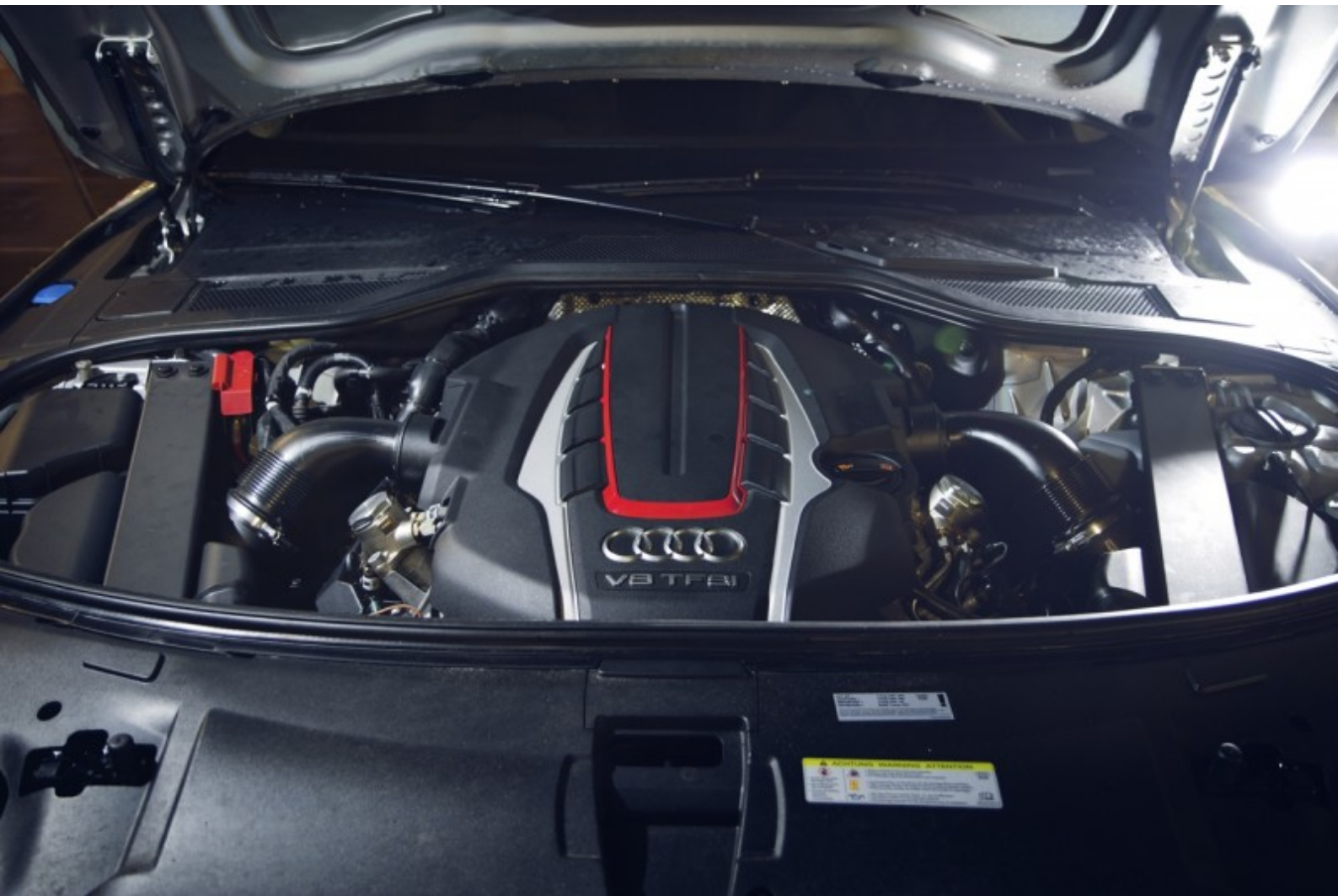




Pawel Piotrowski
12 januari 2013

Topatleet in avondkleding

Baden in luxe en vermogen zonder dat iemand het doorheeft. Stiekeme krachtpatzers met de discretie van een topatleet in avondkleding zijn domweg fascinerend. En wie heeft het bedacht? Ik heb geen flauw idee, maar het was ongetwijfeld een knotsgekke Duitser die van mening was dat zijn Firmenwagen op de Autobahn sneller moest. De rest is bekend. Auto's als de BMW M5, Mercedes-Benz 500E en Audi S8 hebben hun plekje in de geschiedenisboeken al lang veroverd. En wanneer een nieuwe oplage ten tonele verschijnt gaat menig autohart sneller kloppen.



Terug naar acht

In de voorganger ging het hart vooral sneller slaan door de hitsige 5.2 FSI V10 onder de kap. Het aluminium blok was in de basis afkomstig van Lamborghini en door Audi flink onder handen genomen. Een langere slag en een grotere boring bezorgden de V10 een hoger koppel bij lage toerentallen. En meer koppel in een grote en zware sedan is altijd fijn. Met 444pk en 540Nm was de S8 niet de krachtigste powersedan, maar door de unieke V10 configuratie qua motorgeluid wel de meest spectaculaire. Hees, snepend en donker van karakter; een Lambo in een Audi jasje. Helaas waren de verbruikscijfers ook des Lamborghini. In de nieuwe S8 hangt een volkomen nieuw ontwikkeld blok. Niet langer een atmosferische V10, maar een 4.0 TFSI V8 met dubbele beademing en cilinderuitschakeling. Twee turbo's stuwen het vermogen naar 520pk en 650Nm op, terwijl de cilinderuitschakeling op rustige momenten het drankprobleem van de S8 beperkt.

Discreter krijg je al dat vermogen overigens niet verpakt. De derde generatie S8 geeft een nieuwe dimensie aan ingetogenheid. Je moet heel goed kijken om de verschillen met de meer gangbare versies te zien. Aan de voorkant wijken grille en bumper af, maar de verschillen zijn minimaal. Alleen het subtiele S-logo verradt de ware aard van het beestje. Haal je dat eraf, dan zou je de S8 theoretisch aan zijn standaard volledige LED verlichting nog kunnen herkennen. De achterkant is net zo anoniem. Vier kleine uitlaatstukken verschuilen zich aan de onderkant van de bumper. Alsof de sterke S8 zich schaamt voor zijn buitensporige vermogen. Een W12 valt meer op, mede door zijn lange wielbasis, waarmee de S8 niet leverbaar is. Zelfs de grote keramische schijven (€ 12.613) verschuilen zich uitstekend achter de 21 inch velgen. En ook de speciale prismazilver kristaleffect lak oogt doodgewoon. Het prijskaartje is daar ver van verwijderd. Voor een 'kale' S8 vraagt Audi minimaal €152.800. Met het aankruisen van een paar leuke opties ga je snel over de twee ton heen. Het door ons gereden exemplaar moet € 198.670 opbrengen en dat zit gevaarlijk dicht bij de vanafprijs van een Bentley Continental GT V8.



Gezeur op hoog niveau

Ook het interieur valt door bescheidenheid op. In het kort komt het erop neer dat alleen de verlichte instaplijsten met S8-logo en carbon interieurlijsten exclusief voor de S8 zijn bestemd. Natuurlijk zijn er meer verschillen, maar de meeste beperken zich tot een riantere standaarduitrusting. Zo heb je in de S8 altijd een uitgebreid leerpakket met ruitjesmotief op de stoelen, een alcantara dakhemel en een met leer bekleed dashboard. Zeer chique, maar niet opmerkelijk. Een W12 zit net zo goed in de spullen en elke andere A8 kun je op een vergelijkbare manier aankleden. Zelfs het driespaaks sportstuur kun je op een gewone 3.0 TDI bestellen. Natuurlijk kan het exclusiever, maar daarvoor moet je wel bereid zijn de knip te trekken. Bomvol is de S8 namelijk niet en de optielijst is misschien nog wel langer dan bij de gewone A8. In vergelijking met een Mercedes-Benz S63 AMG is het allemaal wel erg gewoontjes, maar blijkbaar is dit wat een Audi klant wil.

Niet erg, maar naar mijn smaak hadden er bijvoorbeeld vast gemonteerde peddels achter het stuur mogen zitten, in plaats van de vaste flippers aan het stuur. Het is tenslotte een sportversie. Ook vind ik het jammer dat de S8 alleen met korte wielbasis geleverd wordt. Van buiten loopt de daklijn weliswaar vloeiender af, maar als je eenmaal in een A8 met lange wielbasis hebt gezeten weet je maar al te goed wat je mist. Om voldoende beenruimte rechtsachter te creëren moet de bijrijdersstoel noodgedwongen een paar centimeter naar voren worden verplaatst. In een A4 of A6 een doodnormale procedure, maar van een A8 verwacht je meer ruimteaanbod. Ook met standaard wielbasis. En al neem je zelf nooit rechtsachter plaats, het is wel fijn als er tussen de passagiers geen compromis hoeft te worden gesloten. Zodoende is het onbegrijpelijk dat Audi de keuze voor een langere wielbasis bij de S8 ontnemt. Gezeur op hoog niveau? Misschien, maar als er een merk is dat met individualiseringsmogelijkheden pocht is het Audi wel.



Mr. Two Face

Dankzij dubbele drukvulling is de nieuwe Audi S8 niet alleen de snelste S8 tot nu toe, maar is hij bovendien sneller dan de BMW M5. In theorie is een acceleratie van nul naar honderd in 4,2 seconden mogelijk. Onze eigen metingen komen dicht in de buurt. Dat de Audi zulke cijfers haalt, komt met name door het hoge koppel, de quattro vierwielaandrijving en het relatief gunstige wagengewicht van 1.950kg. Het is echter geen wilde sportwagen die alleen door een geoefende bestuurder getemd kan worden. Met Audi drive select kan onder andere de gasrespons van de motor worden aangepast. In comfortmodus reageert de S8 tamelijk geciviliseerd op commando's van het rechtervoetje. En dan heb je nog de economy-stand. Bedoeld om brandstof te besparen, maar in de winter meer dan geschikt om veilig op zomerbanden door de sneeuw te ploegen. De gasrespons wordt kunstmatig stroperig en de helft van het vermogen lijkt verdwenen. Niet spannend, wel veilig.

De ware aard van het beestje komt pas boven wanneer alle instellingen op 'Dynamic' staan. Alle pk's staan voor je paraat en de gasrespons wordt behoorlijk agressief. Druk het pedaal een beetje in en je gaat tamelijk rap van je plek. Met een halfvol ingedrukt pedaal laat je alles achter je en met volgas wek je dr. Hyde. Wat er dan gebeurt is simpelweg mind blowing. De achttraps ZF automaat kiest het juiste verzet, de achtcilinder haalt diep adem en een nanoseconde later word je barbaars lomp in de leuning van de stoel gedrukt. Alsof je een horizontale schietstoel activeert. Over voldoende tractie hoef je je geen zorgen te maken. Zelfs bij kletsnat wegdek heb je bakken met grip. De getallen op de digitale snelheidsmeter schieten in een moordtempo voorbij; 60, 120, 180, 220... het houdt niet op. Pas bij een ruime 260km/h grijpt de begrenzer in en wordt de versnelling brutaal beëindigd. En dat met een kolos van een auto waarmee normaliter hoge Europese ambtenaren zich comfortabel door Brussel laten chaufferen. Fascinerend.



Mist het rauwe randje

Voor zo'n grote limousine stuurt de S8 nog behoorlijk direct en lichtvoetig. In de 'Dynamic' stand wordt de stuurbekrachtiging een tikje zwaarder en duwt het sportdifferential de Audi mooi de bocht door. En toch blijft er altijd een spatje afstandelijkheid aanwezig. De S8 is nou eenmaal geen compacte sportauto, maar een chauffeursauto met extra pit om aan belagers te ontkomen. Dat merk je aan meer dingen. Hoe indrukwekkend het acceleratievermogen ook is, in de basis heeft het achtcilinderblok een zeer soepel dieselachtig karakter. Bij lage toerentallen kun je op een vloedgolf van koppel in alle comfort en rust door het verkeer zwemmen. Ook blijft de achtcilinder altijd zeer geciviliseerd klinken. Nooit laat de V8 een luide brom horen of plofjes gas toe bij het lossen van het gaspedaal. Het uitlaatgeluid is weliswaar zeer mooi, maar ook een beetje saai. Een knop waarmee je een set kleppen kunt openzetten ontbreekt. Via quattro GmbH is het mogelijk een ander uitlaatsysteem te monteren,

Audi S8 4.0 TFSI quattro Pro Line +

maar dat kan de eerste de beste tuner eveneens.

En zodoende vraag ik me na een week rijden af wat nu eigenlijk de toegevoegde waarde van de Audi S8 is. In principe doet de auto niets verkeerd, ware het niet dat de verschillen met een A8 W12 marginaal zijn. Sterker nog, de laatste kun je ook met lange wielbasis krijgen. Je krijgt meer auto voor je geld. Ook valt de W12 door zijn chromen opsmuk meer op dan de S8. Beide zijn vergelijkbaar snel en behoren tot de meest comfortabele manieren om je van A naar B te verplaatsen. Maar het ontbreekt de S8 aan emotie en onbehouwen eigenschappen. Hij voelt net zo klinisch en perfect aan als zijn W12 broeder. Kiezen tussen beide doe je op basis van smaak in plaats van karakter. Jammer, want een rauwer randje zou de S8 best goed staan.



Van onbesproken gedrag

Audi S8 4.0 TFSI quattro Pro Line +

Van een topatleet in avondkleding verwacht je meer dan alleen onbesproken gedrag. Die mag best een rauw randje hebben en hoeft de tafeletiquette niet tot op het bot te kennen. Dat maakt 'm leuk en sympathiek. Hetzelfde geldt voor de Audi S8. Hij is te klinisch en perfect om zich van zijn W12 broer voldoende te onderscheiden. In wezen doet hij niets verkeerd, op het speelveld presteert hij in alle categorieën uitstekend. En toch doet hij zijn uiterste best om zo min mogelijk op te vallen. De S8 had de Badr Hari van de A8 reeks moeten zijn, maar is helaas Jan Peter Balkenende in sportkleding gebleken.

Plus

- + 4.0 TFSI geeft de S8 vleugels
- + Voelt lichtvoetig en compact aan
- + Onovertroffen bouwkwiteit

Min

- Niet zo spannend als gehoopt
- Niet verkrijgbaar met lange wielbasis
- Concurrereet teveel met A8 W12