

**FEIG**  
ELECTRONIC

**CONTROLLER**

Intelligent Door Management

# Montageanleitung

Installation, Inbetriebnahme, Gebrauch und Instandhaltung



## ACHTUNG

### WICHTIGE SICHERHEITS-ANWEISUNGEN

Für die Sicherheit von Personen ist es wichtig, diesen Anweisungen Folge zu leisten.

Diese Anweisungen sind aufzubewahren.

- DE **ACHTUNG! WICHTIGE SICHERHEITSANWEISUNGEN!**  
Den Hinweisen auf Seite 3 dieser Montageanleitung ist Folge zu leisten.
- GB **ATTENTION! IMPORTANT SAFETY INFORMATION!**  
Follow the instructions on page 3 of this manual.
- FR **ATTENTION! IMPORTANTES INDICATIONS DE SÉCURITÉ!**  
Les instructions de la page 3 de cette notice de montage doivent être observées strictement,
- NL **LET OP! BELANGRIJKE VEILIGHEIDSINSTRUCTIES!**  
Volg de instructies op pagina 3 van deze montagehandleiding op.
- IT **ATTENZIONE! INDICAZIONI SULLA SICUREZZA IMPORTANTI!**  
Prestare attenzione alle note alla pagina 3 delle presenti istruzioni di montaggio.
- ES **ATENCIÓN INDICACIONES IMPORTANTES DE SEGURIDAD!**  
Deben seguirse las indicaciones detalladas en página 3 de estas instrucciones de montaje.

Originalbetriebsanleitung

## Hinweise

© Copyright 2013 by  
FEIG ELECTRONIC GmbH  
Lange Straße 4  
D-35781 Weilburg  
Tel.: +49 6471 3109 0  
[www.feig.de](http://www.feig.de)

---

### Version: 2013-05-16

---

Alle früheren Ausgaben verlieren mit dieser Ausgabe ihre Gültigkeit.  
Die Angaben in diesem Dokument können ohne vorherige Ankündigung geändert werden.

**Weitergabe sowie Vervielfältigung dieses Dokumentes, Verwertung und Mitteilung seines Inhalts sind nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden. Zuwiderhandlung verpflichtet zu Schadenersatz. Alle Rechte für den Fall der Patenterteilung oder Gebrauchsmuster-Eintragung vorbehalten.**

Diese Montageanleitung richtet sich speziell an den Inbetriebnehmer der Torsteuerung **TST FUZ** von FEIG ELECTRONIC GmbH. Die Montage und Inbetriebnahme der Steuerung darf nur von anerkannt ausgebildeten Elektrofachkräften, die mit den Sicherheitsstandards der elektrischen Antriebs- und Automatisierungstechnik vertraut sind, erfolgen.

Für die Vollständigkeit der Betriebsanleitung der vollständigen Maschine (hier: des Tores) ist ausschließlich der Inverkehrbringer der Maschine verantwortlich. Die Montageanleitung der Torsteuerung ist in einer Amtssprache der Europäischen Gemeinschaft abzufassen, die vom Hersteller der Maschine, in die diese Torsteuerung eingebaut werden soll, akzeptiert wird.

Diese Montageanleitung zeigt nur einen kleinen Teil der Steuerungsfunktionen und beinhaltet keine Zusicherung von Eigenschaften. Weiterführende Funktionen und Beschreibungen zu einzelnen Torfunktionen, sowie genauere Spezifikationen der Steuerung und Gefahrenhinweise können den weiterführenden Beschreibungen entnommen werden.

Die Zusammenstellung der Informationen in diesem Dokument erfolgt nach bestem Wissen und Gewissen. FEIG ELECTRONIC GmbH übernimmt keine Gewährleistung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben in diesem Dokument. Insbesondere kann FEIG ELECTRONIC GmbH nicht für Folgeschäden auf Grund fehlerhafter oder unvollständiger Angaben haftbar gemacht werden.

Da sich Fehler, trotz aller Bemühungen nie vollständig vermeiden lassen, sind wir für Hinweise jederzeit dankbar.

Die in diesem Dokument gemachten Installationsempfehlungen gehen von günstigsten Rahmenbedingungen aus. FEIG ELECTRONIC GmbH übernimmt keine Gewähr für die einwandfreie Funktion in systemfremden Umgebungen.

FEIG ELECTRONIC GmbH übernimmt keine Gewährleistung dafür, dass die in diesem Dokument enthaltenden Informationen frei von fremden Schutzrechten sind. FEIG ELECTRONIC GmbH erteilt mit diesem Dokument keine Lizenzen auf eigene oder fremde Patente oder andere Schutzrechte.

Gewährleistungsansprüche gegen FEIG ELECTRONIC GmbH stehen nur dem unmittelbaren Vertragspartner zu und sind nicht übertragbar. Es wird nur die Gewährleistung für die von FEIG ELECTRONIC GmbH gelieferten Produkte übernommen. Eine Haftung für das Gesamtsystem ist ausgeschlossen.

Die Beschreibung der Produkte, deren Einsatz, Möglichkeiten und Leistungsdaten gelten nicht als zugesicherte Eigenschaften und stehen unter dem Vorbehalt technischer Änderungen.

## Allgemeine Hinweise zu diesem Dokument

Sprache der **Originalbetriebsanleitung**: Deutsch

In dieser Funktionsbeschreibung werden folgende Zeichen benutzt, um Leser auf verschiedene Gefahrenpunkte und nützliche Tipps hinzuweisen.



### **ACHTUNG**

weist auf eine mögliche Gefährdung von Personen hin, wenn die Prozedur nicht wie beschrieben durchgeführt wird.



### **WARNUNG**

weist auf eine Gefährdung der Steuerung hin.



weist auf Informationen hin, die wichtig für die Funktion der Torsteuerung bzw. des Tores sind.



weist auf nützliche Informationen hin, die für den Gebrauch der Torsteuerung TST FUZ nützlich, aber nicht unbedingt notwendig sind

**DE ACHTUNG! WICHTIGE SICHERHEITSANWEISUNGEN!**

Für die Sicherheit von Personen ist es wichtig diesen Anweisungen Folge zu leisten. Diese Anweisungen sind aufzubewahren.

Diese Montageanleitung finden Sie im Downloadbereich unter [www.feig.de](http://www.feig.de). Bitte loggen Sie sich mit folgenden Zugangsdaten ein: Username: Download / Passwort: feig

**GB ATTENTION! IMPORTANT SAFETY INFORMATION!**

These instructions must be observed to ensure personal safety. Store these instructions safely.

These installation instructions are available from the download area at [www.feig.de](http://www.feig.de). Please sign in with the following details: Username: Download / Passwort: feig

**FR ATTENTION! IMPORTANTES INDICATIONS DE SÉCURITÉ!**

Pour la sécurité des personnes, il est important de respecter les consignes en question. Les présentes consignes doivent être conservées en lieu sûr.

Les instructions de montage sont téléchargeables dans la zone téléchargements de [www.feig.de](http://www.feig.de). Prière de vous logger avec les données suivantes: Nom d'utilisateur : Download / Mot de passe: feig

**NL LET OP! BELANGRIJKE VEILIGHEIDSINSTRUCTIES!**

Voor de veiligheid van personen is het belangrijk om deze aanwijzingen op te volgen. Deze aanwijzingen dienen bewaard te worden.

Deze montagehandleiding kunt u vinden als download op [www.feig.de](http://www.feig.de). Gelieve de volgende toegangsgegevens te gebruiken: gebruikersnaam: Download / wachtwoord: feig

**IT ATTENZIONE! INDICAZIONI SULLA SICUREZZA IMPORTANTI!**

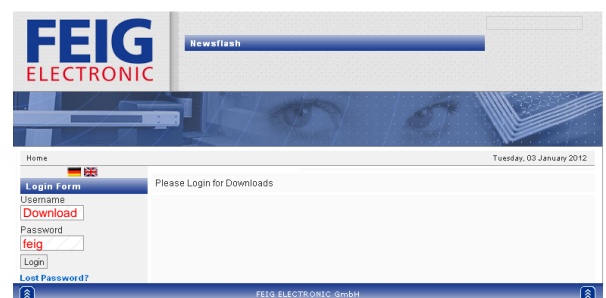
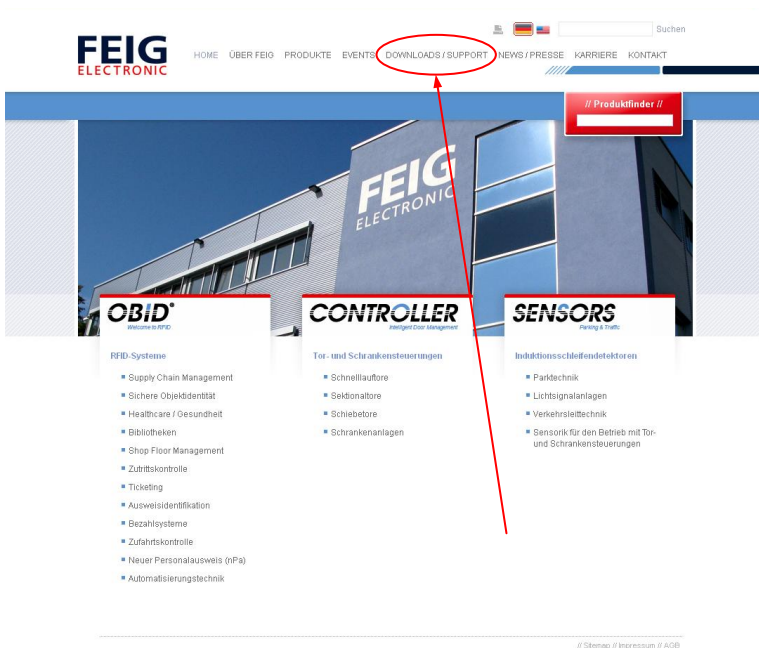
Per la sicurezza personale è importante attenersi scrupolosamente a queste indicazioni. Queste indicazioni vanno conservate.

Le presenti istruzioni di montaggio sono disponibili nell'area download del sito [www.feig.de](http://www.feig.de). Effettuare il login con i seguenti dati d'accesso: Nome utente: Download / Password: feig

**ES ATENCIÓN INDICACIONES IMPORTANTES DE SEGURIDAD**

Para la seguridad de las personas es importante seguir estas indicaciones. Deben guardarse estas indicaciones.

Puede encontrar estas instrucciones de montaje en el área de descarga en [www.feig.de](http://www.feig.de). Se ruega iniciar sesión con los siguientes datos de acceso: Nombre de usuario: Download / Password: feig



## Inhaltsverzeichnis

<b>Hinweise</b>	<b>2</b>
<b>Allgemeine Hinweise zu diesem Dokument</b>	<b>2</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>1 Allgemeine Beschreibung und bestimmungsgemäße Verwendung</b>	<b>6</b>
<b>2 Sicherheitshinweise</b>	<b>7</b>
<b>3 Montage der Steuerung</b>	<b>8</b>
<b>4 Elektrischer Anschluss</b>	<b>9</b>
4.1 Montagestellung des Deckels.....	10
4.2 Anschluss der Versorgungsspannung.....	10
4.3 Motor- und Bremsanschluss.....	11
4.4 Anschluss der Sicherheitsleiste.....	12
4.5 Endschalteranschluss .....	13
4.5.1 Absolutwertgeber TST PE FSB mit WICAB System.....	13
4.5.2 Absolutwertgeber TST PD .....	14
4.5.3 Absolutwertgeber DES.....	14
4.5.4 Mechanische Endschalter .....	15
4.6 Lichtschranke .....	16
4.7 Externe Befehlsgeber .....	16
4.8 Ampelanschluss.....	17
<b>5 Übersicht Ausgänge</b>	<b>18</b>
<b>6 Übersicht Eingänge</b>	<b>19</b>
<b>7 Allgemeine Bedienhinweise zur Parametrierung</b>	<b>20</b>
7.1 Öffnen des Parametrierbetriebs .....	20
7.2 Parameterbearbeitung bei angewähltem Parameter .....	21
7.3 Verlassen des Parametrierbetriebs .....	21
7.4 Reset durchführen .....	21
7.5 Einsprung in den erweiterten Parametriermode.....	21
<b>8 Grundeinstellungen</b>	<b>22</b>
8.1 Automatische Abfrage der Grunddaten.....	22
<b>9 Inbetriebnahme...</b>	<b>24</b>
9.1 ... mit Absolutwertgeber oder Inkrementalgeber.....	24
9.2 ... mit mechanischen Endschaltern .....	25
9.3 Neuanforderung des Einlernens der Endlagen.....	26
9.4 Boost / Leistungssteigerung bei kleinen Geschwindigkeiten .....	26

---

<b>10</b>	<b><i>Optimierung des Torlaufs</i></b>	<b>27</b>
10.1	Auffahrt des Tores .....	27
10.2	Zufahrt des Tores .....	28
10.3	Vorendschaltereinstellung .....	29
10.4	Rampeneinstellung .....	29
10.5	Korrigieren der Endlagen .....	29
10.6	Geschwindigkeits-Weg-Profil .....	29
<b>11</b>	<b><i>Funktionen</i></b>	<b>30</b>
<b>12</b>	<b><i>Übersicht Meldungen</i></b>	<b>31</b>
<b>13</b>	<b><i>Informationsmeldungen</i></b>	<b>47</b>
<b>14</b>	<b><i>Technische Daten</i></b>	<b>49</b>
<b>15</b>	<b><i>EG- Konformitätserklärung</i></b>	<b>51</b>

---

---

## 1 Allgemeine Beschreibung und bestimmungsgemäße Verwendung

---

Bei dem im Folgenden beschriebenen Gerät handelt es sich um eine elektronische Steuerung für motorisch betriebene industriell oder gewerblich genutzte Tore im Sinne der *EN 13241*. Durch die vollständige Integration einer Frequenzumrichterleistungsstufe kann das Tor mechanikschonend mit variabler Öffnungs- und Schließgeschwindigkeit betrieben werden. Die **Steuerung TST FUZ** ist für den Betrieb eines Asynchronmotors im Leistungsbereich bis 0,75 kW bei 230 V Speisung ausgelegt

Neben der Ansteuerung des Motors, der das Tor antreibt, können dieser Steuerungseinheit je nach Einsatzzweck noch folgende zusätzliche Aufgaben zukommen:

- Positionierung des Tores auf und zwischen dessen Endlagen (Auf-, Zu- und Zwischenpositionen)
- Fahren des Antriebes mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten (integrierter Frequenzumrichter)
- Auswertung von Sicherheitssensoren am Tor (z. B. Schließkantenüberwachung, Einzugsicherung, u. ä.)
- Auswertung von Zusatzsicherheiten am Tor (z. B. Lichtschranken, Lichtgitter, u. ä.)
- Auswertung von Befehlsgebern am Tor (z. B. Zugschalter, Funk, Induktionsschleifen, u. ä.)
- Auswertung von Notstopp-Befehlsgebern
- Versorgung von Sensoren und Befehlsgebern mit elektronisch abgesicherter 24 V Sicherheitskleinspannung
- Versorgung von Fremdgeräten mit 230 V
- Ansteuerung von applikationsspezifischen Ausgängen (z. B. Relais für Torpositionsmeldungen)
- Erzeugung und Ausgabe von Diagnosemeldungen
- Einstellung von applikationsspezifischen Parametern in verschiedenen Zugangsebenen für unterschiedliche Benutzergruppen
- Ansteuerung von Ein-/Ausgabe-Erweiterungsmodulen
  - TST SFFE: Steckmodul Funkfernsteuerung
  - TST FSx: Funksicherheitssystem
  - TST SURA: Steckmodul Sicherheitsleistenauswerter
  - TST SUKS-A: Sicherheitsleistenauswertemodul
  - TST SUVEK: Steckmodul Induktionsschleifenauswerter
  - TST RFUxK: universelles Anzeige- und Ein-Ausgabemodul
  - TST RFUxCom: Schnittstellenmodul für Schleusenapplikationen u. ä.
  - TST LCD/Klartext: Klartextanzeigen mit 2x 16 Zeichen
  - Auswertung von Schnittstellensignalen zur Fernsteuerung des Tores, Diagnose und Parametrierung

## 2 Sicherheitshinweise

### **ACHTUNG**

Ein Missachten der Sicherheitshinweise kann zur gesundheitlichen Gefährdung führen, oder auch zu Beschädigungen der Steuerung.

Bei der Inbetriebnahme und dem Betreiben der Steuerung sind folgende wichtige Sicherheitshinweise, sowie die Montage- und Anschlusshinweise unbedingt zu beachten:

Das Gerät darf im Sinne der EG-Maschinenrichtlinie ausschließlich von befähigten Personen an Toren oder an den für Tore vorgesehenen Antriebseinheiten eingebaut oder mit ihnen zusammengefügt werden. Dabei sind stets die geforderten Sicherheitsanforderungen des gesamten Tores (Maschine) mit den Möglichkeiten zur Einhaltung dieser Sicherheitsanforderungen durch die Steuerung abzugleichen.

Durch unsachgemäße Integration der Steuerung in die Toranlage – z. B. durch fehlende Sensoren, falsche Parametrierung, zu hohe Geschwindigkeitseinstellungen, u. ä. - besteht das erhebliche Risiko, dass das Tor ohne ausreichende Sicherheitsvorkehrungen betrieben wird.

Die Inbetriebnahme dieser Steuerung, wird so lange untersagt, bis sie an das Tor angebaut wurde, das den Bestimmungen der EG-Maschinenrichtlinie entspricht und für das eine EG-Konformitätserklärung gemäß Anhang II A der Richtlinie vorliegt.

Die im Folgenden zusammengestellten Informationen beschreiben Standardanwendungen, die nicht zwangsläufig mit der tatsächlichen Anwendung übereinstimmen. Die tatsächliche Anwendung wird vom Torhersteller im Rahmen der Gesamtdokumentation, bzw. im Rahmen der **Betriebsanleitung** des Tores beigelegt.

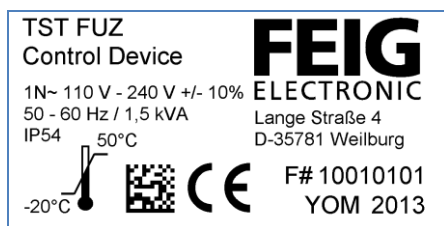
Alle Montage-, Installations-, Inbetriebnahme-, und Instandhaltungsarbeiten sind ausschließlich von qualifiziertem Fachpersonal durchzuführen. Es müssen insbesondere die folgenden Vorschriften beachtet werden: VDE 0100, EN 50110, EN 60204, EN 60335 inkl. Teil 103, Brandverhütungsvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften, sowie die einschlägigen Vorschriften für Industrietore (EN12453, EN12978) und Maschinensicherheit (EN ISO 13849, EN 62061)

Dieses Gerät ist nicht dafür bestimmt, durch Personen (einschließlich Kinder) mit eingeschränkten physischen, sensorischen oder geistigen Fähigkeiten oder mangels Erfahrung und/oder mangels Wissen benutzt zu werden, es sei denn, sie werden durch eine für ihre Sicherheit zuständige Person beaufsichtigt oder erhalten von ihr Anweisungen, wie das Gerät zu benutzen ist. Kinder sollten beaufsichtigt werden, um sicherzustellen, dass sie nicht mit dem Gerät spielen. Fernsteuerungen sind von ihnen fernzuhalten.

Eine Gerätekennzeichnung (Typenschild mit Angaben zu Name und Adresse des Herstellers, Seriennummer, Baujahr, Typenbezeichnung, Versorgungsspannung und Temperaturbereich) muss spätestens nach der Montage erfolgen.

Der beispielhafte Aufkleber Warnhinweis ist am Motor in der Nähe des Motorklemmbrettes anzubringen.

#### Typenschild:



F# [Seriennummer]

YOM [Baujahr]

#### Aufkleber Warnhinweis (Beispiel):



Mit den in diesem Dokument genannten Sicherheitshinweisen wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Bei Fragen zu dem Produkt sprechen Sie bitte Ihren Lieferanten an.

Der Hersteller hat die Gerätehardware und Software, sowie die Produktdokumentation sorgfältig geprüft, kann aber keine Gewährleistung über völlige Fehlerfreiheit übernehmen.



Entsorgen Sie das Produkt am Ende seiner Lebensdauer gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

### 3 Montage der Steuerung

#### **⚠️ ACHTUNG**

#### WICHTIGE ANWEISUNGEN FÜR SICHERE MONTAGE.

Alle Anweisungen beachten, falsche Montage kann zu ernsthaften Verletzungen führen!

- Während der Montage der Steuerung ist die Anlage spannungsfrei zu schalten.
- Ein Öffnen der Steuerung ist nur bei allpolig abgeschalteter Versorgung zulässig. Das Einschalten bzw. Betreiben der Steuerung in geöffnetem Zustand ist nicht erlaubt.
- Vor dem Zugang zu den Anschlussklemmen müssen alle Versorgungsstromkreise abgeschaltet sein.
- Vor der Montage ist die Steuerung auf eventuelle Transport- oder sonstige Beschädigungen zu überprüfen. Beschädigungen im Innenbereich der Steuerung können unter Umständen zu erheblichen Folgeschäden an der Steuerung bis hin zur Gesundheitsgefährdung für den Anwender führen.
- Die Montage der Steuerung mit beschädigter Tastatur oder defektem Sichtfenster ist verboten. Beschädigte Tastaturen und Fenster sind auszutauschen.

#### **⚠️ WARNUNG**

- Das Berühren der Elektronikteile, besonders der Teile des Prozessorkreises, ist verboten. Elektronische Bauteile können durch elektrostatische Entladung geschädigt oder zerstört werden.
- Vor Öffnen des Gehäusedeckels ist sicher zu stellen, dass keine Bohrspäne, o. ä., die z. B. auf dem Deckel liegen, ins Gehäuseinnere fallen können.
- Es ist sicher zu stellen, dass die Steuerung ohne mechanische Verspannungen montiert wird.
- Nicht benutzte Kabeleinführungen müssen durch geeignete Maßnahmen geschlossen werden, um die Schutzart IP54 des Gehäuses zu gewährleisten.
- Die Kabeleinführungen dürfen keiner mech. Belastung, insbesondere Zugbelastungen, ausgesetzt werden.
- Ein Betreiben der Steuerung bei demontiertem CEE-Stecker ist nur zulässig, wenn die Netzversorgung über einen entsprechenden Schalter allpolig von der Steuerung getrennt werden kann. Der Netzstecker oder der ersatzweise eingesetzte Schalter muss leicht zugänglich sein.
- Wenn die Anschlussleitung dieses Gerätes beschädigt wird, muss sie durch den Hersteller oder seinen Kundendienst oder eine ähnlich qualifizierte Person ersetzt werden, um Gefährdungen zu vermeiden (gem. Anschlussart Y nach EN 60335-1).
- Bei Fahrten des Tores im Totmann-Betrieb ist sicher zu stellen, dass der Torbereich von dem Bediener eingesehen werden kann. In dieser Betriebsart können Sicherheitseinrichtungen wie Sicherheitsleiste und Lichtschranke ggf. nicht wirksam werden. Ist dies aus baulichen Gründen nicht möglich, ist dafür zu sorgen, dass diese Betriebsart nur von diesbezüglich unterwiesenem Personal zugänglich ist oder die Funktion gänzlich deaktiviert ist.
- Zur Vermeidung von Beschädigungen der Tastatur ist eine Betätigung mit spitzen Gegenständen untersagt. Die Tastatur ist grundsätzlich nur für Fingerbetätigung vorgesehen.

- Abhängig von der Bauart des Tores kann es erforderlich sein, dass das Tor nur mit Sichtkontakt zum Tor bedient werden darf. In solchen Fällen darf keine Fernsteuerung (z. B. Funk) als Impulsgeber eingesetzt werden.
- Es ist unbedingt darauf zu achten die Steuerung mit den beigefügten Wandabstandhaltern zu montieren, um eine ausreichende Wärmeabfuhr der Endstufe zu gewährleisten.

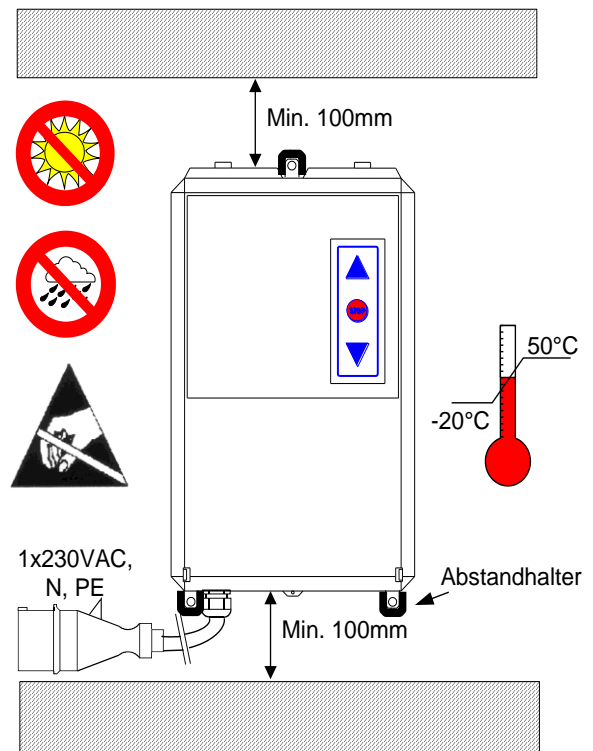


Abbildung 1: Montage der Steuerung

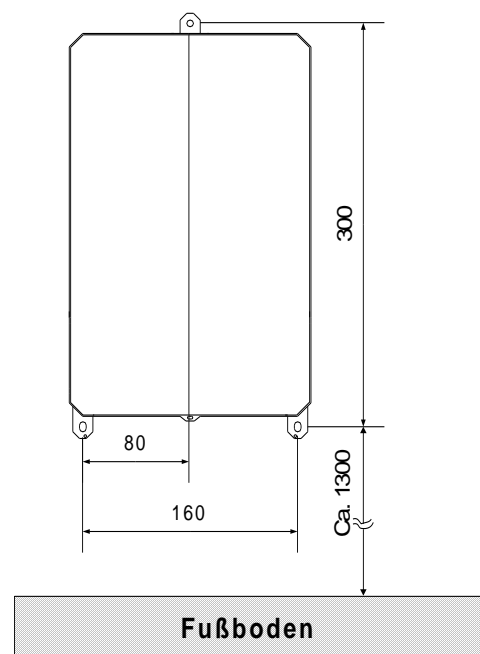


Abbildung 2: Bohrplan



## 4 Elektrischer Anschluss

### ACHTUNG

- Anschluss-, Prüf- und Wartungsarbeiten an der offenen Steuerung dürfen nur in spannungsfreiem Zustand durchgeführt werden. Besonders zu beachten sind die unter dem Abschnitt „Sicherheitshinweise“ aufgeführten Punkte.
- Ein Betreiben der Steuerung in geöffnetem Zustand ist nicht erlaubt.
- Nach Abschaltung der Steuerung stehen noch bis zu 5 Minuten gefährliche Spannung an.
- Keine galvanische Trennung während der Stillstandzeit zwischen Endstufenmodul und Motoranschlussklemme.
- Ein Berühren der Elektronikteile ist aufgrund von Restspannungen gefährlich.
- Die Steuerung darf niemals mit geöffnetem Gehäusedeckel betrieben werden.
- Nach Abschluss der Installation ist zu überprüfen, dass die Anlage richtig eingestellt ist und dass das Sicherheitssystem richtig funktioniert.
- Ein Öffnen der Steuerung ist nur bei allpolig abgeschalteter Versorgung zulässig. Das Einschalten bzw. Betreiben der Steuerung in geöffnetem Zustand ist nicht erlaubt.
- Ein Betreiben der Steuerung ohne angeschlossenen Schutzleiter ist nicht zulässig. Bei nicht angeschlossenen Schutzleiter treten am Steuerungsgehäuse, bedingt durch Ableitkapazitäten, gefährlich hohe Spannungen auf. Durch die in die Steuerung integrierten Funkentstörfilter kann ein erhöhter Ableitstrom bis max. 7 mA auftreten (vgl. DIN EN 60335-1 Abschn. 16.2). Eine entsprechende Stückprüfung erfolgte vor Auslieferung des Gerätes durch den Hersteller.
- Auch nach der Abschaltung der Versorgung stehen noch bis zu fünf Minuten gefährliche Spannungen an den Zwischenkreiskondensatoren an. Die Entladezeit bis auf Spannungswerte unter 60 VDC beträgt maximal 5 Minuten. Ein Berühren interner Steuerungsteile innerhalb dieser Entladezeit ist gefährlich.
- Bei defektem Schaltnetzteil kann sich die Entladezeit der Zwischenkreiskondensatoren auf einen Spannungswert unter 60 VDC erheblich verlängern. Hier können Entladezeiten bis 10 Minuten anfallen.
- Bereiche des Prozessorkreises sind galvanisch direkt mit der Netzversorgung verbunden. Bei eventuell durchzuführenden Kontrollmessungen ist dies unbedingt zu beachten, dass bei Messungen in diesem Bereich des Prozessorkreises, keine Messgeräte mit PE Bezug des Messkreises eingesetzt werden.
- Ein Betreiben der Steuerung mit beschädigter Tastatur oder Sichtfenster ist verboten. Beschädigte Tastaturen und Fenster sind auszutauschen. Zur Vermeidung von Beschädigungen der Tastatur ist eine Betätigung mit spitzen Gegenständen untersagt. Die Tastatur ist grundsätzlich nur für Fingerbetätigung vorgesehen.
- Werden die potentialfreien Kontakte der Relaisausgänge oder sonstige Klemmstellen fremdgespeist, d.h. mit einer gefährlichen Spannung betrieben, die nach dem Ausschalten der Steuerung, bzw. bei gezogenem Netzstecker noch anstehen kann, so muss ein entsprechender Warnaufkleber deutlich sichtbar auf dem Steuerungsgehäuse aufgebracht werden.

**(„ACHTUNG! Vor dem Zugang zu den Anschlussklemmen müssen alle Versorgungsstromkreise abgeschaltet sein.“)**

- Bei Fahrten des Tores im Totmann-Betrieb ist sicher zu stellen, dass der Torbereich von dem Bediener eingesehen werden kann, da in dieser Betriebsart Sicherheitseinrichtungen wie Sicherheitsleiste und Lichtschranke nicht wirksam werden.
- Die Einstellung der Parameter inkl. der Drehzahl und die Funktion aller Sicherheitseinrichtungen müssen überprüft werden. Die Einstellung der Parameter, Brücken und anderer Bedienelemente darf nur von unterwiesenem Personal durchgeführt werden.

### WARNUNG

- Vor erstmaligem Einschalten der Steuerung ist nach Komplettierung der Verdrahtung zu prüfen, ob alle Motoranschlüsse steuerungs- und motorseitig festgezogen sind und der Motor korrekt in Stern oder Dreieck geschaltet ist. Lose Motoranschlüsse führen in der Regel zur Schädigung des Umrichters.
- Bei kurzgeschlossener oder extrem überlasteter 24 V Steuerspannung läuft das Schaltnetzteil nicht an, obwohl die Zwischenkreiskondensatoren aufgeladen sind. Die Anzeigen bleiben dunkel. Ein Anlaufen des Netzteils ist erst nach Beseitigung des Kurzschlusses bzw. der extremen Überlast möglich.
- Zur Einhaltung der EMV Richtlinien dürfen nur abgeschirmte, separate Motorleitungen eingesetzt werden, wobei der Schirm beidseitig (Motor- und Steuerungsseite) angeschlossen werden muss und keine weiteren Anschlüsse in der Leitung geführt werden dürfen. Maximale Leitungslänge: 30 m.
- Besonders bei schnelllaufenden Folientoren kommt es zu sehr hohen elektrostatischen Aufladungen. Durch die Entladung dieser Spannung kann es zur Schädigung der Steuerung kommen. Deshalb sind geeignete Gegenmaßnahmen zu treffen um elektrostatische Aufladung zu verhindern.
- Das Einschalten bzw. Betreiben einer betauten Steuerung ist nicht zulässig. Es kann zur Zerstörung der Steuerung führen.
- Vor dem erstmaligen Zuschalten der Steuerungsversorgung ist sicher zu stellen, dass die Auswertekarten (Steckmodule) in der korrekten Position stecken. Bei versetztem oder verdrehtem Stecken der Karten kann es zu Schäden an der Steuerung kommen, ebenso beim Einbau von nicht freigegebenen Fremdfabrikaten.
- Max. Anschlussquerschnitte der Leiterplattenklemmen:

	Eindrätig (starr)	Feindrätig (mit/ohne Aderendhülse)	Max. Anzugsmoment [Nm]
Motorklemmen	2,5	2,5	0,5
Netzanschluss	2,5	1,5	0,5
Schraubklemmen (Raster 5 mm)	2,5	1,5	0,5
Steckklemmen (Raster 5 mm)	1,5	1,0	0,4
Steckklemmen (Raster 3,5 mm)	1,5	1,0	0,25

## 4.1 Montagestellung des Deckels

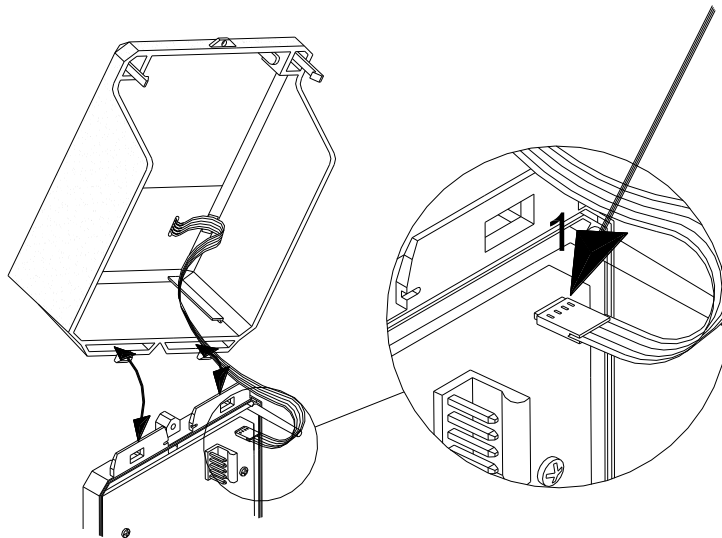


Abbildung 3: Anschluss der Folientastatur

## 4.2 Anschluss der Versorgungsspannung

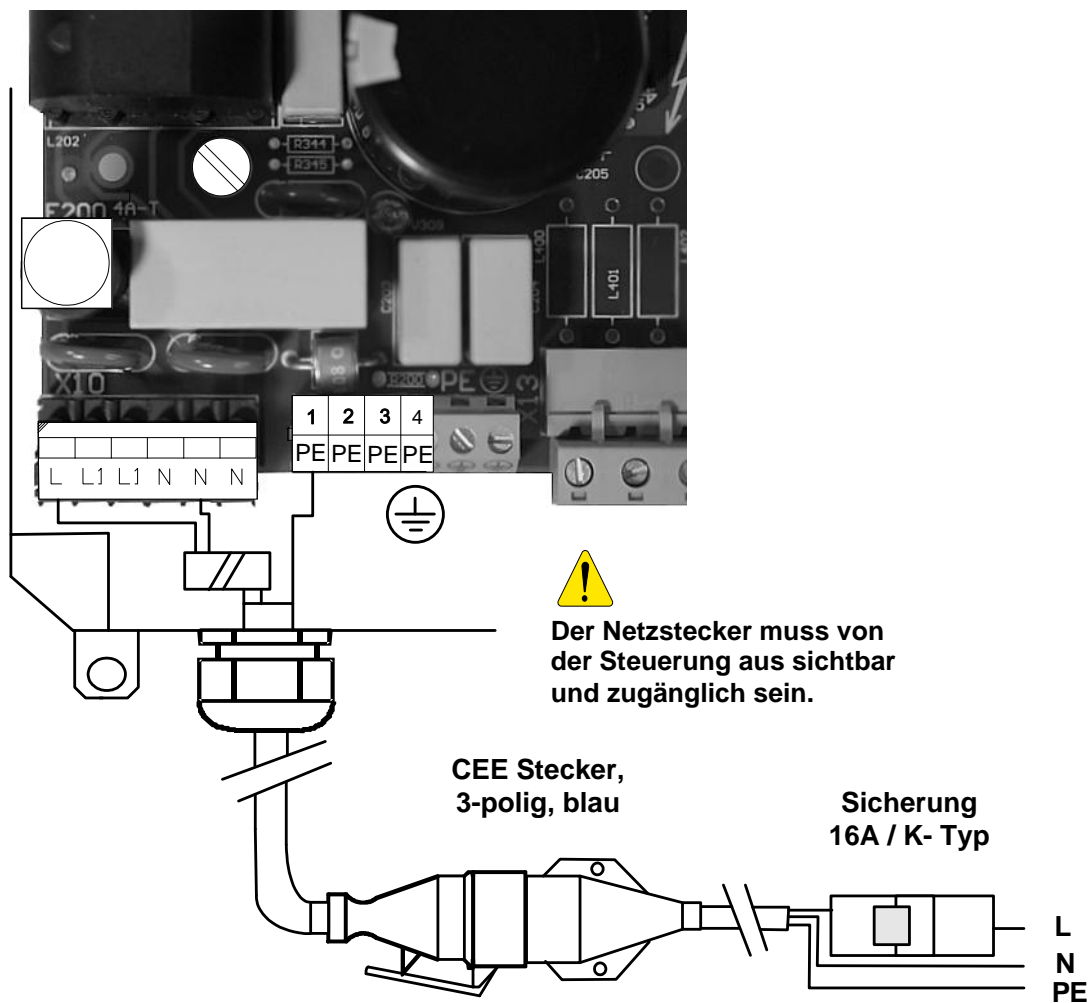
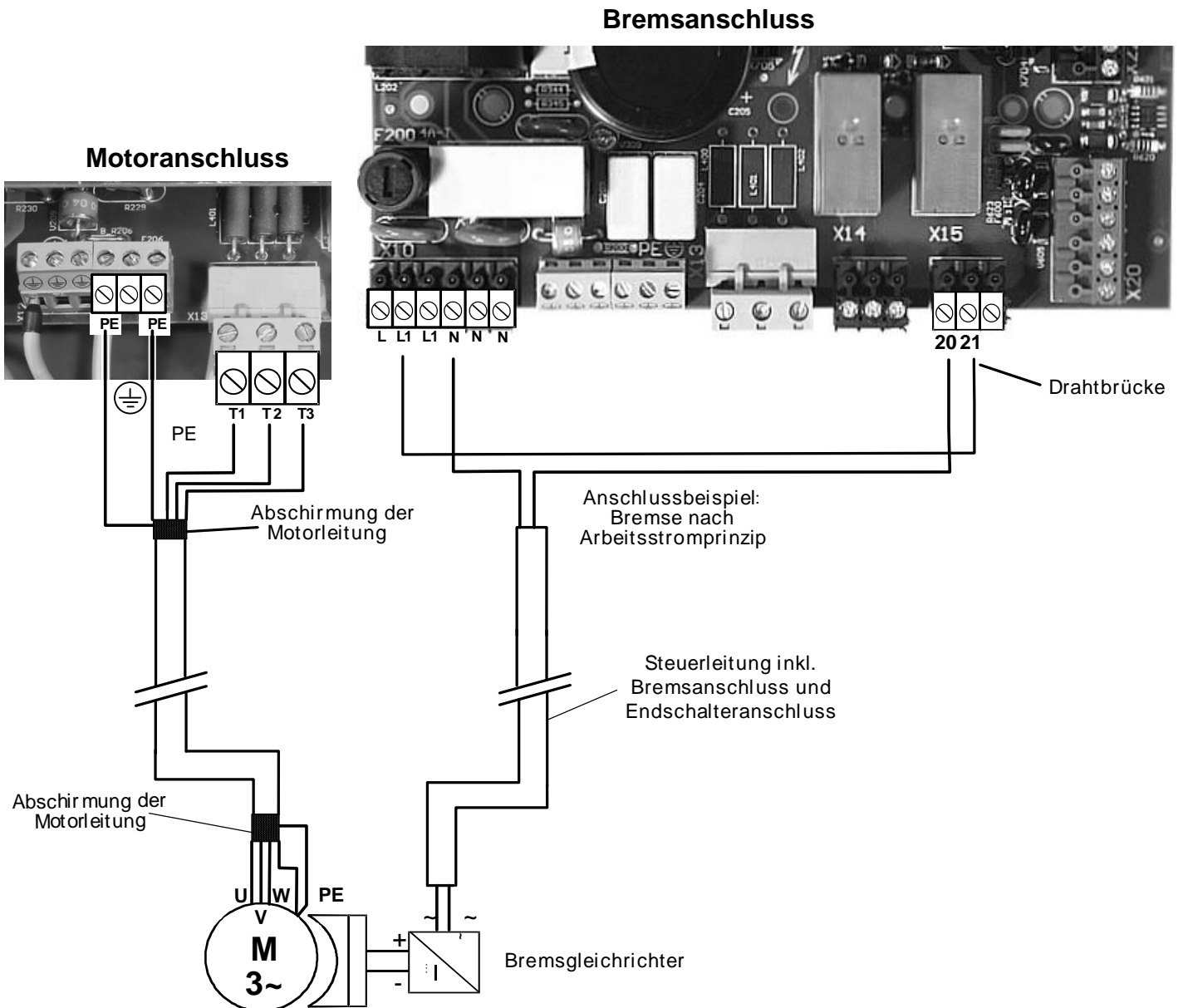


Abbildung 4: Anschluss Netzleitung

## 4.3 Motor- und Bremsanschluss



Um eine fehlerfreie Funktion der Steuerung zu gewährleisten, muss eine abgeschirmte Motorleitung verwendet werden. Außerdem dürfen keine anderen Adern außer die des Motoranschlusses durch diese Leitung geführt werden.



Bei Antriebseinheiten mit elektronischer Bremse ist auf eine ausreichende Entstörung der Bremse zu achten. Wir empfehlen die Entstörung mit RC-Gliedern durchzuführen.



## 4.5 Endschalteranschluss

Mit der Torsteuerung TST FUZ können verschiedene Endschalersysteme genutzt werden. In der Standardeinstellung wird ein Absolutwertgeber als Endschalter verwendet. Außerdem können mech. Nockenendschalter verwendet werden.

### 4.5.1 Absolutwertgeber TST PE FSB mit WICAB System

Beim Absolutwertgeber TST PE FSB handelt es sich um einen singleturn Geber, der zusätzlich mit dem WICAB Funksystem ausgestattet ist. Die antreibende Welle darf max. eine Umdrehung auf den gesamten Torweg machen.

Mit dem WICAB System ist es möglich das Spiralkabel durch eine Funkstrecke zu ersetzen. Dazu muss am Torballt zusätzlich eine mobile Einheit TST FSBM montiert werden.

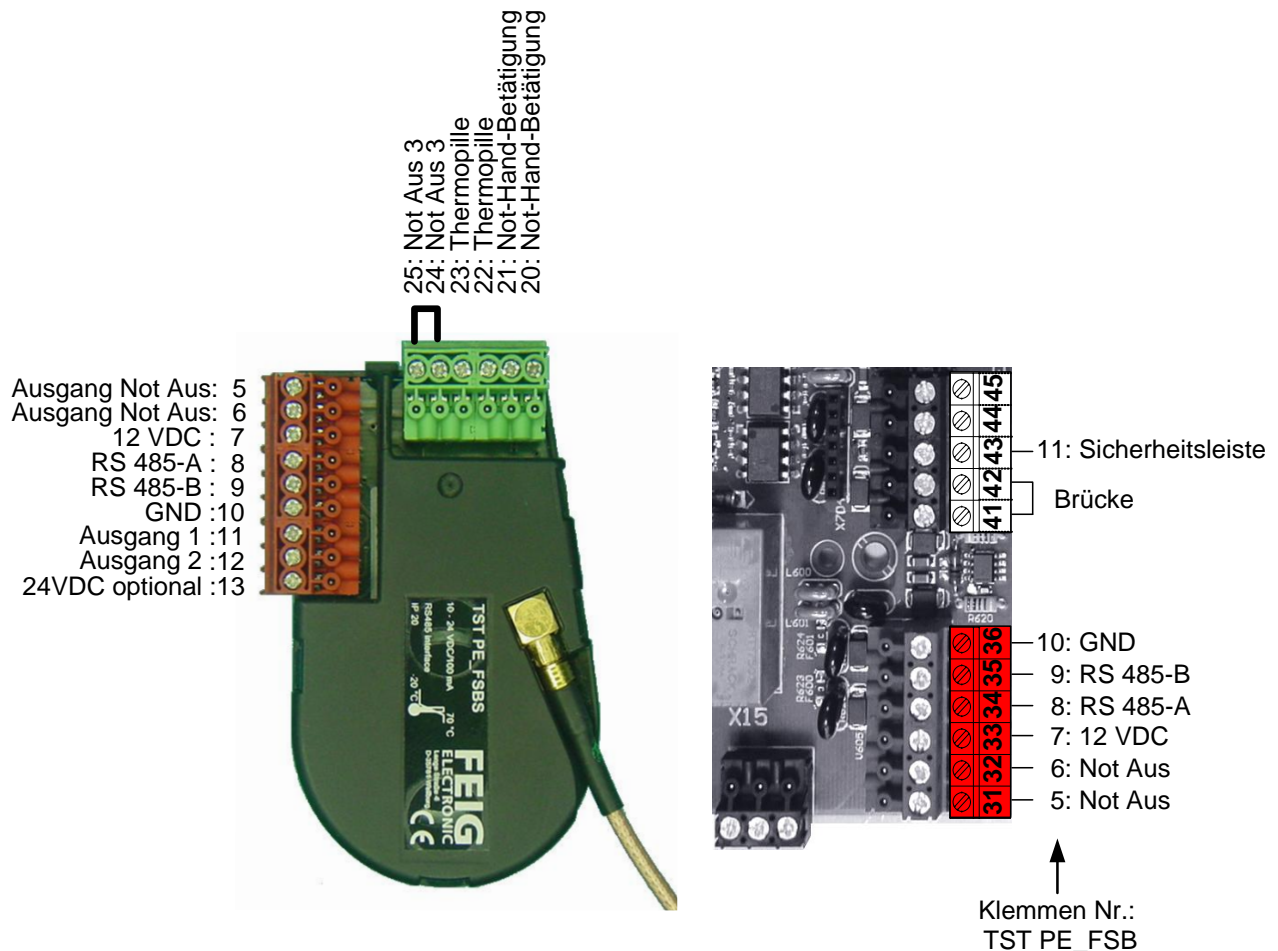


Abbildung 7: Absolutwertgeber TST PE FSB

## 4.5.2 Absolutwertgeber TST PD

Der Absolutwertgeber TST PD ist ein multiturn Geber. Dieser Geber kann mit Hilfe eines einstellbaren Übersetzungsfaktor sowohl an sehr schnellen (z.B. Motorwelle) als auch an sehr langsamen Wellen (z.B. Torwelle) betrieben werden. Die antreibende Welle darf mehr als eine Umdrehung machen.

Alternativ kann dieser Geber auch mit dem WICAB Funksystem ausgestattet werden, um eine Übertragung der Sicherheitsleiste ohne Spiralkabel zu ermöglichen. Dazu werden die Stationäreinheit TST PD FSAS und die Mobileinheit TST FSAM benötigt.

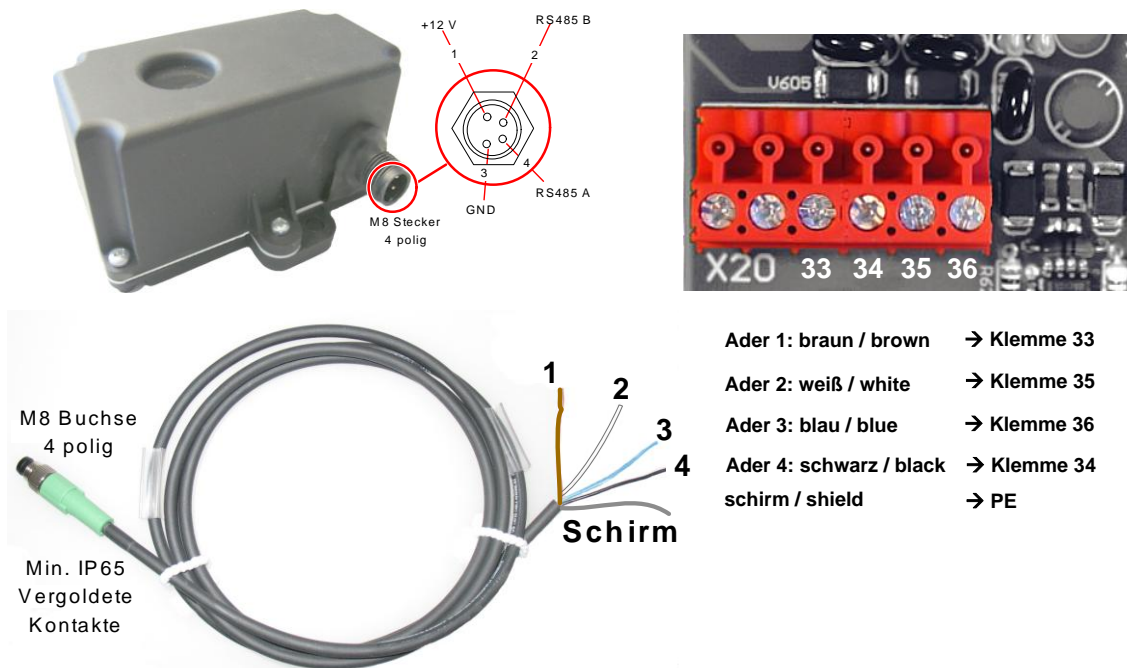


Abbildung 8: Anschluss des Absolutwertgeber PD

## 4.5.3 Absolutwertgeber DES

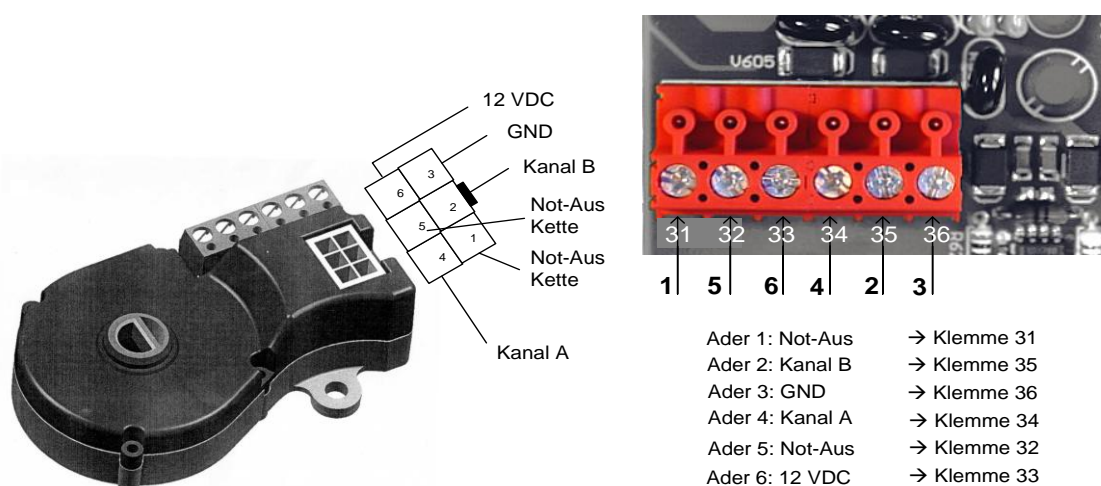


Abbildung 9: Anschluss Absolutwertgeber DES

### 4.5.4 Mechanische Endschalter

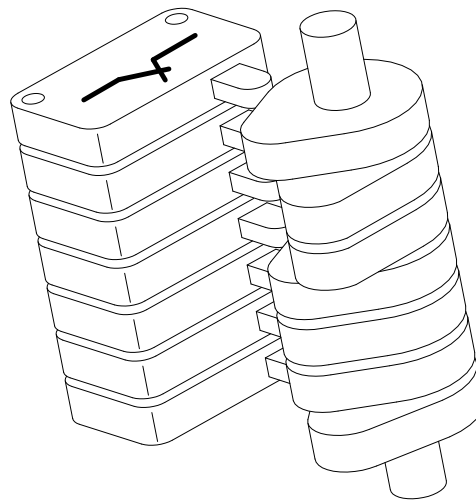


Abbildung 10: Nockenendschalter

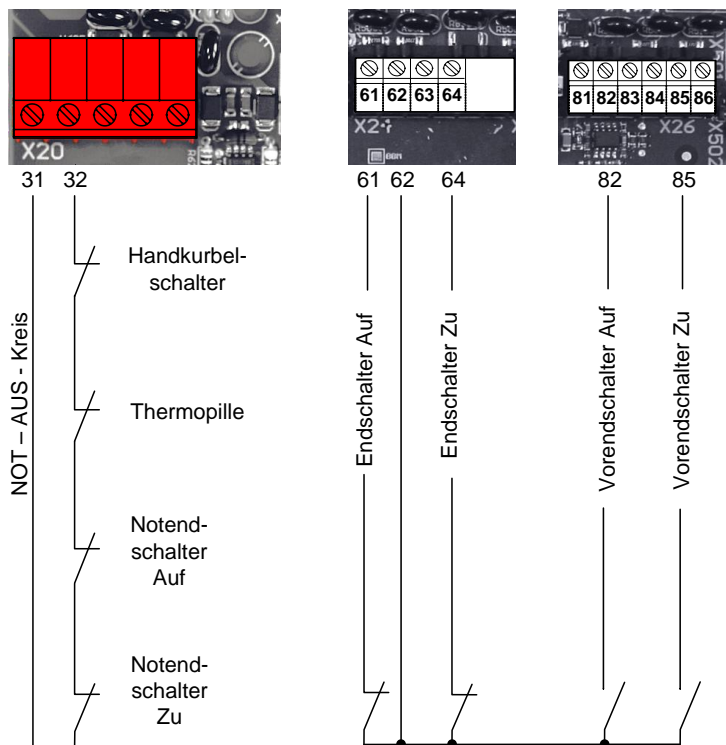


Abbildung 11: Anschluss Nockenendschalter



Alternativ können die Vorendschalter auch als Öffnerkontakte angeschlossen werden.

## 4.6 Lichtschranke

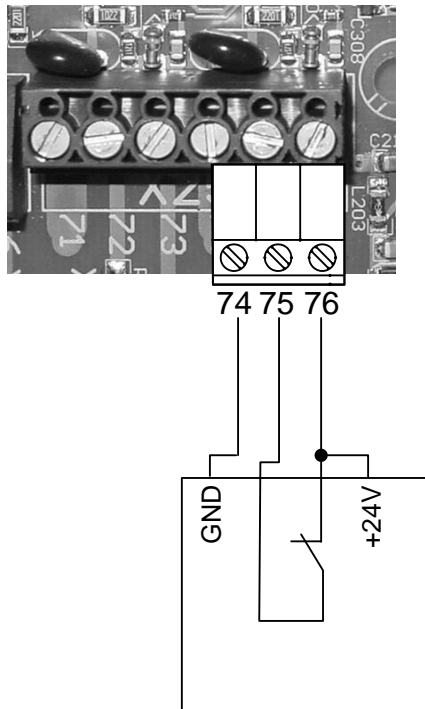


Abbildung 12: Anschluss Lichtschranke

## 4.7 Externe Befehlsgeber

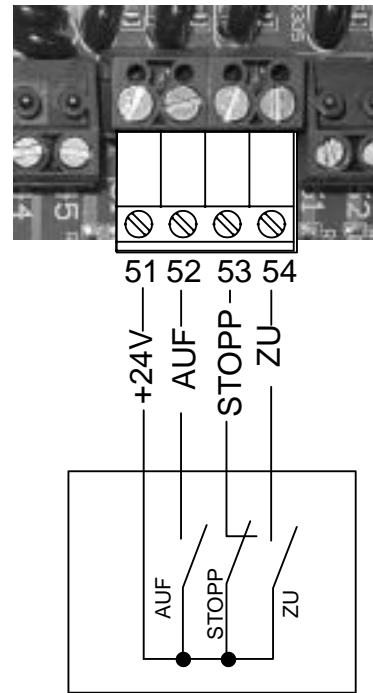


Abbildung 13: Anschluss externe Befehlsgeber



## 4.8 Ampelanschluss

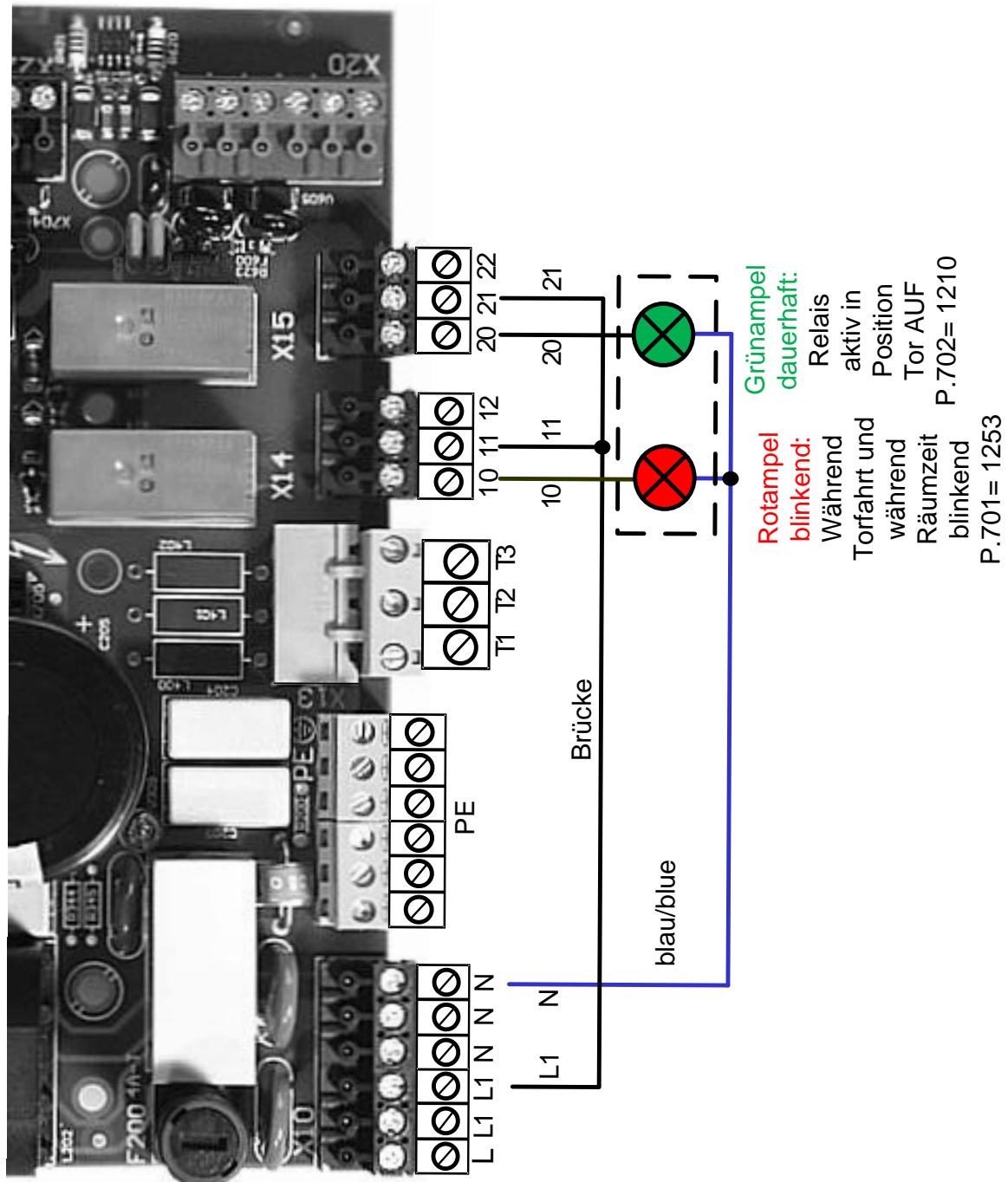


Abbildung 14: Ampelanschluss



Wird eine Motorbremse verwendet ist Relais K2 bereits belegt und kann nicht für eine Ampel genutzt werden.

### **WICHTIG**

Vor Inbetriebnahme der Steuerung den elektrischen Anschluss nochmals überprüfen.  
Durch Falschanschluss kann es zu Schäden am Gerät kommen.

## 5 Übersicht Ausgänge

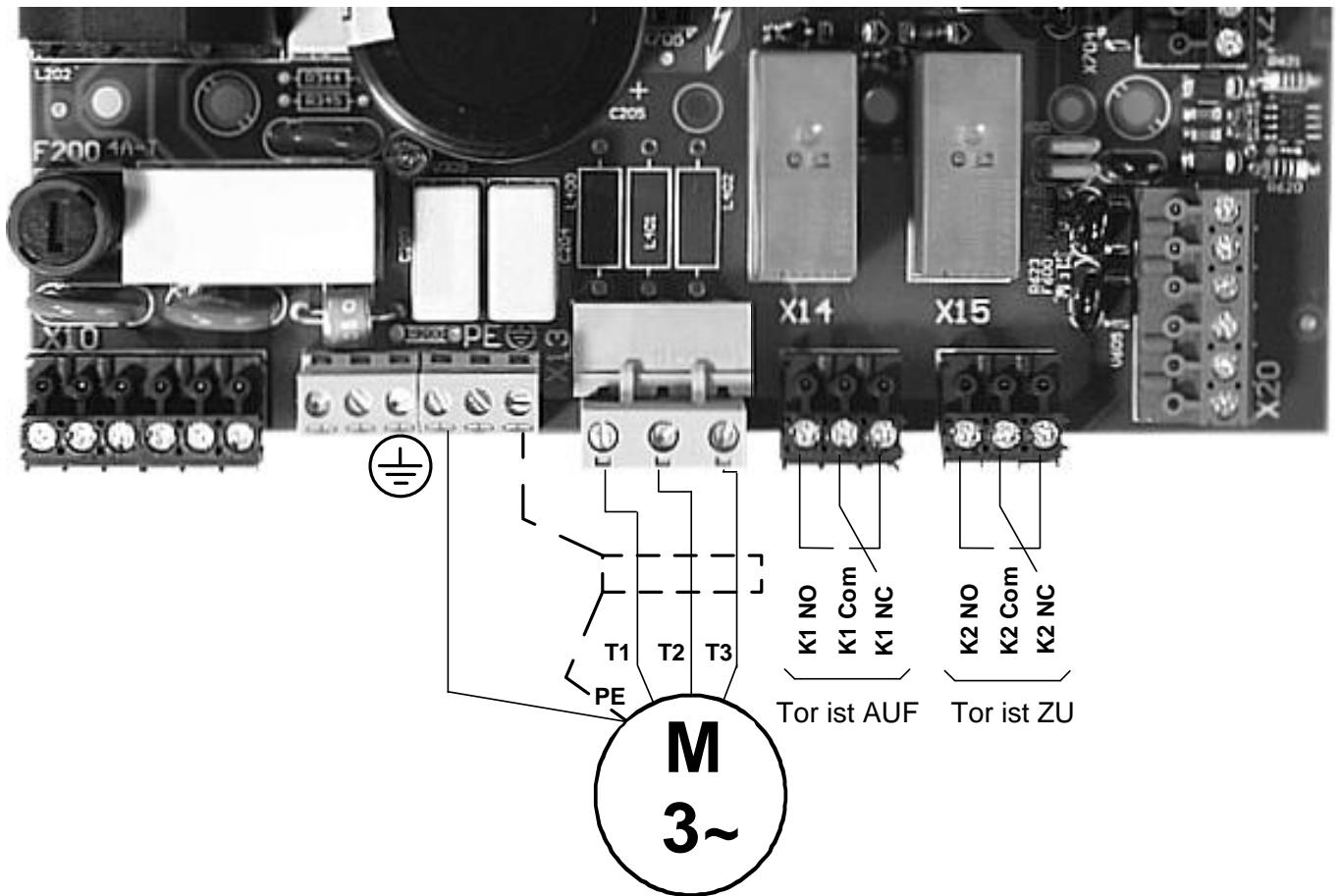


Abbildung 15: Übersicht der Relais- Ausgänge



Die Relaisfunktion ist abweichend von der hier genannten Standardeinstellung frei wählbar

## 6 Übersicht Eingänge

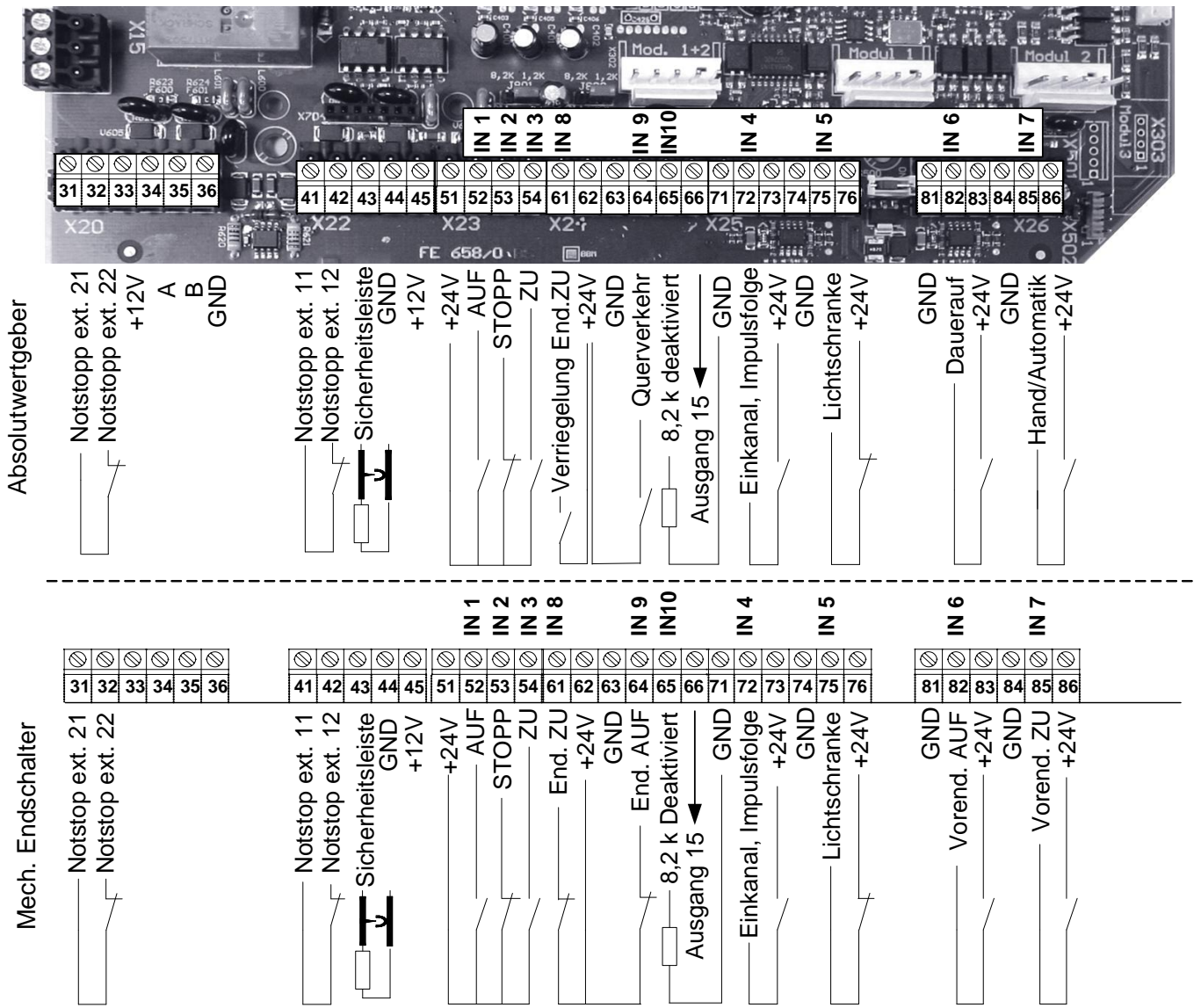




Abbildung 16: Übersicht Eingänge

## 7 Allgemeine Bedienungshinweise zur Parametrierung

### 7.1 Öffnen des Parametrierbetriebs

1.  Torsteuerung ausschalten und solange warten bis die Anzeige vollständig erloschen ist.
2.  Gehäusedeckel öffnen und den DIP- Schalter S500 (siehe Abbildung) auf ON schalten. Der Servicebetrieb wird aktiviert und Sie können den Gehäusedeckel wieder schließen.

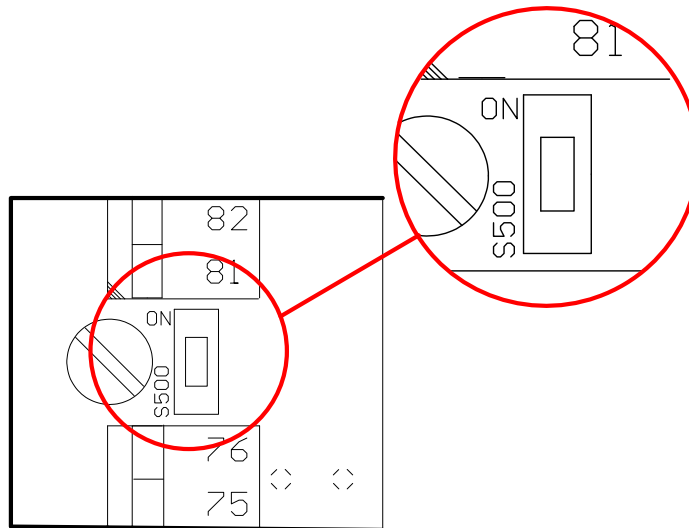

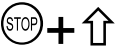


Abbildung 17: Position DIP- Schalter

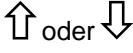


Nach ca. 1h wird der Servicebetrieb selbständig zurückgesetzt. Um wieder in den Servicebetrieb zu gelangen, muss die Steuerung kurz abgeschaltet und anschließend wieder eingeschaltet werden oder es muss ein Reset durchgeführt werden.

3.  Gehäusedeckel wieder schließen und die Steuerung einschalten.

4.  gleichzeitig gedrückt halten um in die Parameterauswahl zu gelangen. (entweder erscheint **1: Klartextdisplay** oder **2: 7-Segment-Anzeige**)

P: Torzyklen		P. 000
000#	1234Zyk	


5.  Mit den Pfeiltasten können Sie nun den gewünschten Parameter auswählen.

P: Offenhalt1		P. 0 10
010=	10 s	

#### **ACHTUNG**



Nicht alle Parameter sind direkt einsehbar bzw. änderbar, das ist immer abhängig von dem Passwort und der eingestellten Positionsart.

## 7.2 Parameterbearbeitung bei angewähltem Parameter

1.  Durch kurzes drücken der STOP- Taste auf der Folientastatur springt der Cursor nach rechts auf den gespeicherten Wert (Der Parameter wird geöffnet) bzw. wird der eingestellte Wert angezeigt.

P: Offenhalt1		P. 0 10
010=	10 s	


P: Offenhalt1		10
010=	10✓s	

2.   Mit der AUF- Taste erhöhen Sie den Parameterwert und mit der ZU- Taste verringern Sie den Parameterwert.



*Ist der Wert noch nicht gespeichert erscheint hinter der Zahl ein Fragezeichen, oder wird durch einen blinkenden Punkt signalisiert.*

P: Offenhalt1		9*
010=	9?s	

3.  - Drücken Sie die STOP- Taste kurz wird der eingestellte Wert nicht gespeichert und der Wert springt auf den ursprünglich gespeicherten Wert zurück, d.h. der ursprüngliche Wert wird angezeigt.

P: Offenhalt1		10
010=	10✓s	

- Wenn Sie die STOP- Taste lang gedrückt halten bis der Haken erschienen ist oder der Punkt nicht mehr blinkt, ist der eingestellte Parameterwert gespeichert.

P: Offenhalt1		9
010=	9✓s	

4.  Wenn Sie nun die STOP- Taste kurz drücken, wechseln Sie zur Anzeige des Parameternamens bzw. der Cursor springt zurück auf die Parametrierung.

P: Offenhalt1		P. 0 10
010=	9 s	

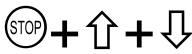
## 7.3 Verlassen des Parametrierbetriebs



Wenn der Parameter angezeigt wird, halten Sie die STOPP- Taste ca. 3 Sekunden gedrückt, der Parameterbetrieb wird sofort verlassen. Der Torbetrieb ist wieder aktiv, wenn auf der Parameteranzeige z.B. steht:

FEIG ELECTRONIC		-* E u -
xxxx Zyklen		

## 7.4 Reset durchführen



gleichzeitig drücken und ca. 3. Sekunden gedrückt halten.

## 7.5 Einsprung in den erweiterten Parametriermode

Um in den erweiterten Parametriermode zu gelangen, muss zuvor ein Passwort eingegeben werden. Hierzu muss folgender Parameter eingestellt werden:

P.999 = 2 (erweiterter Inbetriebnahmemodus)

P: Passwort		P. 9 9 9
999=	0001 #	

P: Passwort		0 0 0 1
999=	0001✓#	

P: Passwort		0* 0* 0* 2*
999=	0002?#	

P: Passwort		P. 9 9 9
999=	0002✓#	

## 8 Grundeinstellungen

Um die Steuerung in Betrieb zu setzen, folgen Sie bitte den weiteren Schritten dieser Anleitung.

### 8.1 Automatische Abfrage der Grunddaten

Ist die Steuerung nicht bereits vom Torhersteller voreingestellt, werden folgende Parameter automatisch abgefragt:



**Damit die Steuerung die Parameter automatisch abfragen kann, muss der DIP-Schalter S500 eingeschaltet sein (Position S500 siehe Abbildung 17: Position DIP- Schalter).**

*Ist der DIP-Schalter nicht eingeschaltet und die Grundparameter nicht eingestellt, wird der Fehler F.090 angezeigt.*

*Die Anzeige „-1“ oder „-“ im Display dient der Steuerung als Zeichen dafür, dass dieser Parameter erzwungen abgefragt wird.*



*Eine Änderung der Grunddaten ist nicht notwendig, wenn diese zuvor automatisch abgefragt und eingestellt wurden. Siehe Kapitel 7 (Allgemeine Bedienhinweise zur Parametrierung).*

*Zur Bedienung der Steuerung siehe Kapitel:7 (Allgemeine Bedienhinweise zur Parametrierung)*

- **Positioniersystem P.205**

Das verwendete Endschalersystem muss mit Parameter P.205 eingestellt werden.

P.205: 0000 = Mechanische Endschalter Version 1 (Abbildung 11: Anschluss Nockenendschalter)

P.205: 0001 = Mechanische Endschalter Version 2 (Endschalter und Vorendschalter sind Öffner)

P.205: 0300 = Absolutwertgeber DES-A (GfA)

P.205: 0700 = Absolutwertgeber DES-B (Kostal)

P.205: 0800 = Absolutwertgeber TST PD / TST PE (FEIG)

P.205: 0900 = Timer Endschalter Betrieb

- **Motordaten P.100 – P.103**

Folgende Parametereinstellung dient der Torsteuerung zum Einlernen des verwendeten Motortyps. Die Daten sind vom Typenschild abzulesen und in den entsprechenden Parametern einzutragen.

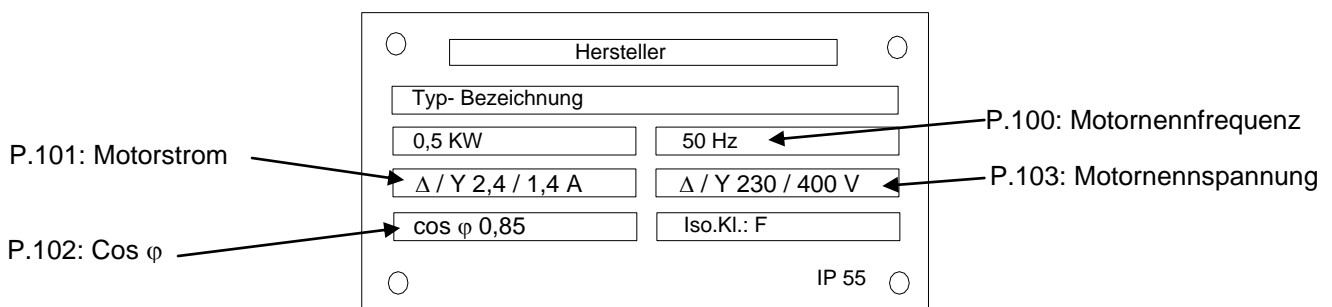


Abbildung 18: Beispiel Motortypenschild (Abb. ähnlich)



**Beachten Sie unbedingt Y/Δ Schaltung des Motors. Die Motordaten müssen entsprechend der Schaltung des Motors eingetragen werden. 400 V-Einstellung ist nicht sinnvoll, da die Steuerung maximal 230 V Motorspannung ausgeben kann.**

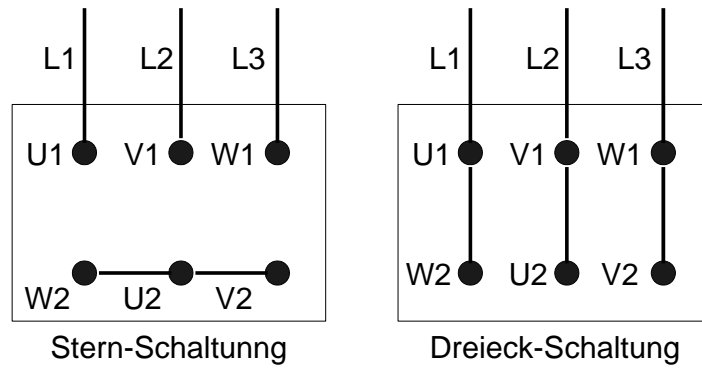



Abbildung 19: Stern- / Dreieckschaltung



Die automatische Abfrage der Grunddaten kann durch Drücken der  AUF Taste während dem EIN-Schalten der Steuerung abgebrochen werden. Hier erfolgt der direkte Einsprung in die Parametrierebene.

## 9 Inbetriebnahme...

### **!WARNING**

Vor Inbetriebnahme der Steuerung sind der elektrische Anschluss und der korrekte Sitz der Steckkarten zu prüfen.

Nach erfolgter Inbetriebnahme müssen alle Sicherheitseinrichtungen auf ihre Funktion geprüft werden.



Die Einstellungen werden im Totmannbetrieb durchgeführt, d.h. die entsprechende Pfeiltaste muss solange in die entsprechende Richtung gedrückt werden, bis die erwünschte Position erreicht ist.

### 9.1 ... mit Absolutwertgeber oder Inkrementalgeber

1. EICH-Modus durch kurzzeitiges drücken der STOP-Taste öffnen

!Eichen! 0 Start mit	E I C H
-------------------------	---------

2. Position Tor-ZU mit der Folientaste ZU anfahren und durch drücken



**Bei falscher Bewegungsrichtung des Tores: falsches Motordrehfeld, Steuerung ausschalten und 2 Motoranschlüsse tauschen. Bewegt sich das Tor nicht, fehlt dem Motor Kraft. Mit Hilfe des Boost (Leistungssteigerung bei kleinen Geschwindigkeiten) kann dem Motor mehr Kraft gegeben werden. (siehe Kapitel 9.4), ggf. Freischaltung der Bremse prüfen.**

3. der STOP-Taste für ca. 3 sec. speichern.

Zur Zupos. → 0 Übern. mit	E * * E * u *
------------------------------	---------------

4. Position Tor AUF mit der Folientastatur AUF anfahren und durch



**Bewegt sich das Tor nicht, fehlt dem Motor Kraft. Mit Hilfe des Boost (Leistungssteigerung bei kleinen Geschwindigkeiten) kann dem Motor mehr Kraft gegeben werden. (siehe Kapitel 9.4), ggf. Freischaltung der Bremse prüfen.**

Zur Aufpos. → xxx Übern. mit	E * * E * o *
---------------------------------	---------------

5. drücken der STOP-Taste für ca. 3 sec. speichern.



Durch die anschließende Fahrt des Tores im Automatikbetrieb werden die Vorendschalter und Rampen automatisch eingestellt.

6. kurz drücken, das Tor fährt nach unten und wird nun in seine Position eingelernt.

Auf pos. OK	- * E o -
-------------	-----------

Tor schließt I.555 Lern Fahrt	I . 5 5 5
----------------------------------	-----------

Zu pos. OK	- * E u -
------------	-----------

7. Nun drücken, den Vorgang solange wiederholen bis die Korrekturfahrt beendet ist. (Anzeige I.510 = OK)

Tor öffnet I.515 Korr. Fahrt	I . 5 1 5
---------------------------------	-----------


I.510 Korrek. OK	I . 5 1 0
------------------	-----------

Tor öffnet	o A U F
------------	---------

Tor schließt	z * U F z
--------------	-----------



## 9.2 ... mit mechanischen Endschaltern


1. Tor mit  ZU-Taster ca. 50 cm vor die geschlossene Position fahren  
**Bewegt sich das Tor nicht fehlt dem Motor Kraft. Mit Hilfe des Boost (Leistungssteigerung bei kleinen Geschwindigkeiten) kann dem Motor mehr Kraft gegeben werden. (siehe Kapitel 9.4), ggf. Freischaltung der Bremse prüfen.**



**Entfernung hängt sehr stark vom Tortyp und der Geschwindigkeit ab, bei schnellen Toren Wert vergrößern.**

**Bei falscher Bewegungsrichtung des Tores: falsches Motordrehfeld, Steuerung ausschalten und 2 Motoranschlüsse tauschen.**

2. unteren Vorendscharter so einstellen, dass er gerade auslöst

3. Tor mit  ZU-Taster ca. 10 cm vor die geschlossene Position fahren




**Entfernung hängt sehr stark vom Tortyp und der Geschwindigkeit ab, bei schnellen Toren Wert vergrößern.**

4. unteren Endscharter so einstellen, dass er gerade auslöst



**Endscharter darf in den Endpositionen nicht überfahren werden!**

5. Tor mit  AUF-Taster ca. 50 cm vor die geöffnete Position fahren




**Bewegt sich das Tor nicht fehlt dem Motor Kraft. Mit Hilfe des Boost (Leistungssteigerung bei kleinen Geschwindigkeiten) kann dem Motor mehr Kraft gegeben werden. (siehe Kapitel 9.4), ggf. Freischaltung der Bremse prüfen.**



**Entfernung hängt sehr stark vom Tortyp und der Geschwindigkeit ab, bei schnellen Toren Wert vergrößern.**

6. oberen Vorendscharter so einstellen, dass er gerade auslöst.

7. Tor mit  AUF-Taster ca. 10 cm vor die geöffnete Position fahren.



**Entfernung hängt sehr stark vom Tortyp und der Geschwindigkeit ab, bei schnellen Toren Wert vergrößern.**

8. oberen Endscharter so einstellen, dass er gerade auslöst



**Endscharter darf in den Endpositionen nicht überfahren werden!**

9. Falls erforderlich für Tortyp: NOT-Endscharter oben und unten einstellen  
*Öffnerkontakte z.B. im Sicherheitskreis in Reihe mit Thermopille anschließen.*

10. Durch drücken der Tasten  STOP und  AUF in den Parametriermode springen und Parameter P.980 „Servicebetrieb“ anwählen, öffnen und Parameterwert „2“ auf „0“ stellen (Automatikmode)

11. Endscharterpositionen Tor AUF und Tor ZU bei Bedarf durch Feineinstellung der Endpositionen im Automatikbetrieb korrigieren.

### **WARNUNG**

**Um unbeabsichtigtes Fahren des Tores zu vermeiden, die Verstellung der Endscharter nur bei betätigtem NOTAUS oder abgeschalteter Steuerung durchführen!**

12. Tor kann jetzt im Automatikbetrieb gefahren werden.

---

### 9.3 Neuanforderung des Einlernens der Endlagen

---

Sind die Endlagen bei Verwendung von elektronischen Endschaltern bereits vorab eingelernt worden, diese aber für das Tor nicht geeignet sind, kann das Einlernen der Endlagen neu angefordert werden.

Hierzu muss folgender Parameter eingestellt werden:

P.210 = 5 Neueinlernen aller Endlagen

---










### 9.4 Boost / Leistungssteigerung bei kleinen Geschwindigkeiten


---

Der Boost dient zur Leistungssteigerung der Antriebe im unteren Drehzahlbereich. Es kann sowohl eine zu kleine als auch eine zu große Einstellung des Boost zu einem Fehler im Torlauf führen. Der Einstellbereich des Boost ist 0-30%. Ist ein zu großer Boost eingestellt, wird dieser zu einem Überstromfehler (F.510/F.410) führen. In diesem Fall muss der Boost verkleinert werden.

Ist der Boost klein oder 0 und der Motor hat trotzdem nicht genügend Kraft das Tor zu bewegen, muss der Boost erhöht werden.

Aufgrund der Vielzahl der möglichen Tortypen ist die korrekte Einstellung des Boost durch Versuche zu ermitteln.

1. Parametriermode durch gleichzeitiges drücken der  STOP und  AUF Taste öffnen.
2. Parameter Boost durch betätigen der   Pfeiltasten aufrufen. Der Boost ist für AUF- und ZU-Fahrt getrennt einstellbar.  
Boost für Auffahrt: P.140.  
Boost für Zufahrt: P.145
3. Parameter durch kurzes betätigen der  STOP Taste öffnen und mit den   Pfeiltasten in kleinen Schritten von max. 5 ändern und anschließend mit  STOP Taste (lang) speichern.
4. Nach Änderung des Boost Parametriermode durch langes betätigen der  STOP Taste verlassen und Einstellung im Fahrbetrieb testen.

 *Mit Hilfe des Diagnoseparameters P.910 = 2 kann der aktuell fließende Motorstrom im Display angezeigt werden. Der Boost sollte so eingestellt werden, dass der Motorstrom möglichst klein bleibt.*

## 10 Optimierung des Torlaufs

Durch Anpassung der Vorendschalterpositionen und der Rampen kann der Torlauf optimiert oder verbessert werden.  
Die Arbeitsweise des Frequenzumrichters ist in folgenden Bildern für AUF- und ZU- Fahrt dargestellt.

### 10.1 Auffahrt des Tores

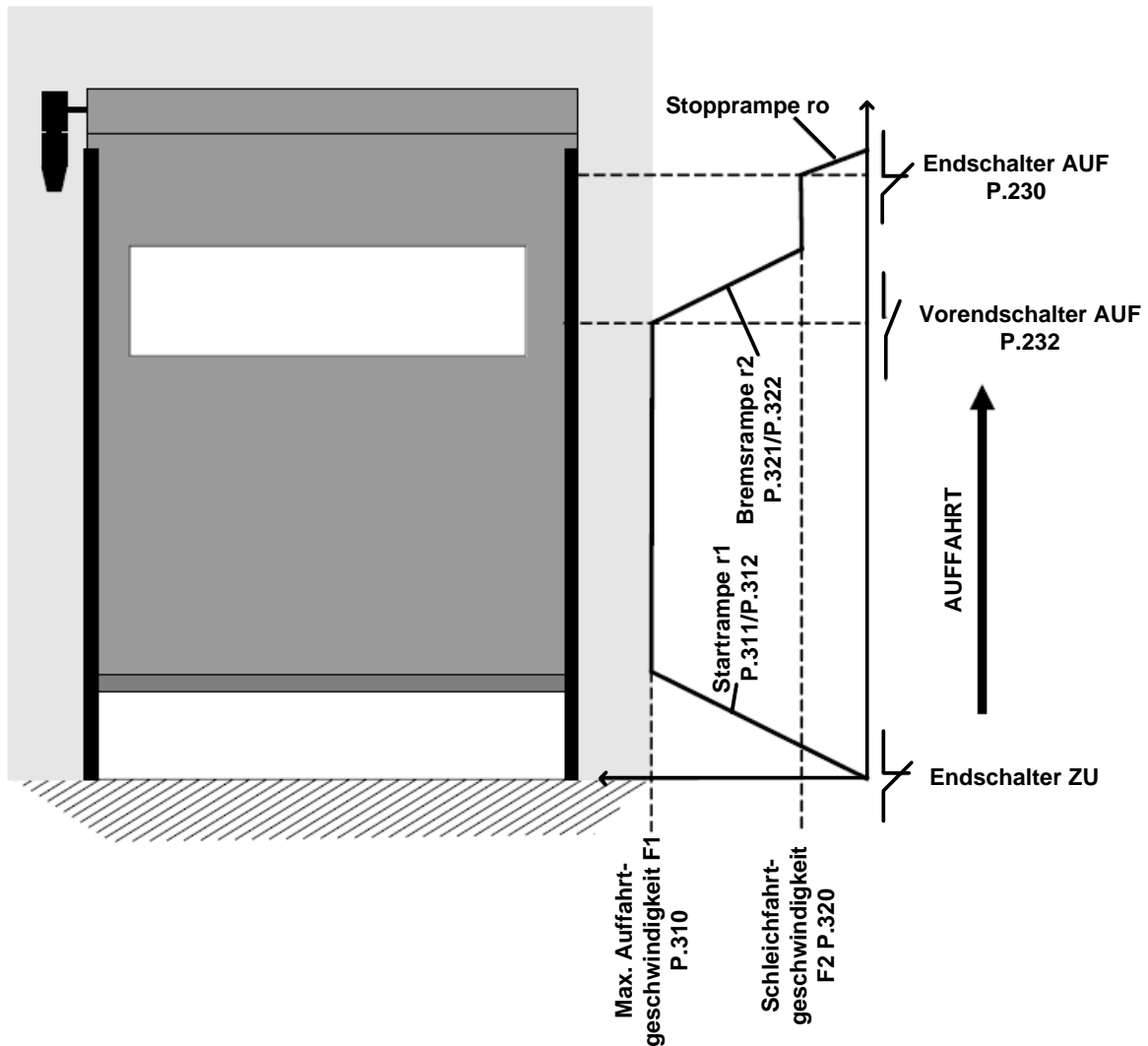


Abbildung 20: Auffahrt mit Frequenzumrichter

Der Frequenzumrichter startet die Torfahrt mit der Startrampe „r1“. Er beschleunigt von 0 Hz auf die max. Fahrgeschwindigkeit.  
Das Tor wird so lange mit max. Fahrgeschwindigkeit bewegt, bis der Vorendschalter für die obere Endlage erreicht wird. An diesem Punkt, wird das Tor mit der Rampe „r2“ auf die Schleichfahrtfrequenz abgebremst. Das Tor fährt nun mit Schleichfahrtgeschwindigkeit bis zum Erreichen des oberen Endschalters.  
An diesem Punkt wird dann das Tor angehalten (ro).

## 10.2 Zufahrt des Tores

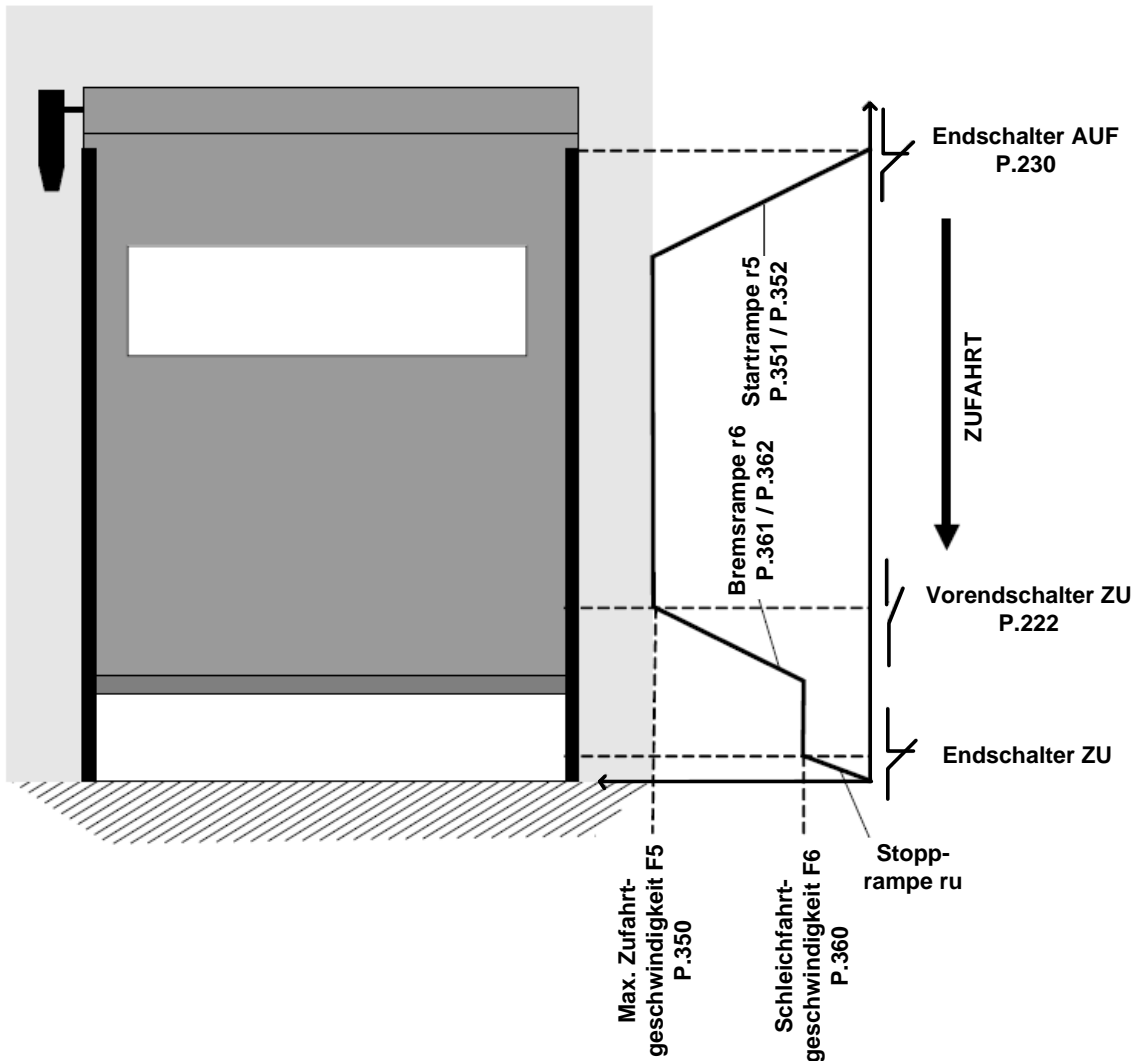


Abbildung 21: Zufahrt mit Frequenzumrichter

Der Frequenzumrichter startet die Torfahrt mit der Startrampe „r5“. Er beschleunigt von 0 Hz auf die max. Fahrgeschwindigkeit.

Das Tor wird so lange mit max. Fahrgeschwindigkeit bewegt, bis der Vorendschalter für die untere Endlage erreicht wird. An diesem Punkt wird das Tor mit der Rampe „r6“ auf die Schleichfahrtfrequenz abgebremst. Das Tor fährt nun mit Schleichgeschwindigkeit bis zum Erreichen des unteren Endschalters. An diesem Punkt wird dann das Tor angehalten (ru).

---

### 10.3 Vorendschaltereinstellung

---

Mit Hilfe der Vorendschaltereinstellung kann ein zu frühes oder zu spätes Abbremsen des Tores von max. Fahrgeschwindigkeit auf Schleichfahrtgeschwindigkeit verhindert werden.

Die Position des Vorendschalters wird in Inkrementen angegeben. Die Anzahl der Inkremente gibt den Abstand zwischen Endschalter und Vorendschalter an.

Schleichfahrt zu lang -> Parameterwert für Vorendschalter verkleinern

Schleichfahrt zu kurz -> Parameterwert für Vorendschalter vergrößern

P.222 = Vorendschalter für Endlage Tor ZU. Der Parameterwert gibt den Abstand zum absoluten Endschalter Tor ZU in Inkrementen an. Mit dem Vorendschalter wird die Bremsrampe „r6“ eingeleitet. Die Steilheit der Rampe wird mit Parameter P.361 oder P.362 eingestellt.

P.232= Vorendschalter für Endlage Tor AUF : Der Parameterwert gibt den Abstand zum absoluten Endschalter Tor AUF in Inkrementen an. Mit dem Vorendschalter wird die Bremsrampe „r2“ eingeleitet. Die Sicherheit der Rampe wird mit Parameter P.321 oder P.322 eingestellt.



*Wird die automatische Einstellung der Vorendschalter verwendet (P.216 = 2), werden die Parameter P.222 und P.232 automatisch geändert.*

*Die Parameter werden auch dann geändert, wenn die Fahrgeschwindigkeit oder die Steilheit einer Rampe geändert wird, da dies zum Neustart der automatischen Endschalterkorrektur führt. Sollen diese Rampen manuell eingestellt werden, muss P.216<2 eingestellt sein.*

---

### 10.4 Rampeneinstellung

---

Die Rampen dienen der Torsteuerung dazu, die Geschwindigkeit zu ändern, d.h. zu beschleunigen oder zu bremsen.

Die Rampen werden in Millisekunden (ms) oder in Hz pro Sekunde (Geschwindigkeitsänderung pro Sekunde) eingestellt, d.h. wird die Rampe steiler wird das Tor stärker abgebremst oder beschleunigt. Wird die Rampe flacher wird das Tor weicher gebremst bzw. beschleunigt.

P.311 / P.312 = Startrampe „r1“: Beschleunigung des Tores von 0 Hz auf Auffahrtsgeschwindigkeit.

P.321 / P.322 = Bremsrampe „r2“: Abbremsen des Tores von Auffahrtsgeschwindigkeit auf Schleichfahrtgeschwindigkeit.

P.351 / P.352 = Startrampe „r5“: Beschleunigung des Tores von 0 Hz auf Zufahrtsgeschwindigkeit.

P.361 / P.362 = Bremsrampe „r2“: Abbremsen des Tores von Zufahrtsgeschwindigkeit auf Schleichfahrtgeschwindigkeit.

P.340 / P.342 = Rampe „r-STOP“ für Auffahrt: Abbremsen des Tores von Auffahrtsgeschwindigkeit auf 0 Hz nach drücken einer STOP- Taste.

P.380 / P.382 = Rampe „r-STOP“ für Zufahrt: Abbremsen des Tores von Zufahrtsgeschwindigkeit auf 0 Hz nach drücken einer STOP- Taste.

---

### 10.5 Korrigieren der Endlagen

---

Mit Hilfe der Parameter P.221 und P.231 können die Endlagen zusammen mit den Vorendschaltern verschoben werden.

Eine Änderung dieser Parameter in den positiven Bereich bewirkt ein Verschieben der Endlage nach oben.

Eine Änderung in den negativen Bereich bewirkt ein Verschieben nach unten.

---

### 10.6 Geschwindigkeits-Weg-Profil

---

Mit Parameter P.39F können Profile ausgewählt werden, welche die Beschleunigung des Tores Voreinstellen. Der Parameter stellt sowohl die Beschleunigung der Startrampe sowie die der Bremsrampe ein.

P.39F = 0: deaktiviert

P.39F = 1: langsame Beschleunigung des Tores

P.39F = 2: mittlere Beschleunigung des Tores

P.39F = 3: schnelle Beschleunigung des Tores

---

## 11 Funktionen

---


Eine Übersicht der Parameter und deren Beschreibung zu dieser Montageanleitung finden Sie im beigefügten Dokument „Parameterbeschreibung TST FUZ“.

## 12 Übersicht Meldungen

Fehler können, sofern sie sich nicht selbständig zurück setzen, quittiert werden.

**⚠️ ACHTUNG** Es muss zuerst die Ursache des Fehlers beseitigt werden, bevor die entsprechende Meldung quittiert wird.

Dazu betätigt man die  STOP-Taste und hält sie fest und drückt anschließend den NOT-AUS-Taster ein.

Alternativ kann auch die  STOP-Taste für ca. 5 Sekunden betätigt werden.

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.000	Torposition außerhalb oben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu kleiner Parameterwert für oberen Notendschalter → P.239 vergrößern</li> <li>• oberer Endschalbereich (Endschalterband) zu klein → P.233 vergrößern</li> <li>• mechanische Bremse defekt oder falsch eingestellt</li> </ul>
F.005	Torposition außerhalb unten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu kleiner Parameterwert für unteren Notendschalter → P.229 vergrößern</li> <li>• unterer Endschalbereich (Endschalterband) zu klein → P.223 vergrößern</li> <li>• mechanische Bremse defekt oder falsch eingestellt</li> </ul>
F.020	Laufzeit überschritten (während Auffahrt, Zufahrt oder Totmann)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aktuelle Motorlaufzeit hat eingestellte maximale Laufzeit (P.410 (AUF-Fahrt), P.415 (ZU-Fahrt), P.419 (Totmann-Fahrt)) überschritten, eventuell Tor schwergängig oder blockiert.</li> <li>• Tor schwergängig oder blockiert</li> <li>• bei Einsatz von mechanischen Endschaltern hat einer der Endschalter nicht ausgelöst</li> </ul>
F.021	Testung der Notöffnung fehlgeschlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die max. zulässige Laufzeit (P.490) während der Testung wurde überschritten.</li> <li>• Service rufen</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.030	Schleppfehler (Positionsänderung des Tores ist geringer als erwartet)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tor oder Motor ist blockiert</li> <li>• zu geringe Leistung für Anzugsmoment</li> <li>• zu geringe Geschwindigkeit</li> <li>• Mechanischer Endschalter wurde nicht verlassen oder ist defekt</li> <li>• Befestigung zur Achse des Absolutwertgebers oder des Inkrementalgebers nicht festgezogen</li> <li>• falsches Positioniersystem ausgewählt (P.205)</li> <li>• eine Motorphase fehlt</li> <li>• Die Bremse löst nicht</li> <li>• Einsetllung der Fehlererkennungszeit (P.430 oder P.450) zu niedrig</li> </ul>
F.031	erfasste Drehrichtung weicht von der erwarteten Drehrichtung ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Einsatz von Inkrementalgebern: Kanal A und B vertauscht</li> <li>• Motordreh Sinn wurde gegenüber Eichung vertauscht → Endlagen neu einlernen (P.210 = 5)</li> <li>• Zu starkes "Durchsacken" beim Losfahren, Bremse löst zu früh oder zu wenig Drehmoment, eventuell Boost (P.140 oder P.145) anpassen.</li> </ul>
F.033	Positionsgeber-Protokolle fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Positinsgeberbus ist gestört</li> <li>• Über längeren Zeitraum keine Positionsdaten empfangen</li> </ul>
F.043	Störung des Vorendschalters für die Lichtschranke	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Vorendschalter für die Lichtschranke bleibt auch in der mittleren Endlage, bzw. in der oberen Endlage belegt.</li> </ul>
F.060	Crash erkannt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crash wurde erkannt aber noch nicht beseitigt</li> <li>• Das automatische Einfädeln nach Crash ist fehlgeschlagen</li> </ul>
F.061	Abgleichfehler an Schleife 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestörtes Umfeld</li> <li>• Schleife außerhalb der Toleranzwerte</li> </ul>
F.062	Abgleichfehler an Schleife 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestörtes Umfeld</li> <li>• Schleife außerhalb der Toleranzwerte</li> </ul>
F.065	Fehler an Schleife 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzschluß oder Unterbrechung der Schleifenzuleitung</li> </ul>
F.066	Fehler an Schleife 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzschluß oder Unterbrechung der Schleifenzuleitung</li> </ul>



Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.080	Wartung ist notwendig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicezähler ist abgelaufen</li> </ul>
F.090	Steuerung nicht parametrisiert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die mindest erforderlichen Grundparameter der Steuerung wurden noch nicht eingestellt → DIP-Schalter aktivieren und die abgefragten Parameter einstellen</li> </ul>
F.201	interner Notaus "Pilztaster" ausgelöst oder Watchdog (Rechnerüberwachung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notstopp-Kette war ab Eingang "interner Notaus" unterbrochen, ohne dass Parametriermodus ausgewählt wurde</li> <li>• interne Parameter- oder EEPROM-Überprüfungen fehlerhaft, durch Betätigen der STOP-Folientaste werden nähere Angaben zur Ursache ausgegeben</li> </ul>
F.211	externer Notstopp 1 ausgelöst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notstopp-Kette war ab Notstopp-Eingang 1 unterbrochen</li> </ul>
F.212	externer Notstopp 2 ausgelöst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notstopp-Kette war ab Notstopp-Eingang 2 unterbrochen</li> </ul>
F.320	Hindernis blockiert Auffahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Während der AUF-Fahrt wurde ein Hindernis erkannt</li> </ul>
F.325	Hindernis blockiert Zufahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Während der ZU-Fahrt wurde ein Hindernis erkannt</li> </ul>
F.360	Kurzschluss am Leisteneingang erkannt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitungsschluss erkannt bei Leisten mit Öffnerkontakt</li> <li>• Der Lichtstrahl der optischen Leiste ist unterbrochen</li> <li>• Jumper für 1K2 / 8K2 Umschaltung falsch gesetzt</li> </ul>
F.361	Überschreitung Anzahl Auslösungen Sicherheit D, in der Regel integrierter Sicherheitsauswerter (konfigurierbar in P.46E)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parametrierte, maximale Anzahl an Auslösungen der Sicherheit D während eines Torzykluses wurde überschritten → Zum zurück setzen Tor in Totmann schließen</li> <li>• Eingestellte Anzahl der Reversierungen in P.46E überprüfen.</li> </ul>
F.362	Redundanzfehler bei Schließerauswertung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einer der Auswertekanäle für die Kurzschlusserkennung reagiert nicht identisch mit dem zweiten Kanal → Steuerplatine defekt, wenn keine andere Fehlermeldung F.3xx vorliegt</li> <li>• Dynamisches optisches System angeschlossen aber in Parameter P.460 nicht eingestellt.</li> </ul>
F.363	Unterbrechung am Leisteneingang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschlussleitung defekt oder nicht angeschlossen.</li> <li>• Abschlusswiderstand fehlerhaft oder fehlt.</li> <li>• Jumper 1K2 / 8K2 falsch eingestellt</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.364	Sicherheitsleiste – Testung fehlgeschlagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitsleiste wurde nicht wie erwartet bei Aufforderung zum Testen aktiviert.</li> <li>• Der Zeitraum zwischen Aufforderung zur Testung und der Testung sind nicht abgestimmt</li> <li>• Vorendschalter Sicherheitsleiste falsch eingestellt</li> </ul>
F.365	Redundanzfehler bei Öffnerauswertung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einer der Auswertekanäle für die Unterbrechungserkennung reagiert nicht identisch mit dem zweiten Kanal → Steuerplatine defekt, wenn keine andere Fehlermeldung F.3xx vorliegt</li> <li>• Dynamisches optisches System angeschlossen aber in Parameter P.460 nicht eingestellt.</li> </ul>
F.366	zu hohe Impulsfrequenz für optische Sicherheitsleiste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlerhafte optische Sicherheitsleiste</li> <li>• defekter Eingang für interne Sicherheitsleiste.</li> </ul>
F.369	interne Sicherheitsleiste fehlerhaft parametrier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist eine interne Sicherheitsleiste angeschlossen, aber deaktiviert → P.460 auf verwendeten Leistentyp einstellen</li> </ul>
F.36A	Redundanzfehler des 8K2-Schlupftürschalters am internen Sicherheitsleistenauswerter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einer der redundanten Kontakte des 8k2-Schlupftürschalters ist defekt</li> <li>• Die Schlupftür wurde nicht vollständig geöffnet oder geschlossen</li> </ul>
F.371	Überschreitung Anzahl Auslösungen Sicherheit E, in der Regel integrierter Sicherheitsauswerter (konfigurierbar in P.47E)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parametrierte, maximale Anzahl an Auslösungen der Sicherheit E während eines Torzyklus wurde überschritten → Zum zurück setzen Tor in Totmann schließen</li> <li>• Eingestellte Anzahl der Reversierungen in P.47E überprüfen.</li> </ul>
F.372	Redundanzfehler bei Schließerauswertung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einer der Auswertekanäle für die Kurzschlusserkennung reagiert nicht identisch mit dem zweiten Kanal.</li> <li>• Steuerplatine defekt</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.373	Störung der Sicherheitsleiste (Meldung erfolgt von Modul)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitungsbruch zur Sicherheitsleiste, keine Leiste angeschlossen, Leisten-Abschlusswiderstand fehlerhaft</li> <li>• Jumper für Abschlusswiderstandsdefinition falsch gesteckt.</li> <li>• Sicherheitsleistenauswertung mit Parameter P.470 aus-gewählt, aber Modul nicht oder falsches Modu gesteckt.</li> </ul>
F.374	Sicherheitsleiste – Testung fehlgeschlagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorendschalter Sicherheitsleiste falsch eingestellt, oder fehlerhaft</li> <li>• Auswertemodul defekt</li> <li>• Sicherheitsleiste defekt</li> </ul>
F.37A	Redundanzfehler des 8K2-Schlupftürschalters am externen Sicherheitsleistenauswerter Kanal 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einer der redundanten Kontakte des 8k2-Schlupftürschalters ist defekt</li> <li>• Die Schlupftür wurde nicht vollständig geöffnet oder geschlossen</li> </ul>
F.380	Kurzschluss am Sicherheitseingang erkannt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitungsschluss erkannt bei Leisten mit Öffnerkontakt</li> </ul>
F.383	Unterbrechung am Sicherheitseingang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschlussleitung defekt oder nicht angeschlossen.</li> <li>• Abschlusswiderstand fehlerhaft oder fehlt.</li> <li>• Jumper falsch eingestellt</li> </ul>
F.384	Sicherheitseingang – Testung fehlgeschlagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitsleiste wurde nicht wie erwartet bei Aufforderung zum Testen aktiviert.</li> <li>• Der Zeitraum zwischen Aufforderung zur Testung und der Testung sind nicht abgestimmt.</li> </ul>
F.385	Störung des Vorendschalters für die Sicherheitsleiste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorendschalter zur Abschaltung der Sicherheitsleiste, bzw. der Reversierung nach Sicherheitsleistenauslösung bleibt auch in der oberen Endlage belegt.</li> </ul>
F.38A	Redundanzfehler des 8K2-Schlupftürschalters am zweiten internen Sicherheitsleistenauswerter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einer der redundanten Kontakte des 8k2-Schlupftürschalters ist defekt</li> <li>• Die Schlupftür wurde nicht vollständig geöffnet oder geschlossen</li> </ul>
F.3A1	Überschreitung Anzahl Auslösungen Sicherheit A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parametrierte, maximale Anzahl an Sicherheitsauslösungen während eines Torzyklus wurde überschritten</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.3B1	Überschreitung Anzahl Auslösungen Sicherheit B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parametrisierte, maximale Anzahl an Sicherheitsauslösungen während eines Torzyklus wurde überschritten</li> </ul>
F.3C1	Überschreitung Anzahl Auslösungen Sicherheit C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parametrisierte, maximale Anzahl an Sicherheitsauslösungen während eines Torzyklus wurde überschritten</li> </ul>
F.400	Hardware-Reset der Steuerung erkannt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• starke Störungen auf der Versorgungsspannung</li> <li>• interner Watchdog hat ausgelöst</li> <li>• RAM-Fehler</li> </ul>
F.401	Watchdog Fehler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interner Watchdog hat ausgelöst</li> </ul>
F.40A	Software Exeption	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interner Fehler erkannt</li> </ul>
F.40B	Kommunikationsfehler Erweiterungsplatine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikation zwischen Hauptplatine und Erweiterungsplatine gestört</li> </ul>
F.410	Überstrom (Motorstrom oder Zwischenkreis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falsche Motornenndaten eingestellt (P.100 – P.103)</li> <li>• nicht angepasste Spannungsanhebung / Boost eingestellt (P.140 oder P.145)</li> <li>• falsch dimensionierter Motor für genutztes Tor</li> <li>• Tor schwergängig</li> </ul>
F.420	Überspannung Zwischenkreis Grenze 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bremschopper gestört / defekt / nicht vorhanden</li> <li>• erheblich zu hohe Netzspannung</li> <li>• Motor speist zuviel Energie im generatorischen Betrieb zurück, die Bewegungsenergie des Tores kann nicht ausreichend abgebaut werden.</li> </ul>
F.425	Überspannung Netz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Versorgungsspannung der Steuerung ist zu hoch</li> </ul>
F.426	Unterspannung Netz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Versorgungsspannung der Steuerung ist zu niedrig</li> </ul>
F.430	Temperatur Kühlkörper außerhalb Arbeitsbereich Grenze 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu hohe Belastung der Endstufen bzw. des Bremschoppers</li> <li>• zu niedrige Umgebungstemperatur für den Betrieb der Steuerung</li> <li>• zu hohe Taktfrequenz der Endstufe (Parameter P.160)</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.435	Temperatur im Gehäuse im Grenzbereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Temperatur im Steuerungsgehäuse ist zu hoch</li> </ul>
F.440	Überstrom Zwischenkreis Grenze 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nicht angepasste Spannungsanhebung ("Boost") eingestellt</li> <li>• falsch dimensionierter Motor für genutztes Tor</li> <li>• Tor schwergängig</li> </ul>
F.510	Überstrom Motor / Zwischenkreis Grenze 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falsche Motornennaten eingestellt (P.100 – P.103)</li> <li>• nicht angepasste Spannungsanhebung / Boost (P.140 oder P.145)</li> <li>• falsch dimensionierter Motor für das Tor</li> <li>• Tor schwergängig</li> </ul>
F.511	Störung DC-Einspeisung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DC-Einspeisung kann nicht durchgeführt werden (Überstrom, IGBT-Fehler F.519, Erdkurzschluß, 24V Fehler, Übertemperatur)</li> <li>• Der Not-Aus ist betätigt</li> </ul>
F.512	Offset Motorstrom / Zwischenkreisstrom fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hardware fehlerhaft</li> </ul>
F.515	Motorschutzfunktion hat Überstrom erkannt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falsche Motorkennlinie (Motornennstrom) eingestellt (P.101)</li> <li>• zu hohe Spannungsanhebung / Boost (P.140 oder P.145)</li> <li>• falsch dimensionierter Motor</li> </ul>
F.519	IGBT-Treiberbaustein hat Überstrom erkannt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzschluss oder Erdschluss an Motorklemmen</li> <li>• extrem falsche Motornennfrequenz eingestellt (P.100)</li> <li>• extrem zu hohe Spannungsanhebung / Boost (P.140 oder P.145)</li> <li>• falsch dimensionierter Motor</li> <li>• Motorwicklung defekt</li> <li>• kurzzeitige Unterbrechung des Not-Aus-Kreis.</li> </ul>
F.520	Überspannung Zwischenkreis Grenze 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bremschopper gestört / defekt / nicht vorhanden</li> <li>• zu hohe Eingangsversorgungsspannung</li> <li>• Motor speist zuviel Energie im generatorischen Betrieb zurück, da er die Bewegungsenergie des Tores abbauen muss.</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.521	Unterspannung Zwischenkreis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu geringe Eingangsversorgungsspannung, meistens im Lastbetrieb</li> <li>• zu hohe Belastung / Störung der Endstufen bzw. des Bremschoppers</li> </ul>
F.524	ext. 24 V Versorgung fehlt oder ist zu niedrig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überlastung, jedoch kein Kurzschluss.</li> <li>• Bei Kurzschluss der 24V erfolgt kein Anlauf der Steuerungsversorgung.</li> </ul>
F.525	Überspannung am Netzeingang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Versorgungsspannung ist zu hoch</li> <li>• Die Versorgungsspannung schwankt sehr stark</li> </ul>
F.530	Temperatur Kühlkörper Arbeitsbereich Grenze 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu hohe Belastung der Endstufen bzw. des Bremschoppers</li> <li>• zu hohe Taktfrequenz der Endstufe (P.160)</li> <li>• zu niedrige Umgebungstemperatur der Steuerung</li> </ul>
F.535	Temperatur im Gehäuse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Temperatur im Steuerungsgehäuse ist zu hoch</li> </ul>
F.540	Überstrom Zwischenkreis Grenze 2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nicht angepasste Spannungsanhebung ("Boost") eingestellt</li> <li>• falsch dimensionierter Motor für genutztes Tor</li> <li>• Tor schwergängig</li> </ul>
F.700	Positionserfassung fehlerhaft	<p>Bei mechanischen Endschaltern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestens ein Endschalter entspricht nicht dem parametrierten Aktivzustand.</li> <li>• Eine unplausible Kombination von min. 2 aktiven Endschaltern.</li> </ul> <p>Bei elektronischen Endschaltern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach Aufruf zur Aktivierung der Werkparameter (Parameter P.990) wurde das entsprechende Positioniersystem nicht parametrieret.</li> <li>• Eichung ist nicht abgeschlossen bzw. fehlerhaft und muss wiederholt werden (P.210 = 5).</li> <li>• Bei Aktivierung des Zwischenhalts ist der Zwischenhalt unplausibel, z.B. größer als Endlage AUF.</li> <li>• Synchronisation nicht abgeschlossen oder Referenzschalter fehlerhaft</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.701	Zu-Position bei Timer-Betrieb nicht gefunden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der simulierte Endschalter ZU wurde nicht an der erwarteten Position erreicht</li> <li>• Das Toleranzband der Erkennungszeit ist zu klein (P.229)</li> </ul>
F.702	Auf-Position bei Timer-Betrieb nicht gefunden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der simulierte Endschalter AUF wurde nicht an der erwarteten Position erreicht</li> <li>• Das Toleranzband der Erkennungszeit ist zu klein (P.239)</li> </ul>
F.752	Kommunikation mit Endschalter gestört	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnittstellenleitung fehlerhaft / unterbrochen</li> <li>• Kanal A und B vertauscht angeschlossen</li> <li>• Absolutwertgeber Auswerteelektronik fehlerhaft</li> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> <li>• Steuerleitung abschirmen</li> <li>• RC-Glied (100W+100nF) an Bremse anbringen</li> </ul>
F.760	Position außerhalb Fensterbereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antrieb des Positionsgebers fehlerhaft</li> <li>• Absolutwertgeber Auswerteelektronik fehlerhaft</li> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> </ul>
F.763	DES-B gibt Fehler aus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Positionsgeber ist gestört -&gt; Reset durchführen</li> </ul>
F.766	Interner Fehler TST PD/PE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Positionsgeber TST PD / PE ist gestört → Reset durchführen</li> </ul>
F.767	Übertemperatur TST PD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Temperatur im Gebergehäuse ist zu hoch</li> </ul>
F.768	Batterieunterspannung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Batteriespannung der TST PD Pufferbatterie ist zu niedrig → Batterie erneuern</li> </ul>
F.769	Zu hohe Geschwindigkeit der Welle des PD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Rotationsgeschwindigkeit der Welle, an der das TST PD angebracht ist, ist zu hoch → Geber an einer anderen Welle montieren</li> </ul>
F.770	Torweg für parametrisierte Geberauflösung zu groß	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die mit Parameter P.202 eingestellte Geberauflösung ist zu groß für die Kombination Geber und Tor.</li> </ul>
F.801	Fehlerhafter Test Eingang 1 der mobilen Einheit der TST FSx	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang 1 der mobilen Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das am Eingang angeschlossene Gerät funktioniert nicht</li> <li>• Die mobile Einheit ist defekt</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.802	Fehlerhafter Test Eingang 2 der mobilen Einheit der TST FSx	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang 2 der mobilen Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das am Eingang angeschlossene Gerät funktioniert nicht</li> <li>• Die mobile Einheit ist defekt</li> </ul>
F.803	Fehlerhafter Test Eingang 3 der mobilen Einheit der TST FSx	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang 3 der mobilen Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das am Eingang angeschlossene Gerät funktioniert nicht</li> <li>• Die mobile Einheit ist defekt</li> </ul>
F.804	Fehlerhafter Test Eingang 4 der mobilen Einheit der TST FSx	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang 4 der mobilen Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das am Eingang angeschlossene Gerät funktioniert nicht</li> <li>• Die mobile Einheit ist defekt</li> </ul>
F.80A	Fehlerhafte Testung Eingang A der stationären Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang A der stationären Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das am Eingang angeschlossene Gerät funktioniert nicht</li> <li>• Die stationäre Einheit ist defekt</li> </ul>
F.80B	Fehlerhafte Testung Eingang B der stationären Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang B der stationären Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das am Eingang angeschlossene Gerät funktioniert nicht</li> <li>• Die stationäre Einheit ist defekt</li> </ul>
F.80C	Fehlerhafte Testung Eingang C der stationären Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang C der stationären Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das am Eingang angeschlossene Gerät funktioniert nicht</li> <li>• Die stationäre Einheit ist defekt</li> </ul>
F.811	Fehlerhafte Testung Ausgang 1 der stationären Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Ausgang 1 der stationären Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das Kabel zwischen Stationärer Einheit und Steuerung ist defekt oder nicht angeschlossen</li> <li>• Die stationäre Einheit ist defekt</li> <li>• Parameter P.Fxb, P.47b oder P.465 falsch eingestellt</li> </ul>
F.812	Fehlerhafte Testung Ausgang 2 der stationären Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Ausgang 2 der stationären Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das Kabel zwischen Stationärer Einheit und Steuerung ist defekt oder nicht angeschlossen</li> <li>• Die stationäre Einheit ist defekt</li> <li>• Parameter P.Fxb, P.47b oder P.465 falsch eingestellt</li> </ul>



Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.813	Fehlerhafte Testung Ausgang 3 der stationären Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Ausgang 3 der stationären Einheit wurde fehlerhaft getestet</li> <li>• Das Kabel zwischen Stationärer Einheit und Steuerung ist defekt oder nicht angeschlossen</li> <li>• Die stationäre Einheit ist defekt</li> <li>• Parameter P.Fxb, P.47b oder P.465 falsch eingestellt</li> </ul>
F.821	Falsche Parametrierung Eingang 1 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das am Eingang 1 der mobilen Einheit angeschlossen Gerät passt nicht zur Einstellung</li> <li>• Parameter P.F1F überprüfen</li> </ul>
F.822	Falsche Parametrierung Eingang 2 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das am Eingang 2 der mobilen Einheit angeschlossen Gerät passt nicht zur Einstellung</li> <li>• Parameter P.F2F überprüfen</li> </ul>
F.823	Falsche Parametrierung Eingang 3 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das am Eingang 3 der mobilen Einheit angeschlossen Gerät passt nicht zur Einstellung</li> <li>• Parameter P.F3F überprüfen</li> </ul>
F.824	Falsche Parametrierung Eingang 4 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das am Eingang 4 der mobilen Einheit angeschlossen Gerät passt nicht zur Einstellung</li> <li>• Parameter P.F4F überprüfen</li> </ul>
F.831	Störung Eingang 1 der mobilen Einheit der TST FSx	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang 1 der mobilen Einheit ist gestört</li> <li>• Die Verbindung zum angeschlossenen Gerät ist nicht vorhanden</li> </ul>
F.832	Störung Eingang 2 der mobilen Einheit der TST FSx	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang 2 der mobilen Einheit ist gestört</li> <li>• Die Verbindung zum angeschlossenen Gerät ist nicht vorhanden</li> </ul>
F.833	Störung Eingang 3 der mobilen Einheit der TST FSx	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang 3 der mobilen Einheit ist gestört</li> <li>• Die Verbindung zum angeschlossenen Gerät ist nicht vorhanden</li> </ul>
F.834	Störung Eingang 4 der mobilen Einheit der TST FSx	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Eingang 4 der mobilen Einheit ist gestört</li> <li>• Die Verbindung zum angeschlossenen Gerät ist nicht vorhanden</li> </ul>
F.841	Frequenzstörung am Eingang 1 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die angeschlossene optische Sicherheitsleiste ist gestört</li> </ul>
F.843	Frequenzstörung am Eingang 3 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die angeschlossene optische Sicherheitsleiste ist gestört</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.851	Überschreitung max. erlaubte Anzahl Reversierungen wegen Funkabriss WiCab	Die Funkverbindung reißt während der Fahrt kurzzeitig ab
F.852	Kommunikationsfehler zwischen TST FSx und Steuerung	Dieser Fehler erscheint, wenn die Steuerung für mind. 1 sek. lang keine RS485-Kommunikation mit der stationären Einheit der Funkleiste zustande bekommen hat. Mögliche Ursachen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die stationäre Einheit ist defekt.</li> <li>• Die stationäre Einheit ist nicht oder falsch angeschlossen.</li> </ul>
F.853	Versorgungsspannung TST PE zu niedrig	Die Betriebsspannung des Gebers TST PE_FSBS ist zu niedrig (kleiner 8V). Dies hat zur Folge, daß die Positionsauswertung eingestellt werden muß.
F.856	Keine Funkverbindung zum TST FSx System	Dieser Fehler erscheint, wenn die mobile Einheit und die stationäre Einheit der Funkleiste für mindestens 1 sek. lang keine Funk-Kommunikation aufbauen konnten. Mögliche Ursachen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine mobile Einheit in Reichweite.</li> <li>• Die Batterie der mobilen Einheit ist abgeklemmt oder leer.</li> <li>• Die Antenne der stationären Einheit ist nicht angeschlossen oder fehlt.</li> <li>• Mobile Einheit und/oder stationäre Einheit ist/sind defekt.</li> </ul>
F.857	Batterie leer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Warnschwelle aus P.F0B wurde unterschritten</li> <li>• Die Batteriespannung der mobilen Einheit ist zu niedrig</li> <li>• Batterie erneuern und Batterie Kapazität in P.9F0 mit Stopp lange auf 100% zurücksetzen.</li> <li>• Um den Fehler zu deaktivieren kann man P.F09 und P.F0B auf 0 setzen.</li> </ul>
F.859	Softwareversion	Die Softwareversionen der stationären und der mobilen Einheit sind nicht kompatibel. Eine sichere Fahrt ist somit nicht möglich.
F.860	Interner Fehler Stationäreinheit	Interner Systemfehler der stationären Einheit.
F.861	Interner Fehler Mobileinheit	Interner Systemfehler der mobilen Einheit.

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.862	Interner Fehler Positionierung	Interner Fehler des Positioniersystems. Vermutlich ist der Magnet nicht richtig befestigt.
F.867	Adresse der mobilen Einheit noch nicht gesetzt (P.F07 noch nicht mit der korrekten Adresse initialisiert)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Adresse der mobilen Einheit wurde noch nicht festgelegt</li> <li>• In Parameter P.F07 muss die Adresse eingestellt werden</li> <li>• Die Adresse befindet sich auf einem Aufkleber auf der mobilen Einheit</li> </ul>
F.910	Keine Kommunikation mit Erweiterungskarte möglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kommunikation mit der Erweiterungskarte ist gestört</li> <li>• Keine Erweiterungskarte aufgesteckt</li> <li>• CAN Verbindung unterbrochen (Kabelbruch oder keine Spannungsversorgung der Erweiterungskarte)</li> </ul>
F.920	interne 2,5 V Referenzspannung fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Defekte der Hardware</li> </ul>
F.921	interne 15 V Versorgung fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Defekte der Hardware</li> </ul>
F.922	Notstopp-Kette nicht vollständig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nicht alle NOTSTOPP-Eingänge sind separat gebrückt, obwohl die gesamte Notstopp-Kette gebrückt ist</li> <li>• redundante Überprüfung der Notstopp-Kette hat ausgelöst</li> </ul>
F.925	Testung des dritten Abschaltweges fehlgeschlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hardware defekt</li> </ul>
F.928	Fehlerhafte Eingangstestung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Testung eines zyklisch getesteten Eingangs war erfolglos</li> <li>• Das am Eingang angeschlossene Gerät ist defekt</li> <li>• Das Kabel zwischen angeschlossenen Gerät und Steuerung ist unterbrochen</li> </ul>
F.92A	Wenn über P.112 der Motorverdrahtungstest aktiviert ist, wird die Motorverdrahtung im Zuge der Systemtests geprüft.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mindestens eine Motorleitung nicht oder unzureichend angeklemt</li> <li>• Motorkabel beschädigt</li> <li>• Motor beschädigt</li> </ul>
F.930	externer Watchdog fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> </ul>
F.931	ROM-Fehler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falscher EPROM-Code</li> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> </ul>
F.932	RAM-Fehler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.933	Fehlerhafte Frequenz der CPU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Taktfrequenz des Prozessors ist falsch</li> </ul>
F.935	Stack-Fehler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• User Stack oder System Stack sind übergelaufen</li> <li>• evtl. Softwarefehler durch rekursive Aufrufe (z.B. Profile)</li> </ul>
F.960	Parameter-Checksumme fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue EPROM-Version mit geänderten Parametern</li> <li>• noch nicht initialisierte Steuerung</li> </ul>
F.961	Checksumme über Eichwerte u.a.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue EPROM-Version mit geänderte EEPROM-Struktur</li> <li>• noch nicht initialisierte Steuerung</li> </ul>
F.962	Umrichterparameter unplausibel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue EPROM-Version</li> <li>• noch nicht initialisierte Steuerung</li> </ul>
F.964	Programmversion / Herstellercode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue EPROM-Version</li> <li>• noch nicht initialisierte Steuerung</li> </ul>
F.966	Hardware konnte nicht erkannt werden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• es wurde eine falsche Software in die Steuerung programmiert</li> <li>• die Programierte Software kennt die neue Hardwarevariante nicht</li> <li>• die Hardware ist defekt</li> </ul>
F.968	Programmfehler bei Programmierung Echtzeituhr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Uhr wurde unplausibel parametrier</li> </ul>
F.969	Interner Fehler Echtzeituhr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Uhr hat einen Fehler → Reset durchführen</li> </ul>
F.970	Plausibilität Parameterblock gestört	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue EPROM-Version</li> <li>• noch nicht initialisierte Steuerung</li> <li>• Irgendein Parameter ist unplausibel</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
I.021	Notöffnungstest läuft	
I.080	Servicezähler wird bald ablaufen	
I.100	Geschwindigkeit im oberen Endschalter zu hoch	
I.150	Geschwindigkeit im unteren Endschalter zu hoch	
I.160	Dauer-Auf noch aktiv	
I.161	Priorität noch aktiv	
I.170	Zwangsöffnung aktiv	
I.180	Warten auf Befehl von Folientastatur	
I.185	Warten auf Quitierung durch Folie Stopp	
I.199	Torzählung fehlerhaft	
I.200	neue Referenzposition übernommen	
I.201	Referenzposition neu initialisiert	
I.205	Synchronisation durchgeführt	
I.210	Endschalter unplausibel (Vorendobenschalten)	
I.211	Endschalter unplausibel (Vorenduntenschalten)	
I.310	Auf-Befehl an Tor 2	
I.320	Hindernis in Auffahrt	
I.325	Hindernis in Zufahrt	
I.360	Störung der Öffnerleiste	
I.363	Störung der Schließerleiste	

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
I.510	Korrektur beendet	
I.515	aktive Korrekturfahrt	
I.520	Soll Geschwindigkeit in Auf- oder Zufahrt nicht erreicht	
I.555	Messung Übersetzungsfaktor noch nicht beendet	
I.700	Die Torposition ist im Timer Endschalter Betrieb nicht bekannt (typ. Nach dem Einschalten). Es wird solange Totmannengeschwindigkeit gefahren bis die Position wieder bekannt ist.	
I.856	Auslösung der internen Sicherheitsleiste durch Störung der WiCab Funkverbindung	Die Funkverbindung des WiCab Systems reisst während der Fahrt kurzzeitig ab. Mögliche Ursachen: <ul style="list-style-type: none"><li>• Entfernung von mobiler und stationärer Einheit größer als Spezifiziert</li><li>• Keine optimale Ausrichtung von stationärer und / oder mobiler Einheit</li><li>• Die Funkstrecke wird durch äußere Einflüsse beeinträchtigt</li></ul>

## 13 Informationsmeldungen

Allgemeine Meldungen	
<b>STOP</b>	<b>Stopp</b> / Resetzustand, warten auf den nächsten eingehenden Befehl
<b>Eu</b>	<b>Endlage ZU</b>
<b>≡Eu≡</b>	<b>Endlage ZU verriegelt</b> → keine Auffahrt möglich (z. B. Schleuse)
<b>ZUF</b> <sup>□</sup>	<b>Aktive Zufahrt</b>
<b>‘Eo’</b>	<b>Endlage AUF</b>
<b>≡Eo≡</b>	<b>Endlage AUF verriegelt</b> → keine Zufahrt möglich (z.B. Sicherheitsschleife)
<b>□AUF</b>	<b>Aktive Auffahrt</b>
<b>-E1-</b>	<b>Endlage Mitte E1 (Zwischenhaltposition)</b>
<b>≡E1≡</b>	<b>Endlage Mitte verriegelt</b> → keine Zufahrt möglich (z.B. Sicherheitsschleife)
<b>FAIL</b>	<b>Störung</b> → nur Totmannfahrten möglich, ggf. automatische Auffahrt
<b>EICH</b>	<b>Eichung</b> → Einstellen der Endlagen in Totmannfahrt (bei Absolutwertgeber ) → Vorgang starten durch STOP-Taster
<b>≡NA≡</b>	<b>Not Aus</b> → keine Fahrt möglich, Hardwaresicherheitskette unterbrochen
<b>NOTF</b>	<b>Notfahrt</b> → Totmannfahrten ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, etc.
<b>‘Hd’</b>	<b>Hand</b> → Totmannbetrieb
<b>ParA</b>	<b>Parametrierung</b>
<b>SYNC</b>	<b>Synchronisation</b> (Inkremental-Positionsgeber / Endschalter → Pos.unbekannt)
<b>‘Au’</b>	<b>Automatik</b> → kennzeichnet Wechsel von Zustand "Hand" nach "Automatik"
<b>‘Hc’</b>	<b>Halbautomatik</b> → kenn. Wechsel von Zust. "Hand" nach "Halbautomatik"
<b>FUZ</b>	erste Anzeige nach dem Einschalten ( <b>Power Up und Selbsttest</b> )
Statusmeldungen während Eichung	
<b>E.i.E.u.</b>	Eichung der Endlage ZU angefordert (in Totmannfahrt)
<b>E.i.E.o.</b>	Eichung der Endlage AUF angefordert (in Totmannfahrt)
<b>E.i.E.1.</b>	Eichung der Zwischenhaltposition E1 (in Totmannfahrt)
Statusmeldungen während Synchronisation:	
<b>S.y.E.u.</b>	Synchronisation der Endlage ZU angefordert (Totmannfahrt oder warten auf Startbedingung)
<b>S.y.E.o.</b>	Synchronisation der Endlage AUF angefordert (Totmannfahrt oder warten auf Startbedingung)
<b>S.y.E.1.</b>	Synchronisation der Zwischenhaltposition E1 (in Totmann)
<b>S.y.op</b>	Automatik-Auffahrt bis mechanischer Anschlag, anschließend automatische Synchronisation der Endlage AUF
<b>S.y.cL</b>	Automatik-Zufahrt unter Beachtung der Sicherheiten bis mechanischer Anschlag, anschließend automatische Synchronisation in Endlage ZU
<b>S.y.c≡</b>	Automatik Zufahrt ist verriegelt, Grund auf Anforderung <sup>STOP</sup>
Statusmeldungen während Totmannfahrt:	
<b>Hd.cL</b>	Totmann-Zufahrt (Folientaster: ZU)
<b>Hd.oP</b>	Totmann-Auffahrt (Folientaster: AUF)
<b>Hd.Eu</b>	Endlage ZU erreicht, keine weitere Totmann-Zufahrt möglich
<b>Hd.Eo</b>	Endlage AUF erreicht, keine weitere Totmann-Auffahrt möglich
<b>Hd.Ao</b>	außerhalb der erlaubten Eo-Position (keine Totmann-Auffahrt möglich)
Informationsmeldungen während Parametrierung:	
<b>noEr</b>	Fehlerspeicher: kein Fehler gespeichert
<b>Er--</b>	Fehlerspeicher: wenn Fehler, aber keine zugehörige Meldung gefunden
<b>Prog</b>	Programmier-Meldung während Ausführung Originalparameter. bzw. Defaultsatz.

<b>Allgemeine Eingänge</b>	
<b>E.000</b>	Auf-Taster Folientastatur
<b>E.050</b>	Stop-Taster Folientastatur
<b>E.090</b>	Zu-Taster Folientastatur
<b>E.101</b>	Eingang 1
<b>E.102</b>	Eingang 2
<b>E.103</b>	Eingang 3
<b>E.104</b>	Eingang 4
<b>E.105</b>	Eingang 5
<b>E.106</b>	Eingang 6
<b>E.107</b>	Eingang 7
<b>E.108</b>	Eingang 8
<b>E.109</b>	Eingang 9
<b>E.110</b>	Eingang 10
<b>E.121</b>	Eingang 21
<b>E.128</b>	Eingang 28
<b>Sicherheits- / Notstopp-Kette</b>	
<b>E.201</b>	interner Notaus "Pilztaster" ausgelöst
<b>E.211</b>	externer Notstopp 1 ausgelöst
<b>E.212</b>	externer Notstopp 2 ausgelöst
<b>Sicherheitsleiste allgemein</b>	
<b>E.360</b>	Auslösung der 1 ten <b>internen</b> Sicherheitsleiste
<b>E.363</b>	Unterbrechung der <b>internen</b> Sicherheitsleiste
<b>E.370</b>	Auslösung der 1 ten <b>externe</b> Sicherheitsleiste
<b>E.373</b>	Unterbrechung der <b>externen</b> Sicherheitsleiste
<b>E.379</b>	<b>externe</b> Sicherheitsleiste aktiviert aber nicht eingesteckt
<b>E.380</b>	Auslösung der 2 ten <b>internen</b> Sicherheitsleiste
<b>E.3F0</b>	Auslösung der 2 ten <b>externe</b> Sicherheitsleiste
<b>Funk-Steckmodul</b>	
<b>E.401</b>	Funk Kanal 1
<b>E.402</b>	Funk Kanal 2
<b>Interne-Eingänge</b>	
<b>E.900</b>	Fault-Signal des Ansteuerbausteins
<b>WiCab-Eingänge</b>	
<b>E.F01</b>	Eingang 1 der mobilen Einheit
<b>E.F02</b>	Eingang 2 der mobilen Einheit
<b>E.F03</b>	Eingang 3 der mobilen Einheit
<b>E.F04</b>	Eingang 4 der mobilen Einheit
<b>E.F0A</b>	Eingang A der stationären Einheit
<b>E.F0B</b>	Eingang B der stationären Einheit
<b>E.F0C</b>	Eingang C der stationären Einheit



## 14 Technische Daten

Abmessungen Gehäuse (B x H x T):	182 x 328 x 102 mm (mit Abstandshalter)	
Montage:	senkrecht stehend über drei Abstandhalter am Gehäuseboden	
Versorgungsspannung über L, N, PE:	230 V <sub>AC</sub> ±10%, 50...60 Hz erlaubter Bereich: 110...240 V ± 10% / 50...60 Hz Absicherung: 16 A K-Charakteristik	
Eigenverbrauch der Steuerung:	max. 30 W bei voller Bestückung (abgesichert auf der Leiterplatte über F201: 250 mA Feinsicherung 5 x 20 mm)	
Fremdversorgung 1 (je nach Netz): Klemme L1:	entspricht Anschlussspannung an Klemme L (abgesichert auf der Leiterplatte: F200 / 4 AT)	
Steuerspannung / externe Versorgung 2:	24 V <sub>DC</sub> geregelt (±10% bei Nennspannung 230 V) max. 250 mA inkl. der optionalen Steckmodule abgesichert durch selbstrückstellende Halbleitersicherung, kurzschlussfest durch zentralen Schaltregler	
Steuerspannung / externe Versorgung 3:	Für elektronische Endschalter und Sicherheitsleiste Nennwert 11,3V / max. 130mA	
Steuereingänge (Eingänge 1 – 9):	24 VDC / typ.15 mA, max. 26 VDC / 20 mA alle Eingänge sind potentialfrei anzuschließen oder: < 2 V: inaktiv → logisch 0 > 17 V: aktiv → logisch 1 min. Signaldauer für Eingangsteuerbefehle: > 100 ms galvanische Trennung durch Optokoppler auf der Leiterplatte	
Eingang IN10	Auswertung für Schlupftürschalter mit 8,2 kΩ Abschlusswiderstand	
Serielle Schnittstelle: RS485 A und B:	nur für elektronische Endschalter RS485 Pegel, abgeschlossen mit 100 Ω	
Sicherheitskette / Not Halt (Klemmen: <i>Notstop ext.31/32</i> und <i>41/42</i> )	Alle Eingänge sind unbedingt potentialfrei anzuschließen Kontaktbelastbarkeit: ≤ 26 V <sub>DC</sub> / ≤ 120 mA bei Unterbrechung der Sicherheitskette ist keine Bewegung des Antriebes mehr möglich, auch nicht in Totmann ab Werk nicht gebrückt	
Eingang Sicherheitsleiste:	für elektrische Sicherheitsleisten mit 1,2 kΩ oder 8,2 kΩ Abschlusswiderstand und für dynamische optische Systeme	
Relaisausgänge	werden induktive Lasten geschaltet (z. B. weitere Relais oder Bremsen), so müssen diese mit entsprechenden Entstörmaßnahmen (Freilaufdiode, Varistoren, RC-Glieder) ausgerüstet werden	
Relais K1 und K2:	Wechslerkontakt potentialfrei min. 10 mA max. 230 VAC / 3 A	<b>⚠ ACHTUNG</b> Einmal für Leistungsschaltung benutzte Kontakte können keine Kleinströme mehr schalten.
Antriebsausgang:	Für Antriebe bis 0,75 kW bei 230 V Motordauerstrom bei 100% Einschaltdauer und 40°C Umgebungstemperatur: 3 A Motorstrom bei 40% Einschaltdauer und 50°C Umgebungstemperatur: 5 A Max. Länge der Motorleitung: 30 m	
Temperaturbereich	Betrieb: Lagerung:	-20...+50°C -20...+70°C
Luftfeuchte	bis 95% nicht kondensierend	
Geräusch Emission	<20 dB (A)	
Schutzart	IP54 (nur in Verbindung mit Gehäuse)	

Gewicht	ca. 5 kg
Geräte Mobilität	ortsfest
Gerätetyp:	Motorgerät, externer Antrieb ist nicht Bestandteil des Lieferumfangs von FEIG ELECTRONIC GMBH
Schutzklasse:	Schutzklasse I
<b>Baumuster geprüft nach:</b>	<b>Normen:</b>
Maschinenrichtlinie:	<p>→ Gerät entspricht gem. Anhang IV Kategorien von Maschinen – Abschn. 21: „Logikeinheit für Sicherheitsfunktion“</p> <p>EN ISO 13849-1:2008 Sicherheit von Maschinen – Sicherheitsbezogene Teile von Steuerungen – Teil 1: Allgemeine Gestaltungsgrundsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kategorie: 2</li> <li>• Performance Level (PL): d</li> <li>• Sichere Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Endlagenerkennung</li> <li>○ Schaltleistenauswertung (8,2/1,2 kΩ oder optisch)</li> <li>○ Lichtschranken inkl. Einzugsicherungen (vgl. EN 12453 Tabelle 1: Typ D oder Typ E mit Testung)</li> <li>○ Schlupftürschalter</li> <li>○ Schaffseilschalter</li> <li>○ Steckmodul TST SURAx</li> <li>○ Funksicherheitssystem TST FSx</li> </ul> </li> </ul> <p>EN 62061:2005 Sicherheit von Maschinen – Funktionale Sicherheit sicherheitsbezogener elektrischer, elektronischer und programmierbarer elektronischer Steuerungssysteme (IEC 62061:2005)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheits-Integritätslevel (SIL): 1</li> </ul>
Niederspannungsrichtlinie: 2006/95/EG	<p>DIN EN 60335-1:2007 Sicherheit elektrischer Geräte für den Hausgebrauch und ähnliche Zwecke / Teil 1: Allgemeine Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Typ: ortsfestes Motorgerät</li> <li>• Schutzklasse 1</li> </ul> <p>EN 60335-2-103:2003 Sicherheit elektrischer Geräte für den Hausgebrauch und ähnliche Zwecke - Teil 2-103: Besondere Anforderungen für Antriebe für Tore, Türen und Fenster</p>
EMV-Richtlinie: 2004/108/EG	<p>Elektromagnetische Verträglichkeit – Fachgrundnormen:</p> <p>EN 61000-6-1:2007 Störfestigkeit, Wohnbereich</p> <p>EN 61000-6-2:2006 Störfestigkeit, Industriebereich</p> <p>EN 61000-6-3:2007 Störaussendung, Wohnbereich</p> <p>EN 61000-6-4:2007 Störaussendung, Industriebereich</p>
Angewandte nationale technische Spezifikationen bzgl. der obigen Richtlinien:	<p>EN 12453:2001 Nutzungssicherheit kraftbetätigter Tore Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 5.2 Antriebssysteme und Energieversorgung</li> </ul>

---

**15 EG- Konformitätserklärung**

---

**FEIG  
ELECTRONIC****FEIG ELECTRONIC GmbH  
Lange Straße 4  
D- 35781 Weilburg**

## **EG-Konformitätserklärung**

nach EG-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, Anhang II A

Hiermit erklären wir, dass die nachstehende Maschine

Bezeichnung	<b>Torsteuerung mit integriertem Frequenzumrichter</b>
Typ / Handelsbezeichnung	<b>TST FUZ</b>

den einschlägigen Bestimmungen folgender Richtlinie entspricht:

Maschinenrichtlinie	2006/42/EG
EMV-Richtlinie	2004/108/EG
Niederspannungsrichtlinie	2006/95/EG

**Angewandte harmonisierte Normen:**

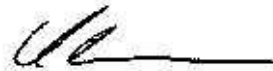
EN ISO 13849-1: 2008	Sicherheit von Maschinen – Sicherheitsbezogene Teile von Steuerungen
EN 62061:2005	Sicherheit von Maschinen – Funktionale Sicherheit sicherheitsbezogener elektrischer, elektronischer und programmierbarer elektronischer Steuerungssysteme
DIN EN 60335-1:2007	Sicherheit elektrische Geräte für den Hausgebrauch und ähnliche Zwecke
EN 60335-2-103:2003	Sicherheit elektrische Geräte für den Hausgebrauch und ähnliche Zwecke - Besondere Anforderungen für Antriebe für Tore, Türen und Fenster
EN 61000-6-1:2007	EMV: Fachgrundnorm – Störfestigkeit (Wohnbereich)
EN 61000-6-2:2006	EMV: Fachgrundnorm – Störfestigkeit (Industriebereich)
EN 61000-6-3:2007	EMV: Fachgrundnorm – Störaussendung (Wohnbereich)
EN 61000-6-4:2007	EMV: Fachgrundnorm – Störaussendung (Industriebereich)

**Angewandte nationale technische Spezifikationen:**

EN 12453:2001	Nutzungssicherheit kraftbetätigter Tore – Anforderungen Kapitel 5.2 Antriebssysteme und Energieversorgung
---------------	---

**Bevollmächtigter für die Zusammenstellung der relevanten technischen Unterlagen:**

Weilburg, 24.September 2010



Eldor Walk, Technischer Leiter

Eine Prüfung des Maschinentyps auf Übereinstimmung mit den Anforderungen der EG-Maschinenrichtlinie erfolgte durch die

TÜV NORD CERT GmbH  
Langemarckstraße 20, D-45141 Essen, Notified Body ID. No.: 0044  
Reg.-No.: 44 780 10 384294

Diese Prüfstelle ist zuständig im Sinne von Anhang XI der EG-Maschinenrichtlinie!

Diese Erklärung bescheinigt die Übereinstimmung mit den genannten Richtlinien, beinhaltet jedoch keine Zusicherung von Eigenschaften. Die mitgelieferte Produktdokumentation und insbesondere die darin enthaltenen Sicherheitshinweise sind zu beachten.

Die Inbetriebnahme der Torsteuerung wird so lange untersagt, bis diese an ein Tor angebaut wurde und dieses Tor den Bestimmungen der EG-Maschinenrichtlinie entspricht.