

Важно определить место подтекания как можно точнее, так как в этом случае, скорее всего, потребуется замена изношенной или поврежденной детали. Для определения места утечки используем следующую методику:

- при выключенном двигателе протираем насухо все элементы рулевого управления;
- проверяем уровень жидкости в бачке гидроусилителя и, если необходимо, доводим его до нормы;
- пускаем двигатель и несколько раз вращаем рулевое колесо до упора в крайнее левое и крайнее правое положения;
- находим точное место подтекания и устраняем причину.

Для доливки, а также при замене жидкости в системе гидроусилителя рулевого управления необходимо использовать рабочую жидкость, рекомендованную заводом-изготовителем автомобиля.

Бачок гидроусилителя рулевого управления расположен в моторном отсеке на кронштейне верхней поперечины рамки радиатора.

Уровень жидкости в бачке проверяем на горизонтальной площадке при неработающем непрогретом двигателе.



**На корпусе бачка нанесены метки MINI и MAXI, между которыми должен находиться уровень рабочей жидкости при холодном двигателе.**

При работе двигателя жидкость в системе гидроусилителя рулевого управления нагревается, и уровень в бачке может быть немного выше метки MAXI.

Если уровень рабочей жидкости опустился ниже метки MINI, то необходимо долить жидкость.

Для этого...



**...отворачиваем и снимаем крышку бачка.**



**Вынимаем сетчатый фильтр из бачка.**

Если фильтр засорился, очищаем и промываем его. Устанавливаем фильтр в бачок.



**Доливаем жидкость в бачок до метки MAXI.**

Плотно заворачиваем крышку бачка.

## Проверка состояния ходовой части и трансмиссии

Проверку состояния ходовой части и трансмиссии выполняем через каждые 15 тыс. км пробега.

На деталях ходовой части (колесах, рычагах подвесок, стабилизаторе поперечной устойчивости, подрамнике передней подвески, балке задней подвески, амортизаторах и пружинах подвесок) и трансмиссии (валах приводов передних колес) не должно быть деформаций, трещин и других механических повреждений, влияющих на форму и прочность деталей.

Поочередно вывешивая передние и задние колеса (при этом автомобиль должен быть надежно зафиксирован на подставках), проверяем состояние подшипников ступиц колес.

**В** Используйте подставки только заводского изготовления.

Колесо от руки должно вращаться равномерно, без заеданий и стуков.



**Взявшись за колесо в вертикальной плоскости, поочередно резко тянем верхнюю часть колеса на себя, а нижнюю — от себя, и наоборот.**

Убеждаемся в отсутствии люфта (стука). При наличии стука на переднем колесе просим помощника нажать педаль тормоза. Если при этом стук пропал, значит неисправен подшипник ступицы, а если стук остался — то, скорее всего, изношена шаровая опора.

Подшипники ступиц передних и задних колес не регулируются и при наличии люфта подлежат замене.

Для проверки исправности шаровой опоры вставляем монтажную лопатку между проушиной поворотного кулака (в которую входит палец шаровой опоры) и рычагом подвески.