

## **W111 Sdf**

### **Post by "Richard II" of Mar 2nd 2013, 8:23 pm**

Eine Werkstatt hat in meinem 3.5/ M116 einen falschen SDF, vom 280CE, verbaut. Kann da etwas passieren?

Wie wirkt sich das auf die Motorleistung aus....

Bei der heutigen Probefahrt lief der Wagen recht ordentlich.

Zum Glück habe ich noch das Altteil, dass auch noch funktioniert!

Umbau ist schnellstens geplant.

---

### **Post by "FrankKellewald" of Mar 2nd 2013, 8:49 pm**

Was ist ein/e/r SDF?

Same-Deutz-Fahr?

---

### **Post by "Matthias Vogt" of Mar 2nd 2013, 9:03 pm**

Ich denke, er meint den Druckfühler von der D-Jet.

---

### **Post by "Volker450SL" of Mar 2nd 2013, 9:07 pm**

Hallo,

im speziellen Fall des 280er statt 350er Fühlers ist das Gemisch im Leerlauf identisch. Im Teillastbereich ist der 280er Fühler um 15% fetter als der vom 350er. Nach dem Volllastanschlag des 350er läuft die Kurve wieder auf die des 280ers zu. Was heißt das:

1. Im Teillastbereich um 15% zu hoher Benzinverbrauch. Bei normalen 15l/100km also gut 2l/100km mehr. Das sind bei 5000 km im Jahr 100 Liter mehr Sprit oder ca. 200 € im Jahr.
2. Daneben verrußen die Zündkerzen, denn das Gemisch ist zu fett. Man verpestet also die Umwelt und die Zündkerzen machen das auch nicht lange mit bzw. der Wagen säuft ab.
3. Das findet kein TÜV/ Werkstatt, denn man misst normalerweise nur den Leerlauf-CO. Der aber stimmt, weil dort die Werte (aller MB Saugrohrdruckfühler) identisch sind.
4. Bei anderen Kombinationen könnte das Gemisch auch zu mager werden. Hätte die Werkstatt Dir einen SDF vom europäischen 450SL eingebaut, wären die Werte im Teillastbereich sehr nahe. Aber da würde der Volllastanschlag fehlen und der 350SL hätte dann zu wenig Sprit, um die volle Lesitung abzurufen. 450SL USA und 250 SDF vergleiche ich jetzt nicht zusätzlich.

Das einzig Dumme an der D-Jetronic ist, dass es keine Selbstdiagnose gibt. Man kann defekte oder falsche Komponenten an die identischen Stecker stecken und man freut sich, dass der Motor erst mal läuft. Deshalb überprüfe ich immer als Erstes die Komponentenummer, bei Mercedes-Benz kenne ich sie inzwischen auswendig. Dass Deine Werkstatt aber wider besseres Wissens einen intakten SDF gegen einen falschen ersetzt hat, spricht weder für Ehrlichkeit noch für Kompetenz der Werkstatt. Dafür ist deren Werbung in der Oldtimermarkt umso auffälliger.

Gruß,  
Volker

---

### **Post by "Richard II" of Mar 3rd 2013, 9:26 am**

Hallo Volker,

danke für die geschickte Auswertung. Das mit dem Sprit habe ich auf der Probefahrt schon festgestellt, der Wagen säuft zu viel.

Vieeleicht drehe ich mal eine Kerze raus, um den die Verrußung zu prüfen.

Das wichtigste Problem ist, dass er z.Z. Im heißen Zustand an der Ampel, etc. ausgeht.

Wenn ich den Leerlauf erhöhe haut er mir dann wieder bei umschalten von P auf D oder R die Gänge zu hart rein.

Das scheint mir bei dem Modell so und so die schwache Stelle zu sein. 🤔

---

### **Post by “Richard II” of Mar 3rd 2013, 9:32 am**

Hallo Frank,

was ist die Same-Deutz-Fahr?

Hatte geglaubt ich hätte den Ausdruck Sdf (Saugdruckfühler) schon im Forum gelesen und es wäre eine feste Größe.

Man sollte die Kurzbezeichnungen möglichst vermeiden, hatte letzens auch nicht gewußt was eine ZKD (Zylinderkopfdichtung)

ist 😞 ....

---

### **Post by “Volker450SL” of Mar 3rd 2013, 11:56 am**

Übrigens gehe ich in meiner Auswertung davon aus, dass die Einspritzmenge mit dem Signal vom SDF linear ansteigt. Das muss ich noch mal überprüfen (ist aber wahrscheinlich so). Es könnte ja auch mehr sein. Dann würde sich das Problem ja noch schlimmer darstellen. Na am besten holst Du Dir Deinen geprüften SDF bei mir schnellstmöglich wieder ab und gibst Deinem Motorenrevisor seinen wieder zurück. Lasse Dir doch mal bei der Gelegenheit dokumentieren, was genau sie an Deiner Nockenwelle (wenn auch nur minimal) schärfer gemacht haben, also welche neuen Steuerzeiten Du hast. So wie die arbeiten, ahben sie wahrscheinlich nur die Lauffläche poliert.

Gruß,  
Volker