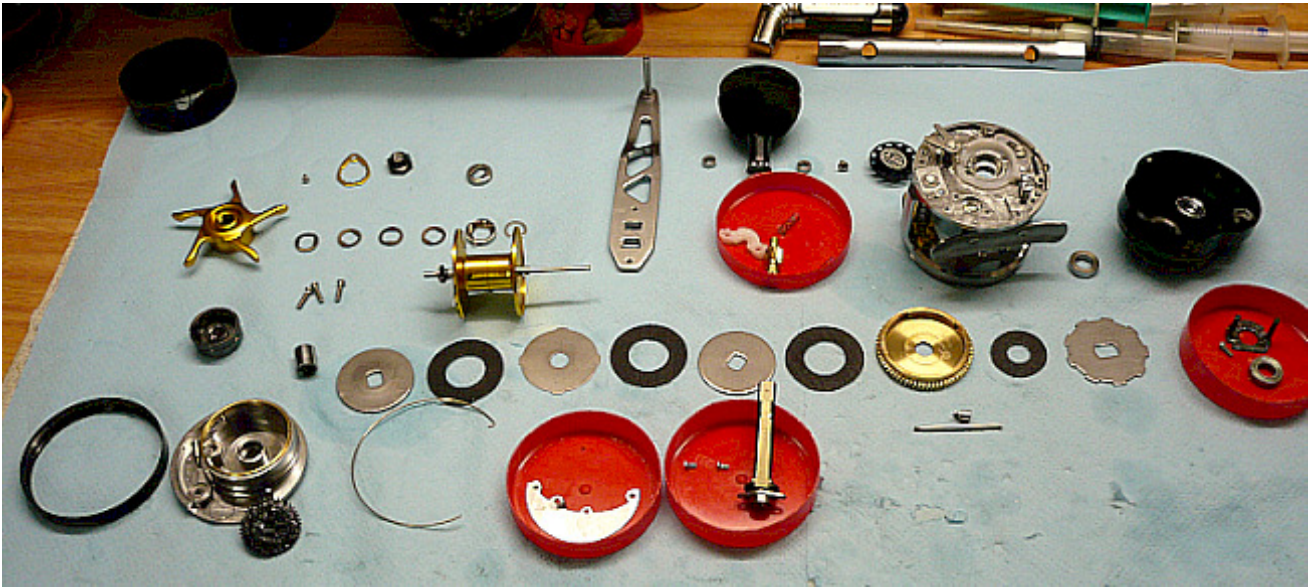
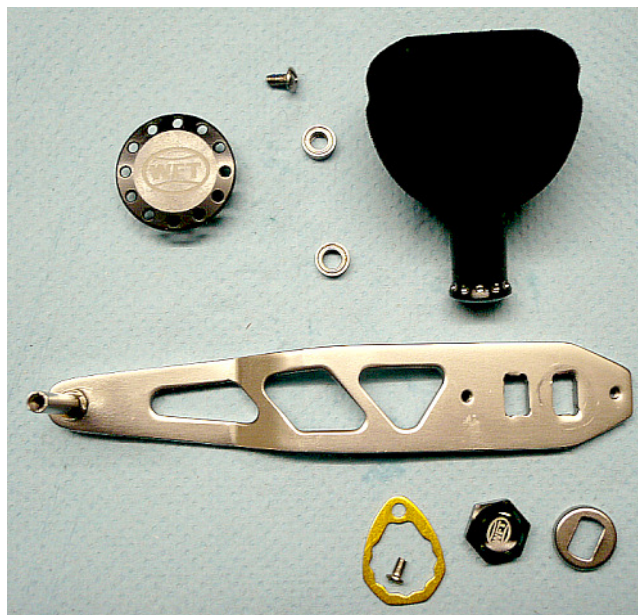


WFT Sen Sea 6 LH/LW

WFT hat im 2018er Katalog die Rolle im Programm. Sieht nicht nur schön aus, auch Kurbelverhalten und Passgenauigkeit sind sehr gut gelungen.
Nu wollen wir uns die Eingeweide anschauen ob das Röllchen eine Empfehlung, aber nicht nur, für Norwegen ist.



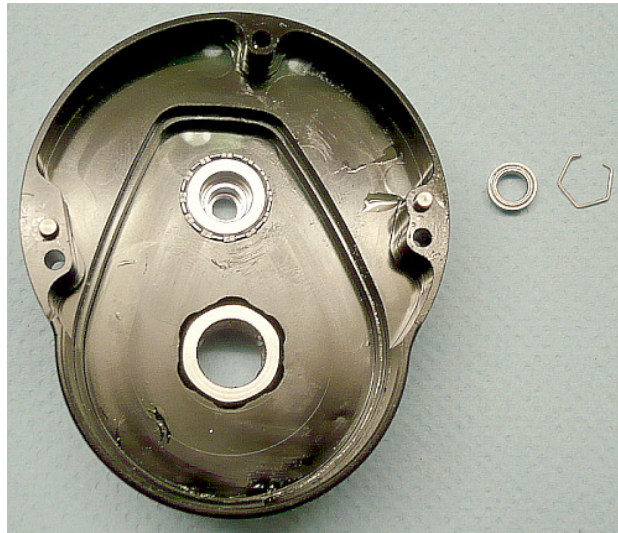
Die zerlegte Rolle



Daten zum Kurbelarm s. weiter unten!



Distanzscheibe, Ratsche, vier Federscheiben, Sternrad



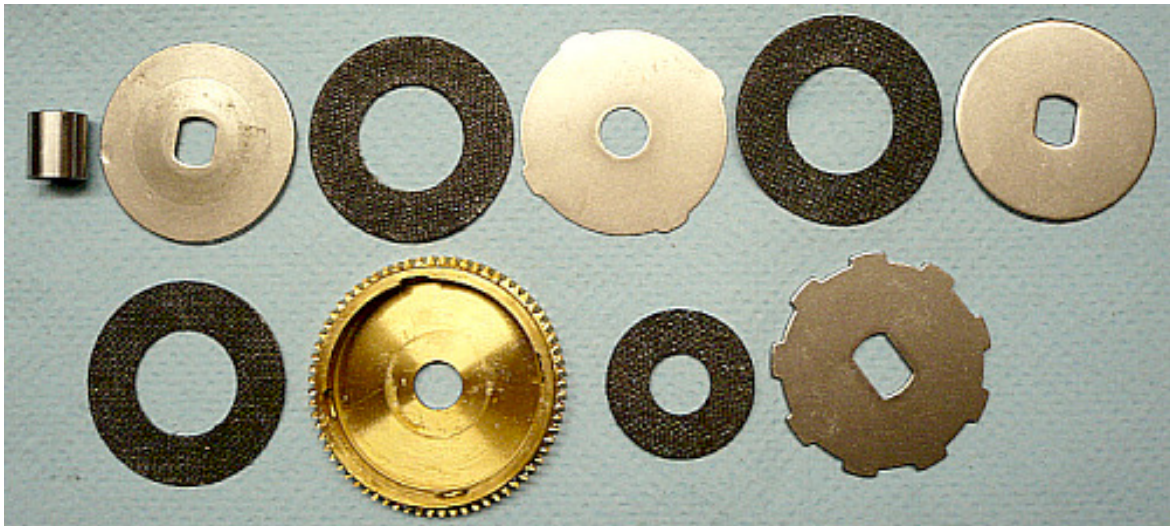
Gehäusedeckel Innenseite, mit Rücklaufsperrung und Pinion Kugellager mit Sicherungsfeder.
Die beiden Zapfen vereinfachen das Aufsetzen des Deckels. Muss nicht lange nach den Gewinden im Gehäuse suchen, um die drei Gehäuseschrauben eindrehen zu können.



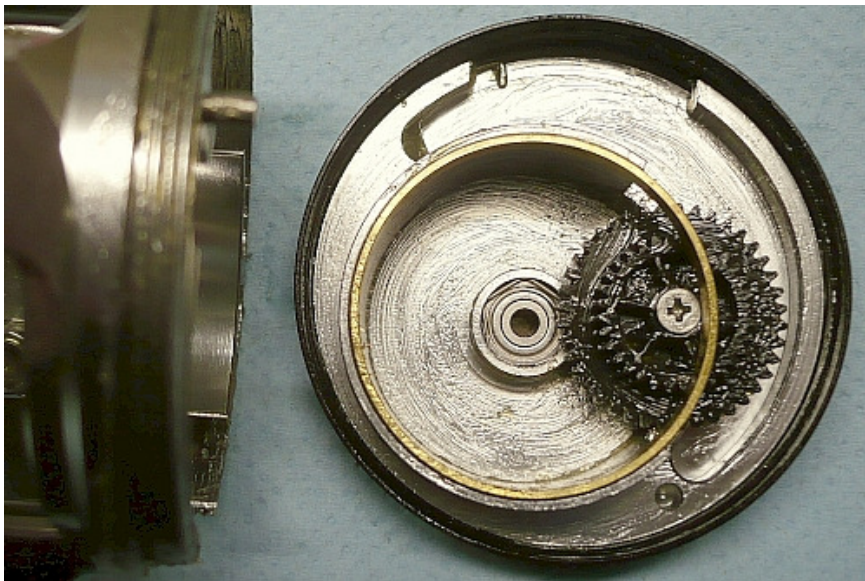
Blick auf das Getriebe
(so gefettet war die beim Zusammenbau)



Blick in das Gehäuse. Das Pinion Gear ist kugelgelagert!



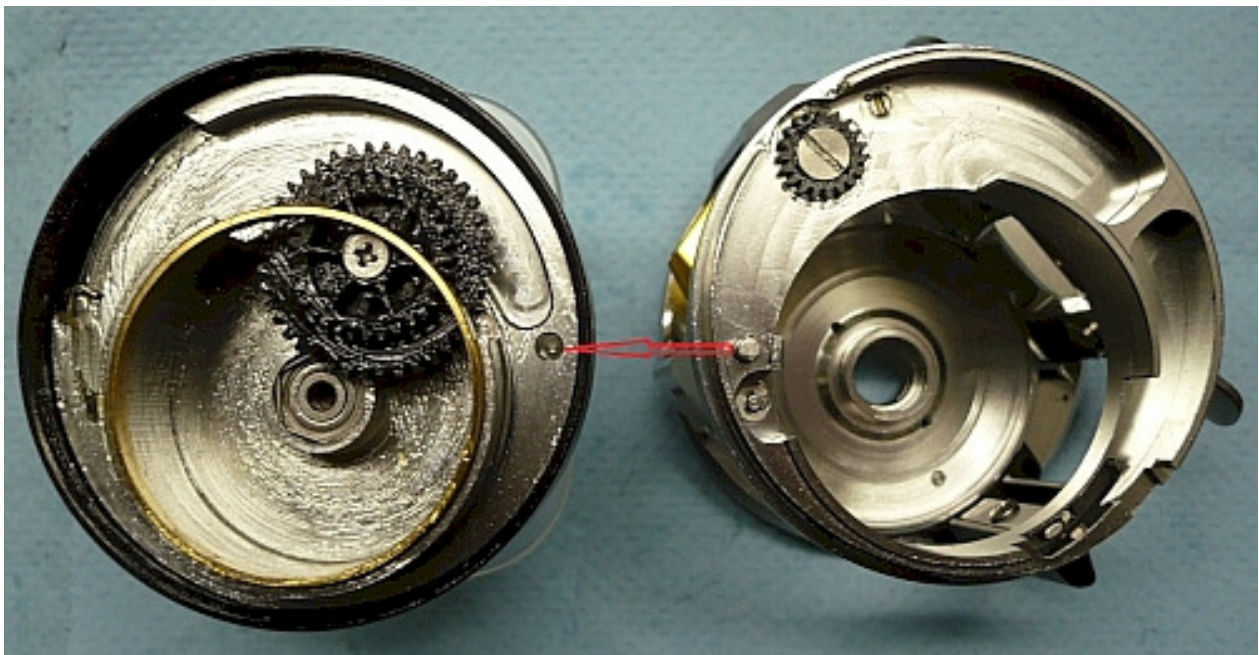
Carbonbremsscheiben bester Qualität. Zur Scheibe unter dem Zahnrad s. weiter unten



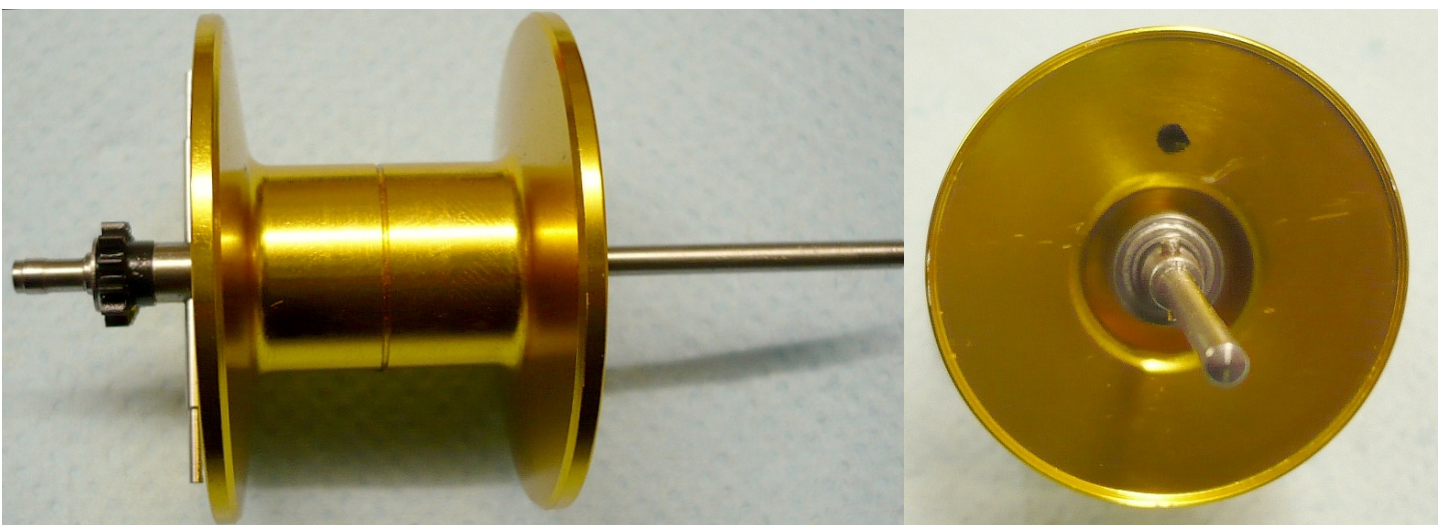
Der rechte Seitendeckel könnte von einer Ryoga sein.
Wenn nicht gut abgeguckt.
Das Schraubgewinde war leider nicht gefettet und kaum zu lösen.
Auch war der Deckel innen nicht gefettet.



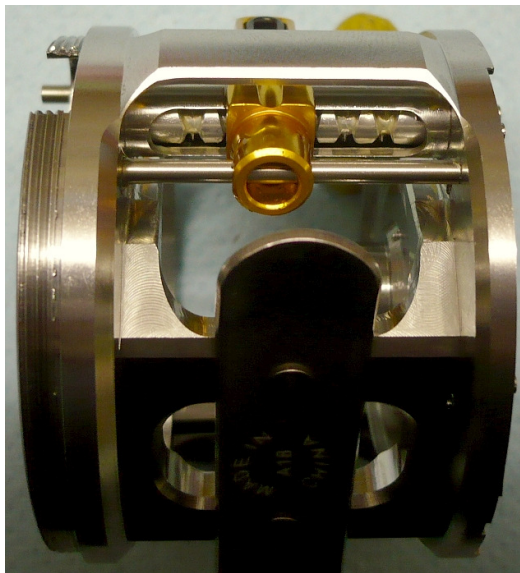
Einzelteile des Seitendeckels



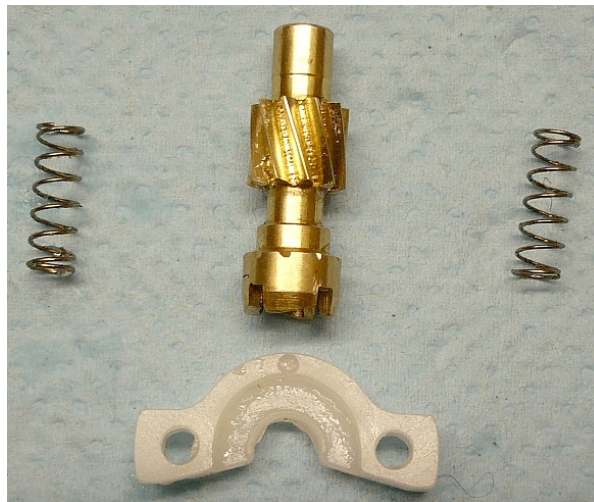
Beim Aufsetzen des Deckel muss der Stift in die Bohrung eingreifen!



In der Spule ist ein Kugellager. Die andere Seite der Achse wird im Kugellager des Seitendeckels gelagert.
 Der Pin ist konisch gearbeitet. Oberer Durchmesser 1,6mm, unten 1,3mm.
 Beim Auspressen aufpassen und nicht versuchen die stärkere Seite durch die engere zu drücken.
 Durch eine Markierung an der stärkeren Seite hat man sofort die Richtung in die der Pin später wieder eingepreßt werden muss.



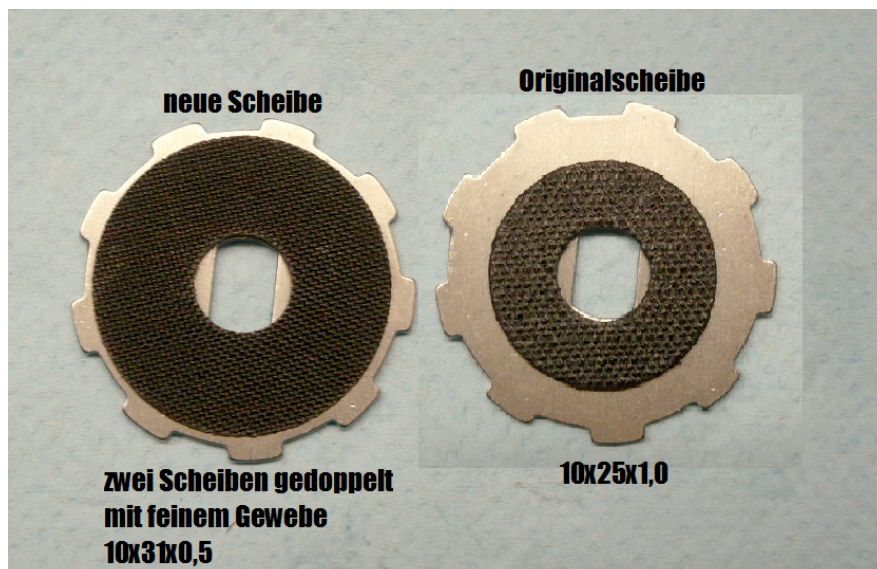
Blick auf den Schnurführer und Worm Shaft



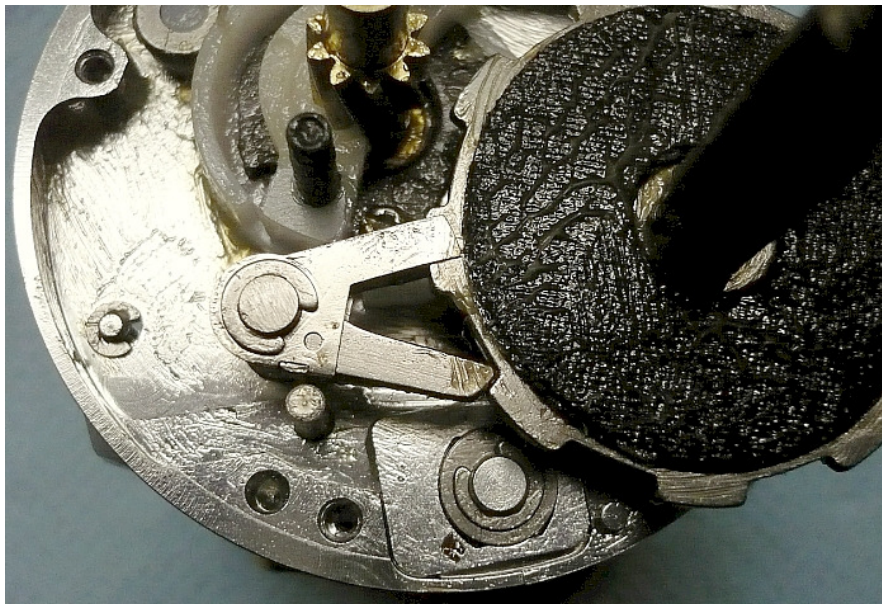
Pinion Gear mit Clutch Bar und die beiden Druckfedern



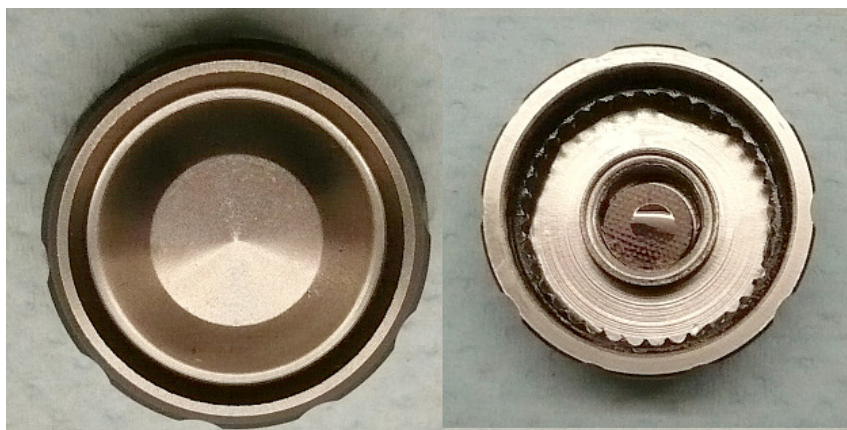
Um den Freilauf der Spule zu verbessern, sollte die Innenseite des Pinion Gears poliert werden.
Geht am einfachsten mit einem Stück vom Pfeifenreiniger, Polierpaste und Akkuschauber.



Zwecks besser Auflage des Main Gears und Performance die Carbonscheibe bis zum Maximum vergrößert



Mit einem AD von 31mm berührt die Führungslippe noch nicht die Carbonscheibe



Gehäusedeckel mit Cast Control Knob. Die Ratsche verhindert versehentliches Verstellen
Vor dem Aufschrauben dezent fetten.



Die Kurbel bietet zwei Montagemöglichkeiten. Für die kleine Rolle ist aufgrund der hohen Übersetzung die 9cm Position zu empfehlen. Die längere Stellung verleitet schwere Senkgewichte einzusetzen. Wegen der kleinen Kugellager und zum Schutz von Pinion Gear, Schnurführer und Worm Shaft, ist die 10cm Position nur für leichte Gewichte zu empfehlen.



Wenn der Auftraggeber knallharte Vorgaben gibt und Qualitätskontrollen durchführt, ist es egal wo in der Welt Rollen gebaut werden!

In die Schematics habe ich die Maße der Kugellager und Bremsscheiben eingetragen.

Das die Maße der Lager im Kurbelknopf keine Teile Nr. haben liegt wohl daran das die Kurbel nur komplett verkauft wird. Gleiches wohl auch mit den nicht genannten Kugellagern auf der Spulenachse.

Nach eingehender Kontrolle aller Teile sind nur positive Eindrücke zu berichten.

Alle Teile sind mit sehr hoher Passgenauigkeit gefertigt. Kein Grat oder sonstige Bearbeitungsspuren zu sehen. Die Kugellager sitzen spielfrei in den Lagersitzen. Das Pinion Gear gleitet ohne Spiel auf der Spulenachse was der Kurbelqualität entgegen kommt. Die Zähne vom Main und Pinion Gear sind sauber schrägverzahnt geschnitten. Die Bremse spricht sanft an und ohne Ruckeln beim Schnurabzug. Die werksseitige Bremskraft von 12kg wird die Rolle erreichen, halte ich aber für übertrieben. Empfehle zum Schutz der Rolle das nie auszureizen, und wird in Norge auch nicht gebraucht.

Die kleinen Kugellager und das Messinggetriebe (Legierung?) dürften bei der hohen Übersetzung starke Kubelgewichte nicht gut bekommen. Die Kugellager sind alles ZZ Lager (beidseitig mit Metalldeckel). Eine Kontrolle, wie gut oder schlecht die gefettet sind, konnte daher nicht vorgenommen werden. Wenn irgendwann Schleifgeräusche auftauchen, die Lager vorzugsweise gegen 2RS Lager tauschen (sind die mit Kunststoffdeckel). Diese Lager lassen sich leicht öffnen und mit einem mittelfesten Marinefett schmieren und wieder verschließen. Die beiden Spulenlager für einen guten Spulenfreilauf nur dezent ölen.

Vollkommen ausreichend sind 2 Tropfen eines Leichtlauföl (ReelX, SpeedX oder gleichwertiges). Die beiden Lager auf dem Worm Shaft bekommen viel Seewassers ab. Zur Vermeidung von Korrosion nach jedem Angel links und rechts von aussen ein paar Tropfen Öl auftragen. Danach kräftig kurbeln damit das Öl in die Lager zieht. Die Rolle braucht dafür nicht geöffnet werden.

Einziges zu kritisieren ist die nicht ganz schlechte, aber auch nicht ausreichende bzw. fehlende Fettung des Getriebes, der Innenseite des Gehäuses und das Gewinde des Seitendeckels.

Für die leichte bis mittlere Angelei wird man mit dem Röllchen sicherlich viel Freude haben.

Gruß
Wolfgang
21.Feb.2018

© die ersten beiden Bilder dem WFT Katalog entnommen
© die restlichen Bilder stelle ich gerne zur freien Verwendung