

SPRO ZALT-ARC XS 755FD



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



Bremknopf, kann zur Wartung nicht geöffnet werden



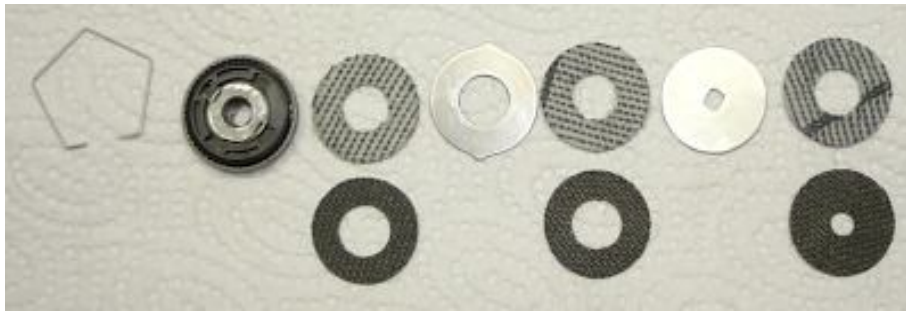
Sauber gearbeitete Spule



Ansicht von oben



von unten



obere Reihe, drei Bremsscheiben aus Gewebe mit vermutlich CFK Fäden durchwoben, gefettet. Ersetzt durch CFK Scheiben.

2 St. 11x25x1mm, 1 St. 5,5x25x1mm, gefettet mit Cal` s

Gern nehmen Hersteller Scheiben gleicher Größe, obwohl die unter dem untersten Metal Washer mit kleineren ID genommen werden kann (sollte).



Teile der Spulenstütze. Die Plasticscheibe gegen eine 0,5 mm CFK ausgetauscht. Diese Scheibe muss als Bestandteil der Bremseinheit gesehen werden. Zum Ausgleich der Schnurwicklung noch eine 0,8 mm CFK beigelegt.



Rotor, Rotormutter und Sicherungsschraube



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. Gleich guten Halt gegen Losrucken ergibt eine U-Scheibe aus weichem Kunststoff unter dem Schraubenkopf.



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. In einer Meeresrolle kann man darauf komplett verzichten und würde die ganze

Konstruktion einfacher machen.



Alle Teile der Rücklauf Sperre. 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 bisher noch nicht gesehen. Die Rollen der Rücklauf Sperre sind in einem Käfig aus Kunststoff gelagert. Wie lange die Rücklauf Sperre hohe Bremskräfte aushält wird die Praxis zeigen.



Blicke in das Innenleben



Leider werksseitig nicht ausreichend gefettet. Die Schraube im Crosswind Block war nicht fest angedreht.



Zahnrad und Crosswind Gear bestehen vom Klang her aus einer Alu/Zink Legierung. Die Legierung des Crosswind Blocks ist nicht zu identifizieren. Das Crosswind Gear liegt lose auf einer Achse, ohne Kugellager und nicht verschraubt. Bei starker Getriebebelastung ist Verschleiß angesagt! Technisch wäre das einfach zu lösen da die Aufnahmeachse massiv ist und ein Gewinde geschnitten werden könnte. Der Crosswind Block ist ein Gußteil (Alu?). An einige Stellen ist der Block schwarz oxidiert was auf den Bildern leider nicht so gut über kommt. So etwas vorher in keiner Rolle gesehen.



Vorder- und Rückseite des Crosswind Blocks.

Die Führung für das Crosswind Gear zeigt durchgehend Lunkerstellen vom Guß und ist nicht nachgearbeitet....

Solche Teile wären besser aussortiert (jedenfalls meine Meinung). Aufgrund des verwendeten Materials bestehen Zweifel wie diese wichtigen Getriebeteile intensives Meeresfischen über längere Zeit durchhalten können.

Wie sich das Schnurlaufröllchen, Zahnrad, Crosswind Gear und Block beim aktiven Meeresangel schlagen, bedarf ausgiebiger Tests.