



Torcster Speedcontroller NG

Inhalt:

Sicherheitshinweise.....	1
Betriebshinweise.....	1
Anschluss der Akku-Steckverbindung.....	2
Lötarbeiten.....	2
BEC.....	2
Mögliche Warntöne beim Einschaltvorgang.....	2
Automatische Schutzmechanismen des Reglers.....	2
Erste Inbetriebnahme, Programmierung des Gasweges auf den Sender.....	2
Inbetriebnahme.....	2
Programmierung (die Programmierung kann alternativ auch mit der Programmierbox Best.-Nr. 216073 durchgeführt werden).....	2
Spezielle Einstellungen.....	3
Tipps zur Fehlersuche.....	3
Gewährleistung.....	4
Allgemeine Hinweise.....	4
CE-Prüfung.....	4

Sicherheitshinweise

Vor Inbetriebnahme diese Anleitung lesen.

Aus Sicherheitsgründen empfehlen wir ausdrücklich, während der Programmierung von Elektroflugmodellen deren Luftschrauben abzunehmen.

- Der Regler darf nur betrieben werden, wenn Sach- und Personenschäden ausgeschlossen sind.
 - Ein beschädigter Regler kann fehlerhaft funktionieren und darf nicht mehr verwendet werden.
 - Vermeiden Sie Wärmestau an Motor und Regler (Regler nicht in Schaumstoff o. ä. einwickeln, Luftzirkulation nicht behindern).
 - Achten Sie auf die richtige Polarität beim Anschluss des Antriebs-Akku. Verwenden Sie verpolungssichere Steckverbindungen.
 - Falsch gepolte Akkuanschlusskabel zerstören den Regler sofort!
Deshalb: - rotes Kabel an den Plus-Pol (+) - schwarzes Kabel an den Minus-Pol (-)
 - Bei Löt- und Montagearbeiten am Antrieb oder am Regler immer den Akku abtrennen (Kurzschluss / Verletzungsgefahr!).
 - Machen Sie vor dem Erstflug immer einen Reichweiten-Test mit eingeschalteter Fernsteuerung gem. der Bedienungsanleitung Ihrer Fernsteuerung
 - Prüfen Sie vor jeder Inbetriebnahme den festen Sitz des Motors und der Luftschraube.
 - Lassen Sie den Antrieb nicht in der Hand laufen, Modell sicher befestigen.
 - Prüfen Sie, ob ausreichend Platz zum Drehen der Luftschraube vorhanden ist. Gegenstände, die angesaugt oder weggeblasen werden können (Kleidungsstücke, Kleinteile, Papier, usw.) aus der Nähe der Luftschraube entfernen.
 - Halten Sie sich niemals vor oder in der Rotationsebene der Luftschraube auf (Verletzungsgefahr!).
 - Akku nur bei eingeschaltetem Sender an den Motorregler anschließen, achten Sie darauf, dass der Steuerknüppel für die Motorsteuerung auf „AUS“ steht (außer bei speziellen Einstellarbeiten gemäß Anleitung!).
- Achten Sie auch auf die angeschlossenen Servos. Ein Zittern der Servos oder ungesteuerte Ausschläge deuten auf Störungen hin.

Betriebshinweise

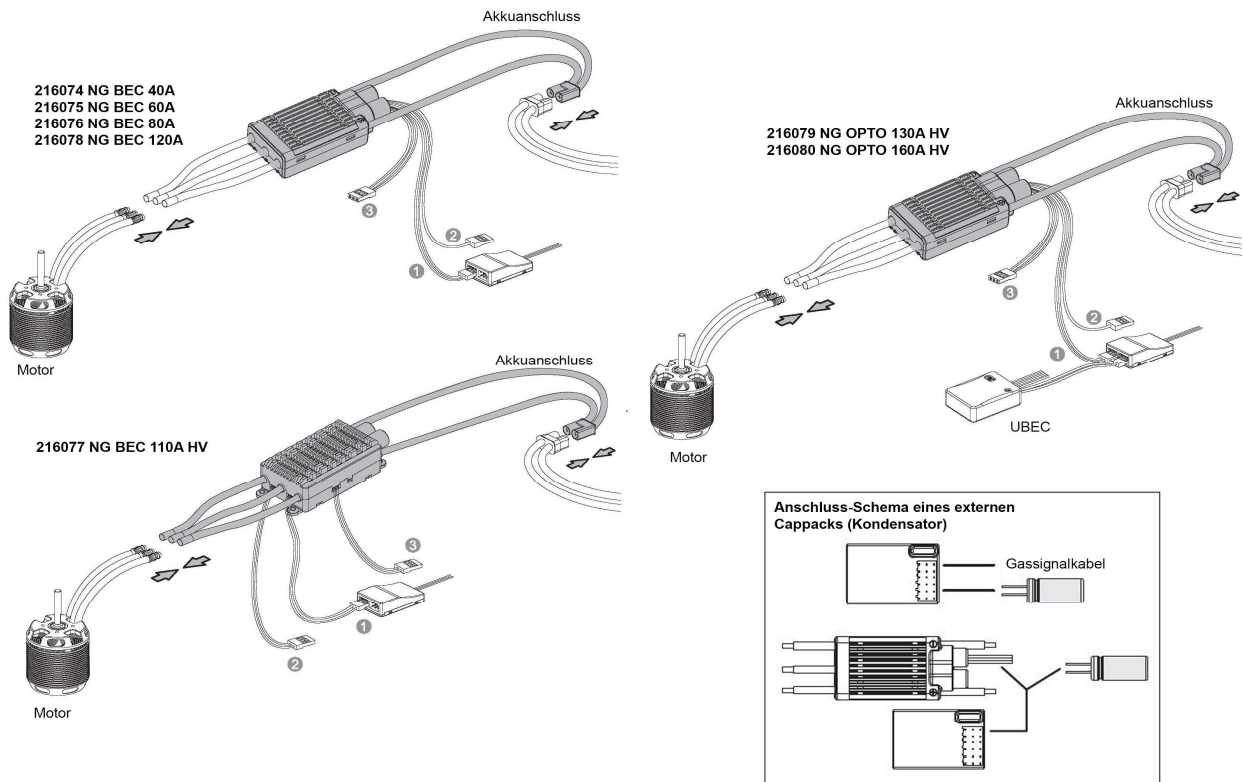
Torcster Brushless Regler wurden für bürstenlose Motoren ohne Sensoren (Innenläufer und Außenläufer) entwickelt. An dem Controller dürfen keinerlei Veränderungen vorgenommen werden. Dies gilt auch für die Akkuanschlusskabel, die keinesfalls ohne zusätzliche Maßnahmen verlängert werden dürfen. Die Verkabelung zum Akku muss so kurz wie möglich sein, sie darf eine Länge von 20-25 cm nicht überschreiten.

Falls sich längere Leitungen nicht umgehen lassen, sollte alle 20 cm ein Kondensator von 330µF / 25V (je nach Akku-Spannung auch höher) vom Typ Low ESR in die Leitung gelötet werden. Ebenso können die Motorleitungen verlängert werden. Dann bitte die 3 Leitungen verdrehen oder flechten, um die Störstrahlung zu minimieren.

Der Motor wird an den drei am Regler herausgeführten Kabeln angeschlossen. Löten Sie gegebenenfalls die zum Motor-Stecksystem passenden Buchsen an, beachten Sie bitte die Hinweise zu den Lötarbeiten. Die Motorkabel sind die herausgeführte Wicklung des Motors. Sie sind aus nicht lötbarem Kupferlackdraht und dürfen daher nicht gekürzt werden! Verwenden Sie akku- und motorseitig nur stramm sitzende saubere Goldstecker. Achten Sie akkuseitig auf eine verpolungssichere Aufteilung von Stecker und Buchse. Tauschen Sie leichtgängig gewordene oder oxydierte Stecker und Buchsen aus. Nur stramm sitzende Kontakte gewährleisten einen hohen Stromfluss, schützen den Regler vor gefährlichen Spannungsspitzen und vermeiden Störungen. Stecken Sie das Servokabel vom Regler in den Empfängerausgang für die Motordrossel (siehe Bedienungsanleitung der Fernsteuerung). Sollte der Motor in die verkehrte Richtung drehen, klemmen Sie zur Vermeidung von Kurzschlüssen den Antriebs-Akku ab und vertauschen Sie beliebige zwei der drei Kabel zwischen Motor und Regler. Biegen Sie die Motorkabel nicht extrem und verlegen Sie diese schwingungsgeschützt. Achten Sie darauf, dass die Motorkabel so verlegt werden, dass bei Außenläufern keine Scheuerstellen durch die rotierende Motorglocke entstehen. Sorgen Sie für ausreichende Kühlung von Motor und Regler im Betrieb. Die maximale Belastung des Reglers ist nur kurzzeitig, für maximal 5 Sekunden zulässig. Dabei darf die maximale Gehäuse-Temperatur von 110° Grad nicht überschritten werden. Achten Sie auf gute Isolation der Steckverbinder (auch in zusammengestecktem Zustand)! Wenn die Reverse Bremse (Schubumkehr) verwendet werden soll, stecken Sie **den Stecker mit dem gelben Kabel** in einen freien Kanal am Empfänger (gelbes Kabel ist auf der gleichen Position wie die weißen).

Anschluss der Akku-Steckverbindung

Die Akku-Anschlussstecker werden an den zwei Kabel angeschlossen (rot = +, schwarz = -). Dabei die Kabel möglichst kurzhalten, die Gesamtlänge sollte 12 cm nicht überschreiten. Kürzen Sie die Akku-Anschlusskabel gegebenenfalls auf die erforderliche Länge. Muss diese Verbindung auf Grund der Gegebenheiten des Modells länger sein, so sind zusätzliche Stützkondensatoren oder andere geeignete Maßnahmen zum Schutz des Reglers zu verwenden. Beachten Sie bitte auch die Hinweise zu den Lötarbeiten.



- 1 Stecken Sie das Gassignalkabel (3-farbig) in den Gas-Kanal des Empfängers oder Flug-Controllers. Das weiße Kabel ist für das Gassignal, das rote und schwarze Kabel für die BEC-Stromversorgung.
- 2 Rückwärts/Brems-Signal: Gelbes Kabel an einen freien Anschluss des Empfängers oder Flug-Controllers anschließen, um das Ein-/Ausschalten der Funktion zu ermöglichen (nur wenn Rückwärts-Signal gewünscht wird).
- 3 Programmierkabel (kurzes 3-farbiges Kabel) zum Anschluss an die Programmierbox.

Lötarbeiten

Zur Anpassung unterschiedlicher Stecksysteme sind Lötarbeiten notwendig. Diese erfordern ein Mindestmaß an Sorgfalt, da hiervon die Betriebssicherheit maßgeblich abhängt: Beachten Sie folgende Punkte:

- nur für Elektronik-Lötarbeiten geeignetes Lötzinn verwenden,
- beim Löten Absauganlage verwenden, oder den Raum gut Lüften,
- kein säurehaltiges Lötlötfett verwenden,
- Kabelenden vor dem Verlöten mit anderen Teilen vorverzinne; achten Sie darauf, dass alle Litzen benetzt sind (auch bei dicken Kabeln),
- zu verlötende Teile nicht übermäßig, aber ausreichend erhitzen (das Zinn muss fließen),
- gegebenenfalls jemanden mit Löterfahrung hinzuziehen,
- alle Lötstellen und blanke Kabelstellen sorgfältig isolieren (z.B. mit Schrumpfschlauch).

BEC

Die BEC -Schaltung versorgt den Empfänger und die angeschlossenen Servos mit Spannung durch das Reglerkabel. Wenn kein BEC vorhanden ist (bei Reglern mit Opto-Kopplern), oder Sie die BEC- Funktion ausschalten (ziehen des roten Kabels), benötigen Sie eine separate Empfängerstromversorgung.

Eine doppelte Empfängerstromversorgung (BEC + z.B. Empfängerakku) kann den Regler zerstören und ist daher nicht zulässig! Überschreiten Sie nicht die max. Dauerbelastung des BEC gem. Datenblatt!

Mögliche Warntöne beim Einschaltvorgang

- Die Akkuspannung liegt beim Einschalten außerhalb des akzeptierbaren Bereiches: es ertönt die Tonfolge „piep- piep, piep- piep , piep- piep“, wobei jedes „piep- piep“ 1 Sekunde dauert.
- Das Gassignal wird nicht erkannt: es ertönt die Tonfolge „,123“ und eine langsame Tonfolge „piep-, piep-, piep-“.
- Der Gasknüppel ist nicht in der Leerlauf-Position: es ertönt die Tonfolge „,123“ und eine schnelle Tonfolge „piep-, piep-, piep-“.

Automatische Schutzmechanismen des Reglers

- Motor: sollte der Motor nicht innerhalb 2 Sekunden nach dem „Gas geben“ anlaufen wird er abgeschaltet. In diesem Fall MUSS der „Gasknüppel“ wieder in „Leerlauf-Stellung“ gebracht werden und dann kann erneut „Gas“ gegeben werden (Beispiel: blockierter Propeller / Getriebe).
- Überhitzung: wenn die Temperatur des Reglers 110 Grad Celsius überschreitet, wird die Drehzahl des Motors reduziert.
- Funkstörung: wird das „Gas“-Signal 1 Sekunde lang nicht erkannt, so wird die Drehzahl reduziert. Nach weiteren 2 Sekunden wird der Motor komplett abgeschaltet.

Achtung: Bitte noch keine Servos anschließen, bis Sie unter Punkt 6 die BEC Spannung korrekt eingestellt haben. Diese ist werkseitig auf 5,2 V eingestellt, sollte aber aus Sicherheitsgründen noch einmal kontrolliert werden. Eine zu hohe Spannung kann die angeschlossenen Servos zerstören.

Im Folgenden beschreibt die Bezeichnung - Tonfolge „12345678“ - Töne unterschiedlicher Höhe von 1 = tief bis 8 = hoch.

Erste Inbetriebnahme, Programmierung des Gasweges auf den Sender

Führen Sie diesen Punkt immer aus, auch wenn der Regler ohne Programmierung funktioniert!

Nur nach Durchführung dieser Programmierung ist eine korrekte Funktion des Reglers gegeben!

- Beachten Sie die Sicherheitshinweise.
- Stellen Sie sicher, dass Antriebsakku und Regler getrennt sind. Verbinden Sie Motor und Regler.
- Stecken Sie das Servokabel vom Regler in den Empfängerausgang für die Motordrossel.
- Schalten Sie den Sender ein und geben Sie mit dem Gasknüppel „Vollgas“.
- Verbinden Sie Antriebsakku und Regler.
- Der Regler spielt die Tonfolge „123“ und 2 kurze „piep“ Töne.
- Bringen Sie den Gasknüppel in „Leerlauf“ – Stellung
- 2-4 kurze „piep“ Töne (entsprechend der LiPo-Zellen Anzahl) und ein längerer „piep“ Ton signalisieren, daß der Regler den korrekten „Gasweg“ erkannt und abgespeichert hat.
- Trennen Sie den Antriebsakku vom Regler.

Inbetriebnahme

- Beachten Sie die Sicherheitshinweise.
- Schalten Sie den Sender ein.
- Dann stecken Sie die Antriebsakku an den Regler.
- Der Regler spielt die Tonfolge „123“, 2-4 kurze „piep“ Töne (entsprechend der LiPo-Zellen Anzahl) und einen längeren „piep“ Ton.
- Der Regler bleibt so lange unscharf, bis der Gashebel am Sender für mehr als 2 Sekunden in Leerlaufstellung verbleibt.
- Danach können Sie starten!

Programmierung (die Programmierung kann alternativ auch mit der Programmierbox Best.-Nr. 216073 durchgeführt werden)

1. Ziehen Sie den Antriebsakku vom Regler ab. Verbinden Sie den Motor und den Regler.
2. Geben Sie mit dem Gasknüppel „Vollgas“.
3. Verbinden Sie Antriebsakku und Regler.
4. Nach zwei Sekunden hören Sie Tonfolge „123“ und zwei weitere „piep“ Töne. Warten Sie weitere 5 Sekunden bis zur Tonfolge „56712“. Sie befinden sich nun in der Endlosschleife zur Programmierung.
5. Auswahl des Programmierpunktes: nach der gewünschten Tonfolge den Gashebel in Leerlaufstellung bringen, es folgen die Töne für die Einstellmöglichkeiten 1 – 8 in einer Endlosschleife.
6. Änderung der Einstellung: nach der gewünschten Tonfolge den Gashebel in Vollgasstellung bringen, es ertönt die Tonfolge „3131“, der Wert wird gespeichert und Sie befinden sich wieder in der Endlosschleife der Programmierpunkte.
7. Verlassen des Programmiermodus: mit dem Programmierpunkt „Ende“. Der Regler bestätigt mit 2-4 kurzen „piep“ Tönen (entsprechend der LiPo-Zellen Anzahl) und einem längeren „piep“ Ton, verlässt den Programmiermodus und ist startklar. Alternativ können Sie auch den Antriebsakku abstecken.

• = kurzer „Piep“ , _ = langer „Piep“ , Werkseinstellungen sind mit „*“ gekennzeichnet

Einstellmöglichkeit		1	2	3	4	5	6	7	8
Programmierpunkt	Tonfolge								
	Beschreibung	•	••	•••	••••	-	-•	-••	-•••
1	Bremse: deaktivieren oder aktivieren der Bremse bzw. Rückwärts.	* Aus	An	Reverse	Linear Reverse				
2	Bremsstärke:	* Aus	Level 1	Level 2	Level 3	Level 4	Level 5	Level 6	Level 7
3	Abschaltverhalten: bei Erreichen der Akku-Unterspannung (abhängig vom Zellentyp) wird langsam die Leistung des Motors reduziert oder sofort abgeschaltet. Durch volles Drosseln des Motors wird der Regler erneut scharf geschaltet. Jetzt können Sie wieder vorsichtig Gas geben. WARNUNG: Wiederholtes drosseln und scharf schalten des Motors kann den Antriebsakku komplett entleeren, dass bei BEC-Betrieb der Empfänger unterversorgt wird und ausfällt!	* Langsame Reduzierung	Abschaltung						
4	LiPo Zellenzahl:	* Auto	3s	4s	5s	6s			
			6s	8s	10s	12s	14s		
5	Abschaltspannung pro Zelle: einstellbar in 3 Stufen (die Werte sind vom eingestellten Akkutyp abhängig), überwacht wird jedoch nicht die Einzel-Zelle sondern die Gesamtspannung des Akkus (Abschaltspannung * Zellenzahl)!	Aus	2,8V	* 3,0V	3,2V	3,4V	3,6V	3,8V	
6	BEC Spannung	* 5,2V	6,0V	7,4V					
7	Anlaufverhalten: Bevorzugt wird „normal“ für Flächen-Flugzeuge, bei Hubschrauber „sanft“ oder „sehr sanft“. Die Verzögerung beträgt 0, 1 bzw. 2 sec. Um für einen Flug das eingestellte „sanft/sehr sanft“ Anlaufverhalten auf „Normal“ umzustellen, muss nach dem Einschalten des Reglers in den ersten 3 sec der Gasknüppel von Leerlauf auf Vollgas gestellt werden. Anschließend ist der Regler im „normal“ Mode bis zum abstecken des Antriebsakkus.	Normal (0 sec)	* Sanft (1 sec)	Sehr sanft (2 sec)					
8	Timing: Die Einstellung kann meist aus den technischen Daten des Motors entnommen werden. Sollten keine Werte angegeben sein, so können Sie sich nach der	0°	5°	8°	12°	* 15°	20°	25°	30°

	Anzahl der Pole (Magnete) richten.								
9	Drehrichtung	* Rechts (CW)	Links (CCW)					
10	Aktiver Freilauf	--	*An	Aus					
11	Werkseinstellung Rückstellen aller Werte auf die „**“ Werte und verlassen des Programmiermodus.	--•							
12	Ende verlassen des Programmiermodus mit den eingestellten Werten.	--••							

Werkseinstellungen sind mit „**“ gekennzeichnet / 4. LiPo Zellenzahl: Siehe Technische Daten bei Ihrem Regler.

Spezielle Einstellungen

Manche hochdrehenden Motoren müssen auf Grund ihrer Konstruktion mit geänderten Werten betrieben werden. Beachten Sie die Angaben des Herstellers.

Hinweis zur Benutzung von der Bremsfunktion Reverse und Linear Reverse

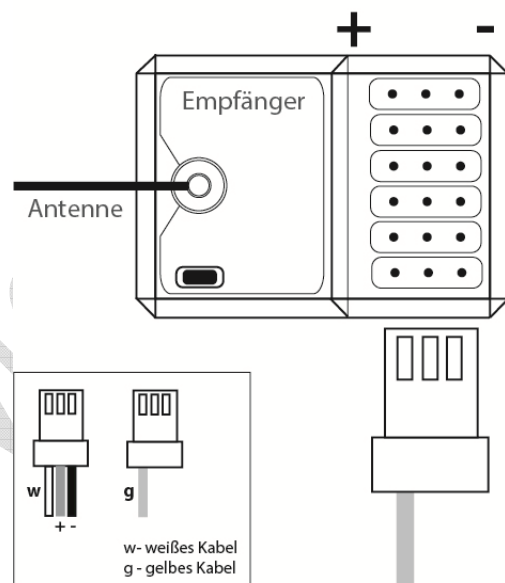
Anschluss an Empfänger

Wenn die Reverse Bremse (Schubumkehr) verwendet werden soll, stecken Sie **den Stecker mit dem gelben Kabel** in einen freien Kanal am Empfänger (gelbes Kabel ist auf der gleichen Position wie die weißen).

Bremsmodus Reverse

Um diesen Modus zu aktivieren, benötigen Sie einen 2 Stufen Schalter an Ihrem Sender. Über diesen können Sie die Funktion vorwärts/rückwärts aktivieren.

Der dem Schalter zugeordnete Servoweg muss identisch sein mit dem Servoweg Ihres Gaskanals. Das Servokabel der Reverse Funktion muss an einen freien Steckplatz im Empfänger eingesteckt werden. Der Kanalbereich 0-50% entspricht in diesem Fall der Drehrichtung vorwärts, der Kanalbereich 50-100 % entspricht der Drehrichtung rückwärts. Bei der ersten Inbetriebnahme sollte sich der der Gasknüppel hinten (Leerlauf) befinden. Nach Aktivierung der Umkehrfunktion wird der Motor erst abgebremst, dreht dann in die umgekehrte Richtung und erhöht anschließend die Drehzahl entsprechend der Gasknüppelposition. Ein Signalverlust, egal ob vom Gas oder der Reverse Funktion während des Fluges kann den Signalverlustschutz des Stellers aktivieren.



Bremsmodus Linear Reverse

Die Drehrichtung des Motors kann über einen beliebig gewählten freien Kanal per **Dreh- oder Schieberegler** gesteuert werden. Das Servokabel der Reverse Funktion muss an einen freien Steckplatz im Empfänger eingesteckt und dem Dreh/Schieberegler zugeordnet werden. Bitte beachten Sie, dass der Servoweg vom Kanal der Reverse Funktion und dem Gaskanal identisch sein muss. Drehen/Schieben Sie den linearen Kanalregler, um die Umkehrfunktion zu aktivieren. Die Drehzahl des Motors wird auf die gleiche Weise gesteuert. Wenn die Umkehrfunktion aktiviert ist, liegt der Anfangsgaswert bei 10% und der Gasweg des linearen Reglers beträgt 1,34 ms-1,79 ms. Es steht Ihnen im Linear Reverse Modus somit nicht die volle Drehzahl zur Verfügung, was in der Regel aber absolut ausreichend ist. Der Kanalregler sollte sich bei der ersten Inbetriebnahme des Reglers in der Position Leerlauf befinden. Ein Signalverlust, egal ob vom Gas oder von der Umkehrbremse während des Fluges, kann den Signalverlustschutz aktivieren.

Grundsätzliches zum Revers oder Linear Reverse Betrieb.

Beim Reverse Betrieb ist zu beachten, dass ein gegen die Blattprofilierung laufender Propeller wesentlich weniger Schub erzeugt als bei korrekter Drehrichtung. Dies ist zur Reduzierung der Geschwindigkeit in der Regel vollkommen ausreichend.

Wichtig: Die Aktivierung dieser Funktion im Flug kann dazu führen, dass die benötigte Mindestgeschwindigkeit des Flugmodells unterschritten wird und das Modell aufgrund eines Strömungsabrisses so viel Auftrieb verliert, dass es abstürzen kann. Wir empfehlen, diese Funktion nicht bei Vollgas zu nutzen, da Motor und Regler sonst hoch belastet werden. Außerdem sollte die Propellerbefestigung mit Schraubensicherung zusätzlich gesichert werden, da sich sonst die Befestigungsmutter bei häufiger Nutzung der Reverse Funktion lockern könnte. Die Propellerbefestigung sollte zusätzlich regelmäßig überprüft werden. Darf nicht bei Antrieben mit Klappflugschraube verwendet werden. Nur Propeller und Impeller.

Alle Bremsfunktionen bei der Inbetriebnahme bitte zuerst auf dem Boden und mit entsprechendem Sicherheitsabstand ausprobieren, um die Funktion zu verstehen und um Risiken zu minimieren.

Tipps zur Fehlersuche

Fehlersymptom	Mögliche Ursache	Behebung
Regler macht anscheinend gar nichts (keine Piepstöne).	Der Gasweg ist nicht eingestellt (siehe: „Erste Inbetriebnahme, Programmierung des Gasweges auf den Sender“).	Einstellen des Gasweges.
Regler erkennt kein Fernsteuersignal (Tonfolge „piep-, piep-, piep-“).		
Motor läuft nicht, obwohl der Regler nach dem Anstecken die Zellenzahl korrekt erkennt.	Der Gasweg ist nicht eingestellt.	Einstellen des Gasweges.
Nach dem Einstecken des Antriebsakkus funktionieren weder Motor noch Servos.	Wenn vorhanden: Empfängerakku leer, nicht eingeschalten.	Empfängerakku laden, einschalten.
	Schlechte Verbindung zwischen Batterie und Regler.	Stecker oder Kabel defekt, reinigen oder austauschen.
	Akku leer.	Vollen Akku verwenden.
	Schlechte Lötverbindungen (kalte Lötstellen).	Lötstellen erneuern.
	Falsche Polarität.	Kontrollieren der Kabelverbindungen.
	Regler Anschlusskabel zum Empfänger falsch eingesteckt.	Überprüfen des richtigen Kanals und auf korrekte Belegung.
	Regler defekt.	Regler tauschen.
Motor Drehrichtung falsch.	Falsche Reihenfolge der 3 Anschlüsse zwischen Regler und Motor.	Tauschen von 2 der 3 Kabel. Oder: Drehrichtungsumkehr mittels Programmierung (wenn möglich).
Motor stoppt während des Fluges.	„Gas“-Signal nicht mehr erkannt/vorhanden.	Überprüfen Sie: die Funktion der Fernsteuerung (evtl. mit einem Servo statt Regler und separater Stromversorgung), die Einbaulage von Empfänger, Regler, Kabel usw. Vermeiden Sie Störungen durch zu nahe Lage von Regler und Empfänger, parallele Kabelverlegung von Antrieb und Steuerleitungen. Verwenden Sie einen Ferritring bei der Steuerleitung für den Regler.
	Regler defekt.	Regler tauschen.
	Die Akku-Spannung hat die Abschaltsschwelle erreicht. Mögliche schlechte Kabelverbindungen. Mögliche Doppelbelegung der Fernsteuerfrequenz.	Laden Sie unverzüglich und ersetzen den Akku. Kontrollieren Sie die Verbindungen. Überprüfen Sie die Frequenzbelegung. Machen Sie einen Reichweitentest.
Motor bleibt immer wieder stehen.	Die Akku-Spannung hat die Abschaltsschwelle erreicht.	Laden Sie unverzüglich und ersetzen den Akku.
	Mögliche schlechte Kabelverbindungen.	Kontrollieren Sie die Verbindungen.
	Schlechte Kühlung des Reglers. Die Servos benötigen zu viel Strom und überlasten das BEC.	Verbessern Sie die Kühlung durch einen anderen Einbaort oder bessere Lüftung. Reduzieren Sie den Stromverbrauch durch andere Servos. Beachten Sie die Spezifikationen des Reglers.
	Zu großer Motor oder Propeller	Passen Sie den Motor oder den Propeller an

Allgemeine Hinweise

Da der Firma Natterer Modellbau GmbH sowohl eine Kontrolle der Handhabung, die Einhaltung der Montage- und Betriebshinweise, sowie der Einsatz des LiPo-Akkus und dessen Wartung nicht möglich ist, kann von uns keinerlei Haftung für Verluste, Schäden oder Kosten übernommen werden. Soweit gesetzlich zugelassen wird die Verpflichtung zur Schadensersatzleistung, aus welchen Rechtsgründen auch immer, auf den Rechnungswert unseres an dem Ereignis unmittelbar betroffenen Produktes begrenzt. Dies gilt nicht, soweit wir nach zwingenden gesetzlichen Vorschriften oder wegen nachgewiesener grober Fahrlässigkeit unbeschränkt haften müssen.



Entsorgungshinweise

Entsprechend den Firmengrundsätzen der Fa. Natterer Modellbau GmbH wurde ihr Produkt aus hochwertigen Materialien hergestellt, die recycelbar und wieder verwendbar sind. Dieses Symbol auf Produkten und/oder begleitenden Dokumenten bedeutet, dass elektrische und elektronische Produkte am Ende Ihrer Lebensdauer vom Hausmüll getrennt entsorgt werden müssen. In Ländern der EU (Europäische Union) dürfen Elektrogeräte nicht durch den Haus- bzw. Restmüll entsorgt werden (WEEE -Waste of Electrical and Electronic Equipment, Richtlinie 2002/96/EG) Bringen Sie bitte diese Produkte für die Behandlung, Rohstoffrückgewinnung und Recycling zu den eingerichteten kommunalen Sammelstellen bzw. Wertstoffsammelhöfen, da diese Geräte kostenlos entgegennehmen. Die Ordnungsgemäße Entsorgung dieses Produkts dient dem Umweltschutz und verhindert mögliche schädliche Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, die sich aus einer unsachgemäßen Handhabung der Geräte am Ende ihrer Lebensdauer ergeben könnten. Genauere Informationen zur nächstgelegenen Sammelstelle bzw. Recyclinghof erhalten Sie bei Ihrer Gemeindeverwaltung.

Gewährleistung

Für unsere Produkte leisten wir entsprechend den derzeit geltenden gesetzlichen Bestimmungen Gewähr. Von der Gewährleistung ausgeschlossen sind Fehlfunktionen, die verursacht wurden durch:

- Unsachgemäßen Betrieb (z.B. Überhitzung), falsch Anschlüsse, Verpolung
- versehentliche oder absichtliche Beschädigung
- Defekte auf Grund normaler Abnutzung
- Betrieb außerhalb der technischen Spezifikationen
- Die Gewährleistung ist ferner ausgeschlossen, wenn Personen, welche nicht von der Firma Natterer Modellbau GmbH zu Service-Leistungen autorisiert wurden, Reparaturversuche oder sonstige Eingriffe in den Gegenstand vorgenommen haben, die Bedienungsanleitung missachtet, das Gerät baulich verändert, oder zweckentfremdet wurde.



CE-Konformitätserklärung

Hiermit erklärt Natterer Modellbau GmbH, dass der Artikel der Richtlinie 2014/35/EU – RED und 2011/65/EU - RoHS entspricht. Der vollständige Text der EU-Konformitätserklärung ist unter der folgenden Internetadresse, unter der jeweiligen Produktbeschreibung, zum Download zur Verfügung www.natterer-modellbau.de

Natterer Modellbau GmbH
Am Klousenwald 15
DE 88299 Leutkirch

info@natterer-modellbau.de
www.natterer-modellbau.de
Tel.: +49 (0)7561 4498