

Во-первых, не паниковать. Ведь это может быть конденсат от работающего кондиционера. Конденсат есть всегда, пока кондей работает. Так что это вполне нормально. Поэтому, прежде всего, не отгоняя машину в сторону, посмотрите, где именно натекло. Потом отъезжайте, дотроньтесь до жидкости пальцем и понюхайте. Если ничем не пахнет, цвета не имеет, то это конденсат. Можете расслабиться.

Если жидкость имеет запах, темная и маслянистая - это скорее всего, масло из двигателя или из механической коробки передач.

Если жидкость цветная (часто - красная), маслянистая и имеет запах - это жижа из автоматической коробки или из ГУРа - и туда и туда заливается одинаковая жидкость.

Если жидкость имеет цвет, небольшой запах, но не маслянистая - это антифриз (если тосол, то цвета вы не обнаружите, только запах).

Теперь открывайте капот и внимательно осмотрите все подкапотное пространство. По идее, там все должно быть сухо и все подтеки сразу будут видны. Потрогайте пальцем снизу всех шлангов в местах их затяжки хомутами: возможно именно там хомут прорезал старую резинку и жидкость капает из образовавшегося прореза. Если это так, то на пальце появится влага. Единственное исключение - патрубки кондиционера: на них при работающем кондее часто выпадает конденсат. Это нормально, пугаться того, что "ой, они все мокрые" не надо.

### **Течь двигателя**

Посмотрите, откуда течет. Возможно, что течет из под масляного фильтра или сам фильтр лопнул и пропускает. В этом случае придется его заменить. Если его открутить, то выльется много масла. То есть логически выходит, что лучше всего провести замену масла (все равно много выльется - какой смысл экономить?) с заменой фильтра.

Может течь из сливной пробки. Убедитесь, что она правильно вкручена и хорошо затянута.

Если течет просто "откуда-то снизу", то, скорее всего, у вас пробит поддон картера. Попробуйте вспомнить, когда вы последний раз ездили, то не ударялись ли обо что-нибудь днищем? Ведь просто так дырка в картере появиться не может - обязательно должно быть какое-то механическое воздействие, обычно - удар. В любом случае, как можно скорее езжайте в автосервис. Посмотрите, насколько сильно течет и какой сейчас уровень масла в двигателе, чтобы понять, сможете ли вы самостоятельно доехать до сервиса. Если есть хоть малейшие сомнения - лучше дотянуть машину на буксире или на эвакуаторе, т.к. в отсутствие масла двигатель заклинит, и вы попадете на очень серьезные деньги.

### Течь МКПП

Может течь из отвернувшейся сливной пробки. Убедитесь, что она затянута. Если течет не оттуда, то поезжайте в сервис, самостоятельно вы вряд ли что сделаете.

### Течь АКПП

Могут течь металлические шланги (пробой или отвернулся наконечник) или поддон. Если у вас пробой шланга или течет поддон, то придется ехать на СТО, если отвернулся наконечник шланга - заверните, а потом покатайтесь и посмотрите, не отвернулся ли он опять. Если опять потек, то, скорее всего, следует обратить внимание на опоры двигателя и АКПП. Дело в том, что АКПП жестко связана с двигателем. Если хотя бы одна опора порвана (особенно касается масляных гидроопор), то появляется несоосность и при нагрузке двигатель начинает слегка "проворачивать" относительно АКПП. В итоге резьбовые соединения шлангов между коробкой и двигателем разбалтываются и начинают течь. Лечится **только** заменой опор двигателя или АКПП.

Если течет из поддона, то его придется снимать и выяснять причину. Либо он пробит, либо в местах стыка жижа протекает через старый герметик или прокладку. В любом случае приготовьтесь, что при снятии поддона вытечет 4-7 литров жижи ATF. Жижа дорогая, 250-400 руб за литр (в Москве). Заливать обратно вытекшую жижку крайне не советую: в процессе слива в нее с гарантией попали частицы старого герметика и грязь.

---

### Течь ГУРа

Как правило, устраняется только заменой шлангов или самого гидроусилителя, никакие

"временки" (изолянты, холодные сварки и т.п.) не сработают, т.к. жидкость в системе ГУРа течет под давлением. К тому же, если "полетел" сам ГУР, то ремкомплектов на него не существует, как правило применяется агрегатный метод ремонта (т.е. старый ГУР выкидывают, новый ставят).

## **Течь антифриза (тосола)**

Прежде всего надо помнить, что охлаждающая жидкость (ОЖ) в системе находится под небольшим давлением, поэтому просто "заткнуть" дырку не получится.

Сперва нужно определить, где течет.

Предположим, что потек радиатор. Заклеить это своими силами, скорее всего, не получится, придется ехать на СТО. Там его снимут (при этом вся ОЖ из машины вытечет. Ни в коем случае не жадничайте, не собирайте ее в емкость, чтобы после ремонта опять ее залить в машину. ОЖ стоит не так уж дорого, к тому же периодически требует замены. Заодно и поменяете. А заливать в систему старую грязь не надо.

Дырку в радиаторе можно попробовать заварить (запаять). Но если радиатор уже старый, то хорошо заварить вряд ли выйдет, к тому же через короткое время он опять потечет. Лучше поменять - дешевле выйдет.

**Что я крайне не рекомендую использовать** - это всякие "холодные сварки" и "ремонтные" жижи для радиаторов. Работают они плохо, зато замечательно забивают всю систему охлаждения, попадая в термостат и сам двигатель и благополучно там оседая, забивая каналы, по которым течет ОЖ.

Если течет шланг, по которому циркулирует ОЖ, то все гораздо проще (и дешевле по деньгам). Если шланг лопнул где-то посередине, то такую течь можно устранить прямо в пути. Для этого я рекомендую иметь в машине следующий "джентльменский набор":

- два-три автомобильных хомута на средний размер

- кусок сырой резины или сантехническую изоленту (это не та изолента, которой электропроводку скручивают, а та, которой заделывают течи в сантехнике, продается во всех магазинах)

- желательна кусок тонкой жести, алюминия, бронзы, латуни, меди.

Оборачиваем шланг в месте разрыва изолентой, оборачиваем куском жести и стягиваем хомутами. Если все сделать аккуратно, то течь полностью прекратится. Это, конечно, "сопли", но проехать вполне можно несколько сотен километров до подходящего СТО или автомагазина.

Если шланг потек в месте стыка с агрегатом, то, скорее всего он был пережат хомутом и дал трещину. Снимаем шланг, отрезаем его по месту трещины, старый хомут выкидываем, надеваем новый, и затягиваем обратно.

Иногда случается, что потек очень экзотический шланг, в продаже его нет, соглашаются везти только из Эмиратов или Японии. Это может занять и 2 и 3 и 4 недели. А могут и не привезти. Подобрать шланг от другой машины удастся далеко не всегда, даже если он похож по размеру и форме, но или не налазит, или велик. В этом случае можно попробовать использовать кусок старого "родного" шланга. Если новый имеет больший диаметр, то надеваем кусок старого на выходной патрубок агрегата, а сверху - надеваем новый. Если новый шланг меньшего диаметра, то отрезаем от "родного" кусок побольше, надеваем его на патрубок, а с другой стороны "втыкаем" в него наш новый шланг, предварительно обмазав его каким-нибудь клеем (хоть "Моментом"). С такой системой тоже можно проехать довольно значительное расстояние, во всяком случае "продержаться", пока не привезут заказанный шланг из Японии.