

# БУДЬ ЗДРАВ, БОЯРИН!

Дебютант рубрики: "Князь Владимир".

Первые впечатления после 25 тысяч пробега.

Алексей ТЕРЕБКОВ

они несколько толще штатных, человеку под 190 см будет тесновато. Но я к их числу не принадлежу.

В пользу штатных электростеклоподъемников (производства АТЗ-1) позволю усомниться. Двигатели их ("оборонного" зеленого цвета) достаточно мощны, а вот приводы капризные и требуют периодической смазки. Неудобно расположены кнопки управления – на ручках дверей.

Недостаток многих отечественных автомобилей – склонные к заеданию, замерзанию личинки замков, в которых легко гнутся тонкие ключи. "Князь" не исключение... Хотя встречаются экзем-

плары с единым ключом – замка зажигания и дверей (прочным, типа 2108).

**Двигатель "Рено".** Кормлю его на фирменных бензоколонках АИ-92, коего он потребляет примерно 10 литров на "сотню". О плохом качестве топлива "француз" дает знать детонацией на небольших оборотах. Лекарство – высокооктановый АИ-95, доза –

лени, и его придется менять. Как теперь понимаю, насос помер не вдруг – признаки, что ему нехорошо, появились неделей раньше. Двигатель при пуске работал неустойчиво, а я грешил на осеннюю сырость. Загородный же бензин его доконал.

Бензонасос – кстати, на нем было написано "Marval" (Marwal), а не "Walbro" (Walbro), как я ожидал, ознакомившись со статьей в ЗР, 1999, № 4, – нашлся на рынке. Как он там оказался, можно лишь предполагать, но главное – абсолютно новый. Для замены обратился к знакомому умельцу, зная, что он не раз выполнял такую работу на иномарках. Чтобы установить новый насос, пришлось снимать бензобак. Кстати, рекомендую искать насос вместе с пластмассовой гайкой, крепящей его к баку. Старую гайку, если не откручивается, можно надпилить и снять.



"Князь Владимир" – автомобиль в некотором роде специфический, и немногие склонны видеть в нем объект личного пользования. Не "Святогор" ведь. Тем не менее они похожи, так что, надеюсь, мой опыт будет полезен многим. Автомобиль, о котором пойдет речь, выгужен в декабре 1997 года, но в интенсивной эксплуатации всего год. Комплектация – белый салон, "электрopakет", усилитель руля. Motor, конечно, французский.

Чем хорош "Князь"? Комфортом, довольно мощным мотором (имею в виду "Рено-F3R"), неким, если хотите даже, престижем. Когда торопишься, внешний вид машины делает просьбу уступить дорогу более убедительной. Вытянувшись, "Владимир", однако, сохранил приятнейшее качество своих родителей – не привлекает внимания ни угонщиков (возможно, по причине нераспространенности), ни роботинку свистка. А главное, не утратил фамильную ремонтпригодность нашенских систем и агрегатов.

**Кузов, салон.** Собственно, это главное, что отличает "Владимира" от более известного "Святогора". Все, кто проехался на заднем сиденье, отмечают простор: вытягиваешь ноги и... дремлешь.

Сиденья, кстати, кожанные, жестче и, считаю, удобнее, чем обивочные. Со мной может поспорить рослый водитель: крепления "идушек" стандартные, а поскольку сами



Окрашен "Князь" не лучше обычных "сорок первых": обтелито покрытие пластмассового "треугольника" у задней стойки.

литров десять. Однажды пришлось заправиться далеко за городом, когда о качестве топлива думать уже не приходилось. Через 100 километров мотор захандрил. Пускался с трудом, кое-как работал, норовя заглохнуть. Из топливоподающей трубки бензин шел, казалось, с хорошим напором... на самом деле, как выяснилось, недостаточным. Наведавшись на СТО в Кузьминках, узнал, что на ремонт очередь на месяц вперед – специалист всего один... Польза все же от визита была – подсказали, что по признакам у меня бардак бензонасос, не выдавая требуемого дав-



Дверные ручки недолго радовали красотой – темляки они стали через 1,5 года (наследственное заболевание "москвичей").

Зимой "Князь" радовал легким пуском и приятным теплом в салоне даже при -30°C за бортом. К весне, когда позади было около 20 тысяч, закапризничал стартер: с поворотом ключа из-под капота раздавался скрежет. Только погонев стартер и покатав машину на IV передаче, удавалось "зацепить" венец маховика и пустить двигатель. После нескольких дней стоянки механизм отказал вовсе – стартер лишь жуужал волостью. Пришлось его демонтировать, благо, сделать это несложно – крепеж доступен сверху, 10–15 минут, и уезл у тебя в руках. Главное – не забыть снять клемму с аккумулятора. Вскрыл механизм и убедился, что шестерня стоит на валу замертво. Понемногу, аккуратно, "раскочинил" ее, постукивая молотком. Стал промывать уезл... а вот и причина неполадки – из-под сопрягаемых поверхностей обильно вытекает ржавчина! Заодно пере-

брал редуктор, заложил "Литол-24", сбрал – теперь стартер работает отлично.

На этом список неисправностей (как видите, не очень длинный) можно закончить и перейти к общим замечаниям. Считают, что иномарки не требуют обкатки. Не согласусь – импортное сердце "Князя" – мотор "Рено-F3R" спустя некоторое время (после первых тысяч) стал работать тише, ощутил прибавил в резвости. Щедрая французская мощь, увя, теряется в недрах трансмиссии среди неудачных передаточных чисел. Ожидаемые скоростные качества ощущаю лишь с третьей передачи.

И наконец, о техобслуживании. Считаю, что предписанная периодичность за-

страненных (изготовитель рекомендует "Пюрфлюкс") – например, Champ LS 15 или UfiOil 23. Отрицательных последствий пока не заметил. Моторное масло (использую "полусинтетическое") меняю каждые 10 тысяч.

**Ходовая часть.** Поломок в ней не случилось, так что пока фирменная "москвичовская" ремонтпригодность не востребована.

Учитывая большой объем масла в коробке передач (3,7 л), рекомендую при круглогодичной эксплуатации залить, после обкатки и промывки, синтетическую "трансмиссионку" 75W90 класса GL-5. Неделю, но, полагаю, одной заправки хватит на весь срок службы. Обязательное условие – герметичность коробки и главной передачи (а не то разорешься на допке). Гарантирую уменьшение расхода топлива примерно на 0,5 л/100 км. К тому же, "синтетика" спокойно выдерживает сильный мороз, когда любимое ТАД-17И теряет текучесть.

Мой "Князь" отличается от машин базовой комплектации импортной рулевой рейкой с гидросилителем. Преимущество очевидно: более "острый" руль (3,5 оборота "от" и "до"), и легкость парковки, что важно при немалой длине машины. Пока автомобиль обут в штатные шины "Московия" 175/70P14 – своих 400 руб./шт. они стоят, но не более. На моем прежнем автомобиле стоял "Гудрир GT-70" – разница есть. Импортная резина чище, мягче, более цепкая и на зависть отечественной долговечная – у меня прослужила более 70 тысяч.

Сказав о достоинствах "Князя Влади-



Белая кожа сидений выглядит шикарно... но плохо сочетается с недорогой панелью приборов. К тому же зимой на таком сиденье холодно, летом – жарко. В общем, причу красное велюровое под чехлами.

мира", нельзя умолчать о его недостатках. Основной, считаю, слишком маленький дорожный просвет. Двигатель оказался в угрожающей близости от дороги, и даже при наличии заводской защиты расстояние в 110 мм от нее до земли явно недостаточно для отечественного автомобиля. Кстати, это полностью относится и к "Святогору" с мотором "Рено". В общем, "Князь" проселок не любит, здесь лидер его старший брат "41-й" с уфимским мотором, защищенным мощной балкой.

Слабая сервисная сеть, по-моему, не столь существенный минус – во многом автомобиль повторяет модель 2141, а запчасти, во всяком случае в Москве, появляются, что будет дальше – покажет время.

*Примерная стоимость некоторых запчастей в магазинах и на рынках Москвы, руб. (лето 1998 г.):* масляный фильтр – 130; топливный фильтр – 300; воздушный фильтр – 140; бензонасос – 1250; стартер – 1300; электронный блок управления двигателем – 960; комплект свечей – 130.



Не считая отказавшего стартера, под капотом ничего не доставляло проблем.

мены топливного фильтра – 10 тысяч километров – несколько занижена. Очевидно, здесь страхуются от совсем уж плохо го бензина (или от коррозии? – ведь фильтр висит под днищем, у бака). Масляные фильтры покупаю из числа распро-

## ● "СВЯТОГОР", ОТКРОЙ ЛИЧИКО!

В редакционной почте довольно много вопросов от хозяев обновленных "москвич" с двигателем "Рено". На некоторые уже ответил выше автор помещенной здесь статьи. Из оставшихся выделю типичные:

**Можно ли применять на двигателе "Рено" "чужие" масляные фильтры?**

Действительно, указанный в заводской инструкции "Пюрфлюкс" (Purflux) LS 218 найти непросто. Но вспомним опыт эксплуатации иномарок: несколько лет назад "бывалые" приспосабливали к зарубежным моторам "жигулевские" фильтры... Если невозможно найти оригинальную деталь, почему бы не подобрать аналог? Желательно, чтобы он был фирменным, и обязательно – предназначенным для бензиновых двигателей. Принципиально фильтры тех или иных производителей не отличаются, да и по тон-

кости отсева разница обычная – не на порядок. При замене (или изготовлении переходника) важно знать присоединительные размеры: резьба на "родном" фильтре – M20x1,5.

**Каким маслом заправляют двигатель на заводе? Непонятно, что можно доливать в мотор...**

В Москву двигатели "Рено" приходили заправленными специальным маслом. Если возникла необходимость долить его – используйте "полусинтетику", совместимую как с минеральными, так и с синтетическими маслами. Наилучший вариант – замена всего объема. Обычно уровень масла до предписанного после 10 тыс. км ниже отметки "min" на щупе не опускается.

**На моем "Святогоре" стрелка тахометра временами "прыгает", показывая явно завышенные обороты...**

Очевидно, где-то нарушен контакт. Проверьте разъем блока управления (контакт 43), моторный жгут (контакт А6 на "маме"), колодку на комбинации приборов

(разъем Х3-4), монтажный блок под капотом (Х7-13, Х3-7).

**Возможна ли замена воздушного фильтра на российский узел от "Москвича-2141"?**

Только трудности с оригинальными запчастями заставляют ответить "да". Требования к чистоте воздуха на впуске, в принципе, одинаковы и для российских карбюраторных, и для французских впрысковых моторов. Полагаем, и воздушные фильтры обеспечивают примерно одинаковую (очень приблизительно) степень очистки. Открытым остается вопрос сопротивления на впуске... Но если нет иного выхода – держайте.

**Вы писали, что нейтрализаторы на "святогор" не ставят. Тогда что это за "опухоль" на выпускной трубе, напоминающая раздутый металлопруток?**

А это и есть металлопруток. Гибкое звено в выпускном тракте необходимо, чтобы гасить вибрации двигателя, не передавая их следующим деталям и кузову. Подобная конструкция встречается на многих иномарках.