



SI 1761

Tylko dla personelu specjalistycznego!
1/2

SERVICE INFORMATION

ELEKTRYCZNE POMPY PALIWA

E1F, E2T I E3T

NIEDROŹNY FILTR WSTĘPNY

Produkt:

Elektryczne pompy paliwa

Nr Pierburg

E1F:

7.21440.51.0/.53.0/.63.0/.68.0/.78.0

E2T:

7.21287.53.0; 7.21565.70.0/.71.0;
7.21538.50.0

E3T:

7.21659.53.0/.70.0/.72.0



Filtr wstępny E1F: po lewej stronie nowy, po prawej stronie zatkany



Filtr wstępny E3T – zatkany rdzą

Większość nowoczesnych pomp paliwa jest przepłukiwanych przez paliwo i tym samym smarowanych oraz chłodzonych. Jeżeli nie jest to zapewnione w wystarczającym stopniu, np. wskutek zabrudzenia, zachodzi niebezpieczeństwo „pracy na sucho”. Pompy paliwa typoszeregów E1F, E2T i E3T posiadają filtr wstępny po stronie ssącej. Ten mały filtr wstępny chroni przed zanieczyszczeniami. Może ulec zatkaniu przez zanieczyszczenia w zasysanym paliwie.

MOŻLIWE REKLAMACJE:

- pompa paliwa wytwarza zbyt małe ciśnienie i wykazuje zbyt niską wydajność tłoczenia
- spadek wydajności tłoczenia, aż do zablokowania pompy paliwa
- praca na sucho pompy powoduje jej awarię
- uszkodzenie układu paliwowego
- uszkodzenia w układzie wtryskowym
- pompa paliwa nadmiernie hałasuje podczas pracy
- pompa paliwa mocno się nagrzewa
- przerwy pracy silnika
- przedwczesna awaria po niewielkim przebiegu

MOŻLIWE PRZYCZYNY:

Oprócz wody najczęstszymi przyczynami uszkodzeń są zanieczyszczenia.

Możliwe przyczyny:

- korozja w układzie paliwowym spowodowana skroplinami
- zabrudzenie zbiornika paliwa spowodowane przez czynniki zewnętrzne (np. przy tankowaniu)
- starzenie paliwa wskutek długiego postoju (powstawanie osadów)
- nieprzestrzeganie terminów przeglądów (wymiany filtra)
- niska jakość paliwa
- stare, porwane przewody paliwowe

Prawo do zmian i odchyłeń rysunków zastrzeżone. Przyprządkowanie i części zastępcze patrz obowiązujące katalogi lub systemy oparte na danych TecAlliance.



SI 1761

Tylko dla personelu specjalistycznego!
2/2



Filtr wstępny po stronie ssącej

ZALECAMY PODJĘCIE NASTĘPUJĄCYCH KROKÓW:

- Przepłukać cały układ paliwowy czystym paliwem o wysokiej jakości.
- Oczyszczyć zatkaną wkładkę sitową po stronie ssącej (wkładka sitowa nie jest dostępna jako część zamienna).
- W razie potrzeby wymienić uszkodzoną pompę paliwa. W zależności od stopnia zabrudzenia może wystąpić konieczność oczyszczenia całego układu paliwowego (np. także demontaż i czyszczenie zbiornika paliwa).

CZYSZCZENIE FILTRA WSTĘPNEGO:

- Pęsetą ostrożnie wyciągnąć filtr wstępny z przyłącza ssącego. Uwaga: Nie uszkodzić przyłącza ssącego!
- Oczyszczyć filtr wstępny w paliwie. Uwaga: Przestrzegać przepisów bezpieczeństwa dotyczących kontaktu z paliwem!
- Ostrożnie wetknąć filtr wstępny w przyłączy ssące. Uwaga: Nie uszkodzić przyłącza ssącego!



WSKAZÓWKA:

W przypadku doposażenia w elektryczną pompę paliwa typu E1F pamiętać o: W razie zasilania pojazdu benzyną, filtr wstępny może pozostać w pompie.

Natomiast w przypadku zasilania olejem napędowym należy usunąć filtr wstępny, ponieważ wskutek większej lepkości (tarcia wewnętrznego) oleju napędowego mogą pojawić się problemy w niskich temperaturach.



WSKAZÓWKA:

Pierburg oferuje dla pomp paliwa typu E1F filtr sitowy (nr kat. 4.00030.80.0), który niezawodnie chroni pompę paliwa przed zanieczyszczeniem i innymi cząstkami obcymi, zapobiegając przedwczesnej awarii. Filtr sitowy powinien być wymieniany w tych samych terminach co filtr paliwa.