Media information

7 de julio de 2022

20 años del Phaeton: Volkswagen muestra por primera vez al sucesor que nunca fue producido

- **El Phaeton fue clave para que Volkswagen entrase en el segmento premium**
- **La primera berlina de lujo marcó unos estándares para la tecnología y la alta calidad de producción de la marca**
- **El sucesor del Phaeton[1] quedó reservado a ser un producto único y exclusivo para que la marca se centre en su ofensiva de movilidad eléctrica**

Wolfsburg (Alemania) – Era un coche destinado a expertos, individualistas y aficionados: Volkswagen lanzó el Phaeton al mercado hace 20 años. A partir de 2002, la berlina de lujo cautivó al público por su carácter seguro, tranquilo y sereno, su excelente confort, sus prestaciones de alta tecnología y su impresionante calidad de producción. Volkswagen dio sus primeros pasos en el segmento de los coches de lujo con el Phaeton e inmediatamente demostró que encajaba a la perfección en este mercado de gama alta. El Phaeton se convirtió en una gran estrella que benefició a toda la marca y allanó el camino para otros productos de gama alta, como el Touareg y el Arteon. Su despedida se produjo en 2016, cuando el Comité Ejecutivo de la marca decidió dejar de fabricar la berlina a fin de realizar un reajuste sistemático centrado en la electromovilidad, aunque el sucesor con el nombre de proyecto «Phaeton D2»[2] ya estaba esperando su turno.

Contactos de prensa
Comunicación de Producto
Benedikt Griffig
Director de Producto y Tecnología
Tel: +49 (0) 5361 9 – 977164
benedikt.griffig@volkswagen.de

Comunicación de Producto
Bernd Schröder
Portavoz de Tiguan, Tayron, Sharan, Calidad, Seguridad
Tel: +49 5361 9 – 36867
bernd.schroeder@volkswagen.de

Más información en
volkswagen-newsroom.com

Phaeton D2: la producción en serie del nuevo modelo sucesor nunca se produjo

Jozef Kabaň, director de Diseño de Volkswagen, contempla hoy con mucho respeto el Volkswagen Phaeton D2, que nunca llegó a la producción en serie: «El coche sigue teniendo un aspecto muy atractivo y bellas proporciones, e impresiona por su palpable alta calidad y valor». Junto con sus compañeros Marco Pavone, responsable de Diseño Exterior, y Tomasz Bachorski, responsable de Diseño Interior, Kabaň se encarga actualmente de diseñar los futuros modelos de Volkswagen. Cualidades como la calidad y el valor, que caracterizaron al Phaeton desde el principio y destacaron sus pretensiones como producto de alta gama, hoy en día siguen desempeñando un papel importante en Volkswagen.

El excepcional modelo conducible del Phaeton D2 fue precedido por un proceso de selección interno para elegir entre cuatro conceptos diferentes. El diseño desarrollado por Pavone y Bachorski obtuvo el visto bueno, causando sensación por sus contornos deportivos y planos y su interior de alta calidad. Posteriormente, se construyó el prototipo próximo a la producción en serie, basado en la plataforma longitudinal modular (MLB), que se sometería a la decisión final del Comité de Supervisión. Sin embargo, como todas las energías estaban enfocadas a orientar a Volkswagen hacia la electromovilidad, se decidió no seguir adelante con la producción de la berlina de lujo.

Aunque el modelo sucesor planificado no se llevó a cabo como resultado de esta decisión, el primer Phaeton demostró de lo que Volkswagen ya era capaz hace 20 años

con su confort de lujo, sus innovadores sistemas de conducción y su pionera calidad de acabado. De este modo, se consiguió crear un efecto de halo para toda la marca, que todavía puede apreciarse en muchos modelos hasta el día de hoy. Tomasz Bachorski, responsable del diseño interior del modelo de alta gama de entonces, afirma: «El hecho de que el Phaeton D2 se adelantara a su tiempo puede apreciarse hoy en día en características como la pantalla curvada, que estaba prevista para el sucesor del Phaeton y que se lanzó al mercado en 2018 en el Innovision Cockpit del Touareg».

Una mirada retrospectiva a los 20 años del Phaeton: la entrada en el segmento de lujo. El proyecto lanzado por el ex presidente del Comité Ejecutivo de Volkswagen, Ferdinand Piëch, a finales de los años noventa, fue muy ambicioso desde el principio. Él quería abrir un nuevo segmento de mercado para Volkswagen con una berlina de lujo y, al mismo tiempo, elevar toda la marca a un nuevo nivel.

Con sus 5,06 metros de longitud, 1,90 metros de anchura y 1,45 metros de altura, estas dimensiones ya garantizaban un puesto para el Phaeton entre sus competidores del segmento de lujo. Sin embargo, a pesar de su tamaño, su aspecto visual era discreto. Su diseño fluido con líneas de techo ligeramente arqueadas creaba un aspecto atemporal y poco ostentoso. Los únicos elementos que destacaban especialmente eran los grupos de luces redondas traseras instalados bajo los elementos rectangulares de cristal.

Elegancia y materiales de máxima calidad. Los suaves contornos de la carrocería albergaban un interior que emanaba elegancia. Elementos cromados, chapa de madera de hasta 30 capas de material y cuero: este trío se reunía en la palanca de cambios automática, que parecía tan sólida y potente como la palanca de mando de un yate a motor. Los paneles de madera cubrían las rejillas de ventilación, que se abrían eléctricamente y de forma silenciosa cuando era necesario en función del ajuste del aire acondicionado automático y de la radiación solar. La ventilación se efectuaba casi sin corrientes de aire, incluso en la posición más alta.

Salón sobre ruedas. El interior del Phaeton constituía una especie de salón móvil, en el que se combinaban la calidad sin concesiones y los materiales de primera calidad con los detalles técnicos cuidadosamente dispuestos. Los ocupantes del vehículo quedaban aislados del mundo exterior por puertas que se cerraban de manera satisfactoria con un ruido sordo y gruesos cristales, mientras que los espacios entre los componentes eran extremadamente estrechos y estrictamente paralelos. El sistema de sonido opcional Dynaudio también contentó a los oídos de los más exigentes aficionados del audio hi-fi.

La calidad del Phaeton destacaba en los viajes largos. Su suspensión neumática de serie con amortiguación adaptativa le permitía deslizarse con suavidad por la autopista. Gracias a su altísima rigidez torsional, la carrocería no traqueteaba ni crujía en absoluto. El capó, las puertas y la tapa del maletero estaban hechos de aluminio. También se ofrecía una variante del Phaeton con una longitud adicional de 120 milímetros y un espacio más amplio en la parte trasera del habitáculo, como modelo para chóferes. Los asientos individuales con sistema de masaje y ventilación estaban disponibles de manera opcional, al igual que en la versión de serie.

El nombre Phaeton también simbolizaba el estatus exclusivo de la gran berlina. No era solo una referencia a la mitología griega, sino que también representaba un vínculo con los modelos clásicos de Horch y Ŝkoda con el mismo nombre.

La Fábrica de Cristal de Volkswagen. Al inicio de la producción en Dresden, en diciembre de 2001, Ferdinand Piëch resumió la situación en pocas palabras: «En este

emplazamiento produciremos el vehículo insignia de Volkswagen en el segmento de los coches de lujo. Aquí se podrá apreciar y experimentar la mejor fabricación artesanal y la tecnología más avanzada».

Para el nuevo buque insignia, solo se podía recurrir a lo mejor, y lo mismo ocurrió con la planta de producción. La Gläserne Manufaktur (Fábrica de Cristal) se construyó en las afueras de Dresden, una instalación industrial que encarna la alta calidad arquitectónica. El Phaeton se ensamblaba casi por completo a mano en naves iluminadas. Los empleados iban vestidos de blanco y muchos de ellos llevaban guantes. Además, los suelos de las naves estaban revestidos de madera clara de arce de montaña procedente de Canadá y de roble oscuro de páramo de Alemania.

Dos motores de gasolina y uno TDI. La gama de motores complementa el carácter exclusivo de la berlina. Los primeros clientes del Phaeton podían elegir entre dos motores de gasolina atmosféricos y un TDI. El motor de entrada era el compacto 3.2 V6, cuyas bancadas de cilindros estaban dispuestas en un estrecho ángulo de 15 grados entre sí; y tenía una potencia de 177 kW (241 CV). El segundo motor de gasolina, el W12, también era inusualmente corto: se construyó en forma de «W» usando dos motores V6. Este motor generaba 309 kW (420 CV) a partir de una cilindrada de seis litros.

Motor V10 TDI con 750 Nm. El motor más inusual era el V10 TDI. Con una capacidad de cinco litros, dos turbocompresores con geometría de turbina variable, una potencia de 230 kW (313 CV) y un par motor de 750 Nm, este motor convirtió al Phaeton en la berlina diésel más potente del mundo en su momento. Al igual que en el W12, la fuerza motriz se transmitía a las cuatro ruedas a través de una caja de cambios automática y el sistema de tracción total 4MOTION. El 3.2 V6 venía con tracción delantera de serie.

La gama de motores se mejoró repetidamente a lo largo de los 15 años de producción. En 2003, se introdujo un motor V8 de 4,2 litros para la berlina de lujo. A este motor le siguió, un año después, el 3.0 V6 TDI. Este se convirtió rápidamente en la variante más popular, y tenía una potencia de 180 kW (245 CV) en su última versión. El motor diésel de diez cilindros se dejó de fabricar en 2006, y el W12, cinco años después. El motor 3.2 V6 fue sustituido por un motor de 3,6 litros y una versión de 3,0 litros.

Siempre a la última. El Phaeton se mantuvo al día con cuatro mejoras del modelo, que se introdujeron entre 2007 y 2014. Entre ellas se encontraban nuevas características, como un sistema multimedia con pantalla táctil, frenos carbonocerámicos para el W12, sistemas de asistencia como el Rear Assist, el Side Assist y el ACC mejorado, la visualización dinámica de señales de tráfico basada en cámaras, y el control avanzado de las luces de carretera. Durante unos años también contó con placas de matrícula autoluminiscentes con tecnología de electroluminiscencia. El gran lavado de cara de 2010 le confirió un nuevo aspecto en la parte delantera y trasera, que fue especialmente popular entre los clientes de China.

[1]Phaeton: el vehículo ya no está a la venta.
[2]Phaeton D2: el vehículo es un prototipo.

Media information

La marca Volkswagen Turismos está presente en más de 150 mercados alrededor del mundo y produce vehículos en más de 30 plantas de 13 países. En 2021, Volkswagen entregó alrededor de 4,9 millones de vehículos. Entre ellos se incluye a los éxitos en ventas como el Polo, el T-Roc, el Golf, el Tiguan o el Passat, así como a los exitosos modelos totalmente eléctricos ID.3 y ID.4. El año pasado, la empresa entregó más de 260.000 vehículos eléctricos de batería (BEV) a clientes en todo el mundo, mucho más que antes. Alrededor de 184.000 personas trabajan actualmente para Volkswagen en todo el mundo. Además, hay más de 10.000 empresas comerciales y de servicios con 86.000 empleados. Con su estrategia ACCELERATE, Volkswagen está avanzando constantemente en su ulterior desarrollo para convertirse en un proveedor de movilidad orientado al software.