

## Bomba eléctrica de combustible E1F, E2T y E3T Obturador, filtro previo

Vehículo:	Producto:	Bomba eléctrica de combustible
Varios	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

Las bombas de combustibles de la serie E1F, E2T y E3T van dotadas de un filtro previo en el lado de admisión.

Este filtro previo es una protección contra impurezas.

Las inspecciones en bombas eléctricas de combustibles han demostrado que este filtro previo en la mayoría de los casos está obstruido debido a suciedad del combustible succionado.

### Reclamaciones típicas:

- La bomba de combustible genera una presión y potencia de propulsión insuficiente.
- La bomba de combustible produce un ruido de trabajo excesivo.
- La bomba de combustible se calienta intensamente.
- Fallos de motor
- Fallo prematura con sólo una potencia mínima

*Filtro previo del E1F*

- Izquierdo nuevo,
- derecho obstruido



### Consecuencias

La mayoría de las bombas de combustibles modernas son engadadas por combustible y por consiguiente lubricadas y refrigeradas. Si ello no se consigue en una medida suficiente, p. ej. debido a que el filtro previo está obstruido, existe riesgo de "marcha en seco".

Además de las reclamaciones adjuntas descritas las consecuencias pueden ser:

- Disminución de la potencia de propulsión hasta incluso el bloqueo del combustible
- La marcha en seco de la bomba produce un fallo
- Daño del sistema de combustible
- Daños en el sistema de inyección



*Filtro previo del E3T - obstruido debido a óxido*

Se reserva el derecho a realizar modificaciones y a que existan diferencias en las ilustraciones.

Asignación y sustitución, véase los catálogos válidos, el CD TecDoc o los datos TecDoc en que basan los sistemas.

### Posibles causas

Además del agua la suciedad son las causas más frecuentes para estos daños.


Las posibles causas podrían ser:

- Formación de óxido en el sistema de combustible debido al agua de condensación
- Penetración de suciedad en el depósito de combustible desde el exterior (p. ej. al repostar)
- Envejecimiento del combustible debido a tiempo de parada prolongados (formación de deposiciones)
- Los intervalos de mantenimiento (cambio de filtro) no se han cumplido
- Calidad de combustible insuficiente
- Mangueras de combustible viejas, porosas


### Solución

Aconsejamos las medidas de solución siguientes

- Lavar el sistema de combustible total con combustible de calidad limpio.
- Limpiar el inserto de filtro obstruido en el lado de admisión.

 El inserto de filtro no es suministrable como repuesto.

- En caso necesario reemplazar la bomba de combustible dañada.

 Según el grado de suciedad puede ser necesario una limpieza del sistema de combustible completo ( p. ej. mediante el desmontaje del depósito de combustible y su limpieza).

### Indicaciones


Para evitar de que se pueda producir un daño, deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Repostar sólo combustible de calidad.
- La proporción en agua del aire en el depósito de combustible podría condensar. Para ello debería llenar el depósito del vehículo si va a estar durante un tiempo prolongado parado ("Vehículo de garaje").
- Para bombas de combustible del tipo E1F Pierburg ofrece filtros de tamiz para combustible (Nº pedido 4.00030.80.0), estos protegen la bomba de combustible de modo fiable contra suciedad y contra otras partículas extrañas, previniendo de este modo un fallo prematuro. Para informaciones más detalladas consulte nuestra *Información de producto PI 0023*.


El filtro de tamiz deberá reemplazarlo con la misma periodicidad que el filtro de combustible.

### Para la limpieza del filtro previo

- Extraiga el filtro previo con cuidado mediante unas pinzas de la toma de admisión.

 ¡Precaución, No dañar la toma de admisión!

- Limpie el filtro previo con combustible.

 Preste atención a las normativa de seguridad al manipular combustible.

- Inserte el filtro previo con cuidado de nuevo en la toma de admisión.

 no dañar la toma de admisión!

Preste atención de que no penetren impurezas en la bomba de combustible.



Filtro previo en el lado de admisión

### En reequipamientos con bomba eléctrica de combustible E1F

Tenga en cuenta en especial al reequipar vehículos antiguos sin tamiz en el depósito con una bomba eléctrica de combustible del tipo E1F:

Con funcionamiento a gasolina el filtro previo puede permanecer en la bomba. En funcionamiento a gasoil se ha de retirar el filtro previo, debido a

que por su mayor viscosidad ("glutinosidad") del Diesel, se pueden producir problemas a temperaturas bajas.

Indicaciones al respecto encontrará en nuestras informaciones de servicio

- SI 0062 „Instalación de un E1F como sustitución para un KP" mecánico e
- SI 0063 „instalación de una E1F como bomba adicional", así como en nuestros folletos
- consejos y recomendaciones „Instalaciones de combustible - componentes y soluciones para aplicaciones universales" (Nº pedido: 8.40002.56.0).