



На службе протокола НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ AUDI A8L

Валерий Чусов

УЖЕ НЕ ПЕРВОЕ поколение Audi A8 сначала дебютирует со стандартным кузовом и двигателем, и лишь затем, отдельно, проходит премьеру топ-версий. Так Audi подчеркивает особенность длиннобазного варианта и модификации с самым большим — 12-цилиндровым двигателем.

Обоснование такому разделению можно найти в давней традиции, ведь в конце 1980-х самая роскошная Audi V8 тоже появилась как особый вариант Audi 100/200. Машина не только была оснащена двигателем V8, но и получила новый дизайн передней и задней части, а также более богатое оснащение. Получился совсем роскошный автомобиль: не случайно, что «длинных» V8 купили всего 271 штуку, это примерно 1,5% всего выпуска V8. Сегодня в третьем поколении Audi A8 разница в длине не столь значительна — A8 L получил прибавку в 130 мм. Зато результат примерно тот же, что и в далеких 1980-х: база в удлиненной версии становится чуть больше трех метров. Ну что же, люди не так уж и меняются. И если для комфортного размещения пассажиров в двух рядах 20 лет назад этого хватало, то хватит и сегодня.

В Audi A8 L, конечно, на первое место выходит именно комфорт для пассажиров. Если в обычной A8 владелец с равной вероятностью мог оказаться и за рулем, и на заднем сиденье, в длиннобазной версии самое почетное место в полном соответствии с традициями дипломатического протокола — сзади справа. Или слева, если речь идет о странах с левосторонним движением. В общем, по диагонали от водителя. И в данном случае это продиктовано не просто желанием оказаться как можно дальше от представителя «пролетариата» (хотя сегодняшнему водителю модели высшего класса не помешает инженерный диплом, который

многие из них и имеют), а еще и возможностями, которые предоставляет салон Audi A8 L. Переднее правое кресло сидящий за ним пассажир может сдвинуть вперед и откинуть его спинку, освобождая себе пространство. Заботясь о комфорте главного пассажира, A8 L не забывает и о безопасности. В процессе наклона спинки переднего кресла частично перекрывает водителю правое зеркало заднего вида, и система вежливо напоминает ему об этом сообщением на дисплее: дескать, удобно ли вам и справитесь ли так?

Стоит ли обсуждать конструкцию? В очередной раз мы видим в Audi A8 пространственный каркас из алюминия, активную подвеску с возможностью регулировки жесткости и дорожного просвета. Число передач в автоматической трансмиссии увеличено до восьми, и, естественно, Audi A8 L оснащается полным приводом quattro. Программа Audi Drive Select позволяет выбирать режим работы сразу нескольких систем — подвески, рулевого управления, трансмиссии, двигателя и систем безопасности — «комфортный», «автоматический» или «динамичный». Но все это в общем-то не такая уж и новость, а скорее уже сложившийся стандарт для седанов высшего класса Audi. Просто еще немного улучшенный.

Сейчас соперничество самых роскошных моделей смещается в почти нематериальную сферу. Новейшее дополнение современного автомобиля — электронный интерфейс. Систем и регулируемых параметров стало слишком много для того, чтобы все кнопки и рукоятки поместились на панель приборов, и уже в прошлом поколении все немецкие седаны высшего класса получили многофункциональный интерфейс с дисплеем и рукояткой. Audi назвала его MMI — MultiMedia Interface.

И если прежде он был довольно скромным по графике, теперь прорисовка автомобиля и его деталей так хороша, что порой хочется остановить машину и любоваться разнообразными деталями. Но логика достаточно проста для того, чтобы управляться с MMI и на ходу.

И не удивляйтесь эффектной виду навигации — она показывает не карту, а настоящее изображение из Google Earth. Да, Audi A8 постоянно подключена к интернету, так что данные для навигации качает в режиме реального времени через сотовую сеть. Оттуда же она получает и дополнительные сведения для других систем. Audi A8 может и поделиться сетью: в машине установлена точка доступа Wi-Fi, через которую подключается до восьми устройств. А чтобы владелец мог контролировать расходы, при выезде в «чужую» сеть автомобиль предупреждает о переходе в роуминг и спрашивает, в каком режиме показывать карту — красивую из интернета или упрощенную из собственной памяти.

Мы можем поговорить об удовольствии от управления Audi A8 L — оно, как обычно, на самом высоком уровне. Потому что это высший класс, и даже с более скромным, чем W12, мотором вы можете быть уверены, что будете среди первых и на автобанах, и на городском перекрестке. Рискнем даже заметить, что удовольствие не меньше, чем от бензинового W12, можно получить и от дизеля 4,2 TDI. Да, у него всего 350 л.с. Зато 800 Нм крутящего момента, а именно он определяет приемистость. И при этом на более легкой машине. Поэтому вжать пассажира в спинку кресла на нем можно даже заметнее, чем на W12. И расход топлива меньше. Но при множестве достоинств у всех Audi A8 L есть существенный недостаток: по сравнению с Audi A8 L W12 они не топ-модели. И этот минус устранить нельзя.