



PIERBURG



SI 1761

Tylko dla personelu specjalistycznego!
1/2

SERVICE INFORMATION

ELEKTRYCZNE POMPY PALIWOWE E1F, E2T I E3T

NIEDROŻNY FILTR WSTĘPNY

Większość nowoczesnych pomp paliwa jest przepłukiwanych przez paliwo i tym samym smarowanych oraz chłodzonych. Jeżeli nie jest to zapewnione w wystarczającym stopniu, np. wskutek zabrudzenia, zachodzi niebezpieczeństwo „pracy na sucho”. Pompy paliwa typów E1F, E2T i E3T posiadają filtr wstępny po stronie ssącej. Ten mały filtr wstępny chroni przed zanieczyszczeniami. Może ulec zatkaniu przez zanieczyszczenia w zasysanym paliwie.



Filtr wstępny E1F: po lewej stronie nowy, po prawej stronie zatkany



Filtr wstępny E3T – zatkany rdzą

MOŻLIWE REKLAMACJE:

- Pompa paliwa wytwarza zbyt małe ciśnienie i wykazuje zbyt niską wydajność tłoczenia
- Spadek wydajności tłoczenia, aż do zablokowania pompy paliwa
- Praca na sucho pompy powoduje jej awarię
- Uszkodzenie układu paliwowego
- Uszkodzenia w układzie wtryskowym
- Pompa paliwa nadmiernie hałasuje podczas pracy
- Pompa paliwa mocno się nagrzewa
- Przerwy pracy silnika
- Przedwczesna awaria po niewielkim przebiegu

MOŻLIWE PRZYCZYNY:

Oprócz wody najczęstszymi przyczynami uszkodzeń są zanieczyszczenia.

Możliwe przyczyny:

- Korozja w układzie paliwowym spowodowana skroplinami
- Zabrudzenie zbiornika paliwa spowodowane przez czynniki zewnętrzne (np. przy tankowaniu)
- Starzenie paliwa wskutek długiego postoju (powstawanie osadów)
- Nieprzestrzeganie terminów przeglądów (wymiany filtra)
- Niska jakość paliwa
- Stare, porowate przewody paliwowe



Więcej informacji na temat pomp paliwa można znaleźć w naszym Katalogu online lub w Informacjach o produkcie 0034.



RHEINMETALL



SI 1761

Tylko dla personelu specjalistycznego!

2/2



Filtr wstępny po stronie ssącej

ZALECAMY PODJĘCIE NASTĘPUJĄCYCH KROKÓW:

- Przepłukać cały układ paliwowy czystym paliwem o wysokiej jakości.
- Oczyszczyć zatkana wkładkę sitową po stronie ssącej (wkładka sitowa nie jest dostępna jako część zamienna).
- W razie potrzeby wymienić uszkodzoną pompę paliwa. W zależności od stopnia zabrudzenia może wystąpić konieczność oczyszczenia całego układu paliwowego (np. także demontaż i czyszczenie zbiornika paliwa).

CZYSZCZENIE FILTRA WSTĘPNEGO:



Uwaga

Przestrzegać przepisów bezpieczeństwa dotyczących kontaktu z paliwem!

- Pęsetą ostrożnie wyciągnąć filtr wstępny z przyłącza ssącego. Nie uszkodzić przyłącza ssącego!
- Oczyszczyć filtr wstępny w paliwie.
- Ostrożnie wetknąć filtr wstępny w przyłączy ssące. Nie uszkodzić przyłącza ssącego!



WSKAZÓWKA:

Dla pomp paliwa typu E1F firma Pierburg oferuje filtr sitowy paliwa (nr kat. 4.00030.80.0), który niezawodnie chroni pompę paliwa przed zanieczyszczeniem i innymi cząstkami obcymi, zapobiegając przedwczesnej awarii. Filtr sitowy paliwa powinien być wymieniany w tych samych terminach co filtr paliwa.