



Kurbelseitige Bremsscheibe



Spule, kurbelseitig  
starke Salzablagerungen und Korrosion

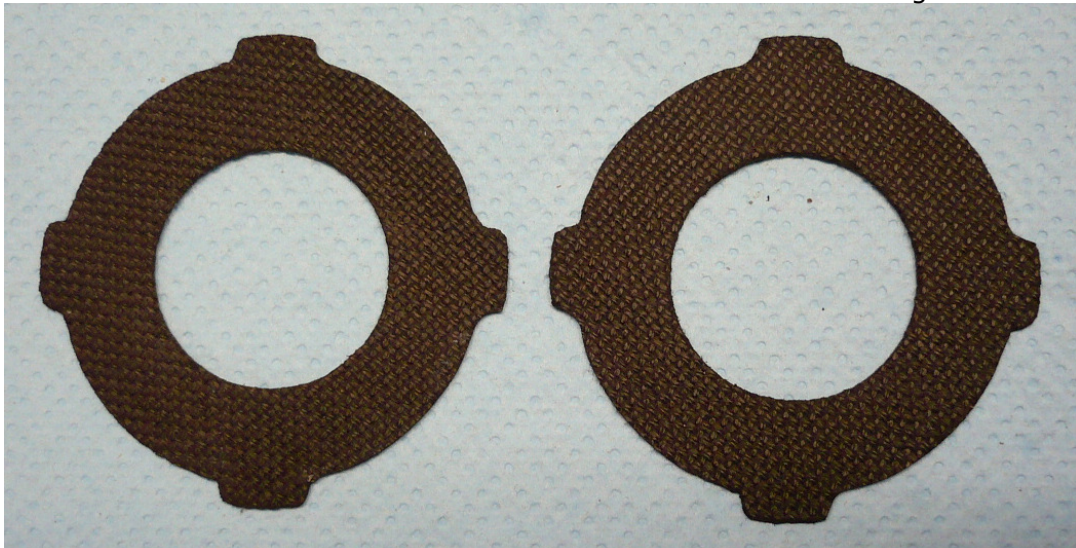


rechte Bremsscheibe



Spule rechts. Die dunklen Flecken sind  
Korrosion, Rest Salzablagerungen

Die beiden Bremsscheiben konnten im Ultraschallbad komplett von den starken Salzkrusten befreit werden und sehen aus wie neu. Vor dem Einsetzen mit Cal`s Bremsenfett versiegelt.





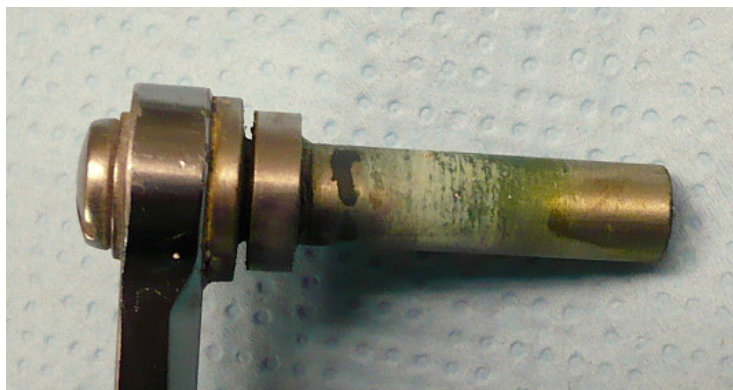
Vorderseite kurbelseitige Bremsdruckplatte



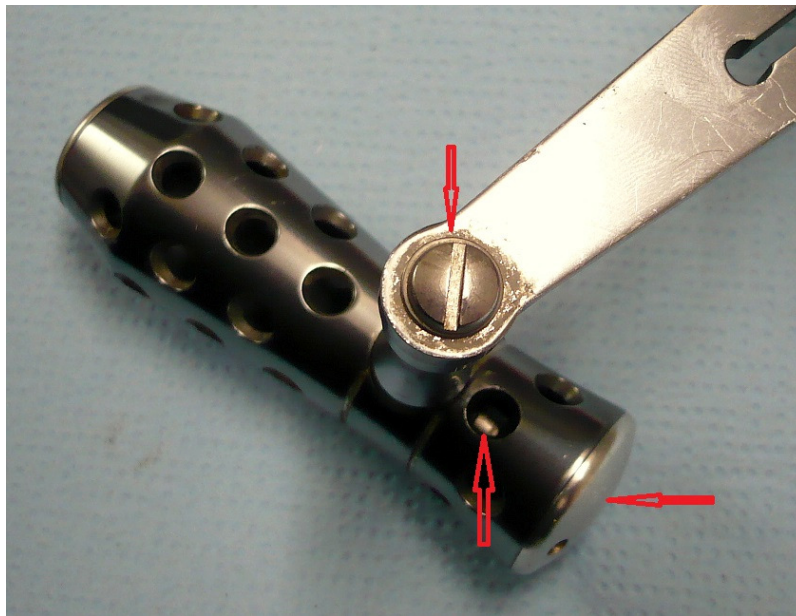
Rückseite kurbelseitige Bremsdruckplatte



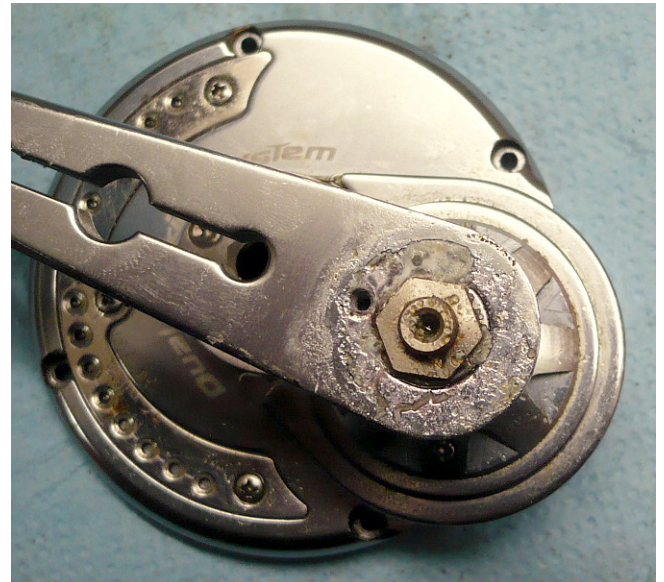
Rollenfuß. Die Schrauben waren durch Salzkruste kaum zu lösen



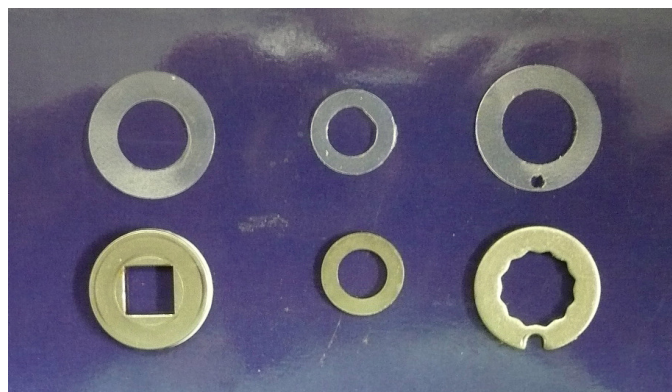
Achse vom T-Bar Handle mit starke Salzablagerungen. Das Kugellager musste von der Achse gehämmert werden. Achse gereinigt und poliert. Lager ersetzt.



Die große Schraube sitzt bombenfest vom Salz. Der Deckel ließ sich nur mühevoll abschrauben. Gewinde war nicht gefettet. Die kleine Verbindungsschraube mit der Kurbelachse war auch kaum zu lösen. Alles gereinigt und gefettet. So schön wie die T-Bars und die runden Knäufe aussehen, dringt durch die Durchbrüche Salzwasser bis in die Gewinde ein. Das muss schon bei Neurollen unbedingt kontrolliert und ggfls. gefettet werden.



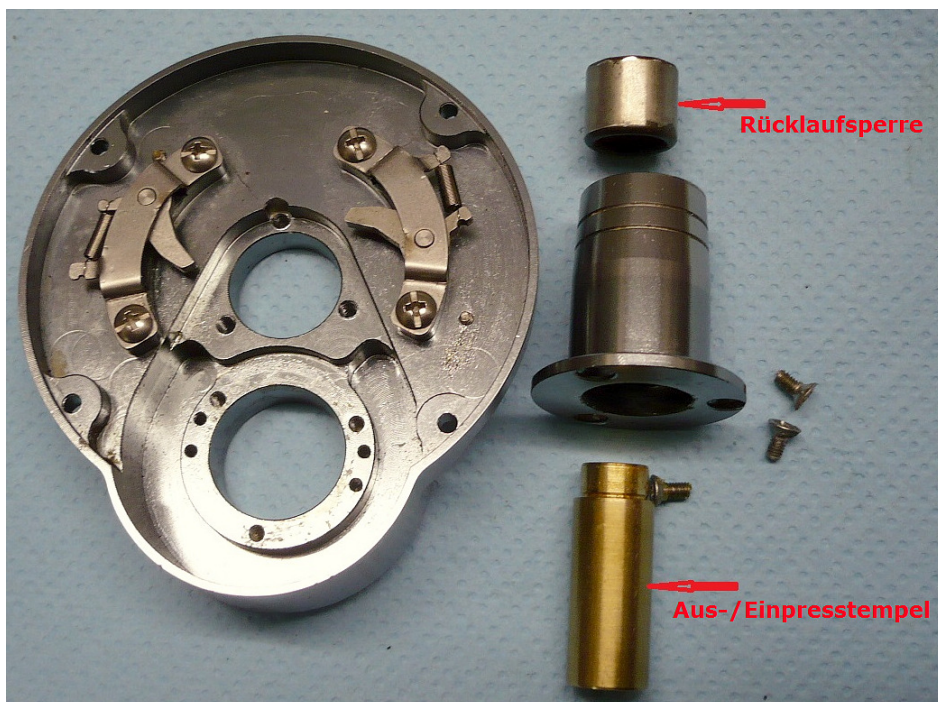
Die Verschraubung des Kurbelarms voll Salzkruste. Die Konterschraube ließ sich erst nach einige Stunden ölen und Hitze rausdrehen. An der Ober- und Unterseite am Kurbelarm Korrosion. Handelt sich um galvanische Korrosion wenn unterschiedliche Metalle mit Salzwasser reagieren. Der Kurbelarm ist aus Alu und die Schraube und darunter steckenden U-Scheiben sind aus VA Stahl.



Um galvanische Korrosion zu verhindern benötigt es einer Kontaktsperre zwischen Teile aus Alu und VA Stahl. Ich stecke bei allen Wartungen eine dünne U-Scheibe aus Kunststoff dazwischen. Zusätzlich wird noch mit Marinefett geschmiert. Das ohne zusätzliche Kosten.



Blick in das Getriebe



Gereinigter Gehäusedeckel. Die Rücklaufsperr ist verrostet und knirscht beim Kurbeln.  
Aus der Hülse gepresst, neues Lager ist bestellt.

