

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

Véhicule :	Produit:	Pompe à carburant électrique
Divers	<b>N °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

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).