

**Ref.:** Motori OPEL della serie A20DT  
OPEL engines of the A20DT series

**Applic.:** OPEL Serie A20DT, A20DTC, A20DTE, A20DTH, A20DTL, A20DTJ e A20DTR  
OPEL Series A20DT, A20DTC, A20DTE, A20DTH, A20DTL, A20DTJ e A20DTR

## MOTORI OPEL DELLA SERIE A20DT - ATTENZIONE ALLA GUARNIZIONE DELLA POMPA

### OPEL ENGINES A20DT SERIES - BEWARE OF THE PUMP SEAL

I motori Opel, della serie A20DT, inclusi i modelli A20DTC, A20DTE, A20DTH, A20DTL, A20DTJ e A20DTR, utilizzano una pompa dell'olio derivata da un modello precedentemente sviluppato per i Multijet Fiat.

Questa pompa, caratterizzata da un design a lobi, ha un corpo separato dal tubo di aspirazione dell'olio. Tra questi due componenti è inserita una guarnizione a forma toroidale identificata con il codice GM 55589549.

A causa delle sollecitazioni termomeccaniche continue, la gomma della guarnizione subisce un graduale deterioramento nel tempo. Oltre i 100.000 chilometri, la sua capacità elastica potrebbe essere compromessa, consentendo al tubo di aspirare aria invece di olio. Ciò provoca rotazioni dei lobi ad una velocità estremamente superiore ai parametri di progetto, causando colpi d'ariete ripetuti. Questo può avere conseguenze catastrofiche: sfridi metallici e frantumi vari della pompa vengono proiettati contro il filtro a pressioni elevatissime, danneggiandolo irreversibilmente e facendo passare i resti metallici della pompa nel sistema di alimentazione dell'olio e in altri componenti critici del motore.

Si consiglia quindi di controllare attentamente lo stato della guarnizione ogni anno oppure ogni 10.000 chilometri e sostituirla regolarmente per prevenire gravi danni al motore.

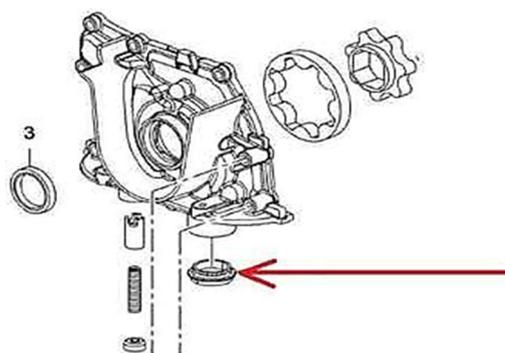


Opel A20DT series engines, including the A20DTC, A20DTE, A20DTH, A20DTL, A20DTJ and A20DTR models, use an oil pump derived from a model previously developed for Fiat Multijet.

This pump, featuring a lobe design, has a body separate from the oil suction tube. A toroidal-shaped gasket identified with the GM code 55589549 is inserted between these two components.

Due to continuous thermomechanical stresses, the rubber of the gasket undergoes gradual deterioration over time. Above 100,000 kilometers, its elastic capacity may be compromised, allowing the hose to suck in air instead of oil. This causes the lobes to rotate at a speed exceeding the design parameters, causing repeated water hammering. This can have catastrophic consequences: metal scraps and various fragments of the pump are projected against the filter at very high pressures, irreversibly damaging it and causing the metal remains of the pump to pass into the oil supply system and other critical engine components.

It is therefore advisable to carefully check the condition of the gasket every year or every 10,000 kilometers and replace it regularly to prevent serious damage to the engine.



**Tecneco**  
The Independent Filters Factory



**OL02506/1E**

