

SPRO ZALT-ARC XS 755FD



Eine optisch gut gelungene Rolle. Dann mal sehen ob der Rest mithalten kann



Bremsknopf, kann zur Wartung nicht geöffnet werden....



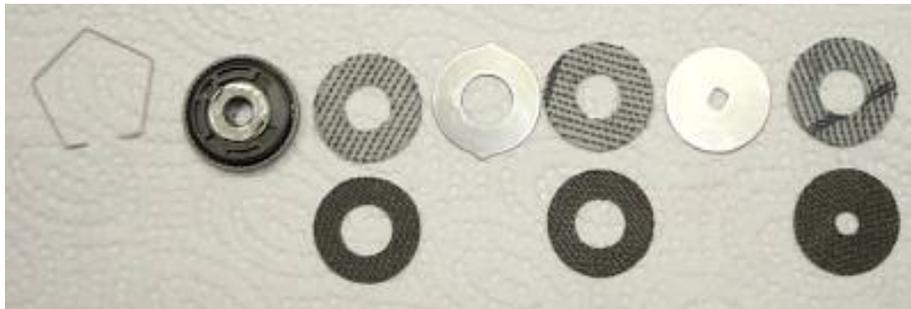
Sauber gearbeitete Spule



Ansicht von oben



von unten



obere Reihe, drei Bremsscheiben aus Gewebe gefettet, mit vermutlich CFK Fäden durchwoben. Gleiche Scheiben schon in einer Fin-Nor OFS Rolle gehabt und wegen ruckelndem Schnurabzug beim Drill gegen Cargon ersetzt.
2 St. 11x25x1mm, 1 St. 5,5x25x1mm, gefettet mit Cal`s



Rotor, Rotormutter und Sicherungsschraube



Mit etwas roher Gewalt ließen sich die Teile releasen. Das Schnurlaufröllchen ist auf einer Buchse aus Keramik gelagert. Die beiden kaum zu sehenden Distanzscheiben aus Plastik sollten gegen Metallscheiben ersetzt werden! Erstens haltbarer und wenn beim Service davon eine runtergefallen ist, wird mir widerspruchlos zustimmen.....

Das Keramiklager könnte durch ein KL 5x8x3 mm (besser 4mm) ersetzt werden. Das Schnurlaufröllchen rollte frei ohne Geräusche auch unter hoher Belastung. Die Schraube war mit Loctite gesichert. Das verhindert nicht das Eindringen von Seewasser. Besser fetten und gegen Losrucken eine U-Scheibe aus weichem Kunststoff unter dem Schraubenkopf stecken.



Gründliches Ölen/Fetten der Gelenke des Bügels nur bei völliger Demontage möglich. Habe mir das erspart, ist keine servicefreundliche Lösung!



Die Schrauben beider Abdeckkappen gehen durch den Rotorarm. Hier muss immer gut gegen Korrosion gefettet werden.



Abdeckkappe der Rücklaufsperr



Blick auf die Rücklaufsperr. Der Sitz (1) kann nur herausgenommen werden, wenn der Freilaufumschalthebel (2) ausgebaut wird. Bei einer Meeresrolle kann man darauf komplett verzichten und würde die Konstruktion einfacher machen.

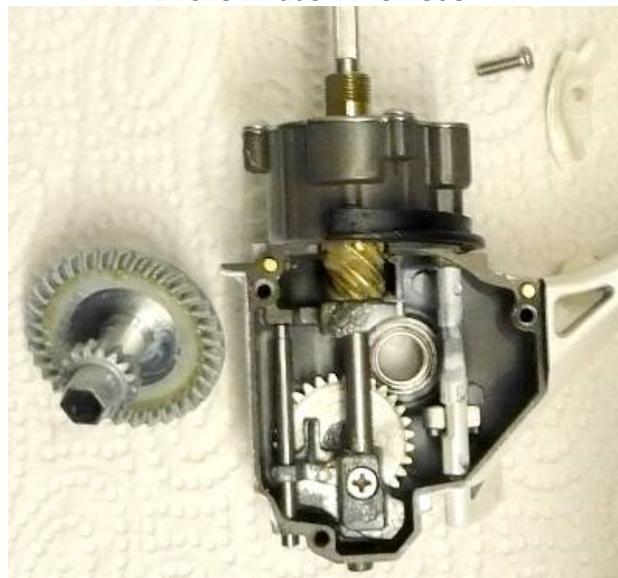


Alle Teile der Rücklaufsperr. Das Ritzel war komplett ohne Fett!

Nach Abnahme der Abdeckkappe sollte man ein Foto machen, um die Stellung der beiden Federn nachvollziehen zu können, was ich natürlich nicht gemacht habe....Schon viele Rollen in den Händen gehabt, aber solch ein ausgefallenes System später nur in zwei andere Rollen gesehen. (s.u.)



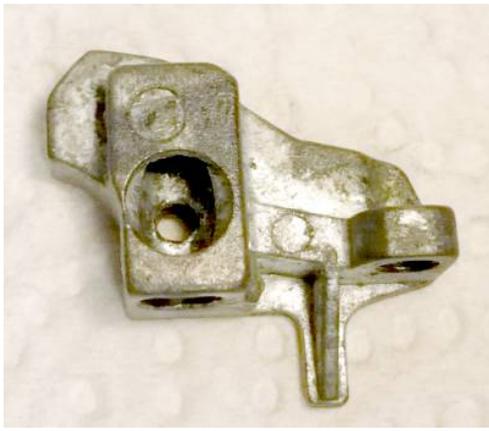
Blicke in das Innenleben



Leider werksseitig nicht ausreichend gefettet. Die Schraube im Crosswind Block war nicht fest angedreht. Die Wandung der Achse des Zahnrads erscheint für eine Meeresrolle als zu dünn. (Begründung s.u.)



Getriebe vom Klang her aus einer Zink Legierung. Der Slide in der Neurolle war schon stark belaufen als wenn der längere Zeit Kontakt mit Salzwasser hatte. Das Exenterrad steckt lose auf einer Achse, ohne Kugellager und nicht mit einer U-Scheibe unterlegt. So kann das Exenterrad auf dem Gehäuseboden scheuern = Schleifgeräusche



Vorder- und Rückseite des Crosswind Blocks.

Die Steuerkurve zeigt durchgehend Lunkerstellen vom Guss und sind nicht nachgearbeitet....

Solche Teile wären besser aussortiert (jedenfalls meine Meinung).

Die Konstruktion der Rücklaufsperrung vorher nur in Rollen von Hard und Askari gesehen. Bei Demontage vorher genau die Position der Federn merken oder besser ein Foto machen! Erspart einiges an Fummelei.....



Wie im Text erwähnt erscheint die Wandung der Achse als zu dünn bemessen. Durch die eingesteckte Kurbel kann sich durch die Kurbelkraft die Wandung am vorderen Ende dehnen. Kaum eine Rolle mit solche Zahnräder wo das nicht der Fall ist. Dadurch lässt sich später ein verschlissenes Kugellager nicht mehr von der Achse abziehen. Wenn das passiert nicht mit Schraubendreher etc. herumhebeln. Das kann schnell zur Beschädigung der Achse führen. Besser das andere Ende der Achse in einen Akkuschauber stecken. Unter Drehen mit einer Feile die Aufbuchtung ohne Druck und unter ständiger Kontrolle vorsichtig abarbeiten bis sich das Kugellager spielfrei abnehmen lässt. Nur wird sich das mit der Zeit wiederholen. Stabiler sind immer Achsen aus Stahl in welche die Kurbel eingeschraubt wird.

