Wilbert Huls
10 augustus 2008

Grote mond, klein hartje

Een luxe sedan met een lengte van meer dan vijf meter en een prijs van meer dan een ton in euroâ€™s. Wanneer niet duidelijk zou zijn om welke auto het ging, zou je er blindelings een F- of G-labeltje aan kunnen hangen. Het zou toch minimaal een dikke motor betreffen. Een vierliter achtcilinder zou geen verbaasde gezichten oproepen. Niets van dat alles! Audi brengt zijn vernieuwde A8 met een zespitter die â€˜slechtsâ€™ â€“ het blijft een relatief begrip â€“ 2773 cc meet. Door deze motor en andere doordachte aspecten van de A8, valt de auto zelfs een groen B-label ten deel. Een noviteit in de topklasse. Hoe presteert de 2.8 FSIe in deze grote limousine? Rijtesten.nl was is de gelegenheid om enkele dagen met deze gefacelifte A8 op te trekken en te ervaren of het allemaal zo mooi is als het klinkt.

Minimale wijzigingen

Vorig jaar kwam de vernieuwde A8 op de markt. Nadat Audiâ€™s kenmerk â€“ de singleframe grille â€“ al met een eerdere facelift op alle modellen van de A8 was verschenen, blijven de wijzigingen aan het exterieur nu vrij beperkt. De grille is wederom lichtjes gewijzigd, er zijn knipperlichten in de nieuwe buitenspiegels aangebracht, de mistlampen zijn veranderd van vorm en de achterlichten zijn nu voorzien van LED-techniek. Verder blijft de A8 vooral de statige sedan die hij al was. Zijn gestrekte vorm en zijn lengte maken dat de inzittenden direct als belangrijk worden gezien. In zoâ€™n grote auto verplaatst Jan met de pet zich niet, dat heeft zelfs een leek direct door.

Veel A8â€™s â€“ en ook de directe concurrenten â€“ worden geleverd in het zwart of op zijn minst een kleur die met weinig lichtval neigt naar zwart. De testauto was voorzien

van een â€˜Avuszilver Pareleffectâ€™-lak. Zoals de naam al aangeeft een van de vele zilvervarianten, die een heel subtiele paarsblauwe gloed over zich heeft. Een kleur die de auto wat minder kolossaal, of zo je wilt imposant, maakt. In die zin past de kleur perfect op deze auto die qua motorisering al niet van dikdoenerij houdt. Ook de zeventien inch velgen met banden die royale wangen hebben dragen bij aan â€˜doe maar gewoonâ€™-gevoel van deze A8.

Onberispelijk

Maar gewoon is deze A8 natuurlijk in geen geval. Bij de optielijst van het interieur zijn legio vinkjes geplaatst. Een optelsommetje leert dat bijna 22.000 euro aan meeruitvoeringen in het interieur is besteed. Meer dan de helft daarvan, 13.200 euro, gaat op aan het Pro Line+ pakket, al moet gezegd Xenon plus en Audi Parking System plus ook deel uit maken van dit pakket. Evengoed vallen er weinig gebreken aan te

wijzen. Neem plaats in de prachtig vormgegeven stoelen, uitgevoerd in zwart leer met een amarettobruine bies, en je zit als een vorst. Met de zes knoppen aan de zijkant van de stoel, waarvan vier in alle richtingen te bewegen zijn, is voor iedereen de perfecte positie te verkrijgen. Dat het niet meer om een standaardsetje elektrische verstelling gaat, blijkt wel uit het feit dat zelfs de hoofdsteun en de gordel elektrisch kunnen worden bewogen.

Ook het dashboard straalt luxe en comfort uit. De materiaalkeuzes en afwerking zijn simpelweg onberispelijk. Het wortelnotenhout en de platina strips geven het interieur wat extra cachet. En dat is in zekere zin wel nodig ook, want ondanks dat dit een totaal andere auto dan bijvoorbeeld een A4 of A6 is, zijn er toch vooral veel overeenkomsten. Het MMI-systeem met zijn knoppen, de stuurwielbediening en verschillende hendels en knoppen zijn ook terug te vinden in minder dure Audiâ€™s. In eerste instantie zegt dat vooral in positieve zin wat over de â€˜kleinereâ€™ Audiâ€™s, maar aan de andere kant is het gevoelsmatig toch gewoon niet helemaal lekker dat je het met een drie tot vier keer duurdere auto wel met dezelfde materialen moet doen.

Achterin is het prima vertoeven. De achterbank is zeker geen straf, al is het alleen al omdat je ruimte in overvloed hebt. En dan te bedenken dat dit nog niet eens de Lang-versie van de A8 is en dat hier ook nog geen afzonderlijk verstelbare stoelen achterin staan. â€˜The sky is the limitâ€™ wat dat betreft. Met de zonneschermpjes op de achter- en zijruiten en de eigen ventilatie is deze auto voor de passagiers achterin vrij karig uitgevoerd. Audi Exclusive leeft zich naar wens van de klant compleet uit en dan blijft het niet bij een klaptafeltje of extra leeslampje. Rear seat entertainment, internet, telefonie, faxen, printen, koelkast met minibar... de klant is koning.

Vorsprung durch Technik

Dat een laag verbruik niet uit de lucht komt vallen moge duidelijk zijn. De ingenieurs in Ingolstadt hebben dan ook niet stil gezeten. Toch is het uitgangspunt soms zo simpel dat u en ik het hadden kunnen bedenken. Iedereen snapt immers dat minder massa bij een auto gelijk zal staan aan minder verbruik. De A8 is met 1690 kg maar liefst 100 kg lichter dan zijn Duitse medestrevers uit Stuttgart en MÃ¼nchen. De realisatie van een dergelijk gewicht is voor een groot deel op het conto te schrijven van het zogenaamde Audi Space Frame. Door gebruik van dichte aluminium profielen in het basisframe van de A8, wordt een enorme besparing van gewicht gerealiseerd ten opzichte van het gebruik van staal.

Daarnaast is de motor er Ã©Ã©n uit de populaire categorie â€˜downsizingâ€™. Men krijgt tegenwoordig steeds meer vermogen uit kleinere motorinhouden. Zo ook bij deze

A8. De 2.8 FSIe zescilinder levert evengoed nog steeds 210 pk, wat met 1690 kg massa natuurlijk zeker niet behelpen is. Daarbij zorgt de directe brandstofinspuiting in de cilinders voor een efficiÃ«nter brandstofverbruik. Daarnaast is de motor voorzien van het Audi Valvelift System. Het komt er in het kort op neer dat de opening van de inlaatklep afhangt van de vraag om vermogen. Tot slot is de motor gekoppeld aan een multitronic-automaat die in feite geen trappen meer kent. Deze continu variabele transmissie houdt het toerental waar mogelijk zo laag mogelijk en zal alleen op momenten waar dat gevraagd wordt flink klimmen in de toeren. In die zin is er dus vooral sprake van systemen om geen energie te verkwisten, in plaats van inleveren op prestaties.

Smooth

Met een draai aan de sleutel ontwaakt de zescilinder. Alhoewel... hoor ik nou wat, of

niet!? Bij het aanslaan van de motor verneem je even dat er wat gebeurt, maar als de motor vervolgens stationair draait verraadt alleen de toerenteller nog dat de motor al draait. Zo stil. De automaat gaat in Drive, de A8 komt van zijn plek en bouwt soepeltjes zijn snelheid op. In een ongekende sereniteit beweegt de A8 zich over stadse wegen. Deels verantwoordelijk daarvoor is de multitronic-automaat die geen overgangen kent. Daarbij beperkt de motor zich zelfs bij snelheden van 60, 70 km/h nog tot 1000 omwentelingen per minuut. Iedere bocht wordt net zo makkelijk genomen als een mes dat door de boter gaat. Het stuurwiel draait gemakkelijk, maar doeltreffend rond en geeft je geenszins het gevoel dat je met een auto van vijf meter op pad bent.

Dat de auto niet uitdaagt tot stevig rijden betekent allerminst dat de auto er niet toe in staat is. Wanneer het gas wat dieper beroerd wordt versnelt de auto vlot en het is dan verstandig om je ogen regelmatig op de tellers neer te slaan, want de omstandigheden in de auto verraden niet op welke snelheid de auto zich beweegt. Ook bij versnellen â€“ tenzij je het pedaal echt tot de vloer doordrukt â€“ blijven de toeren beperkt. Wil je toch iets meer beleving, dan kan je ervoor kiezen om de automaat in de S-stand te schuiven. Het toerental springt direct met zoâ€™n 1000 omwentelingen omhoog, zodra de pook in S getrokken wordt. Met de hand schakelen was bij de eerste generatie A8 nog mogelijk, maar dat is er tegenwoordig niet meer bij. Voor wie toch af en toe de drang voelt om de touwtjes wat meer in handen te houden is er wel de mogelijkheid sequentieel op- en af te schakelen met de flippers achter het stuur, of door de pook in de sequentiÃ«le stand te zetten. De automaat maakt in dat geval gebruik van zeven vaste overbrengingsverhoudingen, waar tussen je kan schakelen, als ware het een zeventraps automaat.

Zoâ€™n manuele stand is leuk om even uit te proberen, maar eigenlijk wil je dat ook niet gebruiken op een auto als de A8. Zo comfortabel als de auto is uitgerust, zo comfortabel beweegt de auto zich zowel op lage als hoge snelheid voort. Bij het rijden in de A8 kom je in een dusdanige toestand van rust, dan 100 km/h op de snelweg meer dan genoeg is en de populaire radiozenders je niet meer kunnen gerieven. Het lijkt wel of die ambiance onderdeel is van dit e-model van Audi. Prompt rijd je op de snelweg, zonder dat dat je aard is, zomaar heel zuinig. Met 6,6 liter per 100 km zitten we

weliswaar iets boven de fabrieksopgave, maar evengoed zijn dat toch indrukwekkende waarden voor een topklassewagen op benzine. Daarbij bleek het stadsverkeer in ons geval weer wat zuiniger dan de opgegeven 11,8 liter per 100 km en kwamen we gemiddeld exact op de fabriekswaarde van 8,3 liter per 100 km.

Laat je rijden

Het was een beetje te verwachten en bovenal te hopen dat er weinig aan te merken zou zijn op een auto van meer dan een ton. Audi toont maar weer eens aan dat ze in de afgelopen decennia absoluut in Ã©Ã©n zucht genoemd kunnen worden met de twee andere Duitse merken die voor ieders gevoel â€˜altijd al premium warenâ€™. De materialen, de afwerking, de techniek, de rijeigenschappen zijn allemaal van een superieur niveau. Toch schuilt daar ook wel weer een manco in voor de mensen die van autorijden houden. Het is allemaal zo perfect en gladjes, dat een stukje emotie voor

de bestuurder ver te zoeken is. Het blijkt dus wel dat de A8 is, zoals de meesten hem ook zien: een auto om in gereden te worden. Een surplus aan comfort en wars van alle mogelijke factoren van buiten de auto die je kunnen afleiden, maken de achterbank van de A8 natuurlijk een perfecte plek om je nog even in te lezen in de stukken van de topmeeting waar je naar onderweg bent.

Plus

+ Onberispelijk
+ Technisch hoogstandje
+ Zuinig

Min

- Onderscheid kleinere Audiâ€™s
- Emotieloos rijden
- Dure opties