Arnold van Schepen
17 augustus 2012

Politiek correct

Audi's hybride aandrijflijn heeft zijn intrede gedaan in de A8. Hoewel onze scepsis over steeds kleinere motoren in steeds grotere auto's behoorlijk afgenomen is, zijn we toch erg benieuwd naar een vierpitter benzinemotor in een topklasse auto. Onze ervaringen met de 2.0 TFSI en zijn elektrische kompaan zijn wisselend, getuige de tests van de Q5 en A6 Hybrid. De vraag is of Audi's hybride aandrijving op zijn plek is in de A8 en of we 'm voor vol kunnen aanzien.

Onmiskenbaar

Hoe je 't wendt of keert, de Audi familie heeft sterke genen. Dat blijkt uit de hoge bouwkwaliteit van alle modellen maar ook uit de onderlinge gelijkenis. Het is begrijpelijk dat je een A4 en een A8 op een afstand of vanaf een foto verwart, maar als de A8 in real life voor je staat, is er geen twijfel mogelijk: dit is de pater familias van de huidige generatie Audi's. Vijf meter en veertien centimeter auto, daar is menig parkeerplaats in Nederland niet op berekend. Hoewel de determinatie van het type Audi zelfs voor ervaren autospotters wel eens wat lastig is, pikt iedereen de Hybrid er met gemak uit. De tienspaaks "Turbine" velgen vormen hÃ©t visuele kenmerk voor de Hybrids van Audi. Uiteraard zijn ze aangepast op het formaat van de A8, staat de A6 Hybrid op 17 inch, voor de A8 heeft Audi het ontwerp vergroot tot 19 inch. Toch ogen ze wat klein, dit komt op het conto van de hoge wang van de band: 255/45. Onze testauto is daarnaast als Hybrid te herkennen aan de standaard led-koplampen, de logo's op de flanken en

het kofferdeksel en last but not least aan de kleur: Arctic zilver metallic. Deze kleur is voorbehouden aan de Hybrid. Voor het overige heeft Audi geen aerodynamische of uiterlijke aanpassingen gedaan, zouden de embleempjes achterwege zijn gelaten, dan had er net zo goed een 4.2 TDI kunnen staan.

Op niets beknibbeld

In het interieur is aan niets af te zien dat we met de "basisuitvoering" van de A8 te maken hebben. Het enige onderscheid is, net als bij de Q5 en A6 Hybrid, te vinden op het instrumentencluster. De toerenteller en koelwatertemperatuurmeter hebben het veld moeten ruimen voor een vermogensmeter en laadindicator. Wie voor een Hybrid kiest, wordt niet beperkt in zijn keuze voor bekleding, kleuren en materialen voor het interieur. Audi's schier oneindige optielijst moet ook bij de aanschaf van een Hybrid doorgenomen worden. Onze testauto was voorzien van zwart lederen Valcona

bekleding, verwarmde en geventileerde comfortstoelen met massagefunctie, een nachtzichtassistent en een elektrisch bedienbaar schuif- / kanteldak. Het merkwaardige van die laatste optie is dat de zonwering als enige onderdeel van de A8 handmatig heen en weer geschoven moet worden. Los daarvan gaat werkelijk alles elektrisch, tot het sluiten van de deuren aan toe. Dankzij de Pro Line + uitvoering zijn de deuren voorzien van servosluiting, een voorziening waar je heel snel aan went.

Nadat we het interieur een tijdje op ons hebben laten inwerken, rijst de vraag waar nog ruimte voor verbetering zit. De afwerking en materiaalkeuze is dermate goed, dat zelfs concerngenoot Bentley toegeeft dat zij het niet beter zouden kunnen. Maar zodra we de startknop van de A8 activeren en de eerste meters rijden hebben we meteen drie verbeterpunten te pakken. Alle drie hebben betrekking op de rust in het interieur. Zo is de ventilatie te nadrukkelijk hoorbaar, in een Phaeton is deze nagenoeg geruisloos. Ook is het aanslaan van de (koude) benzinemotor duidelijk hoor- en voelbaar, met name het geluid buiten de auto is weinig subtiel. Zelfs wanneer de motor warm is, is het geluid van de startmotor erg nadrukkelijk hoorbaar. Een rare gewaarwording: geruisloos komt er een topklasse sedan aangereden, en plotseling hoor je het het gieren van de startmotor om de benzinemotor te starten. Alsof Doutzen Kroes ineens de stem van Nel Veerkamp blijkt te hebben.

Beetje stiller graag

Van achter het stuur van de A8 Hybrid heb je minder last van dit ongerief. Vonden we de samenwerking tussen verbrandings- en elektromotor in de Q5 nog weinig subtiel, in de A6 Hybrid waren die kritieken al minder te herkennen en in de A8 Hybrid strijkt het eigengewicht de plooien in de onderlinge samenwerking verder glad. Maar toch is er ruimte voor verbetering, zeker als je zijn vanafprijs van €93.900 en zijn voornaamste afzetmarkt in gedachte houdt.

Houd je er een beheerste en comfortabele rijstijl op na, met de Audi Drive Select in de comfortstand, dan is er niets aan de hand. Alleen op de energiemonitor is te zien wanneer welke motor de aandrijving voor zijn rekening neemt. De overgang van elektromotor naar benzinemotor is nauwelijks merkbaar. Alleen wanneer je meer vermogen vraagt, zeg maar vanaf 40% op de vermogensmeter, merk je dat de

benzinemotor aan het werk is. Omdat de motor laag in toeren wordt gehouden hoor je een brommend geluid vanuit het vooronder, een onwetende passagier zou kunnen vermoeden dat er "TDI" op de motorafdekking staat. Maar het is toch echt een benzinedrinker. Dat merk je wanneer de kickdown in werking treedt, of wanneer je de Dynamic-modus selecteert, hoger in toeren klinkt de 2.0 TFSI zoals we 'm kennen en maakt de A8 Hybrid grote stappen. In een ommezien staat de 200 kilometer per uur op de snelheidsmeter. Zijn tussenacceleraties en schakelacties zijn topklasse-waardig. Om een gesprek met je passagier te voeren hoef je bij een constante snelheid van 180 km/u je stem net zo weinig te verheffen als bij 80 km/u. Grote klasse. De geluidsproductie tijdens het accelereren is echter van iets mindere klasse, de vierpitter is net even te duidelijk hoorbaar in het interieur.

Ruwe kantjes

Zowel in de Comfort- als Dynamic stand van de Audi Drive Select verlopen de gangwissels vlot en soepel, met als enige verschil dat de software de motor in de Dynamic-stand verder in toeren laat trekken en eerder terugschakelt. Uiteraard is de gasrespons merkbaar vlotter en worden de demping en besturing aangepast. Maar de weerstand in het stuur en de centrerende werking zijn in deze modus een tikkie te zwaar, waardoor het een beetje gekunsteld aanvoelt. Dat is het best merkbaar op lange doordraaiers op een klaverblad, je armen moeten continu kracht leveren om een constante radius te rijden. Vanuit de stuurinrichting krijg je te weinig feedback over hetgeen zich onder de wielen afspeelt. Goed, de A8 Hybrid is geen S8 en wordt door Audi ook niet aangeprezen als een uitgesproken dynamische auto. Het wordt een ander verhaal als je gaat rijden zoals het hoort met een CEO, zijne excellentie of hare majesteit op de achterbank.

In de Comfort-stand komen de sterke punten van de A8 boven: doordat de motor lager in toeren blijft en de bak eerder opschakelt, blijft de rust in het interieur constant. Dankzij de luchtvering en hogere bandwangen is het comfort voor de inzittenden groot. Alleen met dwarsrichels kan de demping minder goed uit de voeten, deze worden vrij duidelijk doorgegeven aan de carrosserie. Als je de A8 Hybrid benadert als een auto die door kundige directiechauffeurs wordt bestuurd, begrijp je dat onze overheid er al de nodige in haar wagenpark heeft.

In de EV-modus maak je op lagere snelheden een gracieuze entree en kun je vervolgens statig, soepel en geruisloos vertrekken. Het is dan wel zaak dat de tractiebatterij, die een aanzienlijk deel van de kofferbak inneemt, voldoende opgeladen is. Maar zodra de elektronica besluit dat de benzinemotor bijgeschakeld moet worden voor de aandrijving, komen de ruwe kantjes van de Hybrid-aandrijflijn aan het licht, zoals we die van de Q5 Hybrid nog kennen. Wanneer je tot stilstand afremt en de elektromotor laadt op dat moment de accu's op, dan neemt het remmende koppel van de elektromotor toe zodra de bak terugschakelt. In de praktijk betekent dit dat bij een constante kracht op het rempedaal de auto schokkend afremt zodra de bak terugschakelt. De techniek maakt het de bestuurder lastig om vloeiend tot stilstand te komen, en dat is nou net iets waarin een directieauto zou moeten uitblinken.

Doen of niet doen?

In het rijtje 7 Serie, S-Klasse en LS 600 is de A8 de laatste die als hybride verkrijgbaar is. Audi heeft dus ruim de tijd gehad om de kunst bij de concurrentie af te kijken. Gezien het ongeÃ«venaarde oog voor detail waar Audi om bekend staat zou je verwachten dat de A8 Hybrid het zijn concurrenten moeilijk zou maken. Maar dat valt een beetje tegen. De A8 Hybrid is ontegenzeggelijk een indrukwekkende auto, net als alle andere A8'en, maar de hybride aandrijflijn mist finesse.

In de handen van een geoefend chauffeur of bij een kalme rijstijl worden zijn gebreken echter ruimschoots gecompenseerd. Is deze aandrijflijn een maatje te klein voor de A8? Ja en nee. Ja om de voornoemde redenen, nee omdat de A8 Hybrid met afstand de zuinigste topklasse hybride is die we ooit gereden hebben. Met een testverbruik van 1 op 13,3 laat hij de S-Klasse (1 op 11), de 7 Serie Active Hybrid (1 op 9,2) en de LS

600h (1 op 8) riant achter zich. Er is goed, heel goed te leven met de Audi A8 Hybrid. Maar het zou Audi sieren als ze de aandrijflijn nog net even de laatste finesses zouden bijbrengen. Met een vanafprijs van €93.900 kun je behoorlijk kritische klanten verwachten.

Plus

+ Prestaties topklasse waardig
+ Relatief zuinig
+ Onovertroffen bouwkwaliteit

Min

- Aandrijflijn mist finesse
- Geluidsproductie motor