



SI 1761

Só para técnicos especializados!
1/2

SERVICE INFORMATION

BOMBAS ELÉTRICAS DE COMBUSTÍVEL E1F, E2T E E3T

PRÉ-FILTRO ENTUPIDO

Produto: Bombas elétricas de combustível
Nº 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



Pré-filtro da E1F: novo à esquerda,
entupido à direita



Pré-filtro da E3T – entupido devido
a oxidação

Na maioria das bombas de combustível modernas, a circulação de combustível pela bomba assegura, ao mesmo tempo, a lubrificação e o arrefecimento da bomba. Se tal não acontecer na devida quantidade, p. ex. devido a sujeira, existe o perigo de "funcionamento a seco". As bombas de combustível das séries E1F, E2T e E3T dispõem de um pré-filtro integrado no lado de sucção. Este pequeno pré-filtro é uma proteção contra as impurezas. Ele pode ficar entupido devido à sujeira no combustível aspirado.

POSSÍVEIS RECLAMAÇÕES:

- A bomba de combustível cria pouca pressão e revela uma capacidade de transporte insuficiente
- Redução da capacidade de transporte até ao bloqueio da bomba de combustível
- O funcionamento a seco da bomba origina a falha da mesma
- Danos no sistema de combustível
- Danos no sistema de injeção
- A bomba de combustível faz um ruído de funcionamento excessivo
- A bomba de combustível aquece em demasia
- Falhas de ignição motor
- Falha precoce com uma quilometragem reduzida

CAUSAS POSSÍVEIS:

Para além da água, as impurezas são as causas mais frequentes para estes danos. Possíveis causas são:

- Formação de oxidação no sistema de combustível através da condensação
- Entrada de impurezas no tanque de combustível pelo exterior (p. ex. durante o abastecimento)
- Envelhecimento do combustível devido a tempos de inatividade prolongados (formação de depósitos)
- Intervalos de manutenção (substituição do filtro) não cumpridos
- Qualidade do combustível insuficiente
- Tubos de combustível velhos e porosos

Reservadas alterações e divergências de imagens. Para alterações relativas à atribuição e substituição, ver os respectivos catálogos válidos ou os sistemas baseados na TecAlliance.



SI 1761

Só para técnicos especializados!

2/2



Pré-filtro no lado de sucção

RECOMENDAMOS AS SEGUINTES

MEDIDAS:

- Lavar todo o sistema de combustível com combustível de qualidade limpo.
- Limpar o separador entupido no lado de sucção (o lado de sucção não está disponível como peça de reposição).
- Se necessário, substituir a bomba de combustível danificada. Dependendo do grau de sujeira, poderá ser necessário limpar todo o sistema de combustível (p. ex., desmontar e limpar também o tanque de combustível).

LIMPEZA DO PRÉ-FILTRO:

- Retire o pré-filtro cuidadosamente da conexão de aspiração com uma pinça. Atenção: não danificar a conexão de aspiração!
- Limpe o pré-filtro em combustível. Atenção: observe os regulamentos de segurança relativos ao manuseio de combustível!
- Volte a encaixar o pré-filtro cuidadosamente na conexão de aspiração. Atenção: não danificar a conexão de aspiração!



NOTA:

Tenha em atenção o seguinte em caso de retromontagem com uma bomba elétrica de combustível do tipo E1F: na operação a gasolina, o pré-filtro pode permanecer na bomba.

Na operação em diesel, o pré-filtro tem de ser removido, pois poderão ocorrer problemas devido à elevada viscosidade ("tenacidade") do diesel a baixas temperaturas.



NOTA:

Para bombas de combustível do tipo E1F, a Pierburg fornece um filtro de peneira de combustível (número de referência 4.00030.80.0) que protege de forma confiável a bomba de combustível contra a sujeira e outras partículas estranhas, prevenindo assim uma falha precoce. O filtro de peneira deverá ser substituído no mesmo intervalo de manutenção do filtro de combustível.

