



---

ТЕХНИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО

# Масляный поддон грузовика: течь, замена и обслуживание

Группа масляного поддона тяжёлого грузовика: причины течи, диагностика по UV, замена прокладки, моменты затяжки, blow-by и обслуживание. VADEN ORIGINAL.

---

[vaden.com.tr](http://vaden.com.tr) · [vadenoriginal.com](http://vadenoriginal.com) · Версия: Сентябрь 2026 · Грузовой транспорт (грузовик · тягач · автобус)

На тяжёлом грузовом транспорте масляный поддон — одна из тех деталей, с которыми чаще всего приезжают в сервис со словами «течёт масло», и одна из наименее понятых. Водитель, увидев масляное пятно под тягачом, сразу винит прокладку поддона; между тем в значительной части случаев, которые мы видим на практике, проблема не в прокладке, а в нагрузке на поддон, моменте затяжки, системе вентиляции картера или в ударном повреждении днища. На карьерной и строительной технике на первый план выходит удар камнем, на магистральных тягачах — термическая усталость и неправильный монтаж. Это руководство на языке практики объясняет, какую работу выполняет группа масляного поддона, как правильно поставить диагноз, как выполнить замену и какие приёмы обслуживания продлевают срок службы.

**Примечание Е-Е-А-Т:** Этот документ подготовлен технической командой VADEN ORIGINAL на основе опыта сервисного обслуживания тяжёлой грузовой техники и инженерной разработки продукции. Приведённые здесь значения носят характер *типового диапазона*; за точными значениями момента затяжки, объёма и допусков обязательно обращайтесь к оригинальному сервисному руководству OE для конкретного автомобиля/двигателя. Последнее обновление: сентябрь 2026. Расчёт компонентов основан на соответствующем семействе международных стандартов (ISO/EN/DIN/SAE) и OE-спецификации производителя.

## Что такое группа масляного поддона? Назначение и принцип работы

**Группа масляного поддона — это герметичная ёмкость, крепящаяся болтами к нижней части блока двигателя, которая хранит и охлаждает моторное масло и обеспечивает постоянный уровень масла для забора масляным насосом, вместе со всеми связанными с ней элементами: прокладкой, пробкой, всасывающей трубкой и элементами контроля уровня.**

Принцип работы на первый взгляд прост: при остановленном двигателе масло стекает в поддон под действием силы тяжести, при работающем двигателе масляный насос через маслоприёмник (сетку-фильтр, strainer/pickup) забирает масло, создаёт давление и подаёт его в магистраль.

Циркулирующее масло, выполнив свою работу, снова возвращается в поддон. Однако на тяжёлом грузовом транспорте этот цикл работает в куда более жёстких условиях: объём масла до 25–40 литров, масса масла, смещающаяся на подъёмах и при торможении, масляный туман и давление картерных газов, создаваемые коленчатым валом, ударные и вибрационные нагрузки снизу.

Поэтому поддон тяжёлого коммерческого двигателя — это не просто листовая ёмкость, а *группа*. Внутри него есть перегородки (баффлы), препятствующие расплёскиванию масла, маслоприёмник, расположенный так, чтобы не хватать воздух, точка замера уровня, на некоторых двигателях датчик уровня/температуры и сливная пробка. Поддон одновременно является поверхностью охлаждения; при движении автомобиля поток воздуха, проходящий снизу, снижает температуру масла. В некоторых тяжёлых применениях этого недостаточно, и в работу вступает отдельный пластинчатый масляный радиатор (теплообменник).

- **Корпус поддона:** Штампованная стальная листовая сталь, литой алюминий или композитный/пластиковый корпус. Зависит от архитектуры двигателя.
- **Прокладка поддона / уплотнение:** Формованная эластомерная прокладка, прокладка со стальным армированием или применение жидкого герметика (RTV/анаэробный).

- **Сливная пробка и шайба:** Как правило, пробка с метрической резьбой + деформируемая медная/алюминиевая шайба или встроенное уплотнительное кольцо.
- **Маслозаборная трубка и сетка:** Всасывающая магистраль к насосу; сетка на её конце задерживает крупные частицы.
- **Перегородки (баффлы) и волноломы:** Не дают маслу уходить от маслоприёмника при торможении, на подъёме и в поворотах.
- **Направляющая трубка щупа уровня:** Трубка, в которую входит измерительный щуп, и её уплотнительное кольцо.
- **Датчик уровня/температуры (при наличии):** Распространён на двигателях EURO 5/6; вворачивается в боковую стенку поддона.
- **Защитный лист / защита картера:** Нижняя плита, защищающая поддон от ударов камнями на строительной и внедорожной технике.

### Какое семейство двигателей — какой поддон? Контекст OE

Все дизели класса 11–13 литров, составляющие основу магистральных тягачей, созданы для «одной и той же работы», но поддоны у них — не одна и та же деталь. Типичные представители этого класса в Европе — семейства Mercedes-Benz **OM470/OM471**, Scania **DC13**, DAF **MX-13**, Volvo **D13**, MAN **D26** и Iveco **Cursor 13**. Например, часть этих семейств использует глубокий штампованный стальной поддон, а часть — литой алюминиевый поддон, добавляющий жёсткости блоку; при этом объёмы заправки, хотя все они остаются в диапазоне ~30–40 л, могут отличаться друг от друга на несколько литров в зависимости от семейства и типа корпуса. То есть предположение «двигатель 12 литров — значит, и поддон тот же» рассыпается уже на первом болте.

И разница не заканчивается на семействе: даже внутри одного семейства тип шасси (тягач / строительная техника / автобус), модельный год, наличие или отсутствие датчиков и глубина поддона соответствуют разным номерам OE. Именно поэтому каждое предупреждение «сверьте по номеру OE» в этом руководстве описывает конкретную работу:

- **Читайте номер с самой детали, не пишите по памяти:** Номер OE обычно отлит/выштампован на боковой стенке корпуса поддона либо нанесён на этикетку. Код двигателя автомобиля считывается с таблички/клейма на блоке двигателя.
- **Используйте три данных вместе:** VIN + код двигателя + номер OE на установленной детали. Если все три не совпадают, автомобиль мог быть ранее отремонтирован с другим поддоном; в этом случае определяющим является VIN.
- **Сравнивайте тип корпуса физически:** Глубина, количество отверстий под болты, наличие гнезда датчика и размер резьбы пробки — новая деталь должна полностью совпадать со старой по этим четырём пунктам.

### Типы корпуса поддона: сталь, алюминий и композит

Штампованный стальной листовой поддон — самое распространённое и самое дешёвое решение; при ударе он пружинит, мнётся, но чаще всего не трескается. Его недостаток в том, что при вмятине нарушается расстояние до маслоприёмника, и он передаёт резонанс и шум. Литой алюминиевый поддон, напротив, придаёт жёсткость блоку двигателя, лучше отводит тепло и снижает шум; но при сильном ударе он не деформируется, а трескается. Композитные поддоны (полиамид, армированный

стекловолокном) на двигателях последнего поколения дают выигрыш в массе и шумоизоляции; однако они крайне чувствительны к моменту затяжки, и при перетяжке резьбовые гнёзда срываются.

### Связь поддона, маслоприёмника и давления масла

Именно это на практике упускают чаще всего: деформация поддона может проявиться напрямую как проблема давления масла. Маслоприёмник расположен на определённом расстоянии (обычно несколько миллиметров) от днища поддона. Если днище вмято внутрь, этот зазор закрывается, насос не может забрать достаточно масла, и особенно на холостом ходу появляется предупреждение о низком давлении. И наоборот, если маслоприёмник оказывается выше уровня масла (уровень низкий или автомобиль стоит под уклоном), насос захватывает воздух, давление скачет и начинается повреждение вкладышей.

### Симптомы, которые путают с вентиляцией картера (blow-by)

Газы сгорания, прорывающиеся через поршневые кольца в картер, повышают давление в картере. Это давление должно куда-то выходить; если вентиляция (сапун, breather) забита, оно выдавливает масло через самое слабое место — то есть через прокладку поддона или сальник коленчатого вала. Если у автомобиля, приехавшего в сервис с жалобой «течёт прокладка поддона», заменить прокладку и проигнорировать проблему blow-by, новая прокладка тоже потечёт через несколько тысяч километров. Убедиться перед заменой прокладки, что вентиляция картера открыта, а уровень blow-by в норме, — единственный способ избежать повторной работы.

| Применение / класс двигателя                                                 | Типичный корпус поддона         | Типичный объём масла (общий ориентир) | Основной риск                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Магистральный тягач, дизель 11–13 л EURO 5/6 (класс OM471, DC13, MX-13, D13) | Штампованная сталь или алюминий | ~30–40 л                              | Термическая усталость, затвердевание прокладки, срыв резьбы пробки |
| Развозной грузовик, дизель среднего класса 5–8 л                             | Листовая сталь или композит     | ~14–24 л                              | Вибрация от режима «старт-стоп», ослабление болтов                 |
| Строительный / самосвальный грузовик (внедорожный)                           | Листовая сталь + защита картера | ~28–38 л                              | Удар камнем, вмятина днища, потеря зазора до маслоприёмника        |
| Автобус (наклонный/задний двигатель)                                         | Алюминий или глубокий стальной  | ~25–35 л                              | Ограниченный доступ, чистота поверхности при монтаже               |
| Тягач / применение с прицепным РТО                                           | Листовая сталь                  | ~30–40 л                              | Постоянно высокая температура масла, окисление                     |

**Проверка номера детали:** Даже в одном семействе двигателей глубина поддона, количество отверстий под болты, гнездо датчика и резьба пробки могут меняться в зависимости от модельного года. Перед заказом обязательно выполните перекрёстную проверку по **VIN/номеру шасси, коду двигателя и номеру ОЕ на установленной детали**. Предположение «тот же двигатель — тот же поддон» на практике одна из самых дорогих ошибок.

## Симптомы неисправностей и диагностика

Неисправности группы масляного поддона редко бывают внезапными и драматичными; обычно они приходят как течь, нарастающая неделями, или как медленно ухудшающееся поведение давления. Секрет правильной диагностики — смотреть не на пятно, а на *источник пятна*.

| Симптом                                                                       | Возможная причина                                                                        | Проверка / подтверждение                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Капли масла под поддоном на стоянке, двигатель чистый                         | Шайба сливной пробки смята / отсутствует или сорвана резьба пробки                       | Выверните пробку, осмотрите шайбу и резьбу; затяните с новой шайбой моментом по норме, проверьте снова после 30 мин работы на холостом ходу   |
| Влажность по фланцу поддона, скопление масла на нижней кромке                 | Прокладка поддона затвердела / смята или болты ослабли                                   | Очистите фланец, нанесите УФ-краску + наблюдайте день с ультрафиолетовой лампой или тальком; последовательно проверьте моменты затяжки болтов |
| Течь возобновляется вскоре после замены прокладки                             | Забита вентиляция картера, чрезмерный blow-by, высокое давление в картере                | Откройте маслосливную крышку на работающем двигателе — при сильном давлении газов/дыме выполните замер blow-by; проверьте магистраль сапуна   |
| Низкое давление масла на холостом ходу, при повышении оборотов нормализуется  | Вмятина на днище поддона – закрылся зазор маслоприёмника или сетка забита                | Осмотрите поддон снизу; при сомнениях снимите поддон, замерьте сетку и плоскостность днища, подтвердите давление механическим манометром      |
| На подъёме/при резком торможении на мгновение загорается лампа давления масла | Низкий уровень масла или повреждены перегородки / баффлы, масло уходит от маслоприёмника | Замер уровня на холодном двигателе на ровной площадке; если уровень в норме, проверьте целостность перегородок внутри поддона                 |
| На наружной поверхности поддона вмятина, царапина или свежий след удара       | Удар камнем/бордюром / препятствием; эксплуатация на стройплощадке                       | После подъёма прощупайте рукой всю поверхность днища; проверьте глубину вмятины и наличие трещин капиллярным контролем или мыльным раствором  |
| На щупе пенистое, молочное или коричневое масло                               | Попадание воды/антифриза, конденсат; причина не в поддоне, но скапливается в нём         | Слейте масло, поищите отложения/воду на дне поддона; определите источник опрессовкой системы охлаждения                                       |
| Новый резкий металлический звук / вибрация снизу двигателя                    | Ослабли болты поддона, поддон касается блока или оторвалась внутренняя перегородка       | Проверьте моменты затяжки болтов крест-накрест; при сливе масла поищите на дне металлические частицы/обломки перегородки                      |
| Течь из гнезда датчика (поддон с датчиком уровня/температуры)                 | Уплотнительное кольцо датчика состарилось или датчик перетянут                           | Выверните датчик, осмотрите кольцо; проверьте резьбу и поверхность гнезда, установите датчик с нормативным моментом                           |

### Как правильно определить источник течи

Большая часть масла под поддоном на самом деле стекает сверху. Задний сальник коленвала, сальник передней крышки, прокладка масляного радиатора, корпус масляного фильтра, магистраль слива масла турбины и даже прокладка головки блока — все они создают пятно, собирающееся на фланце

поддона. Поэтому правильный метод такой: тщательно вымойте низ двигателя промышленным очистителем, высушите, добавьте УФ-трассер, поезжайте на автомобиле день в обычном режиме, а затем найдите ультрафиолетовой лампой самую верхнюю влажную точку. Источник течи — это *наивысшая* точка влажности; нижняя кромка — лишь место каплепадения.

### Когда при жалобе на давление масла подозревать поддон

При жалобе на давление сначала проверяются вязкость масла, состояние фильтра, датчик давления и насос/редукционный клапан. Чтобы внести поддон в список подозреваемых, нужен триггер: внедорожная/карьерная история автомобиля, видимая вмятина на днище, недавняя буксировка/эвакуация или съезд с дороги. Без этих триггеров поддон обычно стоит последним в списке. Если триггер есть, то после подтверждения реального давления механическим манометром снятие поддона — самое быстрое решение.

### Замер давления в картере и blow-by

При повторяющихся течах прокладки замер blow-by обязателен. Манометром/измерителем blow-by, подключаемым к маслосливной горловине или трубке щупа, давление в картере сравнивается с пределом, указанным производителем. Если замер выше предела, замена прокладки не решение, а лишь временная отсрочка. В этом случае нужно разделить износ поршневых колец, сальник турбины и забитую вентиляцию. Поскольку предельное значение зависит от семейства двигателей, берите его из сервисного руководства.

Среди источников, стекающих к фланцу поддона, назван и сальник коленвала; признаки и причины этой утечки подробно разобраны в руководстве [утечка масла через сальник коленвала](#).

## Дополнительные материалы

---

Понятный технический обзор этой темы см. в справочной статье на [Wikipedia](#). Всегда сверяйте конкретные значения и процедуры с сервисными данными изготовителя.

## Этапы замены / установки

---

**Средства индивидуальной защиты (СИЗ) и безопасность:** Горячее моторное масло достигает 80–110 °C и вызывает серьёзные ожоги. Обязательны маслостойкие нитриловые перчатки, лицевой щиток/очки, спецодежда с длинным рукавом и обувь с металлическим подноском. Автомобиль обязательно должен стоять на сертифицированных подставках или подъёмнике; под автомобиль, поддерживаемый только домкратом, залезать **категорически нельзя**. Отсоедините минусовую клемму АКБ, подложите противооткатные упоры, дождитесь остывания двигателя. Масса поддона (вместе с остатками масла внутри) может превысить предел, поднимаемый одним человеком; используйте поддерживающий домкрат или второго работника. Отработанное масло и остатки прокладки — опасные отходы; сдавайте их лицензированному сборщику.

- 1 Подготовка и проверка:** По VIN/коду двигателя подтвердите правильные номера деталей поддона, прокладки, шайбы пробки и, при наличии, уплотнительного кольца датчика. Считайте номер OE с установленного поддона и подберите его через поиск перекрёстных ссылок в каталоге VADEN; сравните результат с данными товара в категории «Группа масляного поддона». Сравните новую прокладку со старой и физически (количество отверстий, глубина, гнездо датчика). Держите под рукой страницу сервисного руководства с моментами и порядком затяжки.
- 2 Установите автомобиль в безопасное положение:** Ровная площадка, стояночный тормоз, упоры, подъёмник или подставки. Двигатель должен быть тёплым (масло текучее, но не обжигающее — обычно около 40–50 °C). Отсоедините минус АКБ.
- 3 Слейте масло:** Подставьте ёмкость подходящего объёма (обычно свыше 40 л), выверните сливную пробку. Открытие маслосливной крышки ускоряет слив. Посмотрите слитое масло на свет и оцените его по металлическим частицам, воде и запаху гари — эта информация часть диагностики.
- 4 Уберите препятствия:** Снимите защиту картера/нижний кожух, элемент выпускной системы, рулевую тягу, поперечину переднего моста или магистраль масляного радиатора, если они мешают. Маркируйте каждый снятый болт по его месту; на тяжёлой технике болты разной длины стоят рядом.
- 5 Отсоедините датчик и трубопроводы:** Отсоедините от поддона разъём датчика уровня/температуры, магистраль подогревателя и направляющую трубку щупа (при наличии). Разъёмы открывайте за фиксатор, не тяните за провод.
- 6 Выверните болты поддона:** Ослабляйте от центра к краям, крест-накрест и постепенно. Перед полным выворачиванием последних 4 болтов подоприте поддон. Если поддон прикипел, ослабьте его пластиковым клином и резиновым молотком — **никогда не поддевайте фланец отвёрткой или зубилом**, вы нарушите плоскость.
- 7 Опустите поддон и выполните внутренний осмотр:** Опускайте поддон ровно. Осмотрите маслоприёмник, его прокладку/уплотнительное кольцо, перегородки и отложения на дне поддона. Если сетка забита, очистите её или замените. Прокладка маслоприёмника обычно одноразовая.
- 8 Подготовьте поверхности:** Полностью удалите остатки старой прокладки с фланца блока и поддона пластиковым скребком и подходящим очистителем. **Не используйте металлическую щётку или наждачный камень** — это нарушает плоскость, а отпавшие частицы попадают в двигатель. Обезжирьте и высушите поверхности; даже отпечаток пальца может дать течь при некоторых жидких герметиках.

- 9 Установите прокладку:** Если применяется формованная прокладка, устанавливайте её насухо (если производитель не указывает иное) и нанесите столько жидкого герметика в углах/точках стыков, сколько требует руководство. Если применяется только жидкий герметик, нанесите непрерывный валик указанного производителем диаметра (обычно 2–4 мм) и с правильной стороны; излишек жидкого герметика выдавливается внутрь и забивает маслоприёмник. Если нанесли жидкий герметик, завершите монтаж в пределах открытого времени (обычно 10–20 мин).
- 10 Установите поддон и затяните:** Посадите поддон на направляющие штифты, наживите все болты вручную. Затем затягивайте **от центра к краям, по спирали/крест-накрест и минимум в два этапа** (напр. сначала ~50 % момента, затем полный момент). Если руководство требует доворот на угол (момент + угол), используйте угломер. На композитных поддонах допуск по моменту очень узкий — калиброванный динамометрический ключ обязателен.
- 11 Пробка, заправка и проверка на течь:** Затяните сливную пробку с новой шайбой нормативным моментом. Подключите обратно датчик и трубки. Если использовали жидкий герметик, соблюдайте время полимеризации (обычно 1–24 часа, в зависимости от продукта) и не заливайте масло до его истечения. Залейте масло правильной спецификации в объёме по руководству, проверьте уровень, запустите двигатель и дождитесь погасания лампы давления масла, через 10–15 мин работы на холостом ходу проверьте весь фланец и пробку. Заглушите двигатель, подождите 5 мин, снова замерьте уровень и долейте.

## На что обратить внимание (частые ошибки)

**Самая дорогая ошибка: затянуть поддон «как следует».** Болты поддона имеют низкий момент затяжки и рассчитаны на то, чтобы ровно прижать фланец. Болты, затянутые пневмогайковёртом или по логике «доверну ещё немного», волнят стальной фланец, срывают резьбовое гнездо на композитном поддоне, дают начало трещине на алюминиевом. Итог — постоянная течь, которую не закроет никакая прокладка. Пользуйтесь калиброванным динамометрическим ключом и строго соблюдайте порядок из руководства.

**Вторая по дороговизне ошибка: не жалеть жидкого герметика.** «Лишнее не повредит» — неверно. Выдавленный внутрь жидкий герметик полимеризуется, отрывается, прилипает к маслоприёмнику, снижает давление масла и доводит дело до повреждения вкладышей. Жидкий герметик наносится тонко, непрерывно и точно там, где нужно.

- Повторное использование шайбы сливной пробки:** Деформируемая медная/алюминиевая шайба одноразовая. Повторно использованная шайба будет капать, даже если пробка затянута правильным моментом — а техник, решив «пробка ослабла», затянет сильнее и сорвёт резьбу.
- Отделять поддон монтировкой/зубилом:** Одна-единственная зарубка на фланце сделает течь при каждой последующей замене прокладки. Используйте пластиковый клин и резиновый молоток.
- Счищать остатки старой прокладки наждачкой/металлической щёткой:** Это нарушает плоскость и отправляет абразивные частицы внутрь двигателя. Правильный метод — пластиковый скребок + химический очиститель.
- Игнорировать blow-by:** Новая прокладка, установленная при забитой вентиляции картера, вернётся к вам как гарантийная работа. Перед заменой прокладки проверьте давление в картере.

- **Оставлять вмятый поддон, мол «это же снаружи»:** Внешне небольшая вмятина внутри может закрыть зазор до маслоприёмника. Если есть вмятина, поддон снимается, а зазор до сетки замеряется.
- **Не менять прокладку/уплотнительное кольцо маслоприёмника:** Подсос воздуха во всасывающей магистрали возвращается скачками давления на холостом ходу, и его очень трудно диагностировать. Если маслоприёмник снимался, его прокладка меняется.
- **Неверный объём масла и замер уровня:** Уровень, замеренный сразу после остановки двигателя, окажется низким, и техник долёт лишнее масло. Избыток масла взбивается коленвалом, вспенивается, и давление падает. Соблюдайте время выдержки, описанное в руководстве.
- **Путать болты:** Болт другой длины, попавший не в то отверстие, либо упрётся в блок, либо не захватит достаточно резьбы. При снятии раскладывайте болты по шаблону поддона согласно их позициям (используйте картонный шаблон или коробку с маркировкой).
- **Выпускать автомобиль в эксплуатацию без защиты картера:** На внедорожной и строительной технике защита не аксессуар, а страховка срока службы поддона.

## Технические значения и контрольные точки

Приведённые ниже значения — это  **типовые/общие ориентировочные**  диапазоны, встречающиеся на тяжёлых коммерческих дизельных двигателях. В зависимости от семейства двигателя, модельного года и комплектации есть существенные различия;  **для точного значения определяющим является актуальное сервисное руководство производителя автомобиля.**

| Параметр                                                              | Типовой диапазон (общий ориентир)                              | Примечание                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Объём масла в поддоне (дизель 11–13 л; класс OM471, DC13, MX-13, D13) | ~30–40 л (включая фильтр)                                      | Даже в одном классе разница в несколько литров в зависимости от семейства и типа корпуса; определяющее — значение из руководства |
| Объём масла в поддоне (дизель 5–8 л)                                  | ~14–24 л                                                       | У компактных поддонов ближе к нижней границе                                                                                     |
| Давление масла на холостом ходу (прогретый двигатель)                 | ~0,8–1,5 bar (≈12–22 psi)                                      | Если ниже нижней границы, проверяются маслоприёмник/насос/редукционный клапан                                                    |
| Давление масла на рабочих оборотах (прогретый)                        | ~3,0–5,0 bar (≈45–72 psi)                                      | Меняется в зависимости от вязкости и температуры масла                                                                           |
| Нормальная температура масла в поддоне                                | ~90–110 °C                                                     | При большой нагрузке/на подъёме может быть временно выше                                                                         |
| Критическая температура масла (зона предупреждения)                   | Свыше ~120–130 °C                                              | Постоянная работа в этой зоне быстро расходует ресурс масла                                                                      |
| Давление в картере (blow-by), исправный двигатель                     | От лёгкого разрежения до ~нескольких mbar избыточного давления | Предельное значение специфично для семейства двигателей; берите из руководства                                                   |
| Расстояние маслоприёмник — днище поддона                              | ~3–8 mm                                                        | Его сокращение после вмятины — скрытая причина низкого давления                                                                  |

| Параметр                                                | Типовой диапазон (общий ориентир)              | Примечание                                                          |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Диаметр валика жидкого герметика                        | ~2–4 mm, непрерывный                           | Излишек выдавливается внутрь и забивает маслоприёмник               |
| Открытое время / полимеризация жидкого герметика        | Нанесение ~10–20 мин; полимеризация ~1–24 часа | Определяющим является техническое описание продукта                 |
| Интервал замены масла (магистральные перевозки, EURO 6) | ~60 000–120 000 км или 1 раз в год             | Меняется в зависимости от профиля эксплуатации и спецификации масла |
| Интервал замены масла (стройплощадка/тяжёлые условия)   | ~20 000–45 000 км или по моточасам             | Пыль, холостой ход и коэффициент нагрузки сокращают интервал        |

Моменты затяжки определяют герметичность. Приведённые ниже диапазоны собраны из типичных тяжёлых коммерческих применений и **не заменяют значение из руководства**:

| Соединение                                          | Типовой диапазон момента (общий ориентир) | Примечание по применению                                                                                         |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Болт поддона — стальной листовой поддон (M8)        | ~20–28 Nm                                 | От центра к краям, крест-накрест, минимум 2 этапа                                                                |
| Болт поддона — алюминиевый поддон (M8–M10)          | ~22–45 Nm                                 | На некоторых двигателях момент + угол; нужен угломер                                                             |
| Болт поддона — композитный поддон                   | ~10–22 Nm                                 | Допуск узкий; перетяжка срывает резьбовое гнездо                                                                 |
| Сливная пробка (M12–M18, стальной поддон)           | ~25–45 Nm                                 | Каждый раз новая деформируемая шайба                                                                             |
| Сливная пробка (M22×1,5 и крупнее, стальной поддон) | ~60–80 Nm                                 | Распространена на тяжёлой технике; значение заметно выше, чем у малых пробок — обязательно берите из руководства |
| Сливная пробка (алюминиевый/композитный поддон)     | ~20–35 Nm                                 | Держитесь ближе к нижней границе; высок риск повреждения резьбы                                                  |
| Болт маслозаборной трубки / маслоприёмника          | ~10–25 Nm                                 | Считайте её прокладку/уплотнительное кольцо одноразовыми                                                         |
| Датчик уровня / температуры                         | ~15–30 Nm                                 | Перетяжка режет уплотнительное кольцо, появляется течь                                                           |

**Совет с практики:** Проверить болты поддона ещё раз через первые 500–1000 км после затяжки — особенно на строительной технике с большим числом циклов нагрев-остывание — предотвращает большую часть течей ещё до их начала. Точно так же, если у автомобиля поддон течёт второй раз, ставьте под вопрос не прокладку, а систему (blow-by, плоскостность фланца, состояние болтов).

- Уровень масла на холодном двигателе и на ровной площадке находится между min и max, желательно ближе к max?
- Есть ли по фланцу поддона (особенно в задних углах) влажность или грязевые наслоения из смеси пыли и масла?
- Сухо ли вокруг сливной пробки; ровная ли деформация шайбы пробки?
- Есть ли на днище поддона вмятина, царапина, след сварки или свежий удар?
- Защита картера на месте и все ли её болты в наличии?
- Есть ли при открытии маслозаливной крышки чрезмерное давление газов/дым (признак blow-by)?
- Не забит ли, не смят ли и не заполнен ли маслом шланг вентиляции картера/сапун?
- Целы ли разъём датчика и его провод, не попало ли масло в коннектор?
- Загоралось ли когда-нибудь предупреждение о давлении масла — особенно на подъёме, при резком торможении или в крутом повороте?

## Обслуживание и срок службы

---

Масляный поддон при правильной эксплуатации — деталь, которая не меняется за весь срок службы двигателя. На практике почти каждый поддон приезжает на замену либо из-за удара, либо из-за ошибки монтажа. Поэтому «обслуживание поддона» — это на самом деле дисциплина защиты поддона и поддержания здоровья системы вокруг него.

- **Меняйте масло и фильтр по профилю эксплуатации:** Каталожный пробег действителен для магистральных перевозок. Стройплощадка, короткие развозные маршруты, длительный холостой ход и запылённая среда заметно сокращают интервал. Учёт по моточасам на таких машинах — более честный критерий, чем пробег.
- **Используйте масло правильной спецификации:** Требование малозольного (low-SAPS) масла существует в основном ради DPF (сажевого фильтра); в применениях с SCR, но без DPF определяющей является спецификация производителя. Неправильное масло бьёт и по системе нейтрализации отработавших газов, и по ресурсу самого масла в поддоне.
- **При каждой замене масла ставьте новую шайбу пробки:** Её стоимость незначительна, а предотвращаемые ею каплепадение и повреждение резьбы обходятся дорого.
- **Периодически проверяйте вентиляцию картера:** Забитый сапун преждевременно изнашивает все уплотнительные элементы поддона (прокладку, сальники).
- **Не пренебрегайте защитой картера:** На внедорожной/строительной технике отсутствующая или ослабшая защита прикончит поддон на первом же крупном камне.
- **Сделайте проверку уровня масла еженедельной рутиной:** Низкий уровень приводит к завоздушиванию маслоприёмника на подъёме/при торможении, высокий — к взбиванию и вспениванию. И то и другое сокращает ресурс вкладышей.
- **Читайте слитое масло:** Металлический блеск, молочный вид, запах гари или осадок на дне — это ранние предупреждения, которые даёт вам поддон.
- **При течи вмешивайтесь немедленно:** Масло разъедает резиновые пыльники/подушки и элементы крепления двигателя; кроме того, масло, капающее на горячий выпуск, — риск пожара, и при дорожном контроле это записывается как неисправность.

- **Ставьте под вопрос прокладку, потёкшую второй раз:** Течь, повторяющаяся в одной и той же точке, — проблема не прокладки, а системы.

Итог: ресурс группы поддона зависит не только от качества прокладки, но и от дисциплины монтажа и здоровья системы вокруг поддона. Калиброванный момент, чистый фланец, новая шайба, открытая вентиляция и защита картера на своём месте — эти пять пунктов гасят подавляющее большинство неисправностей, связанных с поддоном, ещё до их рождения.

Линейка продукции VADEN ORIGINAL «Группа масляного поддона» предлагается с производственными допусками, соответствующими размерам OE и характеристикам герметичности, и охватывает корпус поддона, прокладку поддона, сливную пробку и шайбу, маслозаборную трубку/маслоприёмник и уплотнительные элементы двигателей тяжёлой грузовой техники. Чтобы подобрать правильную деталь для вашего автомобиля, выполните проверку по VIN/коду двигателя и текущему номеру OE через наш поиск перекрёстных ссылок в каталоге; при неуверенности в подборе свяжитесь с технической командой VADEN.

---

Документ носит информационный характер; на практике приоритет имеют актуальное руководство по обслуживанию и указания по безопасности производителя. Значения являются общими ориентирами для типовых систем грузовой техники; для значений, специфичных для модели, используйте сервисную документацию OE. © VADEN Otomotiv San. Tic. A.Ş. · vadenoriginal.com