Jarno van Maanen
28 oktober 2010

Hoogste klasse

Het blijft altijd iets bijzonders, een modelwisseling in de automobiele topklasse. Dit segment bestaat immers uit een zeer select gezelschap, dat sterk tot de verbeelding spreekt. Bovendien blijft een model in de topklasse doorgaans veel langer op de markt dan de wat meer modale auto's; een jaar of acht is geen uitzondering. De eerste A8 is dan ook acht jaar op de markt geweest, net als de tweede. Is het nieuwe model vooruitstrevend genoeg om niet alleen nu, maar ook de komende acht jaar bij de tijd te zijn?

Herkenbaar

Op het gebied van design kent de A8 in ieder geval weinig verrassingen. Met de recent verschenen modellen van Audi in het achterhoofd, ziet er hij precies uit zoals je zou verwachten, met zijn herkenbare single frame grille en typische achterlichten. Maar, en dat moet gezegd worden, er is meer: de scherpe schouderlijnen en het subtiele geÃ¯ntegreerde achterspoilertje zorgen ervoor dat de A8 minder kolossaal lijkt dan hij is. Ondanks de toegenomen afmetingen oogt de nieuwe juist compacter dan het afgezwaaide model.

Binnenin oogt hij juist ruimer, vooral door de erg brede middenconsole. Dankzij prachtige materialen maakt het interieur een zeer luxueuze indruk, zoals het hoort bij een auto van dit kaliber. Van Audi zijn we wel wat gewend als het aankomt op afwerking en materiaalgebruik, maar de nieuwe A8 legt de lat wel heel erg hoog; de

kwaliteit is werkelijk perfect. De opzet van het dashboard is redelijk eenvoudig. Zo zijn de knoppen geclusterd op een schuin deel van de middenconsole en is op het dashboard slechts een handjevol knoppen te vinden.

Gewend

Opvallend is de automaathendel, die nog het meest weg heeft van de gashendel van een vliegtuig. Helemaal ideaal werkt deze niet: vanuit 'drive' gaat hij iets te makkelijk in 'park' wanneer je eigenlijk 'reverse' wilt kiezen, maar misschien is dit slechts een kwestie van gewenning. Waar we heel eenvoudig aan kunnen wennen zijn de briljante stoelen van onze testauto. Toegegeven, het vraagt een flinke investering, maar dan heb je ook wat: 22-voudige verstelling en een ventilatie- en massagefunctie met vijf programma's.

Bij een auto als deze is de ruimte op de achterbank van groot belang, want ja: menig A8 bezitter lÃ¡Ã¡t zich rijden. Gelukkig zit dat bij de A8 wel snor. Vergeleken met de concurrentie biedt hij een gemiddelde hoeveelheid ruimte en voor de meeste mensen zal dit ruim voldoende zijn. Mocht je toch nÃ©t dat beetje extra willen, dan kun je uiteraard ook een verlengde versie bestellen. Voor iets meer dan 4 mille koop je dan 13 centimeter extra beenruimte, precies genoeg om achterin de benen volledig te kunnen strekken.

IntuÃ¯tief

Wat steeds weer een uitdaging is bij topklasse limousines: hoe zorg je dat je de talloze functies kunt bedienen met zo min mogelijk knoppen, maar wel op een intuÃ¯tieve en snelle manier. Een nieuwe oplossing heeft Audi gevonden met het touch pad; een aanraakgevoelig schermpje, zoals bij een laptop, waarmee bijvoorbeeld plaatsnamen

kunnen worden ingevoerd in het navigatiesysteem. In de praktijk blijkt het trefzeker te werken, maar niet heel snel te gaan. Gelukkig blijven er alternatieven, zoals spraakbesturing of de bekende MMI-knop.

Naast het bedieningsgemak is er uiteraard ook aan het rijgemak gedacht. Systemen als active cruise control, side assist en night view zorgen dat de bestuurder constant wordt geÃ¯nformeerd over de verkeerssituatie. Met pre safe, een systeem waarbij sensoren de situatie inschatten, wordt zelfs actief geanticipeerd op mogelijke ongevallen. Deze systemen hebben we allemaal al eens eerder gezien in andere auto's, maar in de A8 blijken ze betrouwbaar en nauwkeurig te werken en dat hebben we wel eens anders gezien.

Zo werkt met name active cruise control heel prettig in de A8. Hij schat snelheidsverschillen goed in, hij trekt vloeiend op na een 'pre safe' remingreep en hij remt niet plotseling af wanneer je wordt ingehaald door een snellere auto; dan staat hij tijdelijk een korte volgafstand toe. Verder toont het systeem dat verkeersborden herkent en de maximumsnelheden weergeeft op het navigatiescherm vrijwel altijd de juiste snelheid. Enkele jaren geleden bleek dit in andere auto's nog lastig te zijn, toen was de getoonde snelheid vaak maar in de helft van de gevallen correct.

Verbluffend

In het kader van rijgemak speelt de motor ook een belangrijke rol. Het achtcilinder dieselblok zorgt met zijn motorvermogen van 350pk en trekkracht van maar liefst 800nm dat de A8, die toch een gewicht van bijna 2 ton in de schaal legt, aanvoelt als een middenklasser. Het gemak waarmee deze auto versnelt is werkelijk verbluffend en voelt bijna onnatuurlijk. Met constante snelheid over de snelweg razen is helemaal een peulenschil voor de 4.2 TDI, dat blijkt ook uit de toerentallen: bij 170km/h wijst de toerenteller nog geen 2.000tpm aan.

Los van de motorisering is de nieuwe A8 een auto die zich zeer eenvoudig laat rijden. Ondanks zijn afmetingen is hij erg wendbaar en de besturing is relatief licht, maar wel met voldoende gevoel. De achttraps automaat doet zijn werk goed; hij schakelt soepel en hij reageert snel genoeg, maar niet nerveus, op het gaspedaal. EÃ©n verbeterpuntje:

wanneer je bijvoorbeeld richting een rood verkeerslicht rijdt dat opeens op groen springt, dan zit er tussen het afremmen en weer optrekken een iets te lang 'twijfelmomentje'.

De laatste jaren is er steeds meer nadruk op het milieu gekomen en moet je als bezitter van een grote auto je keuze steeds vaker verantwoorden. Het is goed om te weten dat de A8, mede dankzij de relatief lichte bouw en de efficiÃ«nte automaat, behoorlijk zuinig is. De achtcilinder motoren hebben een C-label, de zescilinders zelfs een B-label. Ons testverbruik kwam op een zeer bescheiden 7,4 liter, maar hierbij moeten we wel vermelden dat dit voornamelijk buiten de spits is gerealiseerd en met een rustige rijstijl.

Vertrouwd

Echt revolutionair is de nieuwe A8 niet; hij heeft niets dat we in andere auto's niet

eerder zagen. Toch denken we wel dat hij de komende jaren bij de tijd kan blijven. Hij is voorzien van de laatste, maar tegelijk redelijk beproefde, technieken en rijdt voor een auto van dit formaat behoorlijk dynamisch. Het belangrijkst is echter dat de A8 je een vertrouwd en veilig gevoel geeft. Alles steekt perfect in elkaar, de bediening van de belangrijkste systemen is logisch en ook op het gebied van rijeigenschappen zijn er geen verrassingen.

Als 4.2 TDI biedt de A8 een overdaad aan vermogen, maar ook aan rust, want je hoeft maar een klein deel van het vermogen aan te spreken om toch redelijk vlot te kunnen optrekken. Met bizar lage toerentallen zoef je geruisloos over de snelweg. Uiteraard levert de meer bescheiden zescilinder diesel ook prima prestaties en is zo'n achtcilinder nooit Ã©cht nodig. Desalniettemin heeft het ook wel wat om een onnodig grote motor in het vooronder te hebben liggen. Je rijdt immers geen A8 om genoegen te nemen met de basiskeuze.

Plus

+ Krachtige en zuinige motor
+ Actieve veiligheidssystemen
+ Gebruiksvriendelijk

Min

- Weinig beleving
- Prijzige opties