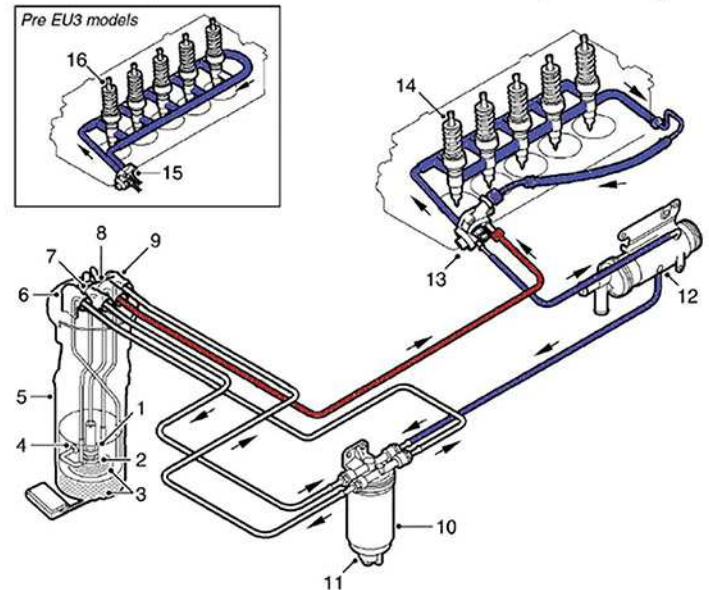
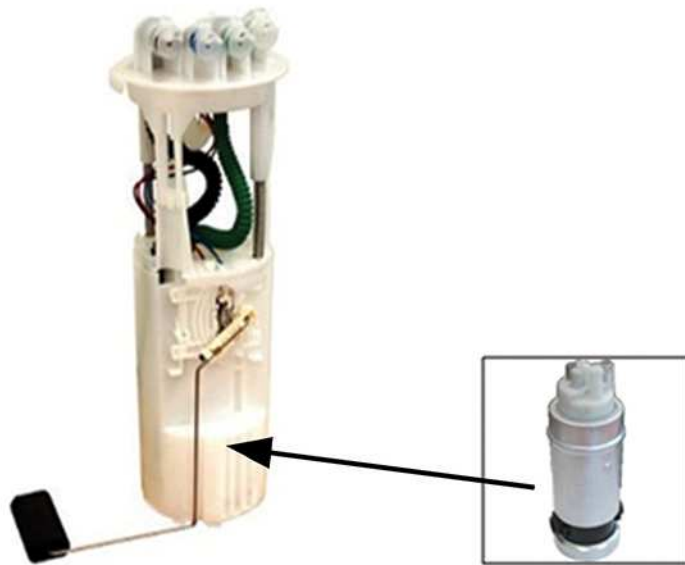


Bombas de Combustible 7507124 y 7507008

Montada en el Land Rover Discovery TD5

En el supuesto que este tipo de aforador bomba resultara ser ruidoso, hay que verificar la conexión de todos los tubos de suministro y retorno. De no estar bien, provocarían un problema de falta o exceso de presión y/o ruido excesivo.



- | | |
|--|---|
| 1 HP stage | 9 Air bleed connection |
| 2 LP stage | 10 Fuel filter |
| 3 Filters | 11 Water sensor |
| 4 Jet pump | 12 Fuel cooler |
| 5 Fuel pump and fuel gauge sender assembly | 13 Fuel pressure regulator (EU3 models) |
| 6 LP return connection | 14 Electronic unit injectors |
| 7 LP feed connection | 15 Fuel pressure regulator (pre EU3 models) |
| 8 HP feed connection | 16 Electronic unit injectors |

Es igualmente importante, verificar que el regulador de presión (13 o 15), situado antes del aforador bomba, no esté obstruido por restos de suciedad. De hecho, en el caso de mal funcionamiento, aumenta la presión en las tuberías, obligando a la bomba a trabajar en situación de sobreesfuerzo y, rompiéndose a consecuencia de ello.

Resumiendo:

La bomba eléctrica en ningún caso es ruidosa por defecto de fabricación, es el trabajo bajo sobre esfuerzo que hace que lo sea. Este sobre esfuerzo se da cuando en el circuito hay una presión superior a la para la que la bomba ha sido diseñada. A modo de ejemplo, si una bomba está tarada para trabajar a una presión máxima de 3 bar y en el circuito se crea una sobrepresión de 4 bar, la bomba se verá obligada a trabajar en situación de sobre esfuerzo.

En conclusión:

En el supuesto que la bomba resultara ser ruidosa, verificar todos los puntos del sistema:

- 1) Correcta conexión de los tubos
- 2) Estrangulaciones de las tuberías
- 3) Válvulas de sobre presión liberadas y no obstruidas por la suciedad
- 4) Regulador de presión
- 5) Tubos de retorno libres de obstrucciones
- 6) Respiradero del depósito no taponado.