

Aufstieg ins Oberhaus

Flüchtig betrachtet, wirkt der Phaeton wie ein mit Hormonen gefütterter VW Passat. Irrtum: mit dem neuen Modell ist VW der Sprung in die Klasse des Auto-Adels geglückt.

Dies kleine Wägelchen soll meine S-Klasse in den Schatten stellen?“ Roland Reime (57) kichert amüsiert. Das unscheinbare Auto auf dem Besucherparkplatz der Kieler Provinzial-Versicherung hat in einem Vergleichstest von

ter lang. Reime hatte das übersehen, weil nur die Frontpartie aus der Parklücke hervorragte. Als Entschädigung lobt der Versicherer den „gelungenen Schwung“ in der Seitenansicht des Phaeton: „Sehr elegant.“

dem Verbandstreffen mit einem Audi vor, heiße es bei den anderen: „Der darf sich wohl kein größeres Auto kaufen.“ Selbst wenn es sich um eine stattliche A8-Limousine handele.

Wie, sagt sich der Vorstand, könne „die noch biederer wirkende Marke Volkswagen in diesem Umfeld Prestige vermitteln und verkaufen?“

Am Phaeton selbst hat Reime kaum etwas auszusetzen. Alle Bedienungselemente erschließen sich von allein. Nur die Plastikpaddel an der Lenksäule, die VW als Sonderausstattung fürs sequenzielle Schalten der Fünf-Gang-Automatik anbietet, stören.

Der „Anzug“ des W12-Zylinder-Motors scheint Roland Reime „enorm“. Auf der Autobahn beschleunigt er den Phaeton, bis der elektronische Begrenzer bei 250 Sachen das Gas wegnimmt.

Einziges Manko: die „fehlende Überholautorität“. Im Rückspiegel der Vorauffahrenden sieht der Phaeton aus wie ein VW Passat. Kaum ei-

ner räumt freiwillig die linke Spur.

Während der Rundfahrt durchs östliche Holstein fällt Reime auf, wie gründlich der Phaeton alle Außengeräusche wegdämmt. „Chefs lieben leise Innenräume“, sagt der gebürtige Hamburger, der jetzt in Kiel lebt. Er

FOTOS: MANFRED WITTT (4)



Windsbraut: Zuspruch erntete die neue Luxuslimousine von VW bei den Seglern im Kieler Olympiahafen. mm-Tester Roland Reime hatte bei der Probefahrt nur wenige Einwände.

„Auto, Motor, Sport“ immerhin das Mercedes-Flaggschiff geschlagen, den S 600. Und Reime, Vorstandsvorsitzender der Provinzial, nutzt als Dienstwagen nur den kleineren S 430.

Doch der erste Eindruck täuscht: Der VW Phaeton ist über fünf Me-

Dennoch bleibt Größe – vermeintliche wie reelle – das Leitmotiv dieser Testfahrt: „In der deutschen Assekuranz gilt Audi noch immer als eine Marke für kleine Autos“, erklärt Reime das Wertesystem seiner Branche. Führe eine Führungskraft bei ei-



Bekennnis zu Bescheidenheit

① Einfache, aber gut ablesbare Instrumente. Der asymmetrische Tacho reicht bis 320 km/h, doch der Phaeton regelt bei 250 km/h ab. ② Die schlichte Frontansicht hat im Rückspiegel keine „Überholautorität“. ③ Edle Materialien, solide Bedienungselemente.

muss es wissen: Reimes Dienst-Mercedes legt jährlich rund 70 000 Kilometer zurück. In der Regel will der Vorstandsvorsitzende dann auf der Rückbank in Ruhe arbeiten. Nur auf dem Weg nach Hause und ins Büro lenkt er gern selbst.

Als Nächstes lobt Reime die stabile Straßenlage des Phaeton: Die computergesteuerte Luftfederung schluckt nicht nur Bodenwellen und Unebenheiten, sie bügelt auch die Wank-, Schwank- und Nickbewegungen der schweren Karosse weg – selbst bei schnellen Ausschermanövern oder in engen Kurven.

Nach der Testfahrt geht es noch mal um die verschiedenen Aspekte von Größe. Positiv fällt der geräumige Kofferraum des Phaeton auf: genug Platz für die Golftaschen des Ehepaars Reime plus das Gepäck für einen Wochenendurlaub.

Negativ hingegen der satte Preis: Rund 120 000 Euro kostet der luxuriös ausgestattete Testwagen. „Aber brauche ich in Norddeutschland wirklich einen Allrad?“ fragt Reime, plötzlich ganz Kieler Kaufmann. „Eher nicht. Und wieso soll ich ihn dann bezahlen?“

Dennoch zieht Roland Reime eine positive Bilanz: Der Phaeton verströme „den Geist automobiler Oberklasse“ – vor allem in seinem edel ausgestatteten Innern. Als kühler Rechner fragt sich Reime nur, „wie viele Jahre VW brauchen wird, um diese Botschaft auch im umkämpften Markt der Cheflimousinen durchzusetzen.“

Michael O. R. Kröher

Schergewicht

Als Zwölfzylinder wiegt der luxuriöse Phaeton 2,4 Tonnen. Sein Spritverbrauch gleicht dem eines Kleinlasters.

manager-magazin-Fazit: Die Latte lag hoch, doch der Sprung, den die VW-Ingenieure mit der Entwicklung des Phaeton wagten, ist geglückt: Wolfsburgs Erstling in der automobilen Oberklasse lässt alle anderen Limousinenmodelle auf Anhieb alt aussehen. Die Fahrleistungen des Phaeton und seine Straßenlage, seine Sicherheit und seine Ausstattungsdetails setzen neue Maßstäbe.

Für Schnelfahrer: Im „Sport“-Modus schaltet die Automatik beim Kick-down erst an der obersten Drehzahlgrenze von 6000 Umdrehungen pro Minute hoch. Die 420 PS, die dann frei werden, katapultieren den Phaeton auch bei Tempo 220 noch nach vorn – trotz des extrem hohen Leergewichts von 2,4 Tonnen.

Für Sicherheitsbewusste und Komfortliebhaber: Das radargesteuerte System, das automatisch für Abstand zu vorausfahrenden Autos sorgt, ermöglicht entspanntes und zugleich zügiges Kolonnenfahren. Es reagiert schneller und schafft dank einer verbesserten Anzeige in der Mitte der Instrumententafel mehr Vertrauen beim Fahrer als das gleiche System in den Mercedes-S- und E-Klassen.

Teure Innenraum-Extras wie duftendes Leder, matt lackierte Edelhölzer, eine 330-Watt/12-Kanal-Hi-Fi-Anlage et cetera lassen an Luxus nichts zu wünschen übrig.

Lästig sind nur die dicken, flach ansteigenden Dachholme. Die nehmen viel Sichtfeld weg. Und der viel zu hohe Verbrauch: Im Alltag des zweiwöchigen mm-Testbetriebs mit Kaltstarts, Großstadtstaus und zügigen Autobahnfahrten schluckte der Phaeton über 18 Liter Superplus auf 100 Kilometer.

Technik: Allradgetriebene, viersitzige Limousine; W12-Motor mit 309 kW/420 PS aus 5998 ccm; Fünf-Stufen-Automatik.

Fahrleistungen: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,7 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 250 km/h (elektronisch abgeregelt).

Verbrauch: 15,7 Liter Superplus/100 km (10,9 bis 23,9 Liter).

Grundpreis: 104 100 Euro.

Grundausstattung (Auswahl): Luftfederung, ESP, Bremsassistent.

Sonderausstattung (Auswahl): Volllederausstattung (3300 Euro), Abstandsregler (2300 Euro), Navigation (2480 Euro), Parkhilfe (740 Euro), Reifendruck-Sensor (550 Euro), Intarsien (2300 Euro), Leichtmetallräder (1800 Euro).