

Pompes à carburant électriques E1F, E2T et E3T Premier filtre bouché

Véhicule :	Produit:	Pompe à carburant électrique
Divers	N °Pierburg:	E1F: 7.21440.05.0/.08.0/10.0/.51.0/.53.0/.63.0/.68.0/.78.0; 7.21388.51.0 E2T: 7.21287.53.0; 7.21565.70.0/.71.0; 7.21538.50.0 E3T: 7.21659.53.0/.70.0/.72.0

Les pompes à carburant des gammes E1F, E2T et E3T comportent un premier filtre intégré côté aspiration.

Ce petit premier filtre constitue une protection contre les impuretés.

Les analyses de pompes à carburant électriques ayant fait l'objet de réclamations ont révélé qu'il était fréquent que ce premier filtre soit bouché par les impuretés qui se trouvent dans le carburant aspiré.

Les réclamations ont la teneur suivante :

- La pompe à carburant engendre trop peu de pression et affiche un débit insuffisant.
- La pompe à carburant fait un bruit de fonctionnement excessif.
- La pompe à carburant s'échauffe fortement.
- Le moteur a des ratés.
- Une défaillance prématurée survient alors même que le kilométrage est encore faible.

Premier filtre de l'E1F
- à gauche, neuf,
- à droite, bouché.



Conséquences

La plupart des pompes à carburant modernes sont rincées par le carburant et, de ce fait, lubrifiées et refroidies. Si cela ne s'effectue pas à un degré suffisant, par ex. parce que le premier filtre est bouché, il existe un risque que la pompe « fonctionne à sec ».

Outre les réclamations décrites, les conséquences peuvent être les suivantes :

- une diminution du débit pouvant aller jusqu'à un blocage de la pompe à carburant.
- Un fonctionnement à sec de la pompe, qui entraîne sa défaillance.
- Un dommage du système d'alimentation en carburant.
- Des dommages du système d'injection.



Premier filtre de l'E3T - bouché par de la rouille.

Sous réserves de modifications et de variations dans les illustrations.

Pour l'affectation et le remplacement, voir → les catalogues correspondants, le CD TecDoc et les systèmes basés sur les données TecDoc.

Causes possibles

Outre l'eau, des impuretés sont la cause la plus fréquente de tels dommages.


Des raisons possibles peuvent être :

- la formation de rouille dans le système d'alimentation en carburant à cause de l'eau de condensation.
- L'entraînement d'impuretés dans le réservoir de carburant en provenance de l'extérieur (par ex. lors du ravitaillement).
- Le vieillissement du carburant dû à des temps passés à l'arrêt prolongés (formation de dépôts).
- Le non-respect des intervalles de service (remplacement du filtre).
- Une mauvaise qualité du carburant.
- Flexibles à carburant vieux et poreux.


Remède

Nous recommandons les mesures suivantes :

- Rincer la totalité du système d'alimentation en carburant avec un carburant propre de grande qualité.
- Nettoyer la plaque-filtre bouchée côté aspiration.

 La plaque-filtre n'est pas livrable en tant que pièce de rechange.

- Si nécessaire, remplacer la pompe à carburant endommagée.

 Selon l'ampleur de l'encrassement, il peut s'avérer nécessaire de nettoyer le système d'alimentation en carburant complet (par ex. également de démonter et de nettoyer le réservoir à carburant).

Remarques

Pour qu'aucun dommage ne se produise, il convient de respecter ce qui suit :

- Ne faire le plein qu'avec du carburant de grande qualité.
- Le teneur en eau de l'air dans le réservoir de carburant peut se condenser. C'est pourquoi il est recommandé de remplir le réservoir à ras bord lorsqu'il est prévu de ne pas utiliser le véhicule pendant une période prolongée (« véhicules de garage »).
- Pour les pompes à carburant du type E1F, Pierburg propose un filtre-tamis à carburant (réf. 4.00030.80.0), qui protège efficacement la pompe à carburant des impuretés et autres particules étrangères et, ainsi, prévient toute défaillance prématurée. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet dans notre *Information Produit PI 0023*.

Il est recommandé de remplacer le filtre-tamis à carburant selon le même intervalle de service que le filtre à carburant.

Comment nettoyer le premier filtre

- A l'aide d'une pincette, extraire prudemment le premier filtre du raccord d'aspiration.



Attention, ne pas endommager le raccord d'aspiration !

- Nettoyer le premier filtre dans du carburant.



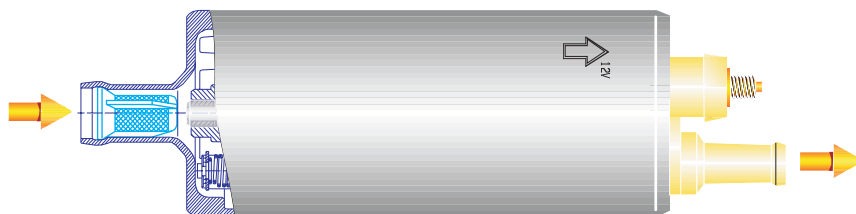
Respecter les prescriptions de sécurité en ce qui concerne le maniement de carburant.

- Remettre prudemment le premier filtre en place dans le raccord d'aspiration.



Ne pas endommager le raccord d'aspiration !

Veiller à ce qu'aucune impureté ne pénètre dans la pompe à carburant.



Premier filtre côté aspiration.

En cas d'équipement ultérieur d'une pompe à carburant électrique E1

Lors de l'équipement ultérieur d'une pompe à carburant électrique du type E1F sur des véhicules d'un certain âge sans tamis dans le réservoir, tenir particulièrement compte de ce qui suit :

dans le cas d'un moteur à essence, le premier filtre peut rester dans la pompe. **Dans le cas d'un moteur diesel, il faut enlever le premier filtre**, car la viscosité supérieure (« glutinosité ») du diesel à basses températures peut entraîner des problèmes.

Vous trouverez des remarques à ce sujet dans nos Informations Service

- SI 0062 « Montage d'une E1F comme remplacement d'une PC mécanique » et
- SI 0063 « Montage d'une E1F comme pompe supplémentaire »,

ainsi que dans notre brochure

- Service Conseils & Informations « Installations d'alimentation en carburant – composants et solutions pour des applications universelles » (réf. : 8.40002.56.0).