

Installation av UT Reel Drag Improvement System i ABU Ambassadeur 5500 C3.

Av Ulf Tingström, UT Reel Technology, mars 2006.

Disclaimer:

Installationsbeskrivningen är skriven efter bästa förmåga, fritt från minnet och helt grundat på eget skrivande. Du skall naturligtvis kontakta mig via www.utreel.com om Du kör fast, om något verkar underligt eller om Du har några funderingar.

UT Reel Technology tar inget ansvar för skador som installatören åsamkar sin rulle, de ingående komponenterna, uppgraderingsdelarna, sig själv eller andra ägodelar. Aceton, kemiskt ren bensin och liknande lösningsmedel är hälsovådliga och kräver mycket god ventilation. UT Reel Technology rekommenderar att allt arbete med lösningsmedel sker i s.k. dragskåp.

- a. Tvätta händerna noga, tag fram sprängskissen på rullen och vik ut ett stort vitt papper på ett bord.
 - b. Tag fram en tuschpenna, det verktyg Du fick med rullen, en liten optikermejsel, en mycket vass kniv eller ett en-eggat rakblad, en ren trasa, några topz, en rulle tejp, en burk att lägga överblivna delar i, en skvätt aceton alt. kemiskt ren bensin eller T-sprit samt alla grejor Du just fått levererade.
 - c. Lägg rullen på bordet mitt på pappret, tejpa fast linan på spolen.
 - d. Skruva av vevgaveln, lägg den åt sidan, tag bort spolen och lägg den framför Dig.
 - e. Tag fram vevgaveln och skruva av låsskruven till vevens mutterlås, tag bort mutterlåset och lägg dem åt sidan. Tag fram originalverktyget och lossa kronmuttern som håller veven och lägg den i burken. (Notera att om Din rulle är vänstervevad, då är kronmuttern vänstergångad). Med hjälp av optikermejseln, pilla bort spårriktaren som låser veven (och huvuddrevsbussningen). Jag brukar lägga ett finger på själva spårriktaren att så den inte flyger iväg. Lägg spårriktaren på fatet. Tag bort veven och lägg den åt sidan. Tag bort fjäderblecket, stjärnhjulet, fjäderbrickorna och eventuella shimsbrickor, gör dem rena och lägg dem åt sidan.
 - f. Lossa försiktigt på skruvlocket till den mekaniska kastbromsen och lirka loss den från den svarta plastbiten som sitter på spolaxelns ände, notera hur plastbiten är vänd. Drag ur axeln åt andra hållet, pilla ur kopparblecken som ligger i skruvlocket och gör rent alla delarna och lägg dem åt sidan.
 - g. Lägg gaveln med yttersidan uppåt framför Dig och lossa på skruvarna på gaveln. Lätta på gaveln från bromsplattan. Gör gaveln ren på insidan och peta ur den kromade IAR-bussningen som brukar fastna i IAR-lagret om den inte sitter på huvuddrevsbussningen. Lägg dem åt sidan.
 - h. Studera innehålllet på bromsplattan noga. På axeln sitter huvuddrevsbussningen som håller huvuddrevet, slirbromsmekanismen och IAR-bussningen. Du ser även pinjongen som driver spolen, kom ihåg hur den är vänd. Börja med att plocka loss huvuddrevsbussningen och den kopparbricka som ligger under den. Tag bort bromsdelarna försiktigt och notera noga i vilken ordning brickorna och lamellerna sitter och lägg sedan brickorna och lamellerna och i rätt ordning framför Dig, som referens när Du skruvar ihop rullen. Gör ren huvuddrevsbussningen och alla shimsbrickor och lägg dem åt sidan.
 - i. Notera noga hur alla delar som sitter kvar på plattan är monterade, hur de är vända och i vilken ordning de sitter. Kolla hur pinjongen (lilla drevet) är monterat, innan Du plockar loss det ur plastramen det sitter i. Plocka bort alla delar, gör rent och lägg dem åt sidan.
 - j. Gör rent bromsplattan ordentligt och avsluta med att torka av centrifugalbromsbanan med en topz med aceton, kemiskt ren bensin eller T-sprit. VARNING! - Se till att plasten i Topzens skaft inte smälter.
- Nu är allt rengjort och isärplockat och Du har i värsta fall en driva isärplockade delar framför Dig.
- Hade Du varit listig hade Du ritat stora cirklar med tuschpennan på stora pappret och lagt delarna så som de hörde ihop. Men eftersom Du nu inte gjorde det och dessutom struntade i att leta fram sprängskisserna får Du fortsätta på gehör.
- k. Tag fram dosan med Cal's 2speed reel grease. I fortsättningen skall Du lägga en tunn hinna fett på lågfartssystemets ALLA glidytor innan de monteras.
 - l. Montera pinjongdrevet i plastramen och montera sen tillbaka alla delar i frikopplingsmekanismen.
 - m. För att eliminera axialt glapp i veven, tag kopparbrickan mellan fingrarna och böj den över ex.vis spolens axel så den blir kupad och lägg den på plats. Lägg en ordentlig klick fett på huvuddrevsbussningens axel montera sen dit huvuddrevsbussningen.

n. Tag fram CarbonTex-lamellerna och slirbrickorna i stål, fetta in stålbrickornas ytor magert, dvs så färgen är jämn och matt, men inte så mycket fett att de kladdar. Lägg dit den mindre av CarbonTex -lamellerna med en tunn fetthinna på var sida och lägg sen dit huvuddrevet. Lägg sen lamellerna och de nya specialstålbrickorna i rätt ordning, var EXTREMT noga med att "öronen" på stålbricka nr. 2 ligger i sina spår. Lägg dit IAR-bussningen med den "kantiga" sidan mot drevet. Det är möjligt att stålbrickan med minst diameter inte får plats, det märker Du dock inte förrän rullen är ihopskruvad.

o. Tag fram vev-yttergaveln, fetta in IAR-lagret och passa in den försiktigt över bromsplattan, kolla så att frikopplingsknappen går fri i sitt spår i gaveln. Skruva inte ihop om inte gaveln ligger dikt an mot plattan UTAN hjälp av yttre kraft. Skruva ihop med lite fett på gångorna.

p. Sätt axeln på plats, pilla dit den svarta låsbrickan i plast så att den passar i axelns ändspår, lägg i kopparblecken i skruvlocket med lite fett emellan och lägg lite fett på gångorna innan den mekaniska kastbromsens lock skruvas dit.

q. Bestäm hur Du vill ha Din broms, om den skall vara mjuk och inte bottna utan att den spänns mycket hårt, lägg dit fjäderbrickorna så de kupade delarna är i från varann (), vill Du att den lätt skall bottna och bli stumm, lägg båda brickorna med de kupade delarna vända mot huvuddrevet ().

r. Lägg lite fett på kontaktytorna, lägg dit eventuella shimsbrickor, skruva dit stjärnhjulet, lägg dit fjäderblecket och sätt dit veven, skruva åt stjärnhjulet och pilla dit spärtryttaren. Lätt lite fett på skruven innan den dras åt. Lägg mutterlåset på plats, drag låsskruven och nu är vevgaveln färdig.

s. Kolla så veven går lätt och att spolen följer veven utan motstånd. Kolla att slirbromsen är mjuk och jämn, och att den lätt kan justeras. Kolla att den kan ansättas riktigt ordentligt. Skulle veven gå trögt eller om bromsen inte kan ansättas, fundera om Du gjort allt rätt. Är Du det minsta osäker skruva isär gaveln igen. Om Du är helt säker på att Du gjort rätt; knacka till ordentligt på kronmuttern med en plasthammare eller med skafet från en större skruvmejsel, och känn efter om det blev bättre.

t. UT och fiska!

Periodiskt underhåll:

Rullens samtliga delar är behandlade för att klara långa driftstider utan annat underhåll än regelbunden avtorkning. Vid fiske i saltvatten skall rullen försiktigt sköljas under rinnande vatten före avtorkning. Saltvattensfiske med en sälla mostvarande Nordatlanten minskar det rekommenderade serviceintervallet till c:a en fjärdedel.

Där fett förskrivs används ett högkvalitativt fett avsett för blandade metaller i korrosiv miljö. UT Reel Technology rekommenderar Cal's Star Drag Reel Grease. Rocket Oil Yellow Label eller Rocket Oil Tournament Grade, skall användas där olja föreskrivs. Andra oljor kommer att ha starkt negativ inverkan på rullens prestanda, serviceintervall och livslängd.

Smörjning högfartssystemet:

Spollagren: 2 – 4ggr per år skall varje lager tvättas ur med aceton eller kemiskt ren bensin och få en droppe Rocket Oil i kanten som snurras in i lagret. Om Tournament grade används måste lagren smörjas efter nära nog varje tur.

Linspridarsystemet: Evighetsskruv och knivbult tas isär 1 gg per säsong, görs rena och smörjs med Cal's 2 speed reel grease. Om UT Reel Performance+ är installerad skall keramhybridlagren i evighetsskruvens ändar få en droppe Rocket Oil efter var annan tur. Linspridardrivhulets lager smörjes samtidigt som spollagren.

Smörjning, lågfartssystemet:

Inget behöver göras om inte bromsen börjar bli "ryckig" eller om rullen oavsiktligt badas. I båda fallen skall rullen skruvas isär och alla delar i vevgaveln utom IAR lagret (superstopplagret som sitter pressat i gavelns vevparti) skall göras rena med diskmedel och varmt vatten, torkas torra och monteras ihop med sparsamt med fett. Alla metallytor som angränsar till lamellerna skall få en tunn hinna fett, men inte så mycket att det kladdar. IAR lagret tvättas ur med kemiskt ren bensin, tändvätska eller citydiesel och smörjes sen med Cal's 2 speed reel grease eller motsvarande.