

# Montageanleitung

Installation, Inbetriebnahme, Gebrauch und Instandhaltung



**TST FUF2**

Versionen:

-A / -C / -F

**TST FU3F**

Versionen:

-A / -C / -F

## 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 4 dieser Montageanleitung ist Folge zu leisten.
- GB **ATTENTION! IMPORTANT SAFETY INFORMATION!**  
Follow the instructions on page 4 of this manual.
- FR **ATTENTION! IMPORTANTES INDICATIONS DE SÉCURITÉ!**  
Les instructions de la page 4 de cette notice de montage doivent être observées strictement.
- NL **LET OP! BELANGRIJKE VEILIGHEIDSINSTRUCTIES!**  
Volg de instructies op pagina 4 van deze montagehandleiding op.
- IT **ATTENZIONE! INDICAZIONI SULLA SICUREZZA IMPORTANTI!**  
Prestare attenzione alle note alla pagina 4 delle presenti istruzioni di montaggio.
- ES **ATENCIÓN INDICACIONES IMPORTANTES DE SEGURIDAD!**  
Deben seguirse las indicaciones detalladas en página 4 de estas instrucciones de montaje.

Originalbetriebsanleitung

## Hinweise

© Copyright 2015 by  
FEIG ELECTRONIC GmbH  
Lange Straße 4  
D-35781 Weilburg  
Tel.: +49 6471 3109 0  
[www.feig.de](http://www.feig.de)

---

### **Version: 2017-05-05**

---

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 FUF2 / TST FU3F** 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.

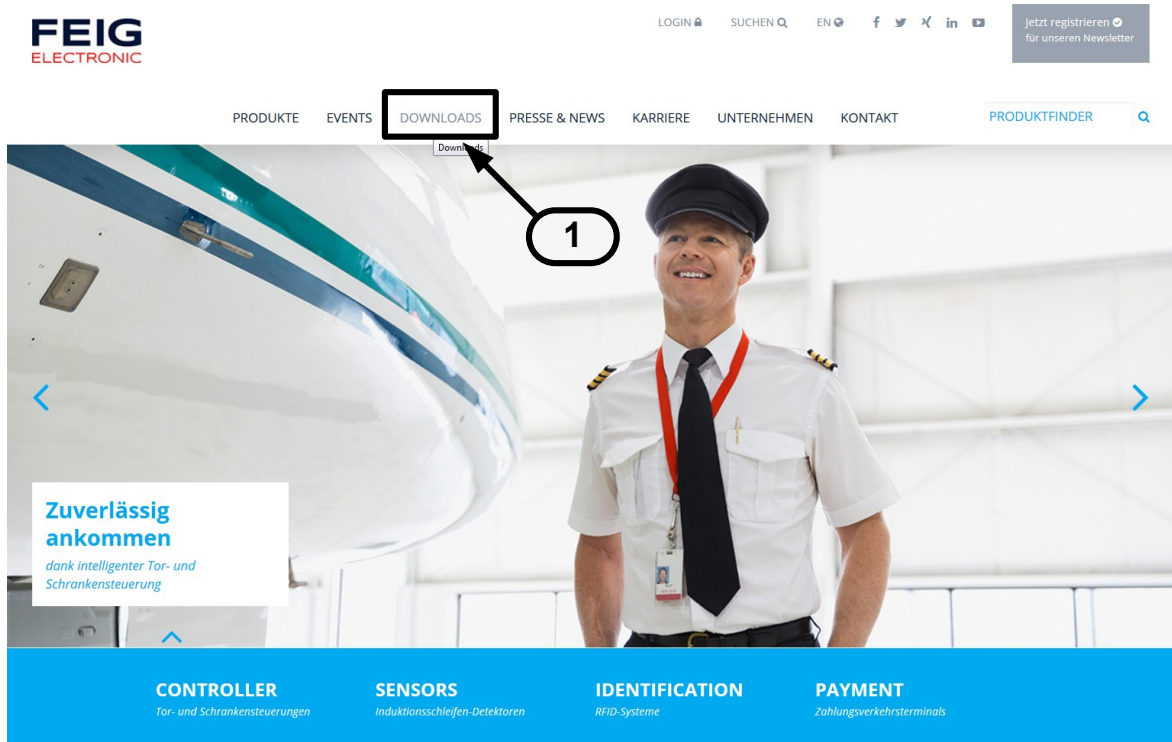


weist auf Informationen hin, die wichtig für die Funktion der Torsteuerung bzw. des Tores sind.



*weist auf nützliche Informationen hin, die für den Gebrauch der Torsteuerung 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 / Password: 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 / Password: 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



## DOWNLOADS

**Persönliches Kundencenter**  
Loggen Sie sich ein und erhalten Zugriff auf Dokumente, Bilder und Partner Meetings.

LOGIN

2

### EU-KONFORMITÄTSERKLÄRUNG

Die EU-Konformitätserklärung bestätigt, dass ein Gerät der Funkanlagenrichtlinie 2014/53/EU und der RoHS-Richtlinie 2011/65/EU entspricht. Für folgende Produkte stehen die Zertifikate zum Download bereit:

#### Identification (LF, HF, UHF)

[ID CPR74-DoC-R TTE RoHS-2016-11-28.pdf \(270 K\)](#)

[ID ISCMRU102-DoC-RED RoHS-2016-06-14.pdf \(254 K\)](#)

## LOGIN

### BENUTZERANMELDUNG

Geben Sie Ihren Benutzernamen und Ihr Passwort ein, um sich an der Website anzumelden.

**Sie haben noch keine Zugangsdaten**  
[Registrieren](#) Sie sich.

**Sie haben Ihre Zugangsdaten vergessen?**  
Bitte senden Sie dazu eine Mail an [info@feig.de](mailto:info@feig.de)

Benutzername:

Passwort:

[Passwort vergessen?](#)

3

## Inhaltsverzeichnis

<b>Hinweise</b>		<b>2</b>
<b>Allgemeine Hinweise zu diesem Dokument</b>		<b>3</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>6</b>
<b>1 Allgemeine Beschreibung und bestimmungsgemäße Verwendung</b>		<b>8</b>
<b>2 Sicherheitshinweise</b>		<b>9</b>
<b>3 Montage der Steuerung</b>		<b>10</b>
<b>4 Elektrischer Anschluss</b>		<b>12</b>
<b>4.1 Anschluss der Versorgungsspannung</b>		<b>14</b>
4.1.1 TST FUF2		14
4.1.2 TST FU3F		15
<b>4.2 Motor und Bremsanschluss</b>		<b>16</b>
4.2.1 TST FUF2		16
4.2.2 TST FU3F		18
4.2.3 24 VDC Bremse		20
<b>4.3 Sicherheitsleiste an der integrierten Auswertung</b>		<b>21</b>
4.3.1 Anschluss optische Sicherheitsleiste		21
4.3.2 Anschluss einer Widerstands - Sicherheitsleiste		22
<b>4.4 Sicherheitsleiste an der 2. Integrierten Auswertung (Eingang 10)</b>		<b>23</b>
4.4.1 Anschluss Optische Sicherheitsleiste an Eingang 10		23
4.4.2 Anschluss einer Widerstands – Sicherheitsleiste an Eingang 10		24
4.4.3 Eingang 10 als digitaler Eingang		25
<b>4.5 Lichtgitter TST LGB</b>		<b>26</b>
4.5.1 Montage des TST LGB		26
4.5.2 Anschluss des TST LGB		27
<b>4.6 Endschalersystem</b>		<b>28</b>
4.6.1 Absolutwertgeber TST PE oder TST PE FSB mit WICAB System		28
4.6.2 Absolutwertgeber TST PD		29
4.6.3 Absolutwertgeber DES		30
4.6.4 Inkrementalgeber		31
4.6.5 Mechanische Endschalter		32
<b>4.7 Lichtschranke</b>		<b>33</b>
<b>4.8 Externe Befehlsgeber</b>		<b>34</b>
<b>4.9 Ampelanschluss</b>		<b>35</b>
<b>4.10 Übersicht Ausgänge</b>		<b>36</b>
<b>4.11 Übersicht Eingänge</b>		<b>37</b>

<b>5</b>	<b><i>Optionale Steck- und Erweiterungskarten</i></b>	<b>38</b>
5.1	Funkempfänger TST SFPE .....	38
5.2	Induktionsschleifenauswerter TST SUVEK .....	39
5.3	Sicherheitsleistenauswerter TST SURA .....	40
5.4	Erweiterungskarte TST RFUxK .....	41
5.5	Interfacekarte TST RFUxFCOM .....	42
<b>6</b>	<b><i>Allgemeine Bedienhinweise zur Parametrierung</i></b>	<b>43</b>
6.1	Öffnen des Parametrierbetriebs .....	43
6.2	Parameterbearbeitung bei angewähltem Parameter .....	44
6.3	Verlassen des Parametrierbetriebs .....	44
6.4	Reset durchführen .....	44
6.5	Einsprung in den erweiterten Parametriermode .....	44
<b>7</b>	<b><i>Grundeinstellungen</i></b>	<b>45</b>
7.1	Automatische Abfrage der Grunddaten .....	45
<b>8</b>	<b><i>Inbetriebnahme...</i></b>	<b>46</b>
8.1	... mit Absolutwertgeber oder Inkrementalgeber .....	47
8.2	... mit mechanischen Endschaltern .....	48
8.3	... mit Lichtgitter TST LGB .....	49
8.4	Neuanforderung des Einlernens der Endlagen .....	51
8.5	Boost / Leistungssteigerung bei kleinen Geschwindigkeiten .....	51
<b>9</b>	<b><i>Optimierung des Torlaufs</i></b>	<b>52</b>
9.1	Auffahrt des Tores .....	52
9.2	Zufahrt des Tores .....	53
9.3	Vorendschaltereinstellung .....	54
9.4	Rampeneinstellung .....	54
9.5	Korrigieren der Endlagen .....	54
<b>10</b>	<b><i>Funktionen</i></b>	<b>54</b>
<b>11</b>	<b><i>Meldungen</i></b>	<b>55</b>
11.1	Fehlermeldungen .....	55
11.2	Informationsmeldungen .....	67
<b>12</b>	<b><i>Allgemeine Meldungen</i></b>	<b>70</b>
<b>13</b>	<b><i>Technische Daten</i></b>	<b>73</b>
<b>14</b>	<b><i>Richtlinien und Normen</i></b>	<b>77</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 Frequenzumrichter-Leistungs-Endstufe kann das Tor Mechanik schonend mit variabler Öffnungs- und Schließgeschwindigkeit betrieben werden. Die Steuerung **TST FUF2** ist für den Betrieb eines Asynchronmotors im Leistungsbereich bis 2,2 kW bei 230 V Speisung ausgelegt. Die Steuerung **TST FU3F** ist für den Betrieb eines Asynchronmotors im Leistungsbereich bis 5 kW bei 400 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
- Sichere 24 V Bremse (mit Überwachung gemäß EN 13849)
- 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 SUVEK: Steckmodul Induktionsschleifenauswerter
  - TST RFUxK: universelles Anzeige- und Ein-Ausgabemodul
  - TST RFUxFCOM: Schnittstellenmodul für Schleusenapplikationen u. ä.
  - 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.

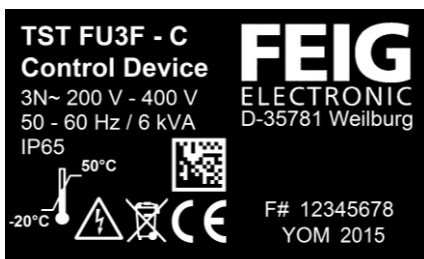
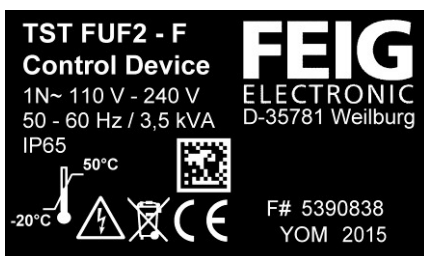
**Alle Montage-, Installations-, Inbetriebnahme-, und Instandhaltungsarbeiten sind ausschließlich von qualifiziertem Fachpersonal durchzuführen.** Es müssen insbesondere die folgenden Vorschriften beachtet werden: VDE 0100, EN 50110, EN 60204, EN 60335 inkl. Teil 103, Brandverhütungsvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften, 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 (Beispiel):



#### 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.**



**Batterien enthalten Schadstoffe. Es ist gesetzlich verboten, sie zusammen mit dem Hausmüll zu entsorgen. Sie müssen getrennt gesammelt und einer umweltgerechten Verwertung zugeführt werden.**



**Entsorgen Sie Batterien umweltgerecht. Geben Sie entladene Batterien bei einer qualifizierten Fachwerkstatt oder bei einer Rücknahmestelle für Altbatterien ab.**

---

### 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 IP65 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.
- Ein ruhender Motor ist kein Indiz für eine galvanische Trennung vom Netz! Die Netzanschlussklemmen, Motorklemmen und Klemmen für den Bremswiderstand können z.B. bei Stopp oder Not-Aus trotzdem gefährliche Spannungen führen.
- 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 beigegeführten Wandabstandhaltern zu montieren, um eine ausreichende Wärmeabfuhr der Endstufe zu gewährleisten.
- Die Steuerung darf nicht auf leichtentflammaren Untergründen (z. B. Holz  $\leq 2$  mm Dicke) oder in Umgebungen mit leicht entzündlichen Stoffen (Tischlerei) montiert werden.
- Wenn die Steuerung in ein zusätzliches Gehäuse eingebaut wird, z.B. in ein Schrankengehäuse, muss auf ein ausreichendes Luftvolumen um die Steuerung herum geachtet werden. Dieses muss mind.  $0,02$  m<sup>3</sup> betragen.
- Sollte die Kühlung nicht ausreichen, kann ein zusätzlicher Kühlkörper zwischen Steuerungsgehäuse und zusätzlichem Gehäuse eingebaut werden, der dann die Wärme nach außen ableitet.

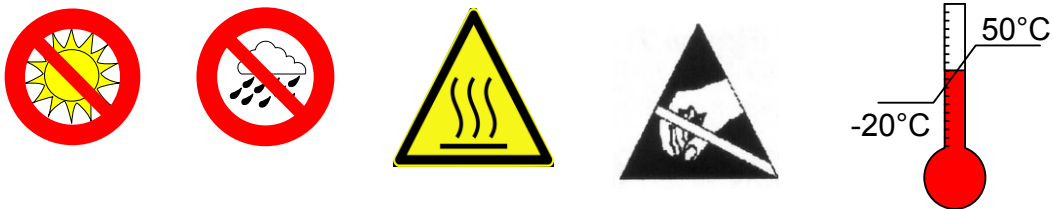


Abbildung 1: Montage der Steuerung

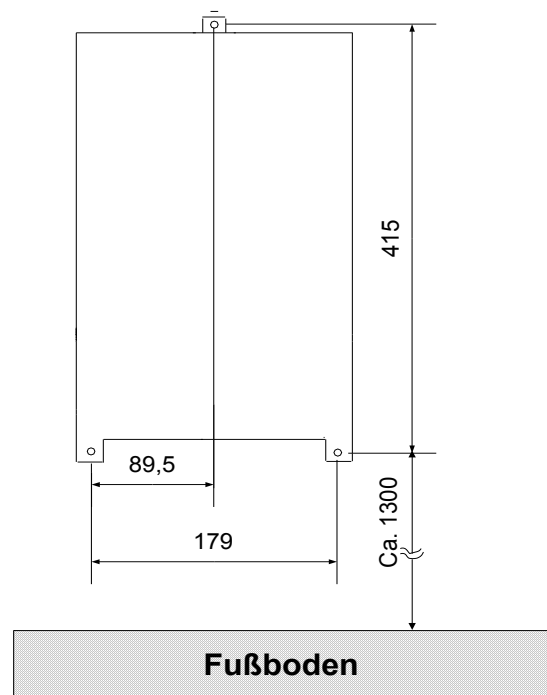


Abbildung 2: Bohrplan

## 4 Elektrischer Anschluss

### ACHTUNG

- Anschluss-, Prüf- und Wartungsarbeiten an der offenen Steuerung dürfen nur im spannungsfreien 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 Lichtschanke 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.

- Anschlussklemmen erst anschließen und dann auf die Stiftleiste aufstecken! Nur so kann ein sicherer Kontakt der Anschlussklemme zur Stiftleiste gewährleistet werden.
- 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



## 4.1.2 TST FU3F

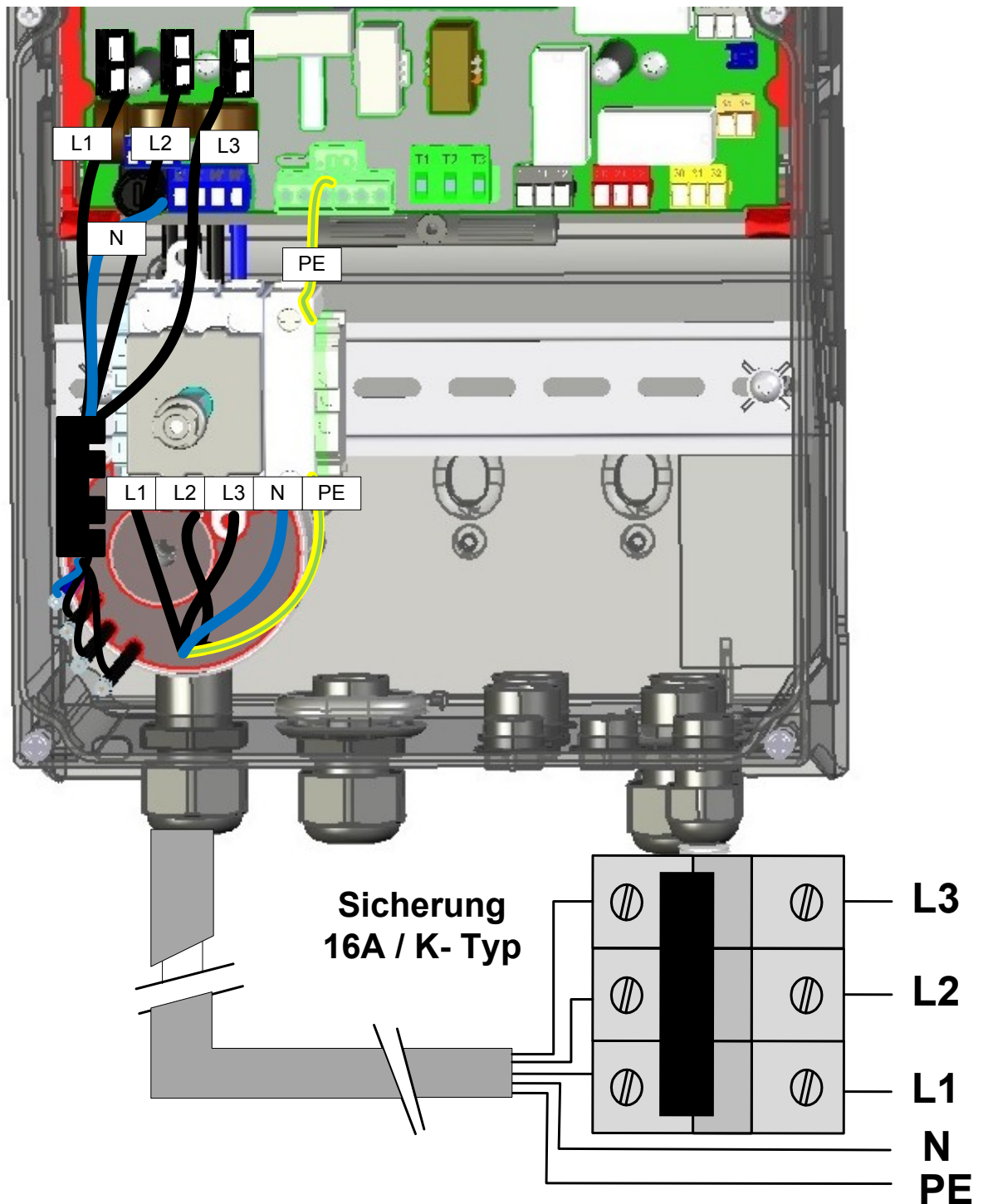


Abbildung 4: Anschluss Netzleitung



Bei TST FU3F-A ist keine Netzdrossel vorhanden.





**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.**



*Wir empfehlen bei einer Motor-Leitungslänge ab 15 m ein Motorleitungskabel mit einer Ableitkapazität (Ader/Schirm) von bis zu oder kleiner 150 pF/m zu verwenden. Löst der 30 mA Typ B FI-Schutzschalters aus, empfehlen wir die Verwendung eines 300 mA Typ B/B+ FI-Schutzschalters oder die Einstellung der Schaltfrequenz der Torsteuerung von wechselnder auf eine feste, geeignete Schaltfrequenz mit Parameter P.160. Die optimale Einstellung lässt sich mittels Ableitstrommessung ermitteln. Die Schaltfrequenz mit dem niedrigsten Ableitstrom ist einzustellen.*

## 4.2.2 TST FU3F

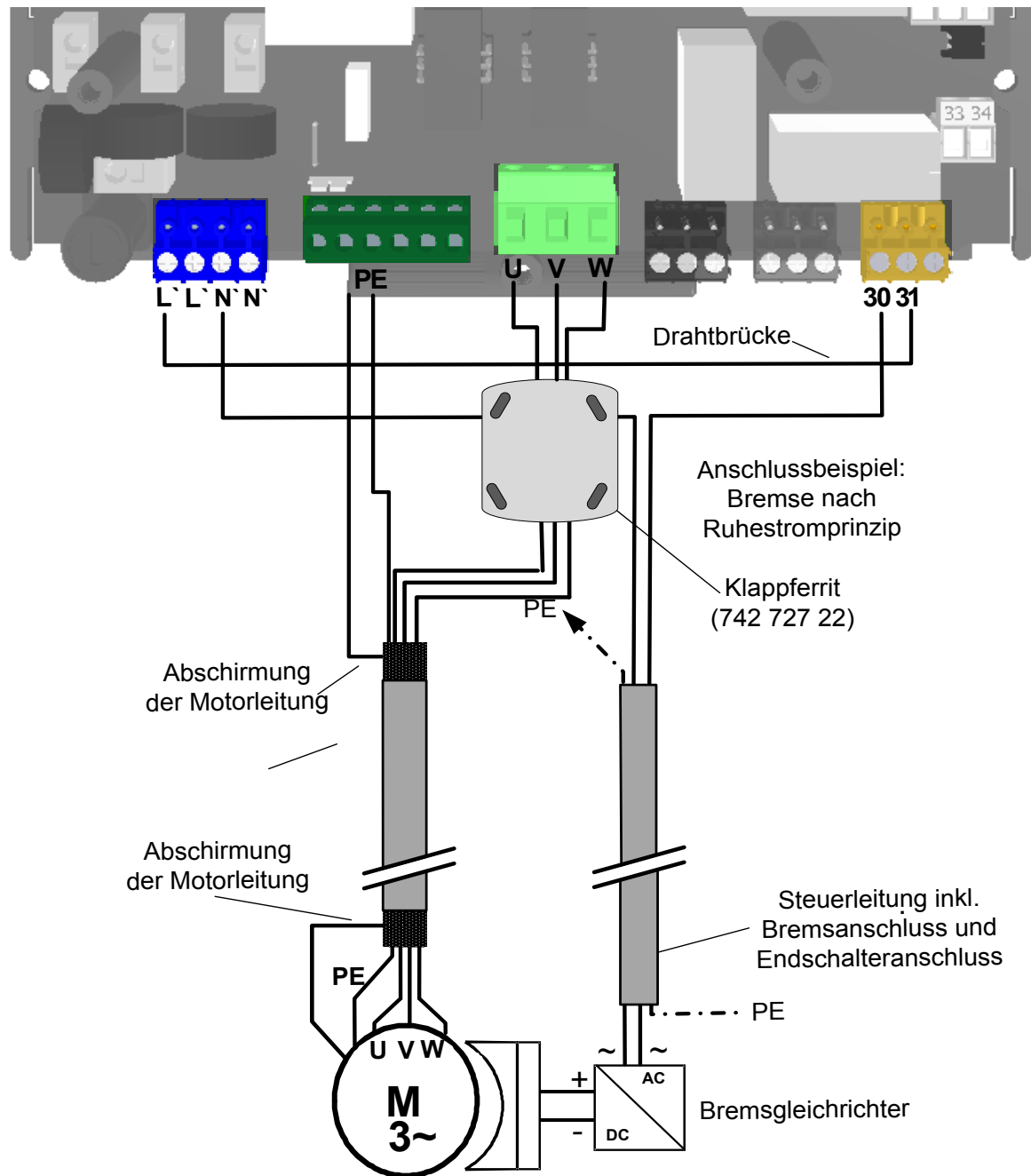


Abbildung 6: Motoranschluss

Beim Anschließen der Motorleitung muss der beiliegende Klappferrit (grau, Würth Nummer: 742 727 22) um die drei Adern (U/V/W) gelegt werden (innen im Gehäuse).

Bei der Variante -A (2,2 kW) sind die Adern U/V/W zweimal durch den Klappferrit zu führen.

Bei den Varianten -C und -F (4 und 5 kW) sind die Adern einmal durch den Klappferrit zu führen.



Zusätzlich empfehlen wir einen Klappferrit (schwarz, Würth Nummer: 742 717 22 S) innerhalb des Gehäuses über die Adern der Sicherheitsleiste (Klemmen 43 – 45) und des Absolutwertgebers (Klemmen 33 – 36) anzubringen. Der schwarze Klappferrit ist nicht im Lieferumfang enthalten!

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.



Wir empfehlen bei einer Motor-Leitungslänge ab 10 m ein Motorleitungskabel mit einer Ableitkapazität (Ader/Schirm) von bis zu oder kleiner 150 pF/m zu verwenden. Löst der FI-Schutzschalter aus, empfehlen wir die Schaltfrequenz der Torsteuerung von wechselnder auf eine feste, geeignete Schaltfrequenz mit Parameter P.160 einzustellen. Die optimale Einstellung lässt sich mittels Ableitstrommessung ermitteln. Die Schaltfrequenz mit dem niedrigsten Ableitstrom ist einzustellen.



Der Einsatz eines FI-Schutzschalters 30 mA Typ B ist mit dieser Steuerung nicht möglich. Hier muss ein 300 mA Typ B FI-Schutzschalter verwendet werden.

## 4.2.3 24 VDC Bremse

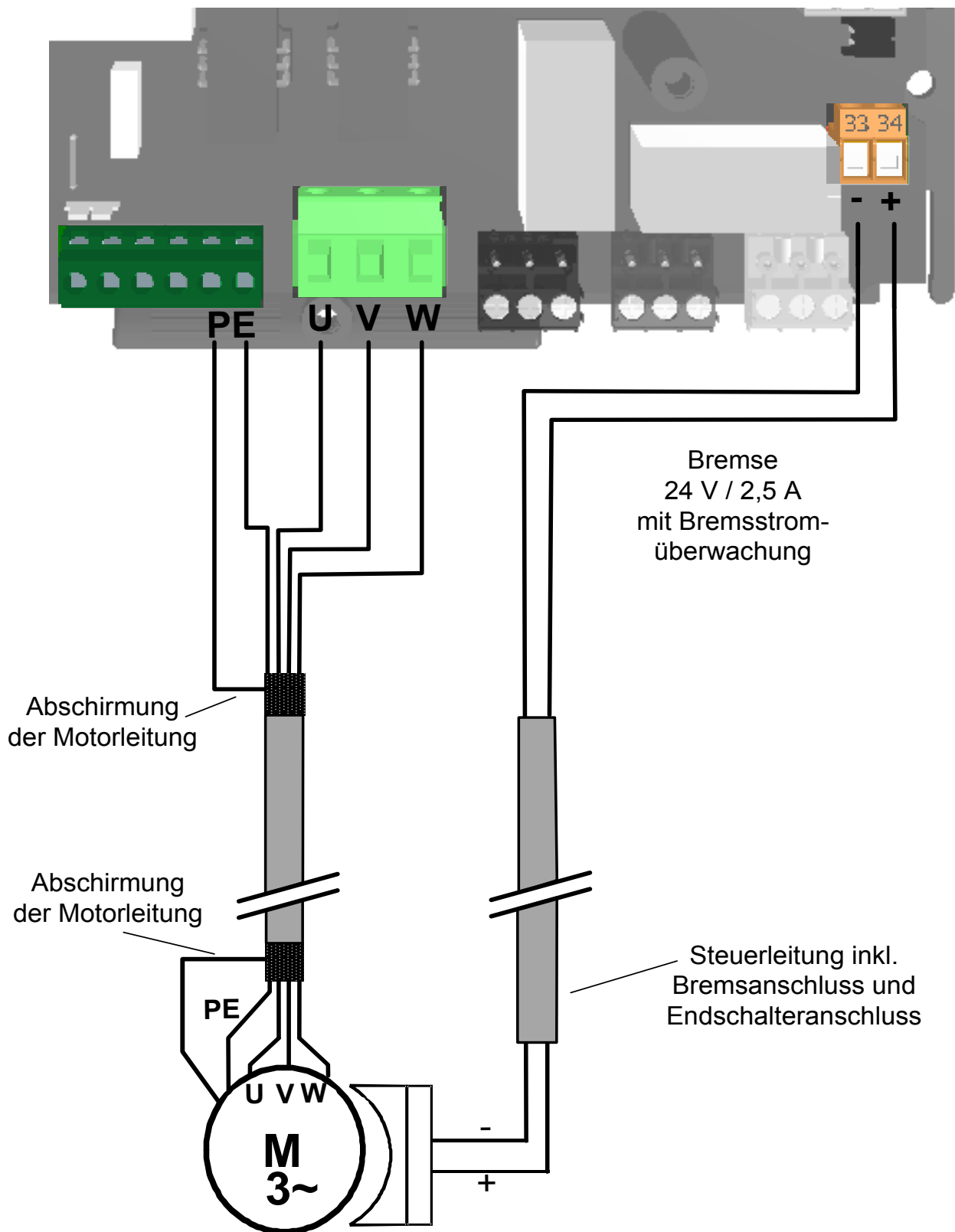


Abbildung 7: Motoranschluss mit 24 VDC Bremse

### 4.3 Sicherheitsleiste an der integrierten Auswertung

Es können verschiedene Typen von Sicherheitsleisten angeschlossen werden wie z.B.:

- Elektrische Sicherheitsleiste mit 1,2 k $\Omega$  oder 8,2 k $\Omega$  Abschlusswiderstand.
- Dynamische optische Systeme.



*Ist einer dieser Sicherheitsleistentypen beim Einschalten der Steuerung angeschlossen, so wird dieser automatisch erkannt.*



**Wird keine Sicherheitsleiste angeschlossen, ist eine automatische Zufahrt nicht möglich.**

Der Anschluss weiterer Sicherheitsleistentypen ist möglich. Hierzu kontaktieren Sie bitte den Torhersteller.

#### 4.3.1 Anschluss optische Sicherheitsleiste

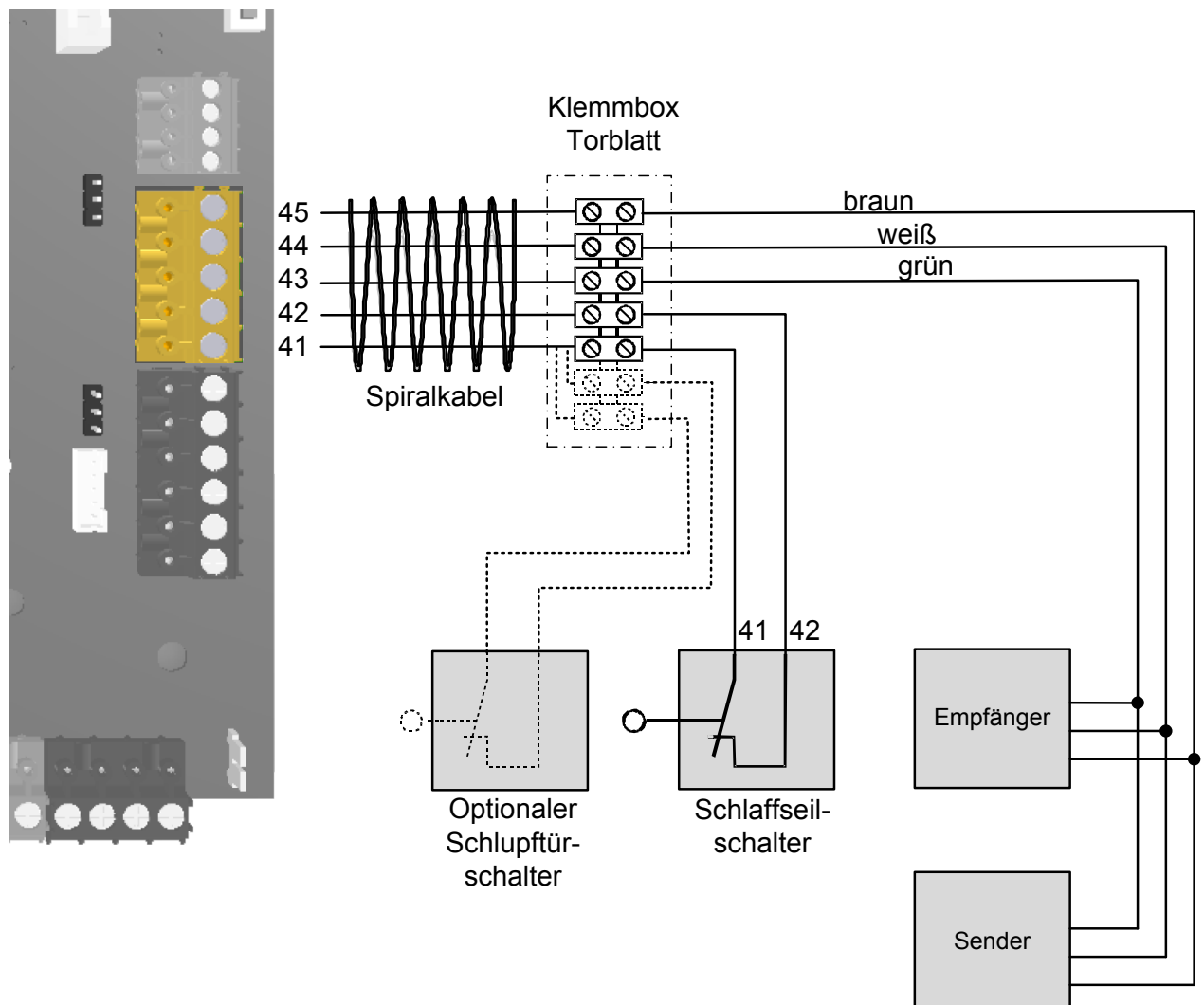


Abbildung 8: Anschluss einer optischen Sicherheitsleiste



*Sofern der Sicherheitsleistentyp nicht automatisch erkannt wurde kann die optische Sicherheitsleiste an diesem Eingang mit Parameter P.460 = 5 aktiviert werden.*

### 4.3.2 Anschluss einer Widerstands - Sicherheitsleiste

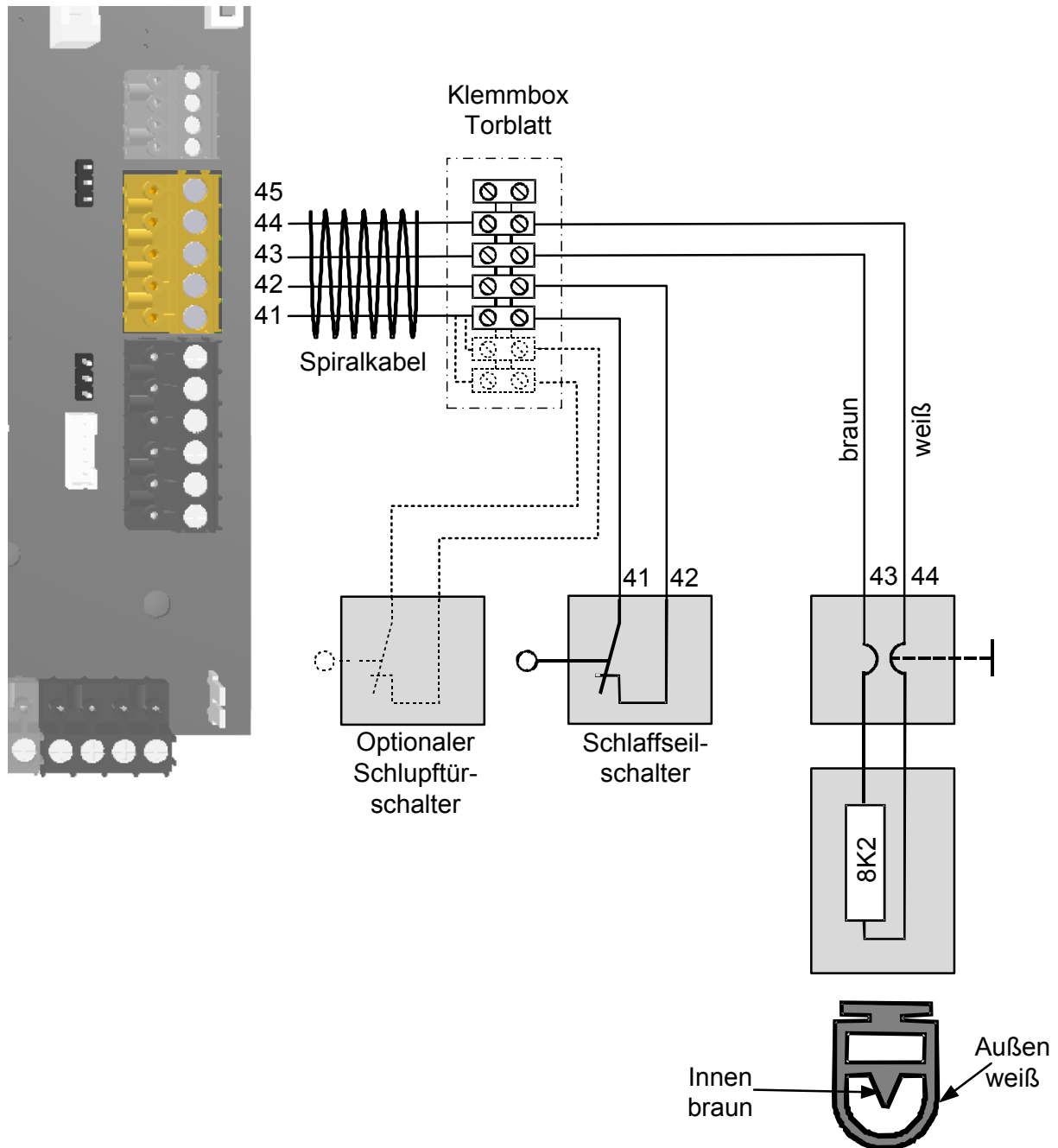


Abbildung 9: Anschluss einer Widerstands - Sicherheitsleiste



Sofern der Sicherheitsleistentyp nicht automatisch erkannt wurde kann die Widerstands Sicherheitsleiste an diesem Eingang mit Parameter P.460 = 1 aktiviert werden.



Wird keine Sicherheitsleiste angeschlossen, ist eine automatische Zufahrt nicht möglich.

## 4.4 Sicherheitsleiste an der 2. Integrierten Auswertung (Eingang 10)

Dieser Eingang ist als digitaler Eingang voreingestellt. Es können jedoch auch verschiedene Typen von Sicherheitsleisten angeschlossen werden wie z. B.:

- Elektrische Sicherheitsleiste mit 1,2 k $\Omega$  oder 8,2 k $\Omega$  Abschlusswiderstand.
- Dynamische optische Systeme

Der Anschluss weiterer Sicherheitsleistentypen ist möglich. Hierzu kontaktieren Sie bitte den Torhersteller.

### 4.4.1 Anschluss Optische Sicherheitsleiste an Eingang 10

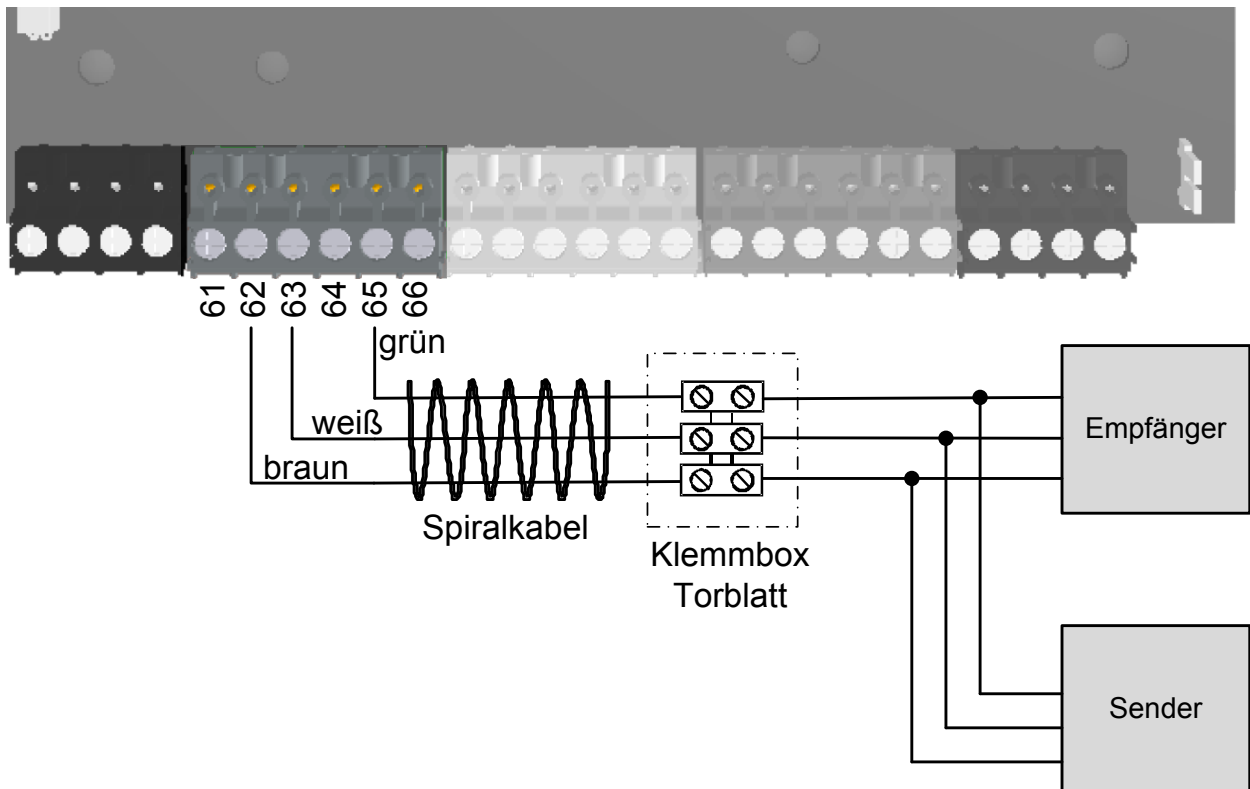


Abbildung 10: Anschluss optische Sicherheitsleiste



Um an Eingang 10 eine optische Sicherheitsleiste zu nutzen muss zuerst die Funktion für diesen Eingang festgelegt werden. Dazu wird Parameter P.50A verwendet. Die Einstellmöglichkeiten entnehmen Sie bitte der Parameterliste im Kapitel Eingangsprofile. Typisch wird dieser Eingang als Sicherheit in Auffahrt genutzt. Dazu wird dann z.B. Parameter P.50A = 1406 eingestellt. Anschließend muss der Leistentyp mit Parameter P.5A2 = 4 eingestellt werden.



**Es ist wichtig, dass zuerst Parameter P.50A und erst danach Parameter P.5A2 eingestellt wird.**

#### 4.4.2 Anschluss einer Widerstands – Sicherheitsleiste an Eingang 10

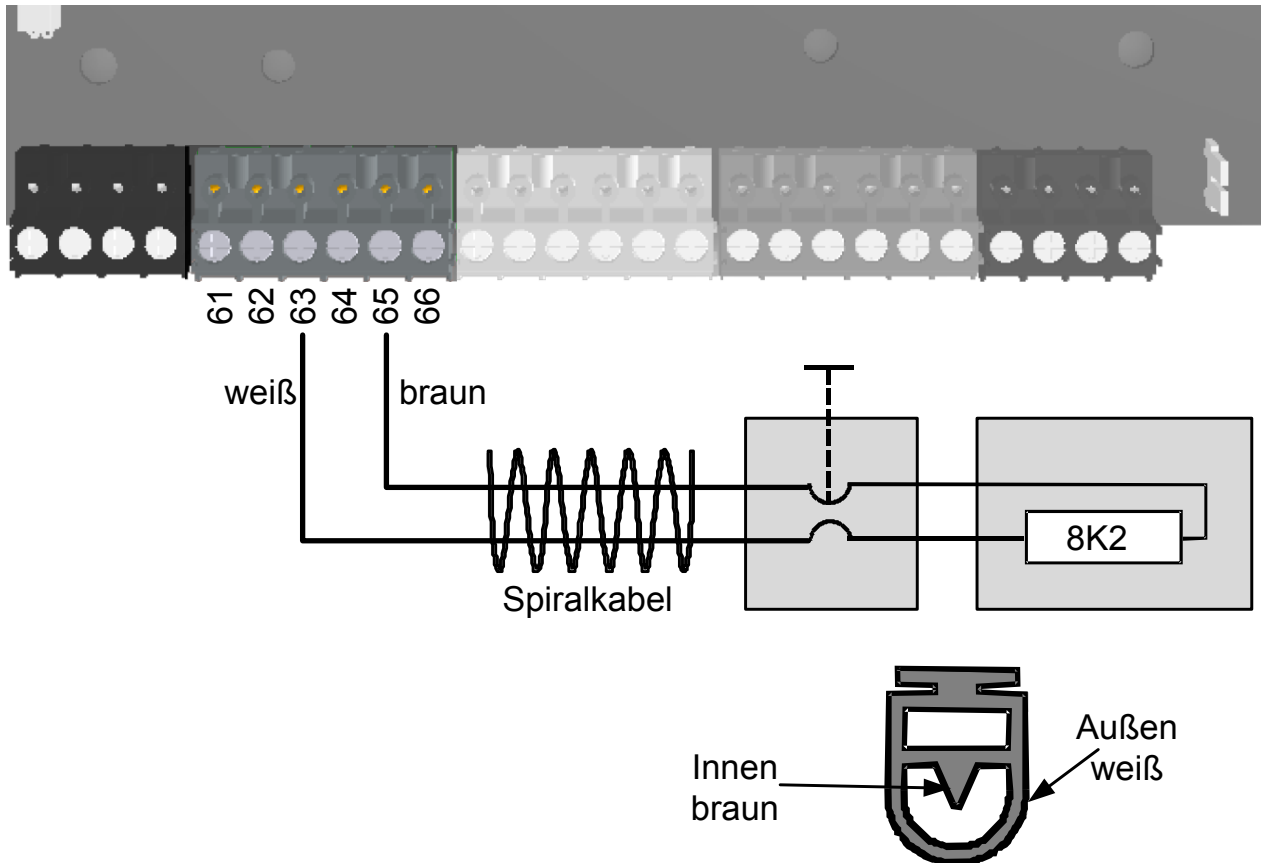


Abbildung 11: Anschluss einer Widerstands – Sicherheitsleiste

Um an Eingang 10 eine Widerstands Sicherheitsleiste zu nutzen muss zuerst die Funktion für diesen Eingang festgelegt werden. Dazu wird Parameter P.50A verwendet. Die Einstellmöglichkeiten entnehmen Sie bitte der Parameterliste im Kapitel Eingangsprofile. Typisch wird dieser Eingang als Sicherheit in Auffahrt genutzt. Dazu wird dann z.B. Parameter P.50A = 1406 eingestellt.



Anschließend muss der Leistentyp mit Parameter P.5A2 eingestellt werden. Folgende Einstellungen sind möglich:

- P.5A2 = 2: 8K2 Sicherheitsleiste, N.O.
- P.5A2 = 3: 8K2 Sicherheitsleiste, N.C.
- P.5A2 = 6: 1K2 Sicherheitsleiste, N.O.
- P.5A2 = 7: 1K2 Sicherheitsleiste, N.C.



**Es ist wichtig, dass zuerst Parameter P.50A und erst danach Parameter P.5A2 eingestellt wird.**

### 4.4.3 Eingang 10 als digitaler Eingang

Dies ist die Werkseinstellung für diesen Eingang. Wurde die Einstellung verändert, kann sie mit den folgend beschriebenen Parametern wieder hergestellt werden.

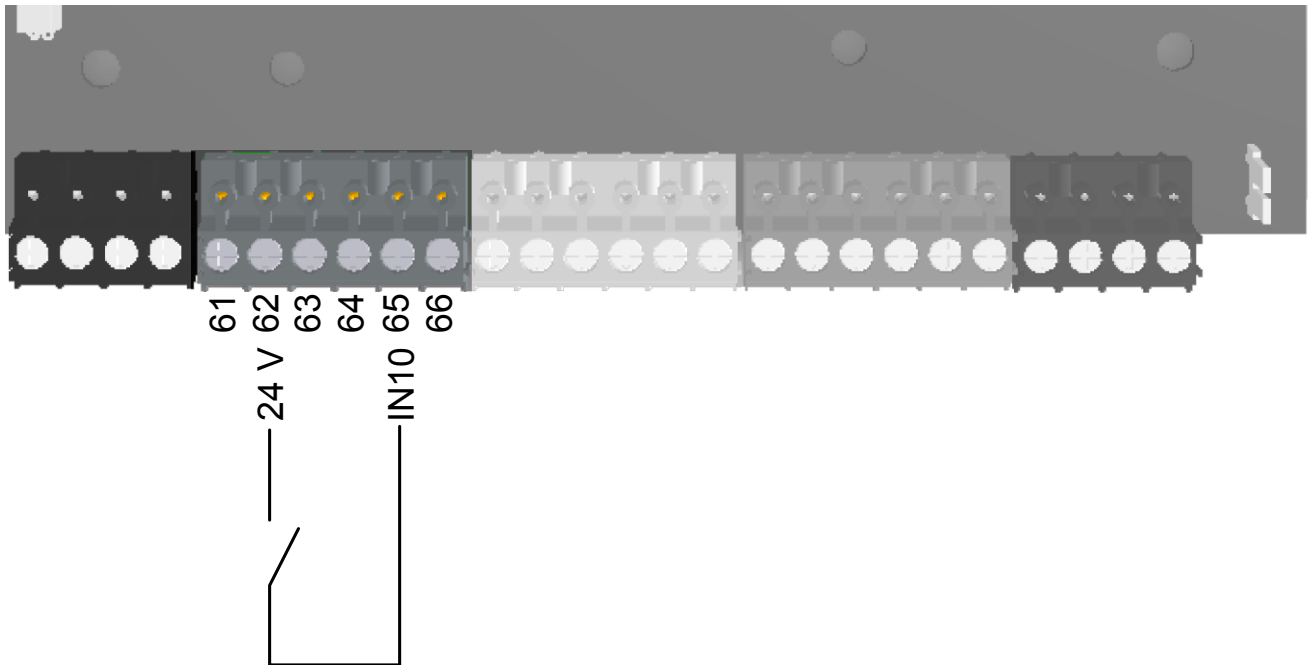


Abbildung 12: Eingang 10 als digitaler Eingang

Um Eingang 10 als digitalen Eingang zu nutzen muss zuerst die Funktion für diesen Eingang festgelegt werden. Dazu wird Parameter P.50A verwendet. Die Einstellmöglichkeiten entnehmen Sie bitte der Parameterliste im Kapitel Eingangsprofile.

Ab Werk ist dieser Eingang auf „Abschaltung Offenhaltezeit / Zwangsschließzeit“ eingestellt (P.50A = 1001).



Anschließend muss mit Parameter P.5A2 der angeschlossene Schaltertyp festgelegt werden. Folgende Einstellungen sind möglich:

P.5A2 = 0: N.O. Kontakt

P.5A2 = 1: N.C. Kontakt



**Es ist wichtig, dass zuerst Parameter P.50A und erst danach Parameter P.5A2 eingestellt wird.**

## 4.5 Lichtgitter TST LGB

Das Lichtgitter TST LGB kann als alleinige Sicherheitseinrichtung verwendet werden. Hierbei ist zu beachten, dass das Torblatt die Lichtlinien des Lichtgitters abdeckt. Das TST LGB ermöglicht zusätzlich ein automatisches Einlernen der Endlage ZU.



*Optional kann das TST LGB andere Funktionen übernehmen. In diesen Fällen sind weitere Sicherheitseinrichtungen am Tor anzubringen.*

### 4.5.1 Montage des TST LGB

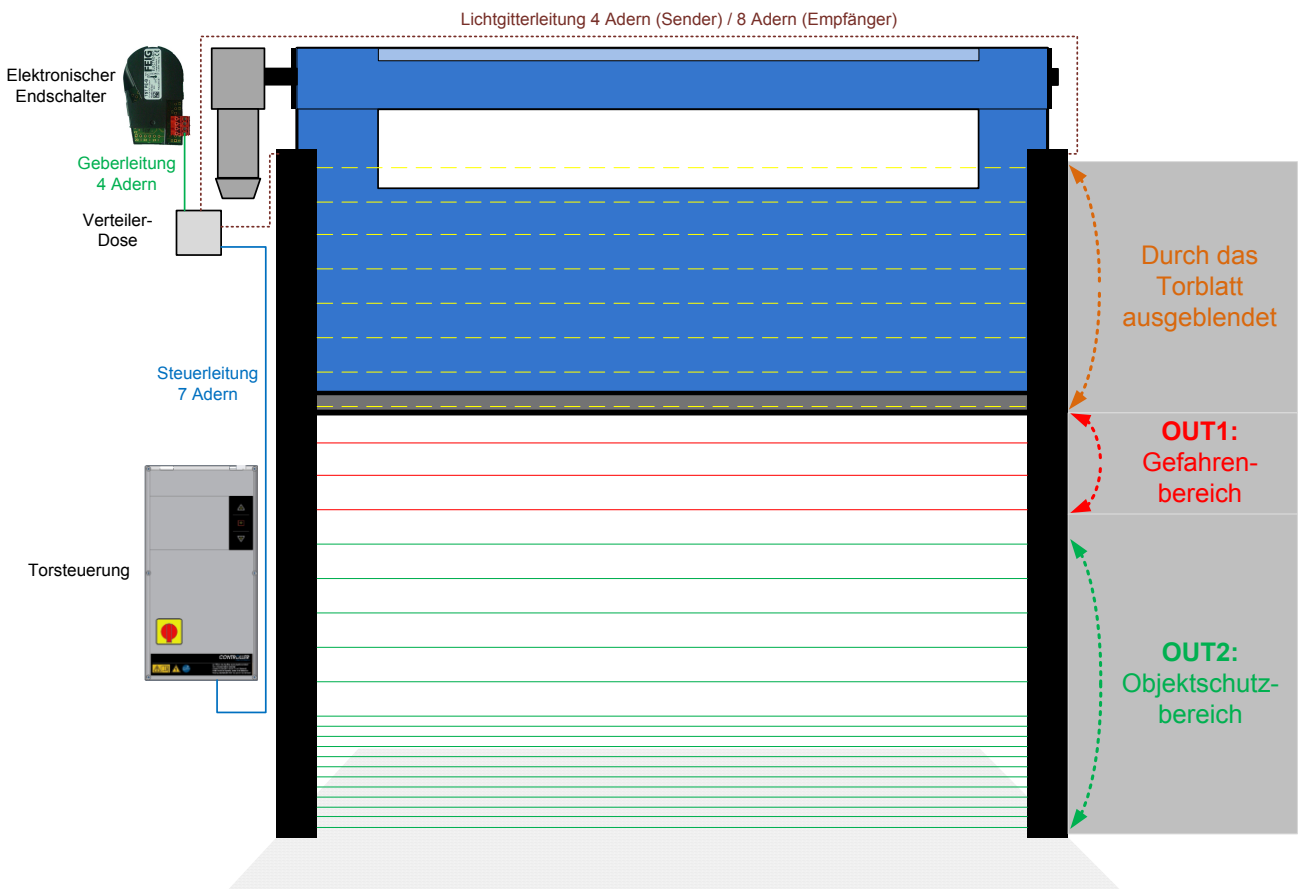


Abbildung 13: Montage des TST LGB

### 4.5.2 Anschluss des TST LGB

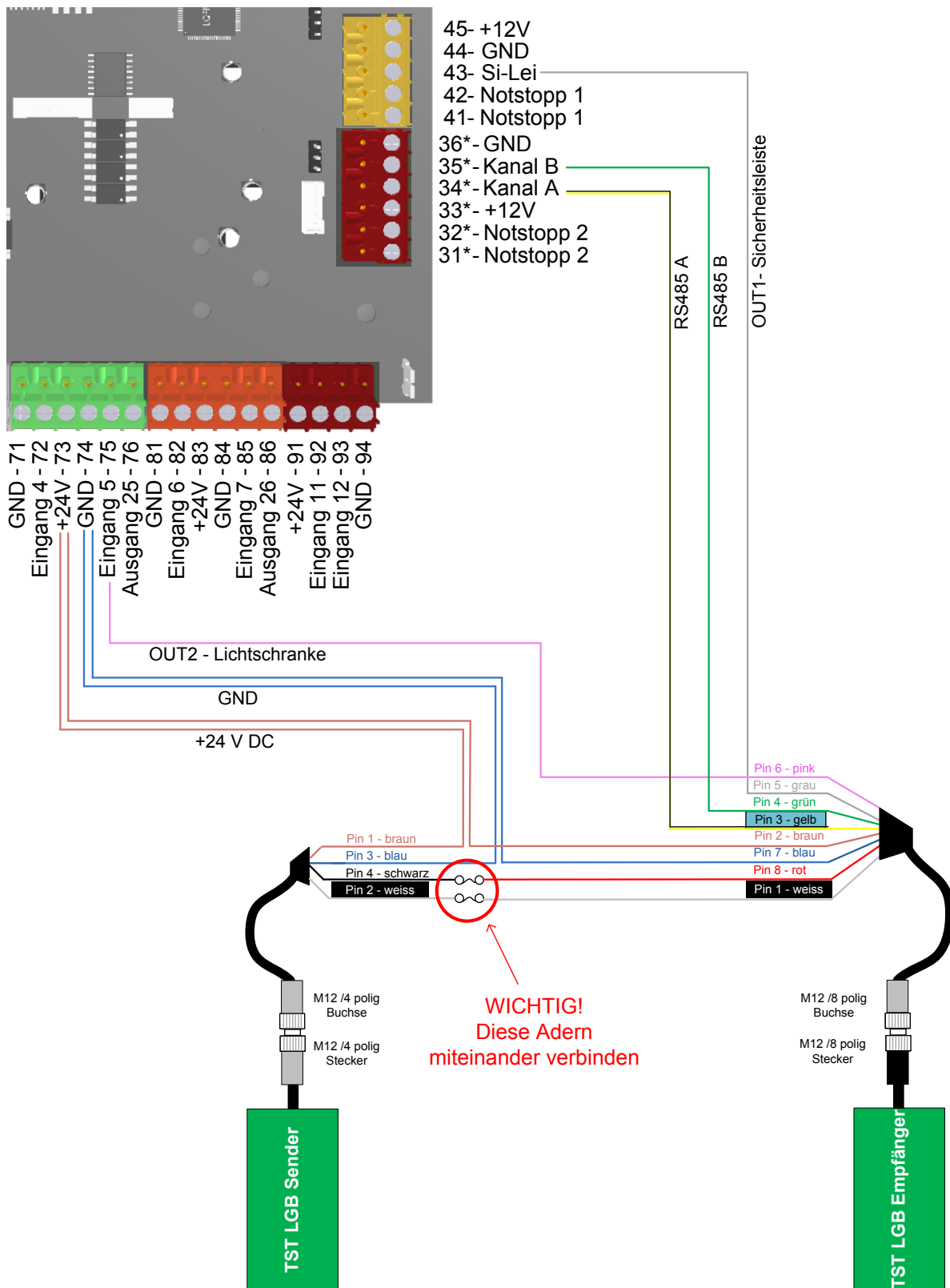


Abbildung 14: Anschluss TST LGB

## 4.6 Endschalersystem

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

### 4.6.1 Absolutwertgeber TST PE oder TST PE FSB mit WICAB System

Beim Absolutwertgeber TST PE handelt es sich um einen singleturn Geber. Die antreibende Welle darf max. eine Umdrehung auf den gesamten Torweg machen.

Der Absolutwertgeber TST PE FSB ist zusätzlich mit dem WICAB Funksystem ausgestattet. Mit dem WICAB System ist es möglich das Spiralkabel durch eine Funkstrecke zu ersetzen. Dazu muss am Torblatt zusätzlich eine mobile Einheit TST FSBM oder TST FSAM montiert werden.

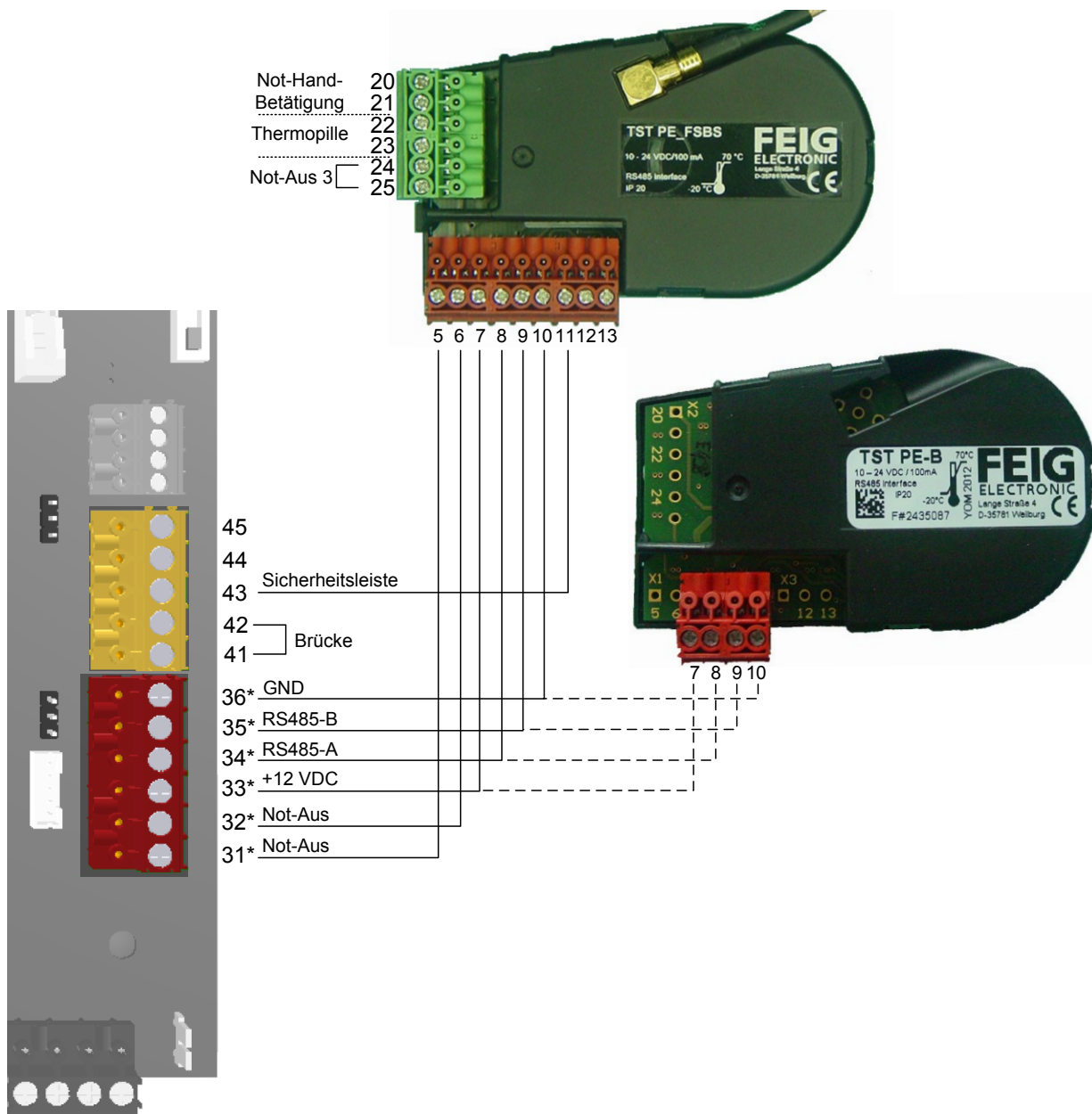


Abbildung 15: Absolutwertgeber TST PE / TST PE FSB

## 4.6.2 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 oder TST FSBM benötigt.

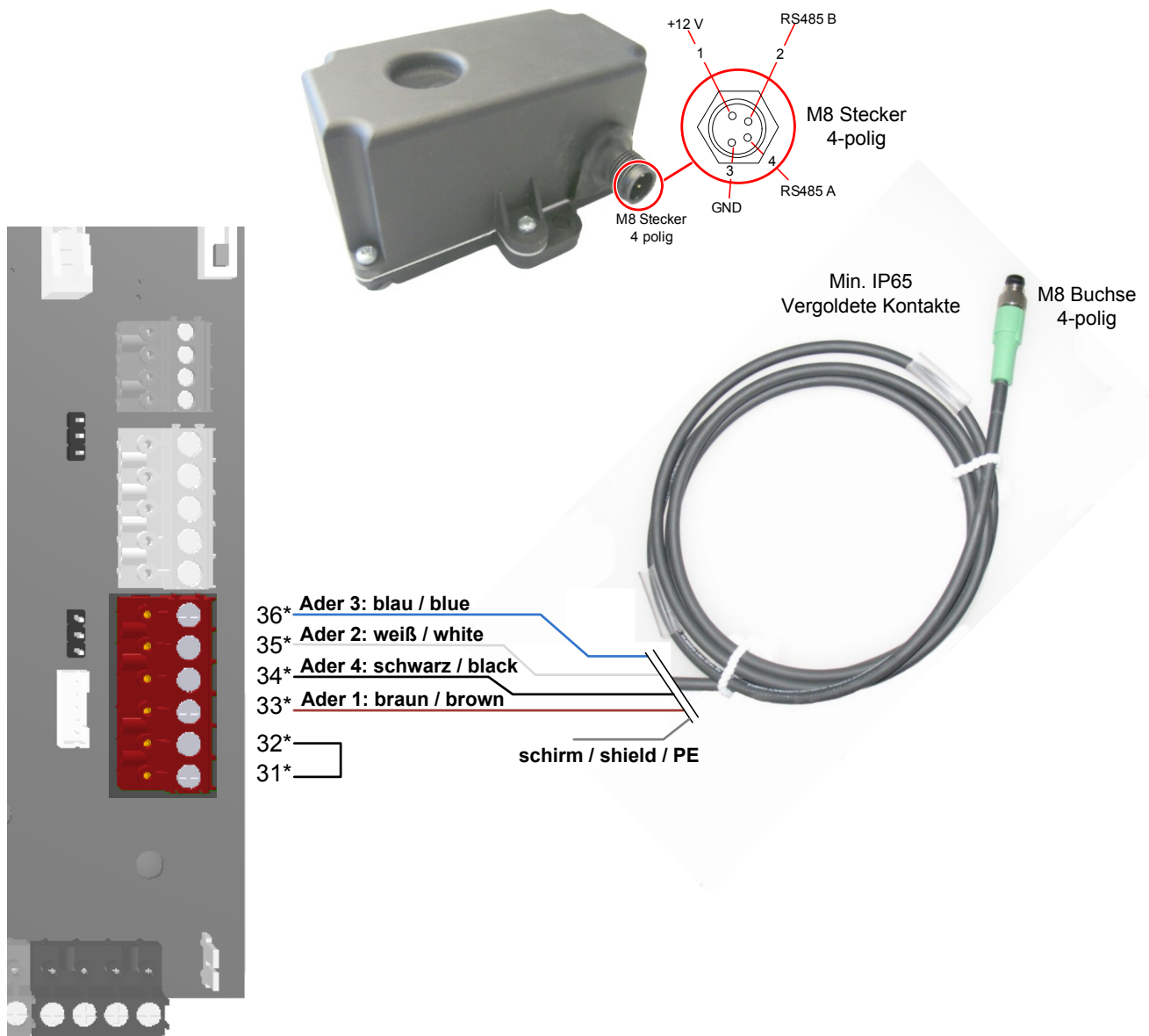


Abbildung 16: Anschluss des Absolutwertgeber TST PD

### 4.6.3 Absolutwertgeber DES

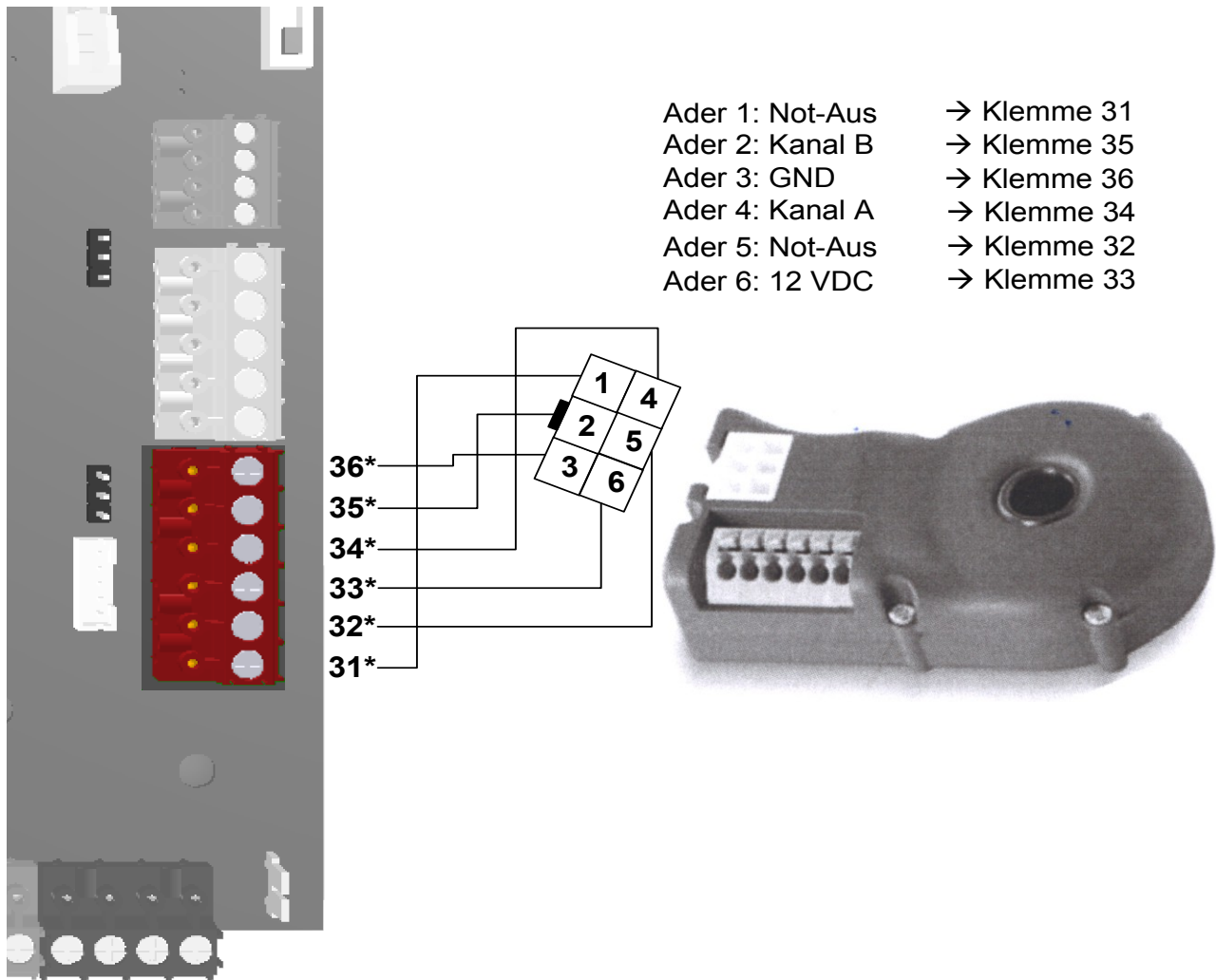


Abbildung 17: Anschluss Absolutwertgeber DES

### 4.6.4 Inkrementalgeber



Abbildung 18: Beispiel Inkrementalgeber

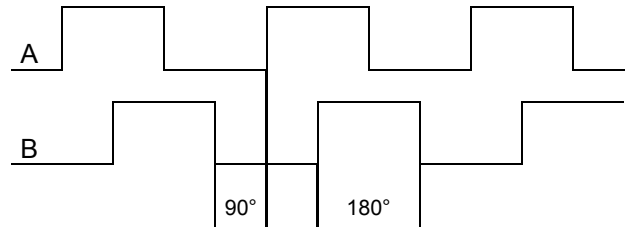


Abbildung 19: Funktionsweise Inkrementalgeber

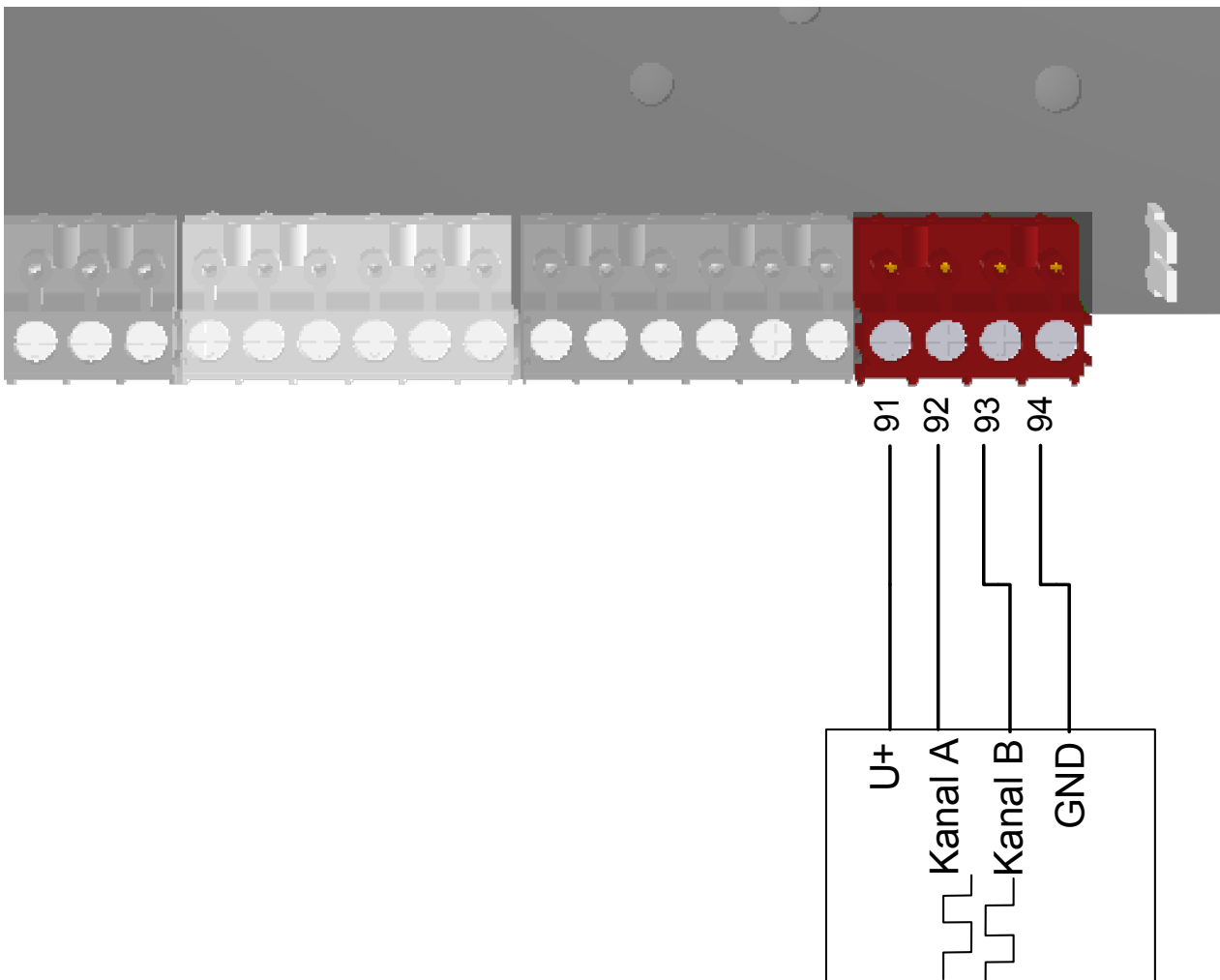


Abbildung 20: Anschluss Inkrementalgeber

4.6.5 Mechanische Endschalter

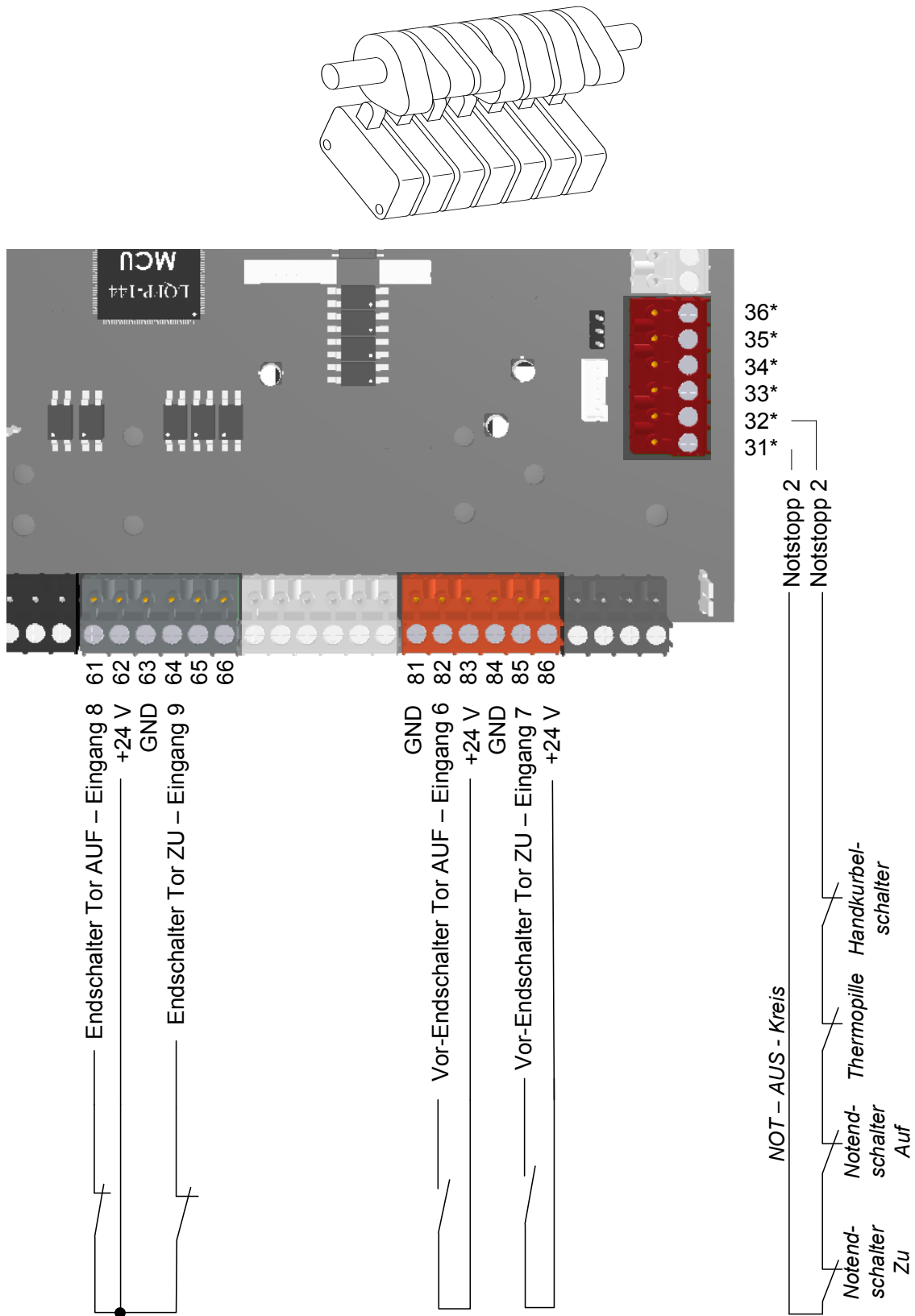


Abbildung 21: Anschluss Nockenendschalter



Alternativ können die Vorendschalter auch als Öffnerkontakte angeschlossen werden.

### 4.7 Lichtschanke

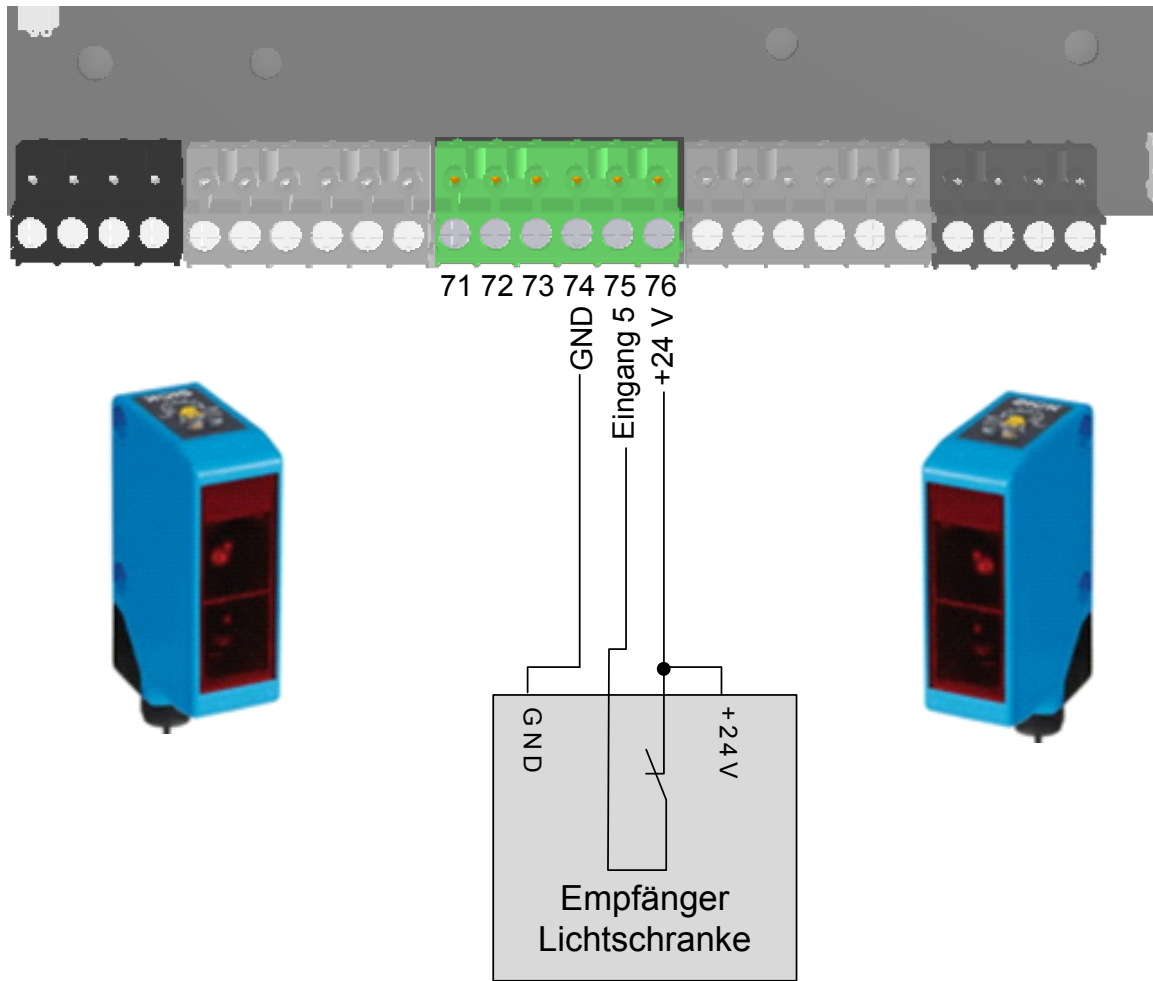


Abbildung 22: Anschluss Lichtschanke

### 4.8 Externe Befehlsgeber

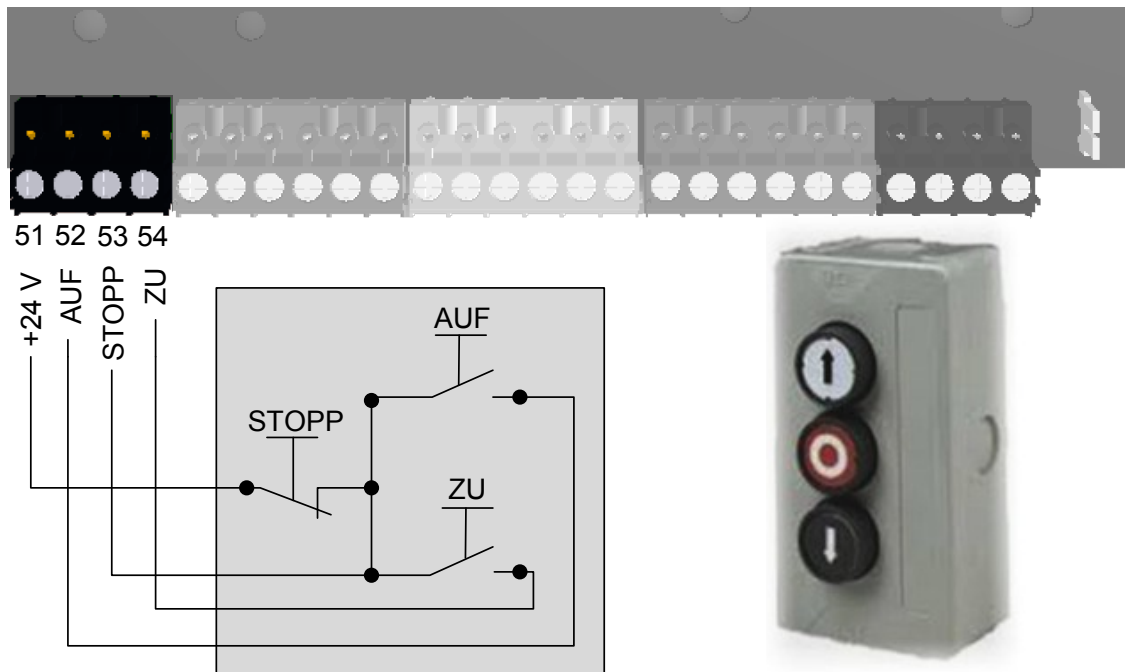


Abbildung 23: Anschluss externe Befehlsgeber

## 4.9 Ampelanschluss

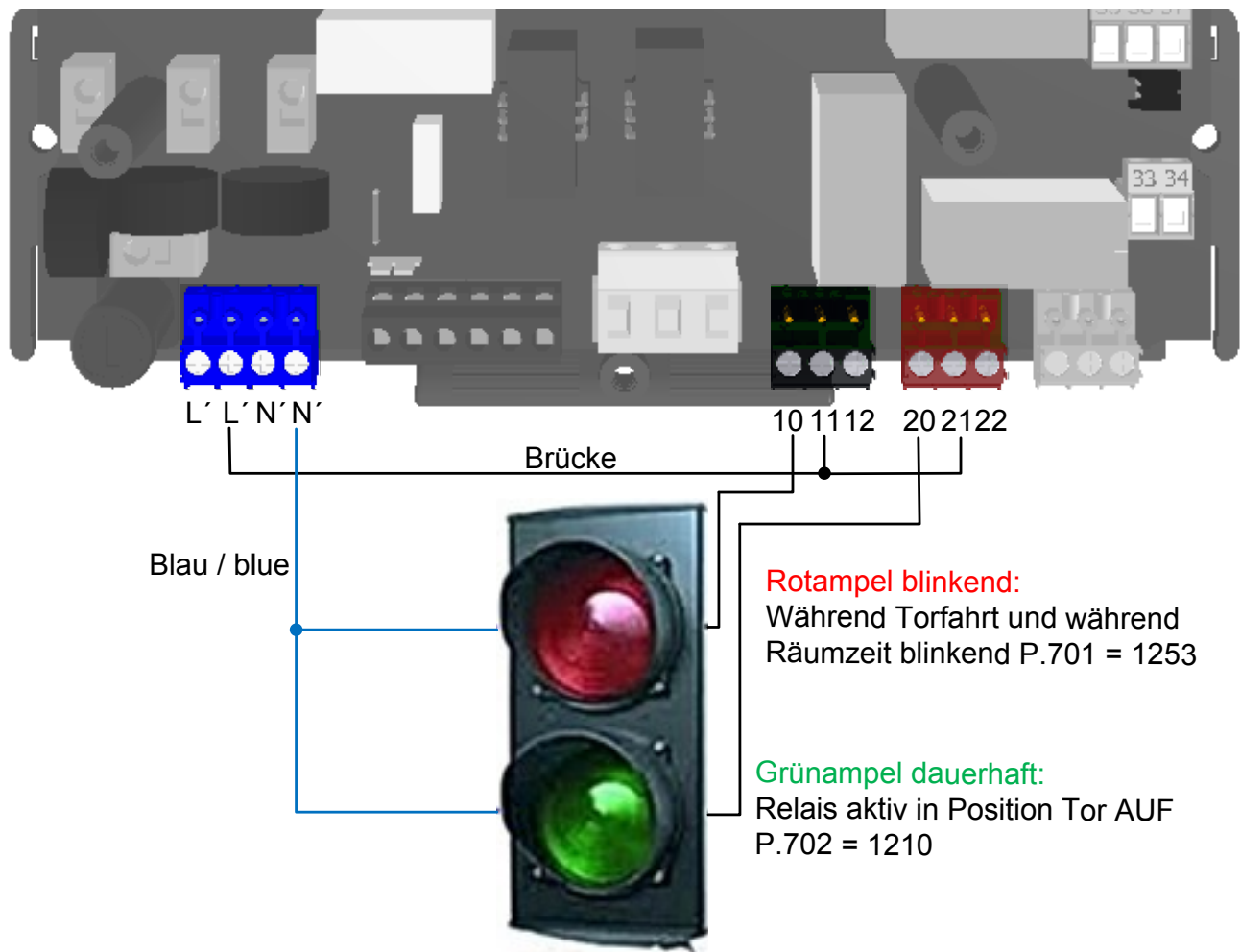


Abbildung 24: Ampelanschluss

## 4.10 Übersicht Ausgänge

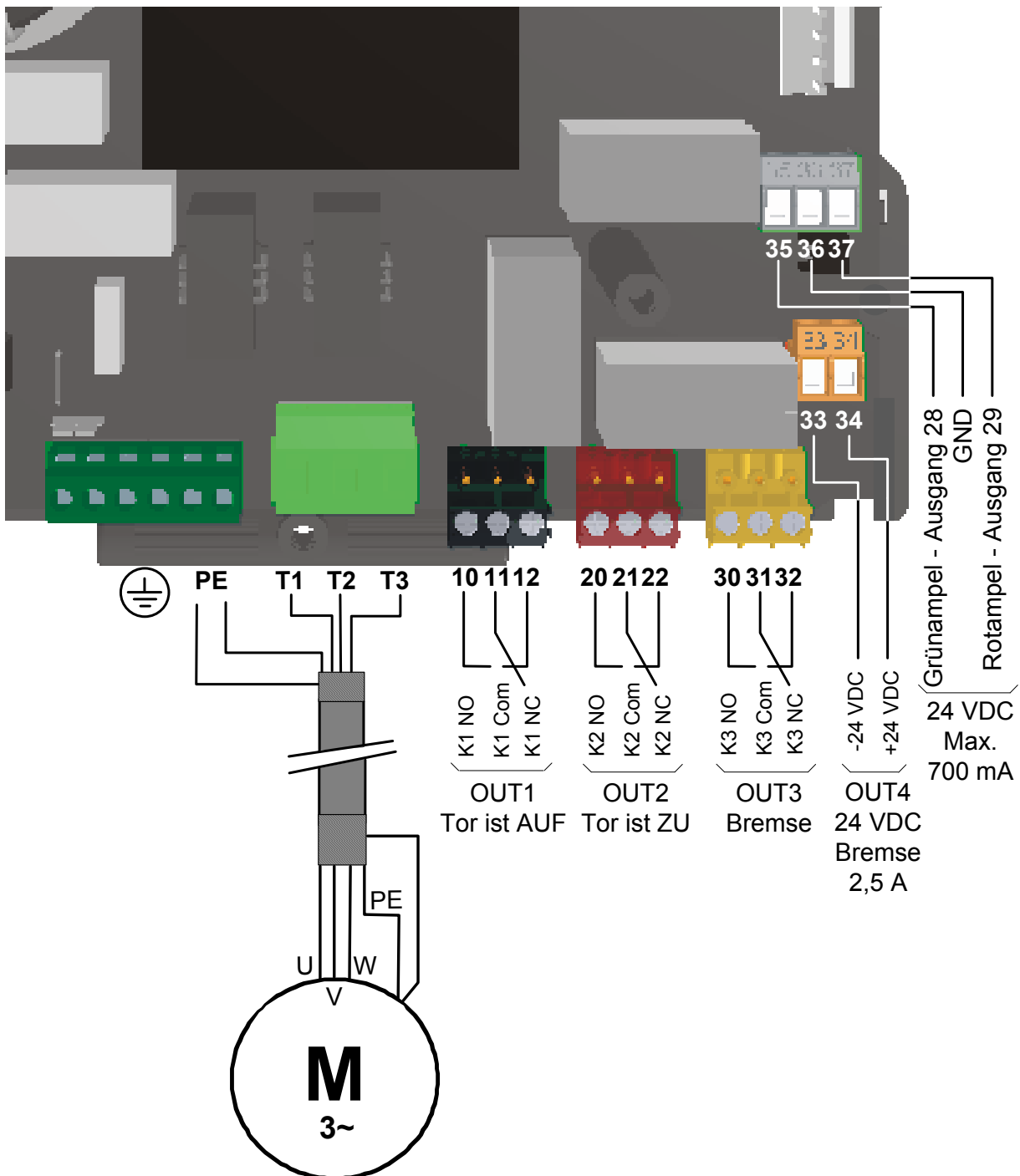


Abbildung 25: Übersicht Ausgänge



Die Funktion der Ausgänge ist abweichend von der hier genannten Standardeinstellung frei wählbar.

### 4.11 Übersicht Eingänge

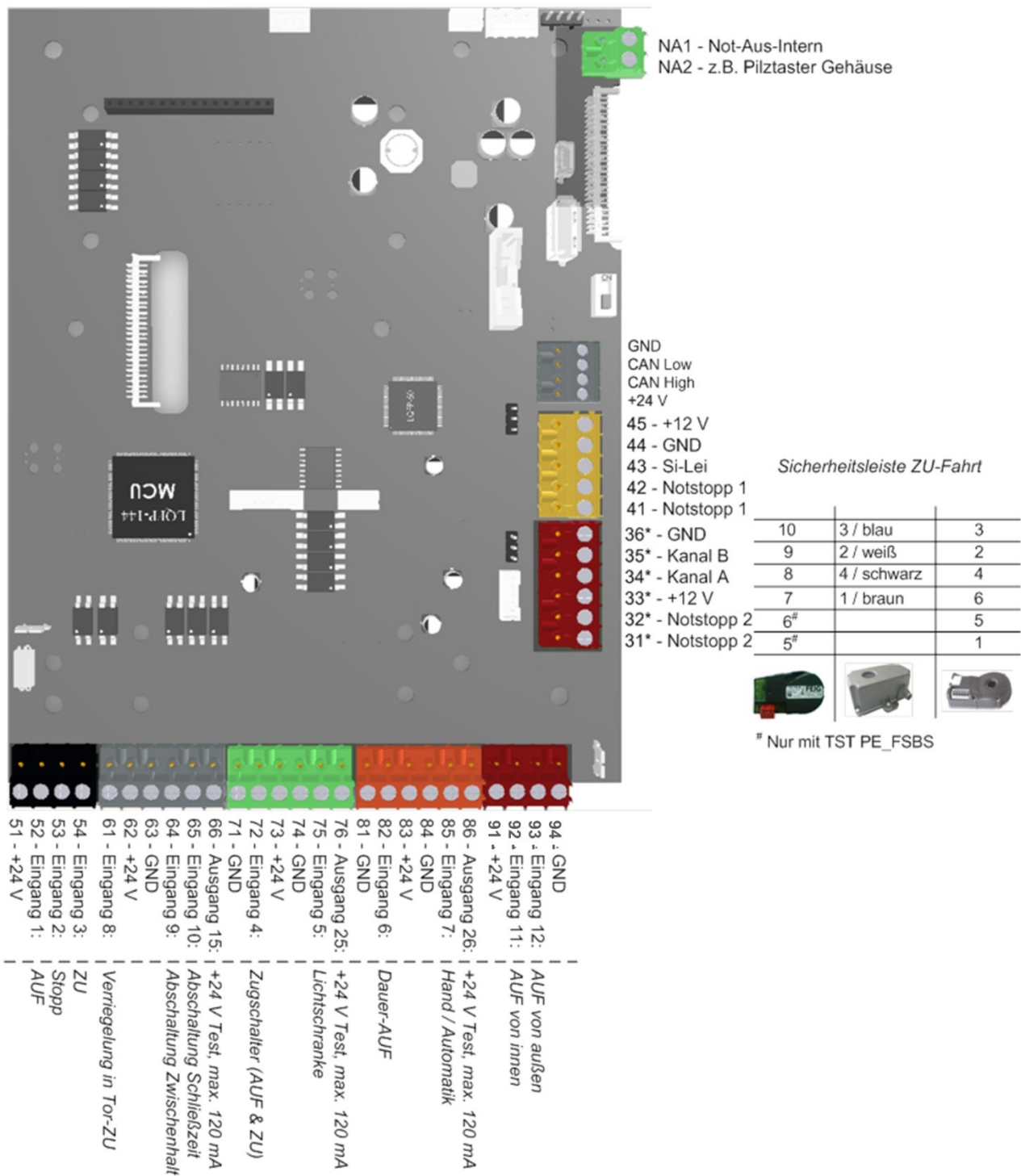


Abbildung 26: Übersicht Eingänge



Den Anschluss von mech. Endschaltern entnehmen Sie bitte dem Kapitel Mechanische Endschalter.

## 5 Optionale Steck- und Erweiterungskarten

Es stehen verschiedene Steckplätze zur Verfügung um die Steuerung durch optionale Steck- und Erweiterungskarten funktional zu erweitern.



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

### 5.1 Funkempfänger TST SFFE

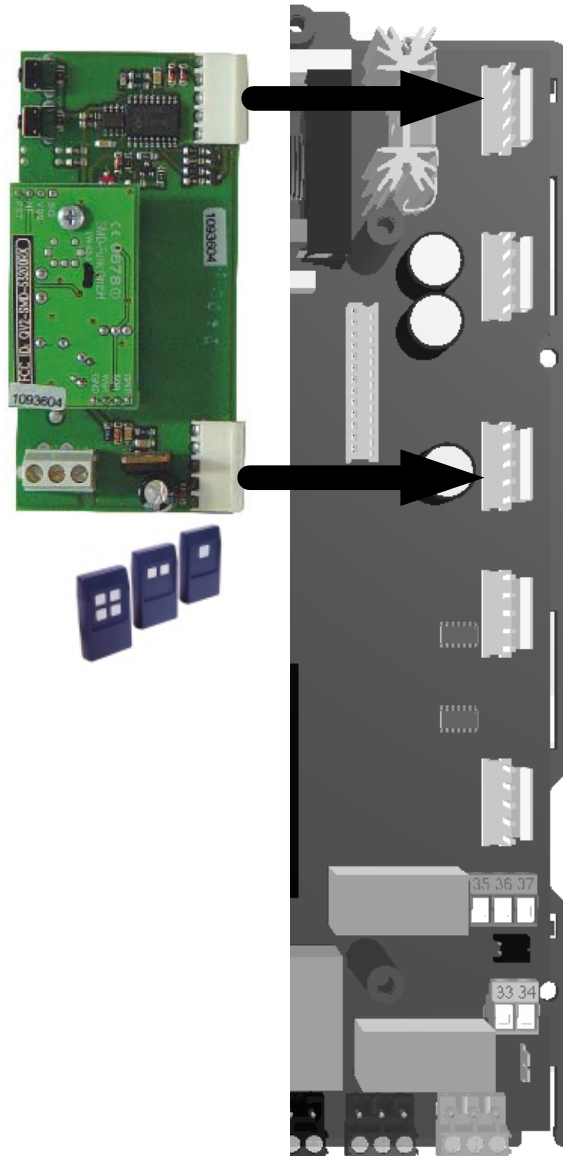


Abbildung 27: Funk-Steckempfänger



Um den Steckplatz für den Funkempfänger zu aktivieren muss der Parameter P.802 auf 0202 eingestellt werden.

## 5.2 Induktionsschleifenauswerter TST SUVEK

Der Induktionsschleifenauswerter steht in den Versionen TST SUVEK-1 und TST SUVEK-2 zur Verfügung. Je nach Typ können 1 oder 2 Schleifen ausgewertet werden.

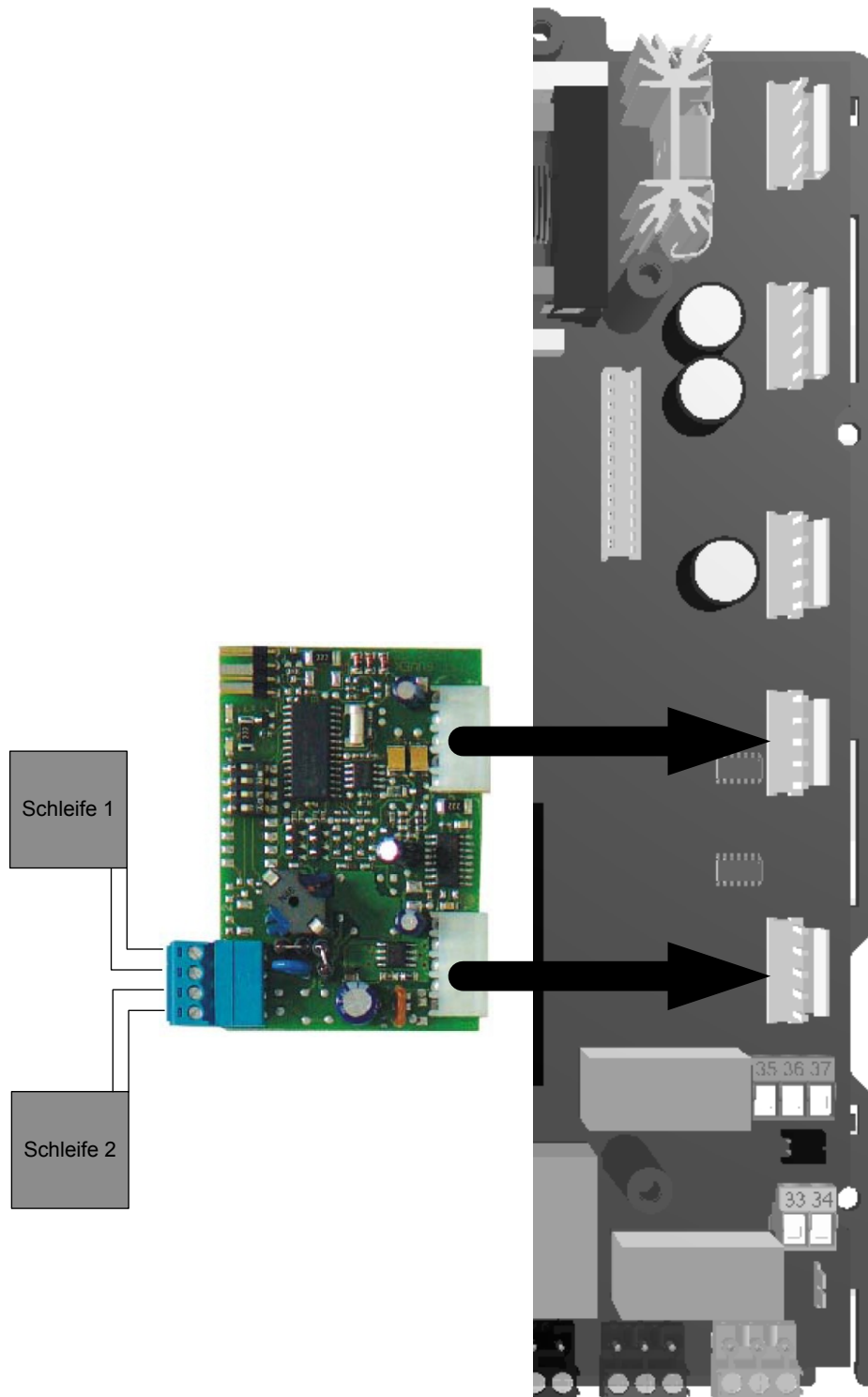


Abbildung 28: Detektorkarte



Um den Steckplatz für den Detektor zu aktivieren muss der Parameter P.803 auf 0302 eingestellt werden.

### 5.3 Sicherheitsleistenauswerter TST SURA

Der Sicherheitsleistenauswerter steht in der Version TST SURA-1 und TST SURA-6 zur Verfügung. Je nach Typ können 1 oder 6 Sicherheitsleisten ausgewertet werden.

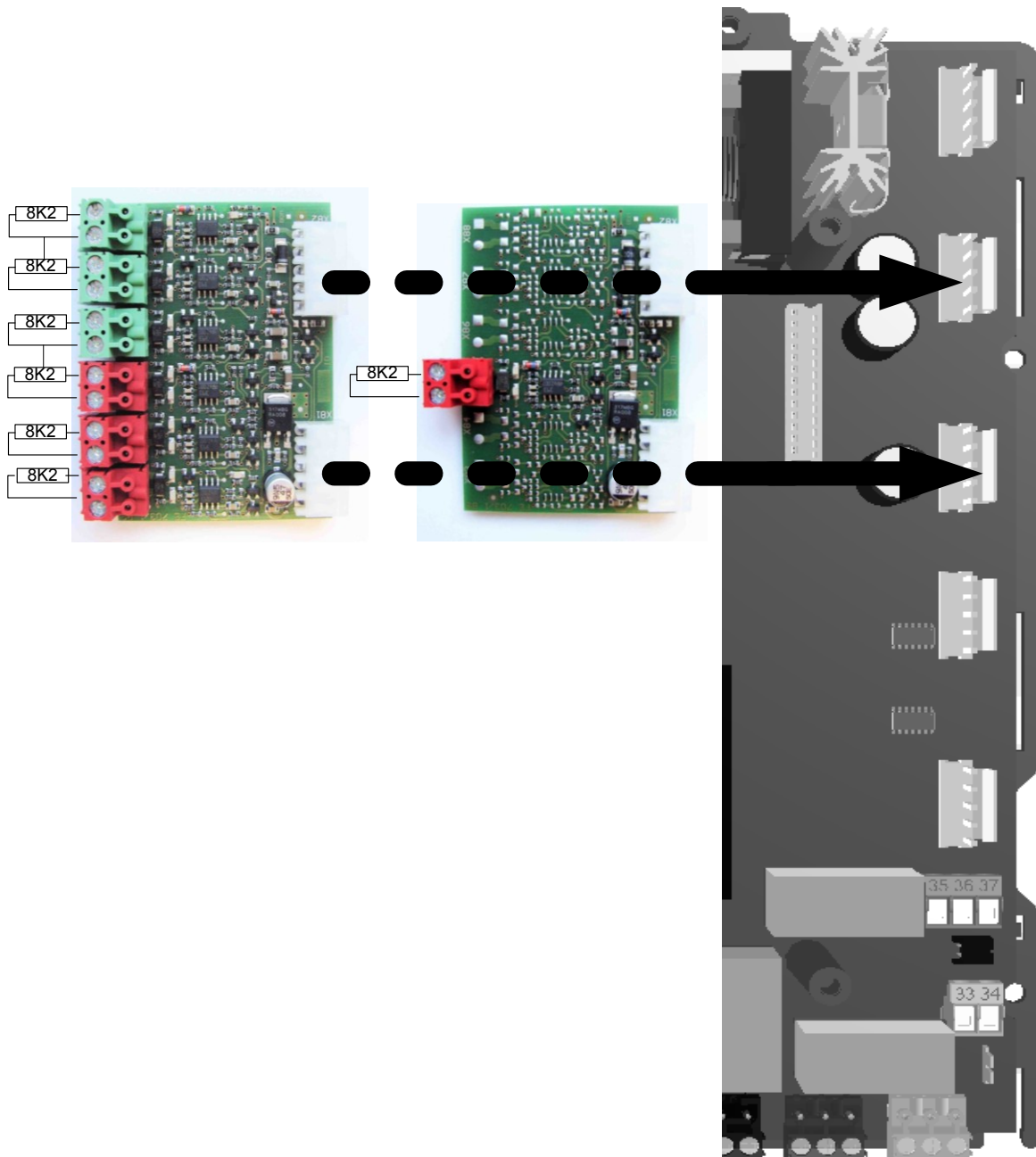


Abbildung 29: Sicherheitsleistenauswerter



Um den Steckplatz für den Leisten auswerter zu aktivieren muss der Parameter P.802 auf 0101 für TST SURA-1 oder auf 0106 für TST SURA-6 eingestellt werden.

## 5.4 Erweiterungskarte TST RFUxK

Die Erweiterungskarte TST RFUxK kann optional aufgesteckt werden und verfügt über zusätzliche 6 Eingänge sowie 6 Relaisausgänge und einen digitalen Ausgang, die in Ihrer Funktion frei programmierbar sind. Außerdem sind ein 2-kanaliger Induktionsschleifendetektor und eine Jahreszeitschaltuhr sowie eine zusätzliche RS-485 Schnittstelle, z. B. zur Verbindung mit einer Partnersteuerung, enthalten.

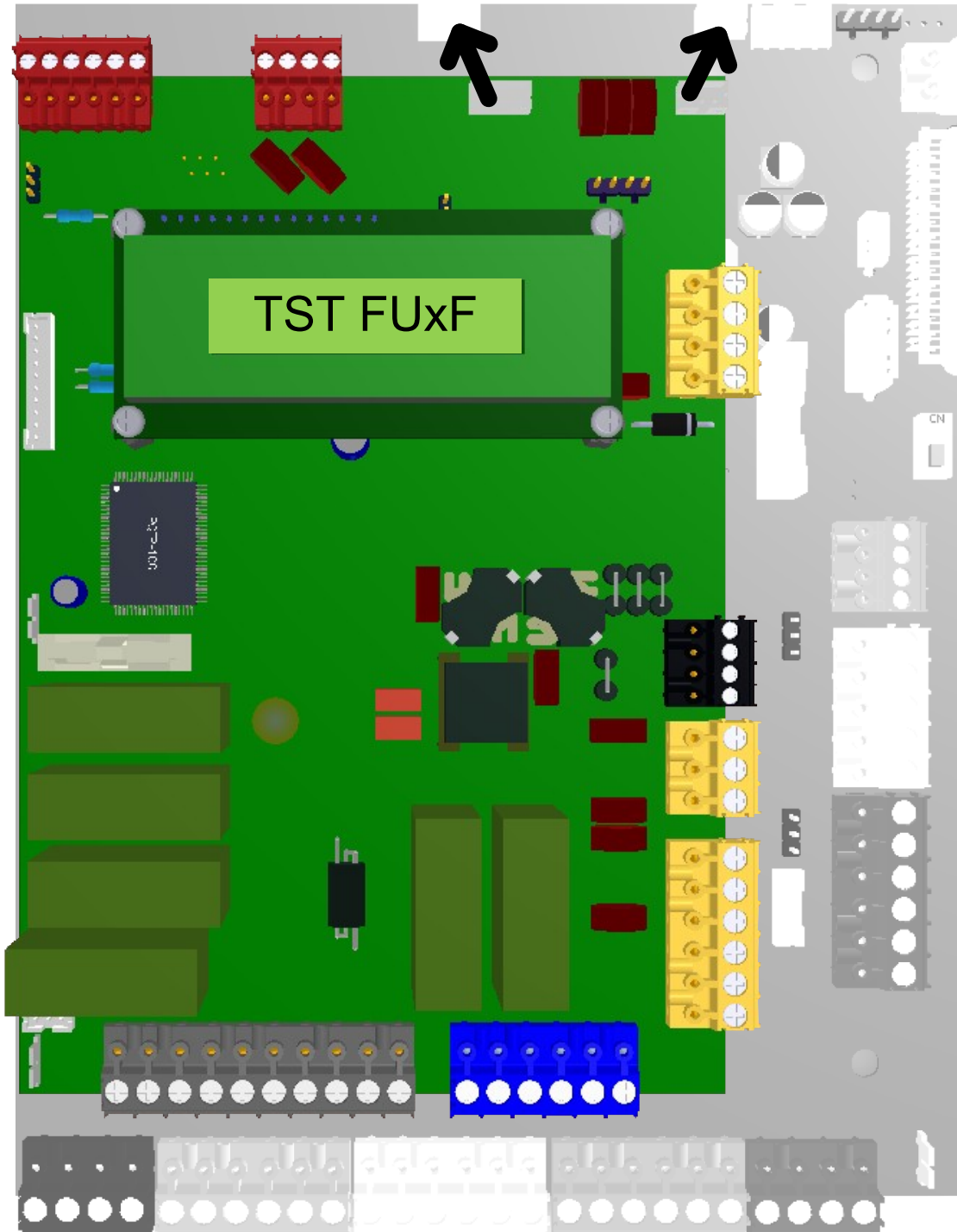


Abbildung 30: TST RFUxK Erweiterungskarte



Um die Erweiterungskarte zu aktivieren muss der Parameter P.800 auf 5 eingestellt werden.

## 5.5 Interfacekarte TST RFUxFCOM

Die Interfacekarte TST RFUxFCOM stellt optional eine RS-485 und eine CAN Schnittstelle zur Verfügung. Hiermit können z.B. Verbindungen zu Partnersteuerungen oder zu einer abgesetzten TST RFUxK Platine hergestellt werden.

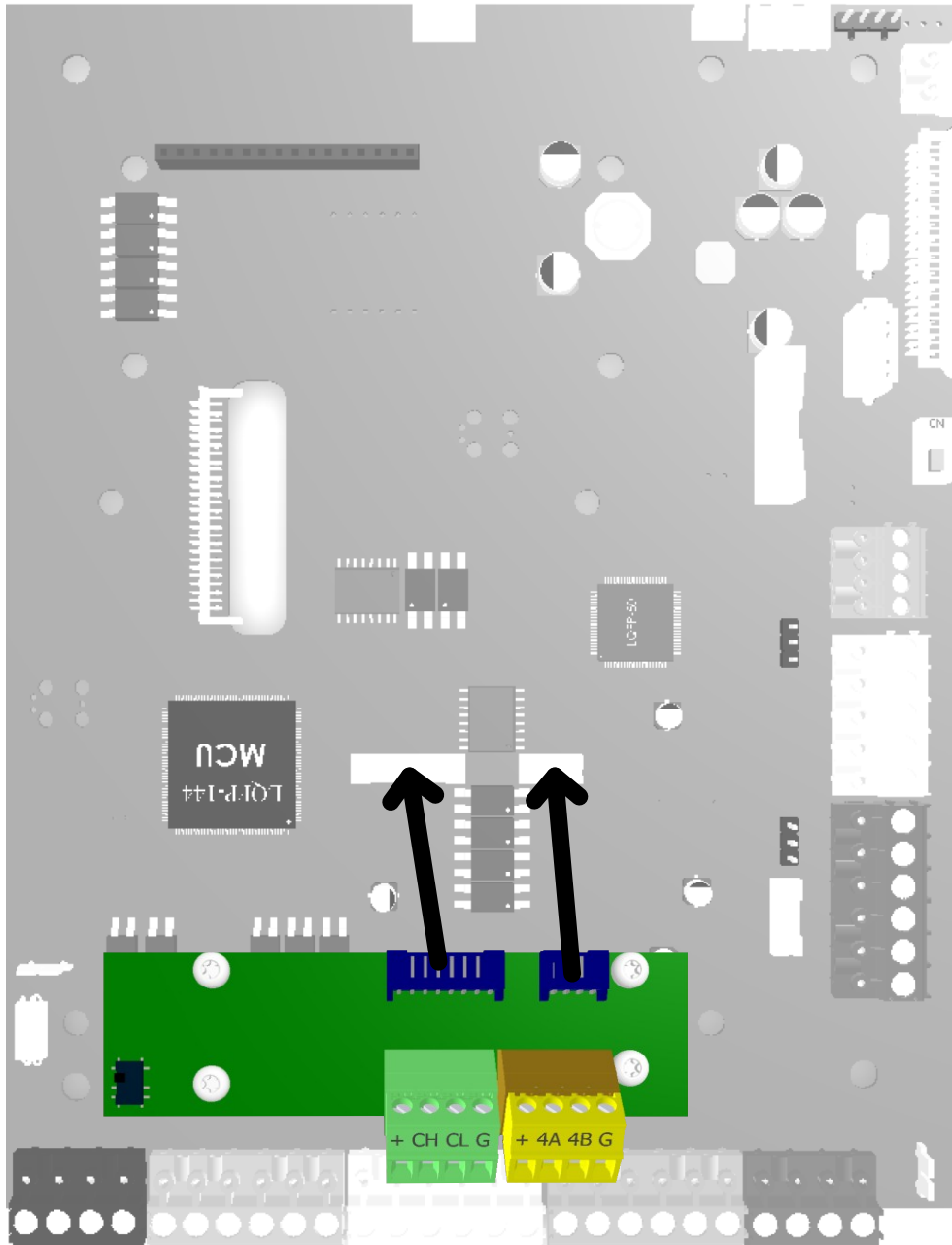


Abbildung 31: Interfacekarte TST RFUxFCOM





Die Interfacekarte muss **nicht** über Parameter aktiviert werden.

Damit die Anschlussstecker 71-76 und B1 – B2 besser erreicht werden können, sollten der grüne und der gelbe Stecker der Interfacekarte TST RFUxFCOM zuerst abgezogen werden.

## 6 Allgemeine Bedienungshinweise zur Parametrierung

### 6.1 Öffnen des Parametrierbetriebs

1.  Torsteuerung ausschalten und solange warten bis die Anzeige vollständig erloschen ist.
2.  Gehäusedeckel öffnen und den DIP- Schalter S1300 (siehe Abbildung) auf ON schalten. Der Servicebetrieb wird aktiviert und Sie können den Gehäusedeckel wieder schließen.

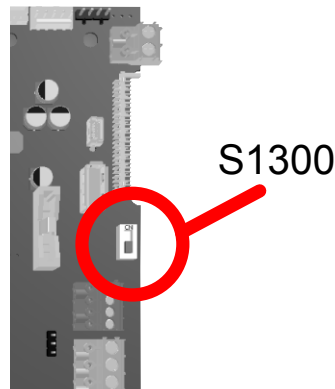




Abbildung 32: Position DIP- Schalter




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.

+



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

oder




**⚠ ACHTUNG**


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

P: Torzyklen	
000#	1234Zyk

P: Offenhalt 1	
010=	10 s



## 6.2 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: Offenhalt 1 |  
010= 10 s
2.  Mit der AUF- Taste erhöhen Sie den Parameterwert und mit der ZU- Taste verringern Sie den Parameterwert.
 

P: Offenhalt1 |  
010= 10✓s


oder

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

P: Offenhalt1 |  
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 |  
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 |  
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 |  
010= 9 s

## 6.3 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  
xxxx Zyklen

## 6.4 Reset durchführen

-  +  +  gleichzeitig drücken und ca. 3. Sekunden gedrückt halten.

## 6.5 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 |  
999= 0001 #
- P: Passwort |  
999= 0001✓#
- P: Passwort |  
999= 0002?#
- P: Passwort |  
999= 0002✓#

## 7 Grundeinstellungen

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

### 7.1 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 S1300 eingeschaltet sein (Position S1300 siehe Abbildung 32: 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.*

*Zur Bedienung der Steuerung siehe Kapitel 6 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 21: 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.

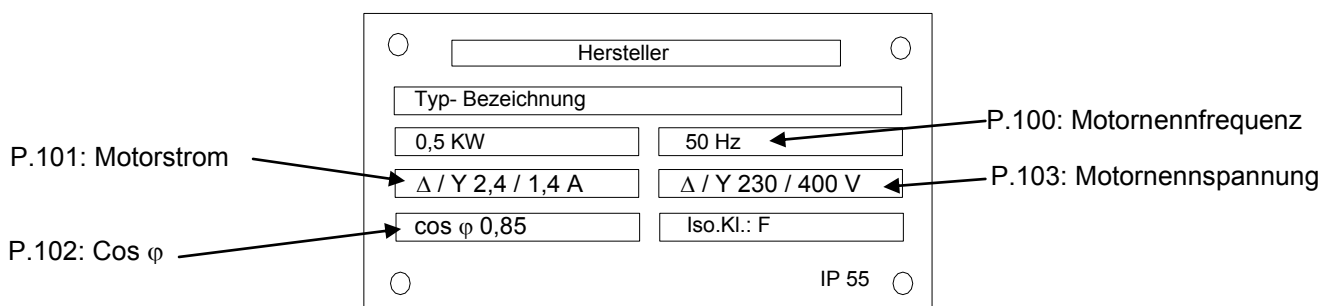


Abbildung 33: Beispiel Motortypenschild (Abb. ähnlich)



**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.**

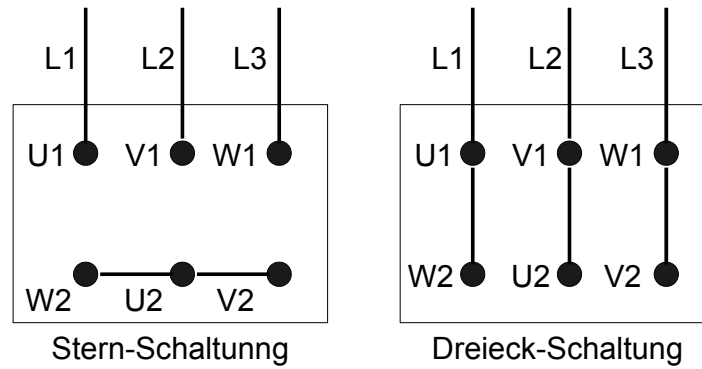



Abbildung 34: Stern- / Dreieckschaltung



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.

## 8 Inbetriebnahme...


### WARNUNG


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.

## 8.1 ... mit Absolutwertgeber oder Inkrementalgeber


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



!Eichen!  
0 Start mit 

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 8.5), ggf. Freischaltung der Bremse prüfen.**

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



Zur Zupos. →   
0 Übern. mit 

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 8.5), ggf. Freischaltung der Bremse prüfen.**

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


Zur Aufpos. →   
xxx Übern. mit 

Auf pos. OK

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

Tor schließt  
I.555 Lern Fahrt

Zu pos. OK

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


Tor öffnet  
I.515 Korr. Fahrt

I.510 Korrek. OK

Tor öffnet

Tor schließt

## 8.2 ... 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 8.5), 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 Vorendschanter 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 Endschanter so einstellen, dass er gerade auslöst



**Endschanter 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 8.5), ggf. Freischaltung der Bremse prüfen.**



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

6. oberen Vorendschanter 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 Endschanter so einstellen, dass er gerade auslöst



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

9. Falls erforderlich für Tortyp: NOT-Endschanter 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. Endschanterpositionen 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 Endschanter nur bei betätigtem NOTAUS oder abgeschalteter Steuerung durchführen!**

12. Tor kann jetzt im Automatikbetrieb gefahren werden.

### 8.3 ... mit Lichtgitter TST LGB

#### Aktivierung der TST LGB Applikation

Durch die Applikation werden mehrere funktionsnotwendige Parameter automatisch gesetzt.



1. **Applikationsparameter A.480:** auf „1“ setzen.
2. **Automatische Reichweitenabfrage:** Den realen Lichtgitterabstand per Parameter P.44A in 0,5m Schritten einstellen.




**Die Reichweite muss der Torbreite entsprechen eingestellt werden.**




**Das Tor vollständig auffahren!  
Ist das Lichtgitter belegt, erscheint die  
nebenstehende Fehlermeldung und das  
Neueinlernen aller Endlagen muss neu gestartet  
werden.**









Zur Aufpos. →   
Hindernis T75 

3. SYNC-Modus durch kurzzeitiges Drücken der  STOP-Taste öffnen.

! Synchron. !  
I615 LL angef.

4. Mit der Folientaste  AUF das Tor **vollständig** öffnen.

5. Folientaste  STOP für ca. 3 sec. drücken, um die AUF-Position zu speichern.

Zur Aufpos. →   
xxx Übern. mit   
Zur Aufpos. →   
Folie Stop   
Zur Aufpos. →   
0 Übernahme mit   
Zur Aufpos. →   
Folie Stop   
LGx Qual. Test





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



Lichtlinienabgleich wird angefordert.

**Der Erfassungsbereich des Lichtgitters muss frei sein, da  
die Korrekturfahrt sonst abgebrochen und die  
Synchronisation des Lichtgitters neu gestartet wird.**


! Synchron. !  
0 Start mit 

6. Folientaste  ZU drücken, um das automatische Einlernen der ZU-Position zu starten.

Tor schließt.

Suche Si-Leiste  
-xxx Auto Zu

Tor wurde in ZU-Position erkannt und die Lichtstrahlen wurden korrekt eingelesen.


!Korrekturfahrt!  
xxx Start mit 



*Durch die anschließende Fahrt des Tores im Automatikbetrieb werden die Vorendschalterbänder und Endschalterbänder automatisch eingestellt.*

!Korrekturfahrt!  
I615 LL Abgl. ok

7. Folientaste  AUF drücken, um die Korrekturfahrt zu starten.

! Korrekturfahrt !  
xxx Start mit 

Tor öffnet und wird in seine Position eingelernt.

Anzeige in Endlage Auf:

Tor öffnet I.555 Lern Fahrt
Offenh= xxs I.515 Korr. Fahrt

Tor schließt nach Ablauf der Offenhaltezeit automatisch und fährt selbstständig solange AUF und ZU bis die Korrekturfahrt beendet ist.

Tor schließt I.515 Korr. Fahrt
Offenhalt = xxs I515 Korr. Fahrt

Anzeige Korrektur abgeschlossen.

Tor öffnet.

Optionale Anzeige während einer Nachkorrektur:

Offenh 1 = xxs I.510 Korr. OK
Offenh 1 = xxs Automatik
Tor öffnet
Offenh 1 = xxs I 100 Auf Geschw.
Offenh 1 = xx s
Tor schließt
FEIG ELECTRONIC xxx Zyklen

Tor schließt und bleibt in der Endlage ZU stehen.

Die Inbetriebnahme des Lichtgitters wurde erfolgreich beendet.



*In der Regel muss die Endlage ZU nachkorrigiert werden. Dies kann über die folgenden Parameter erfolgen:*

- **P. 221:** Korrekturwert Endlage Tor ZU -> Dieser Parameter muss nach jedem Neueinlernen aller Endlagen (P.210=5) erneut eingestellt werden!
- **P.275:** Korrektur Inkremente nach Synchronisationsabschluss -> empfohlen als Festeinstellung für die Endlage UNTEN. Der hier eingestellte Wert muss nach dem Neueinlernen aller Endlagen NICHT erneut eingestellt werden!

---

## 8.4 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

---










## 8.5 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.*

## 9 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.

### 9.1 Auffahrt des Tores

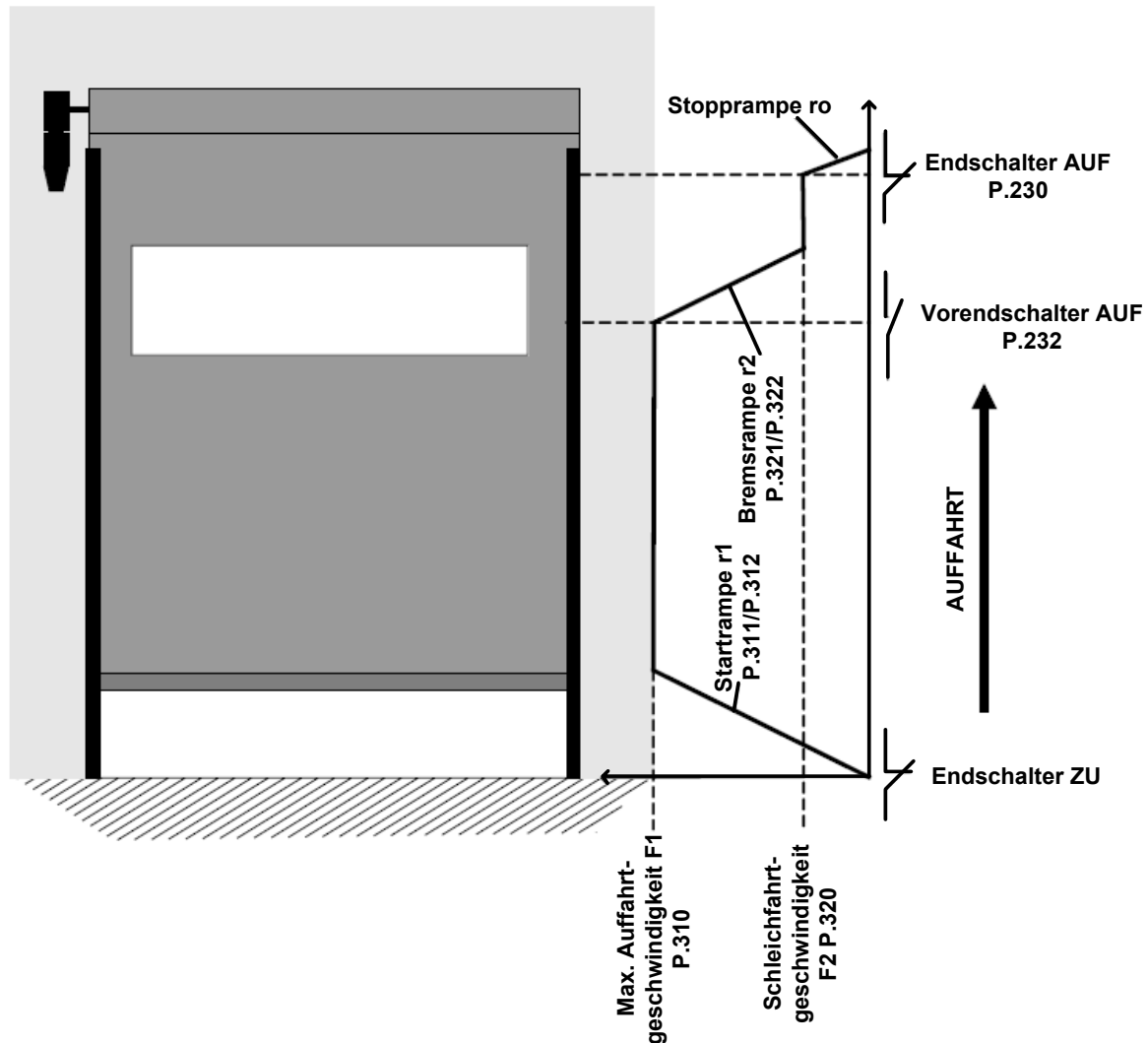


Abbildung 35: Auffahrt mit Frequenzumrichter

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).

## 9.2 Zufahrt des Tores

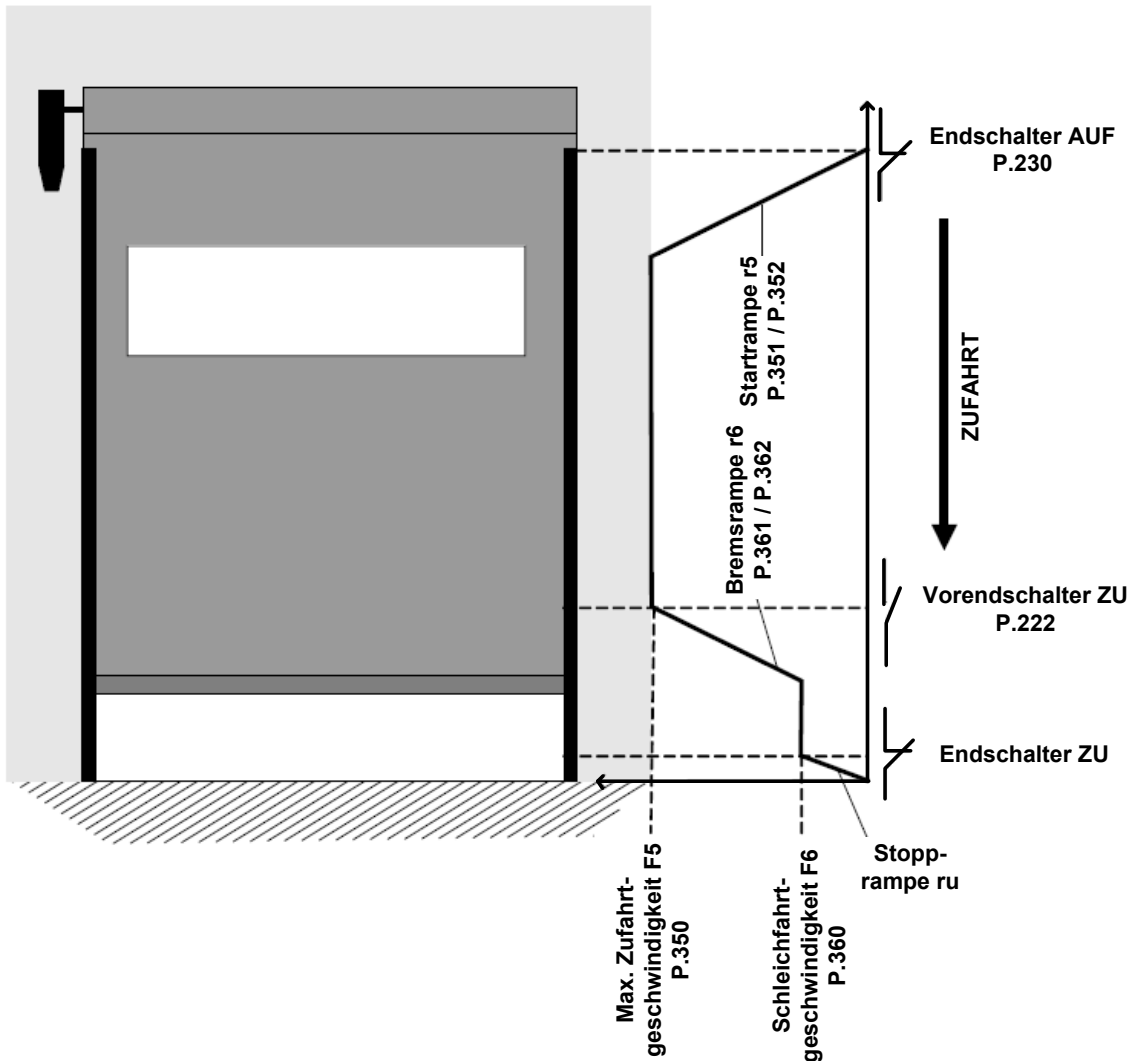


Abbildung 36: Zufahrt mit Frequenzumrichter

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).

---

### 9.3 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.*

---

### 9.4 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 dem 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.

---

### 9.5 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 Funktionen

---

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

## 11 Meldungen

### 11.1 Fehlermeldungen

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 für ca. 5 Sekunden.

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.000</b>	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>
<b>F.005</b>	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>
<b>F.020</b>	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>
<b>F.021</b>	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>
<b>F.030</b>	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>• Einstellung der Fehlererkennungszeit (P.430 oder P.450) zu niedrig</li> </ul>
<b>F.031</b>	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>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
F.033	Positionsgeber-Protokolle fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Positionsgeberbus 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.050	Referenzschalterposition weicht während zyklischer Synchronisation vom zulässigen Bereich ab.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Referenzschalter löst permanent aus (defekt)</li> <li>• Referenzschalter löst zu weit von der ausgewählten Referenz aus.</li> <li>• Referenzschalter löst im Endschalterband aus</li> <li>• P270 und P280 stehen beide auf Referenzschalter</li> </ul>
F.051	Referenzschalterposition weicht vom zulässigen Bereich ab.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Referenzschalter liegt im Endschalterband</li> <li>• Referenzschalter ist außerhalb 15% EO</li> <li>• Referenzschalter defekt</li> </ul>
F.052	Referenzschalter nicht erkannt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Referenzschalter wird während der automatischen Synchronisation nach dem Einschalten nicht innerhalb 20% EO erkannt.</li> <li>• In der zugehörigen Endlage wird der Referenzschalter nicht erkannt.</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.063	Abgleichfehler an Schleife 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestörtes Umfeld</li> <li>• Schleife außerhalb der Toleranzwerte.</li> </ul>
F.064	Abgleichfehler an Schleife 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestörtes Umfeld</li> <li>• Schleife außerhalb der Toleranzwerte</li> </ul>
F.067	Fehler an Schleife 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzschluss oder Unterbrechung der Schleifenzuleitung</li> </ul>
F.068	Fehler an Schleife 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzschluss oder Unterbrechung der Schleifenzuleitung</li> </ul>
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 mindesterforderlichen 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) (Watchdog nur bei FUS, FUN, FUE, FU3E, FU3P)	<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 (nur bei FUS, FUN, FUE, FU3E, FU3P)</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>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.360</b>	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 gesteckt</li> </ul>
<b>F.361</b>	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 Torzyklus` wurde überschritten → Zum zurück setzen Tor in Totmann schließen</li> <li>Eingestellte Anzahl der Reversierungen in P.46E überprüfen.</li> </ul>
<b>F.362</b>	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>
<b>F.363</b>	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>
<b>F.364</b>	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>
<b>F.366</b>	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>
<b>F.369</b>	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>
<b>F.36A</b>	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>
<b>F.371</b>	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>
<b>F.372</b>	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>
<b>F.373</b>	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 Modul gesteckt.</li> </ul>
<b>F.374</b>	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>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.379</b>	Sicherheitsleiste-Erkennung fehlerhaft (Kodierpin oder Parametereinstellung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>kein Modul gesteckt, aber per Parameter angemeldet → P.470 überprüfen</li> <li>die Steuerung wurde mit einem anderen als dem derzeit gesteckten Modul in Betrieb genommen</li> </ul>
<b>F.37A</b>	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>
<b>F.380</b>	Kurzschluss am Sicherheitseingang erkannt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leitungsschluss erkannt bei Leisten mit Öffnerkontakt</li> </ul>
<b>F.383</b>	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>
<b>F.384</b>	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>
<b>F.385</b>	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>
<b>F.389</b>	Sicherheitseingang fehlerhaft parametriert	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ist eine Sicherheitsleiste angeschlossen, aber deaktiviert.</li> <li>Bei FUZZ: Sicherheitseingang falsch gejumpert (als Eingang gejumpert, aber als Leiste konfiguriert)</li> </ul>
<b>F.38A</b>	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>
<b>F.3A1</b>	Überschreitung Anzahl Auslösungen Sicherheit A	<ul style="list-style-type: none"> <li>parametrierte, maximale Anzahl an Sicherheitsauslösungen während eines Torzyklus wurde überschritten</li> </ul>
<b>F.3B1</b>	Überschreitung Anzahl Auslösungen Sicherheit B	<ul style="list-style-type: none"> <li>parametrierte, maximale Anzahl an Sicherheitsauslösungen während eines Torzyklus wurde überschritten</li> </ul>
<b>F.3C1</b>	Überschreitung Anzahl Auslösungen Sicherheit C	<ul style="list-style-type: none"> <li>parametrierte, maximale Anzahl an Sicherheitsauslösungen während eines Torzyklus wurde überschritten</li> </ul>
<b>F.3F4</b>	2. externe 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>
<b>F.400</b>	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>
<b>F.401</b>	Watchdog Fehler	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interner Watchdog hat ausgelöst</li> </ul>
<b>F.409</b>	RFUxK Software inkompatibel	<p>Es kann nur die Erweiterungskarte RFUxK-F mit Software Version ab V1.11 parallel mit anderen Erweiterungskarten an einem CAN Bus betrieben werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Software Version der Erweiterungskarte RFUxK-A/E ist kleiner V1.11</li> <li>Die Erweiterungskarten sind an unterschiedlichen CAN-Schnittstellen angeschlossen (Bsp. RFUxK-A/E an CAN1 oder CAN2 und RFUxK-F an CAN2 oder CAN1)</li> </ul>
<b>F.40A</b>	Interner Software Reset	Unplanmäßiger Software Reset des Prozessors

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.40B</b>	Kommunikationsfehler Erweiterungsplatine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikation zwischen Hauptplatine und Erweiterungsplatine gestört</li> </ul>
<b>F.40C</b>	Erweiterungsplatine unbekannt (Über CAN angeschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hardwarekodierung der Erweiterungsplatine falsch</li> <li>• Steuerungssoftware unterstützt die Erweiterungskarte nicht</li> <li>• Erweiterungskarte defekt</li> </ul>
<b>F.410</b>	Überstrom (Motorstrom oder Zwischenkreis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falsche Motornennenden 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>
<b>F.413</b>	Bremschopper stark belastet	Der Bremschopper ist stark belastet. Die Fahrt wird abgebrochen um dem Bremschopper die Möglichkeit zum Abkühlen zu geben. Der Fehler quittiert sich nach Abkühlung selbst.
<b>F.420</b>	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 zu viel Energie im generatorischen Betrieb zurück, die Bewegungsenergie des Tores kann nicht ausreichend abgebaut werden.</li> </ul>
<b>F.425</b>	Überspannung Netz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Versorgungsspannung der Steuerung ist zu hoch</li> </ul>
<b>F.426</b>	Unterspannung Netz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Versorgungsspannung der Steuerung ist zu niedrig</li> </ul>
<b>F.430</b>	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>
<b>F.435</b>	Temperatur im Gehäuse im Grenzbereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Temperatur im Steuerungsgehäuse ist zu hoch</li> </ul>
<b>F.440</b>	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>
<b>F.510</b>	Überstrom Motor / Zwischenkreis Grenze 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falsche Motornennenden 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>
<b>F.511</b>	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>
<b>F.512</b>	Offset Motorstrom / Zwischenkreisstrom fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hardware fehlerhaft</li> </ul>
<b>F.513</b>	Bremschopper überlastet oder nicht vorhanden bzw. defekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• es wurde zu lange am Stück generatorisch gefahren</li> <li>• der Bremschopper ist defekt oder nicht richtig angeschlossen</li> </ul>
<b>F.514</b>	Fehler im Einschaltstrombegrenzer	Das Überbrückungsrelais kann aufgrund einer fehlerhaften Zwischenkreisspannung nicht geschaltet werden

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.515</b>	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>
<b>F.519</b>	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>
<b>F.520</b>	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 zu viel Energie im generatorischen Betrieb zurück, da er die Bewegungsenergie des Tores abbauen muss.</li> </ul>
<b>F.521</b>	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>
<b>F.522</b>	Zwischenkreisstrom bei einphasiger Speisung ist zu hoch	Bei der FU3F wurde einphasige Speisung erkannt und der erlaubte Zwischenkreisstrom bei einphasiger Speisung ist zu hoch. Dieser Fehler kommt immer zusammen mit F.540
<b>F.524</b>	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>
<b>F.525</b>	Überspannung am Netzeingang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Versorgungsspannung ist zu hoch</li> <li>• Die Versorgungsspannung schwankt sehr stark</li> </ul>
<b>F.530</b>	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>
<b>F.535</b>	Temperatur im Gehäuse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Temperatur im Steuerungsgehäuse ist zu hoch</li> </ul>
<b>F.540</b>	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>
<b>F.601</b>	Lichtgitter Empfangsqualität zu schlecht	Empfangsqualität bei der Inbetriebnahme des Lichtgitters ist schlecht <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lichtgitter ist verschmutzt</li> <li>• Schutzfolie wurde nicht entfernt</li> <li>• Lichtgitter ist schlecht ausgerichtet</li> <li>• Reichweite ist falsch parametrier</li> </ul>
<b>F.610</b>	Lichtgitter Lichtlinienabgleich	Lichtlinienabgleich noch nicht durchgeführt. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu wenig Inkremente</li> </ul>
<b>F.611</b>	Lichtgitter Lichtlinien Positionswerte unklar	Vom Lichtgitter gespeicherte Positionswerte passen nicht auf den Torlauf <ul style="list-style-type: none"> <li>• Objekte im Torbereich beim Einlernen</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.612</b>	Externe RS-485	RS-485 Kommunikation zwischen Empfänger und Torsteuerung gestört <ul style="list-style-type: none"> <li>• zu wenige gültige Pos.-Daten</li> <li>• A und B Adern vertauscht</li> <li>• Verdrahtung fehlerhaft</li> </ul>
<b>F.613</b>	Interne RS-485	RS-485 Kommunikation zwischen Empfänger und Sender funktioniert nicht. <ul style="list-style-type: none"> <li>• A und B Adern vertauscht</li> <li>• Verdrahtung fehlerhaft.</li> </ul>
<b>F.615</b>	Interner Fehler Lichtgitter Sender	Interner Fehler Sender <ul style="list-style-type: none"> <li>• RAM Test fail</li> <li>• ROM Test fail</li> <li>• Programmlauffehler</li> <li>• Syncfehler</li> <li>• Adressmodul defekt</li> <li>• Dunkeltest fail</li> <li>• DA Wander defekt</li> <li>• Hardware tauschen!</li> </ul>
<b>F.616</b>	Interner Empfänger des Lichtgitters ist gestört	Interner Fehler des Empfängers Lichtgitter: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der RAM-Test ist fehlgeschlagen</li> <li>• Der ROM-Test ist fehlgeschlagen</li> <li>• Programmlauffehler</li> <li>• Synchronisationsfehler</li> <li>• Adressmodul defekt</li> <li>• Dunkeltest ist fehlgeschlagen</li> <li>• Digital-Analog-Wandler ist defekt</li> <li>• Watchdog-Test hat nicht ausgelöst oder hängt</li> </ul> Hardware tauschen!
<b>F.617</b>	Lichtgitter Inkompatibilität	Sender und Empfänger sind nicht kompatibel <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sender Seriennummer verändert</li> <li>• Inkompatible Hardware Variante</li> <li>• Inkompatible Software Version</li> </ul>
<b>F.618</b>	LGB - falsche Kundencodierung	Sender und/oder Empfänger sind nicht von Efaflex. Efaflex hat eine Funktion die den Betrieb eines TLG mit einem anderem Kundencode als dem von Efaflex verbietet. (Fehler ist nur in Steuerungen mit Efaflex-Firmware aktiv)
<b>F.621</b>	Lichtgitter Testungsfehler (Sender)	Testungsfehler bei internem Systemtest Sender
<b>F.622</b>	Lichtgitter Testungsfehler (Empf.)	Testungsfehler bei internem Systemtest Empfänger
<b>F.626</b>	Lichtgitter Testungsfehler (Out 1)	Testungs- / Verdrahtungsfehler bei Ausgang 1
<b>F.627</b>	Lichtgitter Testungsfehler (Out 2)	Testungs- / Verdrahtungsfehler bei Ausgang 2

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.628</b>	Lichtgitter Dunkeltestfehler	Fehler beim Dunkeltest am Lichtgitter <ul style="list-style-type: none"> <li>• Empfänger empfängt Fremdlicht</li> <li>• Sender sendet unkontrolliert</li> <li>• Empfänger defekt</li> </ul>
<b>F.700</b>	Positionserfassung fehlerhaft	Bei mechanischen Endschaltern: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestens ein Endschalter entspricht nicht dem parametrisierten Aktivzustand.</li> <li>• Eine unplausible Kombination von min. 2 aktiven Endschaltern.</li> </ul> Bei elektronischen Endschaltern: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach Aufruf zur Aktivierung der Werksparameter (Parameter P.990) wurde das entsprechende Positioniersystem nicht parametrisiert.</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>
<b>F.701</b>	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>
<b>F.702</b>	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>
<b>F.752</b>	Kommunikation mit Endschalter gestört	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnittstellenleitung fehlerhaft / unterbrochen</li> <li>• Versorgungsspannung 12 Volt fehlerhaft, z. B. Kurzschluss im Spiralkabel</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 (100Ω+100nF) an Bremse anbringen</li> </ul>
<b>F.760</b>	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>
<b>F.763</b>	DES-B gibt Fehler aus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Positionsgeber ist gestört -&gt; Reset durchführen</li> </ul>
<b>F.766</b>	Interner Fehler TST PD/PE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Positionsgeber TST PD / PE ist gestört → Reset durchführen</li> </ul>
<b>F.767</b>	Übertemperatur TST PD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Temperatur im Gebergehäuse ist zu hoch</li> </ul>
<b>F.768</b>	Batterieunterspannung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Batteriespannung der TST PD Pufferbatterie ist zu niedrig → Batterie erneuern</li> </ul>
<b>F.769</b>	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>
<b>F.770</b>	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>
<b>F.7A2</b>	Timeout bei Protokollübertragung über ASC1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnittstellenleitung fehlerhaft / unterbrochen</li> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> <li>• Steuerleitung abschirmen</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.801</b>	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>
<b>F.802</b>	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>
<b>F.803</b>	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>
<b>F.804</b>	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>
<b>F.80A</b>	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>
<b>F.80B</b>	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>
<b>F.80C</b>	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>
<b>F.811</b>	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.5xF, P.47b oder P.465 falsch eingestellt</li> </ul>
<b>F.812</b>	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.5xF, P.47b oder P.465 falsch eingestellt</li> </ul>
<b>F.813</b>	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.5xF, P.47b oder P.465 falsch eingestellt</li> </ul>
<b>F.821</b>	Falsche Parametrierung Eingang 1 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das am Eingang 1 der mobilen Einheit angeschlossene Gerät passt nicht zur Einstellung</li> <li>• Parameter P.F1F überprüfen</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.822</b>	Falsche Parametrierung Eingang 2 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das am Eingang 2 der mobilen Einheit angeschlossenen Gerät passt nicht zur Einstellung</li> <li>• Parameter P.F2F überprüfen</li> </ul>
<b>F.823</b>	Falsche Parametrierung Eingang 3 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das am Eingang 3 der mobilen Einheit angeschlossenen Gerät passt nicht zur Einstellung</li> <li>• Parameter P.F3F überprüfen</li> </ul>
<b>F.824</b>	Falsche Parametrierung Eingang 4 der mobilen Einheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das am Eingang 4 der mobilen Einheit angeschlossenen Gerät passt nicht zur Einstellung</li> <li>• Parameter P.F4F überprüfen</li> </ul>
<b>F.831</b>	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>
<b>F.832</b>	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>
<b>F.833</b>	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>
<b>F.834</b>	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>
<b>F.841</b>	Frequenzstörung am Eingang 1 der mobilen Einheit	• Die angeschlossene optische Sicherheitsleiste ist gestört
<b>F.843</b>	Frequenzstörung am Eingang 3 der mobilen Einheit	• Die angeschlossene optische Sicherheitsleiste ist gestört
<b>F.851</b>	Überschreitung max. erlaubte Anzahl Reversierungen wegen Funkabbriss WiCab	Die Funkverbindung reißt während der Fahrt kurzzeitig ab
<b>F.852</b>	Kommunikationsfehler zwischen TST FSx und Steuerung	<p>Dieser Fehler erscheint, wenn die Steuerung für mind. 1 Sek. lang keine RS485-Kommunikation mit der stationären Einheit der Funkleiste zustande bekommen hat.</p> <p>Mögliche Ursachen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die stationäre Einheit ist defekt.</li> <li>• Die stationäre Einheit ist nicht oder falsch angeschlossen.</li> </ul>
<b>F.853</b>	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.
<b>F.856</b>	Keine Funkverbindung zum TST FSx System	<p>Dieser Fehler erscheint, wenn die mobile Einheit und die stationäre Einheit der Funkleiste für mindestens 1 Sek. lang keine Funk-Kommunikation aufbauen konnten.</p> <p>Mögliche Ursachen:</p> <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>
<b>F.857</b>	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 durch Drücken der Stopp-Taste für 10 Sekunden auf 100% zurücksetzen.</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um den Fehler zu deaktivieren kann man P.F09 und P.F0B auf 0 setzen.</li> </ul>
<b>F.859</b>	Softwareversion	Die Softwareversionen der stationären und der mobilen Einheit sind nicht kompatibel. Eine sichere Fahrt ist somit nicht möglich.
<b>F.860</b>	Interner Fehler Stationäreinheit	Interner Systemfehler der stationären Einheit.
<b>F.861</b>	Interner Fehler Mobileinheit	Interner Systemfehler der mobilen Einheit.
<b>F.862</b>	Interner Fehler Positionierung	Interner Fehler des Positioniersystems. Vermutlich ist der Magnet nicht richtig befestigt.
<b>F.867</b>	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>
<b>F.900</b>	Interner Fehler	• Auch nach mehreren Versuchen ist die ROM Programmierung erfolglos geblieben. ROM enthält kein gültiges Programm mehr.
<b>F.910</b>	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>
<b>F.911</b>	ROM-Fehler in der Erweiterungskarte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falscher Flash-Code</li> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> </ul>
<b>F.912</b>	RAM-Fehler in der Erweiterungskarte	• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld
<b>F.915</b>	Kommunikationsfehler zwischen Hauptprozessor und I/O Prozessor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Defekte der Hardware</li> <li>• stark gestörtes Umfeld</li> <li>• zu hohe Temperatur</li> </ul>
<b>F.920</b>	interne 2,5 V Referenzspannung fehlerhaft	• Defekte der Hardware
<b>F.921</b>	interne 15 V Versorgung fehlerhaft	• Defekte der Hardware
<b>F.922</b>	Statische und dynamische Überwachung der Notstoppkette gegen Defekt bzw. Fremdspeisung (statische Überwachung gibt's bei jeder Steuerung, dynamische Überwachung gibt es nicht bei WU2/WUI2/FUH/FU3R/FUZ/FUZ2)	<p>Statische Überwachung: Unterbrochene Notauskette bedeutet: Alle Notauseingänge von dem unterbrochenen inklusive aller weiteren folgenden Notauseingängen müssen ausgelöst sein, ist ein folgender Notauseingang nicht ausgelöst ist von einer Fremdspeisung auszugehen</p> <p>Dynamische Überwachung: Während der Systemtests wird aktiv über einen internen Schalter die geschlossene Notauskette geöffnet, so dass alle Notauseingänge aktiv werden müssen, passiert dies nicht ist von einer Fremdspeisung bzw. einem Defekt auszugehen</p>
<b>F.925</b>	Testung des dritten Abschaltweges fehlgeschlagen	• Hardware defekt
<b>F.926</b>	Bremsstrom nicht in Ordnung	Mit P.183 kann der zu erwartende Bremsstrom der 24 V Bremse eingestellt werden. Befindet sich im aktiven Zustand der reale Strom +-0,5 A außerhalb des parametrisierten Bereichs, dann wird der Fehler gesetzt
<b>F.928</b>	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 angeschlossenenem Gerät und Steuerung ist unterbrochen</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.92A</b>	Wenn über P.112 der Motorverdrahtungstest aktiviert ist, wird die Motorverdrahtung im Zuge der Systemtests geprüft.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• min. eine Motorleitung nicht oder unzureichend angeklemmt.</li> <li>• Motorkabel beschädigt</li> <li>• Motor beschädigt</li> </ul>
<b>F.930</b>	externer Watchdog fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> </ul>
<b>F.931</b>	ROM-Fehler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falscher EPROM-Code</li> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> </ul>
<b>F.932</b>	RAM-Fehler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• defekte Hardware oder stark gestörtes Umfeld</li> </ul>
<b>F.933</b>	Fehlerhafte Frequenz der CPU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Taktfrequenz des Prozessors ist falsch</li> </ul>
<b>F.935</b>	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>
<b>F.936</b>	Ansteuerung der Endstufe (Erster Abschaltweg) ist fehlerhaft	<p>Die Überwachung der Endstufe hat ein Fehlverhalten festgestellt und den zweiten Abschaltweg der Endstufe aktiviert. Die Endstufe wird gesperrt und der Notaus geschaltet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Rampe wurde nicht gefahren z. B. Tor bremst nicht ab</li> <li>• Endstufenausgang wurde nicht spannungsfrei geschaltet z. B. im Stillstand wird weiter Spannung ausgegeben</li> </ul>
<b>F.937</b>	Zweiter Abschaltweg fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der zweite Microcontroller triggert den Watchdog im ersten Microcontroller nicht mehr</li> </ul>
<b>F.938</b>	Logische Programmlaufüberwachung fehlgeschlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmlauf arbeitet nicht wie erwartet</li> <li>• stark gestörtes Umfeld</li> <li>• fehlerhafte Software</li> </ul>
<b>F.941</b>	ROM Error des IO Prozessors	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ROM Fehler I/O Prozessor</li> </ul>
<b>F.942</b>	RAM Error des IO Prozessors	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RAM Fehler I/O Prozessor</li> </ul>
<b>F.960</b>	Parameter-Checksumme fehlerhaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue EPROM-Version mit geänderten Parametern</li> <li>• noch nicht initialisierte Steuerung</li> </ul>
<b>F.961</b>	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>
<b>F.962</b>	Umrichterparameter unplausibel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue EPROM-Version</li> <li>• noch nicht initialisierte Steuerung</li> </ul>
<b>F.964</b>	Programmversion / Herstellercode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue EPROM-Version</li> <li>• noch nicht initialisierte Steuerung</li> </ul>
<b>F.965</b>	Fehlerhafter Zyklenzähler bei aktiver Notöffnungstestung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Torzyklenzähler zählt nicht oder ist fehlerhaft. Deshalb kann keine Notöffnungstestung durchgeführt werden</li> </ul>
<b>F.966</b>	Hardware konnte nicht erkannt werden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• es wurde eine falsche Software in die Steuerung programmiert</li> <li>• die programmierte Software kennt die neue Hardwarevariante nicht</li> <li>• die Hardware ist defekt</li> </ul>
<b>F.968</b>	Programmfehler bei Programmierung Echtzeituhr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Uhr wurde unplausibel parametrisiert</li> </ul>

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>F.969</b>	Interner Fehler Echtzeituhr	• Die Uhr hat einen Fehler → Pufferbatterie überprüfen, evtl. leer. Uhrzeit und Datum neu stellen.
<b>F.970</b>	Plausibilität Parameterblock gestört	• neue EPROM-Version • noch nicht initialisierte Steuerung • Irgendein Parameter ist unplausibel



## 11.2 Informationsmeldungen

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
<b>I.021</b>	Notöffnungstest läuft	x
<b>I.043</b>		• Während des Einlernvorgangs gab es Durchgangsverkehr, welcher die Lichtschranke ausgelöst hat. • Die in P.4xA eingestellte Toleranz der Lichtschrankenposition wurde zwei aufeinanderfolgende Male unter- oder überschritten.
<b>I.080</b>	Servicezähler wird bald ablaufen	x
<b>I.100</b>	Geschwindigkeit im oberen Endschalter zu hoch	x
<b>I.150</b>	Geschwindigkeit im unteren Endschalter zu hoch	x
<b>I.160</b>	Dauer-Auf noch aktiv	x
<b>I.161</b>	Priorität noch aktiv	x
<b>I.170</b>	Zwangsöffnung aktiv	x
<b>I.180</b>	Warten auf Befehl von Folientastatur	x
<b>I.185</b>	Warten auf Quittierung durch Folie Stopp	x
<b>I.198</b>	Reversierungszählung fehlerhaft	Mindestens ein Reversierungszähler ist nicht plausibel (EEPROM)
<b>I.199</b>	Torzählung fehlerhaft	x
<b>I.200</b>	neue Referenzposition übernommen	x
<b>I.201</b>	Referenzposition neu initialisiert	x
<b>I.205</b>	Synchronisation durchgeführt	x
<b>I.210</b>	Endschalter unplausibel (vorendobenschalten)	x
<b>I.211</b>	Endschalter unplausibel (vorenduntenschalten)	x
<b>I.310</b>	Auf-Befehl an Tor 2	x
<b>I.320</b>	Hindernis in Auffahrt	x
<b>I.325</b>	Hindernis in Zufahrt	x
<b>I.360</b>	Störung der Öffnerleiste	x
<b>I.363</b>	Störung der Schließerleiste	x
<b>I.380</b>	Störung der 2. internen Öffnerleiste	x
<b>I.383</b>	Störung der 2. internen Schließerleiste	x
<b>I.510</b>	Korrektur beendet	x
<b>I.515</b>	aktive Korrekturfahrt	x

Nr.	Beschreibung	Mögliche Fehlerursache
I.520	Soll Geschwindigkeit in Auf- oder Zufahrt nicht erreicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorendschalter erreicht bevor volle Geschwindigkeit erreicht wurde --&gt; Rampen anpassen</li> <li>• Strombegrenzungsregler haben ein Erreichen der Soll Geschwindigkeit verhindert -&gt; Umrichter, bzw. Motor arbeitet an Leistungsgrenze --&gt; Rampen anpassen, Regler anpassen</li> </ul>
I.555	Messung Übersetzungsfaktor noch nicht beendet	x
I.610	Lichtgitter Lichtlinienabgleich OK	Lichtlinienabgleich erfolgreich abgeschlossen.
I.615	Start des Lichtgitter Lichtlinienabgleichs	Lichtlinienabgleich angefordert.
I.616	Zweiter Lichtlinienabgleich	Es findet die zweite Positionslernfahrt mit normaler Fahrgeschwindigkeit statt.
I.621	Lichtgitter zu geringe Auflösung des Positionsgebers	Die Auflösung des verwendeten Positionsgebers ist für einen robusten Betrieb des Lichtgitters zu gering. Es werden mehr Inkremente je Torweg benötigt. (Meldung erfolgt nur bei DIP ON.)
I.700	Die Torposition ist im Timer Endschalter Betrieb nicht bekannt (typ. Nach dem Einschalten). Es wird solange Totmangengeschwindigkeit gefahren bis die Position wieder bekannt ist.	x
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>
I.901	Warte auf USB-Stick	x
I.902	Updatedatei konnte auf dem USB-Stick nicht gefunden werden.	x
I.903	Datei kann nicht geöffnet werden.	x
I.906	Updatedatei hat ein falsches Format	x
I.907	Der Bootloader kann gestartet werden, die Steuerung erwartet eine Benutzereingabe	x
I.916	Fehler beim Zugriff auf dem USB Stick (Speichermedium)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SPI oder USB Kommunikation gestört</li> <li>• USB Stick ist schreibgeschützt, voll oder mit einem unbekanntem Dateisystem formatiert.</li> </ul>
I.917	Log-Funktion wird gerade initialisiert. Die Steuerung wird solange angehalten bis die Initialisierung abgeschlossen ist.	x
I.919	Die Steuerung wird nach einem Anwender-Reset (3-Finger Reset) heruntergefahren	x
I.941	Die Parameterdatei kann nicht geschrieben werden, da keine freien Verzeichniseinträge gefunden wurden	x
I.942	Die Parameterdatei kann nicht geschrieben werden, da das Speichermedium voll ist	x

<b>Nr.</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Mögliche Fehlerursache</b>
<b>I.943</b>	Die Parameterdatei kann nicht geschrieben werden, da das Speichermedium schreibgeschützt ist	x
<b>I.944</b>	Die Parameterdatei kann nicht geschrieben werden, da die Datei schreibgeschützt ist	x
<b>I.945</b>	Die Parameterdatei kann nicht geladen werden, da sie nicht vorhanden ist	x
<b>I.946</b>	Die Parameterdatei kann nicht geladen werden, da sie fehlerhaft ist oder der Schlüssel unbekannt ist	x
<b>I.947</b>	Die Parameterdatei kann nicht geladen werden, da es untersagt ist	x
<b>I.948</b>	Die Parameterdatei kann nicht geladen werden, da sie inkompatibel ist	x
<b>I.949</b>	Die Parameterdatei kann nicht geladen werden, da sie mind. einen nicht schreibbaren Parameter enthält	x
<b>I.94A</b>	Die Parameterdatei kann nicht geladen werden, da der Inhalt ungültig ist	x
<b>I.94F</b>	Die Parameterdatei kann nicht geladen werden aufgrund eines unbekanntes Fehlers	x

## 12 Allgemeine Meldungen

<b>Allgemeine Meldungen</b>	
<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> 	<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> )
<b>Statusmeldungen während Eichung</b>	
<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)
<b>Statusmeldungen während Synchronisation:</b>	
<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 
<b>Statusmeldungen während Totmannfahrt:</b>	
<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)
<b>Informationsmeldungen während Parametrierung:</b>	
<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.111</b>	Eingang 11
<b>E.112</b>	Eingang 12
<b>E.113</b>	Eingang 13
<b>E.114</b>	Eingang 14
<b>E.115</b>	Eingang 15
<b>E.121</b>	Eingang 21
<b>E.122</b>	Eingang 22
<b>E.123</b>	Eingang 23
<b>E.124</b>	Eingang 24
<b>E.125</b>	Eingang 25
<b>E.126</b>	Eingang 26
<b>E.127</b>	Eingang 27
<b>E.128</b>	Eingang 28
<b>E.13A</b>	Eingang 3A
<b>E.13B</b>	Eingang 3B
<b>E.13C</b>	Eingang 3C
<b>E.13D</b>	Eingang 3D
<b>E.13E</b>	Eingang 3E
<b>E.13F</b>	Eingang 3F
<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 ersten <b>internen</b> Sicherheitsleiste
<b>E.363</b>	Unterbrechung der <b>internen</b> Sicherheitsleiste
<b>E.370</b>	Auslösung der ersten <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 zweiten <b>internen</b> Sicherheitsleiste
<b>E.383</b>	Unterbrechung der zweiten <b>internen</b> Sicherheitsleiste
<b>E.3F0</b>	Auslösung der zweiten <b>externe</b> Sicherheitsleiste
<b>E.3F3</b>	Unterbrechung der zweiten <b>externen</b> Sicherheitsleiste
<b>Funk-Steckmodul</b>	
<b>E.401</b>	Funk Kanal 1
<b>E.402</b>	Funk Kanal 2
<b>Induktionsschleifendetektor</b>	
<b>E.501</b>	Detektor Kanal 1
<b>E.502</b>	Detektor Kanal 2
<b>E.503</b>	Detektor Kanal 3
<b>E.504</b>	Detektor Kanal 4
<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

### 13 Technische Daten

Abmessungen im Gehäuse (L x B x H)	ca. 430 x 210 x 200 mm inkl. Kühlkörper, Bremswiderstand & Wandhalter exkl. Leitungseinführungen (L + 20 mm) & Hauptschalter (H+ 35 mm)					
Abmessungen Platinensatz (L x B x H)	ca. 270 x 195 x 140 mm auf Rahmen mit Schnellverschluss inkl. Kühlkörper exkl. Erweiterungsplatinen wie TST RFUxK oder TST RFUxCom					
Montage	Elektronik und Kühlung sind für schwingungsarme und senkrechte Montage, z. B. an einer gemauerten Wand geeignet.					
Kühlkörper	Aluminium, natur – auf der Rückwand montiert					
Schrauben an Gehäusehaube	6x Torx T15 Edelstahl (A2) Drehmoment: max 1 Nm					
Folientastatur (X400C)	3 Tasten „Auf-Stopp-Zu“					
Hauptschalter	Gelb-roter Knauf, abschließbar Auf DIN-Schiene vormontiert					
<b>Variante</b> <b>Nennspannung</b> <b>Spannungsbereich</b> <b>Nennfrequenz</b> <b>Absicherung</b> <b>K-Charakteristik</b>	<b>FUF2</b>			<b>FU3F</b>		
	<b>-A</b>	<b>-C</b>	<b>-F</b>	<b>-A</b>	<b>-C</b>	<b>-F</b>
	1N~ 230 V			3(N)~ 400 V		
	110...240 V ±10%			200...480 V ±10%		
	50...60 Hz					
	16 A	16 A	16 A	3x 16 A	3x 16 A	3x 16 A
	Anschlüsse platinenseitig nicht steckbar!					
Eigenverbrauch Steuerung ohne Antrieb	max. 140 W bei voller Nutzung der 24 V Versorgung					
Fremdversorgung 1 (X10: L'/N')	Weitergabe der Phase L1 und N. L' ist auf der Leiterplatte abgesichert: 4 AT					
Steuerspannung / externe Versorgung 2 (u. a. Klemme „+ 24 V“: 51, 61, 73, 83, 91 „GND“: 35, 63, 71, 74, 81, 84, 94, 36*, 44)	24 V <sub>DC</sub> ± 5% max. 3.500 mA Sicherheitskleinspannung nach EN 60335-1 inkl. aller externer Verbraucher wie z. B. Steckmodule, I/O-Module, 24 V-Bremse, geschaltete Transistorausgänge und weitere Steuerspannungen Kurzschlussfest durch zentralen Schaltregler. GND-Potential intern geerdet gegen PE. Wird die FU3F mit Netzspannungen unter 300 V versorgt, beträgt die maximale Last der 24 V Versorgung nur 2,5 A.					
Steuerspannung / externe Versorgung 3 (Kl. 33, 45 – ACHTUNG Jumper)	für elektronische Endschalter und Sicherheitsleiste Nennwert 11,5 V / max. 130 mA					
Steuereingänge „Digital“ IN 1...7 (Kl. 52, 53, 54, 72, 75, 82, 85)	24 VDC / typ.15 mA, max. 26 VDC / 20 mA alle Eingänge sind potentialfrei anzuschließen oder: < 5 V: inaktiv → logisch 0 > 7 V: aktiv → logisch 1 min. Signaldauer für Eingangsteuerbefehle: > 100 ms					
Steuereingänge „Digital High-Speed“ IN 8, 9, 11, 12 (Kl. 61, 64, 92, 93)	24 VDC / typ.15 mA, max. 26 VDC / 20 mA alle Eingänge sind potentialfrei anzuschließen oder: < 5 V: inaktiv → logisch 0 > 16 V: aktiv → logisch 1 min. Signaldauer für Eingangsteuerbefehle: > 10 ms  Geeignet z. B. für <b>2-Kanal-Inkrementalpositionswertgeber</b> Max 1 kHz symmetrisches Rechteck (50% Tastgrad) 90° Versatz zwischen Eingangssignalen					



Echtzeituhr	24 Stunden Echtzeituhr mit Kalenderfunktion 4 kanalige Auswertung Genauigkeit: weniger als 5 s pro Tag über den gesamten Temperaturbereich	
Pufferbatterie	Socket vorbereitet für Lithium-Knopfzelle BR2032 (3 V) Typische Lebensdauer: 5 Jahre WARNUNG: Batterie nicht aufladbar, ausschließlich über einen für Lithiumbatterien geeigneten Weg entsorgen (regionale Unterschiede beachten)	
Transistorausgänge - Out 15, 25, 26 (KL. 66, 76, 86)	Hauptfunktion: „Test“ 24 VDC / min. 10 mA / max. 100 mA Schließer, +24 V schaltend! Nur ohmsche Lasten! Elektronisch abgesichert! Überlast für 0,5 s 400 mA	
Transistorausgänge - Out 12, 13, 14 (X400C-1...3 - Folientastatur)	3x Stromquelle mit je 20 mA $\pm$ 2 mA Max. Spannung 19 V $\pm$ 10% Schließer, GND schaltend! Nur ohmsche Lasten! Elektronisch abgesichert, kurzschlussfest gegen +24 V und GND!	
Transistorausgänge - Out 28/29 (X18 - Kl. 35/37)	24 VDC / min. 10 mA / max. 500 mA Schließer, +24 V schaltend! Nur ohmsche Lasten! Elektronisch abgesichert! Überlast für 0,5 s 800 mA	
Bremse 24 V – Out 4 (X17-33/34)	24 VDC / min. 100 mA / max. 2500 mA Überlast für 0,5 s 3A Elektronisch abgesichert! Inkl. Überwachung des Schaltverhaltens! HINWEIS: bei Unterbrechung der Sicherheitskette wird Ausgang spannungslos geschaltet!	
Relaisausgänge Out 1 ... 3 (X14 ... 16)	„Störung/Torpositionsmeldungen/Ampelfunktionen“ <i>Werden induktive Lasten geschaltet (z.B. weitere Relais oder Bremsen), so müssen diese mit entsprechenden Entstörmaßnahmen (Freilaufdiode, Varistoren, RC-Glieder) ausgerüstet werden!</i>	
Alternativer Einsatz als Bremsrelais (Out 3 / X16)	Wechslerkontakt potentialfrei min. 10 mA max. 230 VAC / 3 A (abgesicherte Phase L' und N' verwenden!)	Einmal für Leistungsschaltung benutzte Kontakte können keine Kleinströme mehr schalten. HINWEIS: Blinkfunktionen begrenzen mechanische Lebensdauer!
	Wechslerkontakt zur Freischaltung von elektromechanischen Bremsen mit vorgeschaltetem Bremsgleichrichter. ACHTUNG: keine Sicherheitsfunktion max. 230 VAC / 3 A (abgesicherte Phase von L' verwenden!)	

Antriebsausgang (X13):	Variante	FUF2			FU3F		
		-A	-C	-F	-A	-C	-F
	Nennspannung	1~ 230 V			3~ 400 V		
	Spannungs-bereich	110...240 V ±10%			200...480 V ±10%		
	Max. Motornennstrom	5 A	8 A	10 A	5 A	10 A	12 A
	Max. Motornennleistung @ U <sub>Nenn</sub>	0,75 kW	1,5 kW	2,2 kW	2,2 kW	4 kW	5 kW
	Überlast für 0,5 s	> 2-fach					
	Einschaltdauer bei Gehäuseumgebungs-temperatur	50% / 50 °C 100% / 40 °C					
	Frequenz	5...200 Hz					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Max. Länge der Motorleitung: 30 m</li> <li>Abschirmung erforderlich! Schirm motor- und steuerungsseitig aufgelegt.</li> <li>Adern der Motorleitung nicht mit anderen Adern vermischen. Derating, bzw. Temperaturbereiche beachten (50% Einschaltdauer getestet bei 10 s EIN und 10 s AUS mit automatischer PWM-Frequenz-Vorwahl)</li> <li>Eine Erhöhung des max. Motornennstroms für die TST FUF2-F auf 12 A und die TST FUF2-C auf 10 A ist möglich, wenn die Einschaltdauer halbiert wird.</li> </ul> <p> an den Motorklemmen kann auch im Stillstand oder bei betätigtem Notaus Spannung anstehen. Warnaufkleber am Antrieb beachten!</p>						
Bremswiderstandsbelastung	Integrierter Bremswiderstand max. 1,5 kW für max. 0,5 Sekunden Wiederholrate > 20 Sekunden			<p> <b>ACHTUNG</b> am Kühlkörper/Bremswiderstand auf der Gehäuserückseite können Temperaturen bis 85°C auftreten. Im Fehlerfall kann diese kurzzeitig 280°C erreichen (&lt; 5 Min.)!</p>			
	HINWEIS: Elektronische Überwachung! Thermische Sollbruchstelle bei Überlast!						
Temperaturbereich Betrieb-Platinensatz ohne Gehäuse: Betrieb im Gehäuse Lagerung:	Umgebungstemperatur Luft -20...+70 °C -20... +50 °C -25...+70 °C / +50 °C Belüftung um das Gehäuse und Eigenerwärmung im Gehäuse beachten! <p> Vor der Auswahl des Montageortes Anforderungen aus Montageanleitung beachten! Temperaturabhängige Reduzierung der Einschaltdauer des Antriebs beachten (siehe „Antriebsausgang“)</p>						
Geräte Mobilität	Ortsfest						
Gerätetyp	Motorgerät, externer Antrieb ist nicht Bestandteil des Lieferumfangs von FEIG ELECTRONIC GMBH						
Schutzart	IP 65 (nur in Verbindung mit Kunststoffgehäuse und bei verschlossenen Kabelverschraubungen)						
Schutzklasse	Schutzklasse I						
Gewicht	ca. 5 kg						
Höhe	< 2000 m						
Normen & Richtlinien	Details s. eigenes Kapitel						
Maschinenrichtlinie	Europa, Baumusterprüfung						
Niederspannungsrichtlinie	Europa (Sondervarianten für amerikanischen Markt mit UL-Zertifikat)						
EMV-Richtlinie	Europa						
RoHS/WEEE/REACH	Europa						

## 14 Richtlinien und Normen

Baumuster geprüft nach:	Normen:
<p>Maschinenrichtlinie: 2006/42/EG</p>	<p>➔ Gerät entspricht gem. Anhang IV Kategorien von Maschinen – Abschn. 21: „Logikeinheit für Sicherheitsfunktion“</p> <p>EN ISO 13849-1:2015 Sicherheit von Maschinen – Sicherheitsbezogene Teile von Steuerungen – Teil 1: Allgemeine Gestaltungsleitsätze</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>○ Schlaufseilschalter</li> <li>○ Steckmodul TST SURAx</li> <li>○ Funksicherheitssystem TST FSx</li> </ul> </li> </ul> <p>EN 62061:2005 + Cor.:2010 + A1:2013 + A2:2015 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>
<p>Niederspannungsrichtlinie: 2014/35/EU</p>	<p>EN 60335-1:2012 / AC:2014 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>60335-2-103:2015 Sicherheit elektrischer Geräte für den Hausgebrauch und ähnliche Zwecke - Teil 2-103: Besondere Anforderungen für Antriebe für Tore, Türen und Fenster</p>
<p>EMV-Richtlinie: 2014/30/EU</p>	<p>Elektromagnetische Verträglichkeit – Fachgrundnormen:</p> <p>EN 61000-6-1:2007 Störfestigkeit, Wohnbereich</p> <p>EN 61000-6-2:2005 / AC:2005 Störfestigkeit, Industriebereich</p> <p>EN 61000-6-3:2007 / A1:2011 / AC:2012 Störaussendung, Wohnbereich</p> <p>EN 61000-6-4:2007 / A1:2011 Störaussendung, Industriebereich</p>
<p>Angewandte nationale technische Spezifikationen bzgl. der obigen Richtlinien:</p>	<p>EN 12453:2000 Nutzungssicherheit kraftbetätigter Tore Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 5.2 Antriebssysteme und Energieversorgung</li> </ul>

# 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</b>
Typen	<b>TST FUF2-xxx / TST FU3F-xxx</b>
Handelsbezeichnungen	TST FUF2-AH, -APR, -CH, -CPR, -FH, -FPR, TST FU3F-AH, -APR, -CH, -CPR, -FH, -FPR

### **den einschlägigen Bestimmungen folgender Richtlinien entspricht:**

Maschinenrichtlinie	2006/42/EG
Niederspannungsrichtlinie	2014/35/EU
ROHS2	2011/65/EU
EMV	2014/30/EU

### **Angewandte harmonisierte Normen:**

EN ISO 13849-1:2015	Sicherheit von Maschinen – Sicherheitsbezogene Teile von Steuerungen
EN 60335-1:2012 / AC:2014	Sicherheit elektrischer Geräte für den Hausgebrauch und ähnliche Zwecke
EN 60335-2-103:2015	Sicherheit elektrischer Geräte für den Hausgebrauch und ähnliche Zwecke – Besondere Anforderungen für Antriebe für Tore, Türen und Fenster
EN 62061:2005 + Cor.:2010 + A1:2013 + A2:2015	Sicherheit von Maschinen – Funktionale Sicherheit sicherheitsbezogener elektrischer, elektronischer und programmierbarer elektronischer Steuerungssysteme
EN 61000-6-1:2007	EMV Fachgrundnorm – Störfestigkeit (Wohnbereich)
EN 61000-6-2:2005 / AC:2005	EMV Fachgrundnorm – Störfestigkeit (Industriebereich)
EN 61000-6-3:2007 / A1:2011 / AC:2012	EMV Fachgrundnorm – Störaussendung (Wohnbereich)
EN 61000-6-4:2007 / A1:2011	EMV Fachgrundnorm – Störaussendung (Industriebereich)

### **Angewandte nationale technische Spezifikationen:**

EN 12453:2000 Abschn. 5.2	Nutzungssicherheit kraftbetätigter Tore – Anforderungen Kapitel 5.2 Antriebssysteme und Energieversorgung
---------------------------	---

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

Weilburg, den 30.01.2017



Dirk Schäfer

Technischer Leiter / Technical Director  
**CONTROLLER & SENSORS (VTM)**

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

TÜV NORD CERT GmbH Essen,  
Zertifizierungsstelle Maschinen / Certification Body Machinery  
Langermarkstraße 20, D-45141 Essen, Notified Body ID. No.: 0044 205 13 132614

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

Die technische Dokumentation ist am Firmenstandort Weilburg archiviert.

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.