



SI 1761

Uniquement pour professionnels !  
1/2

# SERVICE INFORMATION

## POMPES À CARBURANT ÉLECTRIQUES E1F, E2T ET E3T

### PRÉFILTRE ENCRASSÉ

Produit :  
pompes à carburant électriques

N° 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



Préfiltre de la E1F : neuf à gauche, obstrué à droite

Préfiltre de la E3T – obstrué par la rouille

La plupart des pompes à carburant modernes sont irriguées, donc lubrifiées et refroidies, par le carburant. Si cette irrigation est insuffisante, par exemple suite à l'encrassement, une « marche à sec » risque de se produire. Les pompes à carburant des séries E1F, E2T et E3T possèdent un préfiltre incorporé côté aspiration. Ce petit préfiltre est une protection contre les impuretés. Il peut être obstrué par la crasse présente dans le carburant aspiré.

#### ANOMALIES POSSIBLES :

- la pompe à carburant produit trop peu de pression et son débit est insuffisant
- baisse du débit jusqu'au blocage de la pompe à carburant
- marche à sec de la pompe entraînant une panne
- détérioration du système d'alimentation en carburant
- détériorations du système d'injection
- bruit de fonctionnement excessif de la pompe à carburant
- échauffement important de la pompe à carburant
- ratés d'allumage
- panne précoce à un faible kilométrage

#### CAUSES POSSIBLES :

Outre l'eau, ces dégâts sont le plus souvent dus à des impuretés.

Causes possibles :

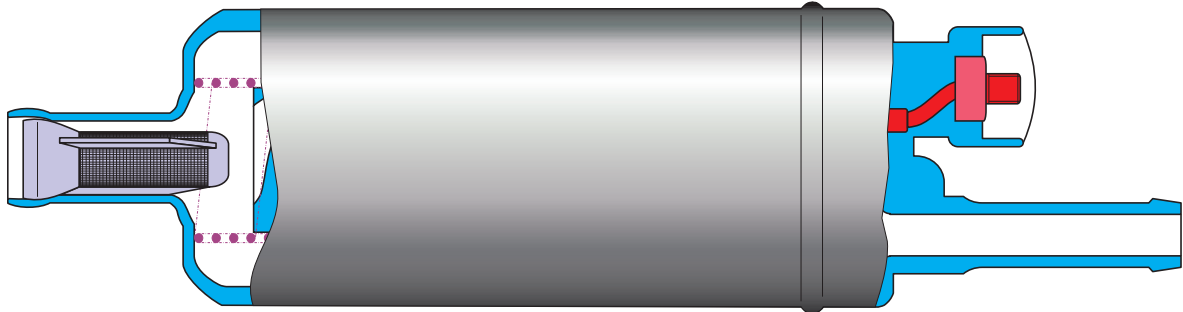
- formation de rouille dans le système d'alimentation en carburant suite à la condensation
- apport de crasse de l'extérieur dans le réservoir de carburant (par exemple au cours du remplissage du réservoir)
- vieillissement du carburant à la suite d'une longue période d'arrêt (formation de dépôts)
- non-respect des intervalles d'entretien (changement de filtre)
- qualité médiocre du carburant
- tuyaux de carburant vieux et poreux

Sous réserve de modifications et de variations dans les illustrations. Pour les références et les pièces de rechange, voir les catalogues actuels ou les systèmes se basant sur les données TecAlliance.



SI 1761

Uniquement pour professionnels !  
2/2



Préfiltre côté aspiration

#### NOUS RECOMMANDONS DE PRENDRE LES MESURES SUIVANTES :

- Rincer tout le système d'alimentation avec du carburant propre et de bonne qualité.
- Nettoyer la cartouche filtrante obstruée côté aspiration (la cartouche filtrante n'est pas disponible comme pièce de rechange).
- Si nécessaire, remplacer la pompe à carburant endommagée. Selon le degré d'encrassement, il peut être nécessaire de nettoyer intégralement le système d'alimentation en carburant (de même que, par exemple, démonter et nettoyer le réservoir de carburant).

#### NETTOYAGE DU PRÉFILTRE :

- Tirez prudemment le préfiltre hors du raccord d'aspiration à l'aide d'une pincette.  
Attention : ne pas endommager le raccord d'aspiration !
- Nettoyez le préfiltre dans du carburant.  
Attention : respectez les consignes de sécurité concernant la manipulation du carburant !
- Enfoncez à nouveau prudemment le préfiltre dans le raccord d'aspiration.  
Attention : ne pas endommager le raccord d'aspiration !



#### REMARQUE :

Respectez les indications suivantes en cas d'équipement ultérieur avec une pompe à carburant électrique du type E1F : sur les véhicules essence, le préfiltre peut rester dans la pompe.

Sur les véhicules diesel, le préfiltre doit être retiré car la viscosité élevée du gazole à basse température peut être source de problèmes.



#### REMARQUE :

Pour les pompes à carburant du type E1F, Pierburg propose un filtre-tamis à carburant (numéro de commande 4.00030.80.0) qui assure une bonne protection de la pompe à carburant contre la crasse et d'autres particules étrangères et qui permet d'éviter une panne prématurée. Ce filtre-tamis doit être changé selon le même intervalle d'entretien que le filtre à carburant.