

Elektrische Kraftstoffpumpen E1F, E2T und E3T Verstopfter Vorfilter

Fahrzeug:	Produkt:	Elektrische Kraftstoffpumpe
verschiedene	Pierburg-Nr.:	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

Kraftstoffpumpen der Baureihen E1F, E2T und E3T verfügen über einen eingebauten Vorfilter auf der Saugseite.

Dieser kleine Vorfilter ist ein Schutz vor Verunreinigungen.

Untersuchungen an reklamierten elektrischen Kraftstoffpumpen haben gezeigt, dass dieser Vorfilter häufig durch Schmutz im angesaugten Kraftstoff verstopft ist.

Reklamiert werden:

- Die Kraftstoffpumpe erzeugt zu wenig Druck und zeigt eine unzureichende Förderleistung.
- Die Kraftstoffpumpe macht ein übermäßiges Arbeitsgeräusch.
- Die Kraftstoffpumpe erhitzt sich stark.
- Motoraussetzer
- Vorzeitiger Ausfall bei nur geringer Laufleistung

Vorfilter der E1F
- links neu,
- rechts verstopft



Folgen

Die meisten modernen Kraftstoffpumpen werden vom Kraftstoff durchspült und dadurch geschmiert und gekühlt. Geschieht dies nicht im ausreichenden Maße, z.B. dadurch, dass der Vorfilter verstopft ist, besteht die Gefahr des „Trockenlaufens“.

Neben den beschriebenen Reklamationen können die Folgen sein:

- Verringerung der Förderleistung bis hin zum Blockieren der Kraftstoffpumpe
- Trockenlauf der Pumpe führt zum Ausfall
- Beschädigung des Kraftstoffsystems
- Beschädigungen im Einspritzsystem



Vorfilter der E3T – verstopft durch Rost

Änderungen und Bildabweichungen vorbehalten.

Zuordnung und Ersatz, siehe → die jeweils gültigen Kataloge, TecDoc-CD bzw. auf TecDoc-Daten basierende Systeme.

Mögliche Ursachen

Neben Wasser sind Verunreinigungen die häufigste Ursache für diesen Schaden.


Mögliche Gründe dafür können sein:

- Rostbildung im Kraftstoffsystem durch Kondenswasser
- Schmutzeintrag in den Kraftstofftank von Außen (z.B. bei der Betankung)
- Alterung des Kraftstoffes durch längere Standzeiten (Bildung von Ablagerungen)
- Wartungsintervalle (Filterwechsel) nicht eingehalten
- Mangelnde Kraftstoffqualität
- Alte, poröse Kraftstoffschläuche


Behebung

Wir empfehlen folgende Maßnahmen

- Gesamtes Kraftstoffsystem mit sauberem Qualitäts-Kraftstoff durchspülen.
- Verstopfter Siebeinsatz auf der Saugseite reinigen.

 Der Siebeinsatz ist nicht als Ersatzteil lieferbar.

- Falls erforderlich, die beschädigte Kraftstoffpumpe ersetzen.

 Je nach Grad der Verschmutzung kann es erforderlich werden, das komplette Kraftstoffsystem zu reinigen (z.B. auch Kraftstofftank ausbauen und reinigen).

Bei Nachrüstung mit einer elektrischen Kraftstoffpumpe E1F

Hinweise


Um zu vermeiden, dass ein Schaden überhaupt eintritt, sollten Sie folgendes beachten:

- Tanken Sie nur Qualitäts-Kraftstoff.
- Der Wasseranteil der Luft im Kraftstofftank kann auskondensieren. Darum sollten Sie das Fahrzeug voll tanken, wenn es längere Zeit steht ("Garagenfahrzeuge").
- Für Kraftstoffpumpen vom Typ E1F bietet Pierburg einen Kraftstoff-Siebfilter (Best.-Nr. 4.00030.80.0) an, der die Kraftstoffpumpe zuverlässig vor Schmutz und anderen Fremdpartikeln schützt und so einem vorzeitigen Ausfall vorbeugt. Weitere Informationen dazu finden Sie in unserer *Produkt Information PI 0023*.


Der Siebfilter sollte im gleichen Wartungsintervall wie der Kraftstofffilter ausgetauscht werden.

Zum Reinigen des Vorfilters


- Ziehen Sie den Vorfilter mit einer Pinzette vorsichtig aus dem Sauganschluss.

 Vorsichtig, Sauganschluss nicht beschädigen!

- Reinigen Sie den Vorfilter in Kraftstoff.

 Beachten Sie die Sicherheitsvorschriften im Umgang mit Kraftstoff.

- Stecken Sie den Vorfilter vorsichtig wieder in den Sauganschluss.

 Sauganschluss nicht beschädigen!

Achten Sie darauf, dass keine Verunreinigungen in die Kraftstoffpumpe gelangen.



Vorfilter auf der Saugseite

Bitte beachten Sie besonders bei der Nachrüstung von älteren Fahrzeugen ohne Sieb im Tank mit einer elektrischen Kraftstoffpumpe vom Typ E1F:

Beim Benzinbetrieb kann der Vorfilter in der Pumpe **verbleiben**. **Beim Dieselbetrieb muss der Vorfilter entfernt werden**, da es durch die höhere Viskosität ("Zähigkeit") des Diesels bei niedrigen Temperaturen, zu Problemen kommen kann.

Hinweise dazu finden Sie in unseren Service Informationen

- SI 0062 "Einbau einer E1F als Ersatz für eine mechanische KP" und
- SI 0063 "Einbau einer E1F als Zusatzpumpe",

sowie in unserer Broschüre

- Service Tipps & Infos "Kraftstoffanlagen – Komponenten und Lösungen für universelle Anwendungen" (Best.-Nr.: 8.40002.56.0).