



BOOTE Donautal

Ihr Partner rund ums Boot
www.boote-donautal.de

Wichtige Tipps

TAKAGAT

Katamaran-Schlauchboote der Oberklasse aus Neuseeland



Wichtige Tipps

zur Verwendung und Werterhaltung Deines TAKACATs

Slip-Räder & Bootswagen



Die Slip-Räder müssen für den Fahrbetrieb wie abgebildet installiert werden, d.h. sie müssen innenseitig laufen. Sie dürfen auch innenseitig unter dem Mittelboden positioniert sein, dafür müssen die Räder über Kreuz eingesteckt werden. Diese Position verringert etwas die beim Fahren auftretenden Drehmomente. Sie dürfen aber auf keinen Fall außen unter den beidseitigen Fahrschläuchen positioniert sein, da die Fahrschläuche sonst beschädigt werden. **Das Boot muss "mittig" aufgebaut werden, damit die Räder in der oberen Parkposition beidseitig den gleichen Abstand zu den Fahrschläuchen besitzen.** Die Slip-Räder sind nur für die Bootsge-
wichte ausgelegt. Die Slip-Räder sind nur für den eigentlichen Slip-Vorgang ge-
dacht. Es sind keine Transporträder oder Abstellräder. Wenn das Boot abgestellt
wird, müssen die Slipräder in Ihre Parkposition eingesteckt werden. Für Transporte
über Sliprampen hinaus, sowie für größere Motoren inklusive Gepäck, dabei wer-
den zusammen schnell 150-200Kg erreicht, müssen Bootswagen eingesetzt wer-
den, wie z.B. der [HERKULES](#) oder der [KHOLÀYA](#) von CaroKanu. Bei CaroKanu
werden auch Bootswagen für den Fahrradtransport angeboten.



Fixierungsnaht

Wenn Sie die Fahrschläuche aufgepumpt haben werden Sie eine aufgetrennte Naht erkennen. Diese Naht ist kein Mangel, sondern eine sogenannte Fixierungsnaht, die während der Fertigung gesetzt wird damit der Verbindungsboden im rechten Winkel mit den beiden Fahrschläuchen verklebt werden kann. Beim Aufpumpen öffnet sich diese Fixierungsnaht und die aufgetrennten Stichfäden sind zu erkennen, die sich im



Laufe der Zeit wegreiben.

Transom-Stangen

Die Längsrohre der beiden Transom-Stangen müssen vor dem Einschieben in Ihre Führungen mit etwas Wasser oder Spülmittel-Lösung benetzt werden, damit Sie ohne großen Kraftaufwand in



die Führungen eingeschoben werden können. Die Transom-Rohre bestehen aus Edelstahl 304 (V2A). Auf Grund des höheren Kohlenstoffgehalts besitzt er bei gleicher Wandstärke eine höhere Festigkeit als Edelstahl 316 (V4A), benötigt dafür

aber etwas mehr Pflege im Salzwasserbetrieb. Edelstahl, unabhängig ob V2A oder V4A, ist nicht, wie oft behauptet oder angenommen wird, aus sich selbst heraus korrosionsbeständig, wie z.B. Gold oder Nickel, sondern kann auf Grund seiner Legierungsbestandteile, z.B. Chrom, Nickel und Molybdän, in Verbindung mit dem Sauerstoff aus der Umgebungsluft eine sogenannte Passiv-Schicht aufbauen. Diese mikroskopisch dünne Passiv-Schicht, mit einer Schichtdicke von ca. $0,6\mu$, ist der eigentliche Korrosionsschutz des Edelstahls. Chemische (Salzwasser – Chlorid-Verbindungen), mechanische (Motorinstallationen) oder ionisierende (Fremdmetallionenübertragung durch Wischen mit einem Lappen über verschiedene Metalle) Einwirkungen können diese Passiv-Schicht punktuell schädigen. An diesen Stellen ist der Edelstahl dann nicht mehr geschützt und es bilden sich Korrosionsstellen (Rost) die sich kontinuierlich ausweiten, weil sich in diesem Bereich keine Passiv-Schicht mehr aufbauen kann.

- Ein erster Pflegeschritt beim Fahren in Salzwasser ist das Abwaschen der Transom-Rohre am Ende einer Fahrt mit Frischwasser (Süßwasser) inkl. gründlicher Trocknung. Wenn das TAKACAT als Tender eingesetzt wird, müssen die Transom-Rohre erst nach der Rückkehr auf die Yacht mit Frischwasser gespült werden, d.h. nicht jedesmal direkt am Strand oder im Hafen, außer es wären Fahrten über mehrere Tage hinweg.

Die Innenseiten der Transom-Rohre können mit einer extralangen Flaschenbürste durchgezogen werden. Bei der Flaschenbürste ist darauf zu achten, dass der Bürstendraht ebenfalls aus Edelstahl besteht (Vermeidung von Ionisierung), wie z.B. bei der [Aquabrush Extralang](#) (50 x 3,5cm).

Sollten sich Korrosionsstellen gebildet haben, können sie mit einem Edelstahlreiner entfernt werden, siehe z.B. die Produkte von [MBinox](#), damit wird auch der Wiederaufbau der Passiv-Schicht unterstützt.

Wenn dauerhaft in Salzwasser gefahren wird, empfiehlt es sich die Transomrohre und optionale Slipräder mit einem seewasserfesten Edelstahl-Protector einzusprühen, z.B. [Finishline Surface Protector](#).

Bei der Installation eines Außenborders ist unbedingt darauf zu achten, dass die Druckteller der Knebelverschraubungen der Außenborder-Befestigung nicht die

obere Transom-Stange eindrücken und strukturell beschädigen. Wenn notwendig ist eine Distanzplatte zu verwenden.



Hochdruckboden – Blase

Beim Aufpumpen des Hochdruckbodens bildet sich automatisch, gegenüber des Luftventils, auf der Unterseite eine Blase. Das ist kein Produktionsfehler, sondern ganz normal und technisch bedingt. Im Ventilbereich ist logischerweise keine Drop-Stitch-Verwebung im Bodenkern vorhanden, dadurch entsteht auf der entsprechenden Unterseite, bei sich aufbauendem Druck, die Blase.

Heckspiegel – Distanzplatte

Bei der Verwendung eines Torqeedo Travel 503, 1003 oder 1103 muss eine Distanzplatte aus Holz oder Kunststoff zwischen der inneren Transom-Platte und den Drucktellern der Knebelverschraubung eingelegt werden, damit die Druckteller der Knebelverschraubungen nicht in die obere Transom-Stange ein-



drücken.

Oder es wird eine 6mm dicke HPL-Platte entsprechend der Breite zwischen den Radhalterungen und der inneren Heckspiegelplattenhöhe zugeschnitten, mit einer Bohrung für die Zentralschraube versehen und hinter die innere Heckspiegelplatte eingelegt. Dadurch rückt die innere Heckspiegelplatte vor und die



Druckteller der Motorhalterung drücken nicht mehr gegen das obere Transom-Rohr. Zusätzlich hält diese Lösung Spritzwasser zurück. An dieser Platte können auch Halterungen für Beleuchtung oder anderes Zubehör installiert werden, da sie stabil zwischen den beiden Rohranschlüssen fixiert wird.



Das neue Heavy-Duty-Transom besitzt Vierkantrohre mit einem Durchmesser von 30mm. Für diese Riegel ist z.B. eine 8mm dicke PVC-Hartschaumplatte eine interessante Wahl. Die PVC-Hartschaumplatte muss einen UV-Schutz haben. Üblicherweise wird dieser UV-Schutz bei weißen und grauen PVC-Hartschaumplatten angeboten. Mit

dem integrierten UV-Schutz haben die PVC-Hartschaumplatten einen Arbeitstemperaturbereich von ca. -20°C bis $+60^{\circ}\text{C}$. Die Abmessungen für die Modelle 300S-380S und 340LX-420LX sind: 566 x 17 x 8mm (Breite/Höhe/Dicke) mit 10mm Eckenradius. Die zentrale 21mm-Bohrung hat die X/Y-Koordinaten: X = 283mm / Y = 104mm - In Deutschland sind diese Platten z.B. unter www.plattenzuschnitt24.de erhältlich.

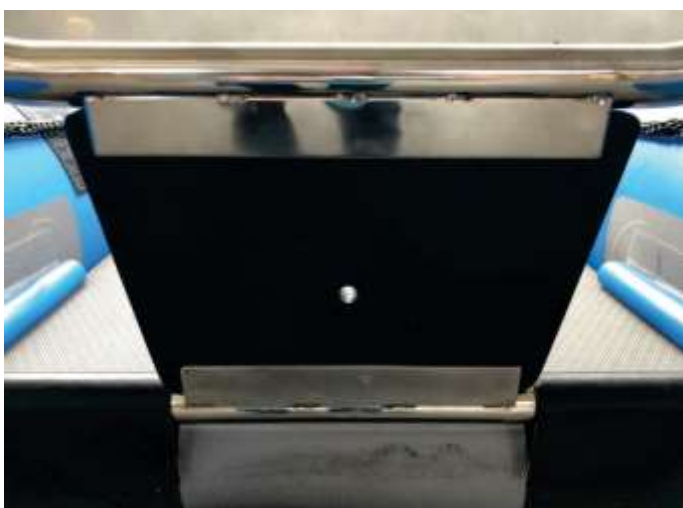


Grundsätzlich ist bei jeder Motorinstallation darauf zu achten, dass sich die Druckteller der Knebelverschraubungen nicht in die obere Transom-Stange eindrücken. Wenn zwischen dem oberen Rand der Druckteller und der horizontalen Auflagefläche der Heckspiegelklammer ein Abstand von weniger als 32mm vorhanden ist, ist ein Distanzstück unterzulegen oder eine Distanzplatte einzusetzen, siehe auch entsprechenden Hinweis im Handbuch.



Heckspiegelplatten + Gummiring

Die innere Heckspiegelplatte muss, nachdem sie zwischen die beiden Transom-Rohre geklipst wurde, plan auf den beiden Edelstahlauflagen anliegen und mittig ausgerichtet sein.



Nachdem Sie die Zentralschraube durch die Bohrung der größeren hinteren Heckspiegelplatte geführt haben, schieben Sie den mitgelieferten Gummi-Distanzring auf die Zentralschraube, bevor Sie die Zentralschraube durch die Bohrung der kleineren inneren Heckspiegelplatte führen. **Bitte achten Sie unbedingt darauf, den Gummi-**

Distanzring zwischen den beiden Heckspiegelplatten auf die Zentralschraube zu stecken. Bei Missachtung kann unter Umständen ein Plattenbruch auftreten.

Bestreichen Sie die letzten Gewindegänge der Befestigungsschraube z.B. leicht mit transparentem Schmierfix von Liqui Moly. Schieben Sie die zweite Unterscheibe auf die Zentralschraube und drehen Sie die Ringmutter handfest an.

Die Heckspiegelplatten bestehen aus geleimten Bootssperrholz mit zusätzlicher Schutzlackierung. Die Holzplatten müssen regelmäßig auf Schäden/Abschürfungen hin überprüft und bei Bedarf nachlackiert werden. Die Heckspiegelplatten sind nicht

für den Einsatz als Wasser-Dauerlieger ausgelegt.



Wenn das Boot längere Zeit im Wasser liegen soll, dann müssen die Heckspiegelplatten entsprechend mit einem zusätzlichen Schutzbelag behandelt (z.B. Kunstharzbeschichtung) oder als Kunststoffplatten ausgeführt werden.

Damit die Knebelschrauben und die Gegenflansche der Motorhalterung keine Abdrücke auf den Heckspiegelplatten hinterlassen kann eine [Heckspiegelschutzplatte](#) oder [Hartgummistreifen](#) zwischengelegt werden.



Sollte die Verbindungsplatte der rückseitigen Motorhalterung gegen den Schraubenkopf drücken muss entweder eine Senkkopfschraube eingesetzt oder zwei Distanzstreifen mit mindestens

10mm Dicke untergelegt werden, z.B. [selbstklebende Hartgummistreifen](#) - diese Lösung schützt die Heckspiegelplatte auch gleichzeitig davor, dass sich die Motorhalterungsbügel in die Holzplatte eindrücken.

Wenn der Außenborder installiert wird, dann werden die beiden Heckspiegelplatten kräftig zusammengedrückt und die Zentralverschraubung entspannt.



Aus diesem Grund muss die Zentralschraube nach der Motorinstallation handfest nachgezogen werden, damit sie nicht verloren geht. Wenn Sie den Außenborder deinstallieren möchten, dann müssen Sie als ersten Schritt die Zentralschraube etwas lösen. Beim Lösen der Knebelschrauben des Außenborders entspannen sich logischerweise die beiden Heckspiegelplatten wieder und der Druck auf die Zentralschraube wird dann so stark, dass sie nur noch mit entsprechendem Werkzeug gelöst werden kann.

Spritzwasser – Heckbereich

Die obere Transom-Stange wurde bei den aktuellen Modellen abgesenkt, um die Ventilation am Propeller zu minimieren. Je nach Außenborder-Modell, Schaftlänge und Schaftdesign entsteht im Heckbereich mehr oder minder Spritzwasser.



Dieser Effekt kann durch Einsatz eines EVA-Schaumkeils (5 x 10 x 15cm - Höhe/Breite/Tiefe - [Beispiel](#)) reduziert werden. Vom EVA-Schaumkeil wird ein 10cm breites Stück abgeschnitten und mittig, mit der dicken 5cm Seite zum Heck, zwischen Unterboden und Hochdruckboden positioniert. Unbedingt darauf achten, dass die breite schwarze Ableitungszunge unter den Heckspiegelplatten ausgeführt und nicht zwischen den Heckspiegelplatten und dem Hochdruckboden eingeklemmt ist. Eine zusätzliche Möglichkeit ist die Verwendung einer in Höhe und Breite entsprechend zugeschnittenen 6mm dicken HPL-Platte, die hinter die innere Heckspiegelplatte eingelegt wird, siehe Oben unter "Heckspiegel Distanzplatte". Damit bleibt der Effekt des selbstlenzenden Transoms weiterhin erhalten, aber eventuelles Spritzwasser wird signifikant zurückgehalten.

Für die optimale Abrundung sollte ein Permatrim Hydrofoil installiert sein. Modell M4 für 4-6PS und M5 für 8-30PS Motoren.



Der optimale Außenborder

Beim neuen abgesenkten Transom ist ein 15" Kurzschaft die optimale Schaftlänge. Dann befindet sich die Antiventilationsplatte (oft als CAV-Platte bezeichnet) etwas unterhalb der sogenannten Kiellinie, wie es im obigen Bild zu erkennen ist. Jeder Außenborder ist auf der Rückseite des Schafts mit mindestens

einer Wasserstop-Platte ausgerüstet, die das Aufsteigen des Wassers am Schaft verhindert. Bei Motoren ab 8PS gibt es Hersteller, die ihre Motoren mit 2 x Was-

serstop-Platten ausgestattet haben. Das ist vorteilhaft, denn die obere Platte wirkt im unteren Geschwindigkeitsbereich und die untere Platte im oberen Geschwindigkeitsbereich. Zusätzlich bewirkt die Position der unteren Platte, dass die Kreisströmung des Spritzwassers im unteren Heckspiegelbereich gehalten wird. Zusammengefasst bedeutet es: Ein Außenborder mit 15" Schaft, 2 x Wasserstopp-Platten und geringstes Gewicht ist die optimale Lösung. Ein zusätzlich installiertes Permatrim Hydrofoil bewirkt nicht nur ein größeres Gleitfenster, sondern hebt die Wasserstopp-Platte auch frühzeitiger über die Wasseroberfläche, damit sie wirken kann. Speziell bei Außenborder mit 17" Kurzschaft und nur einer rückseitigen Wasserstopp-Platte ist die Installation eines Hydrofoils ein Muss, damit kein aufströmendes Wasser über die radiale Schaftform den Heckspiegel überströmt.

Propellersteigung

Beispiel: Bei einem 6PS Außenborder empfiehlt sich ein Propeller mit 7" Steigung + Permatrim Hydrofoil. Damit erreicht man auch mit 2 Personen + Gepäck eine angenehme Gleitfahrtgeschwindigkeit. Mit einer Person sind mit einem 340LX z.B. 27 Km/h (ca. 14Kn) und mit 2 Personen + Gepäck ca. 20Km/h (10Kn) erreichbar. Das Permatrim Hydrofoil nimmt zwar etwas Geschwindigkeit aber es verringert den Angleit-Winkel um ca. 50% und vergrößert das Gleitfenster auf eine Angleit-Geschwindigkeit von ca. 13Km/h (7Kn). Auf Grund des größeren Gleitfensters kann die Drehzahl und der Treibstoffverbrauch signifikant gesenkt werden. Eine geringere Propellersteigung erzeugt ein höheres Drehmoment = besser bei Fahrten mit mehreren Personen und/oder größerer Beladung. Bei Fahrten mit einer Person kann in der Regel ein Propeller mit 1"-2" höherer Steigung gewählt werden = größere Endgeschwindigkeit.

CAV-Platte – Torqeedo

Bei der CAV-Platte für den Torqeedo 1103 und Cruise 2.0/4.0 ist die optimale Installationsposition wie folgt:
Propellerseitig von der unteren Schaftkannte gemessen = 11,7cm



Am Ende der Antriebsgondel von der unteren Schaftkante gemessen = 13,2cm

Sie schauen richtig – die Platte muss zum Propeller geneigt positioniert sein – das wurde als optimale Position ermittelt.



Abschleppen

Zum Abschleppen dienen ausschließlich die Schleppringe im Heck- und Bugbereich. Beim Abschleppen ist unbedingt auf sanften Gaswechsel zu achten.

Rauhe ruckartige Gaswechsel können

zu Beschädigungen führen. Die Transom-Rohre dürfen auf keinen Fall als Abschlepphalterungen eingesetzt werden.



Transport an der Davits

Das Beste für das Aufhängen an der Davits ist, Schäkel durch die Löcher der Transom-Radhalterung zu stecken und zu fixieren. Diese können dann als hintere Hebepositionen verwendet werden.

Für den Bug ist es am Besten, einen Hebegurt zu führen der unter dem Boot stützt. Normalerweise wird der Hebegurt durch die äußeren D-Ringe am Sport oder die zentralen D-Ringe am LX geführt, so dass der Hebegurt beim Heben nicht nach achtern gleitet. Bei der LX-Serie kann alternativ am Bug ein Querbalken mit Ösen auf dem Hochdruckboden befestigt werden, wie in der Fotoserie dargestellt. Bei schwerem Wetter ist es empfehlenswert, wegen der möglichen Peakbelastungen an den Hebepunkten, das TAKACAT einzuholen.



PVC + Hypalon/CSM

Die Reinigung der Schläuche und des Bodens sollten mindestens einmal im Jahr vor der Einlagerung durchgeführt werden. Sollten während einer Fahrt oder am Steg Verschmutzungen entstanden sein dann können sie in der Regel am leichtesten entfernt werden, wenn zeitnah gereinigt wird. Sand und Schlick können einfach mit klarem Wasser abgespült werden, siehe z.B. das [Reinigungs-Video](#) von

TAKACAT. Dank des offenen Heckspiegels fließt das Wasser, inklusive Sand und Schlamm direkt aus dem Boot heraus. Für die Reinigung anderer Schmutzstellen, Flecken oder Streifen ist ein geeignetes Reinigungsmittel, eine weiche Bürste und ein Schwamm zu empfehlen. **Bei der Reinigung nie starke Kraft und Hochdruck auf die Bootsteile einwirken lassen, dies kann zu Beschädigungen an der Außenhaut und am inneren Gewebe führen.** Am Markt werden eine Vielzahl an PVC und Hypalon-Reinigungsmittel angeboten. Wir verwenden in der Regel das Reinigungsset von www.schlauchbootereparatur.de

Nach der Reinigung empfiehlt es sich die Fahrschläuche leicht mit einem **Schlauchboot Finish** einzureiben.

Druckverlust bei Schlauchbooten

Die beiden Tragschläuche der TAKACATs sind am Heck jeweils außen mit Überdruckventilen ausgestattet. Damit wird sichergestellt, dass bei starker Sonnenbestrahlung ein eventueller gefährlicher Überdruck abgeleitet wird um



Beschädigungen an den Tragschläuchen zu vermeiden. Wenn anschließend die Außentemperatur wieder sinkt kann dies dazu führen, dass die Luftdrücke nicht mehr die korrekten Werte darstellen. Überprüfen Sie deshalb vor jeder Fahrt immer die korrekten Luftdruckwerte der Tragschläuche und des Hochdruckbodens. Bei Wärmeänderungen im Tagesverlauf prüfen Sie unbedingt die Druckwerte aller luftgefüllten Komponenten und korrigieren Sie sie auf die korrekten Druckwerte, um Beschädigungen zu vermeiden. Der Hochdruckboden ist nicht mit einem Überdruckventil ausgestattet. Vermeiden Sie deshalb eine zu intensive Sonneneinstrahlung auf den Hochdruckboden und überprüfen und korrigieren Sie gegebenenfalls die Luftdruckwerte. Wenn das Schlauchboot nicht benutzt wird, empfehlen wir dringend die Lagerung im Schatten oder unter einer Abdeckung, um eine übermäßige Erwärmung und Druckluftsteigerung in den Tragschläuchen und im Hochdruckboden zu vermeiden. Ein Schlauchboot, das über mehrere Tage aufgeblasen bleibt,

kann Druck verlieren. Gemäß ISO 6185 ist ein Druckverlust von 20% innerhalb von 24 Stunden zulässig.

Das Mitführen einer kleinen Sprühflasche mit Spülmittel-Lösung ist sehr ratsam. Sie kann zum Prüfen der Dichtigkeit von Ventilen und Bootskörper eingesetzt werden.

Äußerer Ventildichtring:

Bei Schlauchbooten kann es vorkommen, dass sich die Ventilsitze nach der Produktion auf Grund von Wärmeschwankungen und Bewegung etwas setzen und dadurch Luft entweicht. Dies kann sehr einfach durch Besprühen des Ventils mit Hilfe einer Seifen-Lösung geprüft werden, siehe Video. Für diesen Fall befinden sich zwei Ventilschlüssel in der Reparaturdose. Der Ventilschlüssel mit den kleineren Zähnen ist kompatibel mit den Halkey-Roberts Lufteinlass-/Auslass-Ventilen, der Ventilschlüssel mit den gröberen Zähnen ist kompatibel mit den beiden Überdrucksicherheitsventilen.

Bei gefüllter Schlauchkammer mit dem passenden Ventilschlüssel das Ventil etwas nach links drehen, damit die geringere Gleitreibung wirken kann und dann handfest nach rechts (im Uhrzeigersinn) zudrehen. Beim Zudrehen unbedingt darauf achten, dass der Ventilschlüssel immer im rechten Winkel zum Ventil steckt und nicht verkanntet, ansonsten besteht die Gefahr, dass er abrutscht und dabei Zähne abbrechen.

Innere Ventildichtung:

Wenn aus dem inneren Ventilkörper Luft entweicht, kann dies wieder sehr einfach durch Einsprühen mit einer Seifen-Lösung geprüft werden. Sollte nach dem Einsprühen Blasen aus dem Ventil austreten, dann muss das Ventil mit Hilfe des entsprechenden Ventilschlüssels im Uhrzeigersinn herausgedreht und die Dichtlippe gereinigt werden. Sollte dies keine Abhilfe schaffen dann muss der Ventileinsatz ausgetauscht werden. Im Lieferumfang ist ein komplettes Ersatzventil enthalten, aus dem der Ventileinsatz entnommen werden kann, oder Sie tauschen einfach den kompletten Ventileinsatz aus. Beim Zudrehen unbedingt darauf achten, dass der Ventilschlüssel immer im rechten Winkel zum Ventil steckt und nicht verkanntet, ansonsten besteht die Gefahr, dass er abrutscht und dabei Zähne abbrechen.

Reparatur mit Liquid-PVC

Eine interessante Alternative zur klassischen Reparatur von kleinen Löchern und Rissen mit PVC-Haut und PVC-Kleber ist die Verwendung von Liquid-PVC, speziell für die Notfall-Reparatur => [Liquid-PVC](#)

Reparatur mit Werkstattkleber

Großflächige PVC-Reparaturen müssen mit einem [2K-PVC-Kleber](#) durchgeführt werden, damit sie dauerhaft halten. Der mitgelieferte 1K-Notfallkleber ist nur für die kurzfristige Notfallreparatur gedacht. Für Boote aus Hypalon/CSM muss ein [Hypalon/CSM-Kleber](#) eingesetzt werden. Bei [POLYMARINE](#) sind ausführliche Anleitungen ONLINE erhältlich.

Wartung – Instandhaltung



Überprüfen Sie regelmäßig Ventile, Nähte, Bänder, Ösen, Ringe, Schrauben, Muttern und Ruder an Ihrem TAKACAT. Pontons sind lebendiger als ein Plastikrumpf und ständige Bewegung kann Ermüdungsschäden verursachen. Es ist wichtig, die Pontons und den Hochdruckboden ausreichend aufgepumpt zu halten. Unzu-

reichender Kammerdruck führt zu mehr Wasserwiderstands und dadurch zu einer Geschwindigkeitsreduzierung. Kontrollieren Sie regelmäßig die Pontonbefestigungen am Heck, am Rumpf und an anderen Gelenkstellen der Rohre. Bei zerlegbaren Schlauchbooten ist es wichtig, dass die Flächen und Ränder an den Kontaktstellen von Böden und Pontons sauber und frei von Schmutz und Steinen sind, damit durch Reibung keine Beschädigung an den Kontaktstellen auftreten.

Einlagerung

TAKACAT Sport, Lite oder Go-Schlauchboote können entweder aufgepumpt oder in einem Aufbewahrungsbehälter aufbewahrt werden. Wenn die TAKACATs in ihrer Tasche aufbewahrt werden, müssen alle Teile inklusive der Taschen sauber und trocken sein. Nutzen Sie diese Gelegenheit, um Sand usw. zwischen dem Hochdruckboden und den Pontons zu entfernen. Für die Wintereinlagerung gibt es einige grundlegende Tipps. Das Boot sollte am besten nicht bei eisigen Temperaturen im Außenbereich stehen, obwohl es kein Muss ist, es drinnen aufzubewahren. Wenn Sie das Boot bedecken, verwenden Sie keine Vinylplane und lassen Sie etwas Luft aus den Pontons.

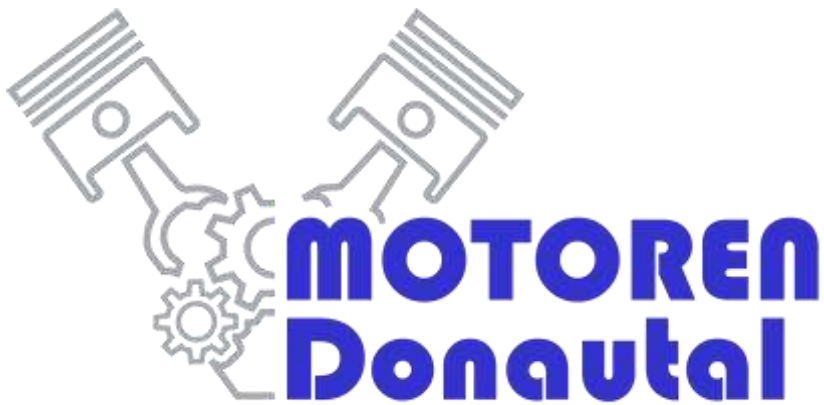


Re-Tubing – Ersatzschläuche

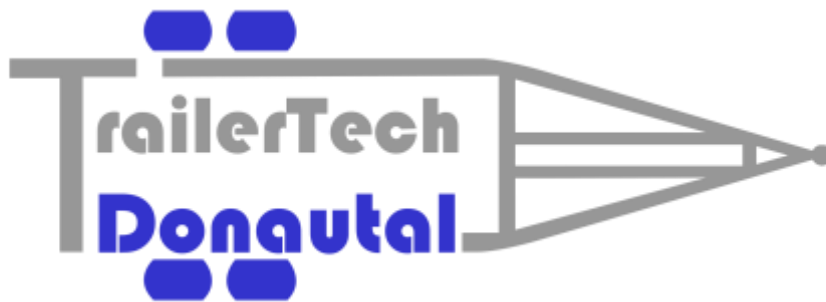
Im Gegensatz zu herkömmlichen Schlauchbooten mit festen Rümpfen und/oder festen Heckspiegeln können die TAKACAT-Modelle Sport und Lite auf Grund des zerlegbaren Heckspiegels einfach und kosteneffektiv mit Ersatzschläuchen ausgestattet werden, sollten diese schwer beschädigt worden sein. Der vollständig entnehmbare Hochdruckluftboden und die Transom-Rohre sind nicht an einem Rumpf oder Spiegel

befestigt oder angeklebt. Es gibt keinen Aufwand oder kostspielige Reparaturarbeiten, um alte oder schwer beschädigte Fahrschläuche zu erneuern. Sie bestellen einfach ein neues Schlauch-Set bei Ihrem TAKACAT-Händler und können alle Zusatzkomponenten inklusive des Hochdruckbodens weiterverwenden.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Schlauchbooten mit festen Rümpfen und/oder festen Heckspiegeln können die TAKACAT-Modelle Sport und Lite auf Grund des zerlegbaren Heckspiegels einfach und kosteneffektiv mit Ersatzschläuchen ausgestattet werden, sollten diese schwer beschädigt worden sein. Der vollständig entnehmbare Hochdruckluftboden und die Transom-Rohre sind nicht an einem Rumpf oder Spiegel befestigt oder angeklebt. Es gibt keinen Aufwand oder kostspielige Reparaturarbeiten, um alte oder schwer beschädigte Fahrschläuche zu erneuern. Sie bestellen einfach ein neues Schlauch-Set bei Ihrem TAKACAT-Händler und können alle Zusatzkomponenten inklusive des Hochdruckbodens weiterverwenden.



- Motoren-Ein- und Ausbau
- Instandsetzung/Überholung
- Alles aus einer Hand
- <https://www.boote-donautal.de/motoren-donautal>



- TÜV Untersuchung
- Instandsetzung und Wartung
- Beratung bei Neuanschaffung
- Individuelle Anpassung auf Ihr Boot, speziell zur Verbesserung des Slipvorgangs
- Ergänzung oder Verbesserung der Ladungssicherung
- <https://www.boote-donautal.de/trailertech-donautal>



- Bootsservice und –Reparatur
- Hol- und Bringservice
- BOOT IN NOT: 24/7 Mobiler Boots-Notdienst
- Zertifizierter Fachbetrieb für MacGlide - Antifouling Release Folierung
- Standard - Antifouling
- Lack-, Elektrik-, Gfk- und Möbelarbeiten
- Aufbereitung und Wintereinlagerung von Boot, Kfz, Caravan und Freizeitfahrzeugen
- Trailer Individualisierung, Konstruktion und Vertrieb von Trailerzubehör
- Innovative Marken mit Zukunft

Boote-Donautal GmbH

Giselastraße 37

D - 93309 Kelheim

Tel.: +49 (0) 9441 18 19 766

info@boote-donautal.de

**VOLVO
PENTA**

TAKAGAT

TORQUEEDO

 **EPROPULSION**

 **YAMAHA**

 **POLAR
BIRD**

MacGlide
Umweltfreundliche Antifouling-Folie

