

Winden und Winschen

Zu den Verlusten auf der Trommel kommen weitere Reibereien zwischen Zahnrädern, Lagern und Lagersitzen und den Klemmen der selbstholenden Winschen. Rein akademisch ließe sich damit die Qualität einer Winsch bestimmen, da die Reibungsverluste innerhalb der Winsch zunächst in erster Linie vom Fertigungsaufwand bestimmt werden. In der Praxis kann man jedoch allgemein davon ausgehen, dass die verbliebenen Hersteller in etwa auf dem gleichen Qualitätsniveau arbeiten; Unterschiede sind eher in Details zu finden. So ist der Leinenabwurf bei Harken-Barbarossa rollengelagert, die Winschtrommel bei Andersen, wie bereits erwähnt, in Längsrichtung geriffelt, und Lewmar klemmt die Schot bei den selbstholenden Winschen in Federn.

Demontage der Trommel

Interessanter als die Oberflächenrauheit der Zahnräder dürfte für den durchschnittlichen Segler die Wartungsfreundlichkeit der Winsch sein. Hier sollte man sich die Angaben der Hersteller, die meines Wissens noch nie eine wartungsfeindliche Winsch produziert haben, genau zu Gemüte führen. Zu Wartungs- und Reinigungszwecken muss in der Regel die Winschtrommel abgenommen werden. Dies erreicht man bei den meisten Winschen sehr schnell durch zum Beispiel Lösen einer Schraube oder Abnehmen einer Ringfeder. Entscheidend ist aber, wie viele Teile insgesamt voneinander gelöst werden, sprich, wie viele einzelnen Teile außerbords gehen können.

Bei Enkes-Winschen muss man zur Demontage der Trommel lediglich die Klemmschraube des Leinenabwurfs lösen, anschließend kann die Trommel nach oben abgehoben werden. Dummerweise ist der Leinenabwurf nach etwa 20 Millimetern Hub an überhaupt nichts



Winsch mit direktem ersten Gang, bei dem die Kurbel in Ausklinkungen im Kopf eingreift.

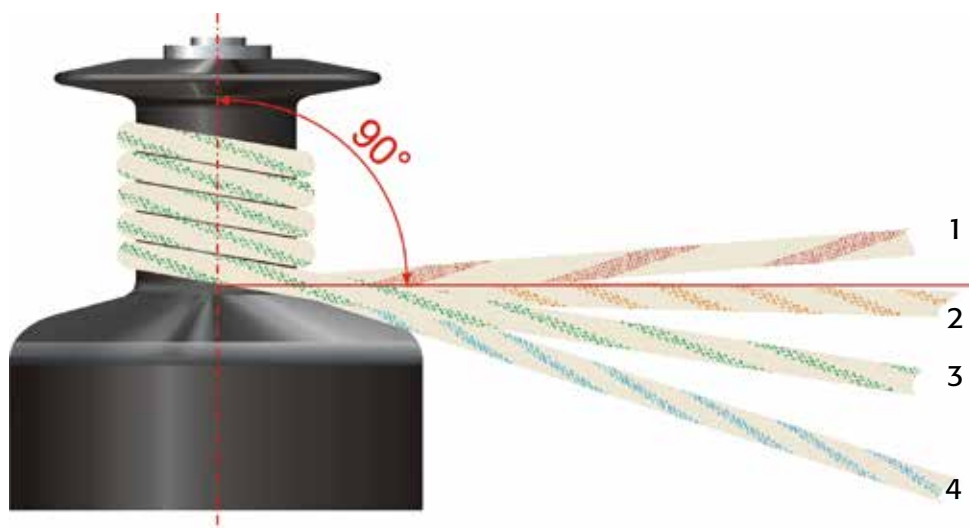
Fast alle Winschen werden von den Herstellern als „wartungsfreundlich“ angepriesen. Mag in der Werkstatt zutreffen, auf einem Schiff und vor allem auf See sieht die Sache denn doch anders aus. Auch wenn man zur Demontage der Winsch nur eine einzige Schraube lösen muss (Foto rechts), ist es nicht besonders freundlich, wenn sich die Hälfte der Lager und der Leinenabwurf beim Abheben der Trommel in Richtung Wasser verabschieden.

mehr befestigt. Ist man darauf nicht vorbereitet, ist er garantiert weg. Ebenso die Lager, die ab und zu mit der Trommel von der Nabe abgezogen werden und, je nach Laune, entweder in der Trommel stecken bleiben oder, wer hätte es gedacht, dem Zug der Schwerkraft nach unten folgen.

Gänge

Winschen gibt es heute in Ein-, Zwei-, Drei- und Viergangausführung. Einige sogar mit Rückwärtsgang. Die Mehrzahl der selbstholenden Winschen in den für uns interessanten Größen sind jedoch zweigängig, beide Gänge sind hier mit einem Getriebe untersetzt. Bei den nicht-selbstholenden Zweigang- und Dreigangwinschen (und einigen selbstholenden Dreigangwinschen) ist der erste Gang nicht mit einem Getriebe, sondern lediglich mit dem Verhältnis Kurbellänge-Trommelradius untersetzt. In Dreigangwinschen älterer Konzeption greift dabei die Winskurbel direkt in Ausklinkungen im Winschenkopf, bei neueren Winschen wird zum Beispiel die Kopfplatte heruntergedrückt. Einzig Setamar-Winschen (abgesehen von einigen Winschen mit Elektro- oder Hydraulikantrieb) verfügen über einen „Rückwärtsgang“, mit dem die Schot kontrolliert gefiert werden kann. Ansonsten erfolgt das Umschalten zwischen

Montage



Fallwinschen sollten nicht akkurat senkrecht am Mast montiert, sondern auf ein dem optimalen Leineneinlauf angepassten Fundament befestigt werden.

Wichtigstes Kriterium bei der Montage der Winsch sollte der Einlaufwinkel des Taus sein. In der Regel wird er vom Hersteller der Winsch vorgegeben. Weicht man von diesen Vorgaben allzuweit ab, sind Überläufer (bei zu kleinem Einlaufwinkel) oder Schwergängigkeit (bei zu großen Winkeln) die Folge. Der Winkel muss auf jeden Fall über 90 Grad liegen. 1 gibt mit Sicherheit Überläufer, 2 könnte gerade eben funktionieren, 3 ist ideal und 4 könnte zur Schwergängigkeit neigen.

Nebenbei sollte man darauf achten, dass der Leinenablauf bei selbstholenden Winschen nicht nach Außenbords und irgendwann in den Propeller erfolgt, sondern eher ins Cockpit geleitet wird.

