

Phaeton GP

Beitrag von „knolfi“ vom 27. April 2010 um 11:22


[Zitat von JH-W12](#)

[ot]

Hallo Knolfi.

Wir sind hier alle nicht zum Stänkern versammelt. Aber der Vergleich MB Oberklasse gegen VW Oberklasse empfinde ich wirklich als MEIN persönliches Stichwort.

Ich/wir sind ebenfalls seit vielen Jahren in der gleichen Liga zu Hause. Ohne jetzt tatsächlich einen Phaeton besessen zu haben, würde ich mir aber wünschen zumindest die vorletzte Generation CL-/S-Klasse (C215/W220) im Zeitraum 1999 bis 2006 übersprungen zu haben. Sowohl unser S430 (W220 Vor-MOPF) als auch mein CL500 (C215 Vor-MOPF) als auch mein S500L (W220 MOPF 2) waren qualitativ und auch vom Fahrkomfort her eine riesen Enttäuschung. Sicherlich waren die MB Fahrzeuge zu jeder Zeit innovativer als der vergleichbare VW (und deswegen wurden diese dann auch angeschafft), aber von einem Gediegenheitsvorteil gegenüber dem Phaeton kann zu keiner Zeit die Rede sein. Bei MB ist vieles im Cockpit - was nicht gegen horrenden Aufpreis als Echtleder geordert wird - nur billiges Kunstleder (das ist bei MB noch heute in der Klasse unter 150T€ so), die Softlacke der Bedienelemente lösen sich auf und auch an allen anderen Stellen (abgesehen von den grandiosen großen Benzin-Motoren)

wird an allen Ecken und Enden im Sinne vom Shareholder-Value gespart 

Obgleich ich aktuell zusätzlich einen MB SL (R230 MJ2007 MOPF 1) besitze, bin ich der Meinung das MB in der Oberklasse derzeit in Bezug auf Gediegenheit gegenüber VW zurückhängt. Und ein preislich vergleichbares kleines Bentley-Cabrio ist dem aktuellem SL qualitativ weit überlegen. Auch halte ich den Innenraum eines entsprechend ausgestatteten Phaeton (Echt-Chrom-Elemente, Lederkeder, bessere Lederqualitäten) im Innenraum für gediegener als die aktuelle S-Klasse.

Ebenso würde ich unseren Touareg u.a. in Bezug auf die Innenraum-Gediegenheit nicht gegen einen ML oder GL tauschen wollen.

Einzig die hubraumstarken Benzin-Motore sind ein Faktor der ganz deutlich für MB spricht. VW - und auch AUDI - haben keinen Motor der gegen den M273 (5,5 Liter V8 Sauger) oder gar den M275/M285 (V12 Bi-Turbo) "antreten" könnte. Sowohl in Bezug

auf die Fahrleistungen als auch auf die Treibstoffökonomie.

[/ot]

Alles anzeigen

Bei den W220 gebe ich dir teilweise Recht. Die Elektronikanfälligkeit der Modelle war teilweise eklatant. Mein alter Herr besaß aus dieser Modellreihe zwei Fahrzeuge: seinen S500 BJ 1997, der so ziemlich vollausgestattet war und einen CL600, der nun serienmässig in jeder Ecke mit Leder bezogen war und Plastik war in dem Modell ein Fremdwort...

Der W221 (und den setze ich aktuell in Relation zum Phaeton) hat sämtliche Schwächen des W220 abgelegt. Mein Vater war in 4 Jahren kein einziges Mal ausserplanmässig in der Werkstatt. Die Sitze in der S-Klasse sind das beste, was man zur Zeit auf dem Markt kaufen kann...wenn die Designgestaltung nicht so "gediegen" (Oppa-like) wäre, würde ich mich ebenfalls für ein solches Fahrzeug entscheiden...

Gut Mercedes ist schon seit Jahren da (und war auch immer als Erster dort), wo VW mit Phaeton und Touareg hinwill. Das man dann klotzen muss und es Jahre und Modellzyklen dauert, bis man in der gleichen (Image-)Liga angekommen ist, ist selbstredend. Siehe Audi: mit einem aufgeblasenen Audi 200 und V8-Motörchen mal angefangen und heute in der gleichen Liga wie BMW und MB.

Fraglich ist und bleibt, ob der Kunde, der ein exklusives Fahrzeug fahren will, auch akzeptiert, am gleichen Schalter im gleichen VW-Autohaus zu stehen wie der VW-Fox Kunde. Schon einmal hat Volkswagen daraus gelernt und für die Marke Audi eigene Verkaufspaläste entwickelt, sonst wäre Audi m. M. trotz Oberklassefahrzeugen noch immer dort, wo die Marke mal vor 20 Jahren war. Das sollte VW m. M. ebenfalls ändern und für die Touareg und Phaetonkunden eigene exklusive Vertriebs- und Wartungsbereiche zur Verfügung stellen...

Was mir ebenfalls schleierhaft ist und bleibt, dass mittlerweile jeder deutsche Hersteller meint, in allen Klassen Fahrzeuge anbieten zu müssen, obwohl das nicht in seiner Kernkompetenz liegt. Der Golfklasse fahren will, geht am besten zu VW, die haben seit 1974 Erfahrung damit, genauso sehe ich es beim Thema Bus. Bei MB das gleiche Spiel: A- und B-Klasse verkaufen sich nur mässig, der Smart immer schlechter, die E-Klasse hingegen ist zur Zeit ein Renner.

M. M. wird auch der Phaeton immer ein defizitäres Nischenprodukt für Individualisten bleiben, auch wegen der hauseigenen Konkurrenz die bereits über Jahrzehnte ein entsprechendes Image besitzt (Bentley, Porsche) oder sich dieses über die letzten Jahre aufgebaut hat (Audi).

Ach ja, was die Motoren von MB und VW angeht: dort schlagen unterschiedliche Philosophien: MB setzt seit Jahren auf klassische Zylinderzahlen (4, 6, 8, 12) während Audi/VW auf exotische Bauweisen setzt (R5, V10). Ich weiss, dass von Hardcore-12-Zylinderfahrern der W12 des Phaeton immer nur belächelt wird, weil er aus zwei alten VR6-Blocken zusammengebraten wurde, der W8 hat ja ziemlich schnell das Zeitliche gesegnet, da zu schlapp.

Aber es gibt auch Sahnestückchen bei VW: Die V10-Motoren aus Lambo, R/S/RS6/8 sind bei MB nur durch (ebenfalls aufgeladene) V12-Motoren zu übertrumpfen, der R5 des Urquattro oder im aktuellen TTRS ist vom Sound einzigartig...abgesehen davon, dass der RS6 nach wie vor die z. Zt. stärkste Serienlimousine in der oberen Mittelklasse ist.

Ach ja, noch was zu Thema ML vs. Touareg:

Beim aktuellen ML bekommt wenigstens gegen Aufpreis noch immer sein Armaturenbrett mit Echtleder bezogen, beim Touareg gibt's das noch nicht mal gegen Aufpreis. Angeblich, weil es beim Alten nicht oft genug geordert wurde. Wo ist da die Oberklasse?