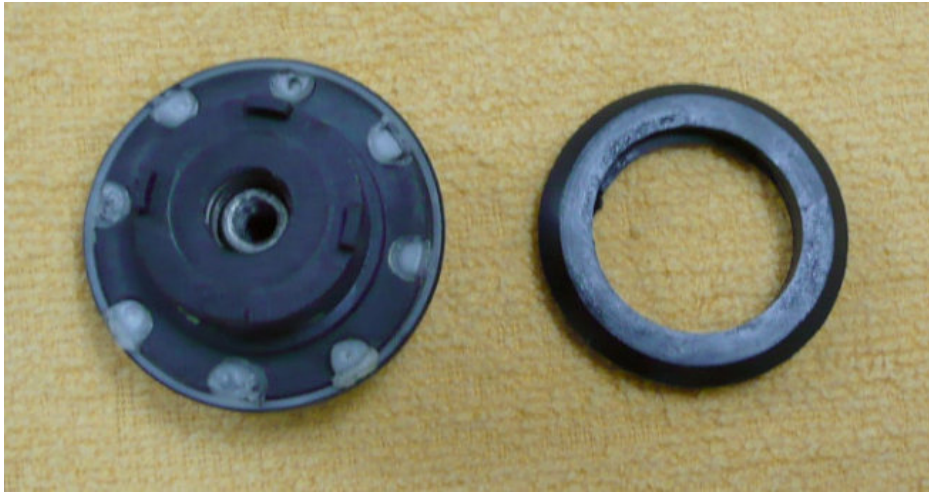


## Vergleich Spro Salt Arc und Spro Black Arc

Im Anglerboard kam die Frage auf wie sich die beiden Rollen von einander unterscheiden.  
Ein Boardy aus dem Anglerboard stellte freundlicherweise beide Rollen für einen Vergleich zur Verfügung.

### Zalt Arc



Der Bremsknopf kann zur Reinigung nicht geöffnet werden.  
Rechts der abgenommene Dichtring



Modern gestylte Spule  
Zwischen Rahmen und dem eingeklebten Carbonstreifen kann Seewasser eindringen. Ein paar Tropfen Korrosionsschutzöl sollten Abhilfe schaffen.

### Black Arc



Der Bremsknopf kann zur Reinigung nicht geöffnet werden.  
Der Dichtring fehlt!



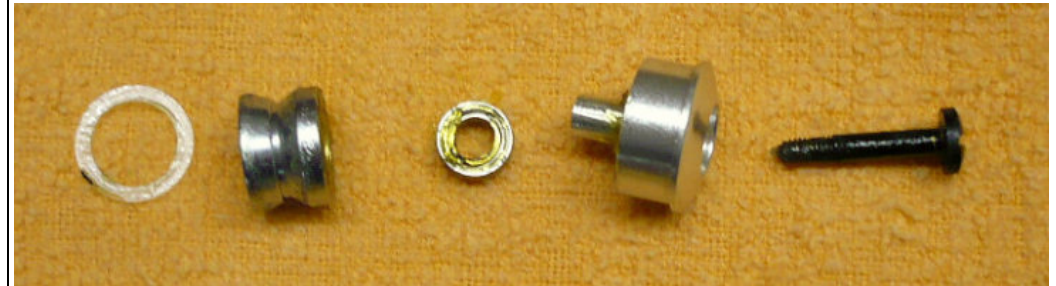
Klassisch gestyltem Spule. Hier kann nirgends Seewasser eindringen.



Unterseite der Spule



Hubstange wird in einem Kugellager geführt

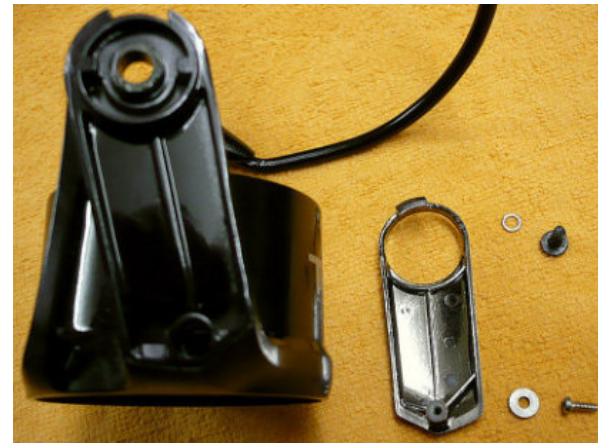


Teile des Schnurlaufs in beide Rollen gleich  
Die komplette Einheit konnte ohne Kraftaufwand entnommen werden  
Bei der Zalt Arc waren alle Teile trocken. Black Arc leicht gefettet





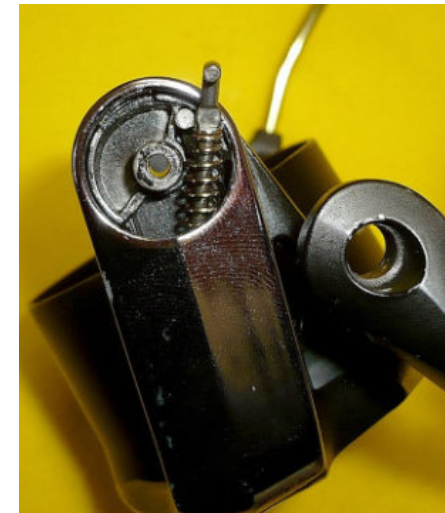
Blick auf den Rotor. Bis auf die Farbe beide gleich. Schauen wir uns an wie die Abdeckkappen ab- und wieder angeschraubt werden.



Abschrauben vom Bailarm entgegengesetzt vom Bügelumschlagsystem. Der Deckel läßt sich nicht wie gewohnt von der Aussenseite abschrauben.  
Eine Schraube wird von der Innenseite des Rotors, die zweite von der Unterseite des Rotors abgeschraubt.

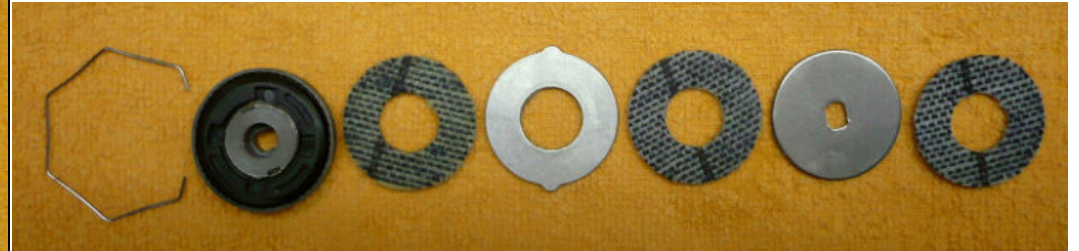
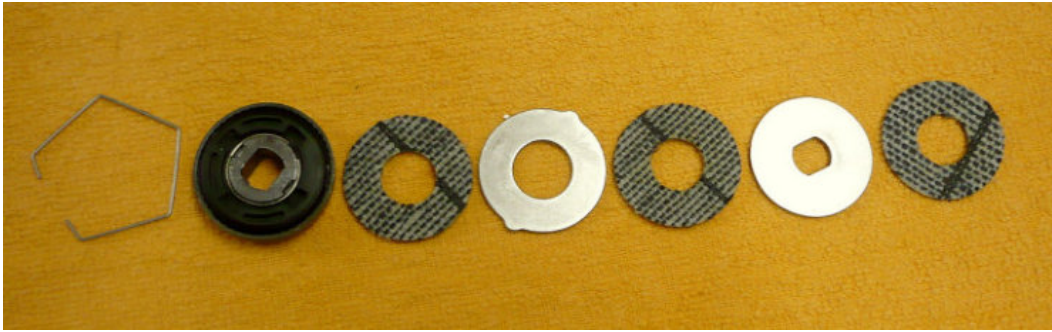


Zur Montage: den Deckel aufsetzen, die kleine Mutter die wie eine U-Scheibe aussieht in die Aussparung legen. Den Rotor auf die Seite kippen und von innen die Schraube eindrehen. Dabei aufpassen das die Scheibe nicht heraus fällt. Etwas Fett in die Aussparung verhindert das Herausfallen.  
 Gehört schon einiges an Fantasie dazu so etwas auszudenken....  
 Damit sich in die Aussparung keine Salzkristalle ansammeln immer gut fetten!!!

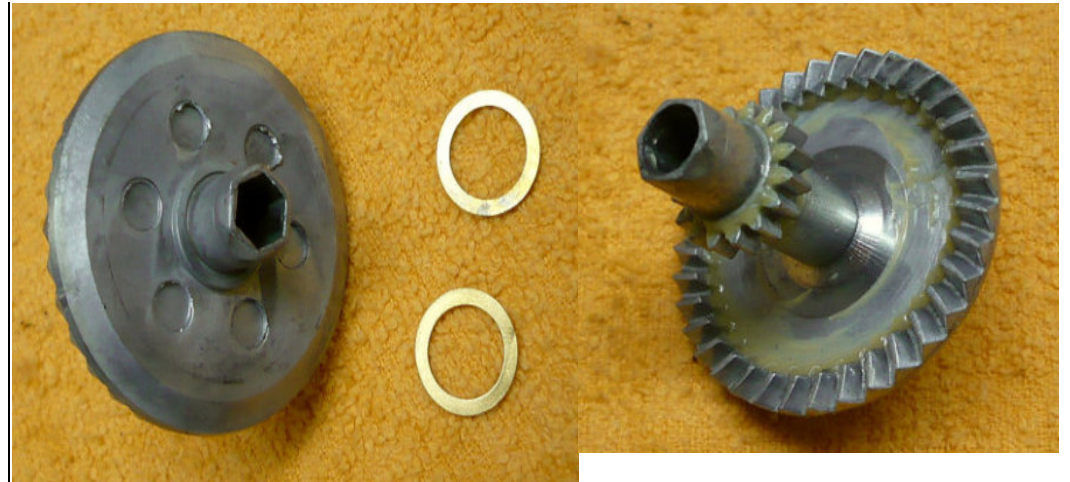
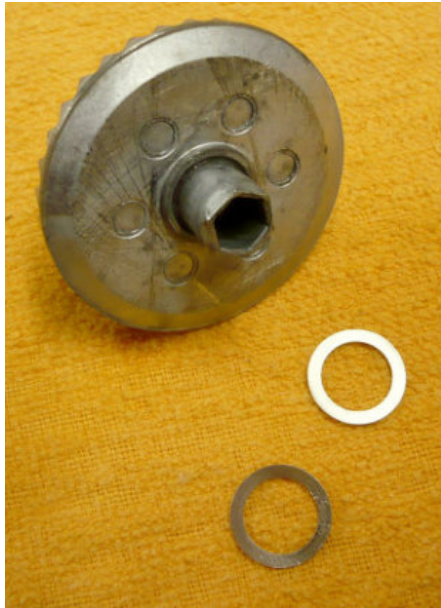


Kompliziert wird es wenn der Deckel an der Seite der Bügelumschlagmechanik abgenommen werden muss. Wenn der Bailarm dann zurückgezogen wird haken die Druckfeder etc. aus..... so wie auf dem Bild einer anderen Rolle. Habe daher darauf verzichtet die Seite zu öffnen.  
 Servicefreundlich? Möge jeder für sich entscheiden....





Drei Bremsscheiben aus Canvas (Stoff) mit vermutlich Carbonfäden durchwoben. Solche Scheiben sind von der Fin-Nor OFS 9500 bekannt und sollten gegen Carbon getauscht werden. Wenn die Scheiben nicht gut gefettet sind können die Wasser aufnehmen!



Getriebezahnrad

War etwas verwundert das bei der Zalt Arc je eine Paßscheibe auf der Vorder- und Rückseite der Achse steckten. Beide nach vorn auf die Achse gesteckt so wie es bei der Black Arc korrekt gemacht war.

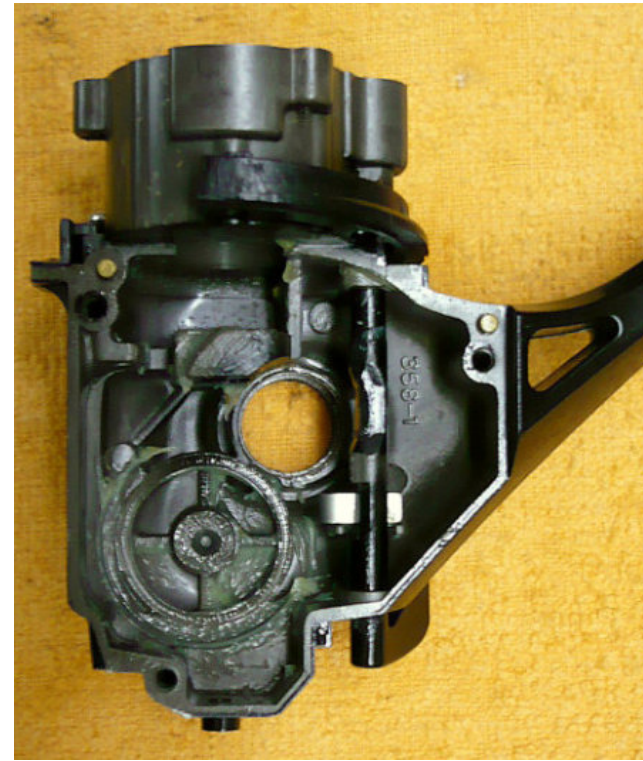
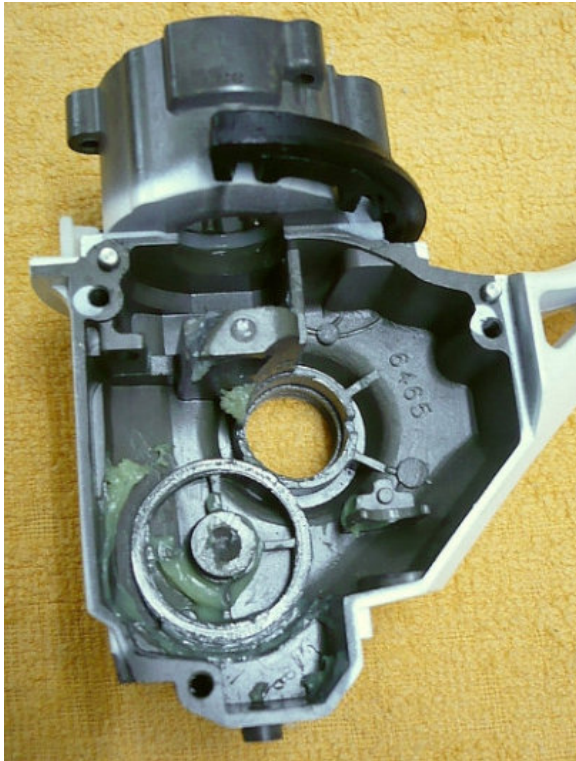




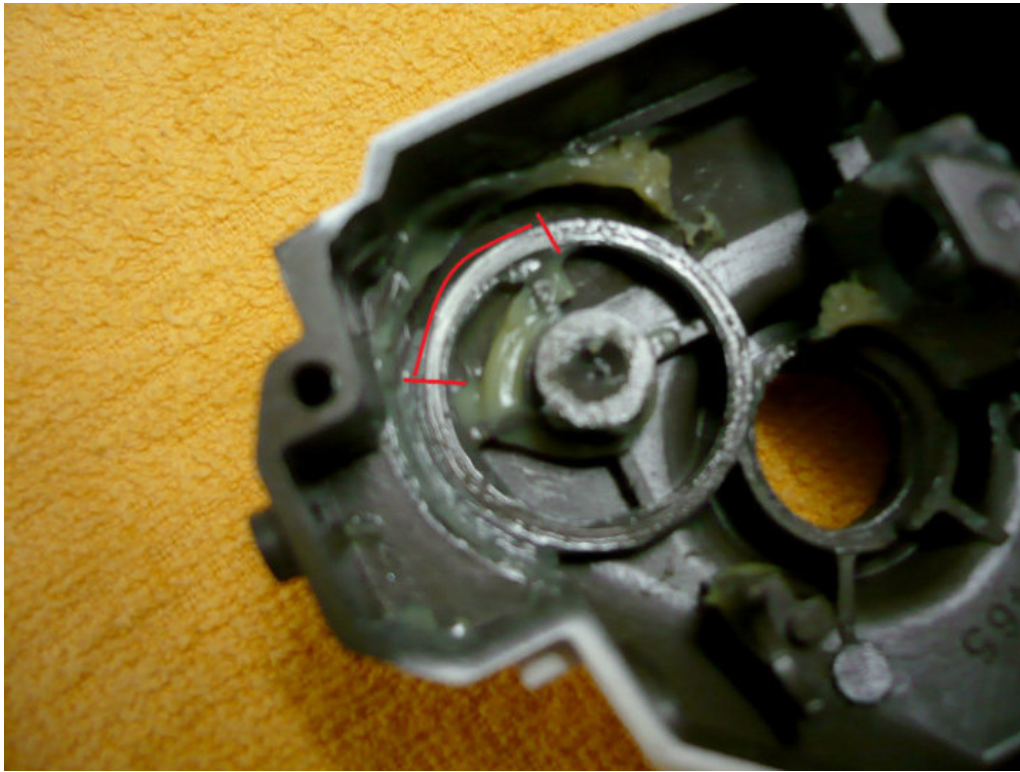
Die weiteren Getriebeteile. Exenterrad, Hubachse mit Slide mit eingesteckter Führungsstange gegen Verwindung des Slide. Spulenaufnahme mit Sicherungsstift



Exenterrad, Hubachse mit Slide mit eingesteckter Führungsstange gegen Verwindung des Slide.  
U-Scheibe, Ratschenrad, Distanzscheibe



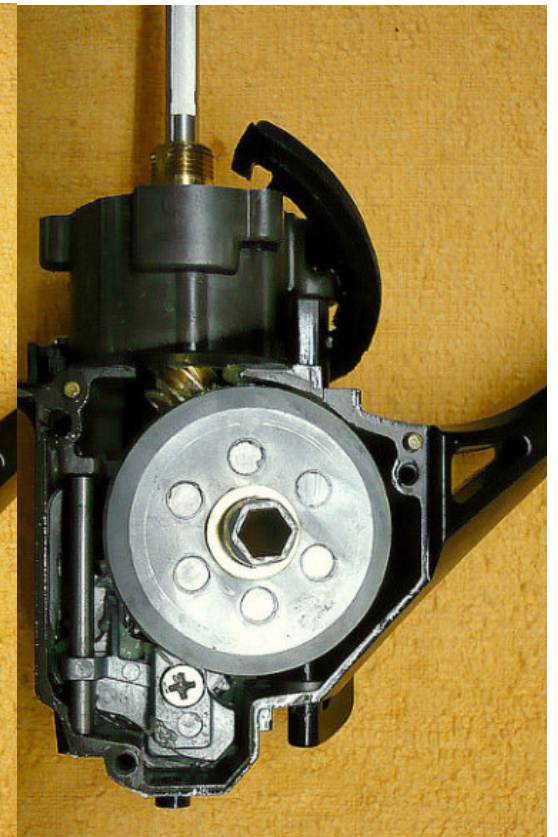
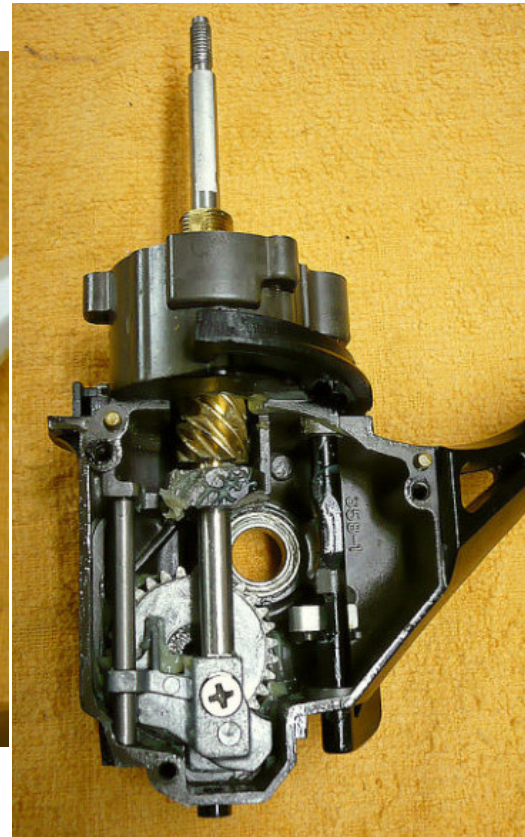
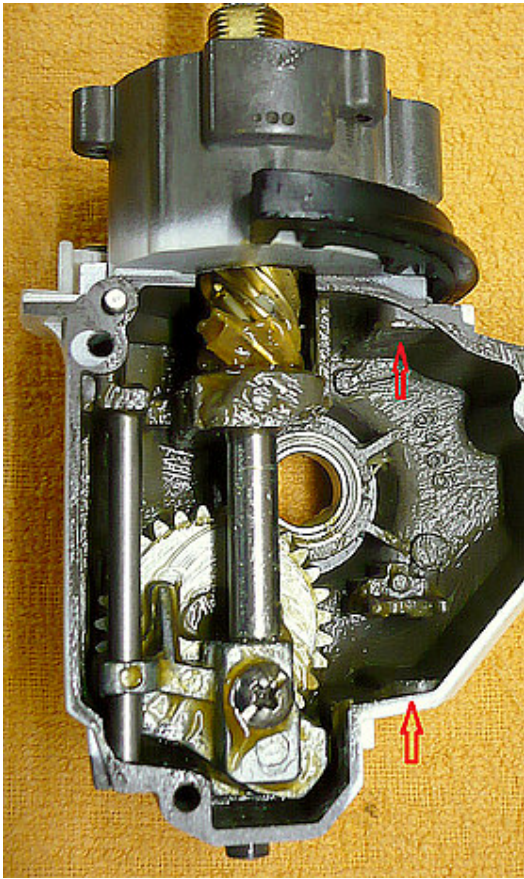
Beide Gehäuse sind baugleich. Bei der Zalt Arc sind die schon zu sehenden Führungen für den Umschalter der Black Arc noch nicht durchbohrt. Die Black Arg war etwas besser gefettet als die Zalt Arc. Aber was sofort ins Auge gefallen und viel gravierender ist..... s. nächste Bild



Auf der rot markierten Strecke zeigt das Gehäuse Schleifspuren durch Aufliegen des Exenterrads! Gründe können sein das die Führungsstange des Slides zu tief gelagert ist und unter Kurbelbelastung der Slide auf das Exenterrad drückt. Auch kann das Exenterrad etwas zu tief aufgesteckt sein. Mit einer dünnen Paßscheibe könnte das Exenterrad evtl. höher gestellt werden. Dabei aufpassen das der Slide nicht auf dem Exenterrad aufliegt. Bei einer Heavy-Duty Rolle ist es mehr als empfehlenswert wenn das Exenterrad kugelgelagert und zusätzlich verschraubt ist.

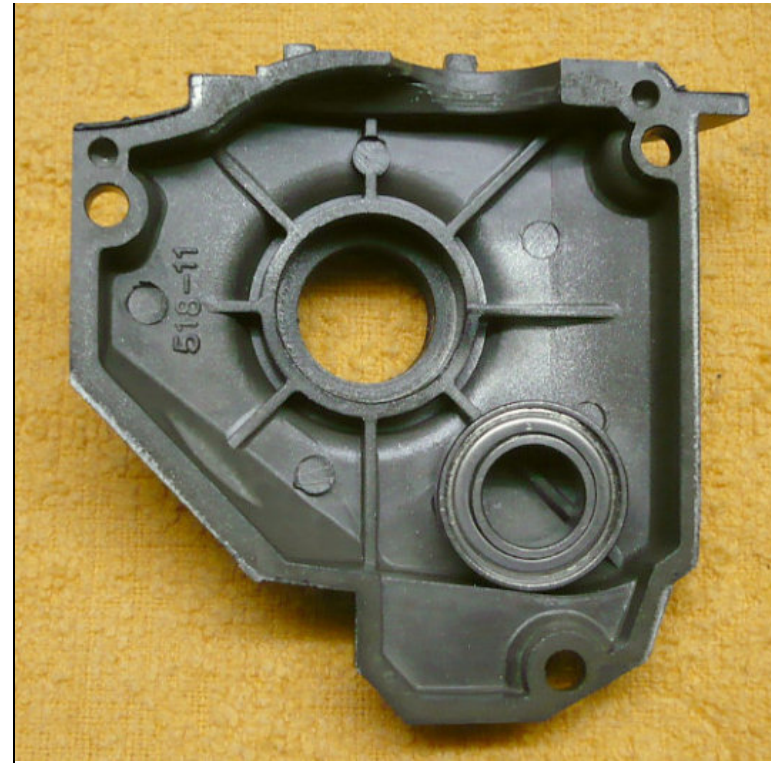
Keine Beanstangungen. Rolle sah aus wie ungefischt



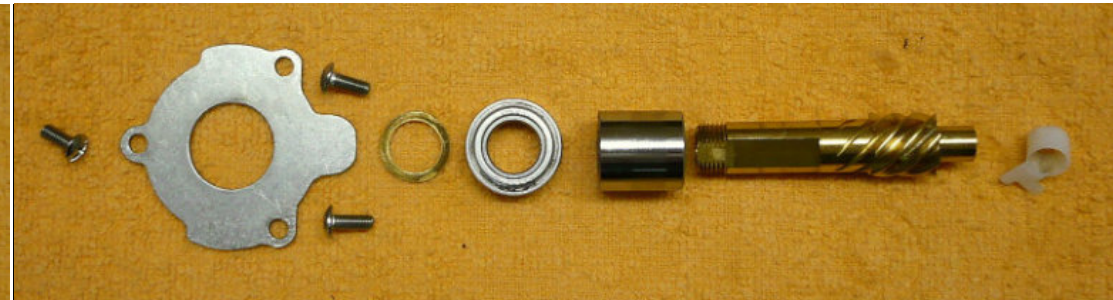


Bis auf die Führungsbohrungen für den Umschalter sind zwischen beide Gehäuse und Getriebe keine Unterschiede.  
 Das Zahnrad der Black Arc war sauberer gefertigt. Bei der Zalt Arc ist der gut zu sehende scharfe Gießrand nicht entfernt worden.  
 Ist ein Qualitätsmangel der die Funktion nicht behindert.  
 Die abgebildete Spritze mit Fett ist lediglich ein Hinweis darauf das Gewindebohrungen gegen Eindringen von  
 Seewasser und Korrosion gefettet werden sollten!



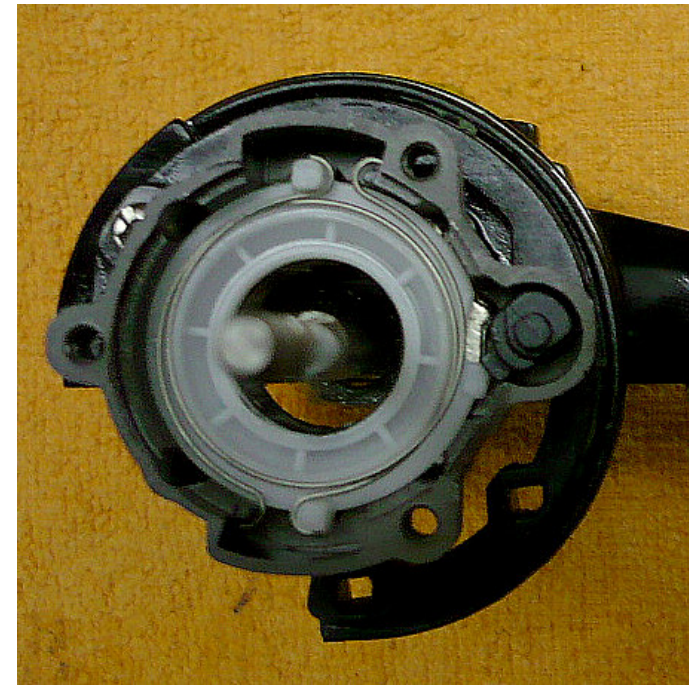
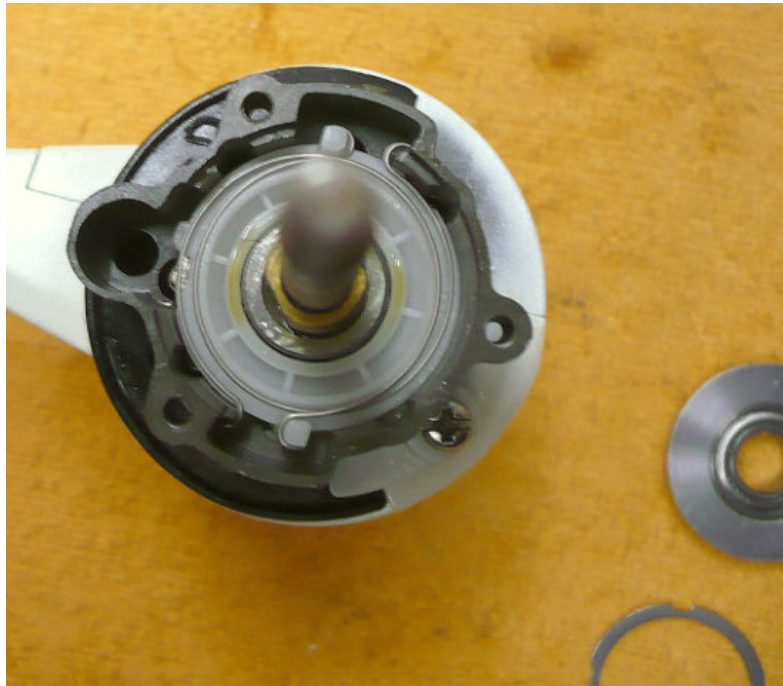


Gehäusedeckel optisch kein Unterschied zu erkennen.



Alle Teile gleich (die Distanzscheibe ist auf dem Bild der Zalt Arc nicht mit abgebildet)  
Bei einer starken Meeresrolle muss das Ritzel beidseitig gegen Verwindung kugellagert sein! Die untere Plastebuchse ist ein No-Go.





Bis auf die integrierte Funktion für den Umschalter haben beide Rollen die gleiche Rücklaufsperrung.  
 Nicht getestet ob der Rahmen (1) der Rücklaufsperrung wie bei der Zalt Arc XS 755FD nur durch den Ausbau des Umschalters entnommen werden kann.  
 Jedenfalls nette Fummelei die wieder zu montieren. Daher beim Auseinandernehmen gut merken oder vor jedem Handgriff ein Foto schießen.  
 Diese Art der Rücklaufsperrung bisher nur bei Rollen von Spro und Hart gesehen.

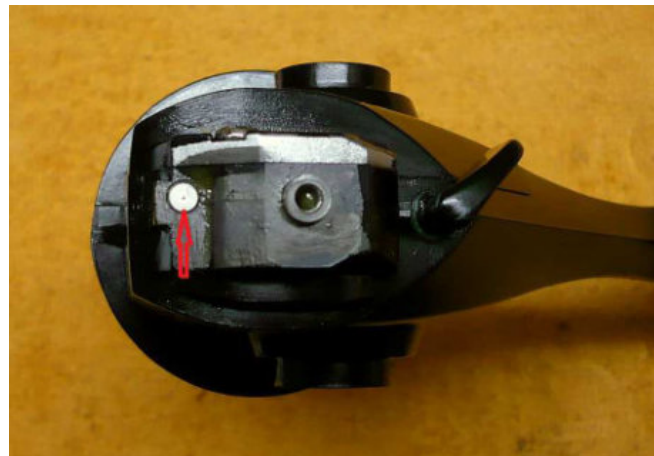




Stabile Kurbel mit Hartgummiknauf. Gelagert auf zwei Kugellager



Der Kurbelknauf ist aus Metall. Gelagert auf zwei Kugellager.  
Das zu starke seitliche Spiel des Knaufs mit einer Passscheibe justiert.



Gleich bei beide Rollen.

Der Pfeil markiert das Ende der Führungsachse des Slides. Wenn die Gehäusekappe abgenommen und die Rolle aufrecht gehalten wird, rutscht die aus dem Gehäuse!!! Gegen Eindringen von (See-) Wasser sollte die ganze Auflagefläche wie auch die Innenseite der Gehäusekappe gegen Korrosion gefettet werden da die Gehäusekappe nicht wasserdicht abschließt.