



12 lipca 2022

20 lat Volkswagena Phaetona – po raz pierwszy pokazano jego następcę, który nie trafił do produkcji

- model Phaeton był pierwszym autem segmentu premium z Wolfsburga
- pierwsza luksusowa limuzyna Volkswagena ustanawiała nowe standardy w dziedzinie technologii, a także pod względem jakości wykończenia
- następca Phaetona nie wszedł do produkcji, a marka skupiła się na ofensywie w dziedzinie elektromobilności

Volkswagen wprowadził Phaetona na rynek 20 lat temu. To był samochód dla koneserów, indywidualistów i entuzjastów. Od 2002 roku luksusowa limuzyna fascynowała miłośników motoryzacji swoim charakterem, doskonałym komfortem, zaawansowanymi technologiami i jakością wykończenia. Volkswagen właśnie modelem Phaeton wszedł do segmentu samochodów luksusowych i udowodnił, że czuje się w nim jak u siebie. Phaeton przetrwał szlaki, przyniósł korzyści całej marce i ułożył drogę takim autom jak Touareg i Arteon. Pożegnanie z nim nastąpiło w 2016 roku, gdy zarząd podjął decyzję o zaprzestaniu produkcji limuzyny na rzecz transformacji w kierunku elektromobilności, choć następca o nazwie Phaeton D2 już czekał w blokach startowych.



Następca Phaetona, oznaczony kodem D2, był gotowy do produkcji, ale tej nigdy nie uruchomiono.

Jozef Kaban, szef designu Volkswagena dziś wciąż patrzy z podziwem na Phaetona D2, który nie wszedł do produkcji seryjnej: „Auto wciąż wygląda atrakcyjnie, ma świetne proporcje i zachwyca wysoką jakością wykończenia.” Wraz ze swoimi kolegami Marco Pavone, szefem działu stylistyki nadwozia i Tomaszem Bachorskim, szefem działu stylizacji wnętrza, Kaban jest dziś odpowiedzialny za projektowanie przyszłych modeli Volkswagena. Wysoka jakość od samego początku charakteryzowała Phaetona i podkreślała jego aspiracje do

segmentu premium, do dziś odgrywa ważną rolę w Volkswagenie.

Jedyny jeżdżący egzemplarz Phaetona D2 model to wynik wewnętrznej selekcji, w której brały udział cztery prototypy. Zwyciężył projekt Pavone i Bachorskiego, którego atutami są sportowe linie i wysoka jakość wnętrza. Bliski autu seryjnemu prototyp, oparty na platformie MLB, został zbudowany w celu podjęcia ostatecznej decyzji przez radę nadzorczą. Ponieważ jednak wszystkie wysiłki koncentrowały się już wtedy na wejściu Volkswagena w elektromobilność, postanowiono nie kontynuować prac nad luksusowym sedanem.

Mimo że Phaeton D2 w wyniku tej decyzji nie wszedł do produkcji, pierwszy model o tej nazwie już 20 lat temu pokazał możliwości Volkswagena, jeśli chodzi o wyjątkowy poziom komfortu, innowacyjny napęd i niespotykaną jakość wykończenia. Tym samym osiągnął on efekt halo dla całej marki, który można odczuć w wielu modelach aż do dziś. Tomasz Bachorski, odpowiedzialny za wnętrze prototypu, mówi: „To, że Phaeton D2 wyprzedzał swoje czasy, widać dziś choćby w takich elementach, jak zakrzywiony wyświetlacz, który był planowany dla następcy Phaetona, a pojawił się na rynku w 2018 roku w Touaregu.”

Kontakt

Volkswagen PR

Hubert Niedzielski

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 278

hubert.niedzielski@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka

Specjalista ds. PR

Tel: +48 690 406 354

izabela.czarnecka@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl



Informacja prasowa

20 lat Phaetona – wejście do segmentu aut luksusowych. Projekt został zainicjowany przez byłego prezesa zarządu Volkswagena Ferdinanda Piëcha pod koniec lat 90. XX wieku i od samego początku był niezwykle ambitny. Celem było otwarcie dla Volkswagena nowego segmentu rynku i jednocześnie wynieść całą markę na nowy poziom.

5,06 metra długości, 1,90 metra szerokości, 1,45 metra wysokości – już same gabaryty plasowały Phaetona wśród konkurencji w segmencie luksusowym. Jednak pomimo swoich rozmiarów, jego wygląd był nieco „niedopowiedziany”. Jego opływowy kształt z nieco wybrzuszoną linią dachu tworzył ponadczasowy i nierzuciący się w oczy wygląd. Jedynym wyróżniającym się elementem były okrągłe tylne światła.

Elegancja i najwyższa jakość materiałów. Spokojne kształty skrywały wnętrze, które emanowało stylową elegancją. Chrom, fornir składający się z 30 warstw materiału i skóra – to trio spotkało się m.in. na dźwigni automatycznej skrzyni biegów, która wydawała się tak solidna, jak dźwignia sterowania silnikiem na jachcie motorowym. Drewniane panele pokrywały otwory wentylacyjne, które otwierały się elektrycznie i bezgłośnie w zależności od ustawienia automatycznej klimatyzacji i natężenia światła słonecznego. Wentylacja działała niemal bez przeciągów nawet na najwyższym biegu.

Salonka na kołach. Wnętrze Phaetona było prawdziwą salonką na kołach, w której bezkompromisowa jakość i materiały premium łączyły się z zaprojektowanymi ze smakiem detalami technicznymi. Osoby przebywające w pojeździe były odizolowane od świata zewnętrznego dzięki grubym drzwiom i szybm, a szczeliny między elementami nadwozia były niezwykle wąskie i idealnie równoległe. Opcjonalny system nagłośnienia Dynaudio zadowalał uszy najbardziej wymagających entuzjastów hi-fi.

Podczas długich podróży Phaeton pokazywał swoje najlepsze strony. Pneumatyczne zawieszenie z adaptacyjnym tłumieniem drgań pozwalało niemal „płynąć” autostradą. Dzięki bardzo dużej sztywności skrętnej nadwozie w ogóle nie skrzypiało. Maski, drzwi i pokrywa bagażnika zostały wykonane z aluminium. Wydłużona o 120 milimetrów wersja Phaetona z większą przestrzenią w tylnej części przedziału pasażerskiego mogła być przeznaczona do prowadzenia przez szofera. Opcjonalnie dostępne były indywidualne fotele z masażem i wentylacją.

Nazwa Phaeton symbolizowała również ekskluzywny status tej limuzyny. Było to nie tylko nawiązanie do mitologii greckiej, lecz także stanowiło połączenie z klasycznymi modelami firm Horch i Skoda o tej samej nazwie.

Szklana manufaktura. W momencie rozpoczęcia produkcji w Dreźnie w grudniu 2001 roku Ferdinand Piëch podsumował: „W tym miejscu będziemy produkować flagowy model Volkswagena w segmencie samochodów luksusowych. Będzie tu można zarówno zobaczyć, jak i poczuć najdoskonalszy kunszt ręcznej pracy i najnowocześniejszą technologię.”

Tylko to, co najlepsze, było wystarczająco dobre dla nowego flagowego modelu Volkswagena – i to samo dotyczyło zakładu produkcyjnego. Na obrzeżach Drezna powstała szklana manufaktura, a Phaeton był montowany niemal w całości ręcznie w zalanych światłem halach. Pracownicy byli ubrani na biało, a wielu z nich nosiło rękawiczki. A podłogi hal pokryte były jasnym drewnem klonu z Kanady i ciemnym niemieckim dębem morowym.

Dwa silniki benzynowe i diesel. Gama silników była dopasowana do ekskluzywnego charakteru auta. Pierwsi klienci Phaetona mogli wybierać pomiędzy dwoma wolnossącymi silnikami benzynowymi i jednym TDI. Podstawową jednostką był kompaktowy 3.2 V6, którego cylindry były ustawione względem siebie pod kątem 15 stopni. Rozwijał on moc 241 KM. Drugi silnik benzynowy, W12, był również nietypowo krótki – zbudowano go w formie litery „W” z wykorzystaniem dwóch silników V6. Sześciolitrowy silnik miał moc 420 KM.



Informacja prasowa

V10 TDI z momentem 750 Nm. Najbardziej niezwykłym silnikiem było V10 TDI. Z pojemnością pięciu litrów, dwiema turbosprężarkami o zmiennej geometrii, mocą 313 KM i momentem obrotowym 750 Nm, silnik ten czynił Phaetona najmocniejszą wówczas limuzynę z silnikiem wysokoprężnym na świecie. Podobnie jak w przypadku W12, moc była przekazywana na wszystkie cztery koła za pośrednictwem automatycznej skrzyni biegów i systemu napędu na wszystkie koła 4MOTION; odmiana 3.2 V6 była seryjnie wyposażona w napęd na koła przednie.

W ciągu 15 lat produkcji gama silników była wielokrotnie poszerzana. W 2003 roku do oferty dodano silnik 4.2 V8. Rok później pojawił się 3.0 V6 TDI. Ten ostatni szybko stał się najpopularniejszym wariantem, a jego moc pod koniec produkcji wynosiła 245 KM. Dziesięciocylindrowy silnik wysokoprężny wycofano z oferty w 2006 roku, a W12 – pięć lat później. Natomiast jednostka 3.2 V6 została zastąpiona przez silnik 3,6-litrowy oraz wersję 3-litrową.

Zawsze aktualny. Dzięki ciągłym ulepszeniom w latach 2007-2014 Phaeton wciąż był nowoczesny. Obejmowały one nowe elementy, takie jak system multimedialny z ekranem dotykowym, ceramiczne hamulce dla modelu W12, systemy wspomagające, takie jak Rear Assist, Side Assist i ulepszony tempomat ACC, system rozpoznawania znaków oraz zaawansowane sterowanie światłami drogowymi. Przez kilka lat dostępne były również świecące tablice rejestracyjne wykorzystujące technologię elektroluminescencji. Przy okazji liftingu w 2010 roku zmieniono wygląd przodu i tyłu, co szczególnie spodobało się klientom w Chinach.

O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe jest obecna na przeszło 150 rynkach na całym świecie, produkując samochody w ponad 50 fabrykach. Volkswagen konsekwentnie napędza zmiany w świecie motoryzacji, stawiając na rozwój gamy aut elektrycznych z rewolucyjnej rodziny ID. W ramach strategii „Way To Zero”, marka zmierza do osiągnięcia pełnej neutralności węglowej w 2050 roku.
