

## Elektryczne pompy paliwa E1F, E2T i E3T

### Zatkane filtry wstępne

Typ pojazdu:	Produkt:	Elektryczna pompa:
Różne:	<b>Nr PIERBURG:</b>	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

Pompy paliwa z serii E1F, E2T i E3T posiadają wbudowany filtr wstępny po stronie wlotowej.

Ten mały filtr wstępny zapewnia ochronę przed zanieczyszczeniami.

Badanie elektrycznych pomp paliwa, które zostały uznane za uszkodzone, często wykazało zatkanie filtra wstępnego przez zanieczyszczenia we wprowadzonym paliwie.

#### Źródła skarg:

- Pompa wytwarza zbyt niskie ciśnienie i nie wytwarza dostatecznej siły tłocznej.
- Pompa jest zbyt hałaśliwa.
- Pompa zanadto się nagrzewa.
- Silnik przerywa.
- Pompa zbyt szybko się wyłącza przy niskich poziomach eksploatacji.

*Filtry wstępne E1F:*

- nowy (z lewej),
- zatkany (z pr.)



*Filtr wstępny E3T – zatkany rdzą*

#### Skutki

Większość nowoczesnych pomp przepłukuje paliwo i w ten sposób są one smarowane i chłodzone. Jeśli nie następuje to w odpowiednim stopniu na przykład jeśli filtr jest zatkany istnieje ryzyko pracy „na sucho”.

Dodatkowo do opisanych tutaj skarg mogą wystąpić następujące konsekwencje:

- zmniejszenie tłoczenia lub całkowite zablokowanie pompy
- praca na sucho spowoduje awarię pompy
- uszkodzenie układu paliwa
- uszkodzenie układu wtrysku

### Możliwe przyczyny


Obok wody, to zanieczyszczenia są najczęstszym powodem uszkodzeń. Możliwe przyczyny:

- rdza tworząca się w układzie paliwa na skutek skraplania wody
- wprowadzenie zanieczyszczeń do zbiornika paliwa z zewnątrz (np. podczas napełniania)
- starzenie się paliwa, gdy jest pozostawione na dłuższy czas (tworzenie się osadów)
- nieprzestrzeganie terminów przeglądów (wymiany filtrów)
- zła jakość paliwa
- stare, porowate rury paliwa


### Rozwiązanie

Zalecamy:

- Oczyszczenie całego układu dobrym paliwem.
- Oczyszczenie strony wlotu zatkanego filtra siatkowego.

 Filtry siatkowe nie są dostępne jako części zamienne.

- W razie konieczności wymienić pompę.

 W zależności od ilości zanieczyszczeń, oczyścić cały układ paliwa (łącznie z usunięciem i oczyszczeniem zbiornika)

### Uwagi

Aby uniknąć uszkodzeń, należy postępować w poniższy sposób:


- Korzystać tylko z paliwa dobrej jakości.
- Woda w powietrzu w zbiorniku paliwa może się skraplać. Z tego powodu zaleca się napełnić całkowicie zbiornik, jeśli pojazd będzie zostawiony w garażu na dłuższy czas.
- Dla innych pomp niż E1F, Pierburg oferuje filtr siatkowy (nr części: 4.00030.80.0), który chroni pompę przed przedwczesną awarią spowodowaną zanieczyszczeniem i innymi ciałami obcymi.

Więcej na ten temat w *informacjach o produkcie PI 0023*.


Filtr siatkowy trzeba wymieniać w tym samym czasie, co filtr paliwa.

### Czyszczenie filtra wstępnego


- Wyciągnąć filtr wstępny starannie z wlotu za pomocą szczypiec.

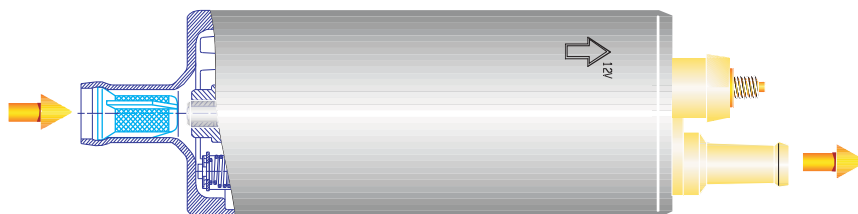
 Uważać, aby nie zniszczyć wlotu ssania!

- Czyścić filtr paliwem.
- Przestrzegać zasad bezpieczeństwa przy pracy z paliwami.

 Starannie włożyć filtr wstępny z powrotem do wlotu ssania.

- Nie uszkadzać wlotu ssania!

 Uważać, aby do pompy nie dostały się cząstki zanieczyszczeń lub ciała obce.



Wlot ssania filtra wstępnego

### Modernizacja elektronicznej pompy paliwa E1F

Przy modernizacji starszych pojazdów bez filtra siatkowego w zbiorniku poprzez montaż elektronicznej pompy typu E1F:

**Silniki benzynowe:** filtr wstępny może zostać w zbiorniku.

**Silniki wysokoprężne:** należy wyjąć filtr wstępny, ponieważ mogą wystąpić problemy ze względu na wyższą lepkość oleju napędowego.

Więcej na ten temat w informacjach serwisowych

- SI 0063 „Instalacja E1F zamiast mechanicznej KP” oraz

- SI 0063 „Instalacja E1F jako pompy dodatkowej”

oraz w naszej broszurze

- *Informacje i wskazówki serwisowe „Układy paliwa – komponenty i rozwiązania uniwersalne”* (pozycja zamówienia: 8.40002.56.0).