macht. Dank der Luftfederung mit dynamischer Dämpfung ist eine Fahrwerksauslegung entstanden, bei der Vorteile in der Fahrdynamik nicht zu Lasten des Fahrkomforts gehen.

Grundsätzlich bietet der Phaeton drei unterschiedliche Höhen-niveaus des Fahrwerks: das Normalniveau (NN), das Hochniveau (HN) 25 Millimeter über dem Normalniveau und das Tiefniveau (TN) 15 Millimeter unter dem Normalniveau; es wird geschwindigkeitsabhängig automatisch angesteuert, um die Fahreigenschaften und den Verbrauch bei höherem Tempo (ab 140 km/h) zu optimieren.

Selbstverständlich kann der Fahrer auch manuell in die Fahrwerksabstimmung eingreifen. Hinter dem Getriebeschalthebel in der Mittelkonsole befinden sich die Bedienelemente für die Niveau- und Dämpferregelung. Über diese Tasten stehen dem Fahrer zwei Höhen-niveaus (NN und HN) sowie vier Dämpferkennfelder (Komfort, Basis, Sport, Sport2) zur Verfügung.

Allradantrieb 4Motion

Der Phaeton ist in allen Versionen mit Allradantrieb ausgestattet. Grundsätzlich bietet der Allradantrieb 4Motion vor allem gegenüber dem im Segment üblichen Hinterradantrieb deutliche Vorteile in den Bereichen Traktion und Handling. Besonders bei kritischen Lastwechselreaktionen spielt 4Motion – beinahe unabhängig von Regelsystemen wie dem im Phaeton serienmäßigen ESP – seine Vorteile aus. Die Kraftverteilung des 4Motion-Antriebs wird, je nach Schlupf, voll variabel an alle vier Räder geleitet. Das heißt: Die Antriebskraft wird immer individuell zugeteilt, in der Folge kann stets die optimale Traktion und Seitenführungskraft eines Rades aufrecht erhalten werden.

Die Schlüsselfunktion der Kraftverteilung übernimmt ein Torsendifferential, das bereits auf geringste Drehzahlabweichungen reagiert. Im Detail stellt sich das 4Motion-System wie folgt dar: Der Kraftfluss nimmt seinen Weg über das Planetengetriebe der Automatik via Stirnradstufe in das Torsendifferential. Dort wird das Drehmoment im Normalfall zur Hälfte auf die Kardanwelle und damit an die Hinterachse und über eine Zwischenstufe an die Vorderachse weitergeleitet (Kraftverteilung 50:50). Vorbildlich ist die Steifigkeit des Antriebsstrangs, die sich positiv auf das Geräuschverhalten beim Anfahren und beim Lastwechsel auswirkt.

Touchscreen-Kommandozentrale und 4-Zonen-Climatronic serienmäßig

Versionen mit Einzelsitzen im Fond verfügen automatisch über Lederausstattung

Phaeton kann nahezu grenzenlos individualisiert werden

Wolfsburg / Sanya, Juni 2010. Den Phaeton kennzeichnet eine äußerst umfangreiche Komfortausstattung. Bereits das Sechszylinder-Modell besitzt serienmäßig die zugfrei arbeitende 4-Zonen-Climatronic mit Luftgüte- und Feuchtesensor sowie eine elektrische 12-Wege-Einstellung für die vorderen Sitze. Wird der in der Grundversion 5-sitzige Phaeton mit zwei Einzelsitzen im Fond bestellt, sind auch diese 10-fach elektrisch einstellbar; in diesem Fall kommt vorne zudem eine 18-Wege-Einstellung sowie generell Sitzheizung auf allen Plätzen und eine Memory-Funktion (für drei verschiedene Fahrer und Beifahrer) zum Einsatz.

Sicherheit

Jeder Phaeton verlässt mit acht Airbags an Bord die Gläserne Manufaktur in Dresden – Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Fenster-Airbags). Der Fahrerairbag besitzt ein Luftvolumen von 62 Litern, den Beifahrerairbag kennzeichnen aktiviert 115 Liter Inhalt. Beide zünden, je nach Aufprallintensität, in zwei unterschiedlichen Stufen. Sollen vorne Kleinkinder in Reboardsitzen mitreisen, können der rechte Front- und Seitenairbag per Zündschlüssel über ein separates Schloss deaktiviert werden.

Um das Verletzungsrisiko im Kopfbereich bei einem Seitencrash zu reduzieren, setzt Volkswagen im Phaeton Fensterairbags (mit 28 Litern Volumen) ein, die von der A- bis zur C-Säule und vom Dach bis zur Fensterbrüstung verlaufen. Zusätzlichen Schutz bieten die Thorax-Seitenairbags in den vorderen und hinteren Sitzlehnen sowie die auch in den Flanken aus Verbundglas gefertigten Scheiben. Die Kopfstützen der Vordersitze sind aktiv ausgelegt und helfen, das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Im Fond kommen auf den äußeren Plätzen zudem Isofix-Verankerungen inklusive Top Teather für die sichere Verankerung entsprechender Kindersitze zum Einsatz.

Die Serienausstattung des V6 FSI, V6 TDI, V8

Bezogen sind die Sitze und entsprechende Verkleidungsteile des 5-sitzigen Phaeton mit einem ebenso eleganten wie hochwertigen Stoff (Dessin: Pearl). Die 4-sitzigen Versionen kennzeichnet die serienmäßige Leder-Ausstattung des Typs Vienna Classic Style und jeweils eine vordere und hintere höheneinstellbare Mittelarmlehne pro Sitz; insgesamt also vier.

Immer an Bord ist das zentrale Infotainmentcenter (RCD 810 und optional RNS 810) inklusive Audiosystem 8/10 mit 8 Kanälen und zehn Lautsprechern sowie mit einem 8-Zoll großen Touchscreen und CD-Wechsler im Handschuhfach. Neben vielen in dieser Klasse selbstverständlichen Ausstattungsdetails, verfügt der Phaeton innen über zahlreiche Komfort- und Hightech-Features. Zu ihnen gehören die Holzausstattung „Eukalyptus“ (Armaturentafel, Türleisten oben,

Einfassung um Infotainmentcenter und Schalthebelstulpe, Ascher bzw. zwei Ablagefächer), die Mittelarmlehnen vorne und hinten, das neu designte Multifunktions-Lederlenkrad, Pedalkappen aus Edelstahl, Aerowischer mit beheizbaren Waschdüsen und beheizter Ablageposition auf der Frontscheibe sowie elektrisch geregelter Wischfeld, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel oder die Geschwindigkeitsregelanlage (GRA).

Vervollständigt wird die Grundausstattung durch den automatisch abblendenden Innenspiegel, die stufenlos in vier Richtungen einstellbare Lenksäule, vordere sowie hintere Fußraumbeleuchtung und Leseleuchten, eine indirekte Armaturentafel- und Innenraumbeleuchtung, Regensensor für die Scheibenwisch-Intervallschaltung, die Lichtfunktion Coming-Home-/Leaving-Home für die Bi-Xenonscheinwerfer und die Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung.

Die Serienausstattung der Phaeton V6- und V8 mit langem Radstand beinhalten darüber hinaus unter anderem den auch vom Rücksitz aus elektrisch einstellbaren Beifahrersitz (4-Sitzer), ebenfalls Sitzbezüge in Leder (vorn beheizbar), ein elektrisches Schiebe-/Ausstell-Glasdach, beleuchtete Make-up-Spiegel im Fond sowie ein elektrisch betätigtes Sonnenschutzrollo für die Heckscheibe und manuelle Rollos für die hinteren Seitenscheiben. Der Phaeton V8 differenziert sich zudem über zwei verchromte Abgasendrohre und Dämmverglasung für alle Scheiben von der Serienausstattung der V6-Modelle. Identisch sind indes die 17-Zoll-Leichtmetallfelgen im Design „Impression“ mit 235er Reifen.

Die Serienausstattung des W12

Der besonders exklusive Phaeton W12 besitzt gegenüber den V6- und V8-Modellen eine noch umfangreichere Ausstattung. Serienmäßig sind beispielsweise die Sitze auch in der 5-sitzigen Version mit Leder (Typ Vienna Classic Style) bezogen; die Echtholz-Applikationen erstrecken sich zusätzlich auf die Oberseite der Mittelkonsole und die vorderen Becherhalter; ebenfalls Holz als Kombinationsmaterial veredelt das Multifunktions-Lederlenkrad und den Automatik-Wählhebel.

Hinzu kommen Details wie die Diebstahlwarnanlage mit Innenraumüberwachung, automatisch abblendender Innenspiegel mit Memoryfunktion (plus selbst abblendende und elektrisch anklappbare Außenspiegel), die elektrisch öffnende und schließende Kofferraumhaube, elektrische Kopfstützen- (4-Sitzer auch hinten) und Lenksäulenverstellung inklusive der Einstiegshilfe (Lenkrad fährt zum bequemeren Einsteigen zurück) plus Memoryfunktion.

Besonders komfortabel ist im Phaeton W12 die Sitzanlage ausgelegt: Vorne kommt das 18-Wege-System inklusive Lendenwirbelstützen und Memoryfunktion plus Sitzheizung zum Einsatz; in der 4-sitzigen Version ist eine Sitzklimatisierung samt Massagemodul und auch die hintere Sitzheizung im Ausstattungsumfang enthalten. Im Exterieur gibt sich das Topmodell der Baureihe unter anderem an vier verchromten Abgasendrohren, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Innovation“ mit 255er Reifen und Dämmverglasung zu erkennen.

Die Sonderausstattung

Individualisierung bedeutet für den Phaeton, dass nahezu jeder Ausstattungswunsch über die Sonderausstattungen und die Individualisierung durch die Volkswagen R GmbH erfüllt werden kann.

Leder: So bietet Volkswagen neben der „Lederausstattung Vienna Classic Style“ optional eine „Volllederausstattung“ an; dabei sind nicht nur die Sitze und Teile der Türverkleidungen, sondern auch das Instrumententafel-Ober- und Unterteil sowie die Türverkleidungen mit dem edlen Naturmaterial der Variation „Sensitive“ bezogen. Die edelsten Lederpakete gibt es indes unter dem Label „Volkswagen Exklusive“. Auch in diesem Fall besteht die Wahl zwischen einer Leder- und Volllederausstattung. Unter anderem sind in diesem Fall die Sitzmittelbahnen und die Türinserts in „Sonnenbeige“ ausgeführt, die Sitzwangen, Rückseiten der Vordersitze und Mittelarmlehnen indes in Anthrazit. Darüber hinaus sind vorne Edelstahlstiegsleisten mit dem Schriftzug „Exklusive“ an Bord.

Holz: Ein erweitertes Holzpaket beinhaltet eine zusätzliche Applikation im unteren Teil der Tür- und der B-Säulen-Verkleidung sowie Dachhaltegriffe mit Echtholzdekor. Außerdem kann der Phaeton-Kunde unter den Holzarten „Eukalyptus“, „Nussbaum-Wurzel“, „Pappelmaser“, und „Vavona“ wählen. Über Volkswagen Exklusive kann dieses Spektrum um die Applikationen „Pappelmaser schwarz“ und „Klavierlack schwarz“ erweitert werden.

All das sind allerdings immer nur Beispiele aus dem katalogisierten Programm. Über die Volkswagen R GmbH besteht grundsätzlich die Möglichkeit, individuellste Kundenwünsche in Form von Unikaten umzusetzen.

Phaeton entsteht in einem weltweit einzigartigen Werk

Produktion in der Gläsernen Manufaktur ähnelt Hightech-Motorsport-Rennstall

Nach dem letzten Check kann der Besitzer direkt zur ersten Reise aufbrechen

Wolfsburg / Sanya, Juni 2010. Die Bezeichnung „Gläserne Manufaktur“ steht für ein komplett neu entwickeltes Fertigungskonzept in der deutschen Elbmetropole Dresden; es entstand eigens für die Produktion des Phaeton. Das Ziel dieser Produktionsstätte: die Realisierung eines im Fahrzeugbau weltweit führenden Qualitätsniveaus.

Die einzelnen Komponenten werden von weiteren Werken des Konzerns und externen Zulieferern in einem separaten Logistikzentrum außerhalb der City angeliefert. Zwischen diesem Anlieferungs- und Lagerterminal am „Güterverkehrszentrum“ Dresden und der „Gläsernen Manufaktur“ pendeln zwei emissionsfrei fahrende Logistikzüge mit Elektromotoren (CarGoTram). Die 60 Meter langen Logistikzüge nutzen während ihrer 18 Minuten langen Fahrt das öffentliche Straßennetz der Stadt.

Die Logistikzüge wurden von einer deutschen Maschinenfabrik speziell für den Einsatz in Dresden entwickelt. Sie liefern die vorgefertigten Komponenten in der unterirdischen Logistik-Ebene der „Gläsernen Manufaktur“ just in time an. Die Komponenten der Luxuslimousine treffen als Sequenzlieferung unmittelbar vor der Montage ein. Von der Logistikebene aus werden Einzelteile und vormontierte Module (z.B. Sitze und Instrumententafel) in automatisch durch die Manufaktur gelenkten Boxen – ein „Fahrerloses-Transport-System“ (FTS), das den kompletten Montageprozess begleitet – an das sogenannte

„Schuppenband“ transportiert. Vorteil: Da die Teile nicht mehr in Regalen entlang der Produktion lagern, entfallen unnötige Wege.

Doch das FTS leistet noch mehr. Ein Beispiel für den Einsatz ist die „Hochzeit“ zwischen Fahrwerk, Antrieb und Karosserie: Die Fahrwerkskomponenten werden komplett plus Getriebe, Motor und Abgasanlage in der unteren Ebene der „Gläsernen Manufaktur“ montiert. Das FTS bringt diese imposante Technikeinheit selbsttätig über einen gläsernen Aufzug in die zweite Etage, und zwar zum sogenannten Takt 34. Hier wird dieses Modul auf dem „Schuppenband“ mit der Karosserie zusammengeführt.

Das „Schuppenband“ selbst verbindet mit gewöhnlichen Fließbändern nur noch die Taktsteuerung in Montageschritte; gemeint ist die Aufteilung der Fertigung in Stationen wie beispielsweise die „Hochzeit“ (Motormontage). Die Oberfläche des „Schuppenbandes“ selbst besteht aus vollständig mit hellem Ahornholz verkleideten Elementen, auf denen die Fahrzeuge auf fest installierten, aber dreh- und in der Höhe verstellbaren Hubtischen, mitgeführt werden. Die gesamte Situation gleicht durch den Parkettboden und die übersichtlich sortierten Montageteile in den „Waren-Boxen“ eher einer Formel-1-Werkstatt als einer Fließbandfertigung.

Da die Fahrzeuge in der „Gläsernen Manufaktur“ auf drei Ebenen montiert werden, kommt parallel zum „Schuppenband“ eine „Elektro-Hänge-Bahn“ (EHB) zum Einsatz; über diese Bahn werden die Wagen in luftiger Höhe in die anderen Stockwerke und zu speziellen Montage-

Takten befördert, etwa dem Betanken: Hier „schwebt“ der komplette Wagen von oben ein, wird über eine Hydraulik auf Arbeitshöhe abgesenkt und gleichzeitig um 90 Grad geschwenkt.

Durch die Einteilung in präzise Montagetakte, die betont aufgeräumte Fertigungssituation, die optimal geschulten Manufaktur-Mitarbeiter und permanente Fertigungskontrollen über sogenannte „Qualitätsregelkreispunkte“ erreicht Volkswagen in der Tat eine Fertigungsqualität auf dem weltweit höchsten Niveau.

Die Qualitätssicherung dominiert den gesamten Fertigungsprozess. Nur zwei Beispiele: Die Sitze werden mit einer 3D-Messmaschine kontrolliert, um stets gleichbleibende ergonomische Eigenschaften zu gewährleisten. Das zweite Beispiel behandelt die im Innenraum eingesetzten Holzverkleidungen: Alle Hölzer für den Innenraum werden mit Augenmaß von Spezialisten ausgewählt; jeder Wagen erhält so sein individuell und fehlerfrei gemasertes Holz, das aus bis zu 30 verschiedenen Materialschichten gepresst wird.

Die einzelnen Fertigungstakte wurden konsequent auf die Menschen in der Manufaktur zugeschnitten. Beispiel „Manipulator“: Hier handelt es sich um einen via Rollensystem navigierbaren Helfer, mit dem die Beschäftigten große Teile, wie den kompletten Instrumententräger, leichter als bislang, millimetergenau für den Einbau in der Karosserie justieren können.

Gegen Ende des Fertigungsprozesses werden die Wagen vom obersten Geschoss der „Gläsernen Manufaktur Dresden“ via Elektro-Hänge-Bahn

auf die mittlere Ebene transportiert und dort erneut auf das Schuppenband gesetzt. Jetzt beginnt die Endmontage. Danach folgen weitere Qualitätskontrollen, eine Testfahrt auf der Manufaktur-Versuchsbahn und eine Wasserberieselung in der Dichtigkeitsprüfanlage. Sobald alle Checks bestanden sind, werden die Volkswagen der Luxusklasse über die untere Ebene an den Vertrieb zur weltweiten Auslieferung oder direkt an Selbstabholer im Eventbereich übergeben.