



Dirk-Jan Dalhuisen
14 oktober 2014

De koning te rijk

Rijden als een vorst. Auto's te over die je in zulke behaaglijke sferen kunnen vervoeren. Toch zijn er maar weinig auto's waarbij je dat zo letterlijk mag nemen als de Audi A8 Lang 4.2 TDI. Want wie een beetje op de hoogte is van het wagenpark van ons Nederlandse koningshuis, weet dat dit de majestueuze diesellimo is waarin WA himself zich van lintje naar lintje laat chaufferen. Ook zo benieuwd hoe dat voelt? Wij mochten ons een lang weekend van koninklijken bloede wanen. Achterin, maar natuurlijk ook aan het roer van Audi's topmodel.



Licht gewijzigd

Goed, gelijk maar weer even met beide benen op de grond, want de praktijk is wat genuanceerder - los van het feit dat er geen blauw bloed door de aderen van ondergetekende stroomt. Wie goed kijkt, spot namelijk een aantal subtiele verschillen tussen de 1-SLS-69 op de foto's en de one and only AA-86. En nee, dan bedoelen we niet de vele customized aanpassingen die de koninklijke limousine heeft ondergaan. De A8 voor de 'gewone' man, waarop de AA-86 is gebaseerd, heeft namelijk een kleine opfrisbeurt gehad. Mercedes-Benz schermt immers met een gloednieuwe S-Klasse en BMW heeft de 7 Serie onlangs fijngeslepen, dus dan kan Audi natuurlijk niet achterblijven.

Met de facelift is vooral de techniek van de A8 aangepakt. Vanbuiten is er niet zoveel veranderd. Aan de achterkant worden de hertekende lichtunits met elkaar verbonden door een chroomstrip en aan de voorkant springen vooral de nieuwe koplampunits in het oog. Achter dit glas zit ã©ã©n van de noviteiten van de A8 verstopt: de elektronisch aangestuurde Matrix LED-verlichting. Per koplamp werken 25 per vijf

Audi A8 Lang 4.2 V8 TDI quattro Pro Line plus

gegroepeerde diodes nauwkeurig samen met een speciale camera, die tegenliggers herkent en bij grootlicht automatisch die LED's dimt of uitschakelt die de bewuste tegenligger anders zouden verblinden. Voetgangers worden 's nachts juist extra gemarkeerd, om ongelukken te voorkomen.



Luizenleventje

Vanbinnen ziet Audi's vlaggenschip er na vijf jaar nog steeds uit om door een ringetje te halen. Begrijpelijk dus dat Audi het interieur van de A8 ongemoeid heeft gelaten. Zover het oog reikt, zijn de materialen van topniveau en ook aan de afwerking is destijds zoveel zorg besteed dat de A8 op dat gebied nog steeds moeiteloos mee kan met concurrenten die veel jonger zijn. De klokkenwinkel is eigenlijk het enige waaraan je afziet dat de A8 al een aantal jaren meedraait. Waar vrijwel alle topklassers de snelheid tegenwoordig op digitale schermen projecteren, kijk je in de A8 nog gewoon tegen een fysieke toerenteller en snelheidsmeter aan (waar overigens niets mis mee is).

Audi A8 Lang 4.2 V8 TDI quattro Pro Line plus

De 'ouderwetse' klokkenwinkel is wel een unicum in het A8-interieur, in die zin dat het verder wemelt van de gimmicks. Naast het head-up-display en de nachtzichtassistent is er bijvoorbeeld een touchpad, waarop je de navigatiebestemming met je vinger kunt 'schrijven'. Heel handig, maar in de praktijk leidt deze gadget een luizenleventje, omdat 'ie het op snelheid royaal aflegt tegen de spraakbediening. Nog zo'n gimmick is de keuzehendel van de automaat, die er prachtig uitziet en erg goed in de hand ligt. Het vergt wel enige fijngevoeligheid om 'm te bedienen, want doordat de vier standen wel erg dicht bij elkaar zitten, schiet je onbedoeld nog wel eens te ver door.



Scheef in de stoel

Ergonomisch steekt de A8 verder doordacht in elkaar. Hendels en knoppen zijn logisch gepositioneerd en hoewel er achter de keuzehendel wel Ã©rg veel knopjes zijn geplaatst, grijp je toch niet snel mis. De intuÃ­tieve bediening zorgt voor een rustgevende rijbeleving. Datzelfde doel dienen de comfortstoelen, die zeer uitgebreid (22-voudig) verstelbaar zijn en naast stoelverwarming ook beschikken over stoelventilatie en een massagefunctie. Formidabel meubilair, waarin je het moeiteloos

uren uithoudt. Toch plaatsen we er twee kritische kanttekeningen bij. Zo doet het glazen schuif- / kanteldak een serieuze aanslag op de hoofdruimte en wordt de beenruimte van de bestuurder beperkt door de brede uitloop van de middentunnel in de voetenruimte. Om op de passagiersstoel je linkerbeen te kunnen strekken, moet je letterlijk scheef in de stoel gaan zitten.

Achterin de A8 Lang profiteer je optimaal van de 13 cm langere wielbasis, die nÃ³g meer beenruimte creÃ«ert. Na een lange werkdag zet je de achterbank - uiteraard geheel elektrisch - dus gerust in de relaxstand, naar wens compleet met massage. Even geen zin in pottenkijkers? Met een druk op de knop tover je zonwering tevoorschijn en houd je nieuwsgierige blikken buiten. Behoefte aan verkoeling? Naast stoelverwarming en -ventilatie en een gescheiden klimaatregeling heb je achterin zelfs een eigen glazen schuif- / kanteldak. Op verzoek kan Audi je A8 Lang ook als vierzitter (met twee stoelen en een vaste middenconsole) uitvoeren. De meest veeleisende CEO zal eerder opteren voor de relax-comfortstoel rechtsachterin, inclusief Rear Seat Entertainment. Met (veel) geld is ongeveer alles te koop wat je anno 2014 in een topklasse limousine mag verwachten.



Sluipmoordenaar

Behalve het luxe (W12) en sportieve (S8) topmodel werden alle A8'en na de facelift zuiniger en sterker. In het geval van de 4.2 TDI is de verbruiksreductie slechts fractioneel (7,5 vs. 7,8 liter per 100 km), maar qua vermogenstoename spant het blok wel de kroon: de dieselbeul mobiliseert tegenwoordig een vorstelijke 385 pk en 850 Nm en dringt daarmee schaamteloos het territorium van menig gerespecteerd sportwagen binnen. In 4,9 seconden sleurt de V8 TDI de auto - 2.070 kg zwaar - vanuit stilstand naar de 100 km/h. De versie met standaard wielbasis snoept daar nog eens 0,2 seconden af en mag zich daardoor de snelste dieselauto ter wereld noemen.

Ondanks het prestatiepotentieel is de A8 opvallend makkelijk in de omgang. De relatief lichte besturing, het luchtgeveerde onderstel en de standaard quattro-vierwielaandrijving helpen de 5,27 meter lange Audi stabiel en gecontroleerd de bocht door. Ook het speciale sportdifferentieel, dat Audi monteert om die 850 boomontwortelende Newtonmeters fatsoenlijk op de weg te krijgen, bewijst hier z'n nut. We hebben niet kunnen testen hoe de A8 op een natte ondergrond presteert, maar

Audi A8 Lang 4.2 V8 TDI quattro Pro Line plus

op droog wegdek is er geen enkele reden om met klamme handjes aan het stuur te zitten. De auto blijft mooi neutraal op koers en laat zich ondanks de enorme krachten geen moment van de wijs brengen.

Het gemak waarmee de A8 al die power handen en voeten geeft, is bijna surrealistisch. De 4.2 TDI is als een sluipmoordenaar die het heeft voorzien op je rijbewijs: het blok beschikt over een duizelingwekkend acceleratievermogen, maar doet z'n werk in een verraderlijke stilte. Je daadwerkelijke snelheid ligt daardoor eigenlijk altijd hoger - of vÃ©Ã©l hoger - dan je denkt. Naast het dubbele glas en het comfortabele, luchtgeveerde onderstel komt dat ook door de heerlijke achttraps automaat, die het blok heel rustig en efficiÃ©nt z'n rondjes laat draaien. Op kruissnelheden komt de toerenteller amper boven de 1.500 rpm uit, en zelfs hoge Autobahn-snelheden zijn piece of cake voor de A8.



Achtung

Na onze eerste kennismaking met de A8 D4 voorspelden we dat de auto nog wel even

bij de tijd zou blijven. Inmiddels zijn we vier jaar verder en heeft de A8 onze vermoedens bevestigd. Hoewel de facelift weinig nieuws heeft gebracht, is het rijden met Audi's vlaggenschip nog steeds een waar genoegen, zeker wanneer de vernieuwde 4.2 TDI de aandrijving verzorgt. Het blokt werkt geruisloos en efficiënt, maar tovert ondertussen met het grootste gemak rijbewijsgevaarlijke snelheden op de klok. Samen met de feilloze automaat, het luchtgeveerde onderstel en de innemende comfortstoelen levert dat een buitengewoon ontspannende rijbeleving op.

Eigenlijk is er maar één punt waarop z'n leeftijd de A8 parten speelt: de rijassistenten werken nót even minder geraffineerd dan in een fonkelnieuw model als de S-Klasse. Het is niet zo dat de A8 op dit gebied achter de feiten aanloopt - integendeel - maar een merk dat 'voorsprong door techniek' propageert, had zich kunnen onderscheiden door hier met een opfrisbeurt nog iets meer aandacht aan te besteden. Dat dat niet is gebeurd, neemt niet weg dat de A8 ook de komende jaren een serieuze 'oudsider' zal blijven, waarvoor de nodige Achtung nog steeds op z'n plaats is.

Plus

- + Majestueuze aandrijflijn
- + Eenvoudig in de omgang
- + Hoogstaand reiscomfort

Min

- Bediening keuzehendel
- Beenruimte bijrijder
- Hoofdruimte i.c.m. schuifdak