



Vagy nagyon meggazdagodtak a zöldek, vagy tényleg nagy bajban vagyunk. Mi sem igazolja jobban, mint az elmúlt tíz év robbanásszerű hibridizációs mozgalmak. Lassan nincsen olyan luxusbárka, sőt átlagos autógyártó sem, amely ne kínálna valamelyik modelljét vegyes meghajtású kivitelben.



A trend legérdekesebb európai játékosai mégis az igazi nagyjúk, a bajor propelleres, a nyugati német csillagos és nem utolsósorban a négykarikás szekereket gyártó márkák.

Aki pár éve hasát fogva nevetett

a Toyota Prius nagyon zöld vagyok és ezzel kérkedem is megjelenésén, az mostanában a takarékszámmláját és a hitelkeretét elemezgeti, hogy ilyen elektro-benzin masina tulajdonosa lehessen. A jelenlegi üzemanyag-árak mellett egyre kelendőbbek az energiatakarékos megoldásokkal ellátott négykerekűek, de az rejtély, hogyan jutott el a trend a luxus szegmensbe.

Nem hiszem, és igazából kizárható tézis, hogy akinek van közel 80 ezer eurója egy gépjármű megvásárlására, később nem birkózik meg a fenntartási költségekkel. Habár létezik egy kis balkáni paradoxon, amely szerint X5 BMW-vel járok, de kétszobás bérlakásban lakom, és havonta egy tanknyi üzemanyagot járok el, azt is csak hétfőenként.



Aki mégis úgy érzi, hogy a vételártöbbletet kifizetné egy hibrid masináért (a technológiát nem mérik olcsón), annak érdekes alternatívát kínál az Audi.

Az A8, az Audi maximéretű zászlóshajója

mindenki számára ismerős. Megjelenése óta tömérdek technikai vívmány és megoldás felvonultatására használták a négy keréken guruló luxusbálnát. Érdekes helyzet áll fenn a konkurenciával szemben is: sikerült a két legnagyobb vetélytárs közé ékelni az A8-ast, sőt az ellenség legjobb tulajdonságait is egy fedél, azaz kaszni alá hozták.

Annyira kényelmes és elegáns, mint a Merc S osztálya, és ugyanolyan sportos és dinamikus, mint a BMW 7 sorozat. Ez olyan lehet, mint luxusétteremben felszolgálni a BigMac feljavított ikertestvérét. Nem véletlen, hogy az Audi is szeretne egy szeletet a prémium hibridtortából, a konkurencia már kisütötte a magáét.

Értelmetlen a külső érzékiségét elemezni

A nem olyan rég eszközölt modellfrissítés óta semmit sem változott az Audi A8, sőt a vegyes meghajtás sem hagyott nyomokat a végsőkéig elegáns kasztnin. A hibrid kivitel is egyszerűen csak egy gyönyörű Audi A8, amely abban különbözik a csak belsőégésű motorral ellátott testvéreitől, hogy felkerült rá néhány felirat, illetve spécibb felnizzettet kapott.



A lényeg itt is a finomra fésült bőr alatt van. Mivel az Audi új fejlesztése egy full hibrid, ezért a kettős meghajtás lelke egy kisméretű belső égésű, ebben az esetben benzinmotor, amelyet egy akkuteleppel ellátott elektromos motor egészít ki. A fejlesztés robbanékony lelke egy új generációs, közvetlen befecskendezéses turbó benzinmotor, amely két liter lökettérfogatból csavar ki 211 lóerőt.

Az elektroszív tekintélyes teljesítménnyel bíró, 54 lóerős egység, amely hajmeresztő 210 Nm nyomatékot produkál. Az ingolstadtiaknak sikerült olyan megoldást találniuk, amely segítségével az akkumulátor telepek – természetesen lítium-ionosak – csak 38 kilogramm többletsúlyt eredményeztek. Senki ne gondoljon arra, hogy ezzel a rendszerrel kilométerek százait vitorlázza majd el teljesen elektromos üzemmódban.

Ha kizárólag a villanypacikat szeretnék használni,

akkor a masina 3 km megtételére képes maximálisan 60 km/óra sebességgel. Nem meglepő, hiszen ez a megoldás inkább alternatíva, mintsem világot megváltó fejlesztés. A nagy kasztni, kis motor és hibrid meghajtás ellenére viszont egyáltalán nem mondható lomhának a szekér. Ha kitapossuk a szemét, akár 7,7 másodperc alatt is lezavarja a 100-as sprintet, és a vége valahol 235 körül van.



A paraméterek eléréséhez természetesen több rendszer szoros együttműködése szükséges. Az első és legfontosabb talán a remek, 8 gangos, automata váltó, majd a meghajtási rendszert szabályzó elektronikus agyak tömkelege következik. A hibrid pilóta három haladási mód közül választhat: a már említett 3 km-re képes elektromos mód, az EV, a D, azaz a normál használat, illetve az S, azaz a sportos vezetési stílus közül.

A jó gyorsulási és fogyasztási érték elérése érdekében elengedhetetlen a jó légellenállási tényező, amely az A8 Hybrid esetén sportautókat megszégyenítő 0,26. Persze egy full hibrid egyik legfontosabb ütőkártyája az alacsony fogyasztás és károsanyag-kibocsátás. A fekete nagybálna egy kilométeren 147 gramm széndioxidot termel, amely, valljuk be, kisautós érték.

Van még egy tényező, amelyenben nagyon hasonlít a kompakt szegmenshez, mégpedig a fogyasztás: a „nagy test nagy élvezet” mottó ellenére az A8 hibrid kivitele csupán 6,3 liter benzint éget el 100 km-en. Ez az érték nagy autóhoz, de még prémim hibridhez képest is remek.

Értelmetlen lenne felsorolni azokat a rendszereket, amely segítségével sikerül a gépnek az alacsony, vegyes fogyasztási mutató, de természetesen van Start és Stop rendszer, energiavisszanyerés, de sajnos a meghajtás is előre került, úgyhogy nincs quattro.

A luxusméretű környezettudatosságot nem adják olcsón.

Az A8 Hybrid elérhető lesz a hosszított tengelytávú, L betűvel jelzett kivitelben is, és mindkét modell idén nyáron kerül a nagyérdemű elé. A rövid kasztnis kivitel induló ára 77 ezer euró, míg a hosszabb tesó 85 400 rugóról indul.



Az előbb említett árakat természetesen könnyedén hat számjegyre tornázhadjuk, ha minden nyalánkságot, fát, bőrt, fémet és extrát belerendelünk. Hogy nem fogják százezrével rendelni a megzöldült polgárok a hibrid A8-at, az biztos, de igazi prémium alternatívát kínál egy, még a belső égésű motorok által uralt világban.