

Phaeton GP

Beitrag von „Sittingbull“ vom 22. April 2010 um 13:15

Wolfsburg / Beijing, 22. April 2010 - Volkswagen fertigt in der Gläsernen Manufaktur Dresden eines der hochwertigsten Automobile der Welt: den Phaeton. Die Qualität der Limousine und ihr Reisekomfort (serienmäßig Allradantrieb und Luftfederung) definieren einen eigenen Maßstab. Jetzt hat Volkswagen, der erfolgreichste Automobilhersteller in Europa und China, den Phaeton weiter perfektioniert. Erstmals vorgestellt wird das neue Flaggschiff des Unternehmens auf der Auto China 2010 (27. April bis 02. Mai) in Beijing.

Die vom italienischen Konzernchefdesigner Walter de Silva entwickelte Volkswagen Design-DNA bestimmt die neue Linienführung. Insbesondere im Bereich der komplett neuen Frontpartie präziserte das Designteam die ureigene, stilistische Souveränität dieses Modells. Der zeitlos elegante Phaeton wurde dabei optisch breiter und kraftvoller. Modifizierungen kennzeichnen auch den Heckbereich und die Silhouette.

Parallel hielten neue, technische Features Einzug. Hierzu zählen der Dynamic Light Assist (kamerabasierte, dynamische Fernlichtregulierung) und ein Navigationssystem, das auf Wunsch online Daten von Google in die Kartendarstellung integriert. Darüber hinaus „sieht“ der Phaeton dank seiner optionalen Frontkamera Verkehrszeichen; die Geschwindigkeitshinweise werden in den Instrumenten (Multifunktionsanzeige) und dem zentralen Touchscreen der Mittelkonsole visualisiert. Weltweit erstmals wird das System zudem auch Überholverbotszeichen erkennen und darstellen können.

Angeboten wird der Phaeton mit zwei Radständen, zwei Fond-Versionen (drei Sitze / zwei Einzelsitze) und vier Motoren (ein Turbodiesel und drei Benziner). Die Sechs-, Acht- und Zwölfzylinder bilden ein Leistungsspektrum von 176 kW / 240 PS bis 331 kW / 450 PS ab. Als Grundmotorisierung kommt im Phaeton ein V6-Benziner mit 206 kW / 280 PS zum Einsatz. In den Leistungsstufen über dem V6 FSI sind ein V8- und W12-Benziner mit 246 kW / 335 PS respektive 331 kW / 450 PS erhältlich. Im Dieselmotorbereich bietet Volkswagen einen höchst sparsamen und komfortablen V6 TDI an. Er ist in Europa das am häufigsten gewählte Aggregat für die Limousine. Der aufgeladene Common-Rail-Direkteinspritzer leistet 176 kW / 240 PS und beschleunigt den in diesem Fall 237 km/h schnellen Phaeton V6 in nur 8,6 Sekunden auf 100 km/h. Dem gegenüber steht ein nun nochmals gesenkter Durchschnittsverbrauch von lediglich 8,5 l/100 km (analog 224 g/km CO₂).

Phaeton-Exterieur

Der Phaeton des Modelljahres 2011 ist je nach Radstand zwischen 5,06 und 5,18 Meter lang. Wie skizziert, wurde für das Flaggschiff der Marke Volkswagen 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.

Im Detail steht der neue Grill aufrechter, ist in seiner strengeren Geometrie markanter und beeindruckt durch den Materialwechsel zwischen poliertem und mattem Chrom. Die horizontale Verbindung von Grill und Scheinwerfern folgt den 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 fortführen. Mittig im Grill befindet sich erneut das klassische VW-Zeichen, das nun – trotz Integration der ACC-Radarsensoren (automatische Distanzregelung) – mit einer neuen Oberflächenoptik ausgeführt wird.

Links und rechts vom Grill schließen sich neuen, serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer mit integriertem Kurven- und Abbiegelicht an. Nicht nur in optischer, sondern auch technischer Hinsicht, handelt es sich hierbei um eine völlig neue Scheinwerfergeneration. Erstens: Die Blinker und das Abbiegelicht 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 Stoßfänger neu 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.

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. 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; ab sofort ist zudem auch hier 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 neue 18-Zoll-Felgen (Typ „Experience“) auf.

Phaeton-Interieur

Das Interieur des 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 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 komplett neu gestaltete Multifunktionslenkrad; es kann entweder in Leder oder in einer auf die jeweiligen Holz-Applikationen abgestimmten Holz-Leder-Kombination bestellt werden.

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.

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 ergänzt.

Besonders interessant sind dabei 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 Entertainmentsystem 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.

Das Radio-Navigationssystem RNS 810 kann darüber hinaus optional erweitert werden. Neben einem Rear-Seat-Entertainmentsystem (Multimediasystem High-End) steht dabei ein 1.000 Watt starkes Soundsystem mit digitalem 12-Kanal-Verstärker des Hifi-Spezialisten Dynaudio zur Verfügung.

Elektronische Assistenzsysteme

Zu den elektronischen Assistenzsystemen des Phaeton zählen Dynamic Light Assist (dynamische Fernlichtregulierung), ACC (automatische Distanzregelung), Front Assist (Umfeldbeobachtungssystem) und Side Assist (Spurwechselassistent). Ein Reifendruckkontrollsystem bietet zudem einen nochmals erhöhten Sicherheitsstandard.

Dynamic Light Assist im Detail: Als eine wesentliche, technische Innovation im Bereich der passiven Sicherheit führt Volkswagen für den Phaeton unter der Bezeichnung Dynamic Light Assist optional eine neue, kamerabasierte Fernlichtregulierung ein. 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 im Detail: 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 der 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 im Geschwindigkeitsbereich 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 die 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 die 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 signalisiert 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.

Beitrag von „JH-W12“ vom 22. April 2010 um 17:46

Hallo zusammen.

Also vielleicht liegt es ja daran das er neuerdings einfach anders aussieht als man es bisher gewohnt war, aber derzeit kann ich mich überhaupt nicht damit anfreunden.

Der Phaeton wirkt von nun an nicht mehr so zeit- und schnörkelos aus wie zuvor. Und aus der einen oder anderen Ansicht erinnert er mich arg an RENAULT.... 🤨

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 22. April 2010 um 20:14

Komisch Jan, die Anwendung mit Renault oder Citroen kam mir auch gleich in den Sinn!
Der Vor GP gefiel mir auch besser, zumindest von vorn.

Aber Geschmäcker sind ja verschieden....zum Glück!

Grüße
Manu

Beitrag von „Thanandon“ vom 22. April 2010 um 21:15

A8 lässt grüßen!

Beitrag von „ak0303“ vom 22. April 2010 um 21:39

Hallo,

mir gefällt er wie der "alte" sehr gut, außer das Lenkrad geht ja mal gar nicht!

Da gibt´s jetzt evt. den "alten" mit 0,5% Leasing 🤨 , aber für mich ein Alternative zum Touareg:(👍)

Beitrag von „DerUnser“ vom 23. April 2010 um 00:14

Zitat von T-Bone Shifter

Der Vor GP gefiel mir auch besser, zumindest von vorn.

um Gotteswillen...von Vorne ja eine Katastrophe 
der " alte " wirkte doch so bullig und eigenständig
nun sowas

und das Lenkrad

wer hat das Verbrochen ;((

Zitat von ak0303

Hallo,

Zitat von ak0303

mir gefällt er wie der "alte" sehr gut, außer das Lenkrad geht ja mal gar nicht!

Da gibt´s jetzt evt. den "alten" mit 0,5% Leasing  , aber für mich ein Alternative
zum Touareg:(

wieso 0,5 Leasing...????

als ich den T5 gekauft habe im AH

Stand daneben ein Phaeton V6TDI

BJ 2006 Schwarz/ Leder Sonnenbeige / Holz Pappelmaser schwarz (grrrr)

mit allem drin auch Massagesitze

60Tkm

25Teuro

Volkswagen First Class

ein Traum ...

**aber naja brauchte ja nun ein
Großes Auto mit Platz
und der T5 mit 20" siehst soooooooooooooo lekka aus ;o)**

Beitrag von „ak0303“ vom 23. April 2010 um 10:19

[Thomas](#)

Du kannst ja bis jetzt noch den alten mit 1% Leasing kaufen, also bei 40t€ etwa 400 Rate 

Beitrag von „knolfi“ vom 23. April 2010 um 13:14

Für mich ist und bleibt der Phaeton optisch ein aufgeblasener, überteuerter Passat B5 GP, auch wenn er zur seiner Zeit (2003) Massstäbe setzte, so fehlt es ihm doch am notwendigen Prestige und Image, um sich gegen die etablierte Konkurrenz aus NSU, S, und M durchzusetzen.

Der Phaeton taugt nur für Individualisten und Leute mit viel Geld, denn der Wertverlust ist und bleibt enorm.

Alles in Allem bestimmt ein sehr gutes Auto, aber wenn ich müsste/wollte, würde ich mir dreimal lieber den neuen A8 in die Garage stellen.

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 23. April 2010 um 21:21

Ich habe schon damals als ich 2002 in Dresden in der Manufaktur war gesagt, lasst doch dem Phaeton den Eigennamen. Wie z.B. der Maybach bei "Mercedes".

Phaeton als Eigenmarke hätte sich bestimmt besser verkauft, denn der Wagen nach dem ich ihn auch schon vor einigen Jahren fahren durfte ist schlichtweg der Wahnsinn.

Grüße
Manu

Beitrag von „ak0303“ vom 23. April 2010 um 21:51

Mein neuer 😊 hat mir ja auch einen Phaeton gegeben, ich finde er hat etwas einzigartiges was ich nicht beschreiben kann, so eine Sicherheit habe ich in noch kein anderen Auto gefühlt 🙌

Ganz ehrlich ich hätte ihn im nachhinein sofort gegen mein Touareg eingetauscht, leider zu teuer: 😞

PS: evt. kann ja ein MOD die Beiträge in ein anderes Thema verschieben haben ja eig. nichts mit den Phaeton GP zu tun!

Beitrag von „dschlei“ vom 24. April 2010 um 06:05

Fuer mich sieht der Wagen auch nicht sonderlich beeindruckend aus, in etwa eine Mischung aus Passat, Lenkrafd vom Touareg und etwas Audi A8.

Ausser dem neuen "Schnick Schnack" hat mein R 36 Passat eine aehnliche Ausstattung!

Beitrag von „No8ody“ vom 24. April 2010 um 08:29

Sehr schönes Auto, gefällt mir genau wie der alte nur um einiges besser im aussehn, die hintern Sitzreihen sitzen ja auch wie im Wohnzimmer 😊

Vlg

Beitrag von „DerUnser“ vom 24. April 2010 um 17:01

aber denke mal einen Passat und eine Phaeton zu vergleichen
ist ja wie den Touareg mit einem Susuki Jimmi

also der Phaeton ist schon alleine in der Verarbeitungsqualität und
Anmutung ne ganz ganz andere Liga

das merkt man sofort beim Einsteigen

wenn ich nicht soviel Platz brächte wäre das Nummer 1

aber als Vor GP

Beitrag von „ak0303“ vom 24. April 2010 um 21:56

Thomas wir Leipziger halt, einfach guten Geschmack👍

Mal ganz ehrlich das der Phaeton ein Passat ist, ist doch nur eine Schutzbehauptung....

Ist doch wie beim Cayenne jeder sagt Spritfresser, zu Protzig, hässlich aber ich glaube fast
jeder hätte nicht ´s gegen einen Cayenne Turbo in der Garage:D

Beitrag von „dschlei“ vom 24. April 2010 um 22:53

[Zitat von ak0303](#)

Thomas wir Leipziger halt, einfach guten Geschmack👍

Mal ganz ehrlich das der Phaeton ein Passat ist, ist doch nur eine Schutzbehauptung....

Ist doch wie beim Cayenne jeder sagt Spritfresser, zu Protzig, hässlich aber ich glaube fast jeder hätte nicht´s gegen einen Cayenne Turbo in der Garage:D

Ich moechte keinen. Beim Kauf meines V8 Touaregs habe ich mich ausdruecklich gegen den Cayenne entschieden, weil er von aussen pot haesslich ist/war, und von innen recht billig aussah!

Beitrag von „knolfi“ vom 26. April 2010 um 10:11

Will ja nicht stänkern, aber mein alter Herr fährt seit rd. 36 Jahren MB und ist 26 Jahre lang S-Klasse gefahren (von 1983 bis 2009) dabei hat er eigentlich alle Modelle durchweg besessen (vom W116 bis zum aktuellen W221). Der letzte W221 war ein absolutes Traumauto und gediegen wie ein Wohnzimmer einer Präsidentensuite. Dageben konnte der Phaeton, weil vom Modellzyklus älter, nicht mithalten.

Aktuell fährt er nun einen ML, da er dort aufgrund der höheren Sitzposition besser ein und aussteigen kann und der Kofferraum mehr schluckt, aber er trauert immer noch seinem 500'er nach, weil der im Komfort dem ML deutlich überlegen war.

Beitrag von „JH-W12“ vom 26. April 2010 um 15:47

[ot]

Hallo Knolfi.

[Zitat von knolfi](#)

Will ja nicht stänkern, aber mein alter Herr fährt seit rd. 36 Jahren MB und ist 26 Jahre lang S-Klasse gefahren (von 1983 bis 2009) dabei hat er eigentlich alle Modelle durchweg besessen (vom W116 bis zum aktuellen W221). Der letzte W221 war ein absolutes Traumauto und gediegen wie ein Wohnzimmer einer Präsidentensuite. Dageben konnte der Phaeton, weil vom Modellzyklus älter, nicht mithalten.

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]

Beitrag von „TheLastUnicorn“ vom 26. April 2010 um 16:42

[JH-W12](#): Full ACK!!!

Cheers

Volker

Beitrag von „Kong Racer“ vom 26. April 2010 um 21:25

Hallo,

ein grosser Diesel ist immer noch nicht im Angebot. Warum wird nicht endlich mal ein 4,2 L Motor angeboten.

Gruß 

Niels

Beitrag von „Arndt“ vom 26. April 2010 um 21:55

[Zitat von Kong Racer](#)

ein grosser Diesel ist immer noch nicht im Angebot. Warum wird nicht endlich mal ein 4,2 L Motor angeboten.

Hallo Niels,

ich rate einfach mal: Vielleicht nicht genügend Platz?

Beitrag von „TheLastUnicorn“ vom 26. April 2010 um 22:31

[Zitat von Arndt](#)

Hallo Niels,

ich rate einfach mal: Vielleicht nicht genügend Platz?

@Arndt: Das glaube ich nicht, schließlich war ja auch Platz für einen W12 bzw. einen V10. Ich könnte mir schon vorstellen, dass evtl. der V8 TDI aus dem Touareg II über kurz oder lang im Phaeton GP angeboten wird ...

Cheers
Volker

Beitrag von „JH-W12“ vom 26. April 2010 um 22:46

Hallo nochmals.

Vielleicht ist es dem VAG-Konzern auch einfach zu heikel das der Phaeton mit dem V8 TDI dem A8 die Kunden abzieht?

Beitrag von „DerUnser“ vom 27. April 2010 um 09:46

[Zitat von JH-W12](#)

Hallo nochmals.

Vielleicht ist es dem VAG-Konzern auch einfach zu heikel das der Phaeton mit dem V8 TDI dem A8 die Kunden abzieht?

genau das vermute ich auch

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 Elektronanfälligkeit 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 exotischere 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?

Beitrag von „bobel“ vom 27. April 2010 um 12:05

Zitat von knolfi

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

Ach ja, nochwas zu Thema ML vs. Touareg:

Beim aktuellen ML bekommt wenigstens gegen Aufpreis

Dein alter Herr ist nicht zufällig Testfahrer bei DB 😞

Ich habe im Dezember 1998 einen der ersten offiziellen S500 der Baureihe W220 erhalten. Die offizielle Vorstellung war meines Wissens hier in NRW am 6.12.1998 in der DB NL Dortmund gewesen. Ich habe mein Fahrzeuge damals noch vor Weihnachten 1998 im Werk abgeholt. Die Elektronik ging eigentlich noch so einigermaßen, das Übel nahm erst 1,5 Jahr später seinen Lauf, als ich im Sommer 2000 meinen S 400 CDI erhalten habe. Ich habe noch nie einen DB besessen, welcher schon auf der Heimfahrt von der Werksabholung liegengeblieben ist. Dieser Wagen war Stammkunde bei der NL und nach dreiwöchigen Besitz mal kurz für über 6 Wochen in der Entwicklungsabteilung in Böblingen, weil niemand den Wagen mit dem tollen Keyless Go zum Laufen bekommen hat.

Zum Thema ML vs. Touareg:

Im Touareg bin ich bisher noch nie Seekrank geworden, die ML´s sind und waren bisher alles Schaukelkisten, besonders die ersten beiden Modelle. Bei der S Klasse W220 wurde bereits ab 06/1999 ein anderes Fahrwerk verbaut, weil man dort auch hinten Seekrank wurde. Bei einigen großen Konzernen wurde die typischen Flugzeugtütchen in den Fondbereich zugefügt. Wer sich vom ersten Tag über das Fahrwerk beschwert hatte, auch schriftlich in stuttgart, der hat das neue Fahrwerk nachgerüstet bekommen (Kosten damals um dei 10000.- DM) oder hat ein neues Fahrzeug erhalten. Die wurden aus Kulanz ohne es groß an der Glocke zu hängen ohne Probleme gewandelt und anschließend über DB ins Ausland verkauft, in Ländern wo man gerne ein weiches Schaukelfahrwerk hat.

Warum bestellen denn ca. 80% der Neuwagenkäufer bei einem BMW X5 das Sportfahrwerk mit ??? bzw. auch beim VW Tiguan wird gerne die sportlich abgestimmte Dämpfung für 160.- EUR (Preisstand von 2007) mitbestellt.

Bevor ich mir nochmals einen ML kaufen würde, sorry, dann lieber einen Q7, einen X5 oder den aktuellen Touareg. Ist aber nur meine Meinung.

PS: Sitze konnte DB eigentlich noch nie bauen, da fühle ich mich auf den Sitzen des Audi A8 oder im aktuellen 7ner BMW viel wohler. Ich hatte in meinen S - Klassen auch immer die Sitze ab der Baureihe W220 mit Massagefunktion und Belüftung geordert, trotzdem waren die viel zu weich und hatten keinen Kurvenhalt.

Beitrag von „knolfi“ vom 27. April 2010 um 13:25

[Zitat von bobel](#)

Dein alter Herr ist nicht zufällig Testfahrer bei DB 😞

Nein ist er nicht, und ja du hast Recht, es war 1998 im Dezember als er seine S-Klasse abgeholt hat 🙄

Der Rest deines Postings hat aber leider mit dem Phaeton GP herzlich wenig zu tun 😞 und ich würde dir wirklich keinen MB empfehlen, denn deimen sportlichen Fahrstil zufolge bist du bei Audi, Porsche oder BMW besser aufgehoben...

Offensichtlich sind hier nur enttäuschte MB-Fahrer unterwegs (oder VW-Fahrer mit Konzernbrille) 😞, aber o. k., jedem das seine.

Meine Meinung ändert das trotzdem nicht: Phaeton = gutes Auto ohne Seele

BTW: Ich hab bei meinem T-Reg ein H&R Sportfahrwerk mit 40 mm Tieferlegung und eine 90 mm breitere Spur verbauen lassen...somit ist der Dicke fahrbar geworden, ohne dass mit meine Kinder in den Nacken k...n (soviel zum Suuuperfahrwerk vom T-Reg)

knolfi (over and out)

Beitrag von „dschlei“ vom 27. April 2010 um 16:19

Zitat von knolfi

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...

Da kommt deutlich der Standesduenkel des klassischen deutschen Oberklassefahres zum Ausdruck! Wieso ist denn der Benz-Fahrer (eventuell irgendein Marketing-Mensch) mit seinem Firmenfahrzeug etwas besseres als eventuell der junge Studienrat (der eventuell weitaus besser gebildet und ausgebildet ist) mit seinem Fahrzeug, bezahlt aus eigener Tasche?

Warum sollten die Beiden nicht am gleichen Schalter stehen, solange sie Beide freundlich und zuvorkommend bedient werden.. Verschmutzt der Fox-Besitzer eventuell die edle Luft des Benz Besitzers?

Ich habe selbst einen VW (Passat R36, vorher V6 und V8 Touareg) und einen Audi (TT Roadster), und ich glaube nicht, dass mich die Leute, die mit mir am Schalter stehen irgendwie sonderlich beeindruckt. Vor dem Touareg hatte ich einen Benz, und auch da haben mich die Kunden nicht beeindruckt!

Welch riesiges Ego-Problem muss jemand haben, dass er das ueber sein Auto und den Menschen, die mit ihm am Schalter der Service Station stehen ausleben muss????

Beitrag von „dummytest“ vom 27. April 2010 um 17:23

[ot]

Zitat von dschlei

Verschmutzt der Fox-Besitzer eventuell die edle Luft des Benz Besitzers?

da nicht, aber er nervt auf der Überholspur der Autobahn ganz schön :D:D [/ot]

Beitrag von „Kong Racer“ vom 27. April 2010 um 19:59

[Zitat von Arndt](#)

Ich rate einfach mal: Vielleicht nicht genügend Platz?

Da war doch was mit dem DPF 😊 🗨️ .

Gruß 🗨️

Niels

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 27. April 2010 um 22:12

[Zitat von knolfi](#)

eine 90 mm breitere Spur verbauen lassen...somit ist der Dicke fahrbar geworden, ohne dass mit meine Kinder in den Nacken k...n (soviel zum Suuuperfahrwerk vom T-Reg)

knolfi (over and out)

Ist zwar OT, aber dafür hast du Tüv bekommen? Das liegt mehr als nur knapp außerhalb der erlaubten 2% Achstoleranz ! 😊

Und mir bzw. meinen Mitfahrern ist beim Dicken (ok wir habe LuFe) noch nie schlecht geworden!

Grüße

Manu

Beitrag von „dschlei“ vom 27. April 2010 um 23:26

Zitat von dummytest

[ot]

da nicht, aber er nervt auf der Überholspur der Autobahn ganz schön :D:D [/ot]

Aber im Vergleich mit dem Chevrolet Matiz 0,8, den ich vor ein paar Wochen ganz kurz als Leihwagen hatte ist der Fox ja ein wahres Rennauto! 😄

Beitrag von „knolfi“ vom 28. April 2010 um 09:39

Zitat von dschlei

Da kommt deutlich der Standesdünkel des klassischen deutschen Oberklassefahres zum Ausdruck! ...

Welch riesiges Ego-Problem muss jemand haben, dass er das ueber sein Auto und den Menschen, die mit ihm am Schalter der Service Station stehen ausleben muss????

Fertig mit auskotzen? Offensichtlich hast du ein Problem mit polarisierenden Meinungen...

Anscheinend ist's in den USA anders als in D, aber wenn ich viel Geld für ein 5-Sterne-Auto bezahle, dann wil ich auch einen 5-Sterne-Service! Oder bist du mit einem zwei Sterne Service im 5-Sterne Hotel zufrieden? Wenn ja, warum zahlt du dann soviel Geld dafür? Und das aus dem Mund eines Users, der im Seviceparadies USA lebt...*kopfschüttel*

Es muss nicht nur das Produkt stimmen, sondern auch das drumherum. Luxuslimousinen bauen viele und alle bieten einen exquisiten Service...ausser VW. Und da reicht es nunmal nicht, in einer reizvollen Stadt eine gläserne Manufaktur hinzustellen (die man übrigens beim Kauf eines Pheaston schön mitbezahlt), wenn alle anderen Hersteller von Luxusmarken (Lexus (ist ja nix anderes als Toyota), Infinity (Nissan), Audi, Porsche, MB, Maybach, BMW, Bentley, RR, AM, Maserati, usw.) eigene Vertretungen haben...warum wohl?

Mir persönlich ist's egal, ob mein Auto auf Holzparkett und unter Glas zusammenschraubt wird, hauptsache das Endprodukt entspricht meinen Vorstellungen und ist sein Geld wert...und

wenn ich mal ein Problem mit dem Fahrzeug habe, dann sollte dies möglichst diskret und ohne grossen Zeitaufwand gelöst werden. Bei mir ist nämlich Zeit = Geld (bei dir wohl nicht, wenn du dich schön brav hinter den Fox-Fahrer einreihst und 20 Minuten wartest, bis der sein Problem mit dem KD-Berater erörtert hat)...

knolfi (der als Dipl.-Ing. seinen Touareg cash bezahlt hat)

Beitrag von „knolfi“ vom 28. April 2010 um 09:40

Zitat von T-Bone Shifter

Ist zwar OT, aber dafür hast du Tüv bekommen? Das liegt mehr als nur knapp außerhalb der erlaubten 2% Achstoleranz ! 😬

Und mir bzw. meinen Mitfahrern ist beim Dicken (ok wir habe LuFe) noch nie schlecht geworden!

Grüße
Manu

TÜV war überhaupt kein Problem, selbst Teilegutachten lagen ja vor.

BTW: meiner hat eine Stahlfederung...

Beitrag von „jamesbond“ vom 28. April 2010 um 14:26

Zitat von knolfi

knolfi (der als Dipl.-Ing. seinen Touareg cash bezahlt hat)

Wenn ich deine Beiträge zu den tollen großen Motoren in diesem Thema lese, frage ich mich warum du einen T. gekauft hast und dann auch noch "nur" die Einstiegsmotorisierung.

Ketzerisch könnte man jetzt fragen, ob nicht mehr cash da war.

[Zitat von knolfi](#)

BTW: Ich hab bei meinem T-Reg ein H&R Sportfahrwerk mit 40 mm Tieferlegung und eine 90 mm breitere Spur verbauen lassen...somit ist der Dicke fahrbar geworden, ohne dass mit meine Kinder in den Nacken k...n (soviel zum Suuuperfahrwerk vom T-Reg)

Aber immerhin hast deinen T. "fahrbar" gemacht ... während alle anderen sich jeden Tag mit so einem "Volkswagen" herumquälen müssen.

LG
james

Beitrag von „knolfi“ vom 28. April 2010 um 14:34

[Zitat von jamesbond](#)

Wenn ich deine Beiträge zu den tollen großen Motoren in diesem Thema lese, frage ich mich warum du einen T. gekauft hast und dann auch noch "nur" die Einstiegsmotorisierung.

Ketzerisch könnte man jetzt fragen, ob nicht mehr cash da war.

Aber immerhin hast deinen T. "fahrbar" gemacht ... während alle anderen sich jeden Tag mit so einem "Volkswagen" herumquälen müssen.

LG
james

Alles anzeigen

Tja James, man sollte sich nicht vorschnell äussern, wenn man nur die Hälfte weiss 😊, denn Wissen ist Macht und Halbwissen ist gefährlich...

Der T-Reg ist lediglich ein Zweitwagen. Wenn du mal wirklich "aufmerksam" alle meine Beiträge liest (und die sind in der Anzahl im Gegensatz zu deinen noch bescheiden), dann findest du auch heraus, warum ich einen T-Reg fahre und was für ein Fahrzeug ich sonst noch mein Eigen nenne...

Und wenn du dein Auto als Quälerei bezeichnest, solltest du das Modell/die Marke wechseln...ich bin mit meinem Fahrzeug zufrieden 😊

Also lieber James, erst lesen (denken?), dann schreiben....

Beitrag von „dschlei“ vom 28. April 2010 um 19:44

[Zitat von JamesBond](#)

Wenn ich deine Beiträge zu den tollen großen Motoren in diesem Thema lese, frage ich mich warum du einen T. gekauft hast und dann auch noch "nur" die Einstiegsmotorisierung.

Ketzerisch könnte man jetzt fragen, ob nicht mehr Cash da war.

LG
James

Das fragt sich auch Dschlei, der einen einen Dipl. Ing und einen Master Titel hat, seine 3 Touaregs, seinen Passat R36 und seinen Jeep Grand Cherokee in bar bezahlt hat, und der zudem noch mit einer Frau verheiratet ist, die Uni Prof. ist (wenn wir einmal dabei sind, auf zu schneiden, kann ich da auch mitmachen!!!)

Beitrag von „Franks“ vom 28. April 2010 um 20:20

[Zitat von Knolfi](#)

...Anscheinend ist's in den USA anders als in D, aber wenn ich viel Geld für ein 5-Sterne-Auto bezahle, dann wil ich auch einen 5-Sterne-Service! Oder bist du mit einem zwei Sterne Service im 5-Sterne Hotel zufrieden? ...

Moment mal, darum geht es doch gar nicht. Es steht außer Frage, dass man bei einem 5-Sterne-Auto auch 5-Sterne Service erwarten darf. Der Knackpunkt ist aber diese Aussage:

Zitat von knolfi

...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...

Ein 5-Sterne-Service leidet ja nicht zwangsläufig darunter, wenn jemand, der nur für 2-Sterne bezahlt hat, ebenfalls einen 5-Sterne- Service bekommt – oder am gleichen Schalter einen anderen Service. Der erlangte Service sollte entscheidend sein und nicht wer zufällig in der Reihe hinter mir steht.

Gruß

Frank

Beitrag von „ak0303“ vom 28. April 2010 um 21:10

Hallo "TF",

ich glaube das Thema wird wieder ein Streitpunkt:o

Fakt ist doch das manche den Phaeton schön finden und manche die S Klasse oder A8, wir sollten auch da mit klar kommen das VW nicht immer die besten Auto´s baut!

Ich kann auch knolfi verstehen das er nicht so behandelt werden will wie ein A3 Kunde da sein RS6 ein klein wenig mehr kostet!, und besseren und exquisiten Service genießen möchte.

Das beste Beispiel ist doch der Unterschied zwischen GKV und PKV.....

Und über unsere Vermögensverhältnisse müssen wir uns in den Thema doch nicht streiten oder?

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 28. April 2010 um 21:47

[Zitat von ak0303](#)

Hallo "TF",

ich glaube das Thema wird wieder ein Streitpunkt:o

Fakt ist doch das manche den Phaeton schön finden und manche die S Klasse oder A8, wir sollten auch da mit klar kommen das VW nicht immer die besten Auto´s baut!

Ich kann auch knolfi verstehen das er nicht so behandelt werden will wie ein A3 Kunde da sein RS6 ein klein wenig mehr kostet!, und besseren und exquisiten Service genießen möchte.

Das beste Beispiel ist doch der Unterschied zwischen GKV und PKV.....

Und über unsere Vermögensverhältnisse müssen wir uns in den Thema doch nicht streiten oder?

Alles anzeigen

Danke Alex! Du sprichst mir aus der Seele! Back to topic und wieder friedlich sein.

Die Taschen voll hauen muss man sich hier nicht. Wir wissen alle, dass wir nicht am Hungertuch nagen 😊

Grüße

Manu

Beitrag von „Franks“ vom 28. April 2010 um 22:45

Ein Streitpunkt soll es bestimmt nicht werden, ein Diskussionspunkt aber schon. Ein Auto der Oberklasse ist ja mehr als nur ein Haufen Metall und Plastik, der Service spielt eine entscheidende Rolle und ich denke nicht, dass wir ‚off topic‘ sind, wenn wir im Zusammenhang mit dem Phaeton auch VW’s Service an Kunden eben dieses Autos besprechen.

Gruß

Beitrag von „DogFart“ vom 28. April 2010 um 22:48

Männers, habe seit langem mal wieder ins Forum geschaut um nach dem neuen T mit V8 TDI zu schnüffeln.

Worauf stosse ich ?

1. Ein Moderator haut eine Phaton VW Meldung ins Forum
2. es entbrennt eine Diskussion über Oberklasseauto's
3. plötzlich zählt T-Freund A dem T-Freund B die Anzahl seiner Auto's, seine Ausbildung und die Zahlungsbedingungen beim Erwerb des T's auf
4. T-Freund B wiederum contert mit einer noch größeren Autozahl und den Ausbildungen sogar von Familienmitgliedern

Bin beeindruckt. Ich bin hier nicht der Vati !!!!!!! Aber wir müssen uns klar sein das die Besucher der Seite uns ohnehin für Lackaffen halten. Halt nur wegen dem Auto. Außerdem denke ich, dass wer wirklich richtig Schotter hat ohnehin nur über Auto's schmunzelt und niemals etwas preisgeben würde - und umgedreht kann es auch sein - das von den unzähligen Mitgliedern hier vielleicht auch nur ein paar auch wirklich einen T fahren 😊

Jetzt aber genug kluggeschissen, gucke mal weiter nach dem V8 TDI ...

Beitrag von „DerUnser“ vom 28. April 2010 um 23:55

[Zitat von knolfi](#)

aber wenn ich viel Geld für ein 5-Sterne-Auto bezahle, dann wil ich auch einen 5-Sterne-Service!

knolfi (der als Dipl.-Ing. seinen Touareg cash bezahlt hat)

also Phaeton Kunden habe einen eigenen Betreuer
haben als Leihwagen immer anrecht auf einen Phaeton
(max noch den T.)

eine eigene Lounge

so ist es in meinem Autohaus

und das nenne ich Service.....

5 Sterne *****

schade das das VW nicht beim T. auch geschafft hat

[OT]

glaube ist hier egal ob Chash bezahlt , Geleast oder auf Rate...!!!!

[/OT]

Beitrag von „Michael67“ vom 29. April 2010 um 00:56

Hi zusammen

In welcher Liga ich mich bewege-->Respekt.

Lauter hochqualifizierte Beiträger,die sich zu schade finden sich hinter einen Kleinwagenbesitzer anzustellen:(.

Oje gehen in diesem Forum in letzter Zeit Dinge ab 

M.M. nach sind manche Mitmenschen etwas provokant,ob es hier im Forum, oder auch im wirklichen Leben.Das wird(wirkt) nicht gut.

Zum Thema:MB (m.M.) hat das was sie mal bauten(und nicht nur MB),nämlich gute Autos, in Zeiten eines s.g. Herr Lopez und "Made in Germany" reichlich billig eingekauft(Preise beim

Zulieferer massiv gedrückt,egal Welcher) und teuer verkauft.(s.OPEL) Das Ergebnis kennen wir Alle.Opel hat dermaßen Probleme wie es bei Mercedes (und evtl. Anderen) auch irgendwann mal kommt.

Ob VW einen Phaeton besser verkauft weiß niemand.Allerdings scheint der Markt etwas anderes zu sagen weil ja ein GP kommt.

Aber das ALLES ist nur meine Meinung. 🗨️ (Früher wurde auch HART gearbeitet)

Beitrag von „knolfi“ vom 29. April 2010 um 10:36

[Zitat von Franks](#)

Ein Streitpunkt soll es bestimmt nicht werden, ein Diskussionspunkt aber schon. Ein Auto der Oberklasse ist ja mehr als nur ein Haufen Metall und Plastik, der Service spielt eine entscheidende Rolle und ich denke nicht, dass wir ‚off topic‘ sind, wenn wir im Zusammenhang mit dem Phaeton auch VW’s Service an Kunden eben dieses Autos besprechen.

Gruß

Frank

Schön, dass wir wieder auf des Pudels (oder 'Pheatons Kern) zurückkommen, denn eine Diskussion über hochgebildete, Foxfahrene, angehende Studienräte oder eingebildete MB-fahrende Marketingvertreter ohne Bildungsabschluss, wie von unseren titel- und autosammelnden, amerikanischen Freund und dem Elefanten, der gerne 007 wäre und grundsätzlich ziemlich überheblich in Frage stellt, ob sich Leute, die jünger sind als er, überhaupt die Einstiegsmotorisierung (ist/war das nicht der R5?) leisten dürfen und dann noch meint, Rückschlüsse über das Vermögen ziehen zu können, bringt uns wirklich nicht weiter.

[OT]

Merkwürdig bleibt nur, warum hier alle Neuuser von den alterwürdigen Herrenfahrern blöd angemacht werden, nur weil sie bestimmte Dinge rund um den Touareg oder anderen Modellen der VW-Palette kritisch sehen und ihre Fahrzeuge nicht auf einen Sockel stellen. als Dank werden diese dann noch gesperrt. So bekommt man wirklich keine Neumitglieder.

[/OT]

Wie bereits geschrieben, heute geht es nicht nur ums Produkt, sondern auch um die Dienstleistung drumherum. Und ich frage mich, ob es jeder potentielle Phaetonkäufer akzeptiert, den gleichen Service geboten zu bekommen wie ein Kunde, der einen Fox kauft. Wäre da nicht irgendwas dran, dann müsste sich der Phaeton, da laut Meinung der meisten User hier im Thread die perfekte Oberklasselimousine, wie geschnitten Brot verkaufen. tut er aber nicht. Im Gegenteil, er wird regelrecht verramscht (gerade als Gebrauchtwagen)...und dann kann sich auch der Student schon fast einen Phaeton leisten (zumindest in der Anschaffung).

VW sollte sich also fragen, woran es liegt, dass sich der Phaeton so schlecht verkauft (am Produkt kann's ja nicht liegen). Ist's der Service (kann ich kurzfristig reagieren), ist's das Image (kann ich nur langfristig mittels Marketingstrategen was ändern)? Gewinne generiert VW bei den Investitionen jedenfalls mit dem Phaeton nicht, also Abschreibungsobjekt zum Steuernsparen?

Beitrag von „Arndt“ vom 29. April 2010 um 13:07

[Zitat von knolfi](#)

Schön, dass wir wieder auf des Pudels (oder 'Pheatons Kern) zurückkommen, denn eine Diskussion über hochgebildetete, Foxfahrene, angehende Studienräte oder eingebildetete MB-fahrende Marketingvertreter ohne Bildungsabschluss, wie von unseren titel- und autosammelnden, amerikanischen Freund und dem Elefanten, der gerne 007 wäre und grundsätzlich ziemlich überheblich in Frage stellt, ob sich Leute, die jünger sind als er, überhaupt die Einstiegsmotorisierung (ist/war das nicht der R5?) leisten dürfen und dann noch meint, Rückschlüsse über das Vermögen ziehen zu können, bringt uns wirklich nicht weiter.

Der eine Troll ist weg, der nächste Troll taucht auf.

Lieber Knolfi, Du bist der Beste hier, aber jetzt gib bitte Ruhe und höre vor allem auf weiter Öl ins Feuer zu gießen.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 29. April 2010 um 13:30

Hallo zusammen,

nachdem ich diesen Thread eröffnet habe, werde ich ihn nun auch wieder schliessen (müssen). Kann mich nur noch über den Umgangston von einigen Usern in den letzten Tagen wundern 😞

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Juni 2010 um 14:53

Wolfsburg / Sanya, 05. 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-Abbiegelicht. 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 Dieselpbereich 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 Designteam 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. Komplett 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.

Beitrag von „Hauruck“ vom 7. Juni 2010 um 15:19

Der Bildhintergrund passt.

Das Ding sieht (jetzt) stylistisch auch aus wie eine chinesische Parteifunktionärslimousine 😄

Beitrag von „bluwe“ vom 7. Juni 2010 um 18:56

Hallo zusammen

ich finde ihn sehr gelungen und freue mich schon darauf ihn live zu erleben. 🤖

Beitrag von „ap11“ vom 7. Juni 2010 um 19:41

Hallo,

ich finde ihn auch sehr harmonisch gestaltet und innen einfach Spitze.Und er darf den schönen Automatikwählhebel behalten!

Allerdings wird das seinem Image auf absehbare Zeit auch nicht helfen

Gruß

Beitrag von „DerUnser“ vom 22. Juli 2010 um 20:03

mein T5 ist heute zum 1. Ölwechsel
und ich habe als Leihwagen den neuen
Phaeton GP

ich nehme alles zurück
ein Traum Optisch wie technisch

bin begeistert....auch die Verkehrsschildanzeige

ein Klasse Ding...das neue Riesen Navi 

Mache morgen mal Bilder bevor ich Ihn wieder abgeben muß

mfg

Beitrag von „ak0303“ vom 23. Juli 2010 um 06:34

@DerUnser

Auf die Bilder freue ich mich 

Grüße Heiko von mir 

Beitrag von „DerUnser“ vom 23. Juli 2010 um 19:40

naja wie es so immer ist 😞

16uhr zum Freundlichen
extra schön geparkt für nice Pic´s

und denne macht das Handy schlapp ;(((
Mist

Akku alle aber darf in Bald nochmal nen ganzes Weekend
fahren...

naja nur nochmal so als Info
bin 180km gefahren...net zu langsam auch BAB und da 160 km/h
(Momentanverbrauch laut MFA 8,2 l ...!!!!)
insgesamt auf die 180km 9,2 und ich hatte oft den S Gang drin

war begeistert ...so eine minimaler Verbrauch

VW Klasse

nice weekend

Beitrag von „DerUnser“ vom 23. Juli 2010 um 19:41

[Zitat von ak0303](#)

@DerUnser

Grüße Heiko von mir 🤖

der Gute hat 3 Wochen Urlaub ...

nice Weekend und hoffe bei dir ist alles im Lot