

ПЕДАНТИЧНЫЙ ДРАЙВ

AUDI A5 ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ ЗАСТАВИЛ СЕБЯ ПОДОЖДАТЬ. С 2007 ГОДА, КОГДА ОН ВПЕРВЫЕ УВИДЕЛ СВЕТ, ДО ВЫХОДА В 2016 ГОДУ НЫНЕШНЕЙ ГЕНЕРАЦИИ МИНУЛО ДЕВЯТЬ ДОЛГИХ ЛЕТ И ВСЕГО ОДИН РЕСТАЙЛИНГ.

ТЕКСТ: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН ФОТО: АВТОР И AUDI





Audi A5 выпускается в формате классического купе и в варианте Sportback с пятью дверями. Разница в колесной базе всего 60 мм



Салон строгий но не скучный, эргономика на высшем уровне, большинство опций одинаково доступны и для A5 и для S5

С толь долгое ожидание – и никакой революции не случилось: с первого взгляда машины настолько похожи, что их легко перепутать, особенно если смотреть сбоку. До оконной линии изменений вовсе не видно, а ниже – надо вглядываться, чтобы различить иные изгибы идущей от носа к корме грани. Выдает новый A5, прежде всего, решетка радиатора и еще более длинный капот с «горбинкой». Присмотревшись, замечаешь новую оптику, передний бампер, кое-какие

мелкие детали, но когда провожаешь взглядом медленно фланирующую по центру города машину первого поколения, то понимаешь: «подтяжка» удалась на все сто! Audi A5 выглядит очень современно, но при этом остается самим собой.

ПРОГРЕССИВНАЯ ПЛАТФОРМА

Новый A5, как и прежде, базируется на модульной платформе MLB, которая после модернизации получила приставку «evo» и теперь служит основой не только седану A4, но и представителям кроссо-

верного семейства, таким как Audi Q7 или Bentley Bentayga. Кроме классического двухдверного купе A5 делают в формате «Спортбэк» – с четырьмя безрамочными дверями и полноценной багажной дверью с электроприводом.

Передняя подвеска выполнена на двойных поперечных рычагах, комбинированный передний подрамник имеет стальную заднюю часть и алюминиевую переднюю, на которой закреплена рулевая рейка с электроусилителем, задняя подвеска – пятирычажная.

Моторы есть на любой вкус. Во главе линейки стоит новый 354-сильный бензиновый V6 TFSI, для версий с литерой «S». Вместо приводного нагнетателя здесь использован двухпоточный турбокомпрессор, расположенный в развале блока цилиндров. Для обычных «Ашек» предназначены два двухлитровых четырехцилиндровых двигателя: бензиновый TFSI мощностью 249 л.с. и довольно «овощной» 190-сильный турбодизель TDI.

На российском рынке лишь начальный Audi A5 Sportback доступен с приводом на переднюю ось, все остальные – с полным приводом, причем у нас продаются машины только с настоящим классическим Quattro, где за распределение крутящего момента между осями от-

вечает дифференциал типа Torsen. А вот для экономных европейцев в Audi придумали еще и Quattro ultra. Фактически это обычный кроссоверный полный привод с подключением задней оси через многодисковую муфту, но в Quattro ultra применили две муфты – одна стоит на выходном валу КПП, а вторая на правой задней полуоси. Когда полный привод выключен, она тоже размыкается, чтобы карданный вал не крутился зря.

НИЧЕГО ЗВЕРСКОГО

Самый мощный Audi S5 Coupe Quattro легко узнать по сдвоенным патрубкам глушителей. Только к его 354-сильному мотору прилагается настоящая восьмиступенчатая АКПП ZF и активный задний дифференциал от Magna с повышающими редукторами на полуосях. Такая трансмиссия обеспечивает разницу в тяге до 1800 Нм между левым и правым задними колесами, что позволяет «ввинчиваться» в самые крутые повороты.

Правда, на улицах Гамбурга, где начался наш тест, не разгонишься: глухих пробок нет, однако поток машин движется медленнее, чем многочисленные велосипедисты. Audi S5 от этого не страдает: плавный отклик на газ не заставляет дергаться, двигатель, если не

«рыкнуть», топнув ногой по педали акселератора, тих, как спящий младенец, руль легкий; немногочисленные трещины в асфальте не отзываются ударами по пояснице, хотя опционная подвеска с регулируемыми амортизаторами была «затянута» настройками до предела.

Выбравшись из города, я дожидаюсь «безлимитного» куска автобана и что есть силы вдавливаю в пол педаль газа и... Не происходит ничего такого, чтобы этот момент запомнился надолго, как, например, первый в жизни разгон на необузданном и резком Jeep Grand Cherokee SRT8. Буднично, без эмоций Audi S5 Coupe Quattro разменял первую сотню (4.7 се-

кунды до 100 км/ч по официальным данным), затем вторую и только вплотную к «максималке» (250 км/ч, ограничена электроникой) пришлось слегка подруливать, компенсируя сильный боковой ветер. Ну что за педант! Абсолютно линейный разгон, лишенный даже намека на турбоподхват, едва заметные переключения передач, сдержанный рык мотора, тихая песня шин после 160–170 км/ч – скучно! К тому же ни гор, ни серпантинов по пути из Германии в Данию не найдешь, лишь на «клеверных» развязках понимаешь, как точно настроена система стабилизации, как четко S5 следует траектории поворота. Только пересев в дизельный



1

1. Электронный селектор КПП служит еще и опорой для руки, управляющей мультимедийной системой



2

2. Руль самой мощной S-версии «подрезан» в нижнем секторе

3 и 4. Еще одно отличие «Эски» – возможность вывести на экран приборки огромный тахометр



3



4

190-сильный A5 с обычной подвеской, я понял, что S5 – это и был настоящий немецкий драйв, но если бы не возможность сравнить «на горячую», то и «дизельные» 7.2 секунды до 100 км/ч не кажутся вечностью.

На выглаженных немецких и датских дорогах заметить разницу в работе обычной и «S»-подвески очень трудно, для этого надо отправиться на трек или провести тест в России. К тому же семиступенчатый «робот», которым оснащаются обычные A5, переключает передачи практически мгновенно, почти не разрывая поток мощности, кажется, что машина буквально следует за педалью газа. И все же 190-сильный дизельный A5 – для обеспеченных пенсионеров и начинающих любителей дорогих купе, а вот 249-сильный бензиновый, да еще в кузове Sportback – то, что надо. Разгон до сотни у него занимает 6.4 секунды – всего на одну секунду медленнее «эски», семиступенча-



Audi S5 разгоняется до сотни всего за 4.7 секунды, мощность турбированного бензинового V6 – 354 л.с., но в этом огромном табуне нет ни одного необъезженного мустанга, все под строжайшим контролем

тый «робот» идеально сопряжен с двигателем, увеличенная на 60 мм база никак не сказывается на управляемости, зато позволяет взять на борт пару взрослых пассажиров, что в купе, хоть там и есть второй ряд, доставило бы массу неудобств всему экипажу.

НЕСКУЧНЫЙ ПОРЯДОК

Лаконичность и отличная эргономика – фирменная черта концерна VAG, но в отличие от утилитарных «Тигуанов», «Амарок» и «Каравелл», внутри Audi A5 есть на чем остановить взгляд. Дорогие материалы отделки, отличные сочетания цветов, «настроенческая» подсветка, самая передовая электроника. «Шайбы» трехзонного климат-контроля с выпуклыми дисплеями, на экране над «слепыми» кнопками настроек обдува загораются подсказки, когда подносишь к ним палец, – подобные мелочи сразу производят впечатление.

В «верхних» комплектациях вместо обычной приборки установлен 12-дюймовый цветной дисплей Virtual Cockpit, на него можно вывести карту навигационной системы во весь экран. Одинаковый для «робота» и «автомата» рычаг селектора КПП необычной формы служит еще и подставкой – кладешь на него правую руку, и пальцы оказываются точно над тачпадом диска главного контроллера системы MMI. Простое и логичное меню медиасистемы, есть все необходимые «физические» кнопки, жаль «планшет» главного экрана не убирается в торпедо, как в Audi Q7. Если бы не только на него, но и на приборку проецировалось изображение с видеокамер, в «верхних» комплектациях он был бы вообще не нужен.

Главные отличия S5 – руль со «срезанным» нижним сектором и возможность вывести в центр панели приборов огромный тахометр. Все остальное можно заказать

и для A5, доступны два основных типа отделки – «Sport» и «Design», дополненные различными пакетами оснащения. К посадке водителя и переднего пассажира не придерешься, к тому же передние сиденья могут быть оснащены не только подогревом и вентиляцией, но и многорежимным массажем.

Сзади в купе очень тесно, сестя «сам за собой» я бы не смог – два места во втором ряду «детские». В A5 Sportback второй ряд намного «человечнее», в исключительном случае там могут усесться и трое, однако ни о каком комфорте, когда сидишь на высоком «наседте», обнимая высокий центральный тоннель ногами, говорить нельзя. Да и голова упирается в потолок... Но двоим тут будет относительно комфортно, хотя и не просторно.

Спинка дивана складывается целиком и по частям, середину можно сложить отдельно, освободив место для лыж или других



Задний ряд купе строго двухместный и откровенно «детский», если за рулем рослый человек, сестя за ним просто не получится

Объем багажника купе – 465 литров, в «спортбэк» влезает всего на 15 литров больше

длинных вещей, но в багажник объемом 465 литров много не положишь, причем не только в купе, но и в «спортбэк» – полезный объем его багажного отделения всего на 15 литров больше. Зато в Sportback есть полноценная багажная дверь с электроприводом, ее можно открыть с брелка или проведя ногой под бампером.



КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА

Audi A5 Coupe/Sportback в зависимости от комплектации стоит от 2 355 000 рублей с передним приводом до 3 850 000 рублей за «S»-версию с полным оснащением, причем цена от количества дверей не зависит.

Главный противник – BMW 4 Series – также располагает четырехдверной модификацией Gran Coupe и примерно столько же стоит – цены начинаются с 2 360 000 рублей за 184-сильную бензиновую четырехдверку, но максимальные комплектации немного

дешевле – до 3 290 000 рублей, за трехлитровый Gran Coupe мощностью 326 л.с. Разница в цене соответствует разнице в отделке: салон BMW 4 Series, по сравнению с A5, выглядит не только беднее, но и как бы «неряшливей», к тому же у «баварца» изначально задний привод, а это совсем другая философия.

Задний привод имеется в базе и у Mercedes-Benz C Coupe. С младшим 1.6-литровым бензиновым мотором мощностью 156 л.с. он стоит от 2 590 000 рублей, полноприводный AMG C 43 4MATIC OS

ДААННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ	AUDI A5 COUPE 2.0 TDI	AUDI A5 SPORTBACK 2.0 TFSI	AUDI S5 COUPE 3.0 TFSI
------------------------	-----------------------	----------------------------	------------------------

ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	дизель, турбо L4	бензин, турбо V6	
Рабочий объем, см³	1968	1984	2995
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 3800-4200	249 при 5000-6000	354 при 5400-6400
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	400 при 1750-3000	370 при 1600-4500	500 при 1370-4500
ТРАНСМИССИЯ			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	роботизир. 7 ступеней	автомат. 8 ступеней S tronic tiptronic	

ПОДВЕСКА			
Передняя	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах		
Задняя	независимая, пружинная, многорычажная		
ТОРМОЗА			
Передние	дисковые, вентилируемые		
Задние	дисковые	дисковые, вентилируемые	
ГАБАРИТЫ			
Длина/ширина/высота, мм	4673/1843/1386	4733/1843/1368	4692/1843/1368
Колесная база, мм	2764	2824	2764
МАССА			
Снаряженная/полная масса, кг	1640/2080	1610/2105	1690/2115
Размер шин	245/40 R18	255/35 R19	255/40 R19
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ			
Разгон до 100 км/ч, с	7.2	6.0	4.7
Максимальная скорость, км/ч	235	250	
РАСХОД ТОПЛИВА			
Комбинированный цикл, л/100 км	4.6	6.4	7.4
Топливный бак, л	58		



Audi S5 можно отличить по сдвоенным патрубкам выхлопной системы

MORENDI – РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ МОЩНЫМ ТЮНИНГОМ АВТОМОБИЛЕЙ С 2008 ГОДА. ИМЕЕТ СОБСТВЕННЫЙ ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ СТЕНД В МОСКВЕ И КОМАНДУ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ТЮНИНГА. МНОГОКРАТНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ UNLIM 500+. МЫ ПОПРОСИЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕВГЕНИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА ПУСТОВОЙТОВА ДАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЧИП-ТЮНИНГУ ДВИГАТЕЛЕЙ AUDI A5 КУПЕ И СПОРТ.

Если рассматривать Audi A5 через призму возможностей в купе с чип-тюнингом, то, пожалуй, четыре кольца обойдут двухлитровые турбированные С-класс «Мерседес» по мощности, а BMW 3er – по надежности. Двигатель Audi имеет прямое родство с силовой установкой Volkswagen Golf GTI. 300+ л.с. на каждый день, с расходом 10 л на сотню. Разве мы могли мечтать о таком каких-то 10 лет назад?!

www.morendi.ru
+7 (495) 796-00-96

Представительства в России и СНГ: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Самара, Уфа, Екатеринбург, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Белгород, Ростов-на-Дону, Ставрополь, Симферополь, Грозный, Махачкала, Краснодар, Киргизия и Казахстан.