

## Same Drago 100 DT Checkliste

- Nummern / Zulassung:
  - o Fahrtrichtung rechts unterhalb der Verteilereinspritzpumpe ist auf einer eben Fläche der Motorcode (z.B. „DA986“ für einen Motor der L-Baureihe) und danach die Fahrzeugidentifikationsnummer (z.B. „2108“) eingeschlagen
  - o FIN 1001 bis 6305 = 29.03.1972 bis 21.06.1976 = Drago 100 (danach Drago 120)
- Karosserie:
  - o Blechteile gibt es gar nicht mehr
  - o Kunststoff-Frontmaske sehr schwer zu bekommen, Kosten ca. 700-800€
  - o Seitliche Embleme an der Motorhaube nicht mehr verfügbar
  - o Durchrostungen meist an den Kotflügeln (Begrenzungs- und Rückleuchten, Kabelführungen, Aufstiegsgriffe, Flansche für die Überrollbügel)
- Motor:
  - o Auf Grund der Bauart des luftgeköhlten Motors, darf er im kalten Zustand etwas blau qualmen, warm sollte er jedoch sauber verbrennen
  - o Deckel mit „Same-Logo“ Fahrtrichtung links abnehmen, Kühlrippen auf Verschmutzung prüfen – Kühlrippen dürfen nicht zugekrustet sein
  - o Allgemeine Dichtheitsprüfung (Undichtigkeiten an der Kurbelgehäuseentlüftung ist „normal“)
  - o Ölkühler unterhalb des Luftkanals auf Verschmutzungen prüfen
  - o Flammglühkerze / Vorglühanlage ausprobieren
  - o Abdeckblech an Kupplungsgehäuse rechts abschrauben – Sichtprüfung Kupplungsverschleiß und auf eventuelle Undichtigkeiten vom Getriebe- / Kurbelwellendichtring in das Gerhause
  - o Ölverdünnung durch verschlissenen Kolbenringe, durch zu heiß gefahrenen Motor oder nachtropfende Einspritzdüsen - Ölkonsistenz bzw. Geruch prüfen (Diesel im Öl)
  - o auf Geräusche vom Lager des Lüftergebläses bzw. dessen Keilriemen achten
  - o Unterdruckanzeige (Danfoss) vor den Schalthebeln bei laufenden Motor kontrollieren – wenn roter Bereich sichtbar wird = Luftfilter dicht
- Getriebe:
  - o Getriebeölstand prüfen (Messstab vor / unter dem Sitz)
  - o Zapfwellen 1000 U/min + 540 U/min drehen beide gleichzeitig – auf Dichtheit der Wellendichtringe achten
  - o Getriebe 8/4 hat eine Getriebebremse, Gänge während der Fahrt schalten fast unmöglich, wenn Diese nicht funktioniert
  - o 4-Gang-Z-Schaltung beachten (hat keine H-Schaltung)
  - o Gruppen schalten während der Fahrt mit Zwischengas und Zwischenkuppeln ohne Probleme möglich
  - o Allrad prüfen – kleiner Hebel links am Getriebe im Bodenblech vor dem Sitz:  
Einschalten nach vorn / unten drehen Vorderräder radieren bei vollständigen Lenkeinschlag  
Ausschalten nicht mit Gewalt, ggf. kurz Rückwärtsgang einlegen und anfahren, dann lösen sich Verspannungen der Räder
  - o Mittellager der Allradwelle unter dem Motor auf Spiel prüfen
  - o mechanischen Einschaltelhebel für die Zapfwelle links hinter dem Fahrersitz auf Funktion prüfen
- Kupplung:
  - o Zapfwellenkupplung mit Handhebel links sollte grundsätzlich nach vorn zeigen (gelöst sein)! Ist zwar unbequemer beim Einsteigen, vermeidet aber auf Dauer Kupplungsschäden durch ermüdete Federn
  - o Getriebekupplungshebel kann ausschlagen sein, lässt sich aber gut mit einer zusätzlichen Führungskulisse unter dem Trittbloch instand setzen
- Bremsen:
  - o Räder müssen mit mäßigen Kraftaufwand gleichmäßig auf Asphalt blockieren (innenliegende Ölbadlamellenbremse)
  - o Handbremse funktioniert unabhängig über außenliegende Trommelbremse, sollten unabhängig von der Betriebsbremse gleichmäßig blockieren
- Lenkung:
  - o Spiel in den Kugelköpfen kontrollieren
  - o Hydrolenkung – Lenkstock auf Undichtigkeiten überprüfen! Intakte Lenkung ist sehr leichtgängig! Ölausgleichsbehälter unter der Motorhaube vor dem Motor sollte rotes Öl haben (z.B. ein ATF Dextron II)
- Hydraulik:
  - o Druck sollte bei ca. 170 bar liegen – bei weniger Druck könnte das DBV defekt sein, eine neue Kolbenpumpe kostet mehrere tausend Euro!
  - o Hydraulikölstand in der automatischen Kontrollstation (Messstab hinter dem Sitz) kontrollieren. Hydrauliköl fließt bei undichten innenliegenden Hubzylinder vom Kraftheber in das Getriebe nach unten ab
  - o Welle der Hubarme vom Kraftheber auf Dichtheit überprüfen
  - o Hubkraft des Krafthebers ca. 2,8t
- Achsen:
  - o Ölaustritt an der Vorderachse – meist Dichtring defekt:
  - o Vorderräder dann auf alle Fälle auf Spiel im „Sturz“ prüfen, kann auf verschlissene Achsschenkellager oder sogar ausgeschlagene Lagersitze hindeuten!
  - o Schmiernippel Vorderachse oben und unten prüfen
  - o Hinterräder wenn möglich ausheben und auf Spiel überprüfen! Wenn viel Spiel vorhanden, bzw. sogar Ölaustritt an der Bremstrommel (Handbremse) vorhanden ist, kann durch das defekte Radlager die Verzahnung der Antriebswelle beschädigt sein!
- Räder:
  - o Rad-Reifenkombination prüfen (meist vorn 13.6/12-24 und hinten 18.4/15-34), sollten auch vorn und hinten gleichmäßig abgefahren sein, sonst gibt es Probleme mit dem Übersetzungsverhältnis des Allradantriebs
- Traktormeter:
  - o Wenn es nicht funktioniert, liegt es meistens an einem defekten Winkelgetriebe, welches am Frontdeckel des Motors angeflanscht ist, zwar noch verfügbar, kostet jedoch ca. 200€)
  - o Maximalgeschwindigkeit mit intakter, unverstärkter Verteilereinspritzpumpe ca. 30 km/h
- Elektrik:
  - o elektrischer Öldrucksensor rechte Seite am Motor unter dem Tank / der Kraftstoffhandpumpe prüfen (Lampe im Armaturenbrett muss leuchten bei Zündung ein / Motor aus). Hier kann man anstelle des Sensors mittels eines Hydraulikeinschraubers ein manuelles Öldruckmanometer anschließen (Soll-Druck ca. 2,5 - 5bar)
  - o neue Lichtmaschinen sind nur noch mit internen Regler verfügbar, externer Regler vor dem Kraftstofftank muss ordnungsgemäß ausgeklemmt werden