



INFORMATIVA TECNICA Rif. 76599



In caso di applicazioni previste su vetture che non prevedono la presenza di una pompa immersa,

come ad esempio nel caso della Land Rover 2.0 TD4 anno 2003,

in caso di rumorosità, occorre accertarsi se il problema si verifica anche con l'originale.

Spesso si tende a dare la colpa alla pompa: ma i problemi veri possono essere sulla pompa common – rail, dove principalmente si intasa il filtrino che è piantato dentro il tubetto in ottone dell'ingresso carburante.

Questa pompa è primo impianto anche su molti modelli BMW.

Con la presente si desidera informare che tutte le pompe in linea devono ricevere la benzina per caduta: diversamente sforzano e si rompono. Devono, pertanto, essere montate in orizzontale e sotto il livello del serbatoio.

Tutte le pompe esterne lavorano su base fisica, dimostrato scientificamente dal principio fisico dei due vasi comunicanti riempiti di liquidi fra di loro e posti uno su un piano più basso dell'altro, e che dimostra che, nel caso del vaso, si crea una depressione nel tubo che collega i due vasi e che tutto il liquido contenuto nel vaso posto più in alto si travasa nel vaso sottostante. Nel caso automobilistico la pompa esterna o va montata sotto la vettura che è il punto più basso della vettura ed è sotto il livello del serbatoio, oppure, in caso ci sia la necessità di montarla nel vano motore anteriore, la stessa deve essere montata più in basso possibile.

Ecco il perché nella maggioranza dei casi la pompa esterna ha una prepompa nel serbatoio che prende il carburante e lo spinge alla pompa esterna stessa, la quale, una volta ricevuto il carburante (le pompe esterne non aspirano ma sono solo prementi), lo spinge al resto del circuito di alimentazione. Quando la prepompa è rotta oppure quando la pompa esterna viene montata più in alto dell'altezza del serbatoio, quest'ultima, non aspirando, diventerà dapprima rumorosa e poi, sforzandosi, si brucerà andando in corto circuito

