



## Audi A8

### Moderne beschaving

**De Audi A8 is het visitekaartje van Audi. De fijnste materialen, de sterkste motoren en de laatste technische kennis die Audi in huis heeft, komen het eerst beschikbaar in dit topmodel. Wie een A8 rijdt, etaleert daarmee zakelijk succes en een verfijnde smaak. Maar anno 2010 is de grootste, snelste of duurste wagen niet meer automatisch de beste of meest begeerlijke wagen. Hoe heeft de nieuwe Audi A8 zich aangepast aan deze nieuwe tijd?**

De Audi A8 is favoriet bij twee groepen kopers. De ene groep laat zich rijden en zal het stuurwiel niet of nauwelijks zelf beroeren. De andere groep kiest de A8 niet alleen om de ruimte achterin, maar ook om de rijeigenschappen. Behoort u tot die laatste groep, lees dan verder bij de paragraaf getiteld "Voorin"; want wie eenmaal zelf heeft gereden met de A8 zal daarna nog slechts zelden achterin plaatsnemen.

#### Achterin

Een grote, imposante wagen is tegenwoordig misschien politiek incorrect, toch is de nieuwe A8 groter dan z'n voorganger (lengte +8 cm, wielbasis +5cm). Maar waar het lijnenspel de wagen voorheen imposant maakte, is er nu juist alles aan gedaan om de A8 zo beschaafd mogelijk te doen lijken. Vormen die voorheen bol waren, zijn nu hol. Dankzij strategisch geplaatste verchromde lijsten lijkt de wagen nu langer en slanker, in plaats van breder.



Het interieur straalt dankzij overvloedig gebruik van leder, hout en chroom juist een enorme weelde uit. Tegelijkertijd is ook de A8 zakelijk en strak vormgegeven als iedere Audi. Dit is geen "gentlemen's society" op wielen vol wortelnoten hout en stemmig, donkerbruin leder. Dankzij lichte kleuren en moderne materialen, voelen ook kopers jonger dan 50 jaar zich thuis in de A8.

De royale wielbasis komt vooral de achterste zitplaatsen ten goede. Afhankelijk van de gekozen uitvoering (lange of korte wielbasis), is de beenruimte achterin royaal of zelfs overvloedig. Achterzetels met massagefunctie, beeldschermen en een eigen klimaatcontrolesysteem achterin zijn allemaal leverbaar. Dit is echter gebruikelijk bij wagens in dit segment.

De ruimte en het comfort achterin de A8 zijn prima, maar niet beter dan bij de concurrentie.



## Voorin

De Audi A8 is bedoeld om zeer lange afstanden mee af te leggen. De chauffeur zal vele uren in de wagen doorbrengen en daarom zijn de voorzetels in alle denkbare richtingen verstelbaar. Het kost even tijd om alles naar wens in te stellen, maar daarna zou menigeen deze zetels het liefst ook thuis willen hebben!



Audi onderscheidt zich met de slogan "voorsprong door techniek" en dat zou onder andere tot zijn recht moeten komen met de "Multi Media Interface" (MMI). Audi kiest daarbij doelbewust niet voor een aanraakgevoelig beeldscherm; volgens de ontwerpers zou de bestuurder namelijk te ver uit de zetel moeten komen om die te bedienen.

De keerzijde van die keuze is dat in de middentunnel nu een enorm arsenaal knoppen is te vinden. Geheel nieuw is de "touchpad" (te vergelijken met het aanraakgevoelige paneeltje

dat bij een laptop de muis vervangt). Met behulp van handschrijfherkenning kan hiermee bijvoorbeeld de bestemming voor het navigatiesysteem worden ingegeven. Ondanks al het onderzoek en alle mooie woorden van Audi, is dit systeem in de praktijk niet veilig te bedienen. Tijdens deze rijtest verdiende spraakherkenning daarom de voorkeur.



## Audio en navigatie

Dankzij "One Shot" zouden gesproken commando's in een volzin kunnen worden gegeven en is het niet langer nodig om lange dialogen met de wagen te voeren. Behalve het navigatiesysteem, kan ook de MP3-speler met gesproken commando's worden bediend. "Artist Madonna" zou bijvoorbeeld voldoende moeten zijn om muziek van Madonna ten gehore te brengen. Helaas is de trefzekerheid van "One Shot" in de praktijk gering en vraagt het systeem regelmatig namen alsnog te spellen.

De klank van het optionele Bose-audiosysteem is opdringerig, kunstmatig en vermoeiend. Het eveneens optionele B&O-audiosysteem klinkt juist bijzonder fraai en is de forse meerprijs daarom toch waard.



Heel bijzonder is de integratie met GoogleMaps. Via een online dienst van Audi kan kaartmateriaal van GoogleMaps over het standaard beeld van het navigatiesysteem worden geprojecteerd. Daarmee komt alle extra informatie van Google beschikbaar als een oneindig groot adresboek. Bovendien kunnen geheugenpunten die thuis via de PC aan GoogleMaps zijn toegevoegd, ook in de wagen worden geraadpleegd. De online dienst biedt daarnaast weersverwachtingen en nieuwsberichten.

## Rij eigenschappen

De Audi A8 heeft zich altijd onderscheiden van andere luxe reiswagens door de lichtgewicht bouw. Hoe minder gewicht een motor in beweging hoeft te brengen, hoe sneller en zuiniger de wagen. Ook verandert een lichte wagen gemakkelijker van richting en dat zorgt voor een dynamischer karakter. Dankzij "Drive Select" kan de bestuurder met een druk op de knop kiezen voor meer comfort of juist meer dynamiek. Het verschil tussen de diverse modi is vooral merkbaar in de besturing (licht/zwaar, indirect/direct), de alertheid van het gaspedaal en het gedrag van de achtraps (!) automatisch.

Vooraf in de dynamische modus is de A8 opmerkelijk wendbaar voor een auto van dit formaat. Deze ruim vijf meter lange en twee meter brede limousine is niet intimiderend groot, maar juist even eenvoudig te rijden als een alledaagse Audi A4.

Dankzij de enorme omvang ligt de A8 veel rustiger op de weg. Wanneer harder wordt gereden is de A8 zeker geen sportwagen, maar net als een sportwagen is de wagen zeer stabiel. Overhellen in de bocht of duiken bij het remmen is de A8 nagenoeg vreemd. Ook op korte, plotselinge stuurbewegingen reageert de wagen kalm en veilig. Tegelijkertijd laat het (veer)comfort weinig te wensen over.

## Verbruik

Geheel volgens de eisen van deze tijd is de nieuwe Audi A8 leverbaar met een relatief lichte motor. Het instapmodel is voorzien van een 3.0 liter zescilinder dieselmotor (250 pk / 550 Nm) en die presteert onwaarschijnlijk goed. Op geen enkele manier heeft de chauffeur het gevoel te rijden met een basismotor. De krachtbron heeft zo'n verfijnde loop dat motorgeluid zo goed als afwezig is.

Ongeacht het toerental heeft de krachtbron altijd een enorme reserve paraat. Ter illustratie: wanneer bij 120 km/u volgas wordt gegeven, worden de inzittenden letterlijk in de zetels gedrukt en komt de horizon bijna angstwekkend snel dichterbij. Tijdens de testrit is zelfs een stop gemaakt om onder de motorkap te kijken of dit echt "slechts" een zescilinder motor was!

Uiteraard is de A8 ook leverbaar met achtcilinder motoren. Gezien de uitstekende prestaties van de zescilinder, is meer vermogen echter niet nodig. De grootste verdienste van de 4.2

TDI (350 pk / 800 Nm) is dat deze met nog meer gemak presteert. Dat geeft een machtiger gevoel en maakt de A8 nog comfortabeler. In tegenstelling tot de zes cilinder, brengt de achtcilinder diesel juist wel een imposant geluid ten gehore.



Omdat de 4.2 TDI met zo veel gemak presteert, is het verschil in verbruik tussen beide motoren in de praktijk gering. Het gemiddelde testverbruik met de 3.0 TDI bedroeg 7,1 liter per 100 km (fabrieksopgave: 6.5 l/100 km). De 4.2 TDI had tijdens deze test 8 liter dieselolie nodig om 100 km af te leggen (fabrieksopgave: 7.6 l/100km). Gezien de prestaties en omvang van de wagen is dat uiterst bescheiden.

## Conclusie

---

Tot voor kort was de grootste, snelste en duurste wagen automatisch de beste. Het klimaat is letterlijk en figuurlijk veranderd en Audi heeft zich daar prima aan aangepast. Alhoewel de nieuwe A8 groter en sneller is dan de voorganger, oogt de wagen beschaafder en ligt het verbruik significant lager. Dat laatste is vooral te danken aan gewichtsbesparing en heeft bovendien als voordeel dat de wagen dynamischer is dan de meeste tegenstrevers.

Als het gaat om elektronica, combineert de nieuwe A8 alles wat de concurrentie biedt en gaat daarbij soms net een stapje verder. Dit betreft zowel het entertainment als de veiligheidssystemen. De combinatie van al die moderne techniek en de lichtgewicht bouw maakt de A8 niet alleen tot een wagen waarin menigeen zich graag laat rijden. Dit is een limousine waarvan de eigenaar ook zelf graag het stuur in handen neemt! ■



# Technische fiche

## Audi A8 4.2 TDI Quattro

### Afmetingen

<b>Lengte</b>	514 cm
<b>Breedte</b>	195 cm
<b>Hoogte</b>	146 cm
<b>Wielbasis</b>	299 cm
<b>Gewicht</b>	1995 kg
<b>Sleepvermogen</b>	750 kg
<b>Sleepvermogen geremd</b>	2300 kg
<b>Tankinhoud</b>	90 l
<b>Koffinhoud</b>	510 l



### Motor en prestaties

<b>Cilinderinhoud</b>	4134 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	8/4
<b>Vermogen</b>	350 pk @ 4000 tpm
<b>Koppel</b>	800 Nm @ 1750 tpm
<b>Aandrijving</b>	vierwielaandrijving
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	5,5 sec.
<b>Topsnelheid</b>	250 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	7,6 l / 100 km
<b>Verbruik stad</b>	10,2 l / 100 km
<b>Verbruik buitenweg</b>	6,1 l / 100 km
<b>CO2 uitstoot</b>	199 gr. / km



### Prijs

<b>Prijs</b>	91.500 €
<b>Basisprijs</b>	86.500 €