

ROLLENWARTUNG AVET JX 6/3

Nach ausführlichem Studium aller Beiträge im Norwegen Angelforum bzw. sonstiger Webseiten wie z.B. von Alan Tani (<http://alantani.com/index.php?topic=238.0>) oder Mike's Reelrepair (<http://www.mikesreelrepair.com>) habe ich schließlich beschlossen, die Wartung meiner AVET JX 6/3 selbst vorzunehmen. Die Explosionszeichnung steht über die AVET.com homepage im pdf.-Format zum Download zur Verfügung (http://www.avetreels.net/pdf/ASSYJX6_3TWOSPEED.pdf) und ist auf A3 vergrößert sehr hilfreich.

Vorab habe ich mir folgende Schmiermittel besorgt:

- CAL'S Universal Reel & Star Drag Grease
- Reel X

Zum Entfernen der Fett- und Salzurückstände habe ich mir einen Liter TIGER Spezial Waschbenzin gekauft.

Ich hatte die Rolle vor kurzem bei einem 10-tägigen Angelurlaub in Nordnorwegen dabei und jeden Tag mit ihr gefischt. Nach jeder Ausfahrt bekam die Rolle eine Dusche mit Süßwasser und ein „Salzwasservollbad“ blieb ihr während des Urlaubs zum Glück erspart.

Wie ich mir schon gedacht habe, war die Rolle nach dem Öffnen völlig sauber und frei von jeglichen Salzurückständen. Aber nachdem sie nun mal schon offen war und ich sowieso die Bremsscheibe fetten wollte, entschloss ich mich zu einem Totalservice. Ich hab die einzelnen Schritte durch einige Fotos dokumentiert und damit war es sehr einfach die Rolle auch wieder ohne „übriggebliebene Teile“ zusammensetzen. Dies soll auch anderen Anglern Mut machen, die so wie ich eher durchschnittlich handwerklich begabt sind und noch nie eine Angelrolle aufgeschraubt haben. Bevor es losgeht empfiehlt es sich noch, den Arbeitsplatz mit einem alten Leintuch oder Badetuch abzudecken. Einerseits damit nicht alles fettig wird und andererseits damit sich keine Kleinteile selbständig machen.

TIPP:

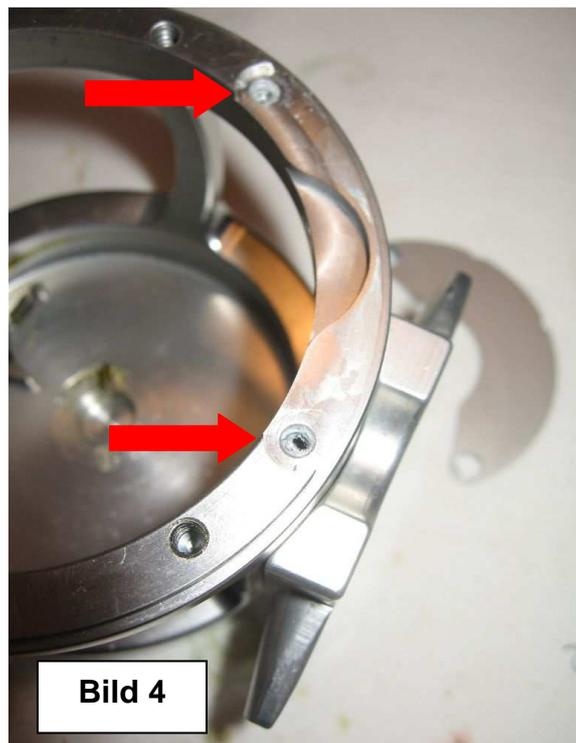
Vor dem Zerschrauben sollte man sich ein Muster zurechtlegen, nach welchem die Rolle zerlegt und wieder zusammengesetzt werden soll. Ich fange beispielsweise am linken Tischrand an und lege die Einzelteile nach rechts vor mir auf. Jedes Einzelteil wird grundsätzlich nach links „weggeklappt“ und beim Zusammenbau einfach wieder nach rechts eingebaut. Wenn dieses Schema beibehalten wird, stellt sich nie die Frage, in welcher Richtung der Teil verbaut war. Ein paar Fotos helfen übrigens auch sehr gut beim Zusammenbau.

**Bild 1****Jetzt geht es los:**

Nach dem Öffnen der 3 Gehäuseschrauben am Rahmen, lässt sich der linke Gehäuseteil ganz leicht abziehen.

**Bild 2**

Die einzigen Salzwasserablagerungen an meiner Rolle waren unter dem Rollenfuß (Teile-Nr: 88) und unter der aufgesetzten Abdeckplatte für das Getriebe (Teile-Nr. 2) zu finden (Bilder 3 und 4).

**Bild 3****Bild 4**

Obwohl die Schraublöcher im Originalzustand gefettet waren, drang anscheinend Salzwasser ein, das sich auch durch Süßwasserspülungen nicht mehr entfernen ließ. Das Problem kannte ich ja schon aus dem in der Einleitung zitierten Beitrag von Alan Tani.

Achtung: Die Imbus-Schrauben des Rollenfußes haben keine Euro-Norm und können mit den im Handel bei uns erhältlichen Imbusschlüsseln nicht abgeschraubt werden. Ich habe mir aus einem „fast passenden“ Imbusschlüssel unter Zuhilfenahme einer Feile einen passenden Schlüssel gebastelt.

Der nächste (nach Alan Tani) bekannte Schwachpunkt ist anscheinend die Klickerschraube (Teile-Nr.:82-87), die sich offenbar gerne mal „festfrisst“. Nach dem Entfetten habe ich alle Teile mit ein paar Tropfen Reel X und anschließend mit einer Schicht Cal's Grease behandelt. Einige Male hin- und herbewegen und damit sollte dieses Problem mal aus der Welt geschafft sein (Bild 5).



Bild 5

Damit ist der 1. Teil abgeschlossen und nun geht es an die Spule und an den Getriebeteil.

Den Bremshebel auf „Strike“ stellen und die Stellung nicht mehr verändern. Die Achse an der offenen Seite mit Daumen und Zeigefinger der linken Hand fixieren und mit der rechten Hand die „Brems-Voreinstell-Schraube“ (Teile-Nr.: 60) aufschrauben und lösen. Dadurch löst sich auch der Bremshebel.



Jetzt kann man die Spule samt Achse herausziehen (Bild 7). Wenn dies vorsichtig geschieht, bleibt die Edelstahlbremsscheibe noch im Getriebeteil stecken. Sollte sich die Einheit schon lösen auch egal – einfach ablegen.

**Bild 7**

Hier in Bild 8 noch die Einzelteile, die sich gemeinsam mit dem Bremshebel abnehmen lassen (Teile-Nr.: 53 – 60).

**Bild 8**

Jetzt zur Achse: Die Anordnung der Kleinteile ist auf den folgenden Fotos 9 bis 11 gut zu erkennen (Teile.Nr.: 4A – 17).



Bild 9

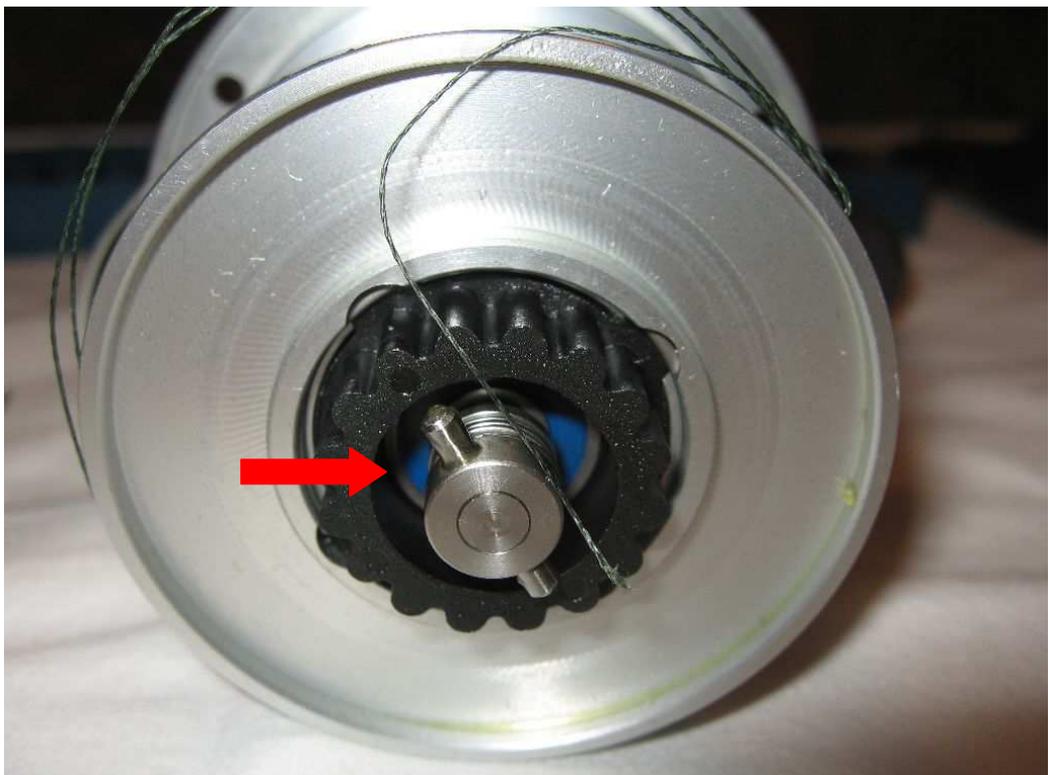


Bild 10

**Bild 11**

Originale Anordnung:))((()

Hier in Bild 12 sieht man auch sehr schön, dass das Kugellager mit der Abdeckung nach außen eingesetzt ist.

**Bild 12**

An der Rückseite der Spule befindet sich ein erhabener Zahnkranz aus Kunststoff, welcher mit einem Sprengring (Teile-Nr.: 9-10) in der Spule fixiert ist. Die Einheit gehört zum „Klicker“ und kann mit Hilfe einer Spitzzange leicht entfernt werden.



Bild 13

Schließlich bleibt nur die Spule mit der eingeklebten Carbon-Bremsscheibe (Teile-Nr.: 12) übrig. Die Bremsscheibe mit warmem Wasser gut reinigen und trocknen lassen.

Als nächstes die Edelstahl-Bremsscheibe (Teile-Nr.: 18) aus dem Getriebeteil des Gehäuses klappen (Bild 14) und die Teile 22, 23 und 24 (Bilder 15 und 16) lösen. Alle Teile sind nur zusammengesteckt und leicht auseinander zu ziehen.

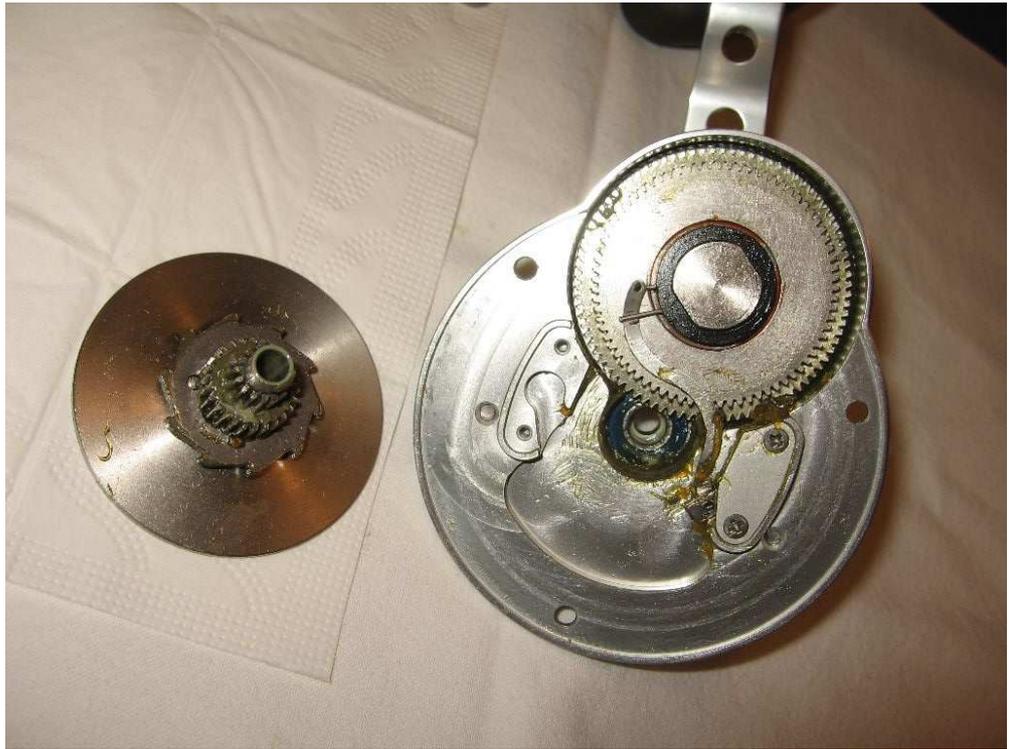


Bild 14



Bild 15



Bild 16

So, als nächstes wird die Kurbel abgeschraubt. Zu diesem Zweck dreht man den Gehäuseteil einfach um. Keine Angst, da kann sich im Moment nach hinten nichts mehr lösen. Zuerst den Gehäusedeckel (Teile-Nr.: 70) abschrauben und ablegen (Bild 17).



Bild 17

Der „Umschalthebel“ für die 2-Gang-Übersetzung ist durch eine kleine Feder gespannt und am „Druckknopf“ (Teile-Nr.: 65) eingehängt (Bild 18).

Die Gesamte Einheit lässt sich inkl. Grundplatte (Teile-Nr.: 66) einfach abziehen. Diese 3 Teile würde ich nicht lösen, denn die Feder sieht sehr filigran aus. Dazu besteht auch kein Grund, da die Pflege auch so erfolgen kann. Der Druckknopf kann jetzt mit einem Schraubenschlüssel gelöst und die Kurbel samt Beilagscheiben und einem Kugellager abgenommen werden (Bild 19).

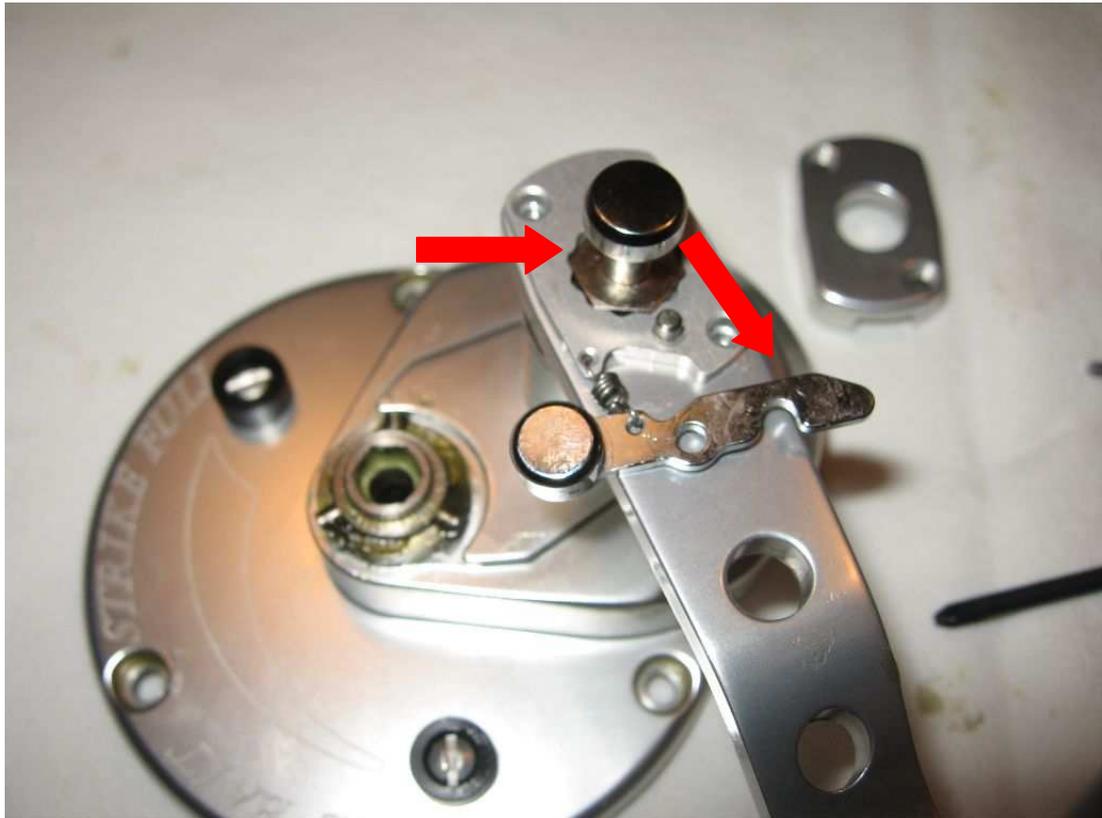


Bild 18



Bild 19

Jetzt wird das Gehäuse wieder umgedreht und die für die Übersetzung zuständigen Zahnräder des Getriebes entfernt.

Zuerst vorsichtig den Sprengring (Teile-Nr.: 27) vom Verbindungsarm (Teile-Nr.: 26) lösen und abziehen (Bild 20). Auf die Stellung der Drahtenden achten, damit beim Zusammenbau nichts schief geht. Der Verbindungsarm kann jetzt zur Seite geklappt und die Getriebeeinheit abgeschraubt werden.

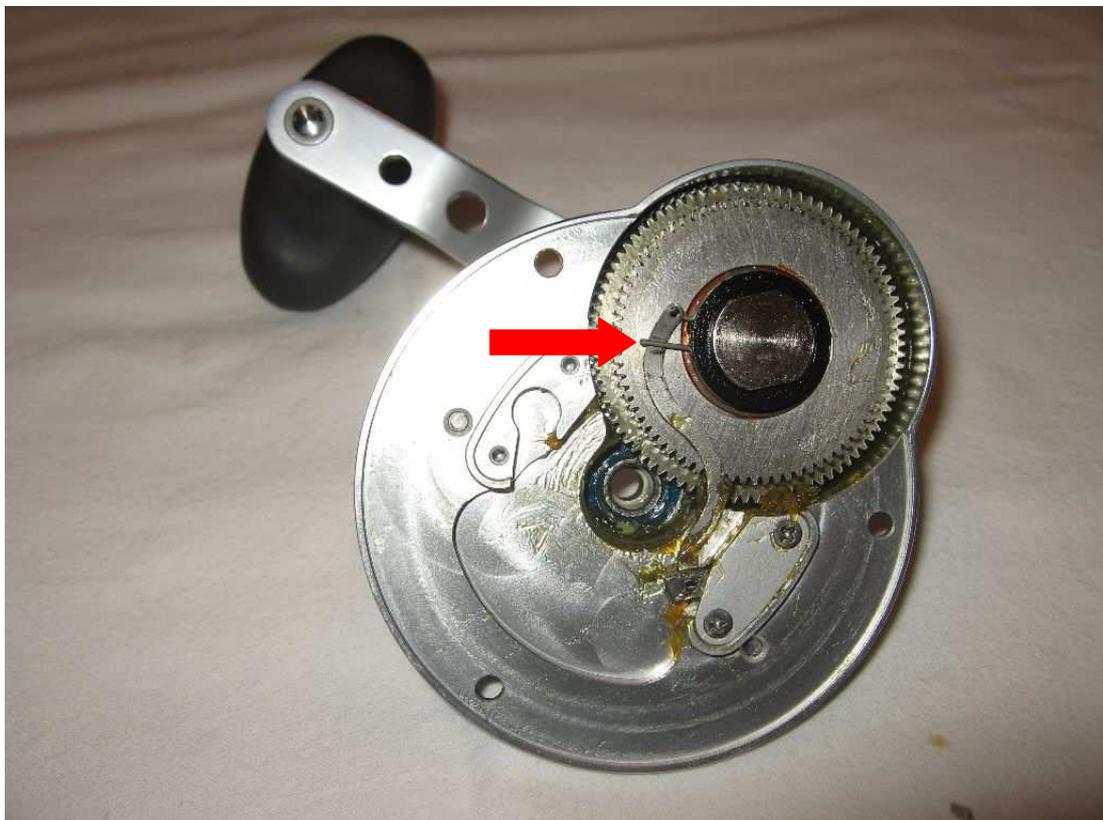


Bild 20

Dazu muss der an 2 Seiten abgeflachte Abschlussknopf (Teile-Nr.: 25) entgegen der gewohnten Drehrichtung mit der Zange oder einem Gabelschlüssel gelöst werden. Vorsichtig versuchen, damit das Gewinde nicht verletzt wird (Bild 21).



Bild 21

Jetzt kann die gesamte Getriebeeinheit einfach aus dem Gehäuse gezogen werden (Bild 21). Die Zahnräder und Kunststoffeinlagen lassen sich einfach auseinanderziehen (Bild 22). Die Einheit mit den Teile-Nr.: 33 – 39 ließ ich zusammen, da sie mit 2 Federn gesichert ist und mit Reel X auch so gut geölt werden kann.



Bild 22

Jetzt bleibt nur mehr der Verbindungsarm im Gehäuse, der durch lösen der 2 kleinen Schrauben auch entfernt werden kann (Bild 23). Zum Schluss noch das Kugellager und die dahinter liegende kleine Kunststoffscheibe (sehr schwer zu sehen) entfernen.

**Bild 23**

Fertig – und die etwa 100 Teile liegen jetzt in „Einheiten“ geordnet auf dem Tisch.

**Bild 24**

Nach dem Zerlegen habe ich alle Teile mit einer Zahnbürste im Waschbenzinbad gereinigt und getrocknet.



Bild 25

Bezüglich der Pflege der Kugellager möchte ich hier auf den kompetenten Beitrag von Alan Tani verweisen, der von Jürgen Wendling (Serviola) im Big-Game-Forum auf Deutsch übersetzt wurde:

<http://www.big-game-board.info/index.php?page=DownloadDBFileDownload&dataID=112>

Meine Kugellager habe ich mit Reel X gepflegt. Alle anderen Teile habe ich mit Hilfe eines feinen Borstenpinsels mit Cal's Grease behandelt und wieder in umgekehrter Reihenfolge zusammengebaut.

Ich habe mich auch entschlossen die Bremsscheiben zu fetten, nachdem ich die Diskussion im Norwegen-Angelforum verfolgt habe:

<http://www.norwegen-angelforum.de/forum/showthread.php?t=31814&highlight=carbonscheiben>

Ich war überrascht, wie einfach die Wartung einer AVET-Rolle ist und möchte wie gesagt alle anderen Angler ermutigen, ihre Rollen auch mal zu öffnen. Für mich war es auch ein interessanter Einblick in die Technik, die sich hinter dem Rollendeckel verbirgt.



Bild 26

Wie gesagt, viel Spaß beim Nachmachen!

© Wilfried Brocks