

# Intern



**Anreihentechnik mit PMC SI6 und PMC PS6**

**Pilz**

	<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>Vorwort.....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>Benutzerinformationen .....</b>	<b>13</b>
2.1	Aufbewahrung und Weitergabe.....	13
2.2	Beschriebenes Produkt .....	14
2.3	Richtlinien und Normen .....	15
2.4	UL File Number .....	15
2.5	Aktualität .....	16
2.6	Originalsprache .....	16
2.7	Haftungsbeschränkung .....	16
2.8	Darstellungskonventionen .....	17
2.8.1	Darstellung von Warnhinweisen und Informationen.....	17
2.8.2	Auszeichnung von Textelementen .....	18
2.8.3	Mathematik und Formeln .....	18
2.8.4	Konventionen für Kabel.....	19
2.9	Kenn- und Prüfzeichen.....	19
2.10	Marken .....	20
<b>3</b>	<b>Sicherheitshinweise.....</b>	<b>21</b>
3.1	Qualifiziertes Personal .....	21
3.2	Bestimmungsgemäße Verwendung .....	21
3.3	Transport und Lagerung.....	22
3.4	Einsatzumgebung und Betrieb .....	22
3.5	An der Maschine arbeiten .....	23
3.6	Einbau .....	23
3.7	Elektrischer Anschluss .....	24
3.8	Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit.....	24
3.9	Außerbetriebsetzung .....	25
3.10	Entsorgung.....	25
3.11	Feuerbekämpfung .....	25
<b>4</b>	<b>Security .....</b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>UL-konformer Einsatz.....</b>	<b>29</b>
<b>6</b>	<b>Systemaufbau.....</b>	<b>33</b>
6.1	Hardware-Komponenten .....	34
6.1.1	Versorgungsmodul .....	34
6.1.1.1	Typenschild .....	34
6.1.1.2	Typenbezeichnung.....	35
6.1.1.3	Materialvariante.....	36
6.1.1.4	Baugrößen .....	36
6.1.2	Antriebsregler .....	37
6.1.2.1	Typenschild .....	37
6.1.2.2	Typenbezeichnung.....	39
6.1.2.3	Materialvariante.....	39
6.1.2.4	Baugrößen .....	40
6.1.3	Zwischenkreiskopplung.....	42
6.1.4	Betreibbare Motoren, Encoder und Bremsen.....	44

6.1.5	Zubehör .....	45
6.1.5.1	Sicherheitstechnik .....	45
6.1.5.2	Kommunikation .....	46
6.1.5.3	Bremswiderstand .....	46
6.1.5.4	Drossel .....	46
6.1.5.5	Encoder-Batterieminimal .....	47
6.1.5.6	HTL- auf TTL-Adapter .....	47
6.1.5.7	Schnittstellenadapter.....	48
6.2	Software-Komponenten .....	48
6.2.1	Projektierung und Parametrierung .....	48
6.2.2	Applikationen.....	48
<b>7</b>	<b>Technische Daten .....</b>	<b>49</b>
7.1	Allgemeine technische Daten.....	49
7.2	Versorgungsminimal .....	50
7.2.1	Elektrische Daten .....	50
7.2.1.1	Steuerteil .....	50
7.2.1.2	Leistungsteil: Baugröße 2 .....	51
7.2.1.3	Leistungsteil: Baugröße 3 .....	51
7.2.1.4	Leistungsteil: Baugröße 4 .....	51
7.2.1.5	Parallelschaltung .....	52
7.2.1.6	Brems-Chopper .....	52
7.2.1.7	Schnellentladung.....	53
7.2.1.8	Statusausgabe .....	53
7.2.2	Abmessungen .....	53
7.2.3	Gewicht .....	54
7.3	Antriebsregler .....	55
7.3.1	Elektrische Daten .....	55
7.3.1.1	Steuerteil .....	55
7.3.1.2	Leistungsteil: Baugröße 0 .....	55
7.3.1.3	Leistungsteil: Baugröße 1 .....	56
7.3.1.4	Leistungsteil: Baugröße 2 .....	56
7.3.1.5	Leistungsteil: Baugröße 3 .....	57
7.3.1.6	X101, X103: Digitale Eingänge .....	58
7.3.1.7	Asymmetrische Nennstromnutzung an Doppelachsreglern .....	59
7.3.1.8	Verlustleistungsdaten nach EN 61800-9-2.....	61
7.3.1.9	Verlustleistungsdaten des Zubehörs .....	63
7.3.2	Zykluszeiten .....	63
7.3.3	Derating.....	64
7.3.3.1	Einfluss der Taktfrequenz .....	64
7.3.3.2	Einfluss der Umgebungstemperatur.....	64
7.3.3.3	Einfluss der Aufstellhöhe.....	65
7.3.3.4	Berechnung des Deratings.....	65
7.3.4	Abmessungen .....	66
7.3.5	Gewicht .....	67
7.4	Zwischenkreiskopplung.....	68
7.4.1	Allgemeine technische Daten.....	68
7.4.2	Zuordnung PMC DL6B – PMC SI6 und PMC PS6.....	69
7.4.3	Abmessungen .....	69
7.4.4	Gewicht .....	71
7.4.5	Kupferschienen .....	71
7.5	Sicherheitsminimal PMC SR6.....	72
7.6	Betreibbare Motoren .....	73

7.7	Auswertbare Encoder .....	75
7.7.1	Übersicht .....	75
7.7.2	Signalübertragung .....	76
7.7.2.1	Encodereingänge .....	76
7.7.3	X4: Encoder .....	76
7.7.4	X101: Encoder .....	79
7.7.5	X103: Encoder .....	80
7.8	Steuerbare Bremsen .....	81
7.9	Auswertbare Motortemperatursensoren .....	82
7.10	Bremswiderstand .....	82
7.10.1	Zuordnung Bremswiderstand – PMC PS6 .....	82
7.10.2	Flachwiderstand PMC KWADQU .....	83
7.10.3	Rohrfestwiderstand PMC FZZMQU .....	85
7.10.4	Stahlgitterfestwiderstand PMC FGFKQU .....	87
7.11	Drossel .....	89
7.11.1	Netzdrossel PMC TEP .....	89
7.11.2	Ausgangsdrossel PMC TEP .....	91
<b>8</b>	<b>Projektierung .....</b>	<b>93</b>
8.1	Versorgungsmodul .....	93
8.1.1	Hinweise zu Auslegung und Betrieb .....	93
8.1.2	Rahmenbedingungen für die Parallelschaltung .....	94
8.2	Zwischenkreiskopplung .....	96
8.2.1	Hinweise zu Auslegung und Betrieb .....	96
8.3	Motor .....	97
8.4	Drossel .....	98
8.4.1	Netzdrossel PMC TEP .....	98
8.4.2	Ausgangsdrossel PMC TEP .....	99
8.5	Mischbetrieb .....	102
<b>9</b>	<b>Lagerung .....</b>	<b>103</b>
9.1	Versorgungsmodul .....	103
9.2	Antriebsregler .....	103
9.2.1	Jährliche Formierung .....	104
9.2.2	Formierung vor der Inbetriebnahme .....	105
<b>10</b>	<b>Einbau .....</b>	<b>107</b>
10.1	Grundlegende Montagehinweise .....	107
10.1.1	Antriebsregler und Versorgungsmodule .....	107
10.1.2	Bremswiderstand .....	108
10.1.3	Drossel .....	109
10.2	Mindestfreiräume .....	109
10.3	Bohrpläne und -maße .....	111
10.3.1	Anreihtechnik .....	111
10.3.2	Bremswiderstand .....	113
10.3.2.1	Flachwiderstand PMC KWADQU .....	113
10.3.2.2	Rohrfestwiderstand PMC FZZMQU .....	113
10.3.2.3	Stahlgitterfestwiderstand PMC FGFKQU .....	114
10.3.3	Drossel .....	114
10.3.3.1	Netzdrossel PMC TEP .....	114
10.3.3.2	Ausgangsdrossel PMC TEP .....	115
10.4	Länge der Kupferschienen .....	116



10.5	Zwischenkreiskopplung .....	117
10.5.1	Komponenten für die Zwischenkreiskopplung .....	117
10.5.2	Zwischenkreiskopplung einbauen .....	119
10.6	Antriebsregler und Versorgungsmodul einbauen .....	122
<b>11</b>	<b>Anschluss .....</b>	<b>128</b>
11.1	Leitungsführung .....	128
11.2	Schutzmaßnahmen .....	128
11.2.1	Leistungsversorgung .....	128
11.2.2	Netzsicherung .....	129
11.2.2.1	Netzsicherungen .....	129
11.2.2.2	UL-konforme Netzsicherungen .....	131
11.2.3	Netzzuschaltung .....	131
11.2.4	Fehlerstrom-Schutzeinrichtung .....	132
11.2.5	Schutzerdung .....	133
11.2.5.1	Mindestquerschnitt des Schutzleiters .....	133
11.2.5.2	Kabelschirme und Armierungen .....	133
11.2.5.3	Anschluss des Schutzleiters .....	134
11.2.5.4	UL-konformer Anschluss des Schutzleiters .....	135
11.2.6	EMV-Empfehlungen .....	136
11.3	Versorgungsmodul .....	137
11.3.1	Übersicht PMC PS6A24 und PMC PS6A34 .....	137
11.3.2	Übersicht PMC PS6A44 .....	138
11.3.3	X10: Versorgung 400 V .....	140
11.3.4	X11: Versorgung 24 V – Steuerteil .....	141
11.3.5	X21: Bremswiderstand .....	142
11.3.6	X22: Zwischenkreiskopplung .....	143
11.3.7	X23: Temperaturüberwachung Bremswiderstand .....	144
11.3.8	X100: Statusausgabe .....	145
11.3.9	Versorgungsmodul anschließen .....	146
11.4	Antriebsregler .....	148
11.4.1	Übersicht .....	148
11.4.2	X2A: Bremse A oder digitaler Ausgang .....	149
11.4.3	X2A: Motortemperatursensor A .....	150
11.4.4	X2B: Bremse B oder digitaler Ausgang .....	151
11.4.5	X2B: Motortemperatursensor B .....	151
11.4.6	X4A: Encoder A .....	151
11.4.6.1	Schnittstellenadapter PMC HT6 (HTL auf TTL) .....	156
11.4.6.2	Schnittstellenadapter PMC AP6 (Resolver) .....	157
11.4.7	X4B: Encoder B .....	158
11.4.8	X9: Service-Schnittstelle Ethernet .....	159
11.4.9	X11: Versorgung 24 V – Steuerteil .....	160
11.4.10	X12 (Option PMC SR6): Sicherheitstechnik .....	161
11.4.11	X20A: Motor A .....	162
11.4.12	X20B: Motor B .....	163
11.4.13	X22: Zwischenkreiskopplung .....	164
11.4.14	X101: DI1 – DI4 .....	165
11.4.15	X103: DI6 – DI9 .....	167
11.4.16	X200, X201: EtherCAT .....	169
11.4.17	X200, X201: PROFINET .....	170
11.4.18	X300: Versorgung 24 V – Bremsen oder digitale Ausgänge .....	171
11.4.19	X700: SD-Slot .....	172
11.4.20	Antriebsregler anschließen .....	173

11.5	Bremswiderstand mit Temperaturüberwachung .....	175
11.5.1	Anschlussbeschreibung PMC KWADQU .....	176
11.5.2	Anschlussbeschreibung PMC FZZMQU .....	176
11.5.3	Anschlussbeschreibung PMC FGFKQU .....	177
11.6	Netzdrossel .....	178
11.6.1	Anschlussbeschreibung .....	178
11.7	Ausgangsdrossel .....	179
11.7.1	Anschlussbeschreibung .....	179
11.8	Kabel .....	181
11.8.1	Leistungskabel .....	181
11.8.1.1	Anschlussbeschreibung .....	181
11.8.2	Encoderkabel .....	186
11.8.2.1	Encoder EnDat 2.1/2.2 digital .....	186
11.8.2.2	SSI-Encoder .....	190
11.8.2.3	Inkrementalencoder HTL differenziell .....	191
11.8.2.4	Resolver .....	193
11.8.3	One Cable Solution .....	197
11.8.3.1	Anschlussbeschreibung .....	197
<b>12</b>	<b>Bedienung.....</b>	<b>199</b>
12.1	Bedientaste S1 des Antriebsreglers .....	199
12.2	Bedientaste S1 des Versorgungsmoduls .....	200
<b>13</b>	<b>Was Sie vor der Inbetriebnahme wissen sollten.....</b>	<b>201</b>
13.1	Programmoberfläche DS6 .....	201
13.2	Bedeutung der Parameter .....	203
13.2.1	Parametergruppen .....	203
13.2.2	Parameterarten und Datentypen .....	204
13.2.3	Parametertypen .....	205
13.2.4	Parameteraufbau .....	205
13.2.5	Parametersichtbarkeit .....	206
13.3	Signalquellen und Prozessdaten-Mapping .....	207
13.4	Nichtflüchtiges Speichern .....	207
<b>14</b>	<b>Inbetriebnahme .....</b>	<b>209</b>
14.1	Projekt aufsetzen .....	210
14.1.1	Antriebsregler und Achse projektieren .....	210
14.1.2	Sicherheitstechnik einrichten .....	211
14.1.3	Weitere Module und Antriebsregler anlegen .....	211
14.1.4	Modul projektieren .....	212
14.1.5	Projekt projektieren .....	212
14.2	Mechanisches Achsmodell abbilden .....	213
14.2.1	Motor parametrieren .....	213
14.2.2	Achsmodell parametrieren .....	214
14.2.2.1	Achsmodell definieren .....	214
14.2.2.2	Achse skalieren .....	215
14.2.2.3	Positions- und Geschwindigkeitsfenster parametrieren .....	217
14.2.2.4	Achse begrenzen .....	217
14.3	Konfiguration übertragen und speichern .....	218
14.4	Konfiguration testen .....	220
14.4.1	Steuertafel aktivieren und Konfiguration testen .....	221
14.5	Inbetriebnahme des Versorgungsmoduls .....	222

<b>15</b>	<b>Kommunikation .....</b>	<b>223</b>
15.1	Direktverbindung .....	223
15.1.1	Antriebsregler im Notbetrieb starten .....	224
15.2	Feldbus .....	224
<b>16</b>	<b>Optimierung der Regelungskaskade.....</b>	<b>225</b>
16.1	Aufbau der Regelungskaskade .....	225
16.2	Prinzipielle Vorgehensweise .....	226
16.3	Beispielprojekt.....	227
16.3.1	Scope-Einstellungen .....	228
16.3.2	Tippen-Einstellungen .....	228
16.4	Schematischer Ablauf .....	229
16.5	Stromregler – Hinweise.....	230
16.6	0: Voreinstellung Lean-Motoren – Drehzahl-schätzung .....	230
16.7	1: Geschwindigkeitsregler – Filter Istgeschwindigkeit.....	231
16.8	2: Geschwindigkeitsregler – Proportionalbeiwert.....	232
16.9	3: Geschwindigkeitsregler – Integrierbeiwert .....	235
16.10	Geschwindigkeitsregler – Fazit .....	236
16.11	4: Positionsregler – Proportionalbeiwert .....	237
16.12	5: Positionsregler – Vorsteuerung Geschwindigkeitsregler.....	238
16.13	Positionsregler – Fazit.....	239
16.14	Sonderfälle .....	239
16.14.1	Stromregler – Motor erreicht Sättigung .....	239
16.14.2	Geschwindigkeitsregler – hohes Sollmoment .....	240
16.14.3	Positionsregler – Reibung oder Spiel.....	240
16.14.4	Positionsregler – schlechte Auflösung .....	240
<b>17</b>	<b>Bremse .....</b>	<b>241</b>
17.1	Bremse aktivieren .....	241
17.2	Bremse einmessen .....	242
17.3	Funktionale Bremse testen .....	243
17.4	Bremse einschleifen.....	244
17.5	Mehr zur Bremse?.....	245
17.5.1	Direkter und indirekter Bremsenanschluss .....	245
17.5.2	Interne Bremsenansteuerung.....	245
17.5.2.1	Betrieb mit 1 Bremse.....	246
17.5.3	Externe Bremsenansteuerung bis V 6.5-K.....	247
17.5.4	Externe Bremsenansteuerung ab V 6.5-L.....	248
17.5.5	Bremsenansteuerung nach Steuerart .....	249
17.5.5.1	B20 = 0 oder 1.....	249
17.5.5.2	B20 = 2.....	250
17.5.5.3	B20 = 3.....	251
17.5.5.4	B20 = 32, 48, 64 oder 70.....	252
17.5.6	BremsenlÜftzeit und Bremseneinfallzeit .....	253
17.5.7	Zeit zwischen 2 Lüftvorgängen .....	254
17.5.8	Einmessen der Bremse.....	255
17.5.9	Bremsentest.....	257
17.5.10	Momentenberechnung .....	258
17.5.10.1	Momente für Synchron-Servomotoren .....	258
17.5.10.2	Momente für Asynchronmotoren .....	259
17.5.11	Einschleifen der Bremse .....	260
17.5.12	Bremsenanschluss als digitaler Ausgang .....	261
17.5.13	Sonderfall Laständerungen bei ausgeschaltetem Leistungsteil .....	261

<b>18</b>	<b>Predictive Maintenance .....</b>	<b>262</b>
18.1	Haftungsausschluss .....	263
18.2	Zustand anzeigen.....	263
18.3	Predictive Maintenance konfigurieren .....	264
18.4	Last-Matrix senden.....	266
18.5	Last-Matrix exportieren .....	268
18.6	Last-Matrix zurücksetzen .....	268
18.7	Last-Matrix 3D anzeigen .....	269
18.8	Lebensleistungsindikator zurücksetzen .....	269
18.9	Hinweise zu Aktivierung, Betrieb und Tausch.....	270
18.10	Mehr zu Predictive Maintenance? .....	271
18.10.1	Last-Matrix .....	271
18.10.1.1	Last-Matrix 3D .....	273
18.10.1.2	Informationen der Last-Matrix .....	274
18.10.1.3	Beispiel einer Last-Matrix im JSON-Format.....	276
18.10.1.4	Speicherbedarf der Last-Matrix .....	277
18.10.1.5	Export der Last-Matrix .....	277
18.10.2	Lebensleistungsindikator .....	280
18.10.3	Aktualisierungs- und Speicherzyklen .....	281
18.10.4	Empfehlung Getriebemotortausch .....	281
18.10.5	Auslesen und Übermitteln der Last-Matrix .....	282
<b>19</b>	<b>Diagnose .....</b>	<b>284</b>
19.1	Versorgungsmodul .....	284
19.1.1	Ursachen, Prüfung und Maßnahmen .....	286
19.1.2	Gerätezustandsmaschine des Versorgungsmoduls.....	289
19.1.3	Zustände, Übergänge und Bedingungen .....	289
19.1.3.1	Initialisierung .....	289
19.1.3.2	Betrieb .....	290
19.1.3.3	Warnung 1 .....	290
19.1.3.4	Warnung 2 .....	291
19.1.3.5	Störung .....	291
19.2	Antriebsregler .....	292
19.2.1	Zustand Feldbus und Sicherheitstechnik .....	292
19.2.1.1	Zustand EtherCAT .....	293
19.2.1.2	Zustand FSoE .....	294
19.2.1.3	Zustand PROFINET .....	295
19.2.1.4	Zustand PROFIsafe .....	296
19.2.2	Zustand Antriebsregler .....	297
19.2.3	Netzwerkverbindung Service .....	299
19.2.4	Netzwerkverbindung Feldbus .....	300
19.2.4.1	Netzwerkverbindung EtherCAT .....	300
19.2.4.2	Netzwerkverbindung PROFINET .....	301
19.2.5	Ereignisse .....	302
19.2.5.1	Übersicht .....	303
19.2.5.2	Ereignis 31: Kurz-/Erdschluss .....	305
19.2.5.3	Ereignis 32: Kurz-/Erdschluss intern .....	306
19.2.5.4	Ereignis 33: Überstrom .....	307
19.2.5.5	Ereignis 34: Hardware-Defekt .....	309
19.2.5.6	Ereignis 35: Watchdog .....	310
19.2.5.7	Ereignis 36: Überspannung .....	311
19.2.5.8	Ereignis 37: Motorencoder .....	312
19.2.5.9	Ereignis 38: Temperatur Antriebsreglersensor .....	316

19.2.5.10	Ereignis 39: Übertemperatur Antriebsregler i2t.....	318
19.2.5.11	Ereignis 40: Ungültige Daten .....	319
19.2.5.12	Ereignis 41: Übertemperatur Motorsensor .....	320
19.2.5.13	Ereignis 44: Externe Störung 1 .....	321
19.2.5.14	Ereignis 45: Übertemperatur Motor i2t .....	322
19.2.5.15	Ereignis 46: Unterspannung.....	323
19.2.5.16	Ereignis 47: Überschreitung max. M/F .....	324
19.2.5.17	Ereignis 48: Lüftüberwachung Bremse .....	325
19.2.5.18	Ereignis 49: Bremse .....	326
19.2.5.19	Ereignis 50: Sicherheitsmodul.....	327
19.2.5.20	Ereignis 51: Virtueller Master Software-Endschalter.....	328
19.2.5.21	Ereignis 52: Kommunikation .....	329
19.2.5.22	Ereignis 53: Endschalter .....	330
19.2.5.23	Ereignis 54: Schleppabstand .....	332
19.2.5.24	Ereignis 56: Overspeed.....	333
19.2.5.25	Ereignis 57: Laufzeitauslastung .....	335
19.2.5.26	Ereignis 59: Übertemperatur Antriebsregler i2t.....	336
19.2.5.27	Ereignis 60: Applikationsereignis 0 – Ereignis 67: Applikationsereignis 7 .....	337
19.2.5.28	Ereignis 68: Externe Störung 2 .....	338
19.2.5.29	Ereignis 69: Motoranschluss .....	339
19.2.5.30	Ereignis 70: Parameterkonsistenz .....	340
19.2.5.31	Ereignis 71: Firmware .....	342
19.2.5.32	Ereignis 76: Positionsensor.....	344
19.2.5.33	Ereignis 77: Masterencoder .....	348
19.2.5.34	Ereignis 78: Zyklische Positionsbegrenzung.....	351
19.2.5.35	Ereignis 79: Plausibilität Motor- /Positionsensor .....	352
19.2.5.36	Ereignis 80: Ungültige Aktion .....	353
19.2.5.37	Ereignis 81: Motorzuordnung .....	353
19.2.5.38	Ereignis 85: Exzessiver Sollwertsprung .....	355
19.2.5.39	Ereignis 86: Unbekannter Datensatz LeanMotor .....	356
19.2.5.40	Ereignis 87: Referenzverlust .....	357
19.2.5.41	Ereignis 88: Steuertafel.....	358
19.2.5.42	Ereignis 89: Maximalstrom LM.....	359
19.2.5.43	Ereignis 90: Fahrsatz .....	360
19.3	Quittieren von Störungen .....	361
<b>20</b>	<b>Analyse .....</b>	<b>362</b>
20.1	Scope und Multiachs-Scope .....	363
20.1.1	Scope-Einstellungen .....	366
20.1.1.1	Trigger-Einstellungen .....	367
20.1.1.2	Aufnahme-Einstellungen .....	370
20.1.2	Aufnahmeditor .....	372
20.1.3	Frequenzanalyse.....	376
20.2	Scope-Aufnahme .....	377
20.2.1	Scope-Aufnahme erstellen.....	377
20.2.2	Scope-Aufnahmen kombinieren .....	380
20.2.3	Direktaufnahme erstellen .....	381
20.3	Multiachs-Scope-Aufnahmen .....	385
20.3.1	Voraussetzungen .....	385
20.3.2	Multiachs-Scope-Aufnahme erstellen .....	386
20.4	Parameter .....	390
20.4.1	T25   Automatisch starten   G6   V0 .....	390
20.4.2	T26   Serienaufnahme   G6   V1.....	390



<b>21</b>	<b>Tausch.....</b>	<b>391</b>
21.1	Motortausch .....	391
21.2	Antriebsregler tauschen .....	391
21.3	SD-Karte ersetzen.....	393
21.4	Versorgungsmodul tauschen .....	393
21.5	Firmware aktualisieren .....	394
21.5.1	Firmware über DS6 tauschen oder aktualisieren .....	394
21.5.2	Firmware über SD-Karte aktualisieren .....	396
21.6	Feldbus über DS6 wechseln .....	397
<b>22</b>	<b>Rückdokumentation.....</b>	<b>399</b>
22.1	Rückdokumentation in neues Projekt erstellen .....	399
22.2	Rückdokumentation in vorhandenes Projekt laden .....	400
<b>23</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>401</b>
23.1	Gewichte .....	401
23.2	Klemmenspezifikationen .....	403
23.2.1	Übersicht .....	403
23.2.2	BCF 3,81 180 SN .....	404
23.2.3	BLF 5.08HC 180 SN .....	405
23.2.4	BLDF 5.08 180 SN .....	405
23.2.5	BUZ 10.16IT 180 MF.....	406
23.2.6	FKC 2,5 -ST-5,08 .....	406
23.2.7	FMC 1,5 -ST-3,5 .....	407
23.2.8	G 5/2 .....	407
23.2.9	G 10/2 .....	408
23.2.10	GFKC 2,5 -ST-7,62 .....	408
23.2.11	GFKIC 2,5 -ST-7,62 .....	409
23.2.12	ISPC 5 -STGCL-7,62 .....	409
23.2.13	ISPC 16 -ST-10,16.....	410
23.2.14	LPT 16 -10,0-ZB.....	410
23.2.15	MKDSP 50 -17,5 .....	411
23.2.16	SPC 5 -ST-7,62.....	411
23.2.17	SPC 16 -ST-10,16.....	412
23.3	Verschaltungsbeispiele .....	412
23.3.1	Betrieb mit 1 Versorgungsmodul.....	413
23.3.2	Parallelschaltung.....	414
23.3.3	UL-konformer Anschluss des Versorgungsmoduls .....	415
23.4	Beispielauslegung für den UL-konformen Betrieb.....	418
23.4.1	Maximalbetrieb an PMC PS6A24.....	419
23.4.2	Maximalbetrieb an PMC PS6A34.....	420
23.4.3	Maximalbetrieb an PMC PS6A44.....	421
23.4.4	Beispielberechnung.....	422
23.5	Bestellübersicht der Hardware-Komponenten .....	423
23.6	Geräteadressierung .....	426
23.7	SSI-Encoder .....	427
23.7.1	SSI: Auswertung an X4 mit freier Einstellung (H00 = 78) .....	427
23.7.2	SSI: Auswertung an X4 mit fester Einstellung (H00 = 65).....	428
23.8	Kommutierungsfindung .....	430
23.9	DriveControlSuite .....	431
23.9.1	Systemvoraussetzungen .....	431
23.9.2	Installationsarten .....	431
23.9.3	DriveControlSuite installieren .....	432

23.9.4	Kommunikationsvoraussetzungen .....	433
23.9.4.1	Personal Firewall.....	433
23.9.4.2	Protokolle und Ports bei Kommunikation über Router .....	433
23.9.5	Konfiguration virtueller Maschinen .....	434
23.9.6	Aktualisierungen.....	434
23.9.7	Skriptmodus .....	435
23.9.7.1	Fenster Skriptmodus .....	435
23.9.7.2	Kommandoskript-Aufbau.....	436
23.9.7.3	Kommandos Skriptmodus .....	439
23.9.7.4	Kommandoskript ausführen .....	452
23.9.7.5	Anwendungsbeispiele für EtherCAT .....	455
23.9.7.6	Return Codes .....	458
23.9.8	Simple Network Time Protocol (SNTP).....	460
23.9.8.1	Zeit-Service auf dem Computer einrichten.....	461
23.9.9	Security-Log .....	462
23.9.9.1	Security-Log auslesen.....	463
23.10	Weiterführende Informationen.....	464
23.11	Formelzeichen.....	466
23.12	Abkürzungen .....	468
<b>Glossar .....</b>		<b>470</b>
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>		<b>475</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>		<b>478</b>

## 1

## Vorwort

Die für Multiachs-Anwendungen konzipierte Anreihentechnik besteht aus der Kombination Antriebsregler PMC SI6 und Versorgungsmodul PMC PS6. Augenfälliges Merkmal: Die äußerst kompakte Bauweise! Alle PMC SI6 sind mit dem zentralen Versorgungsmodul PMC PS6 verbunden. Zusätzliche Absicherungen und Verkabelung für jede einzelne Achse entfallen. Sie reduzieren somit Material- und Betriebskosten. Auch in Sachen Beschleunigung hat der Antriebsregler PMC SI6 einiges zu bieten: In Verbindung mit einem Synchron-Servomotor der Baureihe EZ schafft er es in 10 ms von 0 auf 3000 min<sup>-1</sup>. Passende Quick DC-Link-Module übernehmen die Energieversorgung der Antriebsregler im Verbund. Der Antriebsregler PMC SI6 ist in vier Baugrößen als Einzel- oder Doppelachsregler mit einem Ausgangsnennstrom bis zu 50 A erhältlich. Das Versorgungsmodul PMC PS6 steht in drei Baugrößen mit einer Ausgangsnennleistung von 10 kW bis 50 kW zur Verfügung.

### Merkmale

- ▶ Regelung von rotativen Synchron-Servomotoren und Asynchronmotoren
- ▶ Sensorlose Positionsregelung von Lean-Motoren
- ▶ Regelung von Linear- und Torquemotoren
- ▶ One Cable Solution EnDat 3
- ▶ Elektronisches Motortypenschild über EnDat-Encoderschnittstellen
- ▶ Integrierte EtherCAT- oder PROFINET-Kommunikation
- ▶ Sicherheitstechnik STO über Klemmen oder STO und SS1 über FSoE oder PROFIsafe: SIL 3, PL e (Kat. 4)
- ▶ Integrierte Bremsenansteuerung
- ▶ Energieversorgung über Zwischenkreiskopplung
- ▶ Asymmetrische Nennstromnutzung an Doppelachsreglern bei Betrieb von Motoren unterschiedlicher Leistung
- ▶ Variable Einspeiseleistung durch parallel schaltbare Versorgungsmodule

## 2 Benutzerinformationen

Diese Dokumentation behandelt die Anreihetechnik mit PMC SI6 und PMC PS6. Sie erhalten Unterstützung bei der Montage der einzelnen Module samt der zugehörigen Komponenten, die Sie für den Betrieb der Anreihgeräte im Schaltschrank benötigen.

Darüber hinaus erhalten Sie Informationen, um die Module korrekt zu verdrahten und deren Funktionalität im Verbund durch einen Ersttest zu überprüfen.

Kombinationen mit anderen Pilz Antriebsreglern der 6. Generation sind unter Beachtung gewisser Randbedingungen möglich.

Nähere Informationen zu Projektierung, Diagnose und Service sind weitere Themen dieses Handbuchs.

### Gender-Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform beinhaltet also keine Wertung, sondern hat lediglich redaktionelle Gründe.

## 2.1 Aufbewahrung und Weitergabe

Da diese Dokumentation wichtige Informationen zum sicheren und effizienten Umgang mit dem Produkt enthält, bewahren Sie diese bis zur Produktentsorgung unbedingt in unmittelbarer Nähe des Produkts und für das qualifizierte Personal jederzeit zugänglich auf.

Bei Übergabe oder Verkauf des Produkts an Dritte geben Sie diese Dokumentation ebenfalls weiter.

## 2.2 Beschriebenes Produkt

Diese Dokumentation ist verbindlich für:

Versorgungsmodule der Baureihe PMC PS6 und Antriebsregler der Baureihe PMC SI6 in Verbindung mit der Software

DriveControlSuite (DS6) ab V 6.5-L und zugehöriger Firmware ab V 6.5-L.

Typ	
Antriebsregler	PMC SI6A061
	PMC SI6A062
	PMC SI6A161
	PMC SI6A162
	PMC SI6A261
	PMC SI6A262
	PMC SI6A361
Zwischenkreiskopplung	PMC DL6B10
	PMC DL6B11
	PMC DL6B12

Tab. 1: Beschriebene Produkttypen, Antriebsregler PMC SI6 und zugehörige Hinterbaumodule Quick DC-Link

Typ	
Versorgungsmodul	PMC PS6A24
	PMC PS6A34
	PMC PS6A44
Zwischenkreiskopplung	PMC DL6B20
	PMC DL6B21
	PMC DL6B22

Tab. 2: Beschriebene Produkttypen, Versorgungsmodul PMC PS6 und zugehörige Hinterbaumodule Quick DC-Link



## 2.3 Richtlinien und Normen

Folgende europäische Richtlinien und Normen sind für die Antriebsregler relevant:

- ▶ Richtlinie 2006/42/EG – Maschinenrichtlinie
- ▶ Richtlinie 2014/30/EU – EMV-Richtlinie
- ▶ Richtlinie 2011/65/EU – RoHS-Richtlinie
- ▶ Richtlinie 2009/125/EG – Ökodesign-Richtlinie
- ▶ EN IEC 61800-3:2018
- ▶ EN 61800-5-1:2007 + A1:2017
- ▶ EN 61800-5-2:2017
- ▶ EN IEC 63000:2018
- ▶ EN ISO 13849-1:2015

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei nachfolgenden Normverweisen auf die Angabe der jeweiligen Jahreszahl verzichtet.

## 2.4 UL File Number

cULus-zertifizierte Geräte mit entsprechendem Prüfzeichen erfüllen die Anforderungen der Standards UL 61800-5-1 und CSA C22.2 No. 274.

Unter der in der folgenden Tabelle angegebenen File Number können Sie das Produkt in der Online-Datenbank der Underwriter Laboratories (UL) finden:

<https://iq2.ulprospector.com>

Typ		File Number	UL Category Control Number		Zertifizierung
			Amerika	Kanada	cULus/ cURus
Antriebsregler	PMC SI6A061	E189114	NMMS	NMMS7	cULus
	PMC SI6A062				
	PMC SI6A161				
	PMC SI6A162				
	PMC SI6A261				
	PMC SI6A262				
	PMC SI6A361				
Versorgungs- module	PMC PS6A24				
	PMC PS6A34				
	PMC PS6A44				
Zwischenkreis- kopplung	PMC DL6B10				
	PMC DL6B11				
	PMC DL6B12				
	PMC DL6B20				
	PMC DL6B21				
	PMC DL6B22				

Typ		File Number	UL Category Control Number		Zertifizierung
			Amerika	Kanada	cULus/ cURus
Bremswiderstände	PMC KWADQU	E212934	NMTR2	NMTR8	cURus
	PMC FZZMQU				
	PMC FGFKQU				
Netzdrösseln	PMC TEP4010-2US00	E103902	XQNX2	XQNX8	cURus
Ausgangsdrösseln	PMC TEP3720-0ES41	E333628	NMMS2	NMMS8	cURus
	PMC TEP3820-0CS41				
	PMC TEP4020-0RS41				
Motoren	Synchron-Servomotoren der Baureihe PMC EZ oder PMC LM	E488992	PRHZ2	PRHZ8	cURus
	Asynchronmotoren	E216143	PRGY2	PRGY8	cURus
Encoder- und Leistungskabel	Alle Typen	E172204 E170315 E356538	AVLV2	AVLV8	cURus
One Cable Solution Basic	Alle Typen	E356538	AVLV2	AVLV8	cURus
One Cable Solution Advanced	Alle Typen	E170315	AVLV2	AVLV8	cURus

Tab. 3: File Number zertifizierter Produkte

## 2.5 Aktualität

Prüfen Sie, ob Ihnen mit diesem Dokument die aktuellste Version der Dokumentation vorliegt. Auf unserer Webseite stellen wir Ihnen die neuesten Dokumentversionen zu unseren Produkten zum Download zur Verfügung:

<https://www.pilz.com/de-INT>.

## 2.6 Originalsprache

Die Originalsprache dieser Dokumentation ist Deutsch; alle anderssprachigen Fassungen sind von der Originalsprache abgeleitet.

## 2.7 Haftungsbeschränkung

Diese Dokumentation wurde unter Berücksichtigung der geltenden Normen und Vorschriften sowie des Stands der Technik erstellt.

Für Schäden, die aufgrund einer Nichtbeachtung der Dokumentation oder aufgrund der nicht bestimmungsgemäßen Verwendung des Produkts entstehen, bestehen keine Gewährleistungs- und Haftungsansprüche. Dies gilt insbesondere für Schäden, die durch individuelle technische Veränderungen des Produkts oder dessen Projektierung und Bedienung durch nicht qualifiziertes Personal hervorgerufen wurden.

## 2.8 Darstellungskonventionen

Damit Sie besondere Informationen in dieser Dokumentation schnell zuordnen können, sind diese durch Orientierungshilfen in Form von Signalwörtern, Symbolen und speziellen Textauszeichnungen hervorgehoben.

### 2.8.1 Darstellung von Warnhinweisen und Informationen

Warnhinweise sind durch Symbole gekennzeichnet. Sie weisen Sie auf besondere Gefahren im Umgang mit dem Produkt hin und werden durch entsprechende Signalwörter begleitet, die das Ausmaß der Gefährdung zum Ausdruck bringen. Darüber hinaus sind nützliche Tipps und Empfehlungen für einen effizienten und einwandfreien Betrieb besonders hervorgehoben.



#### **ACHTUNG!**

Achtung bedeutet, dass ein Sachschaden eintreten kann,

- wenn die genannten Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.



#### **VORSICHT!**

Vorsicht mit Warndreieck bedeutet, dass eine leichte Körperverletzung eintreten kann,

- wenn die genannten Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.



#### **WARNUNG!**

Warnung mit Warndreieck bedeutet, dass erhebliche Lebensgefahr eintreten kann,

- wenn die genannten Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.



#### **GEFAHR!**

Gefahr mit Warndreieck bedeutet, dass erhebliche Lebensgefahr eintreten wird,

- wenn die genannten Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.



#### **Information**

Information bedeutet eine wichtige Information über das Produkt oder die Hervorhebung eines Dokumentationsteils, auf den besonders aufmerksam gemacht werden soll.



#### **WARNINGS!**

Warnings mit UL-Symbol kennzeichnen aus dem Original zitierte Textpassagen.

## 2.8.2 Auszeichnung von Textelementen

Bestimmte Elemente des Fließtexts werden wie folgt ausgezeichnet.

<b>Wichtige Information</b>	Wörter oder Ausdrücke mit besonderer Bedeutung
Interpolated position mode	Optional: Datei-, Produkt- oder sonstige Namen
<u>Weiterführende Informationen</u>	Interner Querverweis
<a href="http://www.musterlink.de">http://www.musterlink.de</a>	Externer Querverweis

## Software- und Display-Anzeigen

Um den unterschiedlichen Informationsgehalt von Elementen, die von der Software-Oberfläche oder dem Display eines Antriebsreglers zitiert werden sowie eventuelle Benutzereingaben entsprechend kenntlich zu machen, werden folgende Darstellungen verwendet.

Hauptmenü Einstellungen	Von der Oberfläche zitierte Fenster-, Dialog-, Seitennamen oder Schaltflächen, zusammengesetzte Eigennamen, Funktionen
Wählen Sie <code>Referenziermethode A</code>	Vorgegebene Eingabe
Hinterlegen Sie Ihre <code>&lt;Eigene IP-Adresse&gt;</code>	Benutzerdefinierte Eingabe
EREIGNIS 52: KOMMUNIKATION	Display-Anzeigen (Status, Meldungen, Warnungen, Störungen)

Tastenkürzel und Befehlsfolgen oder Pfade sind folgendermaßen dargestellt.

[STRG], [STRG] + [S]	Taste, Tastenkombination
Tabelle > Tabelle einfügen	Navigation zu Menüs/Untermenüs (Pfadangabe)

## 2.8.3 Mathematik und Formeln

Zur Darstellung von mathematischen Zusammenhängen und Formeln werden die folgenden Zeichen verwendet.

–	Subtraktion
+	Addition
×	Multiplikation
÷	Division
	Betrag

## 2.8.4 Konventionen für Kabel

In den Anschlussbeschreibungen der Kabel werden die Aderfarben wie folgt abgekürzt und verwendet.

### Kabelfarben

BK:	BLACK (schwarz)	PK:	PINK (rosa)
BN:	BROWN (braun)	RD:	RED (rot)
BU:	BLUE (blau)	VT:	VIOLET (violett)
GN:	GREEN (grün)	WH:	WHITE (weiß)
GY:	GRAY (grau)	YE:	YELLOW (gelb)
OG:	ORANGE (orange)		

### Darstellungskonventionen

Zweifarbige Ader:	WHYE	WHITEYELLOW (weißgelbe Ader)
Einfarbige Ader:	BK/BN	BLACK/BROWN (schwarze oder braune Ader)
Aderpaar:	BU-BK	BLUE-BLACK (blaue und schwarze Ader)

## 2.9 Kenn- und Prüfzeichen

In den technischen Daten werden folgende Kenn- und Prüfzeichen genannt.



### Bleifrei-Kennzeichen RoHS

Kennzeichen gemäß RoHS-Richtlinie 2011-65-EU.



### CE-Kennzeichen

Selbstdeklaration des Herstellers: Das Produkt entspricht den EU-Richtlinien.



### UKCA-Prüfzeichen

Selbstdeklaration des Herstellers: Das Produkt entspricht den UK-Richtlinien.



### UL-Prüfzeichen (cULus)

Dieses Produkt ist von UL für USA und Kanada gelistet.

Repräsentative Muster dieses Produkts wurden von UL bewertet und erfüllen die anwendbaren Normen.



### UL-Prüfzeichen für anerkannte Komponenten (cURus)

Diese Komponente oder dieses Material ist von UL anerkannt.

Repräsentative Muster dieses Produkts wurden von UL bewertet und erfüllen die anwendbaren Anforderungen.



## 2.10 Marken

Die folgenden Namen, die in Verbindung mit dem Gerät, seiner optionalen Ausstattung und seinem Zubehör verwendet werden, sind Marken oder eingetragene Marken anderer Unternehmen:

CANopen®, CiA®	CANopen® und CiA® sind eingetragene Unionsmarken des CAN in AUTOMATION e.V., Nürnberg, Deutschland.
EnDat®	EnDat® und das EnDat®-Logo sind eingetragene Marken der Dr. Johannes Heidenhain GmbH, Traunreut, Deutschland.
EPLAN®	EPLAN® und das EPLAN®-Logo sind eingetragene Marken der EPLAN Software & Service GmbH & Co. KG, Monheim, Deutschland.
EtherCAT®, Safety over EtherCAT®, TwinCAT®	EtherCAT®, Safety over EtherCAT® und TwinCAT® sind eingetragene Marken und patentierte Technologien, lizenziert durch die Beckhoff Automation GmbH, Verl, Deutschland.
HIPERFACE®	HIPERFACE® und das HIPERFACE DSL®-Logo sind eingetragene Marken der SICK STEGMANN GmbH, Donaueschingen, Deutschland.
Hyper-V®	Hyper-V® ist eine eingetragene Marke der Microsoft Corporation in den USA und/oder anderen Ländern.
PLCopen®	PLCopen® ist eine eingetragene Marke der PLCopen-Organisation, Gorinchem, Niederlande.
PROFIBUS®, PROFINET®	PROFIBUS® und PROFINET® sind eingetragene Marken der PROFIBUS Nutzerorganisation e.V., Karlsruhe, Deutschland.
PROFIdrive®, PROFIsafe®	PROFIdrive® und PROFIsafe® sind eingetragene Marken der Siemens AG, München, Deutschland.
speedtec®	speedtec® ist eine eingetragene Marke der TE Connectivity Industrial GmbH, Niederwinkling, Deutschland.
TORX®	TORX® und das TORX®-Logo sind eingetragene Marken der Acument Intellectual Properties in den USA und/oder anderen Ländern.
VirtualBox®	VirtualBox® ist eine eingetragene Marke der Oracle America, Inc., Redwood Shores, USA.
VMware®	VMware® ist eine eingetragene Marke der VMware, Inc., Palo Alto, USA.
Windows®, Windows® 7, Windows® 10, Windows® 11	Windows®, das Windows®-Logo, Windows® XP, Windows® 7, Windows® 10 und Windows® 11 sind eingetragene Marken der Microsoft Corporation in den USA und/oder anderen Ländern.

Alle anderen, hier nicht aufgeführten Marken, sind Eigentum ihrer jeweiligen Inhaber.

Erzeugnisse, die als Marken eingetragen sind, sind in dieser Dokumentation nicht besonders kenntlich gemacht. Vorliegende Schutzrechte (Patente, Warenzeichen, Gebrauchsmusterschutz) sind zu beachten.

## 3 Sicherheitshinweise

Von dem in dieser Dokumentation beschriebenen Produkt können Gefahren ausgehen, die durch die Einhaltung der folgenden grundsätzlichen Sicherheitshinweise sowie der enthaltenen technischen Regeln und Vorschriften vermieden werden können.

### 3.1 Qualifiziertes Personal

Um die in dieser Dokumentation beschriebenen Aufgaben ausführen zu können, müssen die damit betrauten Personen fachlich entsprechend qualifiziert sein sowie die Risiken und Restgefahren beim Umgang mit den Produkten einschätzen können. Sämtliche Arbeiten an den Produkten sowie deren Bedienung und Entsorgung dürfen aus diesem Grund ausschließlich von fachlich qualifiziertem Personal ausgeführt werden.

Bei qualifiziertem Personal handelt es sich um Personen, die die Berechtigung zur Ausführung der genannten Tätigkeiten erworben haben, entweder durch eine Ausbildung zur Fachkraft oder die Unterweisung durch Fachkräfte.

Darüber hinaus müssen gültige Vorschriften, gesetzliche Vorgaben, geltende Regelwerke, diese Dokumentation sowie die in dieser enthaltenen Sicherheitshinweise sorgfältig gelesen, verstanden und beachtet werden.

### 3.2 Bestimmungsgemäße Verwendung

Bei den Antriebsreglern PMC SI6 und den Versorgungsmodulen PMC PS6 handelt es sich im Sinne der EN 50178 um elektrische Betriebsmittel der Leistungselektronik für die Regelung des Energieflusses in Starkstromanlagen.

Die Antriebsregler PMC SI6 sind ausschließlich zum Betrieb von Motoren bestimmt, die die Anforderungen der EN 60034-1 erfüllen:

- ▶ Lean-Motoren der Baureihe PMC LM
- ▶ Synchron-Servomotoren (z. B. der Baureihe PMC EZ)
- ▶ Asynchronmotoren
- ▶ Torquemotoren

Das Versorgungsmodul PMC PS6 ist ausschließlich zur Versorgung von einem oder mehreren Antriebsreglern bestimmt. An das Versorgungsmodul PMC PS6 dürfen nur Pilz Antriebsregler der 6. Generation angeschlossen werden.

Eine bestimmungswidrige Verwendung ist der Anschluss anderer elektronischer Lasten oder der Betrieb außerhalb der geltenden technischen Spezifikationen!

Bei Einbau der Antriebsregler in Maschinen ist die Inbetriebnahme (d. h. die Aufnahme des bestimmungsgemäßen Betriebs) solange untersagt, bis festgestellt wurde, dass die Maschine den lokalen Gesetzen und Richtlinien entspricht.

#### EMV-gerechte Montage

Der Antriebsregler PMC SI6 und das Zubehör müssen EMV-gerecht montiert und verdrahtet sein.

#### Modifikation

Als Anwender dürfen Sie den Antriebsregler PMC SI6 sowie das Zubehör weder baulichen noch technischen oder elektrischen Veränderungen unterziehen.

#### Wartung


Der Antriebsregler PMC SI6 und das Zubehör sind wartungsfrei. Treffen Sie jedoch geeignete Maßnahmen, um eventuelle Fehler in der Anschlussverdrahtung ermitteln oder ausschließen zu können.

### 3.3 Transport und Lagerung

Untersuchen Sie die Lieferung sofort nach Erhalt auf etwaige Transportschäden. Teilen Sie diese dem Transportunternehmen sofort mit. Bei Beschädigungen dürfen Sie das Produkt nicht in Betrieb nehmen.

Wenn Sie die Produkte nicht sofort einbauen, lagern Sie sie in einem trockenen und staubfreien Raum.

Transportieren und lagern Sie die Produkte in der Originalverpackung und schützen Sie die Produkte gegen mechanische Stöße und Schwingungen. Beachten Sie hierzu die in den technischen Daten empfohlenen Transport- und Lagerungsbedingungen.

Formieren Sie gelagerte Antriebsregler jährlich oder vor der Inbetriebnahme (siehe [Lagerung](#) [ 103]).

### 3.4 Einsatzumgebung und Betrieb

Bei den Produkten handelt es sich um Produkte mit eingeschränkter Vertriebsklasse gemäß EN IEC 61800-3.

Die Produkte sind nicht für den Einsatz in einem öffentlichen Niederspannungsnetz vorgesehen, das Wohngebiete speist. Es sind Hochfrequenzstörungen zu erwarten, wenn die Produkte in solch einem Netz eingesetzt werden.

Die Produkte sind ausschließlich zum Einbau in Schaltschränke mit mindestens der Schutzklasse IP54 vorgesehen.

Um den einwandfreien und sicheren Betrieb der Produkte gewährleisten zu können, müssen diese fachgerecht projiziert, montiert, bedient und instandgehalten werden.

Betreiben Sie die Produkte unbedingt innerhalb der durch die technischen Daten vorgegebenen Grenzen.

Folgende Anwendungen sind verboten:

- ▶ Der Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen
- ▶ Der Einsatz in Umgebungen mit schädlichen Stoffen nach EN 60721, z. B. Öle, Säure, Gase, Dämpfe, Stäube, Strahlungen

Die Realisierung der folgenden Anwendungen ist nur nach Rücksprache mit Pilz gestattet:

- ▶ Der Einsatz in nicht-stationären Anwendungen
- ▶ Der Anschluss aktiver und passiver Komponenten (Antriebsregler, Versorgungsmodule, Rückspeisemodule oder Entladeeinheiten) fremder Hersteller

Alle Gerätetypen sind ausschließlich für den Betrieb an TN- oder Wye-Netzen vorgesehen, die höchstens einen symmetrischen Kurzschlussstrom gemäß nachfolgender Tabelle liefern.

Für den UL-konformen Betrieb gilt:

Alle Gerätetypen, die mit 480 V<sub>AC</sub> versorgt werden, sind ausschließlich für den Betrieb an geerdeten Wye-Netzen mit 480/277 V<sub>AC</sub> vorgesehen.

Für alle Gerätetypen mit 480 V<sub>AC</sub>-Versorgung darf das Versorgungsnetz höchstens einen symmetrischen Kurzschlussstrom gemäß nachfolgender Tabelle liefern.

Typ des Versorgungsmoduls	Max. symmetrischer Kurzschlussstrom
PMC PS6A24, PMC PS6A34	5000 A
PMC PS6A44	10000 A

Tab. 4: Kurzschlussfestigkeit (SCCR)

Der Antriebsregler verfügt über einen parametrierbaren Wiederanlauf. Wenn der Antriebsregler nach der Energieabschaltung für einen automatischen Wiederanlauf ausgelegt ist, muss dies gemäß EN 61800-5-1 auf der Anlage eindeutig angegeben werden.

Der Antriebsregler verfügt optional über die Sicherheitsfunktion Safe Torque Off (STO) nach EN 61800-5-2 zur sicheren Trennung der Energiezufuhr zum Motor. Darauf aufbauende Maßnahmen zum Schutz vor unerwartetem Anlauf werden u. a. in der EN ISO 12100 und der EN ISO 14118 beschrieben.

## 3.5 An der Maschine arbeiten

Wenden Sie vor allen Arbeiten an Maschinen und Anlagen die 5 Sicherheitsregeln gemäß DIN VDE 0105-100 (Betrieb von elektrischen Anlagen – Teil 100: Allgemeine Festlegungen) in der genannten Reihenfolge an:


- ▶ Freischalten (beachten Sie auch das Freischalten der Hilfsstromkreise).
- ▶ Gegen Wiedereinschalten sichern.
- ▶ Spannungsfreiheit feststellen.
- ▶ Erden und kurzschließen.
- ▶ Benachbarte, unter Spannung stehende Teile abdecken oder abschränken.



### Information

Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten der Geräte. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.

## 3.6 Einbau

Einbauarbeiten sind ausschließlich bei Spannungsfreiheit erlaubt. Beachten Sie die 5 Sicherheitsregeln (siehe [An der Maschine arbeiten](#) [ 23]).



### WARNUNG!

#### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

- Schalten Sie vor sämtlichen Arbeiten an den Geräten alle Versorgungsspannungen ab!
- Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.


Handhaben Sie die Geräte mit Sorgfalt:

- ▶ Beschädigen Sie beim Transport und beim Umgang mit den Geräten keine Bauelemente und ändern Sie keine Isolationsabstände.
- ▶ Vermeiden Sie mechanische Überlastungen.
- ▶ Berühren Sie keine elektronischen Bauelemente und Kontakte.

Um die Geräte vor Überhitzung zu schützen, beachten Sie die in den technischen Daten beschriebenen Betriebsbedingungen sowie für den Einbau die Einhaltung der erforderlichen Mindestfreiräume.

Schützen Sie die Geräte bei der Aufstellung oder sonstigen Arbeiten im Schaltschrank gegen herunterfallende Teile (Drahtreste, Litzen, Metallteile, usw.). Teile mit leitenden Eigenschaften können innerhalb der Geräte zu einem Kurzschluss und damit zum Geräteausfall führen.

## 3.7 Elektrischer Anschluss

Anschlussarbeiten sind ausschließlich bei Spannungsfreiheit erlaubt. Beachten Sie die 5 Sicherheitsregeln (siehe [An der Maschine arbeiten](#) [ 23]).



### WARNUNG!

#### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

- Schalten Sie vor sämtlichen Arbeiten an den Geräten alle Versorgungsspannungen ab!
- Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.

Bei eingeschalteter Versorgungsspannung können an den Anschlussklemmen und den daran angeschlossenen Kabeln gefährliche Spannungen auftreten.

Das Gerät und die daran angeschlossenen Kabel sind nicht zwingend spannungsfrei, wenn die Versorgungsspannung abgeschaltet ist und alle Anzeigen erloschen sind!

Es ist verboten, bei eingeschalteter Versorgungsspannung das Gehäuse zu öffnen, Anschlussklemmen zu stecken oder abzuziehen, eine Anschlussverdrahtung anzuschließen oder zu lösen oder Zubehör aus- oder einzubauen.

Das Gerätegehäuse muss geschlossen sein, bevor Sie die Versorgungsspannung einschalten.

Stellen Sie sicher, dass alle Quick DC-Link-Module nach dem Einbau oder nach einem Gerätetausch mit einem Versorgungsmodul oder mit einem Antriebsregler überbaut oder mit einer Quick DC-Link-Abdeckung abgedeckt sind.

Schützen Sie die Geräte bei der Aufstellung oder sonstigen Arbeiten im Schaltschrank gegen herunterfallende Teile (Drahtreste, Litzen, Metallteile, usw.). Teile mit leitenden Eigenschaften können innerhalb der Geräte zu einem Kurzschluss und damit zum Geräteausfall führen.

Verwenden Sie ausschließlich Kupferleitungen. Die entsprechenden Leiterquerschnitte entnehmen Sie den Normen DIN VDE 0298-4 oder EN 60204-1 (Anhänge D, G) sowie den jeweiligen Klemmenspezifikationen in dieser Dokumentation.

Die Schutzklasse der Geräte ist Schutzerdung (Schutzklasse I nach EN 61140), d. h., der Betrieb ist nur mit vorschriftsmäßigem Anschluss der Schutzleiter zulässig.

Alle Schutzleiteranschlüsse sind mit "PE" oder dem internationalen Erdungssymbol (IEC 60417, Symbol 5019) gekennzeichnet.

Die Produkte sind nicht für den Einsatz in einem öffentlichen Niederspannungsnetz vorgesehen, das Wohngebiete speist. Es sind Hochfrequenzstörungen zu erwarten, wenn die Produkte in solch einem Netz eingesetzt werden.


## 3.8 Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit

Der Besteller hat die Rückverfolgbarkeit der Produkte über die Seriennummer sicherzustellen.



## 3.9 Außerbetriebsetzung

Beachten Sie bei sicherheitsgerichteten Anwendungen die Gebrauchsdauer  $T_M = 20$  Jahre in den sicherheitstechnischen Kennzahlen. Ein Antriebsregler mit integriertem Sicherheitsmodul muss 20 Jahre nach dem Produktionsdatum außer Betrieb genommen werden. Das Produktionsdatum eines Antriebsreglers entnehmen Sie dem zugehörigen Typenschild.

Detaillierte Informationen zum Einsatz der Sicherheitstechnik entnehmen Sie dem zugehörigen Handbuch (siehe [Weiterführende Informationen](#) [ 464]).

## 3.10 Entsorgung

Beachten Sie bei der Entsorgung der Verpackung und des Produkts die aktuellen nationalen und regionalen Bestimmungen! Entsorgen Sie die Verpackung und die einzelnen Produktteile in Abhängigkeit von ihrer Beschaffenheit getrennt, z. B. als:

- ▶ Karton
- ▶ Elektronikschrott (Leiterplatten)
- ▶ Kunststoff
- ▶ Blech
- ▶ Kupfer
- ▶ Aluminium
- ▶ Batterie

## 3.11 Feuerbekämpfung



### GEFAHR!

#### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

Bei Verwendung eines leitenden Feuerbekämpfungsmittels besteht Lebensgefahr durch Stromschlag.

- Verwenden Sie ABC-Pulver oder Kohlenstoffdioxid ( $\text{CO}_2$ ) zur Feuerbekämpfung.

## 4 Security

Security bezeichnet den Schutz und die Sicherheit Ihrer Komponenten und Systeme hinsichtlich Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit.


Während bei der funktionalen Sicherheitstechnik (Safety) die Vermeidung von systematischen oder zufälligen Fehlern im Vordergrund steht, ist im Kontext der Security von gezielten Einflüssen auszugehen. Bei diesen Einflüssen kann es sich um gewollte oder ungewollte mit direktem oder indirektem Zugang zu Geräten handeln.

### Security-Gefahren

- ▶ Fehlbedienung, z. B. Verbindung zu einem falschen Gerät
- ▶ Hardware:
  - Ändern der Verkabelung
  - Ändern der Gerätekonfiguration, z. B. der FSoE-Adresse
  - Demontage von Zubehör, z. B. der SD-Karte
- ▶ Software:
  - Ändern der Firmware
  - Ändern der Gerätekonfiguration, z. B. über die DriveControlSuite, über die SD-Karte oder mithilfe des Skriptmodus
  - Ändern von Parametern
- ▶ Netzwerkaufbau

### Erkennen und Vermeiden von Gefahren

Ihnen stehen beispielsweise die nachfolgenden Hilfsmittel zur Verfügung, um Gefahren erkennen zu können und Manipulationen zu vermeiden.

- ▶ Sorgen Sie für eine eindeutige Gerätekennzeichnung:
  - Referenzkennzeichen
  - Kommunikationsadresse(n)
- ▶ Stellen Sie nach dem Verbindungsaufbau sicher, dass die Kommunikation zum gewünschten Gerät aufgebaut wurde.
- ▶ Testen und protokollieren Sie die (Wieder-)Inbetriebnahme.
- ▶ Prüfen Sie regelmäßig den Security-Log des Antriebsreglers (siehe [Security-Log](#) [ 462]).
- ▶ Begrenzen Sie den Zugang:
  - Physikalisch (Schaltschrank und elektrischen Betriebsraum abschließen)
  - Logisch (Kommunikation einschränken, z. B. durch eine Firewall)
- ▶ Verwenden Sie Siegelband, um Manipulationen an folgenden Schnittstellen erkennen zu können:
  - Service-Schnittstelle Ethernet X9
  - Feldbus-Schnittstellen X200 und X201
  - SD-Slot X700
- ▶ Sorgen Sie für eine Plausibilisierung durch die Steuerung:
  - Gerätestatus
  - Anwendungsspezifische Konfigurations-ID

## Planung der Maßnahmen

Die Anforderungen aus den lokal gültigen Sicherheits- und Anwendungsnormen bezüglich des Schutzes vor Manipulationen sind zu beachten. Die Autorisierung von Personal sowie die Umsetzung der notwendigen Schutzmaßnahmen unterliegen der Verantwortung des Betreibers.

Für alle zu schützenden Systeme ist eine individuelle Betrachtung erforderlich. Organisatorische Schutzmaßnahmen werden durch technische Maßnahmen unterstützt. Ausschließlich technische Maßnahmen sind nicht ausreichend.

Im Zuge der Planung sollten Sie die zu ergreifenden Maßnahmen benennen und dokumentieren.

Solche Maßnahmen sind beispielsweise:

- ▶ Sinnvolle Einteilung von Benutzergruppen
- ▶ Verwendung geeigneter Passwörter
- ▶ Gepflegte Netzwerkpläne

Durch Netzwerkpläne können Sie sicherstellen, dass sichere Netzwerke dauerhaft von öffentlichen Netzwerken getrennt sind und, sofern erforderlich, nur ein definierter Zugang besteht (z. B. über eine Firewall oder eine DMZ).

Ein regelmäßiges, z. B. jährliches Review der Security-Maßnahmen ist ratsam.

## Defense-in-Depth-Konzept

Begegnen Sie Risiken mit mehrschichtigen Security-Lösungen.

Gemäß EN IEC 62443-4-1 ist das Defense-in-Depth-Konzept ein Ansatz zur Verteidigung des Systems gegen einen beliebigen bestimmten Angriff mit Anwendung mehrerer unabhängiger Methoden.

Merkmale:

- ▶ Der Ansatz beruht auf dem Grundgedanken, dass jede Schutzmaßnahme überwunden werden kann und wahrscheinlich auch überwunden wird.
- ▶ Angreifer müssen jede Schicht überwinden oder umgehen, ohne dabei erkannt zu werden.
- ▶ Eine Schwachstelle in einer Schicht kann durch die Fähigkeiten der anderen Schicht abgeschwächt werden.
- ▶ Die IT-Sicherheit des Systems wird zu einem Satz von Schichten innerhalb der gesamten IT-Netzwerk-Sicherheit.
- ▶ Jede Schicht sollte eigenständig sein und nicht auf der gleichen Funktionalität wie die anderen Schichten beruhen und sollte nicht die gleichen Ausfallarten wie diese aufweisen.

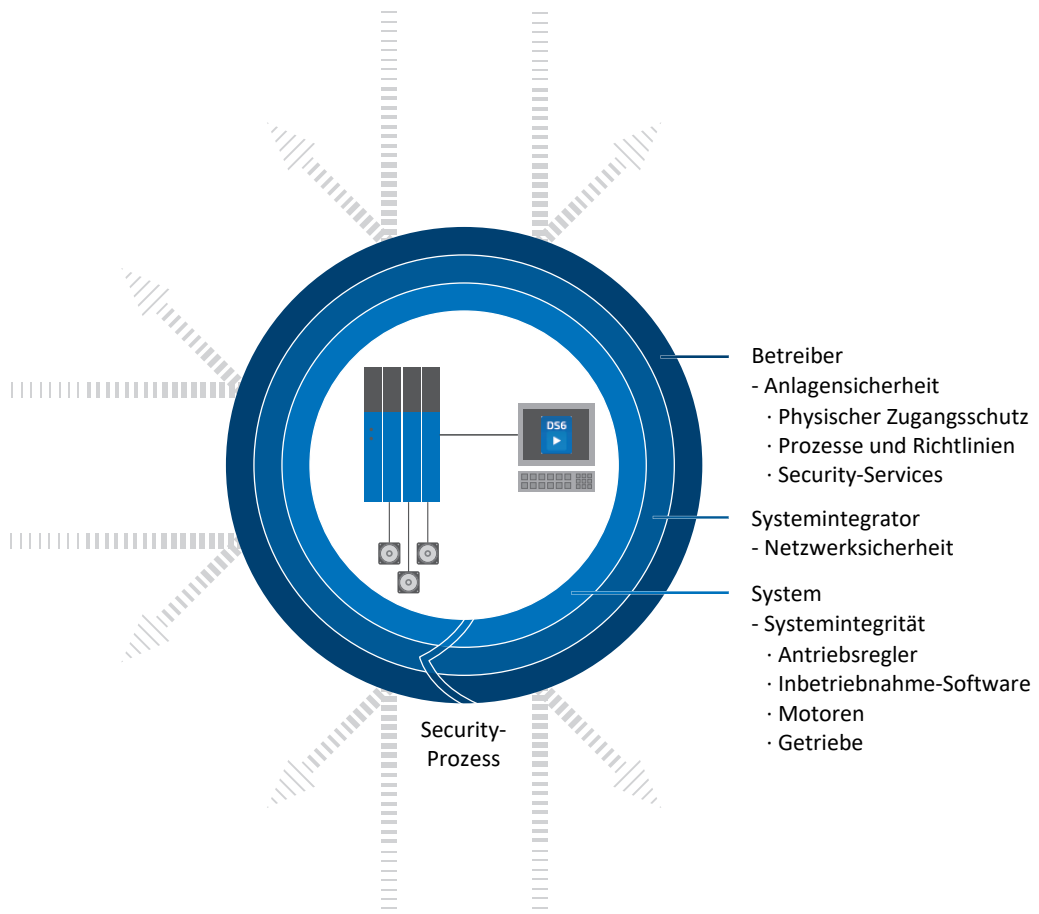


Abb. 1: Defense-in-Depth-Konzept

## 5 UL-konformer Einsatz

In diesem Kapitel finden Sie relevante Informationen für die Verwendung unter UL-Bedingungen (UL – Underwriters Laboratories).

### Umgebungstemperatur der Luft und Verschmutzungsgrad

Die maximale Umgebungstemperatur der Luft für einen UL-konformen Betrieb beträgt 45 °C. Erlaubt ist die Verwendung in einer Umgebung bis Verschmutzungsgrad 2.

### Versorgungsnetz

Alle Gerätetypen, die mit 480 V<sub>AC</sub> versorgt werden, sind ausschließlich für den Betrieb an geerdeten Wye-Netzen mit 480/277 V<sub>AC</sub> vorgesehen.

Für alle Gerätetypen mit 480 V<sub>AC</sub>-Versorgung darf das Versorgungsnetz höchstens einen symmetrischen Kurzschlussstrom gemäß nachfolgender Tabelle liefern.

Typ des Versorgungsmoduls	Max. symmetrischer Kurzschlussstrom
PMC PS6A24, PMC PS6A34	5000 A
PMC PS6A44	10000 A

Tab. 5: Kurzschlussfestigkeit (SCCR)


### Projektierung

Die maximale Anzahl der Geräte innerhalb des Verbunds ist durch bestimmte Größen begrenzt. Der Ausgangsnennstrom  $I_{2N,PU}$  des Versorgungsmoduls, die Ladefähigkeit  $C_{N,PU}$  des Versorgungsmoduls und die Kupferschienenlänge von maximal 1500 mm dürfen nicht überschritten werden.

Beachten Sie hierzu die [Beispielauslegung für den UL-konformen Betrieb](#) [ 418].

Im Anhang finden Sie eine Bestellübersicht der erforderlichen Hardware-Komponenten.

### Netzsicherung

Kennzeichnen Sie jeden Verbund und beachten Sie die Angaben zur [UL-konformen Netzsicherung der eingespeisten Versorgungsmodule](#) [ 131].

### Abzweigschutz

Der integrierte Halbleiter-Kurzschlusschutz ersetzt nicht den Abzweigschutz (Netzsicherung) vor dem Antriebsregler. Der Abzweigschutz muss in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben, dem National Electrical Code und dem Canadian Electrical Code (Teil 1) sowie den zusätzlich geltenden lokalen Vorschriften oder gleichwertigen Bestimmungen sichergestellt werden.

## Schutzerdung

Die Schutzerdung der Motoren, die an die Antriebsregler angeschlossen sind, darf nicht über die Klemmen X20A und X20B erfolgen. Der Schutzleiteranschluss des Motors muss anwendungsspezifisch in Übereinstimmung mit den geltenden elektrischen Standards sichergestellt werden.

PMC PS6A24, PMC PS6A34: Die an Klemme X10 des Versorgungsmoduls PMC PS6 vorhandene Erdung darf nicht für die Schutzerdung des Antriebssystems PMC PS6 in Kombination mit PMC SI6 verwendet werden. Das Gehäuse der Versorgungsmodule PMC PS6 ist durch den Erdungsbolzen M6 mit der Schutzerdung zu verbinden. Beachten Sie ein Anzugsdrehmoment von 4,0 Nm (35 Lb.inch).

PMC PS6A44: Schließen Sie den Schutzleiter über Klemme X10 an das Versorgungsmodul an. Beachten Sie einen Mindestquerschnitt von 10 mm<sup>2</sup> für den Schutzleiter und ein Anzugsdrehmoment von 5,5 Nm (49 Lb.inch).

Das Gehäuse der Antriebsregler ist durch eine ordnungsgemäße Montage der Antriebsregler durch die 2 oder 4 Befestigungsmuttern M5 mit den PMC DL6B-Modulen der Zwischenkreiskopplung zu verbinden. Das angegebene Anzugsdrehmoment für diese Befestigungsschrauben an den PMC DL6B-Modulen beträgt 3,5 Nm (31 Lb.inch).

### Originaltext



#### WARNINGS!

##### Safety grounding


The external motors which are connected to the inverter units SI6A shall not be grounded over the modular drive system. The bonding/grounding of the motor(s) shall occur in the end use application in accordance with the requirements of applicable electrical codes/standards.

The grounding provisions present on the terminals X20A/X20B of the SI6A units are not intended for safety grounding of the motors. The grounding provision present on terminal X10 of the inverter unit is not to be used for the grounding of the drive system.

The PS6A/SI6A units are to be bonded through the M6 grounding studs on the power supply unit PS6A24 or PS6A34 or through terminal X10 on the power supply unit PS6A44.

The chassis of the SI6A units are to be bonded to the DL6B units by means of two or four M5 mounting screws on top of the DL6B unit(s). The specified tightening torque for these mounting screws on the DL6B units is: 3.5 Nm (31 Lb.inch).

Der Anschluss für die Schutzerdung am Gehäuse ist mit dem Erdungssymbol nach IEC 60417 (Symbol 5019) gekennzeichnet.


Beachten Sie für die korrekte Montage die Hinweise zum [UL-konformen Anschluss des Schutzleiters](#) [ 135].

## Funktionserdung

Für den ordnungsgemäßen Betrieb des Antriebssystems PMC PS6 in Kombination mit PMC SI6 sowie des Motors wird zusätzlich zur Schutzerdung eine Funktionserdung benötigt. Die Funktionserdung des Antriebssystems PMC PS6 in Kombination mit PMC SI6 erfolgt über die Klemme X10, die des Motors über die Klemmen X20A und X20B. Die Anschlüsse für die Funktionserdung an den Klemmen X20A und X20B sind mit PE beschriftet. Für den UL-konformen Betrieb gilt: Die mit PE gekennzeichneten Anschlüsse sind ausschließlich für die Funktionserdung bestimmt.

## Motorüberlastschutz/Motortemperaturschutz

Verwenden Sie einen Motorüberlastschutz/Motortemperaturschutz. Der Antriebsregler PMC SI6 verfügt an X2A/X2B, Pin 7 und 8, über Anschlüsse für PTC-Thermistoren (NAT 145 °C, Sensorspannung = 3,3 V<sub>DC</sub>, Sensorstrom = max. 0,6 mA). Die Geräte sind nur für den Einsatz mit Motoren mit integriertem Temperaturschutz vorgesehen. Ein Betrieb ohne Motorüberlastschutz/Motortemperaturschutz in oder am Motor (Brücken von X2) ist nach UL-Zulassung nicht erlaubt!

Beachten Sie für den ordnungsgemäßen Anschluss die [Klemmenbeschreibung X2A/X2B](#) [ 150].

Bei den Encodern EnDat 3 oder HIPERFACE DSL wird die Motortemperatur gemeinsam mit den Encoderdaten über Stecker X4A/X4B übertragen. Eine zusätzliche Verdrahtung an Klemme X2A/X2B ist nicht erforderlich.

## Bremswiderstand

Verwenden Sie Bremswiderstände mit thermischer Überwachung und nachfolgend beschriebenen Grenzwerten:

### Originaltext

Cat. No.	Minimum resistance	Maximum voltage	Maximum wattage
PMC PS6A24	22 Ohm	680 V <sub>DC</sub>	27.2 kW
PMC PS6A34	22 Ohm	680 V <sub>DC</sub>	27.2 kW
PMC PS6A44	9.5 Ohm	680 V <sub>DC</sub>	27.2 kW

Der Temperaturschalter des Bremswiderstands muss an Klemme X23 des Versorgungsmoduls PMC PS6 angeschlossen werden.


Meldet der Temperaturschalter eine Überlastung des Bremswiderstands, muss das Versorgungsmodul PMC PS6 mithilfe des Relais Warning 1 an Klemme X100 vom Netz getrennt werden.

Beachten Sie das [Verschaltungsbeispiel zum UL-konformen Anschluss des Versorgungsmoduls](#) [ 415].

## Bremse

Beachten Sie die [technischen Daten der Bremse](#) [ 81].

## Digitale Eingänge

Beachten Sie für die Klemmen X101 und X103 die [technischen Daten der digitalen Eingänge](#) [ 58].

## Klemmen

Beachten Sie, dass das Grundgerät ohne Klemmen ausgeliefert wird. Passende Klemmensätze sind für jede Baugröße separat erhältlich. Eine Bestellübersicht über die verfügbaren Klemmensätze finden Sie im Anhang.

Die Klemmen sind für den korrekten Anschluss entsprechend beschriftet. Beachten Sie für den Anschluss die Anschlussübersichten und Klemmenbeschreibungen.

## Leistungsklemmen




PMC PS6A24, PMC PS6A34: Verwenden Sie nur Kupferleitungen für 60/75 °C Umgebungstemperatur.

PMC PS6A44: Verwenden Sie nur Kupferleitungen für 75 °C Umgebungstemperatur.

## Versorgung 24 V und Sicherungen

Niederspannungsschaltkreise müssen von einer isolierten Quelle versorgt werden, deren maximale Ausgangsspannung  $30 V_{DC}$  nicht übersteigt.

Sicherungen für  $24 V_{DC}$ -Versorgungen müssen nach UL 248 für DC-Spannung zugelassen sein.

- ▶ Sichern Sie die  $24 V_{DC}$ -Versorgung des Steuerteils mit einer Sicherung 10 A (träge). Beachten Sie hierzu die [Klemmenbeschreibung X11](#) [ 141], Pin 1 oder 2 (+).
- ▶ Sichern Sie die  $24 V_{DC}$ -Versorgung der Bremse mit einer Sicherung 10 A (träge). Beachten Sie hierzu die [Klemmenbeschreibung X300](#) [ 171], Pin 1 oder 2 (+).
- ▶ Für die Sicherheitsfunktion STO über Klemme X12 (Option PMC SR6) gilt: Sichern Sie die Versorgungsspannung des Statussignals mit einer Sicherung 3,15 A (träge). Beachten Sie hierzu die [Klemmenbeschreibung X12](#) [ 161], Pin 8 ( $U_{1status}$ ).

## UL-Prüfung

Während der UL-Abnahme wurden ausschließlich die Risiken für einen elektrischen Stromschlag und die Brandgefahr untersucht. Funktionale Sicherheitsaspekte wurden bei der UL-Abnahme nicht bewertet. Diese werden für Pilz beispielsweise durch die Zertifizierungsstelle TÜV SÜD bewertet.



## 6 Systemaufbau

Das System der Anreihtechnik setzt sich aus mindestens einem Versorgungsmodul PMC PS6 und einem Antriebsregler PMC SI6 zusammen. Zur Energieversorgung der im Verbund vorhandenen Antriebsregler benötigen Sie für jedes Versorgungsmodul und für jeden Antriebsregler passende Quick DC-Link-Module zur Zwischenkreiskopplung.

Für die Anbindung der Antriebsregler an eine übergeordnete Steuerung empfehlen wir den Feldbus EtherCAT sowie eine Applikation mit CiA 402-Schnittstelle oder alternativ den Feldbus PROFINET mit der Applikation PROFIdrive. Mit der Software DriveControlSuite nehmen Sie die Antriebsregler in Betrieb.

Die Antriebsregler bieten optional die Sicherheitsfunktion STO nach EN 61800-5-2. Für die Anbindung an einen überlagerten Sicherheitskreis stehen unterschiedliche Schnittstellen zur Verfügung.

Nachfolgende Grafik verdeutlicht den prinzipiellen Systemaufbau.

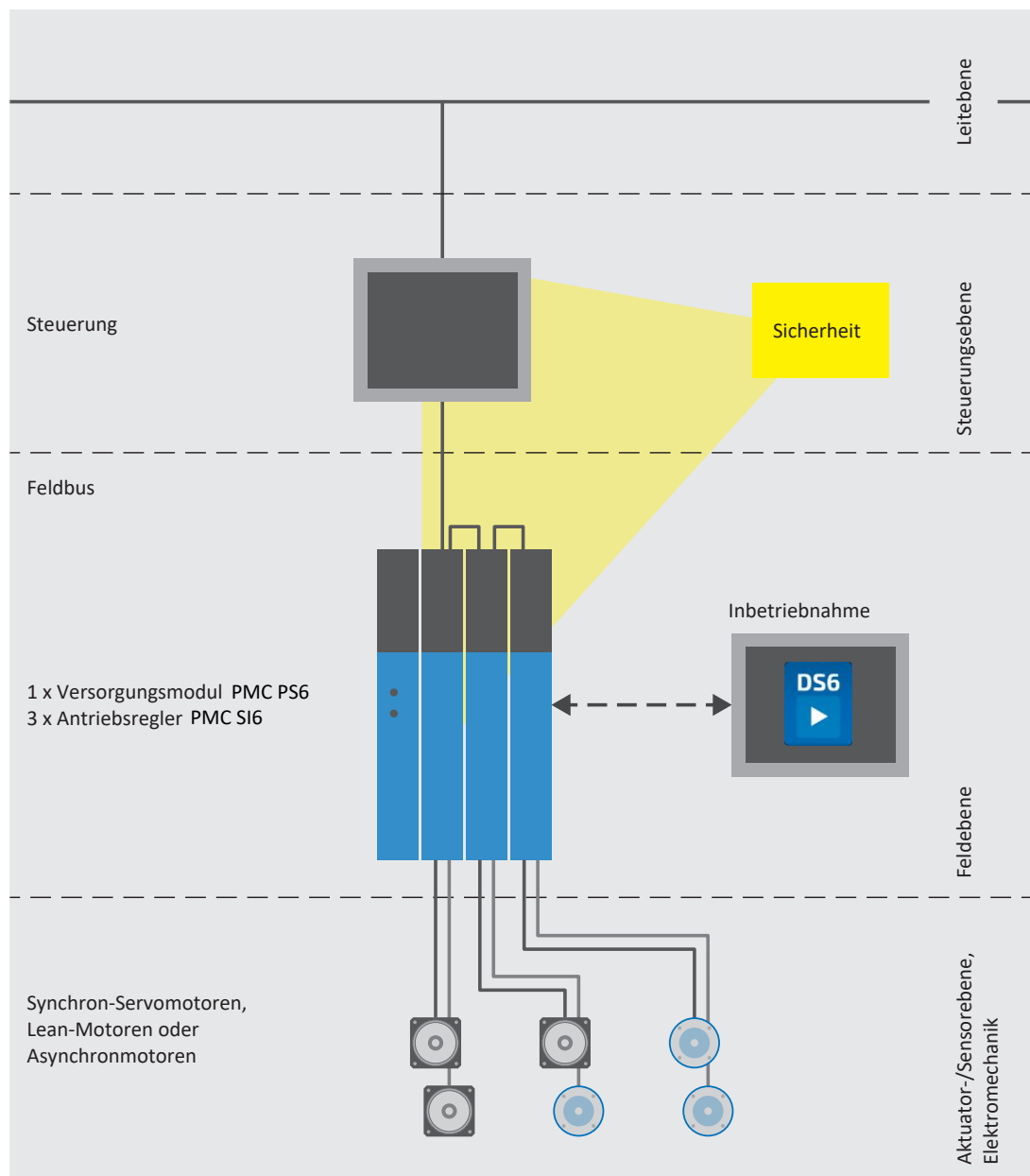


Abb. 2: Systemüberblick zur Anreihtechnik mit PMC SI6 und PMC PS6

## 6.1 Hardware-Komponenten


Nachfolgend erhalten Sie einen Überblick über die zur Verfügung stehenden Hardware-Komponenten.

### 6.1.1 Versorgungsmodul

Das Versorgungsmodul PMC PS6 ist in drei Baugrößen erhältlich.

#### 6.1.1.1 Typenschild

Das Typenschild ist seitlich auf dem Versorgungsmodul platziert.


**STÖBER**

Kieselbronner Str. 12 | 75177 Pforzheim | Germany  
Phone: + 49 7231 582-0 | [www.stober.com](http://www.stober.com)

Type	ID no.	HW	Date	S/N
<b>PS6A24</b>	<b>56650</b>	<b>003 HD</b>	<b>2311</b>	<b>9001304</b>

Eingangsspannung **3 x 400 V<sub>AC</sub> 50 Hz**  
 Input voltage **UL: 3 x 480 V<sub>AC</sub> 50-60 Hz**  
 Tension d'entrée


Eingangsstrom **25.0 A**  
 Input current **UL: 23.0 A**  
 Courant d'entrée **3-phase**


Ausgangsdaten **10 kW / 560 V<sub>DC</sub>**  
 Output data **UL: 21.4 A / 680 V<sub>DC</sub>**  
 Données de sortie **DC link max. charging capacity 5 mF**


Schutzart Protection class **IP20**  
 Protection

Efficiency **IE2**  
 $\eta_N =$

---

  
 LISTED  
 [IND. CONT. EQ.]  
 E189114







**WARNING: GEFAHR DES ELEKTRISCHEN SCHLAGS. GEFAHRLICHE SPANNUNGEN KÖNNEN NACH DEM ABSCHALTEN FÜR 15 MINUTEN ANLIEGEN**  
 Inbetriebnahmeanleitung beachten!

**WARNING: RISK OF ELECTRIC SHOCK. DANGEROUS VOLTAGE MAY EXIST FOR 15 MINUTES AFTER REMOVING POWER.**  
 Always observe the commissioning instructions!

**AVERTISSEMENT: RISQUE DU CHOC ÉLECTRIQUE. UNE TENSION DANGEREUSE PEUT ÊTRE PRÉSENTÉE JUSQU'À 15 MINUTES APRÈS AVOIR COUPÉ L'ALIMENTATION.**  
 Veuillez respecter la notice de mise en service!

For UL/cUL: Power Terminals: Use 60/75 °C Copper Conductors Only

Abb. 3: Typenschild PS6A24

Bezeichnung	Wert im Beispiel	Bedeutung
Type	PS6A24	Produktionsinformationen
ID no.	56650	
HW	003 HD	
Date	2311 (Jahr/ Kalenderwoche)	
S/N	9001304	
Eingangsspannung	3 × 400 V <sub>AC</sub> UL: 3 × 480 V <sub>AC</sub>	Eingangsspannung
Eingangsstrom	25.0 A UL: 23.0 A 3-phase	Eingangsstrom  Anzahl der Phasen
Ausgangsdaten	10 kW / 560 V <sub>DC</sub> UL: 21.4 A / 680 V <sub>DC</sub> DC link max. charging capacity 5 mF	Ausgangsspannung und Nennleistung oder Nennstrom  Maximale Ladefähigkeit
Schutzart	IP20	Schutzart
Efficiency	IE2	Energieeffizienzklasse
	$\eta_N =$	Nenneffizienz

Tab. 6: Bedeutung der Angaben auf dem Typenschild des Versorgungsmoduls



### Information

UL- und cUL-zertifizierte Geräte mit entsprechendem Prüfzeichen erfüllen die Anforderungen der Standards UL 61800-5-1 und CSA C22.2 No. 274.

#### 6.1.1.2

#### Typenbezeichnung

PS	6	A	2	4
----	---	---	---	---

Tab. 7: Beispiel-Code zur Typenbezeichnung des Versorgungsmoduls

Code	Bezeichnung	Ausführung
PS	Baureihe	
6	Generation	6. Generation
A	Version	
2 – 4	Baugröße (BG)	
4	Leistungsstufe	

Tab. 8: Bedeutung des Beispiel-Codes

## 6.1.1.3

### Materialvariante

Über dem Typenschild befindet sich seitlich auf dem Versorgungsmodul ein weiterer Aufkleber mit der Materialvariante (MV) sowie der Seriennummer (SN).



Abb. 4: Aufkleber mit MV- und Seriennummer

Wert im Beispiel	Bedeutung
PMC PS6A24	Typenbezeichnung Pilz
ID No. 8C123456	Identifikationsnummer
MV0000012345	MV-Nummer
SN 60011192064	Seriennummer
1000914812 / 001100	Auftragsnummer/Auftragsposition

Tab. 9: Bedeutung der Angaben auf dem Aufkleber

## 6.1.1.4

### Baugrößen

Typ	Id.-Nr.	Baugröße
PMC PS6A24	8C000001	BG 2
PMC PS6A34	8C000003	BG 3
PMC PS6A44	8C000184	BG 4

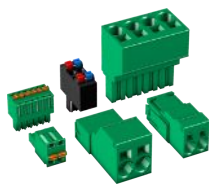
Tab. 10: Verfügbare PMC PS6-Typen und -Baugrößen



PMC PS6 in den Baugrößen 2 bis 4

Beachten Sie, dass das Grundgerät ohne Klemmen ausgeliefert wird. Passende Klemmensätze sind für jede Baugröße separat erhältlich.

## Klemmensatz für Versorgungsmodul



(Abb. ähnlich)

Folgende Ausführungen sind verfügbar:

Id.-Nr. 8C000002

Klemmensatz für PMC PS6A24. Inhalt: 6 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000004

Klemmensatz für PMC PS6A34. Inhalt: 6 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000185

Klemmensatz für PMC PS6A44. Inhalt: 3 Klemmen.

## 6.1.2

### Antriebsregler

Der Antriebsregler PMC SI6 ist in mehreren Baugrößen als Einzel- oder Doppelachsregler erhältlich. Darüber hinaus stehen verschiedene Sicherheitsoptionen zur Auswahl.

### 6.1.2.1

#### Typenschild

Das Typenschild ist seitlich auf dem Antriebsregler platziert.


**STÖBER**

Kieselbronner Str. 12 | 75177 Pforzheim | Germany  
Phone: + 49 7231 582-0 | [www.stober.com](http://www.stober.com)

Type	ID no.	HW	Date	S/N
<b>SI6A061</b>	<b>56645</b>	<b>027</b>	<b>HD 2311</b>	<b>9001302</b>
Eingangsspannung Input voltage Tension d'entrée	UL:		560 V <sub>DC</sub> 680 V <sub>DC</sub>	
Eingangsstrom Input current Courant d'entrée	UL:		4.2 A	
Ausgangsdaten Output data Données de sortie	@4 kHz:		0..460 V <sub>AC</sub> 0..700 Hz	
	@8 kHz:		5.0 A 4.5 A	
Schutzart Protection class Protection			3-phase IP20	
Efficiency			IE2 η <sub>N</sub> = 97,1%	





**WARNUNG:** GEFAHR DES ELEKTRISCHEN SCHLAGS. GEFÄHRLICHE SPANNUNGEN KÖNNEN NACH DEM ABSCHALTEN FÜR 15 MINUTEN ANLIEGEN  
(Inbetriebnahmeanleitung beachten!)

**WARNING:** RISK OF ELECTRIC SHOCK. DANGEROUS VOLTAGE MAY EXIST FOR 15 MINUTES AFTER REMOVING POWER.  
Always observe the commissioning instructions!

**AVERTISSEMENT:** RISQUE DU CHOC ÉLECTRIQUE. UNE TENSION DANGEREUSE PEUT ÊTRE PRÉSENTÉE JUSQU'À 15 MINUTES APRÈS AVOIR COUPÉ L'ALIMENTATION.  
Veuillez respecter la notice de mise en service!




For UL/cUL: Power Terminals: Use 60/75 °C Copper Conductors Only

Abb. 5: Typenschild SI6A061

Bezeichnung	Wert im Beispiel	Bedeutung
Type	SI6A061	Produktionsinformationen
ID no.	56645	
HW	027 HD	
Date	2311 (Jahr/ Kalenderwoche)	
S/N	9001302	
Eingangsspannung	560 V <sub>DC</sub> UL: 680 V <sub>DC</sub>	Eingangsspannung
Eingangsstrom	UL: 4.2 A	Eingangsstrom
Ausgangsdaten	0...460 V <sub>AC</sub> 0...700 Hz @4 kHz: 5.0 A @8 kHz: 4.5 A 3-phase	Ausgangsspannung Ausgangsfrequenz Ausgangsstrom bei 4 kHz Taktfrequenz Ausgangsstrom bei 8 kHz Taktfrequenz Anzahl der Phasen
Schutzart	IP20	Schutzart
Efficiency	IE2	Energieeffizienzklasse
	$\eta_N = 97,1 \%$	Nenneffizienz

Tab. 11: Bedeutung der Angaben auf dem Typenschild des Antriebsreglers



### Information

UL- und cUL-zertifizierte Geräte mit entsprechendem Prüfzeichen erfüllen die Anforderungen der Standards UL 61800-5-1 und CSA C22.2 No. 274.

## 6.1.2.2 Typenbezeichnung

SI	6	A	0	6	1	Z
----	---	---	---	---	---	---

Tab. 12: Beispiel-Code zur Typenbezeichnung des Antriebsreglers

Code	Bezeichnung	Ausführung
SI	Baureihe	
6	Generation	6. Generation
A	Version	
0 – 3	Baugröße (BG)	
6	Leistungsstufe	Leistungsstufe innerhalb der Baugröße
1 2	Achsregler	Einzelachsregler Doppelachsregler
Z R U Y	Sicherheitstechnik	PMC SZ6: ohne Sicherheitstechnik PMC SR6: STO über Klemmen PMC SU6: STO und SS1 über PROFIsafe PMC SY6: STO und SS1 über FSoE

Tab. 13: Bedeutung des Beispiel-Codes

## 6.1.2.3 Materialvariante

Über dem Typenschild befindet sich seitlich auf dem Antriebsregler ein weiterer Aufkleber mit der Materialvariante (MV) sowie der Seriennummer (SN).



Abb. 6: Aufkleber mit MV- und Seriennummer

Wert im Beispiel	Bedeutung
PMC SI6A061Y/EC 2x 5A	Typenbezeichnung Pilz
ID No. 8C123456	Identifikationsnummer
MV0000012345	MV-Nummer
SN 60011192064	Seriennummer
1000914812 / 001100	Auftragsnummer/Auftragsposition

Tab. 14: Bedeutung der Angaben auf dem Aufkleber

## 6.1.2.4

## Baugrößen

Typ	Baugröße	Achsregler
PMC SI6A061	BG 0	Einzelachsregler
PMC SI6A062	BG 0	Doppelachsregler
PMC SI6A161	BG 1	Einzelachsregler
PMC SI6A162	BG 1	Doppelachsregler
PMC SI6A261	BG 2	Einzelachsregler
PMC SI6A262	BG 2	Doppelachsregler
PMC SI6A361	BG 3	Einzelachsregler

Tab. 15: Verfügbare PMC SI6-Typen und -Baugrößen

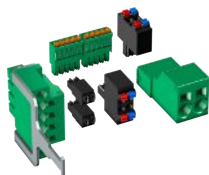


PMC SI6 in den Baugrößen 0 bis 3

Beachten Sie, dass das Grundgerät ohne Klemmen ausgeliefert wird. Passende Klemmensätze sind für jede Baugröße separat erhältlich.



## Klemmensatz für Antriebsregler – Option PMC SZ6 (ohne Sicherheitstechnik), PMC SU6 (STO und SS1 über PROFIsafe) oder PMC SY6 (STO und SS1 über FSoE)



(Abb. ähnlich)

Folgende Ausführungen sind verfügbar:

Id.-Nr. 8C000006

Klemmensatz für PMC SI6A061Z/U/Y. Inhalt: 8 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000014

Klemmensatz für PMC SI6A062Z/U/Y. Inhalt: 11 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000022

Klemmensatz für PMC SI6A161Z/U/Y. Inhalt: 8 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000030

Klemmensatz für PMC SI6A162Z/U/Y. Inhalt: 11 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000038

Klemmensatz für PMC SI6A261Z/U/Y. Inhalt: 8 Klemmen.

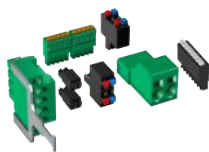
Id.-Nr. 8C000046

Klemmensatz für PMC SI6A262Z/U/Y. Inhalt: 11 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000054

Klemmensatz für PMC SI6A361Z/U/Y. Inhalt: 8 Klemmen.

## Klemmensatz für Antriebsregler – Option PMC SR6 (STO über Klemmen)



(Abb. ähnlich)

Folgende Ausführungen sind verfügbar:

Id.-Nr. 8C000005

Klemmensatz für PMC SI6A061R. Inhalt: 9 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000013

Klemmensatz für PMC SI6A062R. Inhalt: 12 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000021

Klemmensatz für PMC SI6A161R. Inhalt: 9 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000029

Klemmensatz für PMC SI6A162R. Inhalt: 12 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000037

Klemmensatz für PMC SI6A261R. Inhalt: 9 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000045

Klemmensatz für PMC SI6A262R. Inhalt: 12 Klemmen.

Id.-Nr. 8C000053

Klemmensatz für PMC SI6A361R. Inhalt: 9 Klemmen.

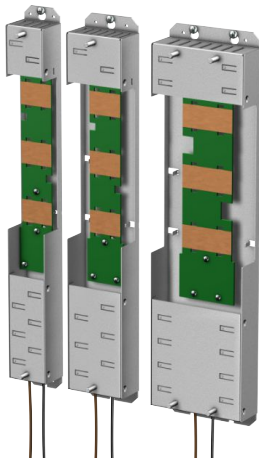
## 6.1.3 Zwischenkreiskopplung

Zur Energieversorgung der im Verbund vorhandenen Antriebsregler benötigen Sie für jedes Versorgungsmodul PMC PS6 und für jeden Antriebsregler PMC SI6 passende Quick DC-Link-Module vom Typ PMC DL6B.

Für die horizontale Kopplung erhalten Sie die Hinterbaumodule PMC DL6B in unterschiedlichen Ausführungen, passend zur Baugröße des Antriebsreglers oder Versorgungsmoduls.

Die Schnellspannklammern zur Befestigung der Kupferschienen sowie ein Isolationsverbindungsteil sind im Lieferumfang enthalten. Nicht im Lieferumfang enthalten sind die Kupferschienen. Diese müssen ein Querschnittsmaß von 5 x 12 mm besitzen. Isolationsendteile für den linken und rechten Abschluss des Verbunds sowie Abdeckungen für die Hinterbaumodule sind separat erhältlich. Die Abdeckungen schützen im Schaltschrank verbaute Hinterbaumodule, die erst später mit Antriebsreglern oder Versorgungsmodulen überbaut werden, beispielsweise im Rahmen einer Nachrüstung.

### Quick DC-Link PMC DL6B – Hinterbaumodul für Antriebsregler



Folgende Ausführungen sind verfügbar:

PMC DL6B10

Id.-Nr. 8C000086

Hinterbaumodul für Antriebsregler der Baugröße 0:

PMC SI6A061 und PMC SI6A062

PMC DL6B11

Id.-Nr. 8C000087

Hinterbaumodul für Antriebsregler der Baugröße 1 oder 2  
(Einzelachsregler):

PMC SI6A161, PMC SI6A162 und PMC SI6A261

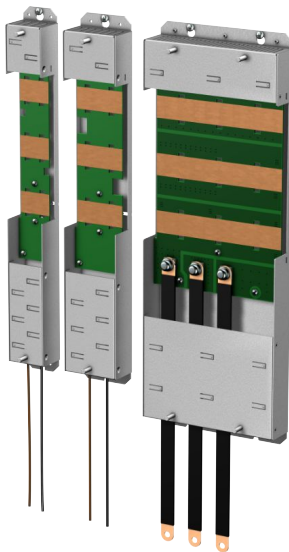
PMC DL6B12

Id.-Nr. 8C000088

Hinterbaumodul für Antriebsregler der Baugröße 2  
(Doppelachsregler) oder 3:

PMC SI6A262 und PMC SI6A361

### Quick DC-Link PMC DL6B – Hinterbaumodul für Versorgungsmodul



Folgende Ausführungen sind verfügbar:

PMC DL6B20

Id.-Nr. 8C000089

Hinterbaumodul für Versorgungsmodul der Baugröße 2:

PMC PS6A24

PMC DL6B21

Id.-Nr. 8C000090

Hinterbaumodul für Versorgungsmodul der Baugröße 3:

PMC PS6A34

PMC DL6B22

Id.-Nr. 8C000186

Hinterbaumodul für Versorgungsmodul der Baugröße 4:

PMC PS6A44

## Quick DC-Link PMC DL6B – Isolationsendteil



Id.-Nr. 8C000085

Isolationsendteile für den linken und rechten Abschluss des Verbunds, 2 Stück.

## Quick DC-Link PMC DL6B – Abdeckung



Folgende Ausführungen sind verfügbar:

PMC QDL6C10

Id.-Nr. 8C000187

Abdeckung für Hinterbaumodul PMC DL6B10 oder PMC DL6B20,  
Abmessungen: 373 × 45 × 1 mm

PMC QDL6C11

Id.-Nr. 8C000188

Abdeckung für Hinterbaumodul PMC DL6B11 oder PMC DL6B21,  
Abmessungen: 373 × 64 × 1 mm

PMC QDL6C12

Id.-Nr. 8C000189

Abdeckung für Hinterbaumodul PMC DL6B12,  
Abmessungen: 373 × 105 × 1 mm

## 6.1.4      **Betreibbare Motoren, Encoder und Bremsen**

Mit dem Antriebsregler PMC SI6 können Sie Lean-Motoren der Baureihe PMC LM, Synchron-Servomotoren (z. B. der Baureihe PMC EZ), Asynchronmotoren, Linear- oder Torquemotoren betreiben.

Für die Rückführung stehen am Anschluss X4 Auswertungsmöglichkeiten für die folgenden Encoder zur Verfügung:

- ▶ Encoder EnDat 2.1/2.2 digital
- ▶ SSI-Encoder
- ▶ Inkrementalencoder TTL differenziell und HTL differenziell (HTL über Adapter PMC HT6)
- ▶ Resolver
- ▶ Encoder EnDat 3 oder HIPERFACE DSL (bei Ausführung One Cable Solution)

Ferner stehen am Anschluss X101 und X103 Auswertungsmöglichkeiten für die folgenden Encoder zur Verfügung:

- ▶ Inkrementalencoder HTL single-ended
- ▶ Puls-/Richtungsschnittstelle HTL single-ended

Alle Gerätetypen des Antriebsreglers PMC SI6 verfügen über Anschlüsse für PTC-Thermistoren und können im Standard eine 24 V<sub>DC</sub>-Bremsen ansteuern.

## 6.1.5 Zubehör

Informationen zum verfügbaren Zubehör entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.

### 6.1.5.1 Sicherheitstechnik

Die Sicherheitsmodule dienen der Realisierung der Sicherheitsfunktion STO. Sie verhindern das Erzeugen eines Drehfelds im Leistungsteil des Antriebsreglers. Auf externe Anforderung oder im Fehlerfall schaltet das Sicherheitsmodul den Antriebsregler in den Zustand STO. Abhängig von der gewählten Ausführung des Zubehörs stehen unterschiedliche Benutzerschnittstellen und weitere Sicherheitsfunktionen zur Verfügung.

Die zweikanalig aufgebaute Sicherheitsfunktion STO wirkt bei Doppelachsreglern auf beide Achsen.



#### Information

Der Antriebsregler wird in der Standardausführung ohne Sicherheitstechnik ausgeliefert (Option PMC SZ6). Möchten Sie einen Antriebsregler mit integrierter Sicherheitstechnik, müssen Sie diese zusammen mit dem Antriebsregler bestellen. Die Sicherheitsmodule sind fester Bestandteil der Antriebsregler und dürfen nicht modifiziert werden.

#### Option PMC SZ6 – ohne Sicherheitstechnik

Id.-Nr. —  
Ausführung ohne Sicherheitstechnik.

#### Sicherheitsmodul PMC SR6 – STO über Klemmen



Id.-Nr. —  
Optionales Zubehör für den Einsatz der Sicherheitsfunktion Safe Torque Off (STO) in sicherheitsrelevanten Anwendungen (PL e, SIL 3) nach EN ISO 13849-1 und EN 61800-5-2. Anbindung an den überlagerten Sicherheitskreis über Klemme X12.

#### Sicherheitsmodul PMC SY6 – STO und SS1 über FSoE



Id.-Nr. —  
Optionales Zubehör für den Einsatz der Sicherheitsfunktionen Safe Torque Off (STO) und Safe Stop 1 (SS1) in sicherheitsrelevanten Anwendungen (PL e, SIL 3) nach EN ISO 13849-1 und EN 61800-5-2. Anbindung an den überlagerten Sicherheitskreis über Fail Safe over EtherCAT (FSoE).

#### Sicherheitsmodul PMC SU6 – STO und SS1 über PROFI-safe



Id.-Nr. —  
Optionales Zubehör für den Einsatz der Sicherheitsfunktionen Safe Torque Off (STO) und Safe Stop 1 (SS1) in sicherheitsrelevanten Anwendungen (PL e, SIL 3) nach EN ISO 13849-1 und EN 61800-5-2. Anbindung an den überlagerten Sicherheitskreis über PROFINET (PROFI-safe).

Detaillierte Informationen zum Einsatz der Sicherheitstechnik entnehmen Sie dem zugehörigen Handbuch (siehe [Weiterführende Informationen](#) [ 464]).

## 6.1.5.2

### Kommunikation

Der Antriebsregler verfügt über zwei Schnittstellen für die EtherCAT- oder PROFINET-Anbindung auf der Geräteoberseite sowie über eine Ethernet-Service-Schnittstelle auf der Gerätefront. Kabel für die Anbindung sind separat erhältlich.

#### EtherCAT oder PROFINET



Geben Sie bei der Bestellung des Grundgeräts das gewünschte Feldbussystem an, da die Feldbuskommunikation über die Firmware bestimmt wird.

#### EtherCAT-Kabel



Ethernet-Patchkabel, CAT5e, gelb.

Folgende Ausführungen sind verfügbar:

Id.-Nr. auf Anfrage: Länge ca. 0,25 m.

Id.-Nr. auf Anfrage: Länge ca. 0,5 m.

#### PC-Verbindungskabel



Id.-Nr. auf Anfrage

Kabel zur Kopplung der Service-Schnittstelle X9 mit dem PC, CAT5e, blau, Länge: 5 m.

#### USB 2.0 Ethernet-Adapter



Id.-Nr. auf Anfrage

Adapter für die Kopplung von Ethernet auf einen USB-Anschluss.

Weiterführende Informationen zur Feldbusanbindung entnehmen Sie dem zugehörigen Handbuch (siehe [Weiterführende Informationen](#) [ 464]).

## 6.1.5.3

### Bremswiderstand

Pilz bietet Bremswiderstände unterschiedlichster Bauformen und Leistungsklassen an.

Nähere Informationen hierzu entnehmen Sie den technischen Daten

(siehe [Bremswiderstand](#) [ 82]).

## 6.1.5.4

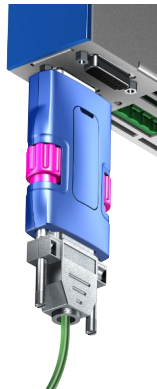
### Drossel

Ihrem Einsatzgebiet entsprechend bietet Pilz unterschiedliche Drosseln an.

Nähere Informationen entnehmen Sie den technischen Daten (siehe [Drossel](#) [ 89]).

## 6.1.5.5 Encoder-Batterieminid

### Absolute Encoder Support PMC AES



Id.-Nr. auf Anfrage  
 Batteriemodul zur Pufferung der Versorgungsspannung bei Verwendung induktiver Encoder EnDat 2.2 digital mit batteriegepufferter Multiturn-Stufe, zum Beispiel EBI1135 oder EBI135.  
 Eine Batterie ist beigefügt.



#### Information

Beachten Sie, dass Sie für den Anschluss an den Antriebsregler eventuell aus Platzgründen ein 15-poliges Verlängerungskabel zwischen Buchse und PMC AES benötigen.

- Zwischen Buchse und PMC AES kann ein handelsübliches, geschirmtes Verlängerungskabel mit 15-poligem D-Sub-Stecker und einer Länge  $\leq 1$  m verwendet werden.

### Tauschbatterie PMC AES



Id.-Nr. auf Anfrage  
 Tauschbatterie für das Batteriemodul PMC AES.

## 6.1.5.6 HTL- auf TTL-Adapter

### HTL- auf-TTL-Adapter PMC HT6



Id.-Nr. auf Anfrage  
 Adapter für Antriebsregler der Baureihen PMC SC6 und PMC SI6 zur Pegelumsetzung von HTL-Signalen auf TTL-Signale.  
 Er dient dem Anschluss eines Inkrementalencoders HTL differenziell an Klemme X4 des Antriebsreglers.

## 6.1.5.7 Schnittstellenadapter

### Schnittstellenadapter PMC AP6



Folgende Varianten sind verfügbar:

PMC AP6A00

Id.-Nr. auf Anfrage

Adapter X4 Resolver, 9/15-polig.

Adapter für den Anschluss von Resolverkabeln mit 9-poligem D-Sub-Stecker an die Encoderschnittstelle X4 des Antriebsreglers.

PMC AP6A01

Id.-Nr. auf Anfrage

Adapter X4 Resolver, 9/15-polig mit seitlich herausgeführten Adern des Motortemperatursensors (Aderlänge: ca. 11 cm).

Adapter für den Anschluss von Resolverkabeln mit 9-poligem D-Sub-Stecker an die Encoderschnittstelle X4 des Antriebsreglers.

## 6.2 Software-Komponenten

Für die Inbetriebnahme Ihres Antriebssystems und die Realisierung Ihrer Anwendung stehen verschiedene Software-Komponenten zur Verfügung.

### 6.2.1 Projektierung und Parametrierung

Zur Projektierung und zur Parametrierung kann der Antriebsregler über die Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite (DS6) angesprochen werden. Das Programm führt Sie anhand von Assistenten Schritt für Schritt durch den gesamten Projektierungs- und Parametrierungsvorgang.

### 6.2.2 Applikationen

Für die zentrale Bewegungsführung anspruchsvoller Maschinen empfiehlt sich eine steuerungsbasierende Applikation.

Mit den steuerungsbasierenden Betriebsarten der Applikation CiA 402 (csp, csv, cst, ip) oder der steuerungsbasierenden Applikationsklasse der Applikation PROFIdrive (AC4) realisieren Sie Anwendungen mit synchronisierter, zyklischer Sollwertvorgabe durch eine Motion Control-Steuerung. Zusätzlich können die Antriebsregler auch selbstständig Bewegungsaufgaben übernehmen, zum Beispiel Referenzierfahrten und Tippen bei der Inbetriebnahme.

Daneben stehen die antriebsbasierenden Applikationen Drive Based und Drive Based Synchronous, die antriebsbasierenden Betriebsarten der Applikation CiA 402 (pp, vl, pv, pt) und die antriebsbasierenden Applikationsklassen der Applikation PROFIdrive (AC1, AC3) zur Verfügung.

Mithilfe einer an IEC 61131-3 angelehnten Programmierung mit CFC ist es darüber hinaus möglich, neue Applikationen zu erstellen oder bestehende zu erweitern.

Detaillierte Informationen zu den verfügbaren Applikationen entnehmen Sie dem zugehörigen Handbuch (siehe [Weiterführende Informationen](#) [ 464]).



## 7 Technische Daten

Technische Daten zu den Antriebsreglern, Versorgungsmodulen und zum Zubehör entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.

### 7.1 Allgemeine technische Daten

Nachfolgende Angaben gelten gleichermaßen für den Antriebsregler PMC SI6 und das Versorgungsmodul PMC PS6.

Gerätemerkmale	
Schutzart Gerät	IP20
Schutzart Einbauraum	Mindestens IP54
Schutzklasse	Schutzklasse I nach EN 61140
Funkentstörung	Integrierter Netzfilter nach EN 61800-3, Störaussendung Klasse C3
Überspannungskategorie	III nach EN 61800-5-1
Kenn- und Prüfzeichen	CE, cULus, RoHS

Tab. 16: Gerätemerkmale

Transport- und Lagerungsbedingungen	
Lager-/ Transporttemperatur	–20 °C bis +70 °C Maximale Änderung: 20 K/h
Luftfeuchtigkeit	Maximale relative Luftfeuchtigkeit 85 %, nicht betauend
Vibration (Transport) nach EN 60068-2-6	5 Hz ≤ f ≤ 9 Hz: 3,5 mm 9 Hz ≤ f ≤ 200 Hz: 10 m/s <sup>2</sup> 200 Hz ≤ f ≤ 500 Hz: 15 m/s <sup>2</sup>
Fallhöhe bei freiem Fall <sup>1</sup> Gewicht < 100 kg nach EN 61800-2 (bzw. IEC 60721-3-2, Klasse 2M4)	0,25 m

Tab. 17: Transport- und Lagerungsbedingungen

Betriebsbedingungen	
Umgebungstemperatur im Betrieb	0 °C bis 45 °C bei Nenndaten 45 °C bis 55 °C mit Derating –2,5 % / K
Luftfeuchtigkeit	Maximale relative Luftfeuchtigkeit 85 %, nicht betauend
Aufstellhöhe	0 m bis 1000 m über NN ohne Einschränkung 1000 m bis 2000 m über NN mit Derating –1,5 % / 100 m
Verschmutzungsgrad	Verschmutzungsgrad 2 nach EN 50178
Belüftung	Eingebauter Lüfter
Vibration (Betrieb) nach EN 60068-2-6	5 Hz ≤ f ≤ 9 Hz: 0,35 mm 9 Hz ≤ f ≤ 200 Hz: 1 m/s <sup>2</sup>

Tab. 18: Betriebsbedingungen

<sup>1</sup> Gültig nur für originalverpackte Komponenten

Entladungszeiten	
Selbstentladung DC-Zwischenkreis	15 min
Schnellentladung DC-Zwischenkreis	Durch Versorgungsmodul PMC PS6 in Verbindung mit einem Bremswiderstand: < 1 min

Tab. 19: Entladungszeiten des Zwischenkreises

## 7.2 Versorgungsmodul

Nachfolgende Kapitel beinhalten Angaben zu elektrischen Daten, Abmessungen und Gewicht des Versorgungsmoduls.

### 7.2.1 Elektrische Daten

Die elektrischen Daten der verfügbaren PMC PS6-Baugrößen sowie die Eigenschaften des Brems-Choppers entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.



#### Information

Bei zyklischem Netz-Ein-/Netz-Aus-Betrieb ist Folgendes zu beachten, um die Ladefähigkeiten der Versorgungsmodule nicht zu überschreiten:

- PMC PS6 ohne Bremswiderstand: direktes, mehrfaches Wiedereinschalten der Versorgungsspannung ist möglich.
- PMC PS6 mit Bremswiderstand und Zeitspanne nach Netz-Aus < 20 s (Schnellentladung inaktiv): Direktes, mehrfaches Wiedereinschalten der Versorgungsspannung ist möglich.
- PMC PS6 mit Bremswiderstand und Zeitspanne nach Netz-Aus > 20 s (Schnellentladung aktiv): Wiedereinschalten der Versorgungsspannung ist erst 2 min nach vorherigem Einschalten möglich!



#### Information

Als Alternative zum dauerhaften, zyklischen Netz-Ein-/Netz-Aus-Betrieb steht die Sicherheitsfunktion STO für das sichere Stillsetzen zur Verfügung.

Für eine Erläuterung der verwendeten Formelzeichen siehe [Formelzeichen](#) [466].

#### 7.2.1.1 Steuerteil

Elektrische Daten	Alle Typen
$U_{1CU}$	24 V <sub>DC</sub> , +20 % / -15 %
$I_{1maxCU}$	1,5 A

Tab. 20: Elektrische Daten Steuerteil

## 7.2.1.2

## Leistungsteil: Baugröße 2

Elektrische Daten	PMC PS6A24
$U_{1PU}$	$3 \times 400 V_{AC}, +32 \% / -50 \%, 50/60 \text{ Hz};$ $3 \times 480 V_{AC}, +10 \% / -58 \%, 50/60 \text{ Hz}$
$U_{2PU,ZK}$	$\sqrt{2} \times U_{1PU}$
$P_{2N,PU}$	10 kW
$I_{1N,PU}$	25 A
$I_{1maxPU}$	$I_{1N,PU} \times 180 \% \text{ für } 5 \text{ s};$ $I_{1N,PU} \times 150 \% \text{ für } 30 \text{ s}$
$C_{N,PU}$	5000 $\mu\text{F}$

Tab. 21: Elektrische Daten PMC PS6, Baugröße 2

## 7.2.1.3

## Leistungsteil: Baugröße 3

Elektrische Daten	PMC PS6A34
$U_{1PU}$	$3 \times 400 V_{AC}, +32 \% / -50 \%, 50/60 \text{ Hz};$ $3 \times 480 V_{AC}, +10 \% / -58 \%, 50/60 \text{ Hz}$
$U_{2PU,ZK}$	$\sqrt{2} \times U_{1PU}$
$P_{2N,PU}$	20 kW
$I_{1N,PU}$	50 A
$I_{1maxPU}$	$I_{1N,PU} \times 180 \% \text{ für } 5 \text{ s};$ $I_{1N,PU} \times 150 \% \text{ für } 30 \text{ s}$
$C_{N,PU}$	10000 $\mu\text{F}$

Tab. 22: Elektrische Daten PMC PS6, Baugröße 3

## 7.2.1.4

## Leistungsteil: Baugröße 4

Elektrische Daten	PMC PS6A44
$U_{1PU}$	$3 \times 400 V_{AC}, +32 \% / -50 \%, 50/60 \text{ Hz};$ $3 \times 480 V_{AC}, +10 \% / -58 \%, 50/60 \text{ Hz}$
$U_{2PU,ZK}$	$\sqrt{2} \times U_{1PU}$
$P_{2N,PU}$	50 kW
$I_{1N,PU}$	92 A
$I_{1maxPU}$	$I_{1N,PU} \times 180 \% \text{ für } 5 \text{ s};$ $I_{1N,PU} \times 150 \% \text{ für } 30 \text{ s}$
$C_{N,PU}$	20000 $\mu\text{F}$

Tab. 23: Elektrische Daten PMC PS6, Baugröße 4

## 7.2.1.5

**Parallelschaltung**

Es dürfen nur Versorgungsmodule entweder der Baugröße 2 oder der Baugröße 3 parallel geschaltet werden.

Bei Parallelschaltung von Versorgungsmodulen erhöhen sich die Leistung und der Strom. Hierbei ist ein Derating auf die Summe mit Faktor 0,8 zu berücksichtigen.

Die Ladefähigkeit der Versorgungsmodule kann durch Parallelschaltung nur dann erhöht werden, wenn die Leistungsverorgung an allen Versorgungsmodulen gleichzeitig zugeschaltet wird. Bei der Erhöhung der Ladefähigkeit ist ebenfalls ein Derating auf die Summe mit Faktor 0,8 zu berücksichtigen.

Die folgende Tabelle zeigt Beispielskombinationen für die Parallelschaltung.

Elektrische Daten	2 x PMC PS6A24	3 x PMC PS6A24	2 x PMC PS6A34	3 x PMC PS6A34
$P_{2N,PU}$	16 kW	24 kW	32 kW	48 kW
$I_{1N,PU}$	40 A	60 A	80 A	120 A
$C_{maxPU}$	8000 $\mu$ F	12000 $\mu$ F	16000 $\mu$ F	24000 $\mu$ F

Tab. 24: Elektrische Daten bei Parallelschaltung, Beispielskombinationen

Beachten Sie für die Parallelschaltung von Versorgungsmodulen die Hinweise zu den Rahmenbedingungen (siehe [Rahmenbedingungen für die Parallelschaltung](#) [ 94]).

## 7.2.1.6

**Brems-Chopper**


Elektrische Daten	PMC PS6A24	PMC PS6A34
$U_{onCH}$	780 – 800 V <sub>DC</sub>	
$U_{offCH}$	740 – 760 V <sub>DC</sub>	
$R_{2minRB}$	22 $\Omega$	
$P_{maxRB}$	29,1 kW	
$P_{effRB}$	27,2 kW	

Tab. 25: Elektrische Daten Brems-Chopper, Baugrößen 2 und 3

Elektrische Daten	PMC PS6A44
$U_{onCH}$	780 – 800 V <sub>DC</sub>
$U_{offCH}$	740 – 760 V <sub>DC</sub>
$R_{2minRB}$	9,5 $\Omega$
$P_{maxRB}$	67,3 kW
$P_{effRB}$	62,9 kW

Tab. 26: Elektrische Daten Brems-Chopper, Baugröße 4

**Information**

Verwenden Sie Bremswiderstände mit thermischer Überwachung (siehe [Bremswiderstand](#) [ 82]).

## 7.2.1.7

**Schnellentladung**

Die Schnellentladung wird aktiviert, wenn für 20 s keine Versorgungsspannung vorhanden und die Zwischenkreisspannung in diesem Zeitraum gesunken ist. Bei aktivierter Schnellentladung wird der Zwischenkreis über den Brems-Chopper und den Bremswiderstand entladen. Bei gleichbleibender oder steigender Zwischenkreisspannung findet keine Schnellentladung statt, da dieses Verhalten auf ein zweites Versorgungsmodul im Zwischenkreisverbund hindeutet. Wenn der Temperatursensor des Bremswiderstands aktiv ist, bleibt die Schnellentladung ebenfalls aus.

## 7.2.1.8

**Statusausgabe**

Die Relais-Statusausgabe von Klemme X100 gibt in Verbindung mit den 3 Diagnose-Leuchtdioden auf der Gerätefront Auskunft über den Zustand des Versorgungsmoduls.

Elektrische Daten	Relais
$U_{2max}$	30 V <sub>DC</sub>
$I_{2max}$	2,0 A
Lebenserwartung	Mechanisch min. 100 000 000 Schalt.; bei 30 V <sub>DC</sub> /2 A (ohm. Last): 100 000 Schalt.

Tab. 27: Elektrische Daten X100 – Statusausgabe

## 7.2.2

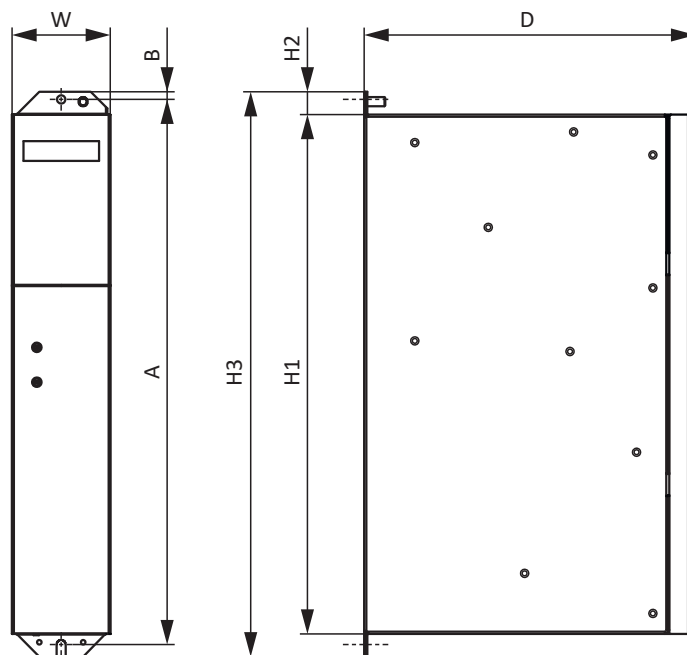
**Abmessungen**

Abb. 7: Maßzeichnung PMC PS6A24, PMC PS6A34

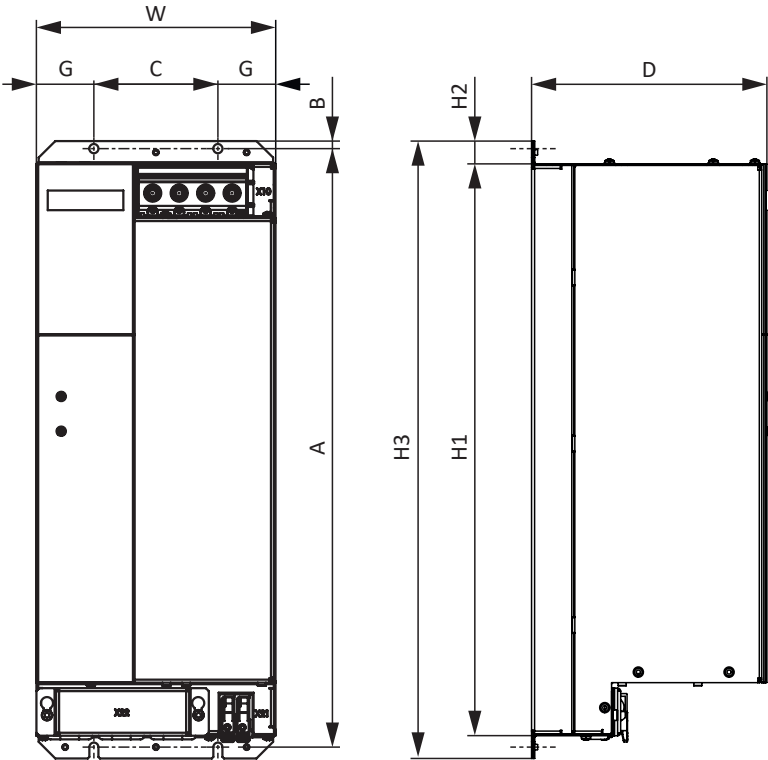


Abb. 8: Maßzeichnung PMC PS6A44

Maß			PMC PS6A24	PMC PS6A34	PMC PS6A44
Versorgungsmodul	Breite	W	45	65	158
	Tiefe	D	204	219	156,5
	Höhe Korpus	H1	343		378
	Höhe Befestigungslasche	H2	15		
	Höhe inkl. Befestigungslaschen	H3	373		408
Befestigungslöcher (M5)	Vertikaler Abstand	A	360+2		396+2
	Vertikaler Abstand zur Oberkante	B	5		
	Horizontaler Abstand der Befestigungslöcher	C	—		82
	Horizontaler Abstand zum Seitenrand	G	—		38

Tab. 28: Abmessungen PMC PS6 [mm]

7.2.3 Gewicht

Typ	Gewicht ohne Verpackung [g]	Gewicht mit Verpackung [g]
PMC PS6A24	2680	4180
PMC PS6A34	3820	4920
PMC PS6A44	6640	7640


Tab. 29: Gewicht PMC PS6 [g]

## 7.3 Antriebsregler

Nachfolgende Kapitel beinhalten Angaben zu elektrischen Daten, Abmessungen und Gewicht des Antriebsreglers.

### 7.3.1 Elektrische Daten

Die elektrischen Daten der verfügbaren PMC SI6-Baugrößen entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.

Für eine Erläuterung der verwendeten Formelzeichen siehe [Formelzeichen](#) [ 466].

#### 7.3.1.1 Steuerteil

Elektrische Daten	Alle Typen
$U_{1CU}$	24 V <sub>DC</sub> , +20 % / -15 %
$I_{1maxCU}$	1,5 A

Tab. 30: Elektrische Daten Steuerteil

#### 7.3.1.2 Leistungsteil: Baugröße 0

Elektrische Daten	PMC SI6A061	PMC SI6A062
$U_{1PU}$	280 – 800 V <sub>DC</sub>	
$f_{2PU}$	0 – 700 Hz	
$U_{2PU}$	0 – max.	
$C_{PU}$	180 µF	270 µF

Tab. 31: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 0

#### Nennströme bis +45 °C (im Schaltschrank)

Elektrische Daten	PMC SI6A061	PMC SI6A062
$f_{PWM,PU}$	4 kHz	
$I_{2N,PU}$	5 A	2 × 5 A
$I_{2maxPU}$	210 % für 2 s; 150 % für 30 s	

Tab. 32: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 0, bei 4 kHz Taktfrequenz

Elektrische Daten	PMC SI6A061	PMC SI6A062
$f_{PWM,PU}$	8 kHz	
$I_{2N,PU}$	4,5 A	2 × 4,5 A
$I_{2maxPU}$	250 % für 2 s; 200 % für 5 s	

Tab. 33: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 0, bei 8 kHz Taktfrequenz

## 7.3.1.3

## Leistungsteil: Baugröße 1

Elektrische Daten	PMC SI6A161	PMC SI6A162
$U_{1PU}$	280 – 800 V <sub>DC</sub>	
$f_{2PU}$	0 – 700 Hz	
$U_{2PU}$	0 – max.	
$C_{PU}$	470 µF	940 µF

Tab. 34: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 1

## Nennströme bis +45 °C (im Schaltschrank)

Elektrische Daten	PMC SI6A161	PMC SI6A162
$f_{PWM,PU}$	4 kHz	
$I_{2N,PU}$	12 A	2 × 12 A
$I_{2maxPU}$	210 % für 2 s; 150 % für 30 s	

Tab. 35: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 1, bei 4 kHz Taktfrequenz

Elektrische Daten	PMC SI6A161	PMC SI6A162
$f_{PWM,PU}$	8 kHz	
$I_{2N,PU}$	10 A	2 × 10 A
$I_{2maxPU}$	250 % für 2 s; 200 % für 5 s	

Tab. 36: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 1, bei 8 kHz Taktfrequenz

## 7.3.1.4

## Leistungsteil: Baugröße 2

Elektrische Daten	PMC SI6A261	PMC SI6A262
$U_{1PU}$	280 – 800 V <sub>DC</sub>	
$f_{2PU}$	0 – 700 Hz	
$U_{2PU}$	0 – max.	
$C_{PU}$	940 µF	2250 µF

Tab. 37: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 2

## Nennströme bis +45 °C (im Schaltschrank)

Elektrische Daten	PMC SI6A261	PMC SI6A262
$f_{PWM,PU}$	4 kHz	
$I_{2N,PU}$	22 A	2 × 25 A
$I_{2maxPU}$	210 % für 2 s; 150 % für 30 s	

Tab. 38: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 2, bei 4 kHz Taktfrequenz

Elektrische Daten	PMC SI6A261	PMC SI6A262
$f_{PWM,PU}$	8 kHz	
$I_{2N,PU}$	20 A	2 × 20 A
$I_{2maxPU}$	250 % für 2 s; 200 % für 5 s	

Tab. 39: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 2, bei 8 kHz Taktfrequenz



## 7.3.1.5

## Leistungsteil: Baugröße 3

Elektrische Daten	PMC SI6A361
$U_{1PU}$	280 – 800 V <sub>DC</sub>
$f_{2PU}$	0 – 700 Hz
$U_{2PU}$	0 – max.
$C_{PU}$	2250 µF

Tab. 40: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 3

## Nennströme bis +45 °C (im Schaltschrank)

Elektrische Daten	PMC SI6A361
$f_{PWM,PU}$	4 kHz
$I_{2N,PU}$	50 A
$I_{2maxPU}$	210 % für 2 s; 150 % für 30 s

Tab. 41: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 3, bei 4 kHz Taktfrequenz

Elektrische Daten	PMC SI6A361
$f_{PWM,PU}$	8 kHz
$I_{2N,PU}$	40 A
$I_{2maxPU}$	250 % für 2 s; 200 % für 5 s

Tab. 42: Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 3, bei 8 kHz Taktfrequenz

## 7.3.1.6

**X101, X103: Digitale Eingänge**

Merkmal	Wert
Geräte-interne Aktualisierungsrate	In A150 parametrisierte Zykluszeit der Applikation; $t_{\min} = 250 \mu\text{s}$ ; für die digitalen Eingänge DI3 und DI4 sowie DI8 und DI9 gilt zusätzlich: mit Zeitstempelkorrektur im Genauigkeitsbereich von $1 \mu\text{s}$
Max. Kabellänge	30 m

Tab. 43: Technische Daten – Eingänge und Ausgänge

**X101 – digitale Eingänge**

Die Eingänge sind gemäß EN 60204-1 zum Anschluss einer PELV-Spannung geeignet.

Elektrische Daten	Digitaler Eingang	Wert
Low-Pegel	DI1 – DI4	$0 - 8 V_{\text{DC}}$
High-Pegel		$12 - 30 V_{\text{DC}}$
$U_{1\text{max}}$		$30 V_{\text{DC}}$
$I_{1\text{max}}$		16 mA
$f_{1\text{max}}$	DI1 – DI2	10 kHz
	DI3 – DI4	250 kHz

Tab. 44: Elektrische Daten X101 – digitale Eingänge

**X103 – digitale Eingänge**

Die Eingänge sind gemäß EN 60204-1 zum Anschluss einer PELV-Spannung geeignet.

Elektrische Daten	Digitaler Eingang	Wert
Low-Pegel	DI6 – DI9	$0 - 8 V_{\text{DC}}$
High-Pegel		$12 - 30 V_{\text{DC}}$
$U_{1\text{max}}$		$30 V_{\text{DC}}$
$I_{1\text{max}}$		16 mA
$f_{1\text{max}}$	DI6 – DI7	10 kHz
	DI8 – DI9	250 kHz

Tab. 45: Elektrische Daten X103 – digitale Eingänge

## 7.3.1.7

**Asymmetrische Nennstromnutzung an Doppelachsreglern**

Beim Betrieb von zwei Motoren an einem Doppelachsregler ist es möglich, einen der Motoren mit einem dauerhaften Strom oberhalb des Nennstroms des Antriebsreglers zu betreiben, wenn der dauerhafte Strom des zweiten angeschlossenen Motors niedriger als der Nennstrom des Antriebsreglers ist. Damit sind kostengünstige Kombinationen von Doppelachsreglern und Motoren möglich.

Für eine Erläuterung der verwendeten Formelzeichen siehe [Formelzeichen](#) [466].

Über folgende Formeln kann der Ausgangsstrom für Achse B bestimmt werden, wenn der Ausgangsstrom für Achse A bekannt ist:

**Formel 1**

$$I_{2PU(B)} = I_{2N,PU} - (I_{2PU(A)} - I_{2N,PU}) \times \frac{3}{5} \quad \text{für} \quad 0 \leq I_{2PU(A)} \leq I_{2N,PU}$$

**Formel 2**

$$I_{2PU(B)} = I_{2N,PU} - (I_{2PU(A)} - I_{2N,PU}) \times \frac{5}{3} \quad \text{für} \quad I_{2N,PU} \leq I_{2PU(A)} \leq 1,6 \times I_{2N,PU}$$

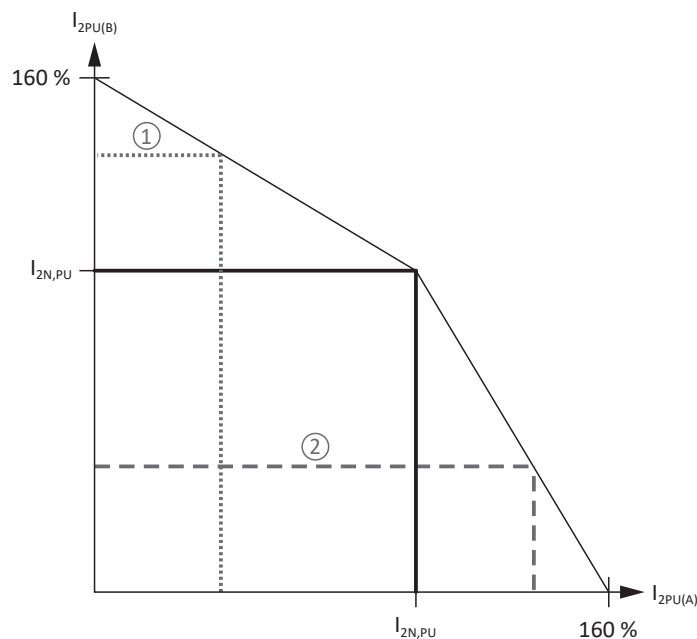


Abb. 9: Asymmetrische Last an Doppelachsreglern

**Information**

Beachten Sie, dass sich die verfügbaren Maximalströme  $I_{2maxPU}$  der Achsregler auch bei asymmetrischer Nennstromnutzung auf den Ausgangsnennstrom  $I_{2N,PU}$  beziehen.

## Beispielberechnung

An einem Antriebsregler des Typs PMC SI6A062 sollen bei einer Taktfrequenz von 8 kHz an Achse A ein Synchron-Servomotor des Typs EZ404U und an Achse B ein Synchron-Servomotor des Typs EZ303U betrieben werden.

Für die Berechnung benötigen Sie folgende Werte:

- ▶ Ausgangsnennstrom  $I_{2N,PU}$  des Antriebsreglers
- ▶ Nennströme  $I_N$  beider Motoren

Die Werte für die genannten Geräte sind:

- ▶  $I_{2N,PU}$  (PMC SI6A062) =  $2 \times 4,5 \text{ A}$
- ▶  $I_N$  (EZ404U) =  $5,8 \text{ A}$
- ▶  $I_N$  (EZ303U) =  $1,63 \text{ A}$

Um zu prüfen, ob Achse B des Antriebsreglers genug Strom für Motor B zur Verfügung stellt, wenn Motor A für den Betrieb  $5,8 \text{ A}$  benötigt, verwenden Sie Formel 2. Formel 2 kommt zur Anwendung, da der Ausgangsnennstrom des Antriebsreglers kleiner ist als der Ausgangsstrom des Leistungsteils für Achse A ( $I_{2PU(A)}$ ). Der Ausgangsstrom des Leistungsteils für Achse B berechnet sich wie folgt:

$$I_{2PU(B)} = 4,5 \text{ A} - (5,8 \text{ A} - 4,5 \text{ A}) \times 5 \div 3 = 2,33 \text{ A}$$

Ergebnis: Achse B liefert ausreichend Strom für Motor B ( $2,33 \text{ A} > 1,63 \text{ A}$ ).

## 7.3.1.8 Verlustleistungsdaten nach EN 61800-9-2

Typ	Nenn- strom I <sub>2N,PU</sub>	Schein- leistung	Absolute Verluste P <sub>V,CU</sub> <sup>2</sup>	Betriebspunkte <sup>3</sup>								IE- Klasse <sup>4</sup>	Ver- gleich <sup>5</sup>
				(0/25)	(0/50)	(0/100)	(50/25)	(50/50)	(50/100)	(90/50)	(90/100)		
				Relative Verluste									
	[A]	[kVA]	[W]	[%]									
PMC SI6A06x	5	3,5	Max. 10	0,71	0,86	1,33	0,76	0,97	1,61	1,13	2,13	IE2	
PMC SI6A16x	12	8,3	Max. 10	0,55	0,71	1,19	0,59	0,80	1,44	0,94	1,87	IE2	
PMC SI6A261	22	16,6	Max. 10	0,55	0,71	1,19	0,59	0,80	1,44	0,94	1,87	IE2	
PMC SI6A262	25	17,3	Max. 10	0,45	0,62	1,12	0,50	0,74	1,47	0,95	2,12	IE2	
PMC SI6A361	50	34,6	Max. 10	0,45	0,62	1,12	0,50	0,74	1,47	0,95	2,12	IE2	
				Absolute Verluste P <sub>V</sub>									
	[A]	[kVA]	[W]	[W]									[%]
PMC SI6A06x	5	3,5	Max. 10	25	30,2	46,5	26,5	33,8	56,5	39,5	74,4	IE2	24,9
PMC SI6A16x	12	8,3	Max. 10	45,7	58,7	98,7	49,1	66,3	119,6	78,1	155,4	IE2	26,7
PMC SI6A261	22	16,6	Max. 10	91,5	117,4	197,3	98,2	132,6	239,2	156,2	310,8	IE2	30,8
PMC SI6A262	25	17,3	Max. 10	77,9	106,5	193,0	87,1	127,9	254,3	163,8	367,6	IE2	36,4
PMC SI6A361	50	34,6	Max. 10	155,8	213,1	386,0	174,3	255,8	508,6	327,6	735,2	IE2	39,5

Tab. 46: Verlustleistungsdaten nach EN 61800-9-2 für eine Achse eines Antriebsreglers PMC SI6

<sup>2</sup> Absolute Verluste bei abgeschaltetem Leistungsteil<sup>3</sup> Betriebspunkte bei relativer Motorstatorfrequenz in % und relativem Drehmomentenstrom in %<sup>4</sup> IE-Klasse nach EN 61800-9-2<sup>5</sup> Vergleich der Verluste zur Referenz bezogen auf IE2 im Nennpunkt (90, 100)

## Rahmenbedingungen

Die angegebenen Verluste gelten für jeweils eine Achse eines Antriebsreglers und berücksichtigen anteilig die Verluste des Versorgungsmoduls PMC PS6 für diese Achse.

Bei einem Verbund mit insgesamt x Achsen sind die Werte mit der Anzahl der Achsregler (x) zu multiplizieren, z. B.  $x = 4$  für  $1 \times$  PMC PS6 und  $2 \times$  PMC SI6A062.

Die Verlustdaten gelten für Antriebsregler ohne Zubehör.

Die Verlustleistungsberechnung basiert auf einer 3-phasigen Netzspannung mit  $400 V_{AC} / 50 \text{ Hz}$ .

Die berechneten Daten enthalten einen Aufschlag von 10 % gemäß EN 61800-9-2.

Die Verlustleistungsangaben beziehen sich auf eine Taktfrequenz von 4 kHz.

Die absoluten Verluste bei abgeschaltetem Leistungsteil beziehen sich auf die  $24 V_{DC}$ -Versorgung der Steuerelektronik.

### 7.3.1.9 Verlustleistungsdaten des Zubehörs

Sollten Sie den Antriebsregler mit Zubehörteilen bestellen, erhöhen sich die Verluste wie folgt.

Typ	Absolute Verluste $P_v$ [W]
Sicherheitsmodul PMC SR6	1
Sicherheitsmodul PMC SY6 oder PMC SU6	2

Tab. 47: Absolute Verluste des Zubehörs



#### Information

Beachten Sie für die Auslegung zusätzlich die absolute Verlustleistung des Encoders (üblicherweise < 3 W) sowie der Bremse.

Verlustangaben zu weiterem, optional verfügbarem Zubehör entnehmen Sie den technischen Daten des jeweiligen Zubehörs.

### 7.3.2 Zykluszeiten

Mögliche Zykluszeiten entnehmen Sie der nachfolgenden Tabelle.

Typ	Zykluszeiten	Relevante Parameter
Applikation	250 µs, 500 µs, 1 ms, 2 ms, 4 ms, 8 ms	Einstellbar in A150
Feldbus EtherCAT, zyklische Kommunikation	250 µs, 500 µs, 1 ms, 2 ms, 4 ms, 8 ms	Einstellbar in A150
Feldbus PROFINET RT, zyklische Kommunikation	1 ms, 2 ms, 4 ms, 8 ms	Einstellbar in A150
Feldbus PROFINET IRT, zyklische Kommunikation	1 ms, 2 ms, 4 ms	Einstellbar in A150
Motion-Kern (Bewegungsberechnung)	250 µs	—
Regelungskaskade	62,5 µs	B24 ≥ 8 kHz und B20 = 48, 64, oder 70
	125 µs	B24 = 4 kHz

Tab. 48: Zykluszeiten



#### Information

Für Lean-Motoren (Steuerart B20 = 32: LM - Sensorlose Vektorregelung) ist nur der Betrieb mit 4 kHz zulässig.

### 7.3.3 Derating

Beachten Sie bei der Dimensionierung des Antriebsreglers das Derating des Ausgangsnennstroms in Abhängigkeit von Taktfrequenz, Umgebungstemperatur und Aufstellhöhe. Bei einer Umgebungstemperatur von 0 °C bis 45 °C sowie einer Aufstellhöhe von 0 m bis 1000 m besteht keine Einschränkung. Bei hiervon abweichenden Werten gelten die nachfolgend beschriebenen Angaben.

#### 7.3.3.1 Einfluss der Taktfrequenz

Durch Veränderung der Taktfrequenz  $f_{\text{PWM}}$  wird unter anderem die Geräuschentwicklung des Antriebs beeinflusst. Ein Erhöhen der Taktfrequenz hat jedoch erhöhte Verluste zur Folge. Legen Sie bei der Projektierung die höchste Taktfrequenz fest und bestimmen Sie damit den Ausgangsnennstrom  $I_{2\text{N,PU}}$  für die Dimensionierung des Antriebsreglers.

Typ	$I_{2\text{N,PU}}$ 4 kHz [A]	$I_{2\text{N,PU}}$ 8 kHz [A]	$I_{2\text{N,PU}}$ 16 kHz [A]
PMC SI6A061	5	4,5	3,5
PMC SI6A062	2 × 5	2 × 4,5	2 × 3,5
PMC SI6A161	12	10	6
PMC SI6A162	2 × 12	2 × 10	2 × 6
PMC SI6A261	22	20	10
PMC SI6A262	2 × 25	2 × 20	2 × 10
PMC SI6A361	50	40	—

Tab. 49: Ausgangsnennstrom  $I_{2\text{N,PU}}$  in Abhängigkeit von der Taktfrequenz



#### Information

Wählen Sie die festgelegte Taktfrequenz über Parameter B24 aus. Die Taktfrequenz gilt bei Doppelachsreglern immer für beide Achsregler.

#### 7.3.3.2 Einfluss der Umgebungstemperatur

Das Derating in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur ergibt sich wie folgt:

- ▶ 0 °C bis 45 °C: keine Einschränkung ( $D_T = 100 \%$ )
- ▶ 45 °C bis 55 °C: Derating  $-2,5 \%$  / K

#### Beispiel

Der Antriebsregler soll bei 50 °C betrieben werden.

Der Deratingfaktor  $D_T$  wird wie folgt berechnet:

$$D_T = 100 \% - 5 \times 2,5 \% = 87,5 \%$$



### 7.3.3.3 Einfluss der Aufstellhöhe

Das Derating in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe ergibt sich wie folgt:

- ▶ 0 m bis 1000 m: keine Einschränkung ( $D_{IA} = 100 \%$ )
- ▶ 1000 m bis 2000 m: Derating  $-1,5 \%$  / 100 m

#### Beispiel

Der Antriebsregler soll auf einer Höhe von 1500 m über NN aufgestellt werden.

Der Deratingfaktor  $D_{IA}$  wird wie folgt berechnet:

$$D_{IA} = 100 \% - 5 \times 1,5 \% = 92,5 \%$$

### 7.3.3.4 Berechnung des Deratings

Gehen Sie bei der Berechnung wie folgt vor:

1. Legen Sie die höchste Taktfrequenz ( $f_{PWM}$ ) fest, die während des Betriebs verwendet wird und bestimmen Sie damit den Nennstrom  $I_{2N,PU}$ .
2. Bestimmen Sie die Deratingfaktoren für Aufstellhöhe und Umgebungstemperatur.
3. Berechnen Sie den reduzierten Nennstrom  $I_{2N,PU(red)}$  gemäß der nachfolgenden Formel:

$$I_{2N,PU(red)} = I_{2N,PU} \times D_T \times D_{IA}$$

#### Beispiel

Ein Antriebsregler des Typs PMC SI6A061 soll bei einer Taktfrequenz von 8 kHz auf einer Höhe von 1500 m über NN und einer Umgebungstemperatur von 50 °C betrieben werden.

Der Nennstrom des PMC SI6A061 bei 8 kHz beträgt 4,5 A. Der Deratingfaktor  $D_T$  berechnet sich wie folgt:

$$D_T = 100 \% - 5 \times 2,5 \% = 87,5 \%$$

Der Deratingfaktor  $D_{IA}$  berechnet sich wie folgt:

$$D_{IA} = 100 \% - 5 \times 1,5 \% = 92,5 \%$$

Der für die Projektierung zu beachtende Ausgangsstrom beträgt:

$$I_{2N,PU(red)} = 4,5 \text{ A} \times 0,875 \times 0,925 = 3,64 \text{ A}$$

## 7.3.4 Abmessungen

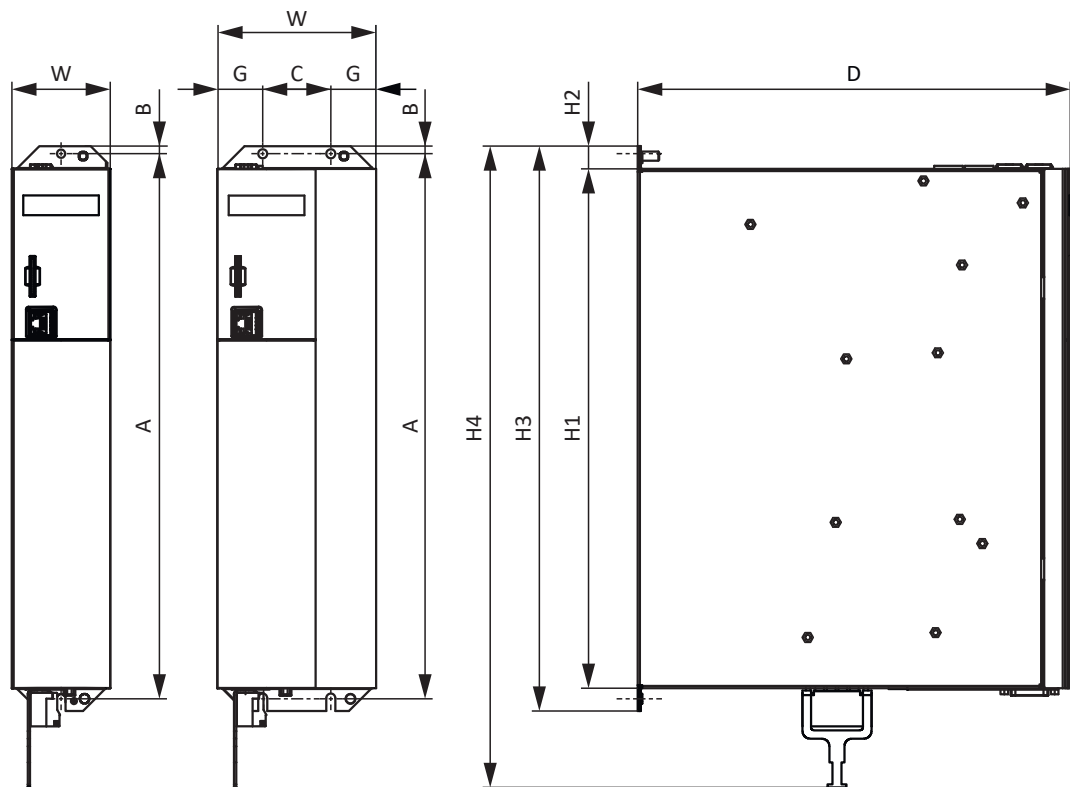


Abb. 10: Maßzeichnung PMC SI6

Maß			PMC SI6A061 PMC SI6A062	PMC SI6A161 PMC SI6A162	PMC SI6A261	PMC SI6A262	PMC SI6A361
Antriebsregler	Breite	W	45	65		105	
	Tiefe	D	265	286			
	Höhe Korpus	H1	343				
	Höhe Befestigungs- lasche	H2	15				
	Höhe inkl. Befestigungs- laschen	H3	373				
	Gesamthöhe inkl. Schirmanschluss	H4	423				
Befestigungslöcher (M5)	Vertikaler Abstand	A	360+2				
	Vertikaler Abstand zur Oberkante	B	5				
	Horizontaler Abstand der Befestigungslöcher	C	—			45	
	Horizontaler Abstand zum Seitenrand	G	—			30	

Tab. 50: Abmessungen PMC SI6 [mm]

## 7.3.5

## Gewicht

Typ	Gewicht ohne Verpackung [g]	Gewicht mit Verpackung [g]
PMC SI6A061	2980	4600
PMC SI6A062	3460	5060
PMC SI6A161	3880	5260
PMC SI6A162	4820	6240
PMC SI6A261	4760	6200
PMC SI6A262	6240	7420
PMC SI6A361	6180	7360

Tab. 51: Gewicht PMC SI6 [g]

## 7.4 Zwischenkreiskopplung

Nachfolgende Kapitel beinhalten die technischen Daten der Quick DC-Link-Module PMC DL6B.

### 7.4.1 Allgemeine technische Daten

Nachfolgende Angaben gelten für alle Quick DC-Link-Module und entsprechen den allgemeinen technischen Daten des Grundgeräts.

Gerätemerkmale	
Schutzart Gerät	IP20 (wenn überbaut mit Antriebsregler oder Versorgungsmodul)
Schutzklasse	Schutzklasse I nach EN 61140 (wenn überbaut mit Antriebsregler oder Versorgungsmodul)
Schutzart Einbauraum	Mindestens IP54

Tab. 52: Gerätemerkmale

Transport- und Lagerungsbedingungen	
Lager-/ Transporttemperatur	–20 °C bis +70 °C Maximale Änderung: 20 K/h
Luftfeuchtigkeit	Maximale relative Luftfeuchtigkeit 85 %, nicht betauend
Vibration (Transport) nach EN 60068-2-6	5 Hz ≤ f ≤ 9 Hz: 3,5 mm 9 Hz ≤ f ≤ 200 Hz: 10 m/s <sup>2</sup> 200 Hz ≤ f ≤ 500 Hz: 15 m/s <sup>2</sup>
Fallhöhe bei freiem Fall <sup>6</sup> Gewicht < 100 kg nach EN 61800-2 (bzw. IEC 60721-3-2, Klasse 2M4)	0,25 m

Tab. 53: Transport- und Lagerungsbedingungen

Betriebsbedingungen	
Umgebungstemperatur im Betrieb	0 °C bis 45 °C bei Nenndaten 45 °C bis 55 °C mit Derating –2,5 % / K
Luftfeuchtigkeit	Maximale relative Luftfeuchtigkeit 85 %, nicht betauend
Aufstellhöhe	0 m bis 1000 m über NN ohne Einschränkung 1000 m bis 2000 m über NN mit Derating –1,5 % / 100 m
Verschmutzungsgrad	Verschmutzungsgrad 2 nach EN 50178
Vibration (Betrieb) nach EN 60068-2-6	5 Hz ≤ f ≤ 9 Hz: 0,35 mm 9 Hz ≤ f ≤ 200 Hz: 1 m/s <sup>2</sup>

Tab. 54: Betriebsbedingungen

<sup>6</sup> Gültig nur für originalverpackte Komponenten

### 7.4.2 Zuordnung PMC DL6B – PMC SI6 und PMC PS6

PMC DL6B ist in folgenden Ausführungen verfügbar, passend zu den einzelnen Antriebsregler- und Versorgungsmodultypen:

Typ	PMC DL6B10	PMC DL6B11	PMC DL6B12	PMC DL6B20	PMC DL6B21	PMC DL6B22
Id.-Nr.	8C000086	8C000087	8C000088	8C000089	8C000090	8C000186
PMC SI6A061	X	—	—	—	—	—
PMC SI6A062	X	—	—	—	—	—
PMC SI6A161	—	X	—	—	—	—
PMC SI6A162	—	X	—	—	—	—
PMC SI6A261	—	X	—	—	—	—
PMC SI6A262	—	—	X	—	—	—
PMC SI6A361	—	—	X	—	—	—
PMC PS6A24	—	—	—	X	—	—
PMC PS6A34	—	—	—	—	X	—
PMC PS6A44	—	—	—	—	—	X

Tab. 55: Zuordnung PMC DL6B zu PMC SI6 und PMC PS6

### 7.4.3 Abmessungen

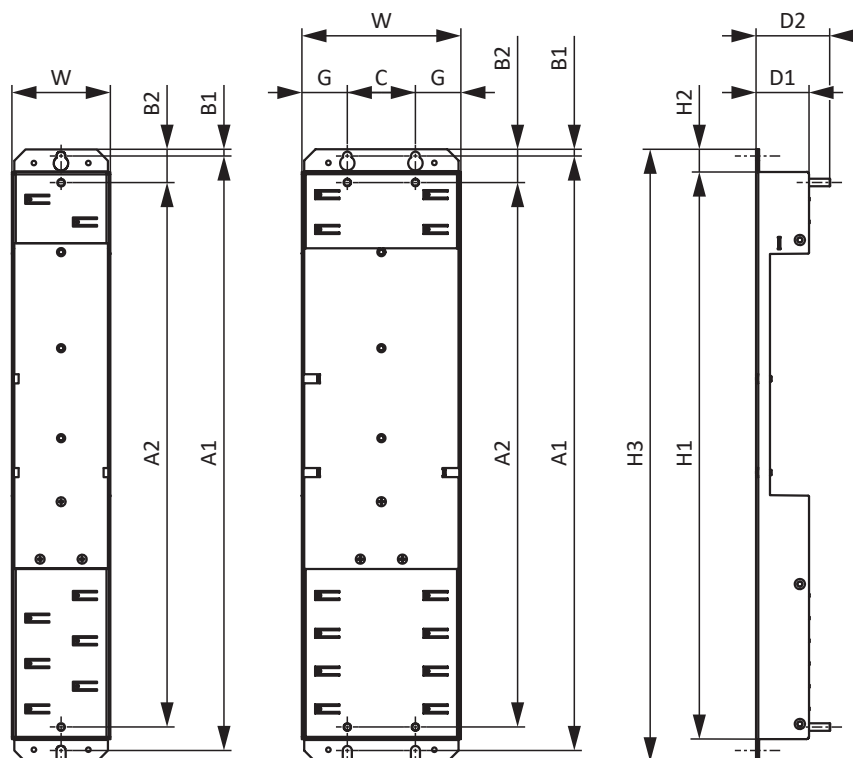


Abb. 11: Maßzeichnung PMC DL6B10 bis PMC DL6B21

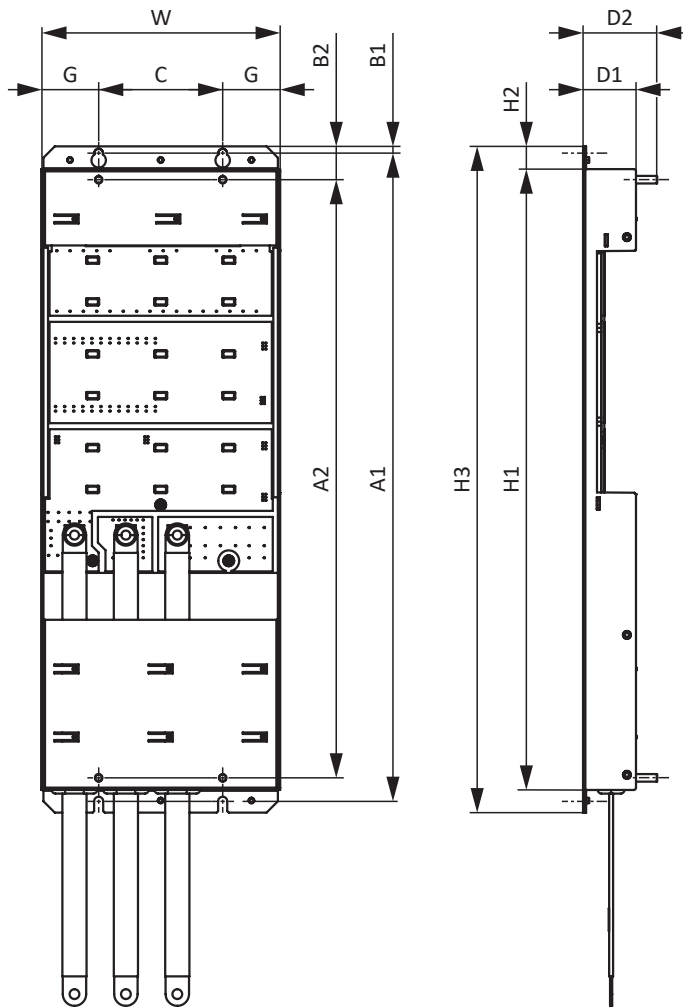


Abb. 12: Maßzeichnung PMC DL6B22

Maß			PMC DL6B10 PMC DL6B20	PMC DL6B11 PMC DL6B21	PMC DL6B12	PMC DL6B22
Quick DC-Link	Breite	W	45	65	105	158
	Tiefe	D1	35			
	Tiefe inkl. Befestigungsbolzen	D2	49			
	Höhe	H1	375			410,5
	Höhe Befestigungslasche	H2	15			
	Höhe inkl. Befestigungslaschen	H3	405			440,5
Befestigungslöcher	Vertikaler Abstand (Wandbefestigung)	A1	393+2			429+2
	Vertikaler Abstand (Modulbefestigung)	A2	360			396
	Vertikaler Abstand zur Oberkante	B1	4,5			
	Vertikaler Abstand zur Oberkante	B2	22			
	Horizontaler Abstand der Befestigungslöcher	C	—		45	82
	Horizontaler Abstand zum Seitenrand	G	—		30	38

Tab. 56: Abmessungen PMC DL6B [mm]

#### 7.4.4


#### Gewicht

Typ	Gewicht ohne Verpackung [g]	Gewicht mit Verpackung [g]
PMC DL6B10	440	480
PMC DL6B11	560	600
PMC DL6B12	880	920
PMC DL6B20	480	520
PMC DL6B21	740	780
PMC DL6B22	1400	1440

Tab. 57: Gewicht PMC DL6B [g]

#### 7.4.5

#### Kupferschienen

Für die Zwischenkreiskopplung der Quick DC-Link-Module vom Typ PMC DL6B benötigen Sie drei Kupferschienen mit einem Querschnittsmaß von 5 × 12 mm in korrekter Länge. Die Kupferschienen müssen den Anforderungen gemäß EN 12167 oder gemäß EN 13601 entsprechen. Die erforderliche Länge ist abhängig von der Gesamtbreite des Verbunds (siehe [Länge der Kupferschienen](#) [ 116]).

## 7.5 Sicherheitsmodul PMC SR6

Die Option PMC SR6 erweitert den Antriebsregler PMC SI6 um die Sicherheitsfunktion STO über Klemme X12.

Die zweikanalig aufgebaute Sicherheitsfunktion STO wirkt bei Doppelachsreglern auf beide Achsen.



### Information

Wenn Sie die Sicherheitsfunktion STO über Klemmen nutzen möchten, lesen Sie in jedem Fall das Handbuch zum Sicherheitsmodul PMC SR6 (siehe Weiterführende Informationen).

Digitaler Eingang	Elektrische Daten
STO <sub>a</sub>	$U_{1\max} = 30 V_{DC} \text{ (PELV)}$ High-Pegel = 15 – 30 $V_{DC}$ Low-Pegel = 0 – 8 $V_{DC}$ $I_{1\max} = 100 \text{ mA}$ $I_{1N} = 10 – 15 \text{ mA pro Kanal}$ $C_{1\max} = 10 \text{ nF}$
STO <sub>b</sub>	
STO <sub>status</sub>	$U_2 = U_1 - (1,5 \Omega * I_1)$
Versorgung STO <sub>status</sub>	$U_1 = +24 V_{DC}, +20 \% / -25 \%$ $I_{1\max} = 100 \text{ mA}$
GND	—

Tab. 58: Elektrische Daten X12 – digitale Eingänge



## 7.6 Betreibbare Motoren

Der Antriebsregler unterstützt rotatorische Motoren mit Motorpolzahlen von 2 bis 120 Polen (1 bis 60 Polpaare) sowie Linearmotoren mit Polteilungen von 1 bis 500 mm.

Berücksichtigen Sie bei der Auswahl des Motors die technischen Daten des Antriebsreglers (Ausgangsspannungsbereich und Taktfrequenz).

Sie können nachfolgende Motoren mit den angegebenen Steuerarten betreiben.

Motortyp	B20 Steuerart	Encoder	Weitere Einstellungen	Charakteristika
Lean-Motor	32: LM - Sensorlose Vektorregelung	Kein Encoder erforderlich	—	Dynamik, hohe Drehzahlgenauigkeit, Gleichlauf, Überstromfestigkeit
Synchron-Servomotor, Torquemotor	64: SSM - Vektorregelung	Absolutwert-encoder erforderlich: Encoder EnDat 2.1/2.2 digital, SSI, Resolver, EnDat 3 oder HIPERFACE DSL	Ohne Feldschwächung (B91 Feldschwächung = 0: Inaktiv)	Hohe Dynamik, hohe Drehzahlgenauigkeit, hoher Gleichlauf, hohe Überstromfestigkeit
			Mit Feldschwächung (B91 Feldschwächung = 1: Aktiv)	Hohe Dynamik, hohe Drehzahlgenauigkeit, hoher Gleichlauf, hohe Überstromfestigkeit, größerer Drehzahlbereich, aber auch höherer Strombedarf
	48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder	Inkremental-encoder erforderlich	Ohne Feldschwächung (B91 Feldschwächung = 0: Inaktiv)	Hohe Dynamik, hohe Drehzahlgenauigkeit, hoher Gleichlauf, hohe Überstromfestigkeit
			Mit Feldschwächung (B91 Feldschwächung = 1: Aktiv)	Hohe Dynamik, hohe Drehzahlgenauigkeit, hoher Gleichlauf, hohe Überstromfestigkeit, größerer Drehzahlbereich, aber auch höherer Strombedarf
Synchron-Linearmotor	70: SLM - Vektorregelung	Linearencoder und Kommutierungs-information erforderlich	—	Hohe Dynamik, hohe Überstromfestigkeit

Motortyp	B20 Steuerart	Encoder	Weitere Einstellungen	Charakteristika
Asynchron-motor	2: ASM - Vektorregelung	Encoder erforderlich	—	Hohe Dynamik, hohe Drehzahlgenauigkeit, hoher Gleichlauf, hohe Überstromfestigkeit
	3: ASM - Sensorlose Vektorregelung	Kein Encoder erforderlich	—	Dynamik, Drehzahlgenauigkeit, Gleichlauf, Überstromfestigkeit
	1: ASM - U/f-Schlupfkompensiert		Lineare Kennlinie (B21 U/f-Kennlinienform = 0: Linear)	Hoher Gleichlauf
			Quadratische Kennlinie (B21 U/f-Kennlinienform = 1: Quadratisch)	Hoher Gleichlauf, besonders für Lüfteranwendungen geeignet
	0: ASM - U/f-Steuerung		Lineare Kennlinie (B21 U/f-Kennlinienform = 0: Linear)	Hoher Gleichlauf
		Quadratische Kennlinie (B21 U/f-Kennlinienform = 1: Quadratisch)	Hoher Gleichlauf, besonders für Lüfteranwendungen geeignet	

Tab. 59: Motortypen und Steuerarten

### Ungeeignete Antriebsregler-/Motorkombinationen

Lean-Motoren der Baugrößen 5 und 7 können nicht an Antriebsreglern der Baugröße 0 (Typ PMC SI6A061 oder PMC SI6A062) betrieben werden. Der Lean-Motor LM706 kann auch nicht an Antriebsreglern der Baugröße 1 (Typ PMC SI6A161 oder PMC SI6A162) betrieben werden.

## 7.7 Auswertbare Encoder

Die technischen Daten der auswertbaren Encoder entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.

### 7.7.1 Übersicht

Welche Anschlüsse für welchen Encoder zur Verfügung stehen, verdeutlicht die folgende Tabelle.



#### ACHTUNG!

##### Gefahr der Encoderzerstörung!

Der Antriebsregler stellt für die Encoderversorgung 12 V<sub>DC</sub> bereit. Berücksichtigen Sie dies bei der Auswahl des Encoders. Schließen Sie nur solche Encoder an, die für den Betrieb mit einer Versorgungsspannung von 12 V<sub>DC</sub> geeignet sind.

Encoder	Anschluss	Besonderheit
EnDat 2.1 digital	X4	Nicht für Linearencoder geeignet
EnDat 2.2 digital	X4	Der Antriebsregler wertet die Selbstauskunft des Encoders aus und erkennt automatisch, ob der Encoder eines rotatorischen oder linearen Motors angeschlossen ist
SSI	X4	—
Inkremental TTL	X4	TTL-Signale differenziell
Inkremental HTL	X4	Mit Adapter PMC HT6 zur Pegelumsetzung: HTL-Signale differenziell
	X101	HTL-Signale single-ended
	X103	HTL-Signale single-ended
Puls-/Richtung HTL	X101	HTL-Signale single-ended
	X103	HTL-Signale single-ended
Resolver	X4	—
EnDat 3	X4	Bei Ausführung One Cable Solution (OCS)
HIPERFACE DSL	X4	Bei Ausführung One Cable Solution (OCS)

Tab. 60: Encoderanschlüsse

## 7.7.2 Signalübertragung

Für die Signalübertragung gelten die Signalpegel der Encodereingänge und -ausgänge.

### 7.7.2.1 Encodereingänge

Folgende Signalpegel gelten an den Encodereingängen bei Signalübertragung single-ended:

Signalpegel	HTL single-ended
Low-Pegel	0 bis 8 V <sub>DC</sub>
High-Pegel	15 bis 30 V <sub>DC</sub>

Tab. 61: Signalpegel Encodereingänge, single-ended

Folgende Signalpegel gelten an den Encodereingängen bei Signalübertragung differenziell:

Signalpegel	HTL differenziell <sup>7</sup>	TTL differenziell (ANSI TIA/EIA-422)
Low-Pegel	–30 bis –4,2 V <sub>DC</sub>	–6 bis –0,2 V <sub>DC</sub>
High-Pegel	4,2 bis 30 V <sub>DC</sub>	0,2 bis 6 V <sub>DC</sub>

Tab. 62: Signalpegel Encodereingänge, differenziell

## 7.7.3 X4: Encoder



### ACHTUNG!

#### Gefahr der Encoderzerstörung!

Der Antriebsregler stellt für die Encoderversorgung 12 V<sub>DC</sub> bereit. Berücksichtigen Sie dies bei der Auswahl des Encoders. Schließen Sie nur solche Encoder an, die für den Betrieb mit einer Versorgungsspannung von 12 V<sub>DC</sub> geeignet sind.

### X4 – Encoder EnDat 2.1 digital

Technische Daten	Signale EnDat 2.1 digital
U <sub>2</sub>	12 V <sub>DC</sub> +/-5 %
I <sub>2max</sub>	250 mA
I <sub>2min</sub>	—
Encoderart	Single- und Multiturn; nicht für Linearencoder geeignet
Taktfrequenz	2 MHz
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 63: Technische Daten X4 – Signale EnDat 2.1 digital


<sup>7</sup> Encoderseitiger Pegel am HTL- auf TTL-Adapter HT6

**X4 – Encoder EnDat 2.2 digital**

Technische Daten	Signale EnDat 2.2 digital
$U_2$	12 V <sub>DC</sub> +/-5 %
$I_{2max}$	250 mA
Encoderart	Single- und Multiturn
Taktfrequenz	4 MHz
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 64: Technische Daten X4 – Signale EnDat 2.2 digital


**X4 – SSI-Encoder mit freier Einstellung**

Beachten Sie die Hinweise zur freien Einstellung von SSI-Encodern (siehe [SSI: Auswertung an X4 mit freier Einstellung \(H00 = 78\)](#) [ 427]).

Technische Daten	SSI-Signale
$U_2$	12 V <sub>DC</sub> +/-5 %
$I_{2max}$	250 mA
Encoderart	Single- und Multiturn
Datenlänge	Diverse Auflösungen möglich
Taktfrequenz	150 – 1000 kHz
Abfragerate	250 µs
Monoflop-Zeit	10 – 100 µs
Code	Binär oder Gray
Übertragung	Doppelt oder einfach
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 65: Technische Daten X4 – SSI-Signale bei freier Einstellung

**X4 – SSI-Encoder mit fester Einstellung**

Beachten Sie die Hinweise zur festen Einstellung von SSI-Encodern (siehe [SSI: Auswertung an X4 mit fester Einstellung \(H00 = 65\)](#) [ 428]).

Technische Daten	SSI-Signale
$U_2$	12 V <sub>DC</sub> +/-5 %
$I_{2max}$	250 mA
Encoderart	Single- und Multiturn
Datenlänge	13, 24 oder 25 Bit
Taktfrequenz	250 oder 600 kHz
Abfragerate	250 µs
Monoflop-Zeit	30 µs
Code	Binär oder Gray
Übertragung	Doppelt oder einfach
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 66: Technische Daten X4 – SSI-Signale bei fester Einstellung

**X4 – Inkrementalencoder**

Technische Daten	Inkrementalsignale
$U_2$	12 V <sub>DC</sub> +/-5 %
$I_{2max}$	250 mA
$f_{max}$	1 MHz
Signalpegel	TTL differenziell
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 67: Technische Daten X4 – Inkrementalsignale TTL differenziell

**Information****Rechenbeispiel – Maximalfrequenz  $f_{max}$** 

für einen Encoder mit 2.048 Impulsen pro Umdrehung: 3.000 Umdrehungen pro Minute (entsprechen 50 Umdrehungen pro Sekunde) \* 2.048 Impulse pro Umdrehung = 102.400 Impulse pro Sekunde = 102,4 kHz << 1 MHz

**Information**

Über den Adapter PMC HT6 zur Pegelumsetzung von HTL-Signalen auf TTL-Signale können an Klemme X4 auch Inkrementalencoder HTL differenziell angeschlossen werden. Beachten Sie, dass bei externer Spannungsversorgung der Maximalpegel der HTL-Signale 20 V<sub>DC</sub> nicht überschreiten darf.

**X4 – Resolver**

Technische Daten	Resolversignale
Messbereich	$\pm 2,5$ V
Auflösung	12 Bit
$U_2$	$\pm 10$ V
$I_{2max}$	80 mA
$f_2$	7 – 9 kHz
$P_{max}$	0,8 W
Übertragungsverhältnis	$0,5 \pm 5$ %
Polzahl	2, 4, 6 und 8
Signalform	Sinus
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 68: Technische Daten X4 – Resolversignale

**X4 – Encoder EnDat 3 (One Cable Solution)**

Technische Daten	Signale EnDat 3
$U_2$	12 V <sub>DC</sub> +/-5 %
$I_{2max}$	250 mA
Encoderart	Single- und Multiturn
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 69: Technische Daten X4 – Signale EnDat 3

**X4 – Encoder HIPERFACE DSL (One Cable Solution)**

Technische Daten	Signale HIPERFACE DSL
$U_2$	12 V <sub>DC</sub> +/-5 %
$I_{2max}$	250 mA
Encoderart	Single- und Multiturn
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 70: Technische Daten X4 – Signale HIPERFACE DSL

**7.7.4****X101: Encoder**

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 71: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

Elektrische Daten	Digitaler Eingang	Inkrementalsignale, Puls-/Richtungssignale
Low-Pegel	DI1 – DI4	0 – 8 V <sub>DC</sub>
High-Pegel		15 – 30 V <sub>DC</sub>
$U_{1max}$		30 V <sub>DC</sub>
$I_{1max}$		16 mA
$f_{1max}$	DI1 – DI2	10 kHz
	DI3 – DI4	250 kHz

Tab. 72: Elektrische Daten X101 – Inkrementalsignale HTL single-ended und Puls-/Richtungssignale HTL single-ended

**Information****Rechenbeispiel – Maximalfrequenz  $f_{max}$** 

für einen Encoder mit 2.048 Impulsen pro Umdrehung: 3.000 Umdrehungen pro Minute (entsprechen 50 Umdrehungen pro Sekunde) \* 2.048 Impulse pro Umdrehung = 102.400 Impulse pro Sekunde = 102,4 kHz < 250 kHz

## 7.7.5

## X103: Encoder

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 73: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

Elektrische Daten	Digitaler Eingang	Inkrementalsignale, Puls-/Richtungssignale
Low-Pegel	DI6 – DI9	0 – 8 V <sub>DC</sub>
High-Pegel		15 – 30 V <sub>DC</sub>
U <sub>1max</sub>		30 V <sub>DC</sub>
I <sub>1max</sub>		16 mA
f <sub>1max</sub>	DI6 – DI7	10 kHz
	DI8 – DI9	250 kHz

Tab. 74: Elektrische Daten X103 – Inkrementalsignale HTL single-ended und Puls-/Richtungssignale HTL single-ended

**Information****Rechenbeispiel – Maximalfrequenz  $f_{\max}$** 

für einen Encoder mit 2.048 Impulsen pro Umdrehung: 3.000 Umdrehungen pro Minute (entsprechen 50 Umdrehungen pro Sekunde) \* 2.048 Impulse pro Umdrehung = 102.400 Impulse pro Sekunde = 102,4 kHz < 250 kHz



## 7.8 Steuerbare Bremsen

An X2A wird die Bremse von Achse A angeschlossen. Bei Doppelachsreglern schließen Sie an X2B die Bremse von Achse B an.

Sie können folgende Bremsen ansteuern:

- ▶ Direkt angeschlossene 24 V<sub>DC</sub>-Bremsen
- ▶ Indirekt über ein Schütz angeschlossene Bremsen

Die Versorgung der Bremse erfolgt über X300.

Elektrische Daten	Bremsenanschluss
$U_2$	24 V <sub>DC</sub> , +20 %
$I_{2max}$	2,5 A
$f_{2max}$	1 Hz bei $I_N \leq 2,1$ A; 0,25 Hz bei $I_N > 2,1$ A
$E_{2max}$	1,83 J

Tab. 75: Elektrische Daten X2 – Bremsenanschluss



### Information

Bei einem Nennstrom der Bremse  $> 2,1$  A muss die Steuerung die Einhaltung der maximalen Schalzhäufigkeit von 0,25 Hz sicherstellen.



### Information

Die Steuerarten 48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder und 70: SLM - Vektorregelung mit Kommutierungsfindung über Wake and Shake dürfen in Kombination mit einer Bremse nur bei schwerkraftfreien Achsen verwendet werden.

Für weitere Informationen siehe [B20 = 32, 48, 64 oder 70](#) [ 252].

## 7.9 Auswertbare Motortemperatursensoren

Am Antriebsregler PMC SI6 können Sie an Klemme X2 einen PTC-Drilling anschließen oder über One Cable Solution einen Motortemperatursensor Pt1000 auswerten.



### Information

Die Auswertung der Temperatursensoren ist immer aktiv. Ist ein Betrieb ohne Temperatursensor zulässig, müssen die Anschlüsse an X2 gebrückt werden. Andernfalls wird beim Einschalten des Geräts eine Störung ausgelöst.

Typ	Auslöseschwelle
PTC-Thermistor	4000 Ω
Pt1000-Temperatursensor	Parametrierbar in °C in Parameter B39

Tab. 76: Auslöseschwelle des Temperatursensors

## 7.10 Bremswiderstand

Ergänzend zu den Versorgungsmodulen bietet Pilz nachfolgend beschriebene Bremswiderstände verschiedener Bauform und Leistungsklasse an. Beachten Sie bei der Auswahl die in den technischen Daten der Versorgungsmodule angegebenen minimal zulässigen Bremswiderstände. Beachten Sie, dass im Fehlerfall, z. B. bei einem defekten Brems-Chopper, das Versorgungsmodul vom Netz getrennt werden muss.

### 7.10.1 Zuordnung Bremswiderstand – PMC PS6

Typ	PMC KWADQU 420×91 mit MWS306L	PMC KWADQU 420×91 mit MWS310L	PMC FZZMQU 400×65	PMC FGFKQU 31005	PMC FGFKQU 31009	PMC FGFKQU 31114
Id.-Nr.	8C000091	8C000192	8C000092	8C000093	8C000190	8C000191
PMC PS6A24	(X)	X	X	X	—	—
PMC PS6A34	(X)	X	X	X	—	—
PMC PS6A44	(—)	(—)	(—)	(X)	X	X

Tab. 77: Zuordnung Bremswiderstand zu Versorgungsmodul PMC PS6

X	Empfohlen
(X)	Möglich
(—)	Bedingt sinnvoll
—	Nicht möglich

## 7.10.2 Flachwiderstand PMC KWADQU

### Eigenschaften

Technische Daten	PMC KWADQU 420×91 mit MWS310L
Id.-Nr.	8C000192
Typ	Flachwiderstand mit Temperaturschalter (einschl. Montagewinkel)
Widerstand [ $\Omega$ ]	100 $\pm$ 10 %
Temperaturdrift	$\pm$ 10 %
Leistung [W]	600
Thermische Zeitkonstante $\tau_{th}$ [s]	60
Impulsleistung für < 1 s [kW]	13
$U_{max}$ [V]	848
Kabelauführung	FEP
Kabellänge [mm]	500
Leiterquerschnitt [AWG]	14/19 (1,9 mm <sup>2</sup> )
Gewicht ohne Verpackung [g]	2770
Schutzart	IP54
Kenn- und Prüfzeichen	cURus, CE, UKCA

Tab. 78: Technische Daten PMC KWADQU

Technische Daten	Temperaturschalter
Schaltleistung	2 A / 24 V <sub>DC</sub> (DC11)
Nennansprechtemperatur $\vartheta_{NAT}$	180 °C $\pm$ 5 K
Typ	Öffner
Kabelauführung	FEP
Kabellänge [mm]	500
Leiterquerschnitt [AWG]	22

Tab. 79: Technische Daten Temperaturschalter

**Abmessungen**

Die Montagewinkel sind über die gesamte Länge des Bremswiderstands vertikal frei positionierbar.

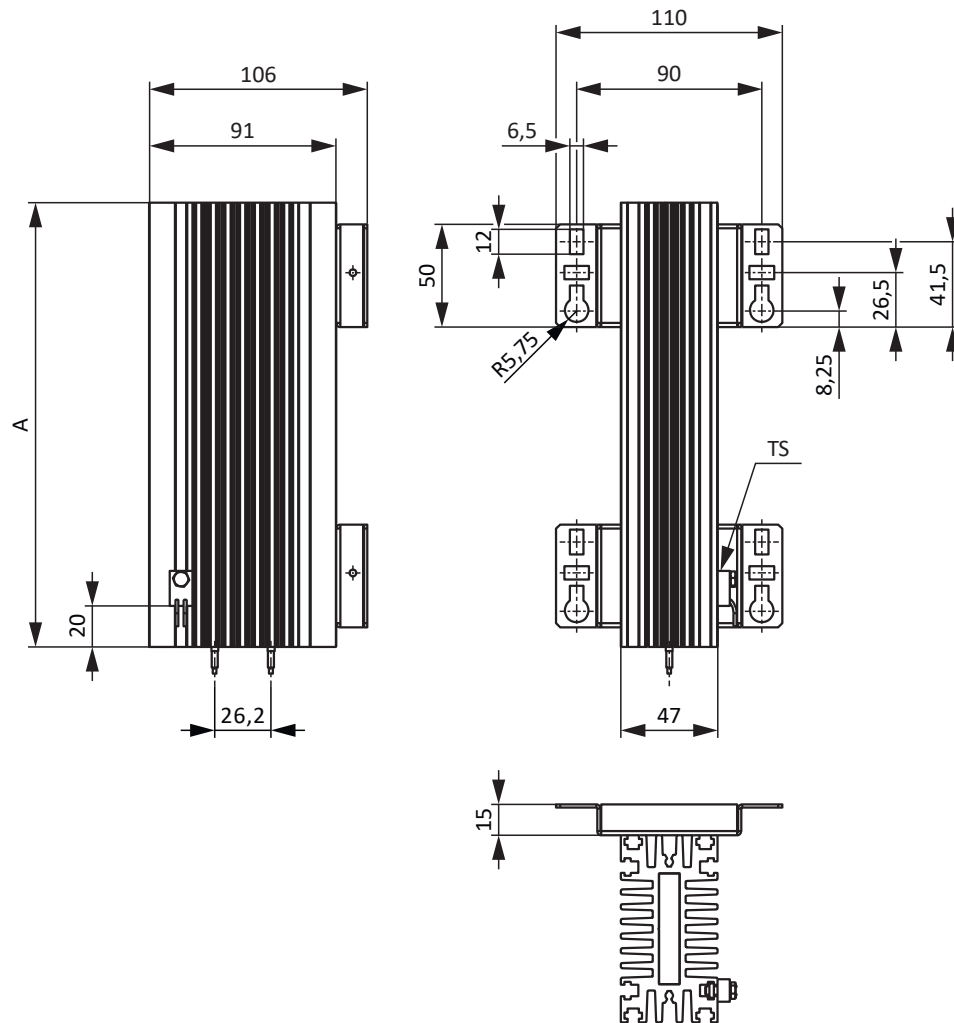


Abb. 13: Maßzeichnung PMC KWADQU mit MWS310L

Maß	PMC KWADQU 420×91
A	420

Tab. 80: Abmessungen PMC KWADQU [mm]

### 7.10.3 Rohrfestwiderstand PMC FZZMQU

#### Eigenschaften

Technische Daten	PMC FZZMQU 400×65
Id.-Nr.	8C000092
Typ	Rohrfestwiderstand mit Temperaturschalter
Widerstand [ $\Omega$ ]	$47 \pm 10 \%$
Temperaturdrift	$\pm 10 \%$
Leistung [W]	1200
Thermische Zeitkonstante $\tau_{th}$ [s]	40
Impulsleistung für $< 1$ s [kW]	36
$U_{max}$ [V]	848
Gewicht ohne Verpackung [g]	4200
Schutzart	IP20
Kenn- und Prüfzeichen	cURus, CE, UKCA

Tab. 81: Technische Daten PMC FZZMQU

Technische Daten	Temperaturschalter
Schaltleistung	2 A / 24 V <sub>DC</sub> (DC11)
Nennansprechtemperatur $\vartheta_{NAT}$	$180 \text{ °C} \pm 5 \text{ K}$
Typ	Öffner
Kabelauführung	FEP
Kabellänge [mm]	500
Leiterquerschnitt [AWG]	22

Tab. 82: Technische Daten Temperaturschalter

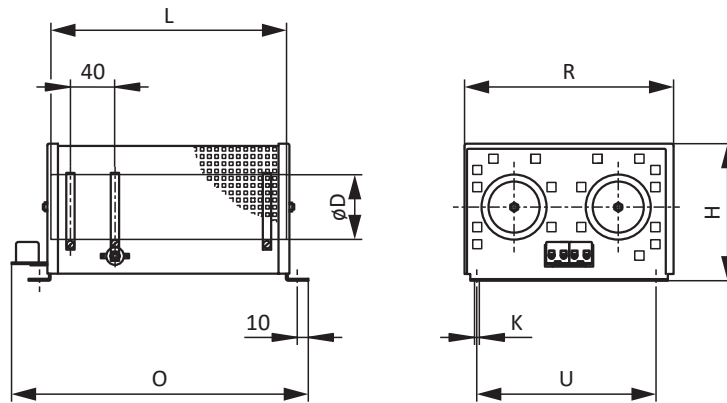
**Abmessungen**

Abb. 14: Maßzeichnung PMC FZZMQU

Maß	PMC FZZMQU 400×65
L × D	400 × 65
H	120
K	6,5 × 12
O	485
R	185
U	150

Tab. 83: Abmessungen PMC FZZMQU [mm]

## 7.10.4 Stahlgitterfestwiderstand PMC FGFKQU

### Eigenschaften

Technische Daten	PMC FGFKQU 31005	PMC FGFKQU 31009	PMC FGFKQU 31114
Id.-Nr.	8C000093	8C000190	8C000191
Typ	Stahlgitterfestwiderstand mit Temperaturschalter		
Widerstand [ $\Omega$ ]	22 $\pm$ 10 %	14,4 $\pm$ 10 %	9,5 $\pm$ 10 %
Temperaturdrift	$\pm$ 10 %	$\pm$ 10 %	$\pm$ 10 %
Leistung [W]	2500	4500	7000
Thermische Zeitkonstante $\tau_{th}$ [s]	30	30	20
Impulsleistung für < 1 s [kW]	50	90	140
$U_{max}$ [V]	848		
Gewicht ohne Verpackung [g]	7500	9500	13000
Schutzart	IP20		
Kenn- und Prüfzeichen	cURus, CE, UKCA		

Tab. 84: Technische Daten PMC FGFKQU

Technische Daten	Temperaturschalter
Schaltleistung	2 A / 24 V <sub>DC</sub> (DC11)
Nennansprechtemperatur $\vartheta_{NAT}$	100 °C $\pm$ 5 K
Typ	Öffner
Kabelauführung	FEP
Kabellänge [mm]	500
Leiterquerschnitt [AWG]	22

Tab. 85: Technische Daten Temperaturschalter

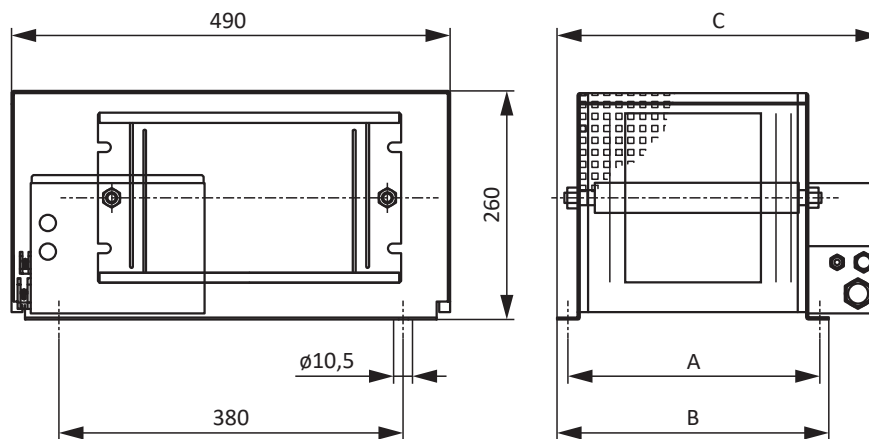
**Abmessungen**

Abb. 15: Maßzeichnung PMC FGFKQU

Maß	PMC FGFKQU 31005	PMC FGFKQU 31009	PMC FGFKQU 31114
A	270		370
B	295		395
C	355		455

Tab. 86: Abmessungen PMC FGFKQU [mm]



## 7.11 Drossel

Technische Angaben zu passenden Drosseln entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.

### 7.11.1 Netzdrossel PMC TEP

Netzdrosseln werden eingesetzt, um Spannungs- und Stromspitzen zu dämpfen und die Netzeinspeisung der Versorgungsmodule zu entlasten.

#### Eigenschaften

Technische Daten	PMC TEP4010-2US00
Id.-Nr.	8C000102
Phasen	3
Thermisch zulässiger Dauerstrom	100 A
Nennstrom $I_{N,MF}$	90 A
Absoluter Verlust $P_V$	103 W
Induktivität	0,14 mH
Spannungsbereich	3 × 400 V <sub>AC</sub> , +32 % / -50 % 3 × 480 V <sub>AC</sub> , +10 % / -58 %
Spannungsabfall $U_k$	2 %
Frequenzbereich	50/60 Hz
Schutzart	IP00
Max. Umgebungstemperatur $\vartheta_{amb,max}$	40° C
Isolierstoffklasse	B
Anschluss	Schraubklemme
Anschlussart	Flexibel mit und ohne Aderendhülse
Max. Leiterquerschnitt	6 – 35 mm <sup>2</sup>
Anzugsdrehmoment	2,5 Nm
Abisolierlänge	17 mm
Montage	Schrauben
Vorschrift	EN 61558-2-20
UL Recognized Component (CAN; USA)	Ja
Kenn- und Prüfzeichen	cURus, CE

Tab. 87: Technische Daten PMC TEP

## Abmessungen

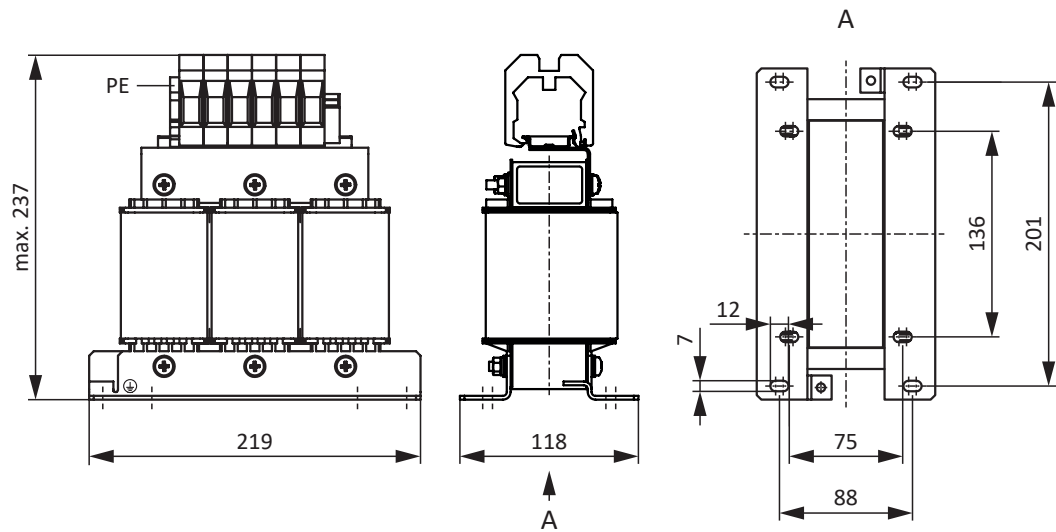


Abb. 16: Maßzeichnung Netzdrossel

Maße	PMC TEP4010-2US00
Höhe [mm]	Max. 237
Breite [mm]	219
Tiefe [mm]	118
Vertikaler Abstand 1 – Befestigungslöcher [mm]	201
Vertikaler Abstand 2 – Befestigungslöcher [mm]	136
Horizontaler Abstand 1 – Befestigungslöcher [mm]	88
Horizontaler Abstand 2 – Befestigungslöcher [mm]	75
Bohrlöcher – Tiefe [mm]	7
Bohrlöcher – Breite [mm]	12
Verschraubung – M	M6
Gewicht ohne Verpackung [g]	9900

Tab. 88: Abmessungen und Gewicht PMC TEP

### 7.11.2 Ausgangsdrossel PMC TEP

Ausgangsdrosseln werden für den Anschluss von Antriebsreglern der Baugrößen 0 bis 2 an Synchron-Servomotoren oder Asynchronmotoren ab einer Kabellänge > 50 m benötigt, um Störimpulse zu reduzieren und das Antriebssystem zu schonen. Beim Anschluss von Lean-Motoren dürfen keine Ausgangsdrosseln eingesetzt werden.



#### Information

Die folgenden technischen Daten gelten für eine Drehfeldfrequenz von 200 Hz. Diese Drehfeldfrequenz erreichen Sie zum Beispiel mit einem Motor mit der Polpaarzahl 4 und der Nenndrehzahl 3000 min<sup>-1</sup>. Beachten Sie für höhere Drehfeldfrequenzen in jedem Fall das angegebene Derating. Beachten Sie außerdem die Abhängigkeit von der Taktfrequenz.

#### Eigenschaften

Technische Daten	PMC TEP3720-0ES41	PMC TEP3820-0CS41	PMC TEP4020-0RS41
Id.-Nr.	8C000099	8C000100	8C000101
Spannungsbereich	3 × 0 bis 480 V <sub>AC</sub>		
Frequenzbereich	0 – 200 Hz		
Nennstrom I <sub>N,MF</sub> bei 4 kHz	4 A	17,5 A	38 A
Nennstrom I <sub>N,MF</sub> bei 8 kHz	3,3 A	15,2 A	30,4 A
Max. zulässige Motor- kabellänge mit Ausgangsdrossel	100 m		
Max. Umgebungs- temperatur $\vartheta_{\text{amb,max}}$	40 °C		
Schutzart	IP00		
Wicklungsverluste	11 W	29 W	61 W
Eisenverluste	25 W	16 W	33 W
Anschluss	Schraubklemme		
Max. Leiterquerschnitt	10 mm <sup>2</sup>		
UL Recognized Component (CAN; USA)	Ja		
Kenn- und Prüfzeichen	cURus, CE		

Tab. 89: Technische Daten PMC TEP

## Abmessungen

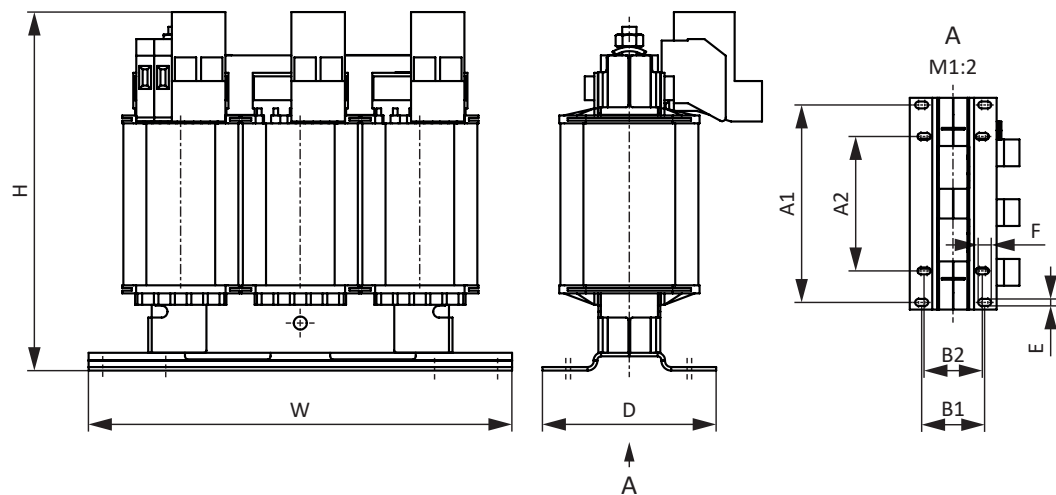


Abb. 17: Maßzeichnung PMC TEP

Maß	PMC TEP3720-0ES41	PMC TEP3820-0CS41	PMC TEP4020-0RS41
Höhe H [mm]	Max. 153	Max. 153	Max. 180
Breite W [mm]	178	178	219
Tiefe D [mm]	73	88	119
Vertikaler Abstand – Befestigungslöcher A1 [mm]	166	166	201
Vertikaler Abstand – Befestigungslöcher A2 [mm]	113	113	136
Horizontaler Abstand – Befestigungslöcher B1 [mm]	53	68	89
Horizontaler Abstand – Befestigungslöcher B2 [mm]	49	64	76
Bohrlöcher – Tiefe E [mm]	5,8	5,8	7
Bohrlöcher – Breite F [mm]	11	11	13
Verschraubung – M	M5	M5	M6
Gewicht ohne Verpackung [g]	2900	5900	8800

Tab. 90: Abmessungen und Gewicht PMC TEP

## 8 Projektierung

Relevante Informationen zu Projektierung und Auslegung Ihres Antriebssystems entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.

Für die effiziente Planung und Unterstützung Ihrer Projektierung stehen EPLAN-Makros für alle Antriebsregler der 6. Generation und für deren Zubehör im EPLAN Data Portal zur Verfügung.

### 8.1 Versorgungsmodul

Beachten Sie für die Projektierung der Versorgungsmodule die nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen.

#### 8.1.1 Hinweise zu Auslegung und Betrieb



##### Information

Beachten Sie für die Auslegung des Versorgungsmoduls, dass die summierte Eigenkapazität aller Antriebsregler PMC SI6 die Ladefähigkeit des Versorgungsmoduls nicht überschreiten darf.

##### Minimale Zeit zwischen zwei Netzeinschaltungen

Die Versorgungsmodule besitzen temperaturabhängige Widerstände in der Ladeschaltung, die verhindern, dass die Geräte beim Zuschalten des Netzes nach einem Fehler – wie einem kurzgeschlossenen Zwischenkreis, einer falschen Verdrahtung etc. – zerstört werden. Beim Aufladen des Zwischenkreises werden diese Widerstände erwärmt.

Das Versorgungsmodul verfügt über eine Funktion zur Schnellentladung des Zwischenkreises, die 20 s nach Abschalten der Versorgungsspannung aktiv wird.



##### Information

Bei zyklischem Netz-Ein-/Netz-Aus-Betrieb ist Folgendes zu beachten, um die Ladefähigkeiten der Versorgungsmodule nicht zu überschreiten:

- PMC PS6 ohne Bremswiderstand: direktes, mehrfaches Wiedereinschalten der Versorgungsspannung ist möglich.
- PMC PS6 mit Bremswiderstand und Zeitspanne nach Netz-Aus < 20 s (Schnellentladung inaktiv): Direktes, mehrfaches Wiedereinschalten der Versorgungsspannung ist möglich.
- PMC PS6 mit Bremswiderstand und Zeitspanne nach Netz-Aus > 20 s (Schnellentladung aktiv): Wiedereinschalten der Versorgungsspannung ist erst 2 min nach vorherigem Einschalten möglich!






##### Information

Als Alternative zum dauerhaften, zyklischen Netz-Ein-/Netz-Aus-Betrieb steht die Sicherheitsfunktion STO für das sichere Stillsetzen zur Verfügung.

### 8.1.2 Rahmenbedingungen für die Parallelschaltung

Für die Parallelschaltung mehrerer Versorgungsmodule PMC PS6 gelten folgende Rahmenbedingungen:

- ▶ Es dürfen nur Versorgungsmodule der Baugröße 2 oder 3 parallel geschaltet werden.
- ▶ Nur gleiche Baugrößen dürfen parallel geschaltet werden.
- ▶ Sie können maximal 3 PMC PS6A24 oder 3 PMC PS6A34 parallel schalten.
- ▶ Für den UL-konformen Betrieb gilt:  
Ein einzelnes Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34 wandelt die 3-phasige AC-Eingangsspannung in eine gemeinsame DC-Bus-Ausgangsspannung um, die zur Versorgung einer oder mehrerer Antriebsregler PMC SI6 verwendet werden kann.
- ▶ Pro Versorgungsmodul können Sie einen Bremswiderstand anschließen. Die Bremsleistung pro Bremswiderstand ist überzudimensionieren:
  - um 15 % bei Parallelschaltung von 2 Versorgungsmodulen
  - um 30 % bei Parallelschaltung von 3 Versorgungsmodulen
- ▶ Beachten Sie für Nennleistung, Strom und Ladefähigkeit bei Parallelschaltung je einen Deratingfaktor von 0,8 auf die Summe.
- ▶ Die Widerstandswerte der Bremswiderstände müssen identisch sein. Beachten Sie, dass die Leistungsabgabe an allen Bremswiderständen zu gleichen Teilen erfolgt.
- ▶ Berücksichtigen Sie die Angaben zur Sicherungsauslegung für jedes Versorgungsmodul innerhalb des Verbunds (siehe [Netzsisicherung](#) [ 129]).
- ▶ Alle Versorgungsmodule müssen an das gleiche 3-phasige Versorgungsnetz angeschlossen werden.
- ▶ An allen Versorgungsmodulen muss das Netz gleichzeitig zugeschaltet werden (siehe [Netzzuschaltung](#) [ 131]).
- ▶ Jedes Versorgungsmodul muss zusätzlich am Erdungsbolzen geerdet werden (siehe [Schutzerdung](#) [ 133]).
- ▶ Für die Position eines Versorgungsmoduls innerhalb des Verbunds bestehen keine Einschränkungen.
- ▶ Nicht zulässig ist ein gemischter Einspeisebetrieb, bei dem zusätzlich zu den Versorgungsmodulen weitere Komponenten wie z. B. Antriebsregler zur Zwischenkreisversorgung beitragen.

#### Beispielkombinationen für die Parallelschaltung

Die folgende Tabelle zeigt Beispielkombinationen für die Parallelschaltung. Für die Werte ist ein Deratingfaktor von 0,8 berücksichtigt.

Elektrische Daten	2 x PMC PS6A24	3 x PMC PS6A24	2 x PMC PS6A34	3 x PMC PS6A34
$P_{2N,PU}$	16 kW	24 kW	32 kW	48 kW
$I_{1N,PU}$	40 A	60 A	80 A	120 A
$C_{maxPU}$	8000 $\mu$ F	12000 $\mu$ F	16000 $\mu$ F	24000 $\mu$ F

Tab. 91: Elektrische Daten bei Parallelschaltung, Beispielkombinationen

## Dimensionierung der Bremswiderstände

Gehen Sie bei der Dimensionierung der Bremswiderstände wie folgt vor:

1. Ermitteln Sie die benötigte Bremsleistung  $P_{\text{effRB}}$
2. Teilen Sie diese durch die Anzahl der Bremswiderstände
3. Multiplizieren Sie das Ergebnis mit dem Faktor für die Überdimensionierung
4. Beachten Sie den resultierenden Wert für die Auswahl des passenden Bremswiderstands:  
 $P_{\text{N,RB}}$  muss größer sein als der ermittelte Wert

### Beispielberechnung

Die benötigte Bremsleistung  $P_{\text{effRB}}$  beträgt 800 W. Es werden 2 Versorgungsmodule vom Typ PMC PS6A34 parallel geschaltet.

An jedes Versorgungsmodul wird ein Bremswiderstand angeschlossen. Die benötigte Bremsleistung pro Bremswiderstand berechnet sich wie folgt:

$$800 \text{ W} \div 2 = 400 \text{ W}$$

Bei 2 parallel geschalteten Versorgungsmodulen ist die benötigte Bremsleistung der Bremswiderstände um 15 % zu erhöhen:


$$400 \text{ W} \times 1,15 = 460 \text{ W}$$

An jedes Versorgungsmodul soll ein Bremswiderstand vom Typ PMC KWADQU mit einer Nennleistung von 600 W angeschlossen werden:

$$460 \text{ W} < 600 \text{ W}$$

Die Nennleistung des Bremswiderstands ist damit ausreichend.

### Verschaltungsbeispiel

Den prinzipiellen Anschluss auf Basis einer Zwischenkreiskopplung mit Quick DC-Link PMC DL6B zeigen die Beispiele im Anhang (siehe [Verschaltungsbeispiele](#) [ 412]).

## 8.2 Zwischenkreiskopplung

Motoren, die abgebremst werden, arbeiten wie Generatoren: Im Betrieb mit einem aktiven Antriebsregler wandeln sie die in der Bewegung enthaltene kinetische Energie in elektrische um. Diese elektrische Energie wird in den Zwischenkreiskondensatoren des Antriebsreglers gespeichert, wird bei gekoppelten Zwischenkreisen antreibenden Motoren zur Verfügung gestellt und somit effizient genutzt.

Bremst ein Motor ab, erhöht sich die Zwischenkreisspannung. Die Kondensatoren im Zwischenkreis können allerdings nur eine begrenzte Energiemenge aufnehmen. Steigt die Zwischenkreisspannung über eine definierte Grenze, wird eine Chopper-Schaltung aktiviert, die überschüssige Energie über einen angeschlossenen Bremswiderstand in Wärme umwandelt. Ist die zulässige Maximalspannung erreicht, gilt es, mögliche Beschädigungen zu vermeiden: Der Antriebsregler wechselt in den Zustand Störung und schaltet ab. Bei einer Zwischenkreiskopplung werden die Zwischenkreiskondensatoren der beteiligten Antriebsregler parallel geschaltet. Dadurch erhöht sich die maximal aufnehmbare Energiemenge im Zwischenkreis.

### 8.2.1 Hinweise zu Auslegung und Betrieb

Um die Kondensatoren mehrerer Antriebsregler zu koppeln, benötigen Sie für jeden Antriebsregler und jedes Versorgungsmodul innerhalb des Verbunds ein separates Quick DC-Link-Modul des Typs PMC DL6B.



#### Information

Beachten Sie, dass Quick DC-Link anlagen- oder länderspezifischen Normen unterliegen kann.

#### Elektrische Daten der Antriebsregler

Für die Auslegung und den Betrieb von Quick DC-Link sind die elektrischen Daten der einzelnen Antriebsregler- und Versorgungsmodultypen zu beachten, insbesondere:

- ▶ Eigenkapazität  $C_{PU}$  der Antriebsregler
- ▶ Ladefähigkeit  $C_{N,PU}$  der Versorgungsmodule
- ▶ Eingangsnennstrom  $I_{1N,PU}$  der Versorgungsmodule
- ▶ Derating des Eingangsnennstroms

Die Werte entnehmen Sie den technischen Daten der Antriebsregler und Versorgungsmodule.

#### Maximalspannung und Maximalstrom

Die maximale Zwischenkreisspannung beträgt 750 V<sub>DC</sub>, der maximal zulässige Gesamtstrom 200 A.



## 8.3 Motor

Beachten Sie bei der Projektierung für Motoren die nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen.

### Rotatorische Motoren (Lean-Motoren, Synchron-Servomotoren, Asynchronmotoren, Torquemotoren)

Die maximal mögliche Motordrehzahl wird auf  $36000 \text{ min}^{-1}$  begrenzt.

Es gilt folgender Zusammenhang:

$$\text{Drehfeldfrequenz} = \text{Motordrehzahl} \times \text{Polpaarzahl} \div 60$$

Da die Ausgangsfrequenz  $f_{2PU}$  maximal 700 Hz beträgt, kann die Motordrehzahl nur erreicht werden, wenn die berechnete Drehfeldfrequenz kleiner  $f_{2PU}$  ist.

Die angegebene Drehmoment-Drehzahl-Kennlinie bzw. die Nennpunkte können in Vektorregelung nur erreicht werden, wenn der Feldschwächungsbetrieb nicht wirksam ist. Der theoretische Feldschwächungsbetrieb beginnt, wenn für die Drehzahl eine Spannung benötigt wird ( $\text{Drehzahl} \times \text{KE-Konstante}$ ), die größer als die verfügbare Zwischenkreisspannung ist. In der Praxis muss die Feldschwächung jedoch vor Erreichen dieser Spannungsgrenze beginnen (Regelreserve).

Sie definieren die Spannungsgrenze in B92. Der Default-Wert beträgt 80 %.



#### Information

Bei Lean-Motoren ist die Feldschwächung immer aktiv (B91 Feldschwächung = 1: Aktiv). Die in B92 voreingestellte Spannungsgrenze beträgt für Lean-Motoren 95 %.

### Translatorische Motoren (Linearmotoren)

Die maximal mögliche Motorgeschwindigkeit wird auf 20000 m/min begrenzt.

Es gilt folgender Zusammenhang:

$$\text{Feldfrequenz} = \text{Geschwindigkeit in m/min} \times 1000 \div (60 \div \text{Polabstand in mm})$$

Da die Ausgangsfrequenz  $f_{2PU}$  maximal 700 Hz beträgt, kann die Motorgeschwindigkeit nur erreicht werden, wenn die berechnete Feldfrequenz kleiner  $f_{2PU}$  ist.

Die angegebene Kraft-Geschwindigkeits-Kennlinie bzw. die Nennpunkte können in Vektorregelung nur erreicht werden, wenn der Feldschwächungsbetrieb nicht wirksam ist. Der theoretische Feldschwächungsbetrieb beginnt, wenn für die Geschwindigkeit eine Spannung benötigt wird ( $\text{Geschwindigkeit} \times \text{KE-Konstante}$ ), die größer als die verfügbare Zwischenkreisspannung ist. In der Praxis muss die Feldschwächung jedoch vor Erreichen dieser Spannungsgrenze beginnen (Regelreserve).

Sie definieren die Spannungsgrenze in B92. Der Default-Wert beträgt 80 %.

## 8.4 Drossel

Beachten Sie für die Projektierung der Drosseln die nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen.

### 8.4.1 Netzdrossel PMC TEP

#### Derating – Einfluss der Umgebungstemperatur

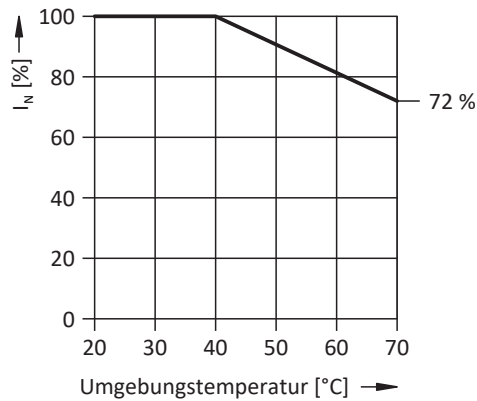


Abb. 18: Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur

#### Derating – Einfluss der Aufstellhöhe

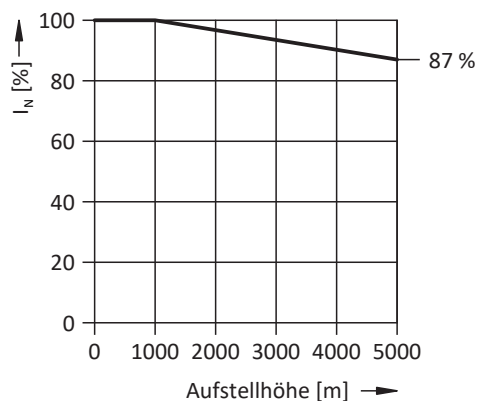


Abb. 19: Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe

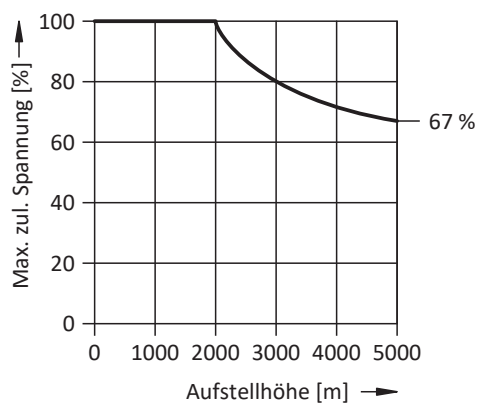


Abb. 20: Derating der Spannung in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe

### 8.4.2 Ausgangsdrossel PMC TEP

Wählen Sie die Ausgangsdrosseln gemäß der Nennströme von Drossel, Motor und Antriebsregler aus. Beachten Sie insbesondere das Derating der Ausgangsdrossel für höhere Drehfeldfrequenzen ab 200 Hz. Sie berechnen die Drehfeldfrequenz für Ihren Antrieb mit folgender Formel:

$$f_N = n_N \times \frac{p}{60}$$

#### Derating – Einfluss der Taktfrequenz

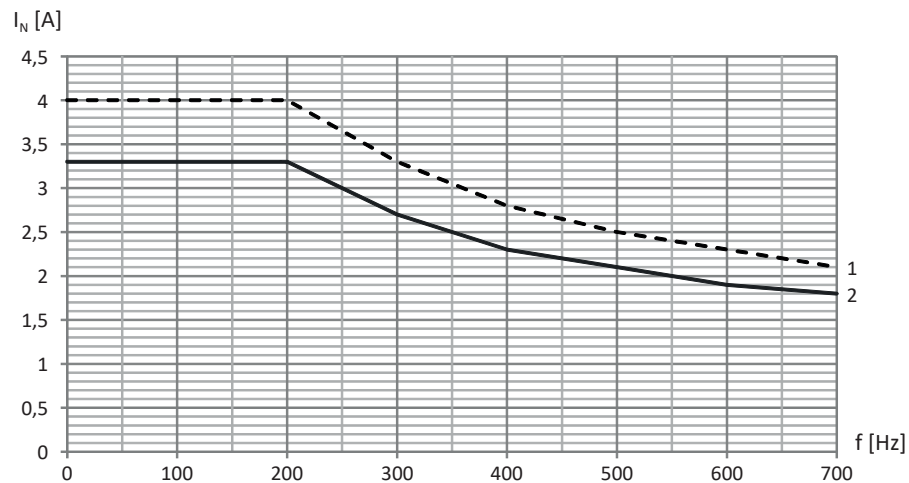


Abb. 21: Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Taktfrequenz, PMC TEP3720-0ES41

- 1 Taktfrequenz 4 kHz
- 2 Taktfrequenz 8 kHz

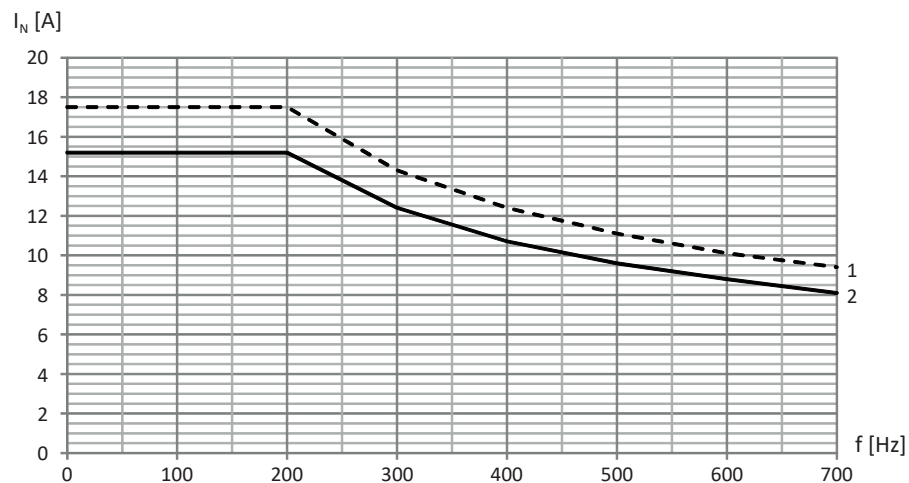


Abb. 22: Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Taktfrequenz, PMC TEP3820-0CS41

- 1 Taktfrequenz 4 kHz
- 2 Taktfrequenz 8 kHz

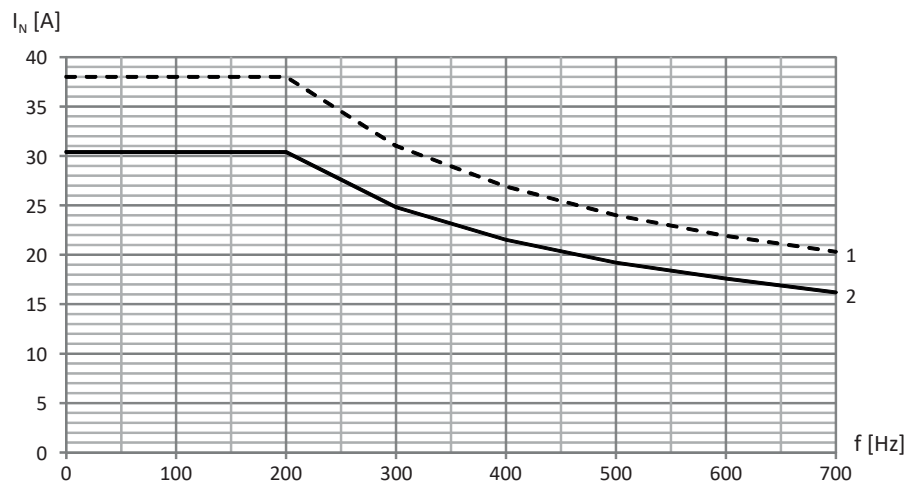


Abb. 23: Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Taktfrequenz, PMC TEP4020-0RS41

- 1 Taktfrequenz 4 kHz
- 2 Taktfrequenz 8 kHz

## Derating – Einfluss der Umgebungstemperatur

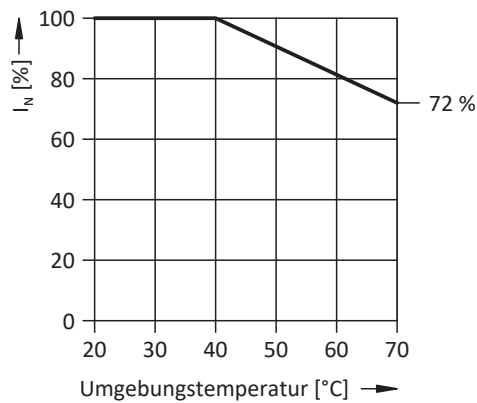


Abb. 24: Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur

## Derating – Einfluss der Aufstellhöhe

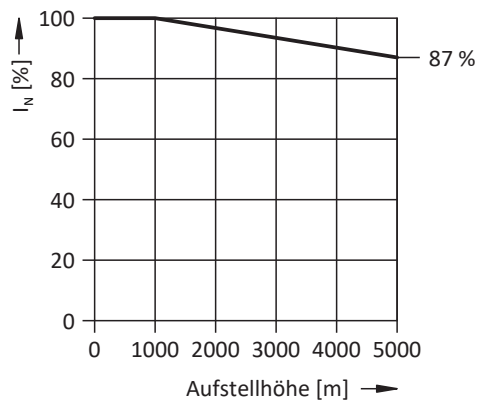


Abb. 25: Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe

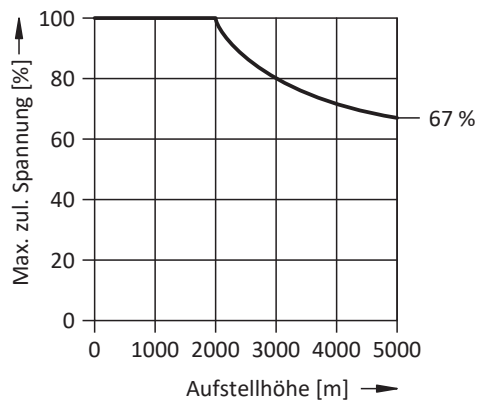


Abb. 26: Derating der Spannung in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe

## 8.5 Mischbetrieb

Sie können das Versorgungsmodul PMC PS6 und den Antriebsregler PMC SI6 mit weiteren Pilz Antriebsreglern der 6. Generation kombinieren.

Bei einer Zwischenkreiskopplung im Mischbetrieb dürfen ausschließlich Versorgungsmodule des gleichen Typs (z. B. PMC PS6A34) eingespeist werden.

Zum Beispiel sollen zwei Versorgungsmodule PMC PS6A34 mit drei Antriebsreglern PMC SI6A262 und einem Antriebsregler PMC SD6A06 kombiniert werden. In diesem Fall werden die beiden Versorgungsmodule PMC PS6A34 an das Versorgungsnetz angeschlossen. Die drei Antriebsregler PMC SI6A262 werden an den Zwischenkreis der Versorgungsmodule angeschlossen. Der Antriebsregler PMC SD6A06 darf in diesem Fall ebenfalls nur an den Zwischenkreis der Versorgungsmodule PMC PS6A34 angeschlossen werden, jedoch nicht selbst an das Versorgungsnetz.

Die nachfolgende Grafik zeigt beispielhaft das Erdungskonzept im Mischbetrieb bei Einspeisung durch ein Versorgungsmodul PMC PS6. Die Schutzleiterverbindung zwischen Versorgungsmodul bzw. Antriebsregler und zugehörigem Hinterbaumodul Quick DC-Link (Typ PMC DL6B oder PMC DL6A) erfolgt über die metallische Verbindung der Gehäuse. Die Schutzleiterverbindung zwischen den Hinterbaumodulen vom Typ PMC DL6B untereinander erfolgt über eine Kupferschiene (PE-Schiene). Beachten Sie die Anforderungen für den Anschluss eines 2. Schutzleiters an das Versorgungsmodul (siehe [Anschluss des Schutzleiters \[134\]](#)). Die gleichen Anforderungen gelten auch für Antriebsregler mit Hinterbaumodulen vom Typ PMC DL6A.

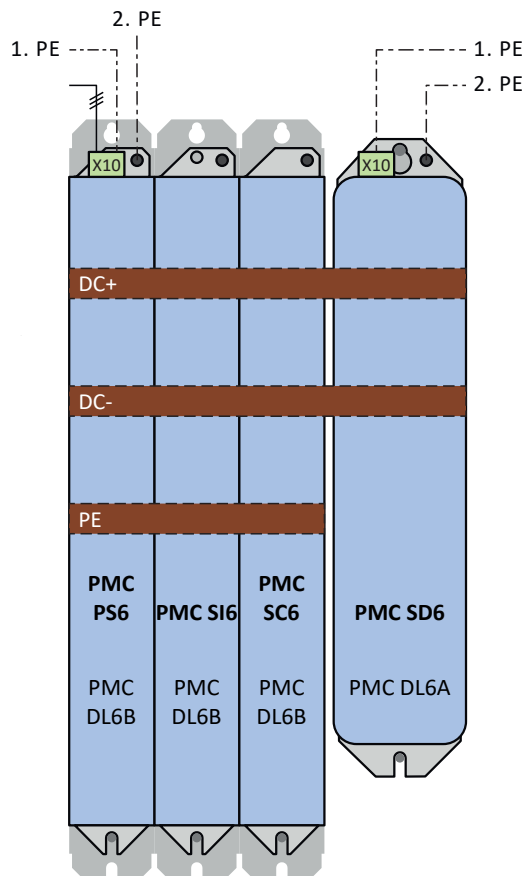



Abb. 27: Erdungskonzept im Mischbetrieb bei eingespeistem Versorgungsmodul PMC PS6

## 9 Lagerung

Wenn Sie die Produkte nicht sofort einbauen, lagern Sie sie in einem trockenen und staubfreien Raum.

Beachten Sie hierzu die in den technischen Daten angegebenen [Transport- und Lagerungsbedingungen](#) [ 49].

### 9.1 Versorgungsmodul

Für das Versorgungsmodul PMC PS6 ist auch nach längeren Lagerungszeiten keine Formierung erforderlich.

### 9.2 Antriebsregler

Die Zwischenkreiskondensatoren können durch eine längere Lagerungszeit ihre Spannungsfestigkeit verlieren und müssen vor der Inbetriebnahme formiert werden.

Auf die Zwischenkreiskondensatoren der Baugröße 3 trifft diese Eigenschaft nicht zu. Für Antriebsregler der Baugröße 3 ist deshalb auch nach längeren Lagerungszeiten keine Formierung erforderlich.



#### **ACHTUNG!**

##### **Sachschaden durch reduzierte Spannungsfestigkeit!**

Eine verminderte Spannungsfestigkeit kann beim Einschalten des Antriebsreglers zu erheblichen Sachschäden führen.

- Formieren Sie gelagerte Antriebsregler jährlich oder vor der Inbetriebnahme.

## 9.2.1 Jährliche Formierung

Um Sachschäden an gelagerten Antriebsreglern zu vermeiden, empfiehlt Pilz, gelagerte Geräte einmal im Jahr für eine Stunde an die Versorgungsspannung anzuschließen.

Nachfolgende Grafik zeigt den prinzipiellen Netzanschluss.

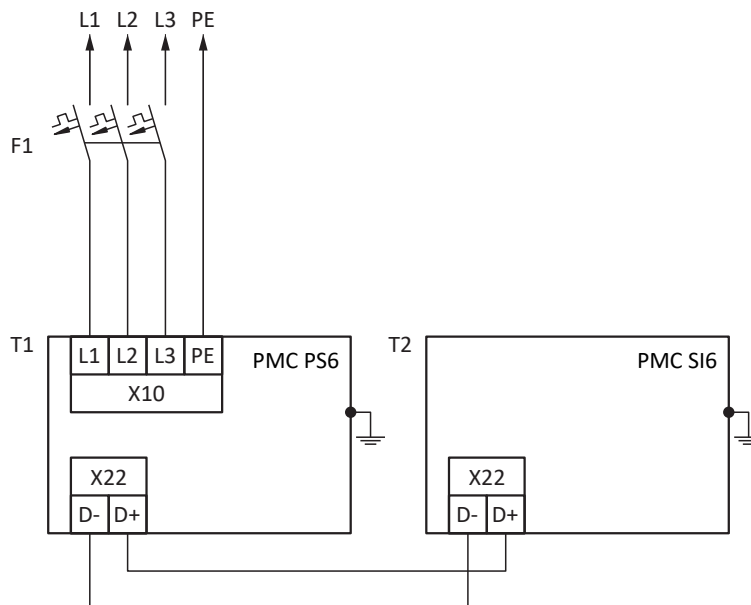


Abb. 28: Jährliche Formierung

L1 – L3	Leitungen 1 bis 3
N	Neutralleiter
PE	Schutzleiter
F1	Sicherung
T1	Versorgungsmodul
T2	Antriebsregler



### Information

Für den UL-konformen Betrieb gilt: Die mit PE gekennzeichneten Anschlüsse sind ausschließlich für die Funktionserdung bestimmt.



## 9.2.2 Formierung vor der Inbetriebnahme

Ist eine jährliche Formierung nicht möglich, formieren Sie gelagerte Geräte vor der Inbetriebnahme. Beachten Sie, dass die Spannungshöhen von der Lagerungszeit abhängen.

Nachfolgende Grafik zeigt den prinzipiellen Netzanschluss.

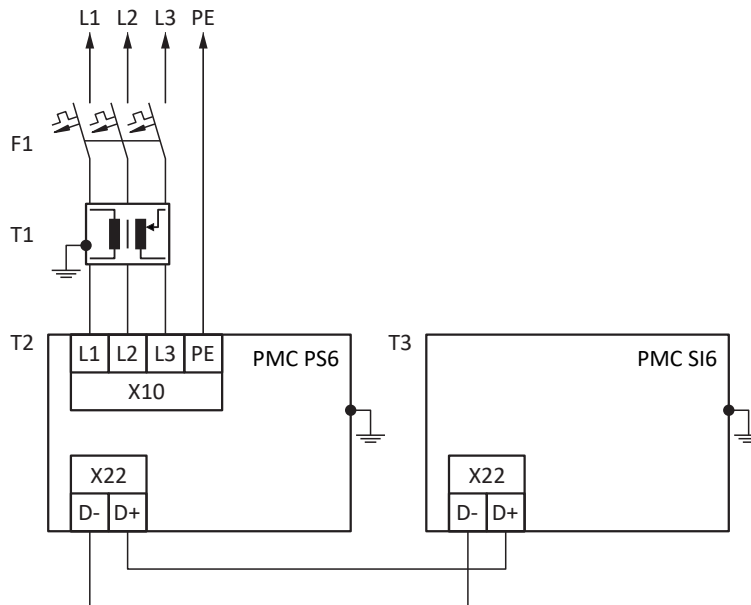


Abb. 29: Formierung vor der Inbetriebnahme

L1 – L3	Leitungen 1 bis 3
N	Neutralleiter
PE	Schutzleiter
F1	Sicherung
T1	Stelltransformator
T2	Versorgungsmodul
T3	Antriebsregler



### Information

Für den UL-konformen Betrieb gilt: Die mit PE gekennzeichneten Anschlüsse sind ausschließlich für die Funktionserdung bestimmt.

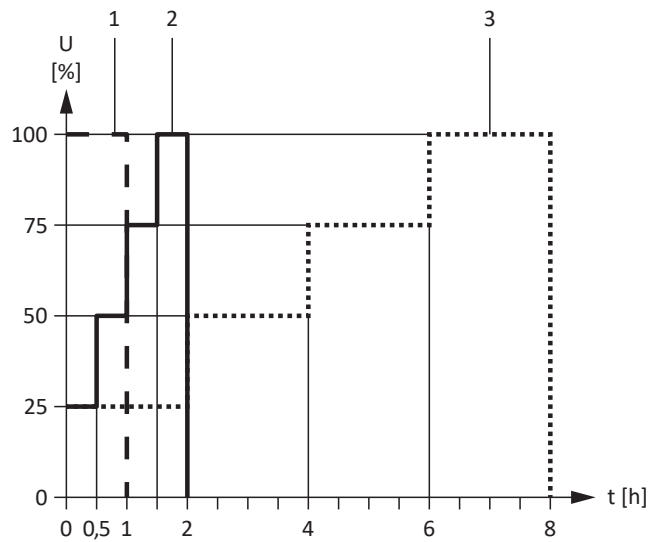



Abb. 30: Spannungshöhen in Abhängigkeit von der Lagerungszeit

- |   |                            |   |
|---|----------------------------|---|
| 1 | Lagerungszeit 1 – 2 Jahre: | Vor dem Einschalten 1 Stunde an Spannung legen.       |
| 2 | Lagerungszeit 2 – 3 Jahre: | Vor dem Einschalten entsprechend der Kurve formieren. |
| 3 | Lagerungszeit ≥ 3 Jahre:   | Vor dem Einschalten entsprechend der Kurve formieren. |
|   | Lagerungszeit < 1 Jahr:    | Keine Maßnahmen erforderlich.                         |

## 10 Einbau

Die nachfolgenden Kapitel beschreiben den Einbau der Hinterbaumodule Quick DC-Link zur Zwischenkreiskopplung sowie im Anschluss den Einbau der Antriebsregler und Versorgungsmodule.

Für Informationen zum Austausch eines Antriebsreglers oder Versorgungsmoduls siehe [Tausch](#) [ 391].

### 10.1 Grundlegende Montagehinweise

Beachten Sie für die Montage nachfolgend beschriebenen Punkte.

#### 10.1.1 Antriebsregler und Versorgungsmodule

Beachten Sie für die Montage folgende Punkte:

- ▶ Vermeiden Sie Kondensation, z. B. durch Antikondensat-Heizelemente.
- ▶ Verwenden Sie aus EMV-Gründen Montageplatten mit leitfähiger Oberfläche (z. B. unlackiert).
- ▶ Vermeiden Sie die Installation oberhalb oder in unmittelbarer Nähe von wärmeerzeugenden Geräten, z. B. Ausgangsdrosseln oder Bremswiderständen.
- ▶ Sorgen Sie für ausreichende Luftzirkulation im Schaltschrank, indem Sie die Mindestfreiräume einhalten.
- ▶ Bauen Sie die Geräte vertikal ein.

#### Referenzkennzeichen

Bringen Sie auf dem dafür vorgesehenen Feld auf der Gerätefront einen Aufkleber mit dem eindeutigen Referenzkennzeichen des jeweiligen Geräts an, um Verwechslungen beim Einbau oder beim Tausch zu vermeiden.

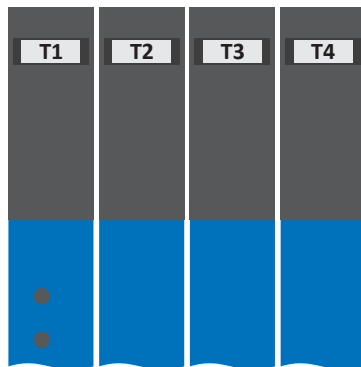
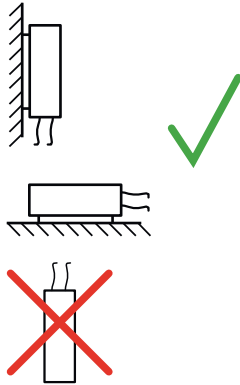


Abb. 31: Felder auf Gerätefront zur Kennzeichnung

### 10.1.2 Bremswiderstand

Beachten Sie für die Montage des Bremswiderstands die zulässigen Einbaulagen.

#### Flachwiderstand PMC KWADQU



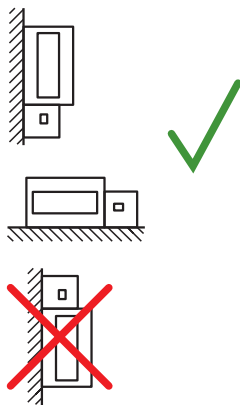
Zulässige Montage:

- ▶ An senkrechten Flächen mit Kabel unten
- ▶ Auf waagrechten Flächen
- ▶ Bei mechanischem Schutz der Leiter Montage außerhalb des Schaltschranks möglich

Unzulässige Montage:

- ▶ An senkrechten Flächen mit Kabel oben

#### Rohrfestwiderstand PMC FZZMQU



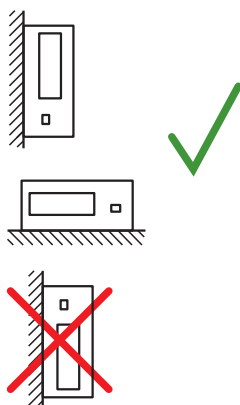
Zulässige Montage:

- ▶ An senkrechten Flächen mit Klemmen unten
- ▶ Auf waagrechten Flächen
- ▶ In Schaltschränken

Unzulässige Montage:

- ▶ An senkrechten Flächen mit Klemmen oben, links oder rechts
- ▶ Außerhalb von Schaltschränken

#### Stahlgitterfestwiderstand PMC FGFKQU



Zulässige Montage:

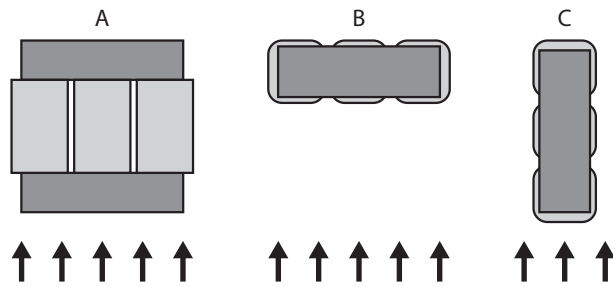
- ▶ An senkrechten Flächen mit Klemmen unten
- ▶ Lochbleche oben und unten
- ▶ Auf waagrechten Flächen
- ▶ Montage auf, neben oder im Schaltschrank möglich

Unzulässige Montage:

- ▶ An senkrechten Flächen mit Klemmen oben, links oder rechts

## 10.1.3 Drossel

Zulässige Einbaulagen der Ausgangsdrossel PMC TEP in Bezug auf den Kühlluftstrom sind:



## 10.2 Mindestfreiräume

Beachten Sie für den Einbau die nachfolgend genannten Mindestfreiräume.

### Antriebsregler und Versorgungsmodule

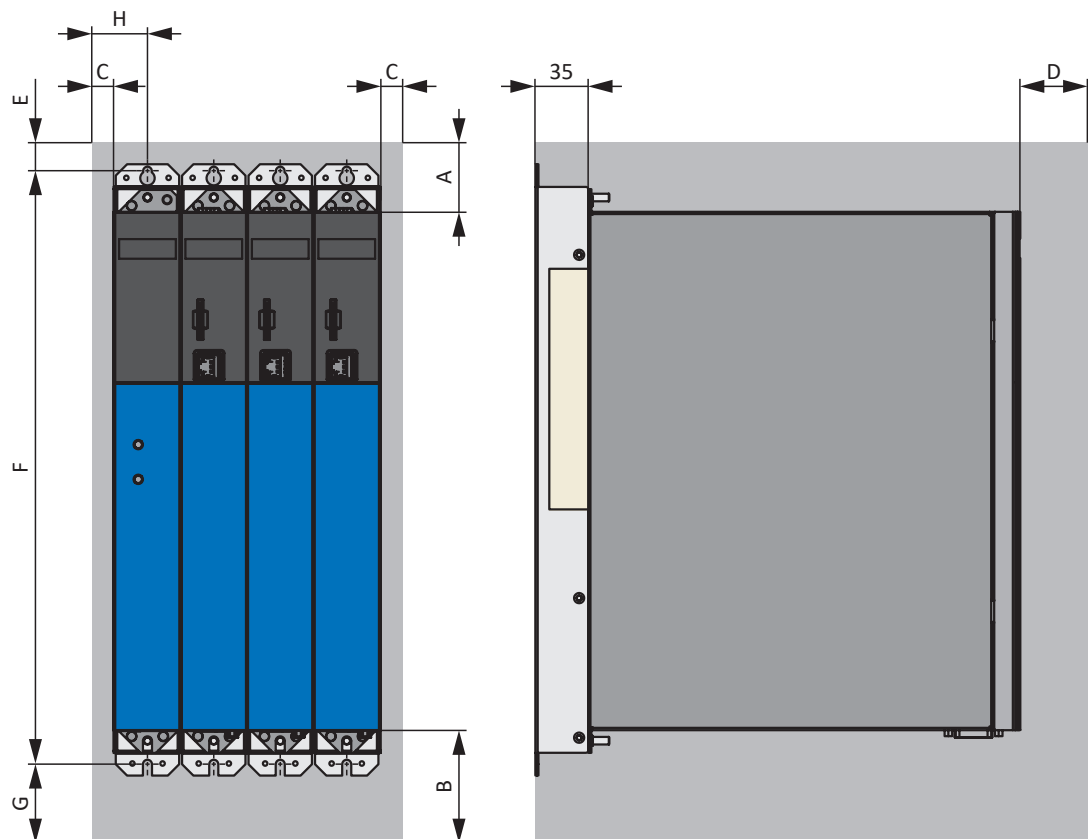


Abb. 32: Mindestfreiräume für Antriebsregler in Kombination mit Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34

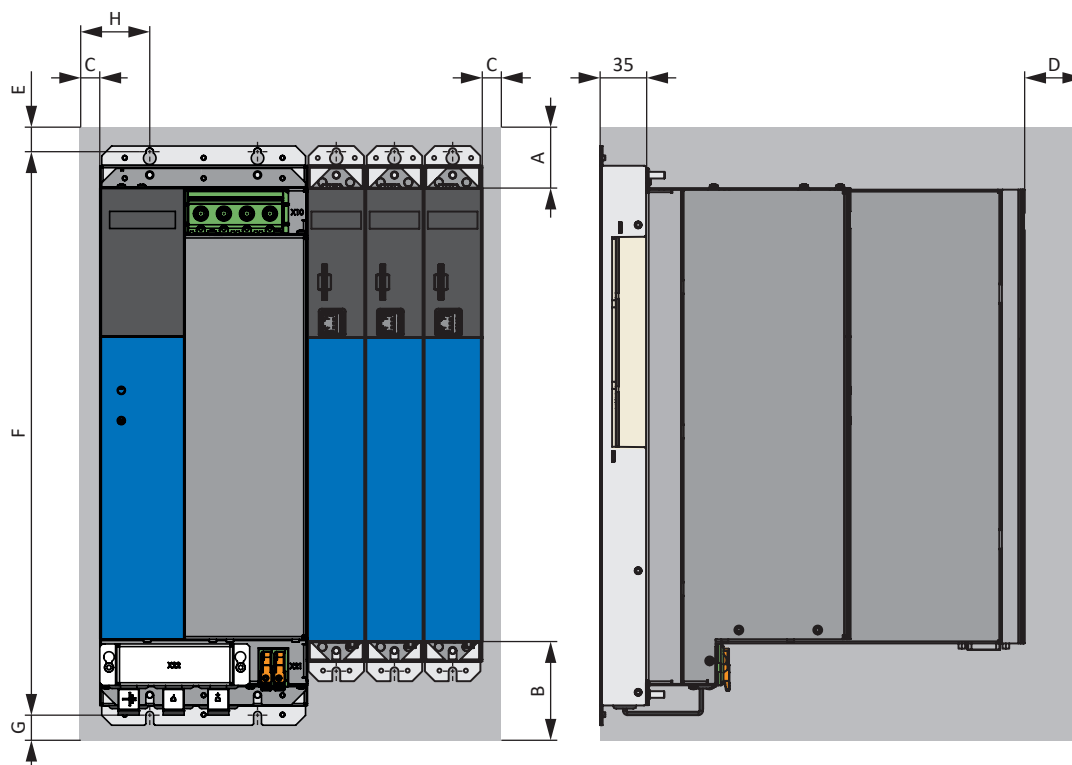


Abb. 33: Mindestfreiräume für Antriebsregler in Kombination mit Versorgungsmodul PMC PS6A44

Die angegebenen Maße beziehen sich auf die Außenkanten des Antriebsreglers bzw. Versorgungsmoduls einschließlich Hinterbaumodul Quick DC-Link.

Mindestfreiraum	A (nach oben)	B (nach unten)	C (zur Seite)	D (nach vorne)
Alle Baugrößen	100	200	5	50 <sup>8</sup>

Tab. 92: Mindestfreiräume [mm]

Maß	E	F	G	H
PMC PS6A24	73,5	393+2	ca. 174,5	27,5
PMC PS6A34	73,5	393+2	ca. 174,5	37,5
PMC PS6A44	73,5	429+2	ca. 138,5	43

Tab. 93: Maße [mm]

## Drossel und Filter

Vermeiden Sie den Einbau unterhalb von Antriebsreglern oder Versorgungsmodulen. Bei Einbau in einen Schaltschrank wird ein Abstand von ca. 100 mm zu sonstigen benachbarten Bauteilen empfohlen. Dieser Abstand stellt die Entwärmung der Drosseln und Filter sicher.

## Bremswiderstände

Vermeiden Sie den Einbau unterhalb von Antriebsreglern oder Versorgungsmodulen. Damit die erwärmte Luft ungehindert abströmen kann, ist ein Mindestabstand von ca. 200 mm zu benachbarten Bauteilen oder Wänden sowie von ca. 300 mm zu darüber befindlichen Bauteilen oder Decken einzuhalten.

<sup>8</sup> Zu berücksichtigender Mindestfreiraum bei dauerhaftem Anschluss der Service-Schnittstelle X9

## 10.3 Bohrpläne und -maße

Bohrpläne und -maße zur Anreihtechnik mit PMC SI6 und PMC PS6 sowie für das Zubehör entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.

### 10.3.1 Anreihtechnik

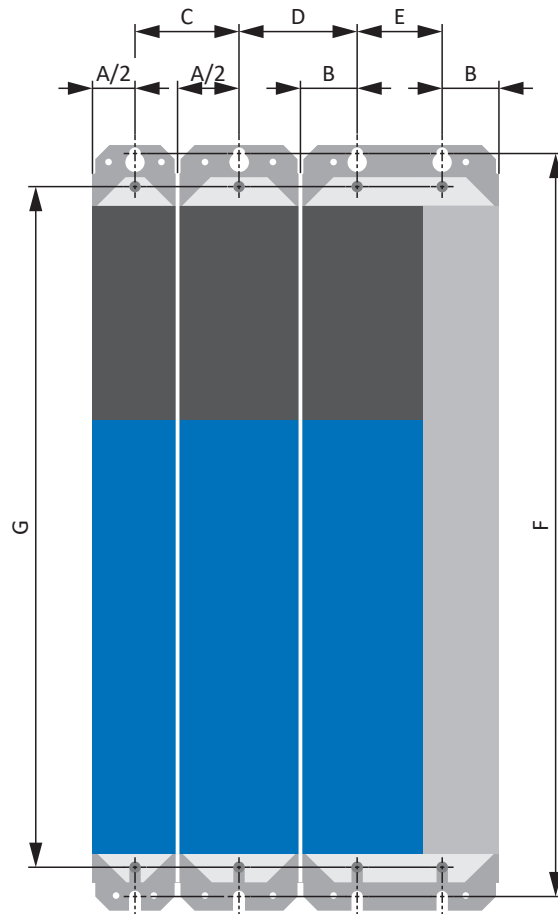


Abb. 34: Bohrplan PMC DL6B10 bis PMC DL6B21

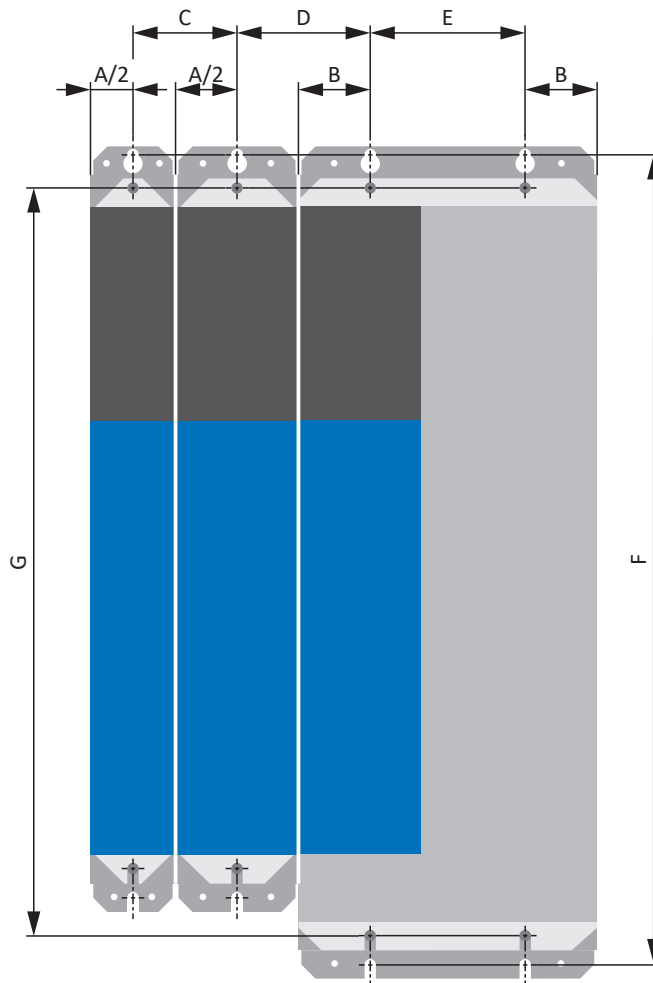


Abb. 35: Bohrplan PMC DL6B22

Maß		PMC DL6B10 PMC DL6B20	PMC DL6B11 PMC DL6B21	PMC DL6B12	PMC DL6B22
Horizontale Befestigungslöcher Ø 4,2 (M5)	A	45	65	—	—
	B	—	—	30	38
	E	—	—	45±0,2	82±0,2
	C	PMC DL6B10 PMC DL6B20	46±1	56±1	—
	C	PMC DL6B11 PMC DL6B21	56±1	66±1	—
	D	PMC DL6B10 PMC DL6B20	—	—	53,5±1
	D	PMC DL6B11 PMC DL6B21	—	—	63,5±1
	D	PMC DL6B12	—	—	61±1
Vertikale Befestigungslöcher Ø 4,2 (M5)	F	393±2			429±2
Vertikaler Abstand Antriebsregler und Versorgungsmodule	G	360			396

Tab. 94: Bohrmaße für die Anreihentechnik [mm]



### 10.3.2 Bremswiderstand

#### 10.3.2.1 Flachwiderstand PMC KWADQU

Die Montagewinkel sind über die gesamte Länge des Bremswiderstands vertikal frei positionierbar.

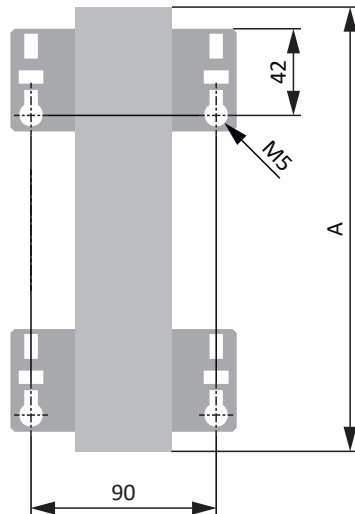


Abb. 36: Bohrplan PMC KWADQU mit MWS 310L

Maß	PMC KWADQU 420×91
A	420

Tab. 95: Abmessungen PMC KWADQU [mm]

#### 10.3.2.2 Rohrfestwiderstand PMC FZZMQU

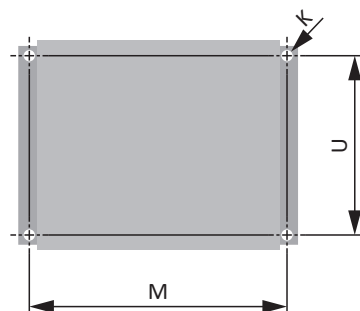


Abb. 37: Bohrplan PMC FZZMQU

Maß	PMC FZZMQU 400×65
K	6,5 × 12
M	426
U	150

Tab. 96: Abmessungen PMC FZZMQU [mm]

### 10.3.2.3 Stahlgitterfestwiderstand PMC FGFKQU

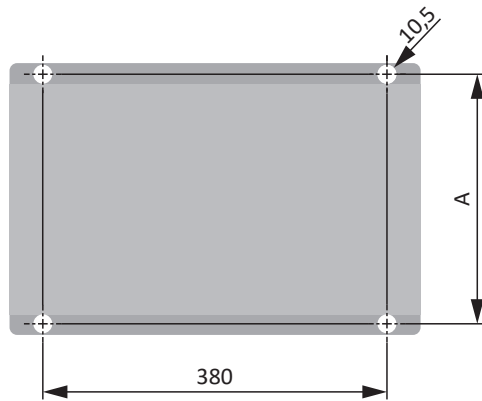


Abb. 38: Bohrplan PMC FGFKQU

Maß	PMC FGFKQU 31005	PMC FGFKQU 31009	PMC FGFKQU 31114
A	270		370

Tab. 97: Abmessungen PMC FGFKQU [mm]

## 10.3.3 Drossel

### 10.3.3.1 Netzdrossel PMC TEP

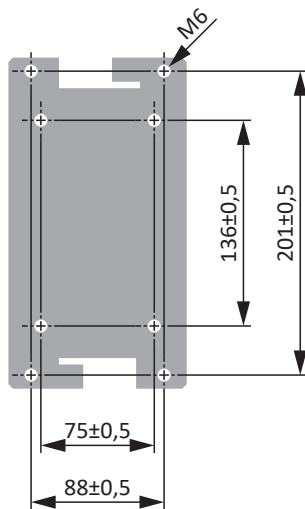


Abb. 39: Bohrplan Netzdrossel

## 10.3.3.2

## Ausgangsdrossel PMC TEP

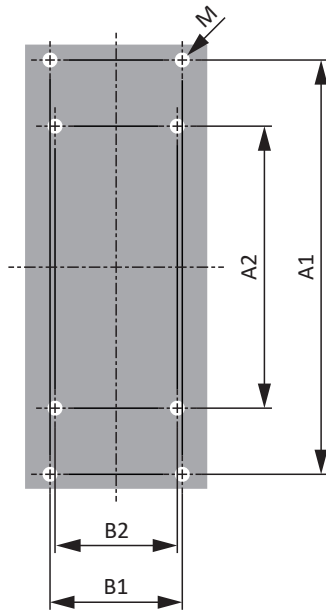


Abb. 40: Bohrplan PMC TEP

Maß	PMC TEP3720-0ES41	PMC TEP3820-0CS41	PMC TEP4020-0RS41
Vertikaler Abstand – Befestigungslöcher A1 [mm]	166	166	201
Vertikaler Abstand – Befestigungslöcher A2 [mm]	113	113	136
Horizontaler Abstand – Befestigungslöcher B1 [mm]	53	68	89
Horizontaler Abstand – Befestigungslöcher B2 [mm]	49	64	76
Bohrlöcher – Tiefe E [mm]	5,8	5,8	7
Bohrlöcher – Breite F [mm]	11	11	13
Verschraubung – M	M5	M5	M6

Tab. 98: Abmessungen PMC TEP

## 10.4 Länge der Kupferschienen

Für den Einbau der Quick DC-Link-Module benötigen Sie drei vorbereitete Kupferschienen mit einem Querschnittsmaß von  $5 \times 12$  mm.

Die Länge der Kupferschienen ist 5 mm kürzer als die Gesamtbreite des Verbunds, d. h. die Gesamtbreite aller im Verbund vorhandenen Quick DC-Link-Module PMC DL6B:

$$B = A - 5 \text{ mm}$$

Beachten Sie, dass Sie die korrekte Länge der Kupferschienen erst nach dem Einbau aller Module ermitteln können:

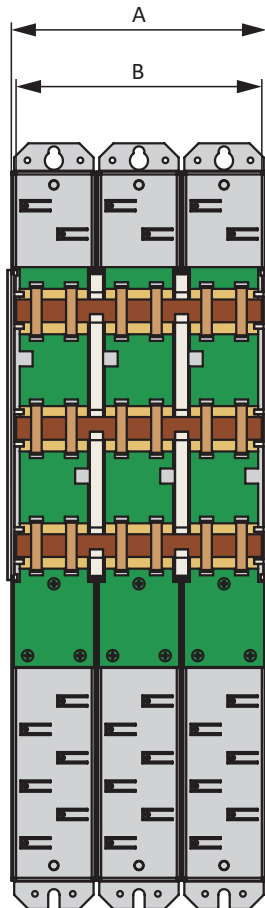


Abb. 41: Ermittlung der korrekten Länge der Kupferschienen

- A Gesamtbreite des Verbunds nach Einbau
- B Länge der Kupferschienen =  $A - 5 \text{ mm}$

## 10.5 Zwischenkreiskopplung

Beachten Sie für die Montage der Zwischenkreiskopplung die zugehörigen Hardware-Komponenten sowie die für den Einbau relevanten Hinweise.

### 10.5.1 Komponenten für die Zwischenkreiskopplung

Gerät			Sicherheits- technik	Klemmen- satz	Quick DC-Link		
Typ	Option	Id.-Nr.	Option	Id.-Nr.	Typ	Id.-Nr.	Breite [mm]
PMC PS6A24	—	8C000001	—	8C000002	PMC DL6B20	8C000089	45
PMC PS6A34	—	8C000003	—	8C000004	PMC DL6B21	8C000090	65
PMC PS6A44	—	8C000184	—	8C000185	PMC DL6B22	8C000186	158
PMC SI6A061	EtherCAT (EC)	8C000011	PMC SZ6 <sup>a)</sup>	8C000006	PMC DL6B10	8C000086	45
		8C000009	PMC SY6 <sup>b)</sup>				
		8C000007	PMC SR6 <sup>c)</sup>	8C000005			
	PROFINET (PN)	8C000012	PMC SZ6	8C000006	PMC DL6B10	8C000086	45
		8C000008	PMC SR6	8C000005			
		8C000010	PMC SU6 <sup>d)</sup>	8C000006			
PMC SI6A062	EC	8C000019	PMC SZ6	8C000014	PMC DL6B10	8C000086	45
		8C000017	PMC SY6				
		8C000015	PMC SR6	8C000013			
	PN	8C000020	PMC SZ6	8C000014	PMC DL6B10	8C000086	45
		8C000016	PMC SR6	8C000013			
		8C000018	PMC SU6	8C000006			
PMC SI6A161	EC	8C000027	PMC SZ6	8C000022	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000025	PMC SY6				
		8C000023	PMC SR6	8C000021			
	PN	8C000028	PMC SZ6	8C000022	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000024	PMC SR6	8C000021			
		8C000026	PMC SU6	8C000006			
PMC SI6A162	EC	8C000035	PMC SZ6	8C000030	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000033	PMC SY6				
		8C000031	PMC SR6	8C000029			
	PN	8C000036	PMC SZ6	8C000030	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000032	PMC SR6	8C000029			
		8C000034	PMC SU6	8C000006			

Gerät			Sicherheits- technik	Klemmen- satz	Quick DC-Link		
Typ	Option	Id.-Nr.	Option	Id.-Nr.	Typ	Id.-Nr.	Breite [mm]
PMC SI6A261	EC	8C000043	PMC SZ6	8C000038	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000041	PMC SY6				
		8C000039	PMC SR6	8C000037			
	PN	8C000044	PMC SZ6	8C000038	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000040	PMC SR6	8C000037			
		8C000042	PMC SU6	8C000006			
PMC SI6A262	EC	8C000051	PMC SZ6	8C000046	PMC DL6B12	8C000088	105
		8C000049	PMC SY6				
		8C000047	PMC SR6	8C000045			
	PN	8C000052	PMC SZ6	8C000046	PMC DL6B12	8C000088	105
		8C000048	PMC SR6	8C000045			
		8C000050	PMC SU6	8C000006			
PMC SI6A361	EC	8C000059	PMC SZ6	8C000054	PMC DL6B12	8C000088	105
		8C000057	PMC SY6				
		8C000055	PMC SR6	8C000053			
	PN	8C000060	PMC SZ6	8C000054	PMC DL6B12	8C000088	105
		8C000056	PMC SR6	8C000053			
		8C000058	PMC SU6	8C000006			

Tab. 99: Übersicht der Hardware-Komponenten mit Id.-Nr.

- a) Option PMC SZ6: ohne Sicherheitstechnik
- b) Sicherheitsmodul PMC SY6: STO und SS1 über FSoE
- c) Sicherheitsmodul PMC SR6: STO über Klemmen
- d) Sicherheitsmodul PMC SU6: STO und SS1 über PROFIsafe

## 10.5.2 Zwischenkreiskopplung einbauen

Zunächst müssen Sie die Quick DC-Link-Module vom Typ PMC DL6B montieren und diese anschließend mit den passenden Versorgungsmodulen und Antriebsreglern überbauen.




### WARNUNG!

#### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!


- Schalten Sie vor sämtlichen Arbeiten an den Geräten alle Versorgungsspannungen ab!
- Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.

### Werkzeug und Material

Sie benötigen:

- ▶ 3 ausreichend lange Kupferschienen mit einem Querschnittsmaß von 5 x 12 mm (siehe [Länge der Kupferschienen](#) [ 116])
- ▶ Die den Quick DC-Link-Modulen beiliegenden Kombimuttern (M5), Isolationsverbindungsteile sowie Schnellspannklammern
- ▶ Die separat erhältlichen Isolationsendteile für den linken und rechten Abschluss des Verbunds
- ▶ Befestigungsschrauben sowie Werkzeug zum Festziehen der Befestigungsschrauben

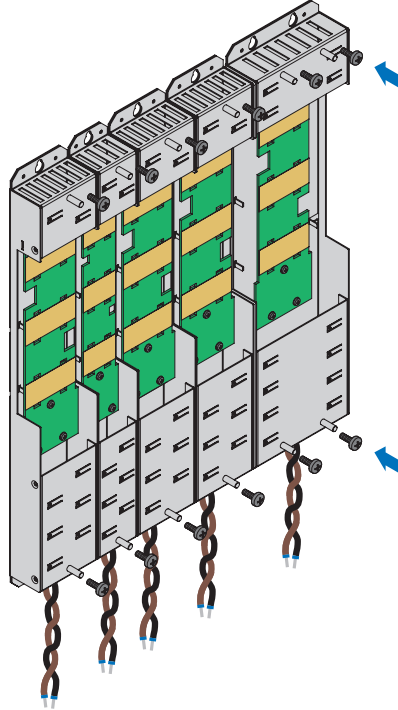
### Voraussetzungen und Einbau

Beachten Sie die grundlegenden Montagehinweise (siehe [Antriebsregler und Versorgungsmodule](#) [ 107]).

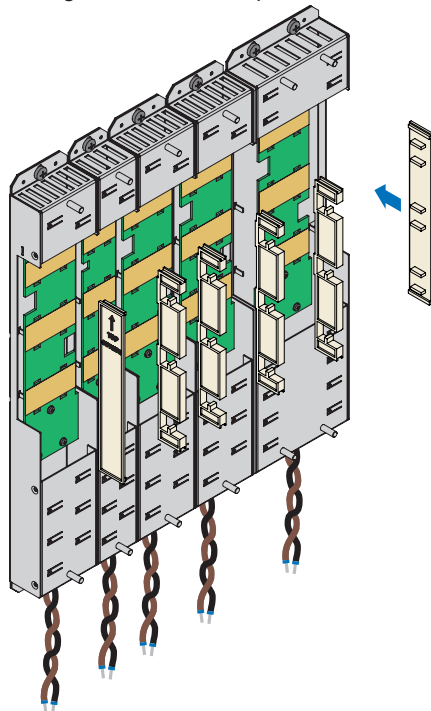
Führen Sie die nachfolgenden Schritte in der angegebenen Reihenfolge durch.

- ✓ Sie haben auf der Montageplatte am Einbauplatz – unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Geräteabmessungen und gemäß Bohrplan – Bohrungen für Befestigungsschrauben angebracht.
- ✓ Die Montageplatte ist gesäubert (öl- und fettfrei sowie frei von Spänen).
- ✓ Die Kupferschienen sind gerade, glatt, gratfrei und gesäubert (öl- und fettfrei).

1. Befestigen Sie die Quick DC-Link-Module mit den Befestigungsschrauben an der Montageplatte.



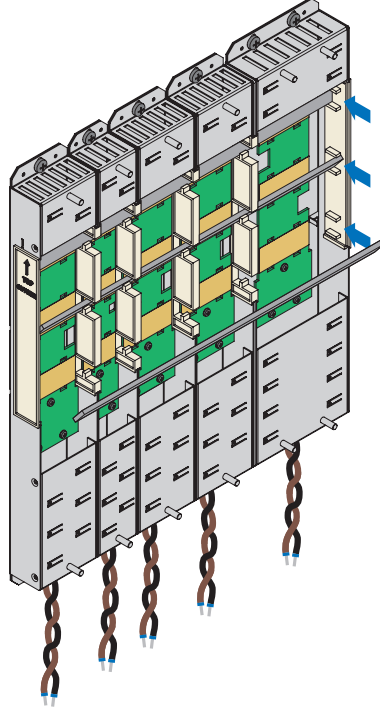
2. Setzen Sie die Isolationsverbindungsteile zwischen den Modulen sowie je ein Isolationsendteil am linken Rand des ersten sowie am rechten Rand des letzten Moduls ein. Beachten Sie dabei die korrekte Ausrichtung des Endteils anhand der Markierung auf der Außenseite und der Einlegehilfen für die Kupferschienen auf der Innenseite.



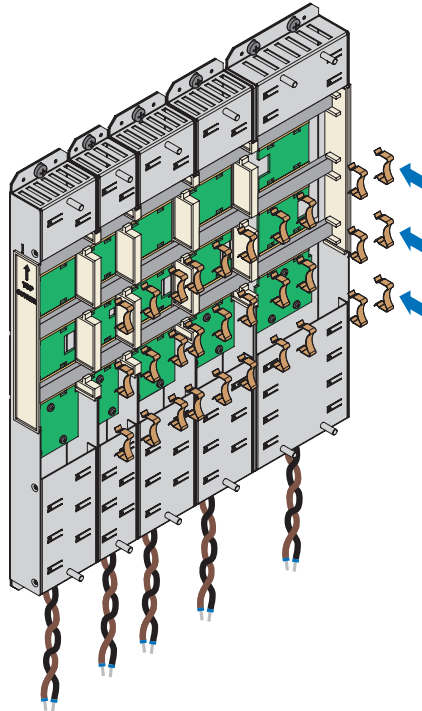
3. Kürzen Sie die Kupferschienen auf die korrekte Länge.
4. Säubern Sie die Kupferschienen, insbesondere an den Kontaktstellen.



5. Legen Sie nacheinander die drei Kupferschienen ein.



6. Befestigen Sie die Kupferschienen mit den Schnellspannklammern (PMC DL6B10 bis PMC DL6B21 mit zwei, PMC DL6B22 mit drei Schnellspannklammern pro Schiene). Beachten Sie, dass die Kontaktstellen der Kupferschienen dabei nicht verunreinigt werden.



- ⇒ Sie haben Quick DC-Link eingebaut. Überbauen Sie im nächsten Schritt die Quick DC-Link-Module mit den passenden Antriebsreglern und Versorgungsmodulen.

## 10.6

### Antriebsregler und Versorgungsmodul einbauen



#### WARNUNG!

##### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

- Schalten Sie vor sämtlichen Arbeiten an den Geräten alle Versorgungsspannungen ab!
- Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.



#### Information

Beachten Sie, dass gelagerte Antriebsregler jährlich oder spätestens vor der Inbetriebnahme formiert werden müssen.

#### Baugrößen 0 bis 3: Werkzeug und Material

Sie benötigen:

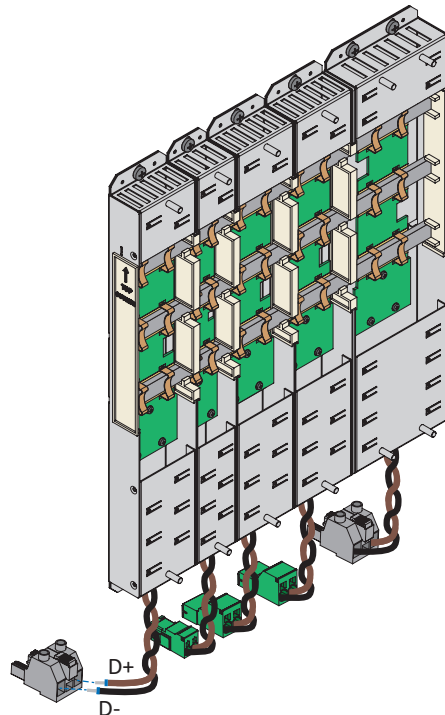
- ▶ Je einen passenden Klemmensatz pro Antriebsregler und pro Versorgungsmodul
- ▶ Einen Sechskant-Steckschlüssel 8 mm zum Festziehen der Kombimuttern an den Gewindebolzen

#### Baugrößen 0 bis 3: Voraussetzungen und Einbau

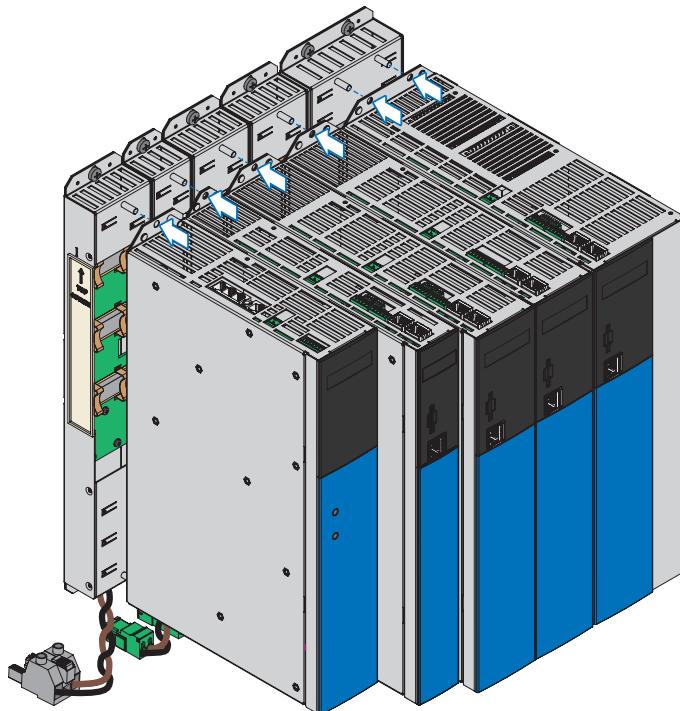
Führen Sie die nachfolgenden Schritte für jeden Antriebsregler und für jedes Versorgungsmodul bis einschließlich Baugröße 3 innerhalb des Verbunds aus.

- ✓ Es liegt ein Schaltplan der Anlage vor, in dem der Anschluss der Antriebsregler und der Versorgungsmodule beschrieben wird.
- ✓ Für jeden Antriebsregler und für jedes Versorgungsmodul sind bereits die passenden Hinterbaumodule Quick DC-Link (PMC DL6B10 bis PMC DL6B21) zur Zwischenkreiskopplung am Einbauplatz montiert.

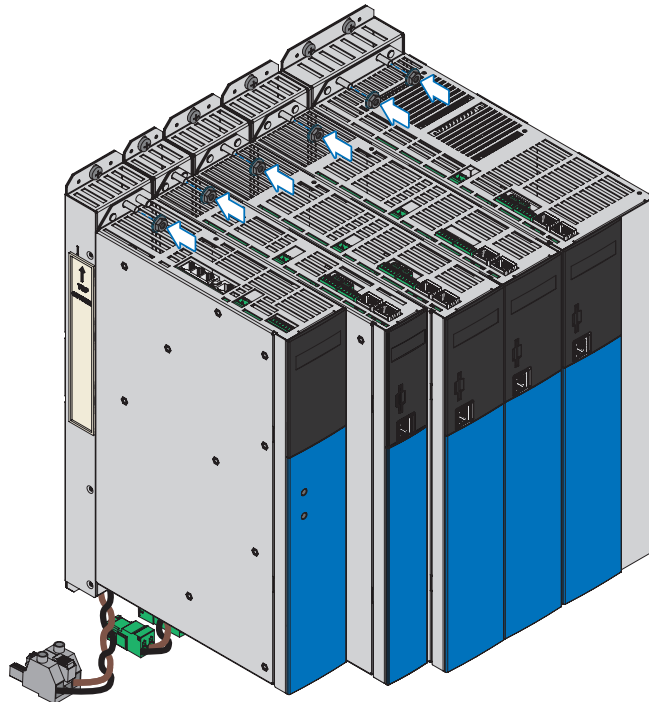
1. Entnehmen Sie Klemme X22 aus dem passenden Klemmensatz. Schließen Sie das braune Kabel D+ auf der Unterseite des Quick DC-Link-Moduls an D+ von Klemme X22 und das schwarze Kabel D- des Quick DC-Link-Moduls an D- von Klemme X22 an. Achten Sie darauf, dass die Adern des Quick DC-Link-Moduls paarweise verdreht sind.



2. Setzen Sie den Antriebsregler bzw. das Versorgungsmodul auf dem bzw. den unteren Gewindebolzen des Quick DC-Link-Moduls auf und richten Sie das Gerät passend zu den unteren und oberen Gewindebolzen senkrecht aus.



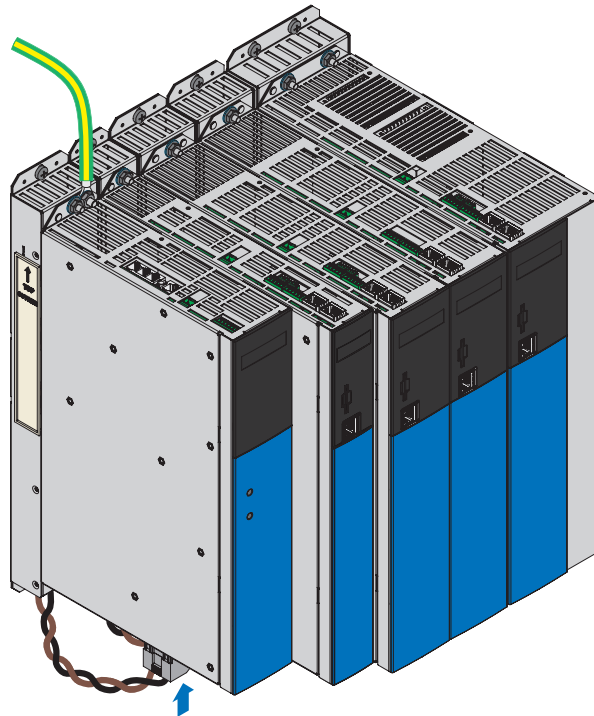
3. Befestigen Sie den Antriebsregler bzw. das Versorgungsmodul mit den Kombimuttern (M5, 3,5 Nm) an den Gewindebolzen des Quick DC-Link-Moduls. Die Kombimuttern liegen dem Quick DC-Link-Modul bei.



4. Schließen Sie den Schutzleiter an den Erdungsbolzen des Versorgungsmoduls an. Alternativ zur Schutzleiterverbindung über die 3. Kupferschiene (PE-Schiene) in den Hinterbaumodulen können die Antriebsregler einzeln über ihre Erdungsbolzen an das Schutzleitersystem angeschlossen werden.

Beachten Sie die Hinweise und Anforderungen zur [Schutzerdung](#) [ 133].

5. Stecken Sie Klemme X22 des Quick DC-Link-Moduls auf.



⇒ Der Einbau bis einschließlich Baugröße 3 ist abgeschlossen.

## Versorgungsmodul der Baugröße 4: Werkzeug und Material

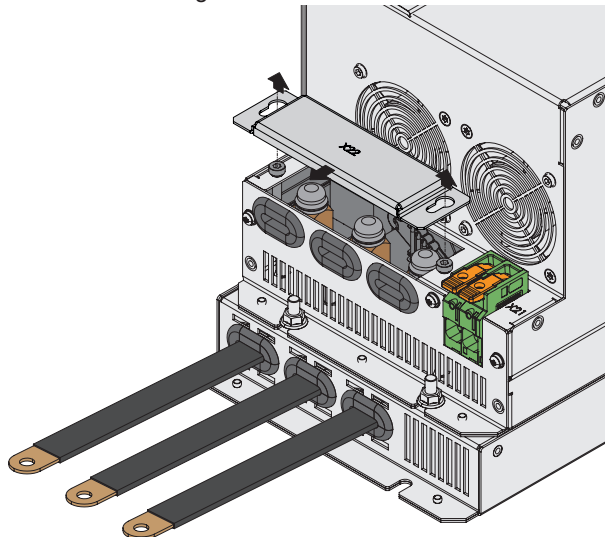
Sie benötigen:

- ▶ Einen Sechskant-Steckschlüssel 8 mm zum Festziehen der Kombimuttern an den Gewindebolzen
- ▶ Einen Innensechskant-Steckschlüssel 3 mm zum Lösen und Festziehen der Schrauben an X22 (Abdeckung)
- ▶ Einen TORX-Schraubendreher TX30 zum Lösen und Festziehen der Kombischrauben an X22 (Klemme)

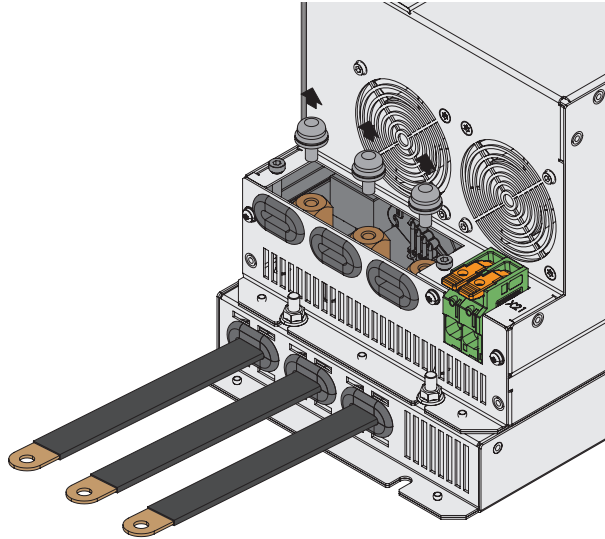
## Versorgungsmodul der Baugröße 4: Voraussetzungen und Einbau


Führen Sie die nachfolgenden Schritte für das Versorgungsmodul PMC PS6A44 innerhalb des Verbunds aus.

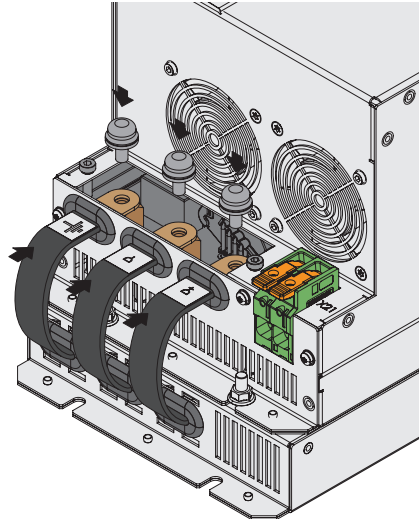
- ✓ Es liegt ein Schaltplan der Anlage vor, in dem der Anschluss des Versorgungsmoduls beschrieben wird.
  - ✓ Für das Versorgungsmodul ist bereits das passende Hinterbaumodul Quick DC-Link PMC DL6B22 zur Zwischenkreiskopplung am Einbauplatz montiert.
1. Setzen Sie das Versorgungsmodul auf die unteren Gewindebolzen des Quick DC-Link-Moduls auf und richten Sie das Versorgungsmodul passend zu den unteren und oberen Gewindebolzen senkrecht aus.
  2. Befestigen Sie das Versorgungsmodul mit den Kombimuttern (M5, 3,5 Nm) an den Gewindebolzen des Quick DC-Link-Moduls. Die Kombimuttern liegen dem Quick DC-Link-Modul bei.
  3. Lösen Sie die beiden Befestigungsschrauben der Abdeckung von Klemme X22 und entfernen Sie die Abdeckung.



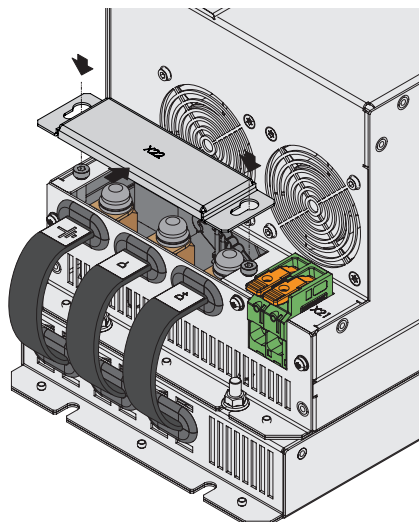
4. Lösen Sie die 3 Kombischrauben an Klemme X22.





5. Befestigen Sie mit Hilfe der Kombischrauben (M6, 4,5 Nm, 40 Lb.inch) das Flexband D+ an D+ von Klemme X22, das Flexband D- an D- und das Flexband des Schutzleiters an .



6. Befestigen Sie mit den beiden Befestigungsschrauben (2,3–2,9 Nm) wieder die Abdeckung von X22.



7. Schließen Sie auf der Geräteoberseite den Schutzleiter an  von Klemme X10 des Versorgungsmoduls an (5,5 Nm). Alternativ zur Schutzleiterverbindung über die 3. Kupferschiene (PE-Schiene) in den Hinterbaumodulen können die Antriebsregler einzeln über ihre Erdungsbolzen an das Schutzleitersystem angeschlossen werden. Beachten Sie die Hinweise und Anforderungen zur [Schutzerdung](#) [ 133].
- ⇒ Der Einbau ist abgeschlossen. Schließen Sie im nächsten Schritt die Antriebsregler und Versorgungsmodule an.

## 11 Anschluss

Die nachfolgenden Kapitel beschreiben den Anschluss der Versorgungsmodule und Antriebsregler sowie des verfügbaren Zubehörs.

### 11.1 Leitungsführung

Halten Sie bei der Installation der elektrischen Ausrüstung die für Ihre Maschine bzw. Anlage gültigen Bestimmungen ein, z. B. IEC 60364 oder EN 50110.

### 11.2 Schutzmaßnahmen

Berücksichtigen Sie die folgenden Schutzmaßnahmen.

#### 11.2.1 Leistungsversorgung

Alle Versorgungsmodule müssen an das gleiche Versorgungsnetz angeschlossen werden.



#### **ACHTUNG!**

##### **Geräteschaden durch elektromagnetische Störaussendung!**

Werden die EMV-Grenzwerte beim Betrieb einer Zwischenkreiskopplung überschritten, können Geräte in unmittelbarer Nähe gestört oder beschädigt werden.

- Ergreifen Sie geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der elektromagnetischen Verträglichkeit.
- Verlegen Sie die Zwischenkreisverbindungen grundsätzlich so kurz wie möglich. Sind diese länger als 30 cm, müssen sie geschirmt werden.



#### **ACHTUNG!**

##### **Geräteschaden bei Ausfall eines Geräts im Zwischenkreisverbund!**

Der Ausfall eines Antriebsreglers oder Versorgungsmoduls im Zwischenkreisverbund kann die Beschädigung weiterer Geräte zur Folge haben.

- Ein Ausfall muss die Trennung des gesamten Zwischenkreisverbunds vom Netz auslösen.
- Beachten Sie für einen möglichst umfassenden Geräteschutz die Empfehlungen zur Geräteabsicherung.

#### **Verschaltungsbeispiel**

Den prinzipiellen Anschluss auf Basis einer Zwischenkreiskopplung mit Quick DC-Link PMC DL6B zeigen die Beispiele im Anhang (siehe [Verschaltungsbeispiele \[412\]](#)).



### 11.2.2 Netzsicherung

Alle Gerätetypen sind ausschließlich für den Betrieb an TN- oder Wye-Netzen vorgesehen, die höchstens einen symmetrischen Kurzschlussstrom gemäß nachfolgender Tabelle liefern.

Für den UL-konformen Betrieb gilt:

Alle Gerätetypen, die mit 480 V<sub>AC</sub> versorgt werden, sind ausschließlich für den Betrieb an geerdeten Wye-Netzen mit 480/277 V<sub>AC</sub> vorgesehen.

Für alle Gerätetypen mit 480 V<sub>AC</sub>-Versorgung darf das Versorgungsnetz höchstens einen symmetrischen Kurzschlussstrom gemäß nachfolgender Tabelle liefern.

Typ des Versorgungsmoduls	Max. symmetrischer Kurzschlussstrom
PMC PS6A24, PMC PS6A34	5000 A
PMC PS6A44	10000 A

Tab. 100: Kurzschlussfestigkeit (SCCR)

Die Netzsicherung gewährleistet den Leitungs- und Überlastschutz im Versorgungsmodul. Beachten Sie hierfür die nachfolgend beschriebenen, je nach Konstellation variierenden Anforderungen.

#### 11.2.2.1 Netzsicherungen

##### Netzsicherungen für Baugröße 2 oder Baugröße 3

Jedes eingespeiste Versorgungsmodul innerhalb des Verbunds muss am Netzeingang gegen Überlast und Kurzschluss abgesichert werden. Dazu wird jeweils eine Sicherungskombination aus einem Überlast- und einem Halbleiter-Kurzschlussschutz in Reihe geschaltet.



##### Information

Unter idealen Voraussetzungen und Umgebungsbedingungen ist der Einbau von Kurzschlusssicherungen nicht erforderlich. Besteht jedoch aufgrund der Einsatzbedingungen die Gefahr einer Kontamination der Antriebsregler und Versorgungsmodule, schützen Kurzschlusssicherungen vor dem Schaden oder Ausfall weiterer Geräte innerhalb des Zwischenkreisverbunds.

Sie können folgende Sicherungskombinationen einsetzen:

BG	Typ	I <sub>IN,PU</sub> [A]	Überlastschutz	Halbleiter-Kurzschlussschutz
2	PMC PS6A24	25	Fa. EATON Typ FAZ-Z25/3 Art.Nr. 278929 Z 25 A	Fa. SIBA Typ URZ Art.Nr. 50 124 06.40 gR 40 A
3	PMC PS6A34	50	Fa. EATON Typ FAZ-Z50/3 Art.Nr. 278932 Z 50 A	Fa. SIBA Typ URZ Art.Nr. 50 140 06.80 gR 80 A

Tab. 101: Netzsicherungen für BG 2 oder BG 3



## Information

Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, beachten Sie unbedingt die empfohlenen Auslöseschwellen und Auslösecharakteristiken der Sicherungselemente.

### Netzsicherungen für Baugröße 4

Versorgungsmodule der Baugröße 4 sind mit einem Selbstschutz gegenüber Kurzschluss ausgestattet, weshalb lediglich ein Überlastschutz erforderlich ist.

Sie können folgende Schutzgeräte einsetzen:

- ▶ Ganzbereichsschmelzsicherungen für den Kabel- und Leitungsschutz mit Betriebsklasse gG nach IEC 60269-2-1 oder Auslösecharakteristik träge nach DIN VDE 0636
- ▶ Leitungsschutzschalter mit Auslösecharakteristik C nach EN 60898
- ▶ Leistungsschalter

Angaben zur empfohlenen maximalen Netzsicherung entnehmen Sie der nachfolgenden Tabelle:

BG	Typ	$I_{1N,PU}$ [A]	Empfohlene max. Netzsicherung [A]
4	PMC PS6A44	92	100

Tab. 102: Netzsicherungen für BG 4



## Information

Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, beachten Sie unbedingt die empfohlenen Auslöseschwellen und Auslösecharakteristiken der Sicherungselemente.

## 11.2.2.2

### UL-konforme Netzsicherungen

Verwenden Sie für den UL-konformen Einsatz eine der folgenden Absicherungen:

- ▶ Schmelzsicherungen der Klasse CC, CF, J, T, G oder RK1
- ▶ Leistungsschalter

Nähere Angaben zu passenden Sicherungen entnehmen Sie der folgenden Tabelle:

Baugröße	Typ	Schmelzsicherung		Leistungsschalter
		$I_N$ [A]	$U_N$ [V <sub>AC</sub> ]	
2	PMC PS6A24	30	600	Fa. EATON NZMB1-AF30-NA Herst.nr. 281556
3	PMC PS6A34	60	600	Fa. EATON NZMB1-AF60-NA Herst.nr. 272208
4	PMC PS6A44	125	600	Fa. EATON NZMB1-A125-NA Herst.nr. 281562

Tab. 103: UL-konforme Netzsicherungen



#### Information

Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, beachten Sie unbedingt die empfohlenen Auslöseschwellen und Auslösecharakteristiken der Sicherungselemente.

## 11.2.3

### Netzzuschaltung

An allen Versorgungsmodulen muss das Netz gleichzeitig zugeschaltet werden. Gleichzeitig bedeutet, dass die Zeitdifferenz maximal 20 ms betragen darf. Diese Bedingung ist in der Regel dann erfüllt, wenn Sie baugleiche Schütze eines Herstellers verwenden.

Die gleichzeitige Netzzuschaltung vorausgesetzt, ist auch die Ausführung mit einem Schütz pro Versorgungsmodul zulässig.



#### ACHTUNG!

##### Sachschaden durch Überlast!

Wird bei der Ausführung mit einem Schütz pro Versorgungsmodul das Netz nicht gleichzeitig an allen Modulen zugeschaltet, können deren Ladewiderstände beschädigt werden.

## 11.2.4 Fehlerstrom-Schutzeinrichtung

Funktionsbedingt kommt es beim Betrieb von Antriebsreglern zu Ableitströmen. Ableitströme werden von Fehlerstrom-Schutzeinrichtungen (Residual Current protective Device, RCD) als Fehlerströme interpretiert und können so zu Fehlauslösungen führen. In Abhängigkeit von den jeweiligen Netzanschlüssen können Fehlerströme mit und ohne Gleichstromanteil auftreten. Berücksichtigen Sie aus diesem Grund bei der Auswahl einer geeigneten Fehlerstrom-Schutzeinrichtung sowohl die Höhe als auch die Form des möglichen Ableit- oder Fehlerstroms.

Ableit- und Fehlerströme mit Gleichstromanteil können die Funktionsfähigkeit von Fehlerstrom-Schutzeinrichtungen der Typen A und AC einschränken.

Sichern Sie 1-phasige Installationen durch allstromsensitive Fehlerstrom-Schutzeinrichtungen des Typs B oder durch mischfrequenzsensitive des Typs F ab.

Sichern Sie 3-phasige Installationen durch allstromsensitive Fehlerstrom-Schutzeinrichtungen des Typs B ab.



### GEFAHR!

#### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

Dieses Produkt kann bei 3-phasigen Installationen einen Gleichstrom im Schutzerdungsleiter verursachen.

- Wo für den Schutz im Falle einer direkten oder indirekten Berührung eine Fehlerstrom-Schutzeinrichtung (RCD) oder ein Fehlerstrom-Überwachungsgerät (RCM) verwendet wird, ist auf der Stromversorgungsseite dieses Produkts nur ein RCD oder RCM vom Typ B zulässig.

## Fehlauslösungen – Ursachen

Durch Streukapazitäten und Unsymmetrien bedingt, können Ableitströme größer 30 mA während des Betriebs auftreten.

Unerwünschte Fehlauslösungen entstehen unter folgenden Bedingungen:

- ▶ Zuschalten der Installation an die Netzspannung:  
Diese Fehlauslösungen können durch den Einsatz von kurzzeitverzögerten (superresistenten), abschaltverzögerten (selektiven) Fehlerstrom-Schutzeinrichtungen oder durch solche mit erhöhtem Auslösestrom (z. B. 300 oder 500 mA) behoben werden.
- ▶ Betriebsmäßig auftretende höherfrequente Ableitströme bei langen Leistungskabeln:  
Verwenden Sie beispielsweise niederkapazitive Kabel oder setzen Sie eine Ausgangsdrossel ein.
- ▶ Starke Unsymmetrien im Versorgungsnetz.  
Diese Fehlauslösungen können z. B. durch einen Trenntransformator behoben werden.



### GEFAHR!

#### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

Fehlerstrom-Schutzeinrichtungen mit erhöhtem Auslösestrom oder kurzzeitverzögerten bzw. abschaltverzögerten Auslösecharakteristiken erfüllen unter Umständen nicht die Anforderungen an den Personenschutz.

- Prüfen Sie, ob der Einsatz der gewählten Fehlerstrom-Schutzeinrichtung in Ihrer Anwendung zulässig ist.

## 11.2.5 Schutzerdung

Für die Dimensionierung der Erdung muss sichergestellt sein, dass im Kurzschlussfall die vorgeschaltete Sicherung ausgelöst wird. Beachten Sie für den korrekten Anschluss der Schutzerdung die nachfolgend beschriebenen Anforderungen.

### 11.2.5.1 Mindestquerschnitt des Schutzleiters

Im normalen Betrieb können Ableitströme  $> 10 \text{ mA}$  auftreten. Der Mindestquerschnitt des Schutzerdungsleiters muss den örtlichen Sicherheitsvorschriften für Schutzerdungsleiter mit hohem Ableitstrom entsprechen. Zur Erfüllung, z. B. der EN 60204-1, schließen Sie einen Kupferleiter gemäß folgender Tabelle an:

Querschnitt A Netzzuleitung	Mindestquerschnitt $A_{\min}$ Schutzleiter
$A \leq 2,5 \text{ mm}^2$	$2,5 \text{ mm}^2$
$2,5 \text{ mm}^2 < A \leq 16 \text{ mm}^2$	A
$16 \text{ mm}^2 < A \leq 35 \text{ mm}^2$	$\geq 16 \text{ mm}^2$
$> 35 \text{ mm}^2$	A/2

Tab. 104: Mindestquerschnitt des Schutzleiters

### 11.2.5.2 Kabelschirme und Armierungen

Gemäß EN 60204-1 müssen folgende Teile einer Maschine und Ihre elektrische Ausrüstung mit dem Schutzleitersystem verbunden werden, dürfen aber nicht als Schutzleiter verwendet werden:

- ▶ Metallene Kabelschirme
- ▶ Armierungen

## 11.2.5.3

**Anschluss des Schutzleiters**

Sie schließen den Schutzleiter über Klemme X10 an das Versorgungsmodul an.

Bei Erdableitströmen > 10 mA gelten zusätzliche Anforderungen an den Schutz-Potenzialausgleich. Mindestens eine der folgenden Bedingungen muss erfüllt sein:

- ▶ Der Schutzleiter muss einen Mindestquerschnitt von 10 mm<sup>2</sup> Cu über seine gesamte Länge haben
- ▶ Hat der Schutzleiter weniger als 10 mm<sup>2</sup> Querschnitt, muss ein 2. Schutzleiter mit mindestens demselben Querschnitt wie an Klemme X10 bis zu dem Punkt vorgesehen werden, an dem der Schutzleiter den Mindestquerschnitt von 10 mm<sup>2</sup> aufweist

Für den Anschluss eines 2. Schutzleiters ist an den Geräten ein Erdungsbolzen angebracht. Der Erdungsbolzen ist mit dem Erdungssymbol nach IEC 60417 (Symbol 5019) gekennzeichnet.

Schließen Sie für eine korrekte Gehäuseerdung den 2. Schutzleiter an den Erdungsbolzen des Versorgungsmoduls an. Die Gehäuseerdungen der im Verbund vorhandenen Antriebsregler PMC SI6 sind über die PE-Schiene der Quick DC-Link-Module an den Schutzleiterkreis angebunden.

**Information**

Alternativ zur Schutzleiterverbindung über die 3. Kupferschiene (PE-Schiene) in den Hinterbaumodulen können die Antriebsregler einzeln über ihre Erdungsbolzen an das Schutzleitersystem angeschlossen werden.

Sie benötigen einen Gabel- oder Außensechskantschlüssel mit einer Schlüsselweite von 10 mm.

Beachten Sie ein Anzugsdrehmoment von 4,0 Nm (35 Lb.inch).

Beachten Sie die Montagereihenfolge:

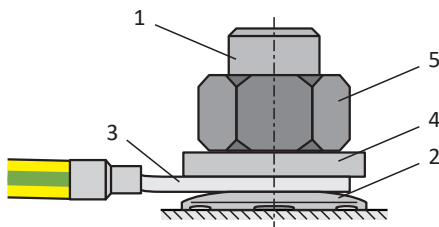


Abb. 42: Anschluss des Schutzleiters

- 1 M6-Erdungsbolzen
- 2 Kontaktscheibe
- 3 Kabelschuh
- 4 Unterlegscheibe
- 5 Mutter

Kontaktscheibe, Unterlegscheibe und Mutter werden mit dem Versorgungsmodul geliefert.

## 11.2.5.4 UL-konformer Anschluss des Schutzleiters

Beachten Sie, dass der UL-konforme Betrieb nur einen Schutzleiter vorsieht.

PMC PS6A24, PMC PS6A34: Die an Klemme X10 des Versorgungsmoduls PMC PS6 vorhandene Erdung darf nicht für die Schutzterdung des Antriebssystems PMC PS6 in Kombination mit PMC SI6 verwendet werden. Das Gehäuse der Versorgungsmodule PMC PS6 ist durch den Erdungsbolzen M6 mit der Schutzterdung zu verbinden. Beachten Sie ein Anzugsdrehmoment von 4,0 Nm (35 Lb.inch).

PMC PS6A44: Schließen Sie den Schutzleiter über Klemme X10 an das Versorgungsmodul an. Beachten Sie einen Mindestquerschnitt von 10 mm<sup>2</sup> für den Schutzleiter und ein Anzugsdrehmoment von 5,5 Nm (49 Lb.inch).

Das Gehäuse der Antriebsregler ist durch eine ordnungsgemäße Montage der Antriebsregler durch die 2 oder 4 Befestigungsmuttern M5 mit den PMC DL6B-Modulen der Zwischenkreiskopplung zu verbinden. Das angegebene Anzugsdrehmoment für diese Befestigungsschrauben an den PMC DL6B-Modulen beträgt 3,5 Nm (31 Lb.inch).

Der Anschluss für die Schutzterdung am Gehäuse ist mit dem Erdungssymbol nach IEC 60417 (Symbol 5019) gekennzeichnet.

Sie benötigen einen Gabel- oder Außensechskantschlüssel mit einer Schlüsselweite von 10 mm.

Beachten Sie die Montagereihenfolge:

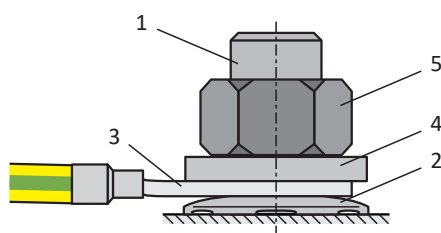


Abb. 43: Anschluss des Schutzleiters

- 1 M6-Erdungsbolzen
- 2 Kontaktscheibe
- 3 Kabelschuh
- 4 Unterlegscheibe
- 5 Mutter

Kontaktscheibe, Unterlegscheibe und Mutter werden mit dem Versorgungsmodul geliefert.

Beachten Sie für den korrekten Anschluss des Versorgungsmoduls das Verschaltungsbeispiel (siehe [UL-konformer Anschluss des Versorgungsmoduls](#) [ 415]).

## 11.2.6 EMV-Empfehlungen



### Information

Bei den nachfolgenden Informationen zur EMV-gerechten Installation handelt es sich um Empfehlungen. Abhängig von der Anwendung, den Umgebungsbedingungen sowie den gesetzlichen Auflagen können über diese Empfehlungen hinausgehende Maßnahmen erforderlich sein.

Verlegen Sie Netzleitung, Leistungskabel und Signalleitungen getrennt voneinander, z. B. in getrennten Kabelkanälen.

Verwenden Sie ausschließlich geschirmte, niederkapazitive Kabel als Leistungskabel.

Wird die Bremsleitung im Leistungskabel mitgeführt, muss diese separat abgeschirmt werden.

Erden und isolieren Sie freie Leitungsenden, wenn sie nicht an die dafür vorgesehenen Klemmen des Antriebseglers angeschlossen werden können, z. B. mit Hilfe einer Verbindungsklemme.

Schließen Sie den Schirm des Leistungskabels großflächig und in unmittelbarer Nähe zum Antriebsregler an das Schutzleitersystem an. Verwenden Sie dazu die dafür vorgesehene Schirmauflage der Antriebsregler oder passendes Zubehör.

Anschlussleitungen für Bremswiderstände sowie die Adern der Quick DC-Link-Module müssen paarweise verdreht ausgeführt werden. Ab Leitungslängen von 30 cm müssen die Leitungen zusätzlich geschirmt ausgeführt und der Schirm großflächig in unmittelbarer Nähe zum Antriebsregler aufgelegt werden.

Legen Sie bei Motoren mit Klemmenkasten den Schirm großflächig am Klemmenkasten auf. Verwenden Sie z. B. EMV-Kabelverschraubungen.

Verbinden Sie den Schirm von Steuerleitungen einseitig mit dem Bezugspotenzial der Quelle, z. B. der SPS oder CNC.

Zur Verbesserung der EMV und zum Schutz des Antriebssystems können Sie Drosseln einsetzen. Netzdrosseln werden eingesetzt, um Spannungs- und Stromspitzen zu dämpfen und die Netzeinspeisung der Antriebsregler oder Versorgungsmodule zu entlasten. Ausgangsdrosseln vermindern am Leistungsausgang des Antriebsreglers durch Leitungskapazität verursachte Stromspitzen.



### ACHTUNG!

#### Sachschaden durch fehlerhafte oder unkontrollierte Bewegung!

Beim Anschluss von Lean-Motoren in Kombination mit einer Ausgangsdrossel ist die erfolgreiche Positions- und Geschwindigkeitsbestimmung nicht sicher gestellt, was bereits beim Start zu einer fehlerhaften oder unkontrollierten Bewegung führen kann.

- Beim Anschluss von Lean-Motoren dürfen keine Ausgangsdrosseln eingesetzt werden.



## 11.3 Versorgungsmodul

Detaillierte Informationen zu den Klemmen und zum korrekten Anschluss des Versorgungsmoduls entnehmen Sie den nachfolgenden Kapiteln.



### Information

Für den UL-konformen Betrieb gilt: Die mit PE gekennzeichneten Anschlüsse sind ausschließlich für die Funktionserdung bestimmt.

### 11.3.1 Übersicht PMC PS6A24 und PMC PS6A34

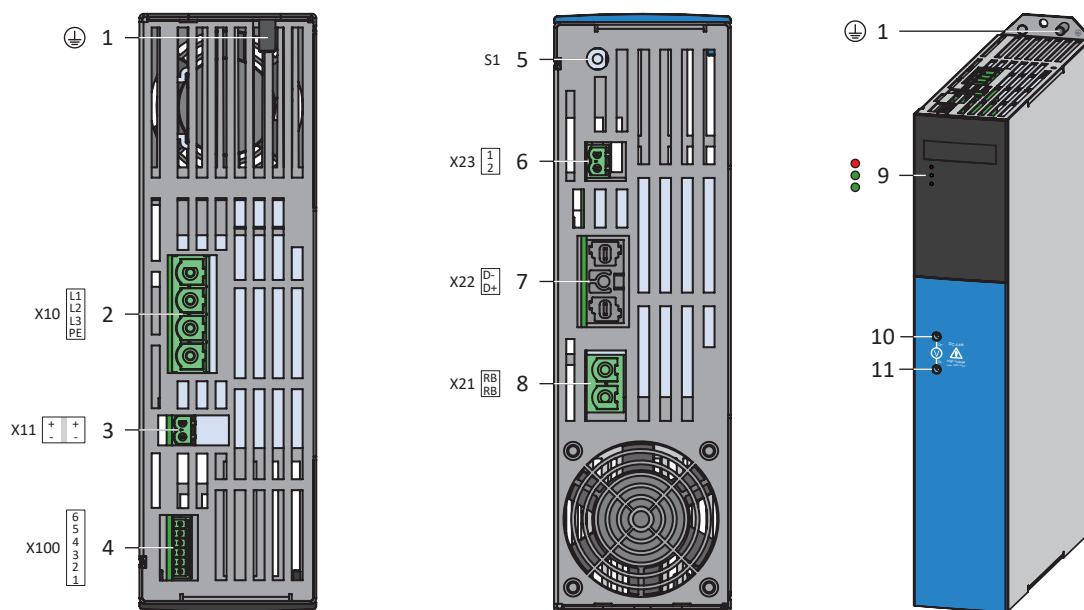


Abb. 44: Anschlussübersicht am Beispiel PMC PS6A34

Geräteoberseite	Geräteunterseite	Gerätefront
1 Erdungsbolzen	5 S1 Bedientaste	9 3 Diagnose-LEDs
2 X10: Versorgung 400 V <sub>AC</sub>	6 X23: Temperaturüberwachung Bremswiderstand	10 Messpunkt Zwischenkreispotenzial D+
3 X11: Versorgung 24 V <sub>DC</sub>	7 X22: Zwischenkreis- kopplung	11 Messpunkt Zwischenkreispotenzial D-
4 X100: Statusausgabe	8 X21: Bremswiderstand	

### 11.3.2 Übersicht PMC PS6A44

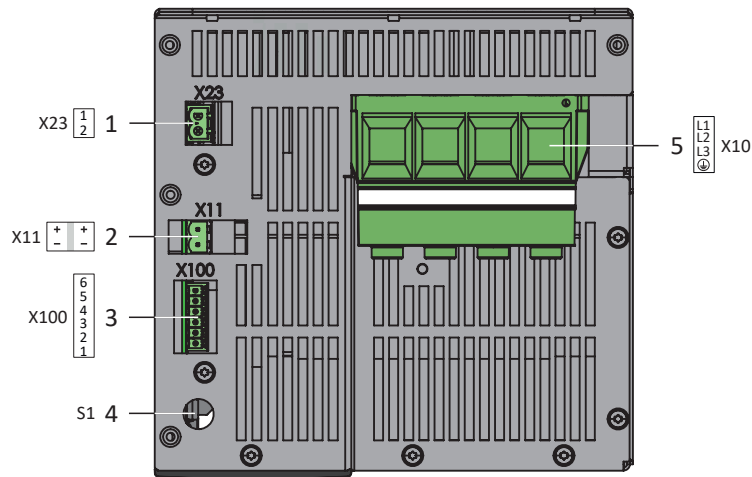


Abb. 45: Anschlussübersicht PMC PS6A44, Geräteoberseite

#### Geräteoberseite

- 1 X23: Temperaturüberwachung  
Bremswiderstand
- 2 X11: Versorgung 24 V<sub>DC</sub>
- 3 X100: Statusausgabe
- 4 S1 Bedientaste
- 5 X10: Versorgung 400 V<sub>AC</sub>

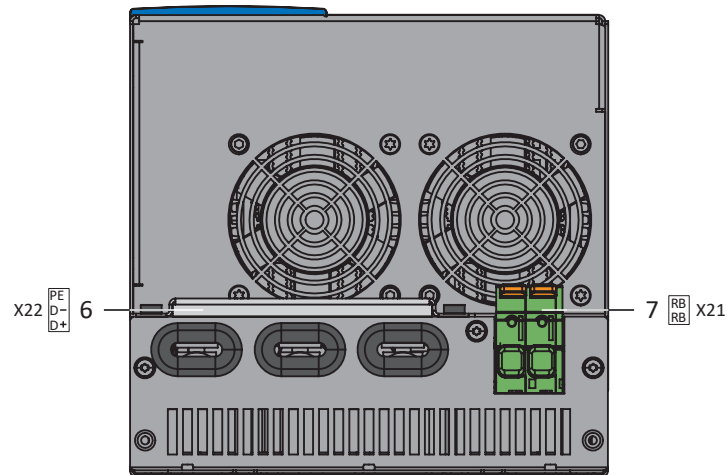


Abb. 46: Anschlussübersicht PMC PS6A44, Geräteunterseite

#### Geräteunterseite

- 6 X22: Zwischenkreis-  
kopplung
- 7 X21: Bremswiderstand

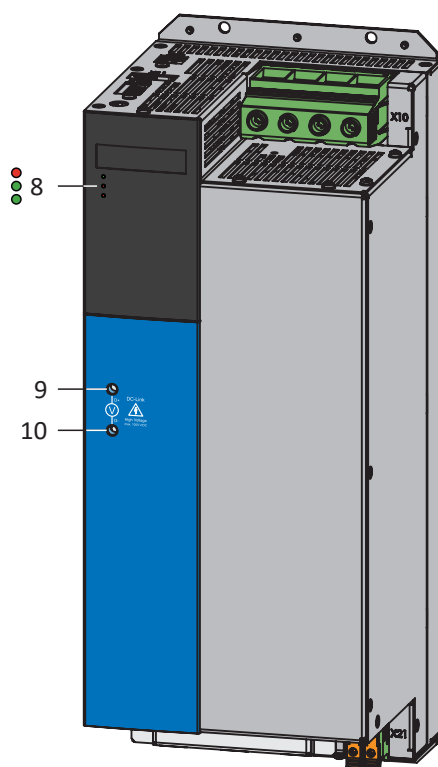


Abb. 47: Anschlussübersicht PMC PS6A44, Gerätefront

#### Gerätefront

- |    |                                     |
|----|-------------------------------------|
| 8  | 3 Diagnose-LEDs                     |
| 9  | Messpunkt Zwischenkreispotenzial D+ |
| 10 | Messpunkt Zwischenkreispotenzial D- |

### 11.3.3 X10: Versorgung 400 V

Klemme X10 dient dem Anschluss des Versorgungsmoduls an das Versorgungsnetz.

#### Leiterquerschnitte für den Leistungsanschluss

Beachten Sie bei der Auswahl des Leiterquerschnitts die Netzsicherung, den maximal zulässigen Leiterquerschnitt der Klemme X10, die Verlegeart und die Umgebungstemperatur.

#### UL-konformer Betrieb

PMC PS6A24, PMC PS6A34: Die an Klemme X10 des Versorgungsmoduls PMC PS6 vorhandene Erdung darf nicht für die Schutzterdung des Antriebssystems PMC PS6 in Kombination mit PMC SI6 verwendet werden. Das Gehäuse der Versorgungsmodule PMC PS6 ist durch den Erdungsbolzen M6 mit der Schutzterdung zu verbinden. Beachten Sie ein Anzugsdrehmoment von 4,0 Nm (35 Lb.inch).

PMC PS6A44: Schließen Sie den Schutzleiter über Klemme X10 an das Versorgungsmodul an. Beachten Sie einen Mindestquerschnitt von 10 mm<sup>2</sup> für den Schutzleiter und ein Anzugsdrehmoment von 5,5 Nm (49 Lb.inch).

#### Anschluss

##### Baugröße 2

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2   3   4	1	L1	Leistungsversorgung
	2	L2	
	3	L3	
	4	PE	Schutzleiter

Tab. 105: Anschlussbeschreibung X10, Baugröße 2

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [SPC 16 -ST-10,16](#) [[412](#)].

##### Baugröße 3

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2   3   4	1	L1	Leistungsversorgung
	2	L2	
	3	L3	
	4	PE	Schutzleiter

Tab. 106: Anschlussbeschreibung X10, Baugröße 3

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BUZ 10.16IT 180 MF](#) [[406](#)].

##### Baugröße 4

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2   3   4	1	L1	Leistungsversorgung
	2	L2	
	3	L3	
	4		Schutzleiter

Tab. 107: Anschlussbeschreibung X10, Baugröße 4

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [MKDSP 50 -17,5](#) [[411](#)].

### 11.3.4 X11: Versorgung 24 V – Steuerteil

Der Anschluss von 24 V<sub>DC</sub> an X11 ist für die Versorgung des Steuerteils erforderlich.



#### ACHTUNG!

##### Geräteschaden durch Überlastung!

Wird die 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung über die Klemme an mehrere Geräte geschleift, kann ein zu hoher Strom die Klemme beschädigen.

- Stellen Sie sicher, dass der Strom über die Klemme den Wert von 15 A (UL: 10 A) nicht übersteigt.

#### Technische Daten

Elektrische Daten	Alle Typen
U <sub>1CU</sub>	24 V <sub>DC</sub> , +20 % / -15 %
I <sub>1maxCU</sub>	1,5 A

Tab. 108: Elektrische Daten Steuerteil

#### Anschluss



#### Information

Das Gerät darf nicht an ein Gleichspannungsversorgungsnetz angeschlossen werden. Versorgen Sie es stattdessen durch ein lokales 24 V<sub>DC</sub>-Netzteil.

	Pin	Bezeichnung	Funktion
	1	+	24 V <sub>DC</sub> -Versorgung des Steuerteils, in der Klemme gebrückt; Ausführung gemäß EN 60204: PELV, sekundär geerdet; empfohlene Absicherung: max. 15 AT <sup>9</sup>
	2		
	3	-	Bezugspotenzial für +24 V <sub>DC</sub> , in der Klemme gebrückt
	4		

Tab. 109: Anschlussbeschreibung X11

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BLDF 5.08 180 SN](#) [[405](#)].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 110: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

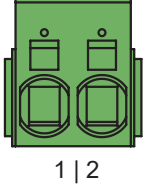
<sup>9</sup> Verwenden Sie für einen UL-konformen Einsatz eine Sicherung 10 A (träge). Beachten Sie, dass die Sicherung nach UL 248 für DC-Spannung zugelassen ist.

## 11.3.5 X21: Bremswiderstand

Klemme X21 steht für den Anschluss eines Bremswiderstands zur Verfügung.

### Anschluss

#### Baugrößen 2 und 3

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2	1	RB	Anschluss Bremswiderstand
	2	RB	

Tab. 111: Anschlussbeschreibung X21, Baugrößen 2 und 3

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation

ISPC 5 -STGCL-7,62 [ 409].

#### Baugröße 4

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2	1	RB	Anschluss Bremswiderstand
	2	RB	

Tab. 112: Anschlussbeschreibung X21, Baugröße 4

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation LPT 16 -10,0-ZB [ 410].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	3 m, > 30 cm geschirmt

Tab. 113: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

## 11.3.6

**X22: Zwischenkreiskopplung**

Klemme X22 steht für die Zwischenkreiskopplung des Versorgungsmoduls zur Verfügung.

**Information**

Sie können an den gekennzeichneten Messpunkten an der Gehäusefront des Versorgungsmoduls PMC PS6 die Ausgangsspannung prüfen, die zur Zwischenkreisversorgung der Antriebsregler dient.

**ACHTUNG!****Sachschaden durch Überlastung!**

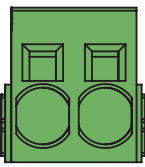
Eine zu geringe Spannungsfestigkeit des Spannungsmessgeräts kann zu einem Schaden oder Ausfall des Messgeräts führen.

- Stellen Sie sicher, dass das Messgerät eine Spannungsfestigkeit von mindestens 1000 V<sub>DC</sub> besitzt.

**Projektierung**

Beachten Sie für den Aufbau von Quick DC-Link die Informationen zur Projektierung (siehe [Zwischenkreiskopplung](#) [ 96]).

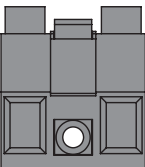
**Anschluss****Baugröße 2**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2	1	D–	Anschluss Zwischenkreis
	2	D+	

Tab. 114: Anschlussbeschreibung X22, Baugröße 2

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [ISPC 16 -ST-10,16](#) [ 410].

**Baugröße 3**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2	1	D–	Anschluss Zwischenkreis
	2	D+	

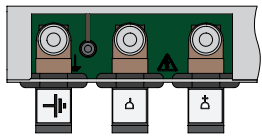

Tab. 115: Anschlussbeschreibung X22, Baugröße 3

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BUZ 10.16IT 180 MF](#) [ 406].

Merkmal	Baugrößen 2 und 3
Max. Ader-/Kabellänge	3 m, > 30 cm geschirmt

Tab. 116: Maximale Ader-/Kabellänge [m]


## Baugröße 4

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2   3	1		Schutzleiter
	2	D-	Anschluss Zwischenkreis
	3	D+	

Tab. 117: Anschlussbeschreibung X22, Baugröße 4

Beachten Sie für die Befestigung der Flexbänder mit Hilfe der Kombischrauben (M6) ein Anzugsdrehmoment von 4,5 Nm (40 Lb.inch).

## Verschaltungsbeispiel


Den prinzipiellen Anschluss auf Basis einer Zwischenkreiskopplung mit Quick DC-Link PMC DL6B zeigen die Beispiele im Anhang (siehe [Verschaltungsbeispiele](#) [ 412]).

## 11.3.7

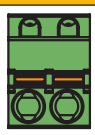
### X23: Temperaturüberwachung Bremswiderstand

An Klemme X23 schließen Sie die Temperaturüberwachung des Bremswiderstands an.

## UL-konformer Betrieb

Beachten Sie bei der Projektierung des Bremswiderstands die Hinweise zum UL-konformen Einsatz (siehe [UL-konformer Einsatz](#) [ 29]).

## Anschluss

	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2	1	1TP1	Anschluss Temperaturüberwachung
	2	1TP2	

Tab. 118: Anschlussbeschreibung X23

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [FKC 2,5 -ST-5,08](#) [ 406].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	3 m, > 30 cm geschirmt

Tab. 119: Maximale Ader-/Kabellänge [m]



### 11.3.8 X100: Statusausgabe

Die Relais-Statusausgabe von Klemme X100 gibt in Verbindung mit den 3 Diagnose-Leuchtdioden auf der Gerätefront Auskunft über den Zustand des Versorgungsmoduls.

#### UL-konformer Betrieb

Im UL-konformen Betrieb muss das Versorgungsmodul PMC PS6 mithilfe des Relais Warning 1 vom Netz getrennt werden. Ein zugehöriger Anwendungsfall ist eine Meldung des Temperaturschalters bei Überlastung des Bremswiderstands.

Für Hinweise zur Diagnose siehe [Versorgungsmodul](#) [ 284].

#### Technische Daten

Beachten Sie die technischen Daten von X100 (siehe [Statusausgabe](#) [ 53]).

#### Anschluss

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 6 5 4 3 2 1	1	Ready	NO-Kontakt; Status Betriebsbereitschaft; empfohlene Absicherung: max. 2 AT <sup>a)</sup>
	2		
	3	Warning 1	NO-Kontakt; Status Warnung 1: Überlastung; empfohlene Absicherung: max. 2 AT <sup>a)</sup>
	4		
	5	Warning 2	NO-Kontakt; Status Warnung 2: Netzphasenausfall; empfohlene Absicherung: max. 2 AT <sup>a)</sup>
	6		

Tab. 120: Anschlussbeschreibung X100

a) Verwenden Sie zur Absicherung eine Sicherung 2 A (träge) vor den 3 Relais. Beachten Sie für den UL-konformen Einsatz, dass die Sicherung nach UL 248 für DC-Spannung zugelassen ist.

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [FMC 1,5 -ST-3,5](#) [ 407].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 121: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

## 11.3.9 Versorgungsmodule anschließen



### WARNUNG!

#### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

- Schalten Sie vor sämtlichen Arbeiten an den Geräten alle Versorgungsspannungen ab!
- Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.

### Werkzeug und Material

Sie benötigen:

- ▶ Einen passenden Klemmensatz für das Versorgungsmodul
- ▶ Werkzeug zum Festziehen der Befestigungsschrauben

### Baugrößen 2 und 3: Voraussetzungen und Anschluss

Geräteunterseite:

- ✓ Ein Schaltplan der Anlage, in dem der Anschluss des Versorgungsmoduls beschrieben wird, liegt Ihnen vor.
1. Schließen Sie den Bremswiderstand an Klemme X21 an und stecken Sie die Klemme auf. Achten Sie darauf, dass die Adern paarweise verdreht sind.
  2. Schließen Sie die Temperaturüberwachung des Bremswiderstands an Klemme X23 an und stecken Sie die Klemme auf.

Geräteoberseite:

- ✓ Ein Schaltplan der Anlage, in dem der Anschluss des Versorgungsmoduls beschrieben wird, liegt Ihnen vor.
  - ✓ Sie haben den Schutzleiter bereits beim Einbau an den Erdungsbolzen des Versorgungsmoduls angeschlossen.
1. Schließen Sie die Leistungsversorgung an Klemme X10 an und stecken Sie die Klemme auf.
  2. Schließen Sie die 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung für die Steuerelektronik an Klemme X11 an und stecken Sie die Klemme auf.
  3. Schließen Sie die Statusausgabe an Klemme X100 an und stecken Sie die Klemme auf.

**Baugröße 4: Voraussetzungen und Anschluss**

Geräteunterseite:

- ✓ Ein Schaltplan der Anlage, in dem der Anschluss des Versorgungsmoduls beschrieben wird, liegt Ihnen vor.
- ✓ Sie haben die Flexbänder des Quick DC-Link-Moduls bereits beim Einbau an Klemme X22 des Versorgungsmoduls angeschlossen.
- 1. Schließen Sie den Bremswiderstand an Klemme X21 an. Achten Sie darauf, dass die Adern paarweise verdreht sind.

Geräteoberseite:

- ✓ Ein Schaltplan der Anlage, in dem der Anschluss des Versorgungsmoduls beschrieben wird, liegt Ihnen vor.
- ✓ Sie haben den Schutzleiter bereits beim Einbau an Klemme X10 des Versorgungsmoduls angeschlossen.
- 1. Schließen Sie die Leistungsversorgung an Klemme X10 an.
- 2. Schließen Sie die 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung für die Steuerelektronik an Klemme X11 an und stecken Sie die Klemme auf.
- 3. Schließen Sie die Statusausgabe an Klemme X100 an und stecken Sie die Klemme auf.
- 4. Schließen Sie die Temperaturüberwachung des Bremswiderstands an Klemme X23 an und stecken Sie die Klemme auf.

## 11.4 Antriebsregler

Die nachfolgenden Kapitel enthalten detaillierte Informationen zu den Klemmen und zum korrekten Anschluss des Antriebsreglers.



### Information

Für den UL-konformen Betrieb gilt: Die mit PE gekennzeichneten Anschlüsse sind ausschließlich für die Funktionserdung bestimmt.

### 11.4.1 Übersicht

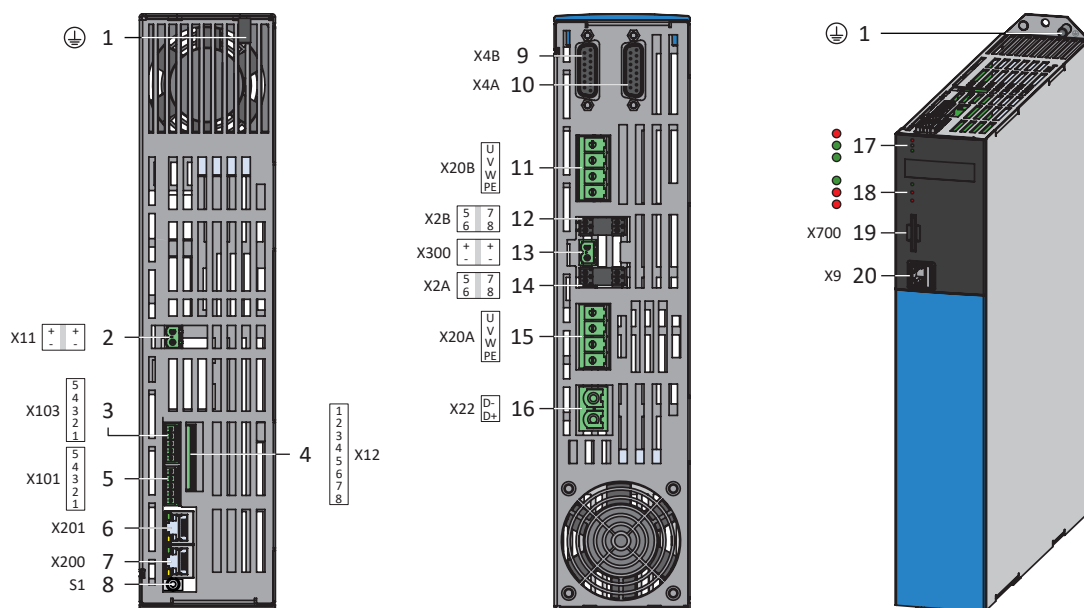



Abb. 48: Anschlussübersicht am Beispiel PMC SI6A162

Geräteoberseite	Geräteunterseite	Gerätefront
1 Erdungsbolzen	9 X4B: Encoder B (nur bei Doppelachsreglern)	17 3 Diagnose-LEDs Kommunikation und Sicherheitstechnik
2 X11: Versorgung 24 V <sub>DC</sub>	10 X4A: Encoder A	18 3 Diagnose-LEDs Antriebsregler
3 X103: DI6 – DI9	11 X20B: Motor B (nur bei Doppelachsreglern)	19 X700: SD-Slot
4 X12: STO über Klemmen (nur bei Option PMC SR6)	12 X2B: Bremse B (Pin 5/6) und Temperatursensor B (Pin 7/8); (nur bei Doppelachsreglern)	20 X9: Service-Schnittstelle Ethernet
5 X101: DI1 – DI4	13 X300: Versorgung 24 V <sub>DC</sub> Bremse	
6 X201: EtherCAT Out / PROFINET	14 X2A: Bremse A (Pin 5/6) und Temperatursensor A (Pin 7/8)	
7 X200: EtherCAT In / PROFINET	15 X20A: Motor A	
8 S1 Bedientaste	16 X22: Zwischenkreiskopplung	

### 11.4.2 X2A: Bremse A oder digitaler Ausgang

Alle Gerätetypen des Antriebsreglers PMC SI6 können im Standard eine 24 V<sub>DC</sub>-Bremse ansteuern. An X2A wird die Bremse von Achse A angeschlossen. Alternativ können Sie X2A als digitalen Ausgang verwenden (siehe [Bremsenanschluss als digitaler Ausgang](#) [ 261]).



#### Information


Beachten Sie, dass Bremsen von anderen Herstellern nur nach Rücksprache mit Pilz angeschlossen werden dürfen.



#### Information


Sie können in Parameter F105 die Bremsenüberwachung hinsichtlich Kabelbruch und Unterspannung deaktivieren.

#### Technische Daten

Beachten Sie die technischen Daten der an X2 steuerbaren Bremsen (siehe [Steuerbare Bremsen](#) [ 81]).

#### Anschluss


##### Baugrößen 0 bis 2 (Einzelachsregler)

	Pin	Bezeichnung	Funktion
 5   6	5	1BD1	Ansteuerung Bremse
	6	1BD2	Bezugspotenzial

Tab. 122: Anschlussbeschreibung X2, Bremse, Baugrößen 0 bis 2 (Einzelachsregler)

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BCF 3,81 180 SN](#) [ 404].

##### Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3

	Pin	Bezeichnung	Funktion
 5   6	5	1BD1	Ansteuerung Bremse
	6	1BD2	Bezugspotenzial

Tab. 123: Anschlussbeschreibung X2, Bremse, Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BLF 5.08HC 180 SN](#) [ 405].

Merkmal	Verwendung	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	Direkte Bremsenansteuerung	100 m, geschirmt
	Indirekte Bremsenansteuerung oder digitaler Ausgang	3 m

Tab. 124: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

### 11.4.3 X2A: Motortemperatursensor A

An Klemme X2A wird der Motortemperatursensor von Achse A angeschlossen. Alle Gerätetypen des Antriebsreglers PMC SI6 verfügen über Anschlüsse für PTC-Thermistoren.



#### Information

Die Auswertung des Temperatursensors ist immer aktiv. Ist ein Betrieb ohne Temperatursensor zulässig, müssen die Anschlüsse an X2 gebrückt werden. Andernfalls wird beim Einschalten des Geräts eine Störung ausgelöst.




#### Information

Bei den Encodern EnDat 3 oder HIPERFACE DSL muss an Klemme X2 kein Temperatursensor angeschlossen werden. In diesem Fall wird das Temperatursensorsignal gemeinsam mit dem Encodersignal über Stecker X4 übertragen.

### Anschluss


#### Baugrößen 0 bis 2 (Einzelachsregler)

	Pin	Bezeichnung	Funktion
 7   8	7	1TP1	Anschluss PTC
	8	1TP2	

Tab. 125: Anschlussbeschreibung X2, Motortemperatursensor, Baugrößen 0 bis 2 (Einzelachsregler)

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BCF 3,81 180 SN](#) [ 404].

#### Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3

	Pin	Bezeichnung	Funktion
 7   8	7	1TP1	Anschluss PTC
	8	1TP2	


Tab. 126: Anschlussbeschreibung X2, Motortemperatursensor, Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BLF 5.08HC 180 SN](#) [ 405].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 127: Maximale Kabellänge [m]

## 11.4.4 X2B: Bremse B oder digitaler Ausgang

Bei Doppelachsreglern wird an X2B die Bremse von Achse B angeschlossen. Alternativ können Sie X2B als digitalen Ausgang verwenden (siehe [Bremsenanschluss als digitaler Ausgang](#) [ 261]). Die Anschlussbeschreibung von X2B entspricht Beschreibung X2A.

## 11.4.5 X2B: Motortemperatursensor B

Bei Doppelachsreglern wird an X2B der Motortemperatursensor von Achse B angeschlossen. Bei Einzelachsreglern ist nur X2A verfügbar. Die Anschlussbeschreibung von X2B entspricht Beschreibung X2A.

## 11.4.6 X4A: Encoder A

An X4A wird der Encoder von Achse A angeschlossen.



### ACHTUNG!

#### Gefahr der Encoderzerstörung!

An X4 dürfen nur Encoder mit geeignetem Eingangsspannungsbereich (mindestens 12 V<sub>DC</sub>) angeschlossen werden.




### ACHTUNG!

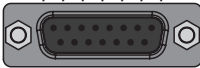
#### Gefahr der Encoderzerstörung!

X4 darf bei eingeschaltetem Gerät nicht gesteckt oder abgezogen werden!

### Technische Daten

Beachten Sie die technischen Daten der an X4 auswertbaren Encoder (siehe [Auswertbare Encoder](#) [ 75]).

**Anschluss****Encoder EnDat 2.1/2.2 digital und SSI-Encoder**

Buchse	Pin	Bezeichnung	Funktion
 8 7 6 5 4 3 2 1 15 14 13 12 11 10  9	1	—	—
	2	0 V GND	Bezugspotenzial für Encoderversorgung an Pin 4
	3	—	—
	4	U <sub>2</sub>	Encoderversorgung
	5	Data +	Differenzieller Eingang für DATA
	6	—	—
	7	—	—
	8	Clock +	Differenzieller Eingang für CLOCK
	9	—	—
	10	—	—
	11	—	—
	12	—	—
	13	Data -	Inverser differenzieller Eingang für DATA
	14	—	—
	15	Clock -	Inverser differenzieller Eingang für CLOCK

Tab. 128: Anschlussbeschreibung X4 für Encoder EnDat 2.1/2.2 digital und SSI-Encoder

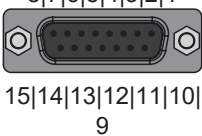


## Inkrementalencoder TTL differenziell und HTL differenziell (HTL über Adapter PMC HT6)



### Information

Über den Adapter PMC HT6 zur Pegelumsetzung von HTL-Signalen auf TTL-Signale können an Klemme X4 auch Inkrementalencoder HTL differenziell angeschlossen werden. Beachten Sie, dass bei externer Spannungsversorgung der Maximalpegel der HTL-Signale  $20\text{ V}_{\text{DC}}$  nicht überschreiten darf.

Buchse	Pin	Bezeichnung	Funktion
	1	—	—
	2	0 V GND	Bezugspotenzial für Encoderversorgung an Pin 4
	3	—	—
	4	$U_2$	Encoderversorgung
	5	B +	Differenzieller Eingang für B-Spur
	6	—	—
	7	N +	Differenzieller Eingang für N-Spur
	8	A +	Differenzieller Eingang für A-Spur
	9	—	—
	10	—	—
	11	—	—
	12	—	—
	13	B –	Inverser differenzieller Eingang für B-Spur
	14	N –	Inverser differenzieller Eingang für N-Spur
	15	A –	Inverser differenzieller Eingang für A-Spur

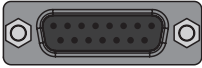
Tab. 129: Anschlussbeschreibung X4 für Inkrementalencoder TTL differenziell und HTL differenziell (HTL über Adapter PMC HT6)

## Resolver



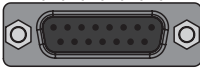
### Information

Für den Anschluss von Resolverkabeln mit 9-poligem D-Sub-Stecker, wie Standard-Ausführung für Synchron-Servomotoren ED/EK, verwenden Sie den separat erhältlichen Schnittstellenadapter PMC AP6A00 (Id.-Nr. auf Anfrage) oder PMC AP6A01 (Id.-Nr. auf Anfrage, mit Motortemperatursensor-Herausführung).

Buchse	Pin	Bezeichnung	Funktion
 8 7 6 5 4 3 2 1 15 14 13 12 11 10  9	1	S4 Sin +	Sin-Eingang
	2	R1 Ref –	Bezugspotenzial für Pin 6
	3	S3 Cos +	Cos-Eingang
	4	—	—
	5	—	—
	6	R2 Ref +	Resolver-Erregungssignal
	7	—	—
	8	—	—
	9	S2 Sin –	Bezugspotenzial für Pin 1
	10	—	—
	11	S1 Cos –	Bezugspotenzial für Pin 3
	12	—	—
	13	—	—
	14	—	—
	15	—	—

Tab. 130: Anschlussbeschreibung X4 für Resolver

## Encoder EnDat 3 und HIPERFACE DSL

Buchse	Pin	Bezeichnung	Funktion
	1	—	—
	2	P_D -	Inverses Signal EnDat 3 oder HIPERFACE DSL (Auswertung Motortemperatursensor über EnDat- oder DSL-Kommunikation)
	3	—	—
	4	P_D +	Signal EnDat 3 oder HIPERFACE DSL (Auswertung Motortemperatursensor über EnDat oder DSL-Kommunikation)
	5	—	—
	6	—	—
	7	—	—
	8	—	—
	9	—	—
	10	—	—
	11	—	—
	12	—	—
	13	—	—
	14	—	—
	15	—	—

Tab. 131: Anschlussbeschreibung X4 für Encoder EnDat 3 und HIPERFACE DSL

## Kabelanforderungen

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 132: Maximale Kabellänge [m]



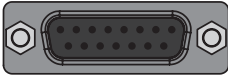
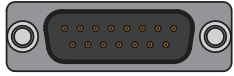
### Information

Zur Sicherstellung einer störungsfreien Funktion empfehlen wir, die auf das Gesamtsystem abgestimmten Kabel von Pilz zu verwenden. Beim Einsatz ungeeigneter Kabel behalten wir uns den Ausschluss der Gewährleistungsansprüche vor.

### 11.4.6.1 Schnittstellenadapter PMC HT6 (HTL auf TTL)

#### PMC HT6 – HTL auf TTL (15-polig an 15-polig)

Schnittstellenadapter zur Pegelumsetzung von HTL-Signalen auf TTL-Signale für den Anschluss des Encoderkabels an den Antriebsregler.

Buchse <sup>10</sup>	Pin	Bezeichnung	Funktion	Pin	Stecker <sup>11</sup>
 8 7 6 5 4 3 2 1 15 14 13 12 11 10 9	1	B +	Differenzieller Eingang für B-Spur	5	 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15
	2	0 V GND	Bezugspotenzial für Encoderversorgung an Pin 4	2	
	3	N +	Differenzieller Eingang für N-Spur	7	
	4	U <sub>2</sub>	Encoderversorgung	4	
	5	—	—	—	
	6	A +	Differenzieller Eingang für A-Spur	8	
	7	—	—	—	
	8	—	—	—	
	9	B –	Inverser differenzieller Eingang für B-Spur	13	
	10	N –	Inverser differenzieller Eingang für N-Spur	14	
	11	A –	Inverser differenzieller Eingang für A-Spur	15	
	12	—	—	—	
	13	—	—	—	
	14	—	—	—	
	15	—	—	—	

Tab. 133: Anschlussbeschreibung PMC HT6 für Encoder HTL differenziell (15-polig an 15-polig)

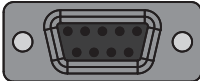
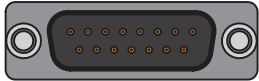
<sup>10</sup> Sicht auf D-Sub 15-polig für den Anschluss des Encoderkabels

<sup>11</sup> Sicht auf D-Sub 15-polig für den Anschluss an Klemme X4

### 11.4.6.2 Schnittstellenadapter PMC AP6 (Resolver)

#### PMC AP6A00 – Resolver (9-polig an 15-polig)

Schnittstellenadapter für den Anschluss des Resolverkabels mit 9-poligem D-Sub-Stecker an den Antriebsregler.

Buchse <sup>12</sup>	Pin	Bezeichnung	Funktion	Pin	Stecker <sup>13</sup>
 1   2   3   4   5 6   7   8   9	1	—	—	—	 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15
	2	1TP1	—	—	
	3	S2 Sin –	Bezugspotenzial für Sin-Eingang	9	
	4	S1 Cos –	Bezugspotenzial für Cos-Eingang	11	
	5	R1 Ref –	Bezugspotenzial für Resolver-Erregungssignal	2	
	6	1TP2	—	—	
	7	S4 Sin +	Sin-Eingang	1	
	8	S3 Cos +	Cos-Eingang	3	
	9	R2 Ref +	Resolver-Erregungssignal	6	


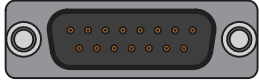
Tab. 134: Anschlussbeschreibung PMC AP6A00 für Resolver (9-polig an 15-polig)

<sup>12</sup> Sicht auf D-Sub 9-polig für den Anschluss des SDS 4000-kompatiblen Resolverkabels

<sup>13</sup> Sicht auf D-Sub 15-polig für den Anschluss an Klemme X4

## PMC AP6A01 – Resolver und Motortemperatursensor (9-polig an 15-polig)

Schnittstellenadapter mit seitlich herausgeführten Temperatursensoradern (Aderlänge: ca. 11 cm) für den Anschluss des Resolverkabels mit 9-poligem D-Sub-Stecker an den Antriebsregler.

Buchse <sup>14</sup>	Pin	Bezeichnung	Funktion	Pin	Stecker <sup>15</sup>
 1   2   3   4   5 6   7   8   9	1	—	—	—	 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15
	2	1TP1	Anschluss Motor-temperatursensor, wenn im Stecker Encoderkabel mitgeführt; wird für den direkten Anschluss an Klemme X2 herausgeführt	—	
	3	S2 Sin –	Bezugspotenzial für Sin-Eingang	9	
	4	S1 Cos –	Bezugspotenzial für Cos-Eingang	11	
	5	R1 Ref –	Bezugspotenzial für Resolver-Erregungssignal	2	
	6	1TP2	Anschluss Motor-temperatursensor, wenn im Stecker Encoderkabel mitgeführt; wird für den direkten Anschluss an Klemme X2 herausgeführt	—	
	7	S4 Sin +	Sin-Eingang	1	
	8	S3 Cos +	Cos-Eingang	3	
	9	R2 Ref +	Resolver-Erregungssignal	6	

Tab. 135: Anschlussbeschreibung PMC AP6A01 für Resolver und Motortemperatursensor (9-polig an 15-polig)

### 11.4.7

#### X4B: Encoder B

Bei Doppelachsreglern wird an X4B der Encoder von Achse B angeschlossen. Bei Einzelachsreglern ist nur X4A verfügbar. Die Anschlussbeschreibung von X4B entspricht Beschreibung X4A.



#### Information

Beachten Sie, dass im Synchronbetrieb ein Master-Encoder an Achse A angeschlossen werden muss.


<sup>14</sup> Sicht auf D-Sub 9-polig für den Anschluss des SDS 4000-kompatiblen Resolverkabels

<sup>15</sup> Sicht auf D-Sub 15-polig für den Anschluss an Klemme X4

## 11.4.8 X9: Service-Schnittstelle Ethernet

X9 dient dem Anschluss des Antriebsreglers an einen PC mit installierter Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite.

### Anschluss

Buchse	Pin	Bezeichnung	Funktion
	1	TxData+	Ethernet-Kommunikation
	2	TxData-	
	3	RecvData+	
	4	—	—
	5	—	—
	6	RecvData-	Ethernet-Kommunikation
	7	—	—
	8	—	—

Tab. 136: Anschlussbeschreibung X9

### Kabelanforderungen

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Kabellänge	100 m, geschirmt

Tab. 137: Maximale Kabellänge [m]



#### Information

Zur Sicherstellung einer störungsfreien Funktion empfehlen wir, die auf das Gesamtsystem abgestimmten Kabel von Pilz zu verwenden. Beim Einsatz ungeeigneter Kabel behalten wir uns den Ausschluss der Gewährleistungsansprüche vor.

Alternativ besteht die Möglichkeit, Kabel mit folgender Spezifikation zu verwenden:

Merkmal	Ausführung
Steckerverdrahtung	Patch oder Crossover
Qualität	CAT 5e
Schirmung	SF/FTP, S/FTP oder SF/UTP

Tab. 138: Kabelanforderungen

### Geräteadressierung

Für Informationen zur Geräteadressierung siehe [Geräteadressierung](#) [📖 426].

### 11.4.9 X11: Versorgung 24 V – Steuerteil

Der Anschluss von 24 V<sub>DC</sub> an X11 ist für die Versorgung des Steuerteils erforderlich.



#### ACHTUNG!

##### Geräteschaden durch Überlastung!

Wird die 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung über die Klemme an mehrere Geräte geschleift, kann ein zu hoher Strom die Klemme beschädigen.

- Stellen Sie sicher, dass der Strom über die Klemme den Wert von 15 A (UL: 10 A) nicht übersteigt.

#### Technische Daten

Elektrische Daten	Alle Typen
U <sub>1CU</sub>	24 V <sub>DC</sub> , +20 % / -15 %
I <sub>1maxCU</sub>	1,5 A

Tab. 139: Elektrische Daten Steuerteil

#### Anschluss



#### Information

Das Gerät darf nicht an ein Gleichspannungsversorgungsnetz angeschlossen werden. Versorgen Sie es stattdessen durch ein lokales 24 V<sub>DC</sub>-Netzteil.

	Pin	Bezeichnung	Funktion
	1	+	24 V <sub>DC</sub> -Versorgung des Steuerteils, in der Klemme gebrückt; Ausführung gemäß EN 60204: PELV, sekundär geerdet; empfohlene Absicherung: max. 15 AT <sup>16</sup>
	2		
	3	-	Bezugspotenzial für +24 V <sub>DC</sub> , in der Klemme gebrückt
	4		

Tab. 140: Anschlussbeschreibung X11

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BLDF 5.08 180 SN](#) [ 405].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 141: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

<sup>16</sup> Verwenden Sie für einen UL-konformen Einsatz eine Sicherung 10 A (träge). Beachten Sie, dass die Sicherung nach UL 248 für DC-Spannung zugelassen ist.



## 11.4.10 X12 (Option PMC SR6): Sicherheitstechnik

Die Option PMC SR6 erweitert den Antriebsregler PMC SI6 um die Sicherheitsfunktion STO über Klemme X12.

Die zweikanalig aufgebaute Sicherheitsfunktion STO wirkt bei Doppelachsreglern auf beide Achsen.




### Information

Wenn Sie die Sicherheitsfunktion STO über Klemmen nutzen möchten, lesen Sie in jedem Fall das Handbuch zum Sicherheitsmodul PMC SR6 (siehe Weiterführende Informationen).

### Technische Daten

Beachten Sie die technischen Daten der Sicherheitsoptionen an X12 (siehe [Sicherheitsmodul PMC SR6](#) [ 72]).

### Anschluss

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1 2 3 4 5 6 7 8	1	STO <sub>a</sub>	Eingang Sicherheitskanal 1
	2		
	3	STO <sub>b</sub>	Eingang Sicherheitskanal 2
	4		
	5	0 V GND	Bezugspotenzial für STO <sub>a</sub> und STO <sub>b</sub> , intern gebrückt mit Pin 7
	6	STO <sub>status</sub>	Rückmeldesignal der Sicherheitskanäle 1 und 2 zu Diagnosezwecken
	7	0 V GND	Bezugspotenzial für STO <sub>a</sub> und STO <sub>b</sub> , intern gebrückt mit Pin 5
	8	U <sub>1status</sub>	Versorgung STO <sub>status</sub> ; empfohlene Absicherung: max. 3,15 AT <sup>17</sup>

Tab. 142: Anschlussbeschreibung X12

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BCF 3,81 180 SN](#) [ 404].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 143: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

<sup>17</sup> Verwenden Sie für einen UL-konformen Einsatz eine Sicherung 3,15 A (träge). Die Sicherung muss nach UL 248 für DC-Spannung zugelassen sein.

## 11.4.11

**X20A: Motor A**

An X20A wird der Motor von Achse A angeschlossen.

**UL-konformer Betrieb**

Die Schutzterdung der Motoren, die an die Antriebsregler angeschlossen sind, darf nicht über die Klemmen X20A und X20B erfolgen. Der Schutzleiteranschluss des Motors muss anwendungsspezifisch in Übereinstimmung mit den geltenden elektrischen Standards sichergestellt werden.

Nutzen Sie für die Schutzterdung des Motors den am Motor verfügbaren Schutzleiteranschluss.


**Anschluss****Baugröße 0**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2   3   4	1	U	Anschluss Motor Phase U
	2	V	Anschluss Motor Phase V
	3	W	Anschluss Motor Phase W
	4	PE	Schutzleiter

Tab. 144: Anschlussbeschreibung X20, Baugröße 0

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [GFKC 2,5 -ST-7,62](#) [ 408].

**Baugrößen 1 und 2 (Einzelachsregler)**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2   3   4	1	U	Anschluss Motor Phase U
	2	V	Anschluss Motor Phase V
	3	W	Anschluss Motor Phase W
	4	PE	Schutzleiter

Tab. 145: Anschlussbeschreibung X20, Baugrößen 1 und 2 (Einzelachsregler)

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [SPC 5 -ST-7,62](#) [ 411].

**Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2   3   4	1	U	Anschluss Motor Phase U
	2	V	Anschluss Motor Phase V
	3	W	Anschluss Motor Phase W
	4	PE	Schutzleiter

Tab. 146: Anschlussbeschreibung X20, Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [SPC 16 -ST-10,16](#) [ 412].

## Kabelanforderungen

Motortyp	Anschluss	BG 0 bis BG 2	BG 3
Synchron-Servomotor, Asynchronmotor	Ohne Ausgangsdrossel	50 m, geschirmt	100 m, geschirmt
Synchron-Servomotor, Asynchronmotor	Mit Ausgangsdrossel	100 m, geschirmt	—
Lean-Motor	Ohne Ausgangsdrossel	50 m, geschirmt <sup>a)</sup>	50 m, geschirmt <sup>a)</sup>

Tab. 147: Maximale Kabellänge des Leistungskabels [m]

a) Der Einsatz von Kabeln mit einer Länge größer 50 m bis maximal 100 m muss für die Anwendung von Pilz geprüft werden.



### Information

Zur Sicherstellung einer störungsfreien Funktion empfehlen wir, die auf das Gesamtsystem abgestimmten Kabel von Pilz zu verwenden. Beim Einsatz ungeeigneter Kabel behalten wir uns den Ausschluss der Gewährleistungsansprüche vor.

## Geschirmter Anschluss des Leistungskabels

Beachten Sie für den Anschluss des Leistungskabels folgende Punkte:

- ▶ Erden Sie den Schirm des Leistungskabels auf der dafür am Antriebsregler vorgesehenen Schirmauflage.
- ▶ Halten Sie die frei liegenden Stromleiter so kurz wie möglich. Alle EMV-empfindlichen Geräte und Schaltungen müssen mindestens 0,3 m entfernt sein.

### 11.4.12


## X20B: Motor B

Bei Doppelachsreglern wird an X20B der Motor von Achse B angeschlossen. Bei Einzelachsreglern ist nur X20A verfügbar. Die Anschlussbeschreibung von X20B entspricht Beschreibung X20A.

### 11.4.13 X22: Zwischenkreiskopplung

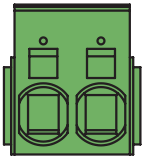
Klemme X22 steht für die Zwischenkreiskopplung des Antriebsreglers zur Verfügung.

#### Projektierung


Beachten Sie für den Aufbau von Quick DC-Link die Informationen zur Projektierung (siehe [Zwischenkreiskopplung](#) [ 96]).

#### Anschluss

#### Baugröße 0

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2	1	D–	Anschluss Zwischenkreis
	2	D+	

Tab. 148: Anschlussbeschreibung X22, Baugröße 0

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [ISPC 5 -STGCL-7,62](#) [ 409].

#### Baugrößen 1 und 2 (Einzelachsregler)

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2	1	D–	Anschluss Zwischenkreis
	2	D+	


Tab. 149: Anschlussbeschreibung X22, Baugrößen 1 und 2 (Einzelachsregler)

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [ISPC 16 -ST-10,16](#) [ 410].

#### Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 1   2	1	D–	Anschluss Zwischenkreis
	2	D+	


Tab. 150: Anschlussbeschreibung X22, Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BUZ 10.16IT 180 MF](#) [ 406].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	3 m, > 30 cm geschirmt

Tab. 151: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

## Verschaltungsbeispiel


Den prinzipiellen Anschluss auf Basis einer Zwischenkreiskopplung mit Quick DC-Link PMC DL6B zeigen die Beispiele im Anhang (siehe [Verschaltungsbeispiele](#) [ 412]).

### 11.4.14

## X101: DI1 – DI4

Auf Klemme X101 befinden sich die digitalen Eingänge 1 bis 4.

### X101 für digitale Signale

Beachten Sie für die Auswertung digitaler Signale an X101 die Spezifikation der digitalen Eingänge in den technischen Daten des Antriebsreglers (siehe [X101, X103: Digitale Eingänge](#) [ 58]).

### Anschluss

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 5 4 3 2 1	1	DI1	Digitale Eingänge
	2	DI2	
	3	DI3	
	4	DI4	
	5	0 V DGND	Bezugspotenzial; nicht gebrückt mit X103, Pin 5


Tab. 152: Anschlussbeschreibung X101 für digitale Signale

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [FMC 1,5 -ST-3,5](#) [ 407].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 153: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

### X101 für Encoder

Wenn Sie X101 als Encoderanschluss nutzen möchten, beachten Sie die technischen Daten der an X101 auswertbaren Encoder (siehe [X101: Encoder](#) [ 79]).

**Anschluss****Inkrementalencoder HTL single-ended**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 5 4 3 2 1	1	DI1	—
	2	DI2	N-Spur
	3	DI3	A-Spur
	4	DI4	B-Spur
	5	0 V DGND	Bezugspotenzial; nicht gebrückt mit X103, Pin 5

Tab. 154: Anschlussbeschreibung X101 für Inkrementalsignale HTL single-ended, Achse A

**Puls-/Richtungsschnittstelle HTL single-ended**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 5 4 3 2 1	1	DI1	—
	2	DI2	—
	3	DI3	Frequenz
	4	DI4	Richtung
	5	0 V DGND	Bezugspotenzial; nicht gebrückt mit X103, Pin 5

Tab. 155: Anschlussbeschreibung X101 für Puls-/Richtungssignale HTL single-ended, Achse A

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [FMC 1,5 -ST-3,5](#) [ 407].


Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 156: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

**11.4.15 X103: DI6 – DI9**

Auf Klemme X103 befinden sich die digitalen Eingänge 6 bis 9.

**X103 für digitale Signale**

Beachten Sie für die Auswertung digitaler Signale an X103 die technischen Daten des Antriebsreglers (siehe [X101](#), [X103: Digitale Eingänge](#) [ 58]).

**Anschluss**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 5 4 3 2 1	1	DI6	Digitale Eingänge
	2	DI7	
	3	DI8	
	4	DI9	
	5	0 V DGND	Bezugspotenzial; nicht gebrückt mit X101, Pin 5


Tab. 157: Anschlussbeschreibung X103 für digitale Signale

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [FMC 1,5 -ST-3,5](#) [ 407].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 158: Maximale Ader-/Kabellänge [m]


**X103 für Encoder**

Wenn Sie X103 als Encoderanschluss nutzen möchten, beachten Sie die technischen Daten der an X103 auswertbaren Encoder (siehe [X103: Encoder](#) [ 80]).

**Anschluss****Information**

Beachten Sie, dass im Synchronbetrieb ein Master-Encoder an X101 angeschlossen werden muss.

**Inkrementalencoder HTL single-ended**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 5 4 3 2 1	1	DI6	—
	2	DI7	N-Spur
	3	DI8	A-Spur
	4	DI9	B-Spur
	5	0 V DGND	Bezugspotenzial; nicht gebrückt mit X101, Pin 5

Tab. 159: Anschlussbeschreibung X103 für Inkrementalsignale HTL single-ended, Achse B

**Puls-/Richtungsschnittstelle HTL single-ended**

Klemme	Pin	Bezeichnung	Funktion
 5 4 3 2 1	1	DI6	—
	2	DI7	—
	3	DI8	Frequenz
	4	DI9	Richtung
	5	0 V DGND	Bezugspotenzial; nicht gebrückt mit X101, Pin 5

Tab. 160: Anschlussbeschreibung X103 für Puls-/Richtungssignale HTL single-ended, Achse B

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [FMC 1,5 -ST-3,5](#) [ 407].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 161: Maximale Ader-/Kabellänge [m]




## 11.4.16 X200, X201: EtherCAT

Die Antriebsregler verfügen über die beiden RJ-45-Buchsen X200 und X201. Die Buchsen befinden sich auf der Geräteoberseite. Die zugehörige Pin-Belegung und Farbkodierung entsprechen dem Standard EIA/TIA-T568B.

### Anschluss

X200 ist als Input mit dem vom EtherCAT-Master ankommenden Kabel zu verbinden. X201 ist als Output mit eventuell nachfolgenden EtherCAT-Teilnehmern zu verbinden.

Buchse	Pin	Bezeichnung	Funktion
	1	Tx+	Kommunikation
	2	Tx–	
	3	Rx+	
	4	—	—
	5	—	—
	6	Rx–	Kommunikation
	7	—	—
	8	—	—

Tab. 162: Anschlussbeschreibung X200 und X201

### Kabelanforderungen



#### Information

Zur Sicherstellung einer störungsfreien Funktion empfehlen wir, die auf das Gesamtsystem abgestimmten Kabel von Pilz zu verwenden. Beim Einsatz ungeeigneter Kabel behalten wir uns den Ausschluss der Gewährleistungsansprüche vor.

Pilz bietet konfektionierte Kabel für die EtherCAT-Verbindung. Alternativ besteht die Möglichkeit, Kabel mit folgender Spezifikation zu verwenden:

Als Kabel sind Ethernet Patch- oder Crossover-Kabel geeignet, die der Qualitätsstufe CAT 5e entsprechen. Die Fast-Ethernet-Technologie erlaubt eine maximale Kabellänge von 100 m zwischen zwei Teilnehmern.



#### Information

Beachten Sie, dass Sie ausschließlich geschirmte Kabel mit dem Aufbau SF/FTP, S/FTP oder SF/UTP verwenden.

### Geräteadressierung und Feldbusanbindung

Für Informationen zur Geräteadressierung siehe [Geräteadressierung](#) [426].


Weiterführende Informationen zur Feldbusanbindung entnehmen Sie dem zugehörigen Handbuch zur Kommunikation mit EtherCAT.

## 11.4.17 X200, X201: PROFINET

Um die Antriebsregler an weitere PROFINET-Teilnehmer anbinden zu können, steht Ihnen ein integrierter Switch mit den beiden RJ-45-Buchsen X200 und X201 zur Verfügung. Die Buchsen befinden sich auf der Geräteoberseite. Die zugehörige Pin-Belegung und Farbkodierung entsprechen dem Standard EIA/TIA-T568B.

### Anschluss

Verbinden Sie X200 oder X201 mit dem IO-Controller und den verbleibenden Anschluss mit dem nächsten Antriebsregler.

Buchse	Pin	Bezeichnung	Funktion
	1	Tx+	Kommunikation
	2	Tx-	
	3	Rx+	
	4	—	—
	5	—	—
	6	Rx-	Kommunikation
	7	—	—
	8	—	—

Tab. 163: Anschlussbeschreibung X200 und X201

### Kabelanforderungen

Die Verbindungen zwischen den Teilnehmern eines PROFINET-Netzwerks bestehen in der Regel aus symmetrischen, geschirmten und paarweise verdrehten Kupferkabeln (Shielded Twisted Pair, Qualitätsstufe CAT 5e). Auch Lichtwellenleiter (LWL) als Übertragungsmedium sind möglich.

Signale werden nach den 100BASE TX-Verfahren, d. h. mit einer Übertragungsrate von 100 Mbit/s bei einer Frequenz von 125 MHz übermittelt. Pro Frame können maximal 1440 Byte übertragen werden. Die maximale Kabellänge beträgt 100 m.


PROFINET-Kabel existieren in verschiedenen Ausführungen, zugeschnitten auf unterschiedliche Anwendungsszenarien und Umgebungsbedingungen.

Wir empfehlen, die in der PROFINET-Montagerichtlinie spezifizierten Kabel und Steckverbinder zu nutzen. Diese sind hinsichtlich Verwendung, Widerstandsfähigkeit, EMV-Eigenschaften und Farbkodierung auf den Einsatz in der Automatisierungstechnik angepasst.

Unterschieden nach der Verlegungsart existieren Kabel des Typs A, B und C:

- ▶ Typ A  
4-adrige geschirmte Kupferkabel für die feste Verlegung
- ▶ Typ B  
4-adrige geschirmte Kupferkabel für die flexible Verlegung
- ▶ Typ C  
4-adrige geschirmte Kupferkabel für permanente Bewegungen

### Geräteadressierung und Feldbusanbindung

Für Informationen zur Geräteadressierung siehe [Geräteadressierung](#) [ 426].

Weiterführende Informationen zur Feldbusanbindung entnehmen Sie dem zugehörigen Handbuch zur Kommunikation mit PROFINET.

## 11.4.18 X300: Versorgung 24 V – Bremsen oder digitale Ausgänge

X300 dient der Versorgung der Bremsen und der digitalen Ausgänge.



### ACHTUNG!

#### Geräteschaden durch Überlastung!

Wird die 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung über die Klemme an mehrere Geräte geschleift, kann ein zu hoher Strom die Klemme beschädigen.

- Stellen Sie sicher, dass der Strom über die Klemme den Wert von 15 A (UL: 10 A) nicht übersteigt.

### Technische Daten

Elektrische Daten	Einzelachsregler	Doppelachsregler
U <sub>1</sub>	+24 V <sub>DC</sub> , +20 %	
I <sub>1max</sub>	5 A	5 A

Tab. 164: Elektrische Daten X300 – Versorgung Bremsen und digitale Ausgänge

### Anschluss

	Pin	Bezeichnung	Funktion
	1	+	24 V <sub>DC</sub> -Versorgung der Bremsen oder Ausgänge, in der Klemme gebrückt; Ausführung gemäß EN 60204-1: PELV, sekundär geerdet; empfohlene Absicherung: max. 15 AT <sup>18</sup>
	2		
	3	–	Bezugspotenzial für Versorgungsspannung
	4		

Tab. 165: Anschlussbeschreibung X300

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung die Klemmenspezifikation [BLDF 5.08 180 SN](#) [ 405].

Merkmal	Alle Baugrößen
Max. Ader-/Kabellänge	30 m

Tab. 166: Maximale Ader-/Kabellänge [m]

<sup>18</sup> Verwenden Sie für einen UL-konformen Einsatz eine Sicherung 10 A (träge). Beachten Sie, dass die Sicherung nach UL 248 für DC-Spannung zugelassen ist.

**11.4.19****X700: SD-Slot**

Der SD-Slot dient der Datensicherung für den Service-Fall. Unterstützt werden SD- und SDHC-Karten mit einer Speicherkapazität von 128 MB bis 32 GB. SDHC-Karten mit einer Speicherkapazität von 64 GB können nur verwendet werden, wenn sie vorab auf max. 32 GB umformatiert wurden (FAT32). Da höhere Kapazitäten die Regler-Anlaufzeit erhöhen, empfiehlt Pilz den Einsatz von Karten mit einer Speicherkapazität von 2 bis 4 GB.

**Information**

Der Antriebsregler besitzt einen internen Konfigurationsspeicher und kann damit ohne eine eingesteckte SD-Karte betrieben werden. In der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite speichert die Aktion Werte speichern immer sowohl in den internen Konfigurationsspeicher als auch auf eine eingesteckte SD-Karte. Sichern Sie nach Fertigstellung der Inbetriebnahme Ihre Konfiguration auf eine SD-Karte, um mit dieser im Service-Fall die Konfiguration auf den Ersatz-Antriebsregler übertragen zu können. Beim Einschalten des Ersatz-Antriebsreglers werden die Daten mit Priorität von der eingesteckten SD-Karte geladen. Um diese nichtflüchtig im internen Konfigurationsspeicher zu sichern, müssen Sie die Aktion Werte speichern in Parameter A00 ausführen.

## 11.4.20

### Antriebsregler anschließen



#### WARNUNG!

##### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

- Schalten Sie vor sämtlichen Arbeiten an den Geräten alle Versorgungsspannungen ab!
- Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.

#### Werkzeug und Material

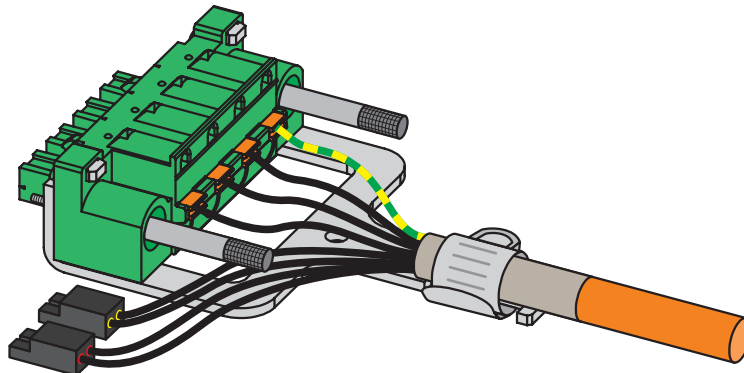
Sie benötigen:

- ▶ Einen passenden Klemmensatz für den Antriebsregler
- ▶ Werkzeug zum Festziehen der Befestigungsschrauben

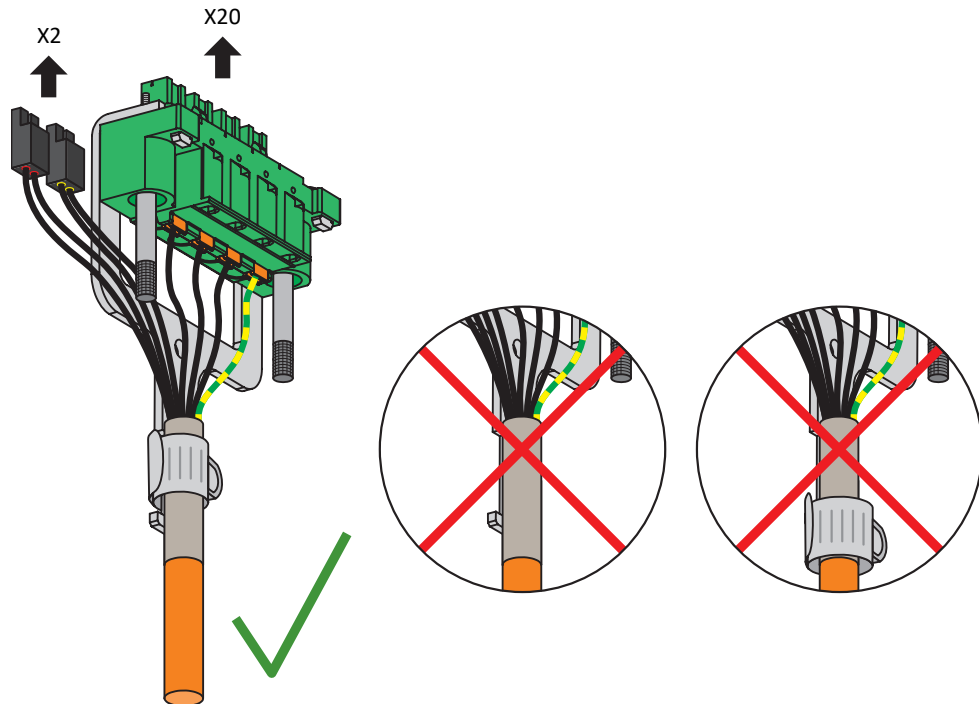
#### Voraussetzungen und Anschluss

Geräteunterseite:

- ✓ Ein Schaltplan der Anlage, in dem der Anschluss des Antriebsreglers beschrieben wird, liegt Ihnen vor.
1. Um den Motortemperatursensor, die Bremse sowie den Motor selbst mit dem Antriebsregler zu verbinden, verdrahten Sie die Adern des Leistungskabels mit den Klemmen X2A und X20A.
  2. Befestigen Sie das Leistungskabel mit der Schirmschelle an der Schirmauflage von Klemme X20A.



3. Stecken Sie die Klemmen X20A und X2A auf und ziehen Sie die Schrauben von X20A an. Achten Sie nach dem Festziehen der Schrauben auf einen ausreichenden Abstand der Adern zu Klemme X20A.



4. Optional: Schließen Sie die Versorgungsspannung für die Bremsen an Klemme X300 an und stecken Sie diese auf.
5. Bei Doppelachsreglern: Wiederholen Sie die Schritte 2 bis 4 für die Klemmen X2B und X20B.
6. Optional: Schließen Sie einen Encoder an Klemme X4A an.
7. Optional bei Doppelachsreglern: Schließen Sie einen Encoder an Klemme X4B an.

#### Geräteoberseite:

- ✓ Ein Schaltplan der Anlage, in dem der Anschluss des Antriebsreglers beschrieben wird, liegt Ihnen vor.
1. Schließen Sie die 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung für die Steuerelektronik an Klemme X11 an und stecken Sie die Klemme auf.
  2. Wenn Sie die Sicherheitsfunktion STO nutzen, schließen Sie diese wie folgt an:
    - 2.1. Option PMC SR6: Schließen Sie Klemme X12 gemäß Ihrer Sicherheitskonfiguration an und stecken Sie die Klemme auf.
    - 2.2. Option PMC SY6: Um das Sicherheitsmodul eindeutig im FSoE-Netzwerk identifizieren zu können, müssen Sie seine eindeutige Adresse im FSoE-Netzwerk über die DIP-Schalter auf den Antriebsregler übertragen.
    - 2.3. Option PMC SU6: Um das Sicherheitsmodul eindeutig im PROFIsafe-Netzwerk identifizieren zu können, müssen Sie seine eindeutige Adresse im PROFIsafe-Netzwerk über die DIP-Schalter auf den Antriebsregler übertragen.
  3. Optional: Schließen Sie die digitalen Eingänge an Klemme X101 und X103 an und stecken Sie die Klemmen auf.
  4. Schließen Sie den Feldbus an die Buchsen X200 und X201 an.

Beispiele finden Sie im Anhang (siehe [Verschaltungsbeispiele](#) [ 412]).

## 11.5 Bremswiderstand mit Temperaturüberwachung



### WARNUNG!

#### Verbrennungsgefahr! Brandgefahr! Sachschaden!

Drosseln und Bremswiderstände können sich unter zulässigen Betriebsbedingungen auf über 100 °C erhitzen.

- Treffen Sie Schutzmaßnahmen gegen unbeabsichtigtes und beabsichtigtes Berühren der Drossel oder des Bremswiderstands.
- Stellen Sie sicher, dass sich keine entzündlichen Materialien in der Nähe von Drossel oder Bremswiderstand befinden.
- Beachten Sie für den Einbau die angegebenen Mindestfreiräume.



### WARNUNG!

#### Brandgefahr durch Überhitzung!

Werden Drosseln oder Bremswiderstände außerhalb der Nenndaten (Kabellänge, Strom, Frequenz usw.) eingesetzt, können diese überhitzen.

- Halten Sie beim Betrieb der Drosseln und Bremswiderstände immer die maximalen Nenndaten ein.



### Information

Der Temperaturschalter meldet eine Überlastung des Widerstands. Die Auswertung in Form einer Warnung oder netzseitigen Abschaltung der Energiezufuhr muss separat erfolgen, z. B. durch das Versorgungsmodul PMC PS6. Beachten Sie für den UL-konformen Betrieb das Verschaltungsbeispiel für das Versorgungsmodul (siehe [UL-konformer Anschluss des Versorgungsmoduls \[📖 415\]](#)).

### Gehäuseerdung des Bremswiderstands

Beachten Sie für die Gehäuseerdung des Bremswiderstands die Informationen zum korrekten Anschluss des Schutzleiters (siehe [Anschluss des Schutzleiters \[📖 134\]](#)).

### 11.5.1 Anschlussbeschreibung PMC KWADQU

Der Flachwiderstand besitzt eine graue und eine weiße Ader für den Anschluss des Bremswiderstands an das Versorgungsmodul sowie zwei blaue Adern für den Anschluss des Temperaturschalters.

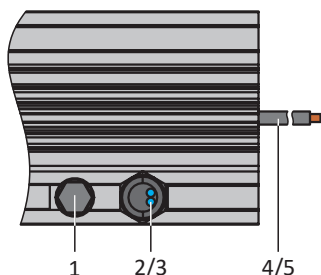


Abb. 49: Anschlussübersicht PMC KWADQU

Nr.	Aderfarbe	Funktion
1	—	Schutzleiter
2	BU	Anschluss Versorgungsmodul Temperaturüberwachung 1TP1: X23, Pin 1
3	BU	Anschluss Versorgungsmodul Temperaturüberwachung 1TP2: X23, Pin 2
4	GY	Anschluss Versorgungsmodul Bremswiderstand RB: X21, Pin 1
5	WH	Anschluss Versorgungsmodul Bremswiderstand RB: X21, Pin 2

Tab. 167: Anschlussbeschreibung PMC KWADQU

### 11.5.2 Anschlussbeschreibung PMC FZZMQU

Die internen Anschlüsse des Rohrfestwiderstands sind mit wärmebeständiger, silikonisolierter Litze auf Klemmen verdrahtet. Achten Sie auch beim Anschluss auf eine wärmebeständige und ausreichend spannungsfeste Ausführung!

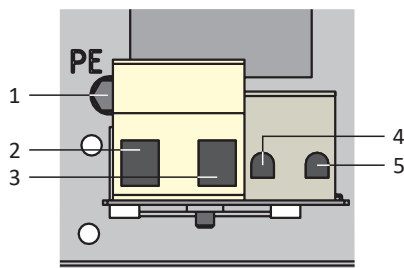


Abb. 50: Anschlussübersicht PMC FZZMQU

Nr.	Funktion
1	Schutzleiter
2	Anschluss Versorgungsmodul Bremswiderstand RB: X21, Pin 1
3	Anschluss Versorgungsmodul Bremswiderstand RB: X21, Pin 2
4	Anschluss Versorgungsmodul Temperaturüberwachung 1TP1: X23, Pin 1
5	Anschluss Versorgungsmodul Temperaturüberwachung 1TP2: X23, Pin 2

Tab. 168: Anschlussbeschreibung PMC FZZMQU

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung des Bremswiderstands die Klemmenspezifikation [G 10/2 \[408\]](#).

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung der Temperaturüberwachung die Klemmenspezifikation [G 5/2 \[407\]](#).



### 11.5.3 Anschlussbeschreibung PMC FGFKQU

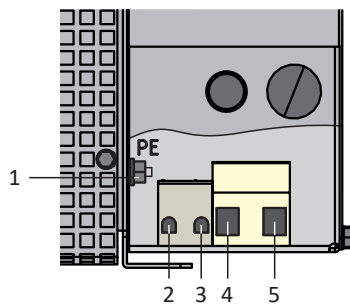


Abb. 51: Anschlussübersicht PMC FGFKQU

Nr.	Funktion
1	Schutzleiter
2	Anschluss Versorgungsmodul Temperaturüberwachung 1TP1: X23, Pin 1
3	Anschluss Versorgungsmodul Temperaturüberwachung 1TP2: X23, Pin 2
4	Anschluss Versorgungsmodul Bremswiderstand RB: X21, Pin 1
5	Anschluss Versorgungsmodul Bremswiderstand RB: X21, Pin 2

Tab. 169: Anschlussbeschreibung PMC FGFKQU

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung des Bremswiderstands die Klemmenspezifikation

[G 10/2](#) [ 408].

Beachten Sie für die Anschlussverdrahtung der Temperaturüberwachung die Klemmenspezifikation

[G 5/2](#) [ 407].

## 11.6 Netzdrossel



### WARNUNG!

#### Verbrennungsgefahr! Brandgefahr! Sachschaden!

Drosseln und Bremswiderstände können sich unter zulässigen Betriebsbedingungen auf über 100 °C erhitzen.

- Treffen Sie Schutzmaßnahmen gegen unbeabsichtigtes und beabsichtigtes Berühren der Drossel oder des Bremswiderstands.
- Stellen Sie sicher, dass sich keine entzündlichen Materialien in der Nähe von Drossel oder Bremswiderstand befinden.
- Beachten Sie für den Einbau die angegebenen Mindestfreiräume.



### WARNUNG!

#### Brandgefahr durch Überhitzung!

Werden Drosseln oder Bremswiderstände außerhalb der Nenndaten (Kabellänge, Strom, Frequenz usw.) eingesetzt, können diese überhitzen.

- Halten Sie beim Betrieb der Drosseln und Bremswiderstände immer die maximalen Nenndaten ein.

### 11.6.1 Anschlussbeschreibung

Bezeichnung	Funktion
1U1	Anschluss Versorgungsmodul Phase L1: X10, Pin 1
1U2	Anschluss Netz Phase L1
1V1	Anschluss Versorgungsmodul Phase L2: X10, Pin 2
1V2	Anschluss Netz Phase L2
1W1	Anschluss Versorgungsmodul Phase L3: X10, Pin 3
1W2	Anschluss Netz Phase L3
PE	Schutzleiter

Tab. 170: Anschlussbeschreibung Netzdrossel TEP

#### Gehäuseerdung der Drossel

Beachten Sie für die Gehäuseerdung der Drossel die Informationen zum korrekten Anschluss des Schutzleiters (siehe [Anschluss des Schutzleiters](#) [ 134]).

## 11.7 Ausgangsdrossel



### WARNUNG!

#### Verbrennungsgefahr! Brandgefahr! Sachschaden!

Drosseln und Bremswiderstände können sich unter zulässigen Betriebsbedingungen auf über 100 °C erhitzen.

- Treffen Sie Schutzmaßnahmen gegen unbeabsichtigtes und beabsichtigtes Berühren der Drossel oder des Bremswiderstands.
- Stellen Sie sicher, dass sich keine entzündlichen Materialien in der Nähe von Drossel oder Bremswiderstand befinden.
- Beachten Sie für den Einbau die angegebenen Mindestfreiräume.



### WARNUNG!

#### Brandgefahr durch Überhitzung!

Werden Drosseln oder Bremswiderstände außerhalb der Nenndaten (Kabellänge, Strom, Frequenz usw.) eingesetzt, können diese überhitzen.

- Halten Sie beim Betrieb der Drosseln und Bremswiderstände immer die maximalen Nenndaten ein.

### 11.7.1 Anschlussbeschreibung

Bezeichnung	Funktion
1U1	Anschluss Antriebsregler Phase U: X20, Pin 1
1U2	Anschluss Motor Phase U
1V1	Anschluss Antriebsregler Phase V: X20, Pin 2
1V2	Anschluss Motor Phase V
1W1	Anschluss Antriebsregler Phase W: X20, Pin 3
1W2	Anschluss Motor Phase W
7	Schutzleiter Antriebsregler: X20, Pin 4
8	Schutzleiter Leistungskabel

Tab. 171: Anschlussbeschreibung Ausgangsdrossel PMC TEP

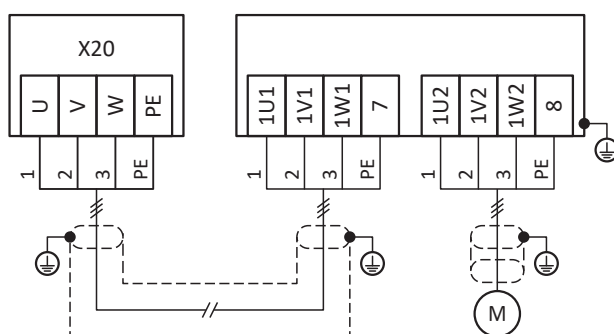


Abb. 52: Anschlussbeispiel Ausgangsdrossel PMC TEP

## Geschirmter Anschluss des Leistungskabels

Beachten Sie für den Anschluss des Leistungskabels bei einem Motor mit Ausgangsdrossel folgende Punkte:

- ▶ Erden Sie den Schirm des Leistungskabels großflächig in unmittelbarer Nähe zur Ausgangsdrossel, z. B. mit elektrisch leitenden Metallkabelklemmen auf einer geerdeten Sammelschiene.
- ▶ Halten Sie die frei liegenden Stromleiter so kurz wie möglich. Alle EMV-empfindlichen Geräte und Schaltungen müssen mindestens 0,3 m entfernt sein.

Nachfolgende Grafik zeigt als Beispiel den geschirmten Anschluss des Leistungskabels.

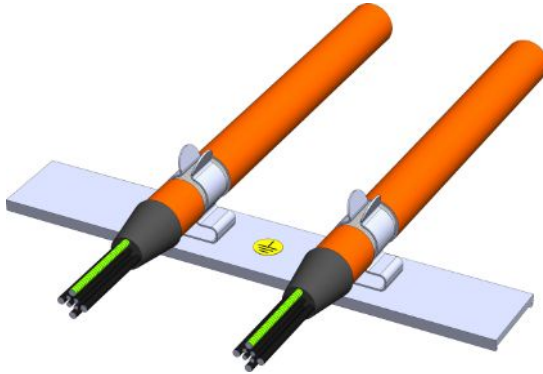


Abb. 53: Geschirmter Anschluss des Leistungskabels

## Gehäuseerdung der Drossel

Beachten Sie für den korrekten Anschluss des Schutzleiters die beschriebenen Anforderungen (siehe [Anschluss des Schutzleiters](#) [ 134]).

## 11.8 Kabel

Beachten Sie, dass Motor, Kabel und Antriebsregler für sich gesehen elektrische Eigenschaften besitzen, die sich gegenseitig beeinflussen. Ungünstige Kombinationen führen möglicherweise zu unzulässigen Spannungsspitzen an Motor und Antriebsregler und damit zu einem erhöhten Verschleiß.

Berücksichtigen Sie darüber hinaus bei der Auswahl geeigneter Kabel folgende Hinweise:

- ▶ Leiterquerschnitte für den Anschluss zum Motor:  
Beachten Sie bei Ihrer Auswahl den zulässigen Stillstandsstrom  $I_0$  des Motors.
- ▶ Leiterquerschnitte für den Leistungsanschluss:  
Beachten Sie bei Ihrer Auswahl die Netzsicherung, den maximal zulässigen Leiterquerschnitt der Klemme X10, die Verlegeart und die Umgebungstemperatur.
- ▶ Achten Sie auf die Schlepp- und Torsionsfähigkeit der Leitungen.
- ▶ Beachten Sie beim Einsatz einer Motorbremse den Spannungsabfall der Versorgungsspannung auf der Leitung.



### Information

Zur Sicherstellung einer störungsfreien Funktion empfehlen wir, die auf das Gesamtsystem abgestimmten Kabel von Pilz zu verwenden. Beim Einsatz ungeeigneter Kabel behalten wir uns den Ausschluss der Gewährleistungsansprüche vor.



### Information

Bitte beachten Sie den Motoranschlussplan, der mit jedem Pilz Motor ausgeliefert wird.

### 11.8.1 Leistungskabel

Die Synchron-Servomotoren und Lean-Motoren sind standardmäßig mit Steckverbindern ausgestattet, Asynchronmotoren hingegen mit Klemmenkasten.

Pilz bietet passende Kabel in unterschiedlichen Längen, Leiterquerschnitten und Steckergrößen an.

#### 11.8.1.1 Anschlussbeschreibung

Die Leistungskabel sind je nach Größe des Motorsteckverbinders in folgenden Ausführungen erhältlich:

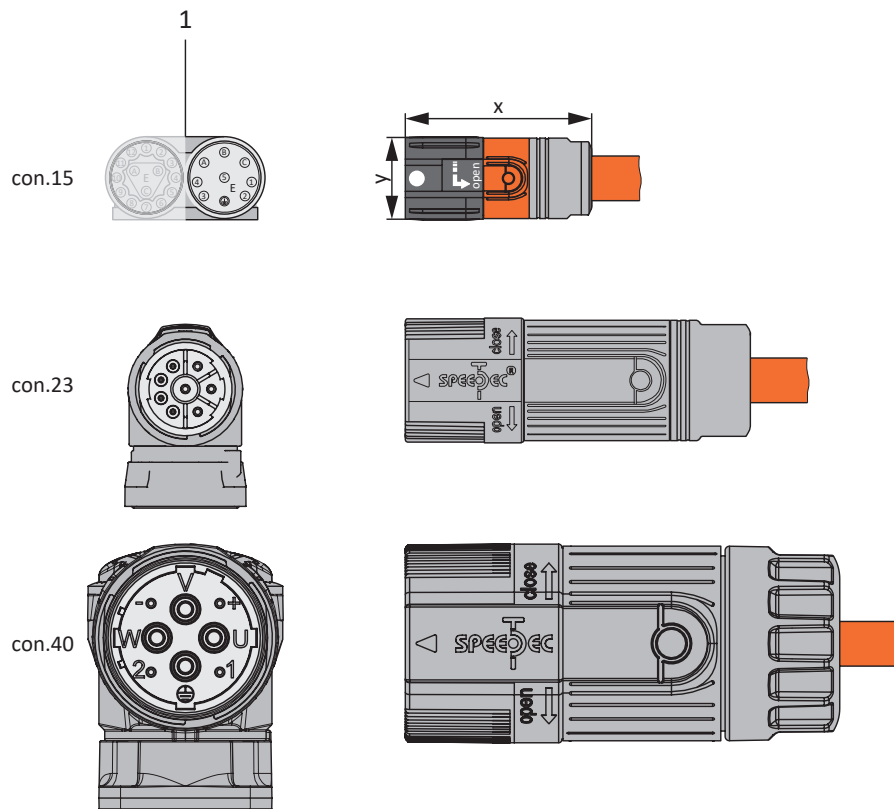
- ▶ Schnellverschluss für con.15
- ▶ Schnellverschluss speedtec für con.23 und con.40



### Information

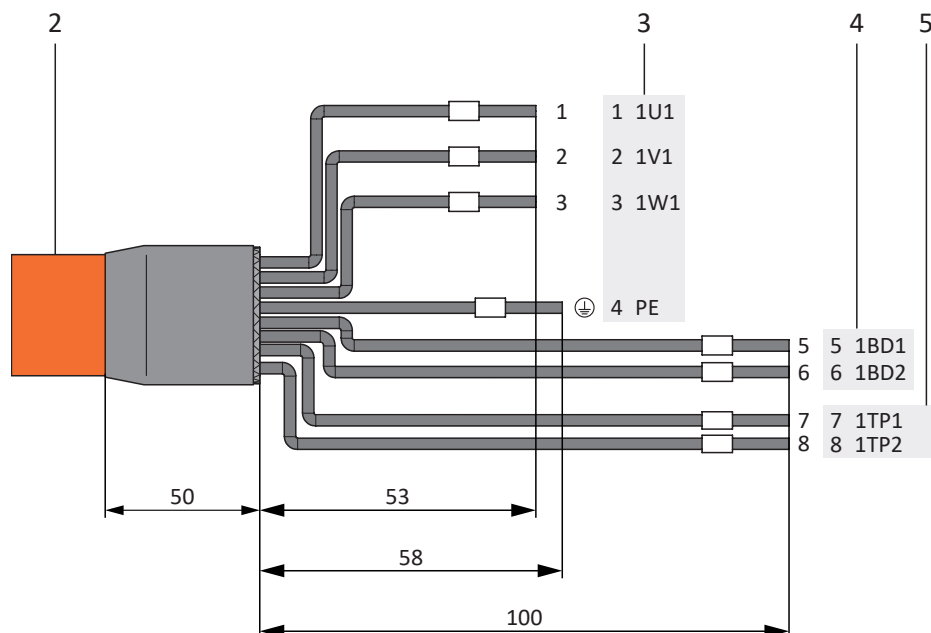
Beachten Sie die Kennzeichnungs-Clips der Adern.

## Motorseitiger Anschluss



1 Steckverbinder

## Antriebsreglerseitiger Anschluss



- 2 Leistungskabel mit Kabelschirm
- 3 Anschluss Klemme X20, Motor
- 4 Anschluss Klemme X2, Bremse
- 5 Anschluss Klemme X2, Temperatursensor

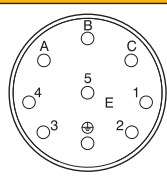

## Maximale Kabellänge

Motortyp	Anschluss	BG 0 bis BG 2	BG 3
Synchron-Servomotor, Asynchronmotor	Ohne Ausgangsdrossel	50 m, geschirmt	100 m, geschirmt
Synchron-Servomotor, Asynchronmotor	Mit Ausgangsdrossel	100 m, geschirmt	—
Lean-Motor	Ohne Ausgangsdrossel	50 m, geschirmt <sup>a)</sup>	50 m, geschirmt <sup>a)</sup>

Tab. 172: Maximale Kabellänge des Leistungskabels [m]

a) Der Einsatz von Kabeln mit einer Länge größer 50 m bis maximal 100 m muss für die Anwendung von Pilz geprüft werden.

## Leistungskabel – Steckverbinder con.15

Motor (1)				Kabel (2)	Antriebsregler (3) – (5)		
Anschluss- bild Motor	Pin	Bezeich- nung	Motorint. Aderfarbe	Kenn- zeichnung/ Aderfarbe	Pin X20	Pin X2	Pin X2
	A	1U1	BK	1	1	—	—
	B	1V1	BU	2	2	—	—
	C	1W1	RD	3	3	—	—
	1	1TP1	BK <sup>a)</sup>	7	—	—	7
	2	1TP2	WH <sup>a)</sup>	8	—	—	8
	3	1BD1	RD	5	—	5	—
	4	1BD2	BK	6	—	6	—
	5	—	—	—	—	—	—
		PE	GNYE	GNYE	4	—	—
	Gehäuse	Schirm	—	—	Schirmauflage	—	—

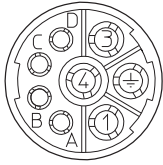

Tab. 173: Leistungskabel-Pinbelegung con.15

a) Farbe abhängig vom Typ des Temperatursensors (PTC), der auf dem Typenschild des Motors angegeben ist.

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
42	18,7

Tab. 174: Abmessungen Stecker, con.15

## Leistungskabel – Steckverbinder con.23

Motor (1)				Kabel (2)	Antriebsregler (3) – (5)		
Anschluss- bild Motor	Pin	Bezeich- nung	Motorint. Aderfarbe	Kenn- zeichnung/ Aderfarbe	Pin X20	Pin X2	Pin X2
	1	1U1	BK	1	1	—	—
	3	1V1	BU	2	2	—	—
	4	1W1	RD	3	3	—	—
	A	1BD1	BK/RD <sup>a)</sup>	5	—	5	—
	B	1BD2	BK	6	—	6	—
	C	1TP1	BK <sup>b)</sup>	7	—	—	7
	D	1TP2	WH <sup>b)</sup>	8	—	—	8
		PE	GNYE	GNYE	4	—	—
	Gehäuse	Schirm	—	—	Schirm- auflage	—	—

Tab. 175: Leistungskabel-Pinbelegung con.23

a) Farbe abhängig vom Typ des Motors

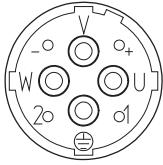
b) Farbe abhängig vom Typ des Temperatursensors (PTC), der auf dem Typenschild des Motors angegeben ist.

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
78	26

Tab. 176: Abmessungen Stecker, con.23



## Leistungskabel – Steckverbinder con.40

Motor (1)				Kabel (2)	Antriebsregler (3) – (5)		
Anschluss- bild Motor	Pin	Bezeich- nung	Motorint. Aderfarbe	Kenn- zeichnung/ Aderfarbe	Pin X20	Pin X2	Pin X2
	U	1U1	BK	1	1	—	—
	V	1V1	BU	2	2	—	—
	W	1W1	RD	3	3	—	—
	+	1BD1	RD	5	—	5	—
	-	1BD2	BK	6	—	6	—
	1	1TP1	BK <sup>a)</sup>	7	—	—	7
	2	1TP2	WH <sup>a)</sup>	8	—	—	8
	⏏	PE	GNYE	GNYE	4	—	—
	Gehäuse	Schirm	—	—	Schirm- auflage	—	—

Tab. 177: Leistungskabel-Pinbelegung con.40

a) Farbe abhängig vom Typ des Temperatursensors (PTC), der auf dem Typenschild des Motors angegeben ist.

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
99	46

Tab. 178: Abmessungen Stecker, con.40

## 11.8.2 Encoderkabel

Die Motoren sind standardmäßig mit Encodersystemen und Steckverbindern ausgerüstet.

Pilz bietet passende Kabel in unterschiedlichen Längen, Leiterquerschnitten und Steckergrößen an.

In Abhängigkeit von den jeweiligen Motortypen können unterschiedliche Encodersysteme eingesetzt werden.

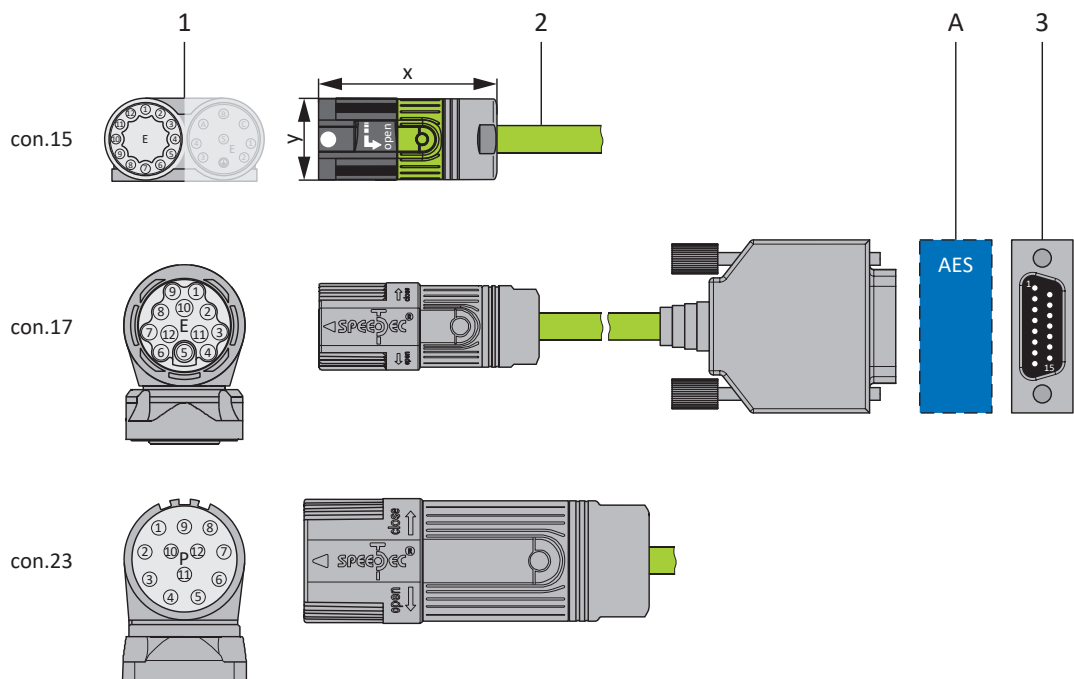
### 11.8.2.1 Encoder EnDat 2.1/2.2 digital

Passende Encoderkabel sind nachfolgend beschrieben.

#### 11.8.2.1.1 Anschlussbeschreibung

Die Encoderkabel sind je nach Größe des Motorsteckverbinders in folgenden Ausführungen erhältlich:

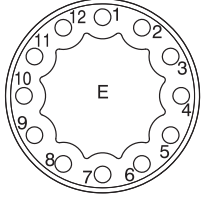
- ▶ Schnellverschluss für con.15
- ▶ Schnellverschluss speedtec für con.17 und con.23



- 1 Steckverbinder
- 2 Encoderkabel
- A Nur con.15 und con.17: optionales Batteriemodul Absolute Encoder Support (PMC AES)
- 3 D-Sub X4

## Encoderkabel – Steckverbinder con.15

Bei den induktiven Encodern EnDat 2.2 digital "EBI 1135" und "EBI 135" mit Multiturn-Funktion wird die Versorgungsspannung gepuffert. Pin 2 und Pin 3 des Motors sind in diesem Fall mit der Pufferbatterie  $U_{2BAT}$  belegt. Beachten Sie bei diesen Encodern, dass das Encoderkabel nicht an die Encoderschnittstelle des Antriebsreglers, sondern an das Batteriemodul PMC AES angeschlossen werden muss.

Motor (1)				Kabel (2)	Antriebsregler (3)
Anschlussbild	Pin	Bezeichnung	Aderfarbe	Aderfarbe	Pin X4
	1	Clock +	VT	YE	8
	2	$U_2$ Sense	BNGN	PK	12
		$U_{2BAT}^{+19}$	BU		
	3	—	—	GY	3
		$U_{2BAT}^{-20}$	WH		
	4	—	—	—	—
	5	Data –	PK	BN	13
	6	Data +	GY	WH	5
	7	—	—	—	—
	8	Clock –	YE	GN	15
	9	—	—	—	—
	10	0 V GND	WHGN	BU	2
	11	—	—	—	—
	12	$U_2$	BNGN	RD	4
	Gehäuse	Schirm	—	—	Gehäuse

Tab. 179: Encoderkabel-Pinbelegung con.15, EnDat 2.1/2.2 digital

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
42	18,7

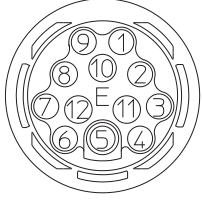
Tab. 180: Abmessungen Stecker, con.15

<sup>19</sup> Nur für EBI-Encoder relevant

<sup>20</sup> Nur für EBI-Encoder relevant

## Encoderkabel – Steckverbinder con.17

Bei den induktiven Encodern EnDat 2.2 digital "EBI 1135" und "EBI 135" mit Multiturn-Funktion wird die Versorgungsspannung gepuffert. Pin 2 und Pin 3 des Motors sind in diesem Fall mit der Pufferbatterie  $U_{2BAT}$  belegt. Beachten Sie bei diesen Encodern, dass das Encoderkabel nicht an die Encoderschnittstelle des Antriebsreglers, sondern an das Batteriemodul PMC AES angeschlossen werden muss.

Motor (1)				Kabel (2)	Antriebsregler (3)
Anschlussbild	Pin	Bezeichnung	Aderfarbe	Aderfarbe	Pin X4
	1	Clock +	VT	YE	8
	2	$U_2$ Sense	BNGN	PK	12
		$U_{2BAT}^{+21}$	BU		
	3	—	—	GY	3
		$U_{2BAT}^{-22}$	WH		
	4	—	—	—	—
	5	Data –	PK	BN	13
	6	Data +	GY	WH	5
	7	—	—	—	—
	8	Clock –	YE	GN	15
	9	—	—	—	—
	10	0 V GND	WHGN	BU	2
	11	—	—	—	—
	12	$U_2$	BNGN	RD	4
	Gehäuse	Schirm	—	—	Gehäuse

Tab. 181: Encoderkabel-Pinbelegung con.17, EnDat 2.1/2.2 digital

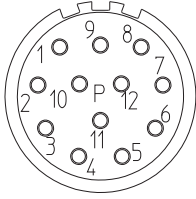
Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
56	22

Tab. 182: Abmessungen Stecker, con.17

<sup>21</sup> Nur für EBI-Encoder relevant

<sup>22</sup> Nur für EBI-Encoder relevant

## Encoderkabel – Steckverbinder con.23

Motor (1)				Kabel (2)	Antriebsregler (3)
Anschlussbild	Pin	Bezeichnung	Aderfarbe	Aderfarbe	Pin X4
	1	Clock +	VT	YE	8
	2	U <sub>2</sub> Sense	BNGN	PK	12
	3	—	—	—	—
	4	—	—	—	—
	5	Data –	PK	BN	13
	6	Data +	GY	WH	5
	7	—	—	—	—
	8	Clock –	YE	GN	15
	9	—	—	—	—
	10	0 V GND	WHGN	BU	2
	11	—	—	—	—
	12	U <sub>2</sub>	BNGN	RD	4
	Gehäuse	Schirm	—	—	Gehäuse

Tab. 183: Encoderkabel-Pinbelegung con.23, EnDat 2.1/2.2 digital

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
58	26

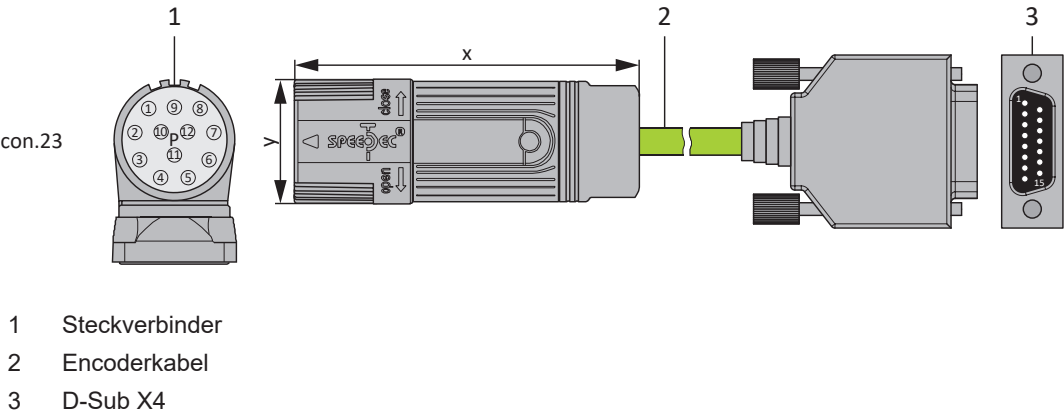
Tab. 184: Abmessungen Stecker, con.23

## 11.8.2.2 SSI-Encoder

Passende Encoderkabel sind nachfolgend beschrieben.

### 11.8.2.2.1 Anschlussbeschreibung

Das Encoderkabel ist in der Steckverbindergröße con.23 mit einem Schnellverschluss speedtec erhältlich.



### Encoderkabel – Steckverbinder con.23

Motor (1)				Kabel (2)	Antriebsregler (3)
Anschlussbild	Pin	Bezeichnung	Aderfarbe	Aderfarbe	Pin X4
	1	Clock +	VT	YE	8
	2	U <sub>2</sub> Sense	BNGN	PK	12
	3	—	—	—	—
	4	—	—	—	—
	5	Data –	PK	BN	13
	6	Data +	GY	WH	5
	7	—	—	—	—
	8	Clock –	YE	GN	15
	9	—	—	—	—
	10	0 V GND	WHGN	BU	2
	11	—	—	—	—
	12	U <sub>2</sub>	BNGN	RD	4
	Gehäuse	Schirm	—	—	Gehäuse

Tab. 185: Encoderkabel-Pinbelegung con.23, SSI

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
58	26

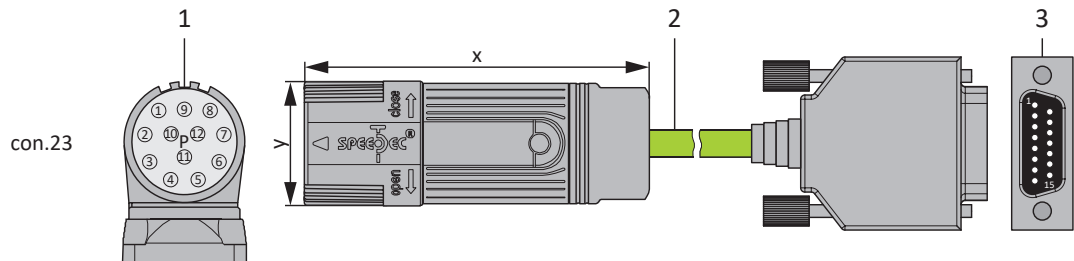
Tab. 186: Abmessungen Stecker, con.23

## 11.8.2.3 Inkrementalencoder HTL differenziell

Passende Encoderkabel sind nachfolgend beschrieben.

### 11.8.2.3.1 Anschlussbeschreibung

Das Encoderkabel ist in der Steckverbindergröße con.23 mit einem Schnellverschluss speedtec erhältlich.



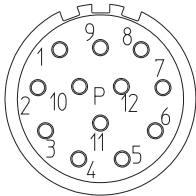
- 1 Steckverbinder
- 2 Encoderkabel
- 3 D-Sub X4



#### Information

Für den Anschluss eines Inkrementalencoders HTL an Klemme X4 der Antriebsregler PMC SC6 oder PMC SI6 benötigen Sie den Adapter PMC HT6 (Id.-Nr. auf Anfrage). PMC HT6 übernimmt die Pegelumsetzung von HTL-Signalen auf TTL-Signale.

## Encoderkabel – Steckverbinder con.23

Motor (1)					Kabel (2)	Antriebs- regler (3)
Anschlussbild	Pin	Bezeich- nung	Aderfarbe bis BG 80	Aderfarbe ab BG 90	Aderfarbe	Pin X4
	1	B –	PK	BK	YE	9
	2	—	—	YE	—	—
	3	N +	BU	PK	PK	3
	4	N –	RD	WH	GY	10
	5	A +	GN	GN	BN	6
	6	A –	YE	BN	WH	11
	7	—	—	—	—	—
	8	B +	GY	GY	GN	1
	9	—	—	—	—	—
	10	0 V GND	WH	BU	BU	2 <sup>23</sup>
	11	—	—	VT	—	—
	12	U <sub>2</sub>	BN	RD	RD	4
	Gehäuse	Schirm	—	—	—	Gehäuse

Tab. 187: Encoderkabel-Pinbelegung con.23, Inkremental HTL

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
58	26

Tab. 188: Abmessungen Stecker, con.23

<sup>23</sup> Pin 12 (U<sub>2</sub> Sense) mit Pin 2 (0 V GND) gebrückt: Die Brücke ist im Kabelstecker ausgeführt, der an X4 angeschlossen wird.



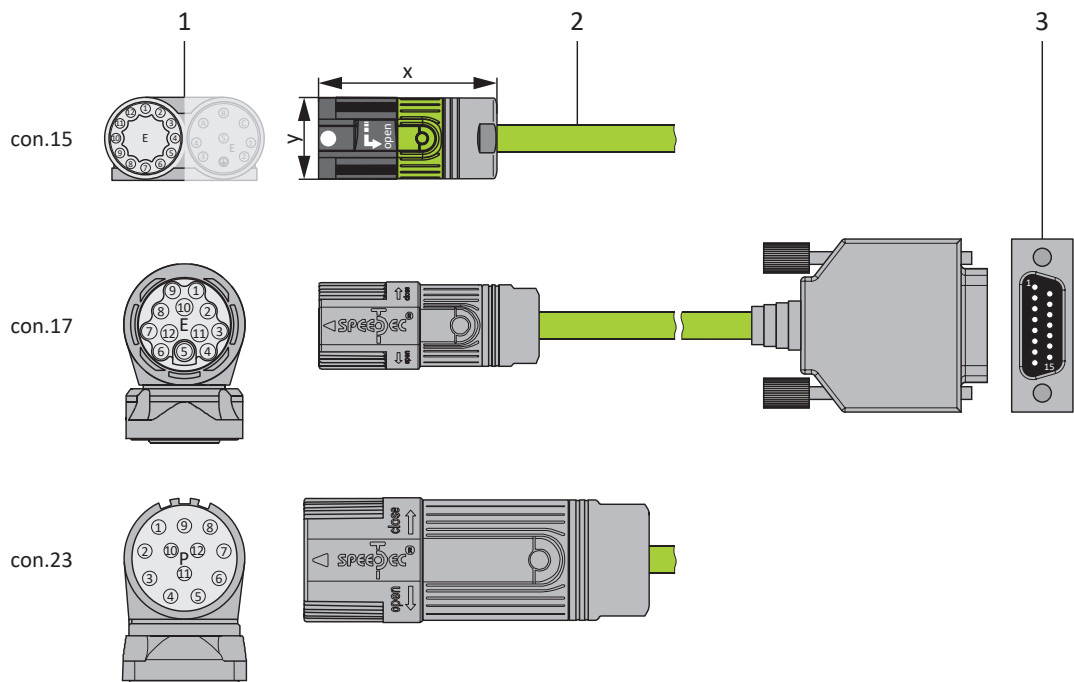
## 11.8.2.4 Resolver

Passende Encoderkabel sind nachfolgend beschrieben.

### 11.8.2.4.1 Anschlussbeschreibung

Die Encoderkabel sind je nach Größe des Motorsteckverbinders in folgenden Ausführungen erhältlich:

- ▶ Schnellverschluss für con.15
- ▶ Schnellverschluss speedtec für con.17 und con.23



- 1 Steckverbinder
- 2 Encoderkabel
- 3 D-Sub X4/Adapter



#### Information

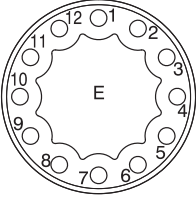
Beachten Sie, dass die Adern für den Temperatursensor standardmäßig im Leistungskabel geführt werden. Für Motoren, die den Temperatursensor am Encoderanschluss bereitstellen, benötigen Sie für den Anschluss des Kabels an den Antriebsregler einen Schnittstellenadapter zum Herausführen der Temperatursensoradern.



#### Information

Für den Anschluss von Resolverkabeln mit 9-poligem D-Sub-Stecker, wie Standard-Ausführung für Synchron-Servomotoren ED/EK, verwenden Sie den separat erhältlichen Schnittstellenadapter PMC AP6A00 (Id.-Nr. auf Anfrage) oder PMC AP6A01 (Id.-Nr. auf Anfrage, mit Motortemperatursensor-Herausführung).

Encoderkabel – Steckverbinder con.15


Motor (1)				Kabel (2)		Antriebs- regler (3)
Anschlussbild	Pin	Bezeichnu ng	Aderfarbe	Aderfarbe	Paar	Pin X4
	1	S3 Cos +	BK	GN	GN-BK	3
	2	S1 Cos –	RD	BK	GN-BK	11
	3	S4 Sin +	BU	WH	WH-BK	1
	4	S2 Sin –	YE	BK	WH-BK	9
	5	1TP1	BK	RD	RD-BK	7
	6	1TP2	WH	BK	RD-BK	14
	7	R2 Ref +	YEWB/ BKWH	BU	BU-BK	6
	8	R1 Ref –	RDWH	BK	BU-BK	2
	9	—	—	—	—	—
	10	—	—	—	—	—
	11	—	—	—	—	—
	12	—	—	—	—	—
	Gehäus e	Schirm	—	—	—	Gehäuse

Tab. 189: Encoderkabel-Pinbelegung con.15, Resolver, Kabelaufdruck "Motion Resolver"

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
42	18,7

Tab. 190: Abmessungen Stecker, con.15

## Encoderkabel – Steckverbinder con.17


Motor (1)				Kabel (2)		Antriebs- regler (3)
Anschlussbild	Pin	Bezeichnung	Aderfarbe	Aderfarbe	Paar	Pin X4
	1	S3 Cos +	BK	GN	GN-BK	3
	2	S1 Cos –	RD	BK	GN-BK	11
	3	S4 Sin +	BU	WH	WH-BK	1
	4	S2 Sin –	YE	BK	WH-BK	9
	5	1TP1	BK	RD	RD-BK	7
	6	1TP2	WH	BK	RD-BK	14
	7	R2 Ref +	YEWB/ BKWH	BU	BU-BK	6
	8	R1 Ref –	RDWH	BK	BU-BK	2
	9	—	—	—	—	—
	10	—	—	—	—	—
	11	—	—	—	—	—
	12	—	—	—	—	—
	Gehäuse	Schirm	—	—	—	Gehäuse

Tab. 191: Encoderkabel-Pinbelegung con.17, Resolver, Kabelaufdruck "Motion Resolver"

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
56	22

Tab. 192: Abmessungen Stecker, con.17

## Encoderkabel – Steckverbinder con.23

Motor (1)				Kabel (2)		Adapter (3)
Anschluss bild	Pin	Bezeichnu ng	Aderfarbe	Aderfarbe	Paar	Pin Stecker 9- polig
	1	S3 Cos +	BK	GN	GN-BK	8
	2	S1 Cos –	RD	BK	GN-BK	4
	3	S4 Sin +	BU	WH	WH-BK	7
	4	S2 Sin –	YE	BK	WH-BK	3
	5	1TP1	BK	RD	RD-BK	2
	6	1TP2	WH	BK	RD-BK	6
	7	R2 Ref +	YEWB/ BKWH	BU	BU-BK	9
	8	R1 Ref –	RDWH	BK	BU-BK	5
	9	—	—	—	—	—
	10	—	—	—	—	—
	11	—	—	—	—	—
	12	—	—	—	—	—
	Gehäuse	Schirm	—	—	—	Gehäuse

Tab. 193: Encoderkabel-Pinbelegung con.23, Resolver, Kabelaufdruck "Motion Resolver"

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
58	26

Tab. 194: Abmessungen Stecker, con.23

## 11.8.3 One Cable Solution

Die Synchron-Servomotoren sind standardmäßig mit Steckverbindern ausgestattet.

Für einen Motoranschluss als One Cable Solution (OCS) in Verbindung mit Encoder EnDat 3 oder HIPERFACE DSL benötigen Sie Hybridkabel, bei denen Encoderkommunikation und Leistungsübertragung in einem gemeinsamen Kabel erfolgen.

Pilz bietet passende Kabel in unterschiedlichen Längen, Leiterquerschnitten und Steckergrößen an.

Für Anwendungen mit einer Kabellänge bis zu 12,5 m und Leiterquerschnitten von 1,0 oder 1,5 mm<sup>2</sup> sowie einer nicht bewegten Verlegung empfiehlt Pilz die Hybridkabel OCS-Basic. Bei größeren Längen oder Verlegung in bewegten Kabelführungen (wie z. B. Schleppkette) verwenden Sie die Hybridkabel OCS-Advanced.

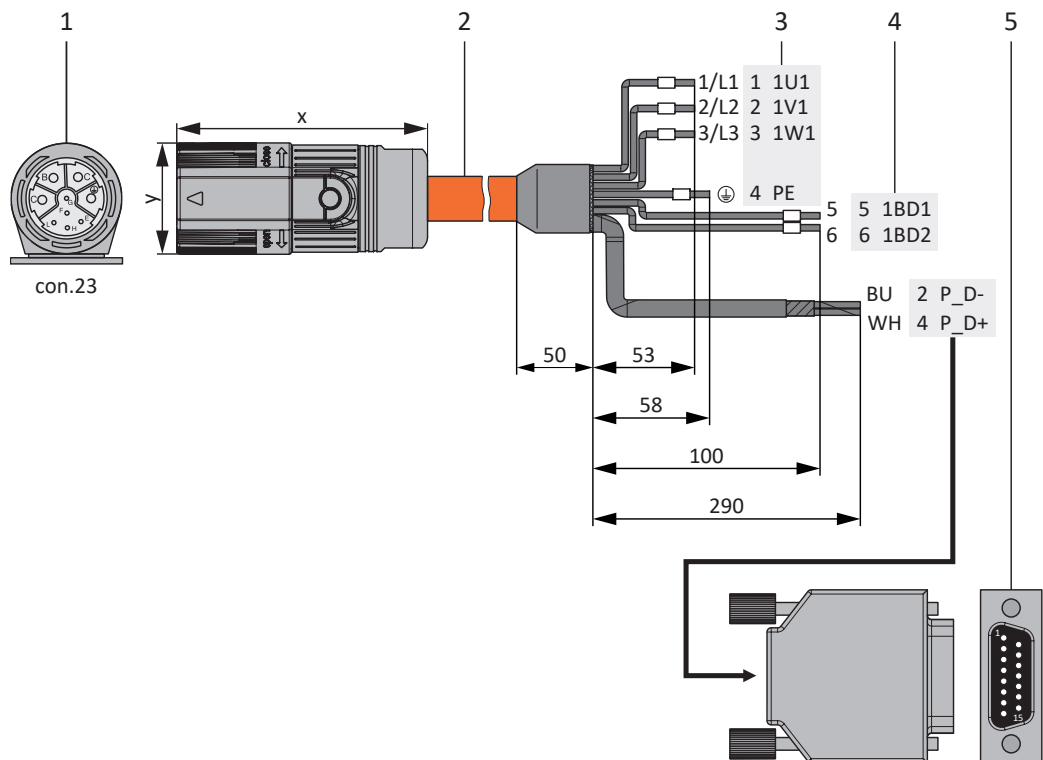


### Information

Verwenden Sie für einen Anschluss als One Cable Solution ausschließlich Hybridkabel von Pilz. Der Einsatz ungeeigneter Kabel oder mangelhaft ausgeführter Anschlüsse kann Folgeschäden verursachen. Daher behalten wir uns für diesen Fall den Ausschluss der Gewährleistungsansprüche vor.

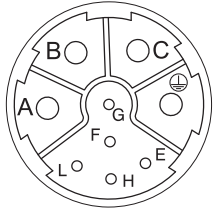

### 11.8.3.1 Anschlussbeschreibung

Die Hybridkabel sind in der Steckverbindergröße con.23 mit einem Schnellverschluss speedtec erhältlich.



- 1 Steckverbinder
- 2 Hybridkabel
- 3 Anschluss Klemme X20, Motor
- 4 Anschluss Klemme X2, Bremse
- 5 D-Sub X4

Hybridkabel – Steckverbinder con.23

Motor (1)				Kabel (2)	Antriebsregler (3) – (5)		
Anschlussbild	Pin	Bezeichnung	Aderfarbe	Ader-Nr./ Aderfarbe	Pin X20	Pin X2	Pin X4
	A	1U1	BK	1/L1	1	—	—
	B	1V1	BU	2/L2	2	—	—
	C	1W1	RD	3/L3	3	—	—
	E	P_D-	YE	BU	—	—	2
	F	P_D- Schirm	—	—	—	—	Gehäuse
	G	1BD1	RD	5	—	5	—
	H	P_D+	VT	WH	—	—	4
	L	1BD2	BK	6	—	6	—
		PE	GNYE	GNYE	4	—	—
	Gehäuse	Schirm	—	—	Schirmauflage	—	—

Tab. 195: Hybridkabel-Pinbelegung con.23

Länge x [mm]	Durchmesser y [mm]
78	26

Tab. 196: Abmessungen Stecker, con.23

## 12 Bedienung

Auf der Geräteoberseite des Antriebsreglers befindet sich die Bedientaste S1, mit deren Hilfe beispielsweise die Konfiguration nichtflüchtig auf dem Antriebsregler gespeichert werden kann. Die Bedientaste des Versorgungsmoduls dient dazu, den Lüfter vorübergehend zu deaktivieren. Bei Versorgungsmodulen der Baugrößen 2 und 3 befindet sich die Taste auf der Geräteunterseite, bei Versorgungsmodulen der Baugröße 4 auf der Geräteoberseite.

### 12.1 Bedientaste S1 des Antriebsreglers

Voraussetzung für die Bedientaste S1 ist eine Hardware-Version des Antriebsreglers  $\geq 50$  und eine Firmware-Version ab V 6.5-L (Typenschild: HW  $\geq 50$ ; Parameter: E52[1]  $\geq 50$ ). Die Bedientaste befindet sich auf der Geräteoberseite des Antriebsreglers.

#### Nichtflüchtiges Speichern

Um die Konfiguration nichtflüchtig auf dem Antriebsregler zu speichern, halten Sie die Bedientaste 3 Sekunden lang gedrückt.

#### Funktion aktivieren und ausführen

Folgende weitere Funktionen stehen Ihnen zur Verfügung:

- ▶ 1: Lüfter vorübergehend deaktivieren (A15 = 0: Inaktiv)
- ▶ 2: Störungen in beiden Achsen quittieren



#### Information

Funktion 1 dient ausschließlich Projektierungs- und Inbetriebnahmезwecken; eine Verwendung im Normal- oder Automatikbetrieb ist nicht zulässig.

Bei einer Leistungsteiltemperatur E25[0] größer 45 °C oder einer Steuerteiltemperatur E25[1] größer 60 °C wird ein inaktiver Lüfter automatisch eingeschaltet (A15 = 1: Aktiv). Der Lüfter kann einmal deaktiviert werden. Sobald der Lüfter danach erneut aktiviert wird, ist ein Neustart des Antriebsreglers erforderlich, um den Lüfter zu deaktivieren. Ein erneutes Deaktivieren über die S1 Bedientaste ist nicht möglich.

Um eine dieser Funktionen zu aktivieren und auszuführen, gehen Sie wie folgt vor:

1. Um die Funktionsauswahl zu aktivieren, drücken Sie die Bedientaste kurz (< 3 s).
  - ⇒ Beide Leuchtdioden leuchten für ca. 1 s.
  - ⇒ Anschließend leuchtet nur die grüne Leuchtdiode.
  - ⇒ Funktion 1 ist aktiviert (Default).
2. Drücken Sie im Anschluss erneut die Bedientaste, um die Funktion zu wechseln.
  - ⇒ Die Leuchtdioden auf der Front des Antriebsreglers leuchten je nach gewählter Funktion.
3. Um die ausgewählte Funktion zu bestätigen, halten Sie die Bedientaste 3 Sekunden lang gedrückt.
  - ⇒ Beide Leuchtdioden blinken zweimal.
  - ⇒ Die ausgewählte Funktion wird ausgeführt.
  - ⇒ Die Leuchtdioden schalten im Anschluss zurück zur normalen Betriebsanzeige.

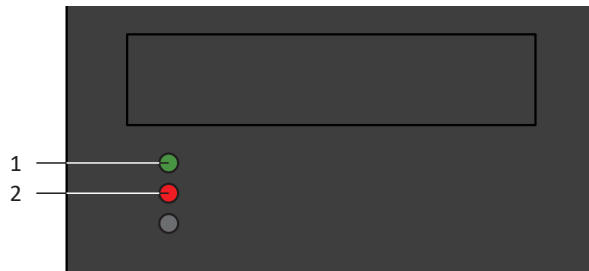


Abb. 54: Leuchtdioden für die Funktionen der S1 Bedientaste

- 1 Grün
- 2 Rot

LEDs: (Grün/Rot)	Verhalten	Funktion
	Ein	1: Lüfter vorübergehend deaktivieren (A15 = 0: Inaktiv)
	Aus	
	Aus	2: Störungen in beiden Achsen quittieren
	Ein	

Tab. 197: Zustände der Leuchtdioden bei Funktionsauswahl über die S1 Bedientaste

### Funktionsauswahl quittieren

Wird die Bedientaste nach Aktivierung der Funktionsauswahl nicht innerhalb von 10 Sekunden erneut gedrückt, wird die Funktionsauswahl verlassen und die Leuchtdioden schalten zurück zur normalen Betriebsanzeige.

## 12.2

### Bedientaste S1 des Versorgungsmoduls

Die Bedientaste S1 des Versorgungsmoduls dient dazu, den Lüfter vorübergehend zu deaktivieren oder – über erneuten Tastendruck – wieder zu aktivieren.



#### Information

Die Funktion dient ausschließlich Projektierungs- und Inbetriebnahmезwecken; eine Verwendung im Normal- oder Automatikbetrieb ist nicht zulässig.

Steigt die Temperatur des Gleichrichters über 45 °C, wird ein inaktiver Lüfter automatisch eingeschaltet.



## 13 Was Sie vor der Inbetriebnahme wissen sollten

Nachfolgende Kapitel ermöglichen Ihnen einen schnellen Einstieg in den Aufbau der Programmoberfläche sowie die zugehörigen Fensterbezeichnungen und liefern Ihnen relevante Informationen rund um Parameter sowie zum generellen Speichern Ihrer Projektierung.

### 13.1 Programmoberfläche DS6

Über die grafische Oberfläche der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite (DS6) können Sie Ihr Antriebsprojekt schnell und effizient projektieren, parametrieren und in Betrieb nehmen. Im Service-Fall können Sie mithilfe der DriveControlSuite Diagnoseinformationen wie Betriebszustände, Störungsspeicher und Störungszähler Ihres Antriebsprojekts auswerten.



#### Information

Die Programmoberfläche der DriveControlSuite steht Ihnen in deutscher, englischer und französischer Sprache zur Verfügung. Um die Sprache der Programmoberfläche zu ändern, wählen Sie Menü **Einstellungen > Sprache**.



#### Information

Die Hilfe der DriveControlSuite erreichen Sie in der Menüleiste über Menü **Hilfe > Hilfe zur DS6** oder über die Taste [F1] auf Ihrer Tastatur. Abhängig vom Programmbereich, in dem Sie [F1] drücken, öffnet sich ein thematisch passendes Hilfethema.

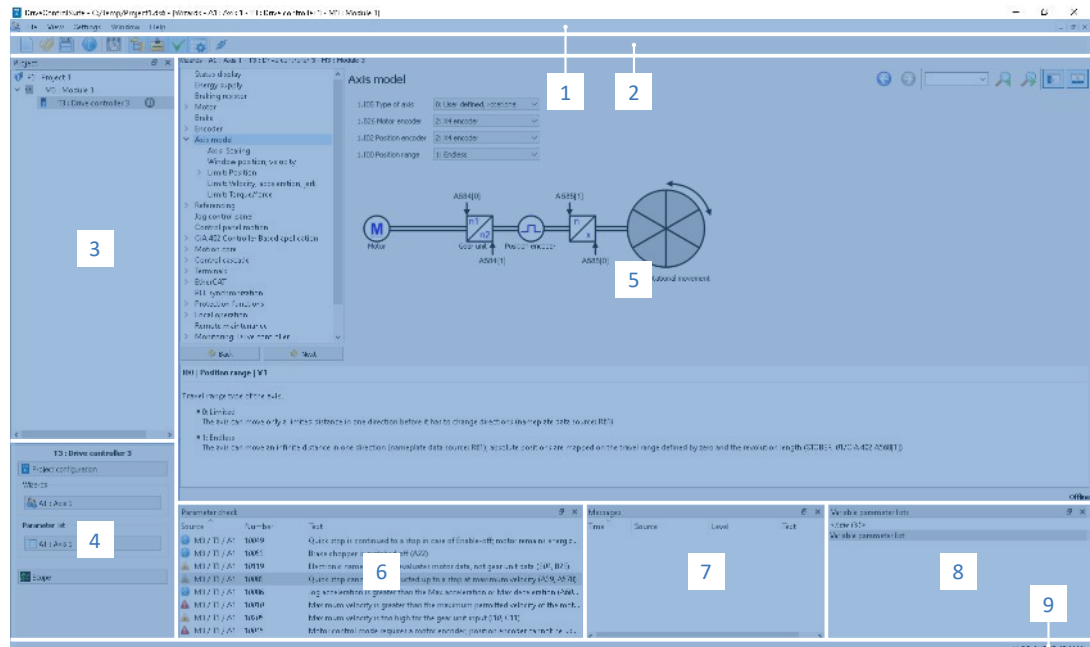


Abb. 55: DS6: Programmoberfläche

# Intern

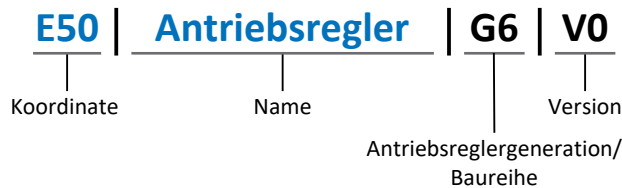
Nr.	Bereich	Beschreibung
1	Menüleiste	Über die Menüs Datei, Ansicht, Einstellungen und Fenster können Sie Projekte öffnen und speichern, Programmfenster ein- und ausblenden, die Oberflächensprache sowie Zugriffslevel auswählen und im Arbeitsbereich zwischen verschiedenen Fenstern wechseln.
2	Symbolleiste	Die Symbolleiste ermöglicht Ihnen schnellen Zugriff auf häufig benötigte Funktionen wie das Öffnen und Speichern von Projekten sowie das Ein- und Ausblenden von Fenstern in der Programmoberfläche.
3	Projektbaum	Der Projektbaum bildet die Struktur Ihres Antriebsprojekts in Form von Modulen und Antriebsreglern ab. Wählen Sie zuerst über den Projektbaum ein Element aus, um es über das Projektmenü zu bearbeiten.
4	Projektmenü	Das Projektmenü bietet Ihnen unterschiedliche Funktionen zur Bearbeitung von Projekt, Modul und Antriebsregler an. Das Projektmenü passt sich an das Element an, das Sie im Projektbaum ausgewählt haben.
5	Arbeitsbereich	Im Arbeitsbereich öffnen sich die verschiedenen Fenster, über die Sie ihr Antriebsprojekt bearbeiten können, wie z. B. der Projektierungsdialog, die Assistenten, die Parameterliste oder das Analysewerkzeug Scope.
6	Parameterprüfung	Die Parameterprüfung weist auf Auffälligkeiten und Unstimmigkeiten hin, die bei der Plausibilitätsprüfung der berechenbaren Parameter festgestellt wurden.
7	Meldungen	Die Einträge in den Meldungen protokollieren den Verbindungs- und Kommunikationszustand der Antriebsregler, systemseitig abgefangene Falscheingaben, Fehler beim Öffnen eines Projekts oder Regelverstöße in der grafischen Programmierung.
8	Variable Parameterlisten	Über variable Parameterlisten können Sie beliebige Parameter zur schnellen Übersicht in individuellen Parameterlisten zusammenstellen.
9	Statusleiste	In der Statusleiste finden Sie Angaben zur Software-Version und erhalten bei Prozessen wie dem Laden von Projekten weitere Informationen zur Projektdatei, zu den Geräten sowie zum Fortschritt des Prozesses.

## 13.2 Bedeutung der Parameter

Über Parameter passen Sie die Funktionen des Antriebsreglers an Ihre individuelle Anwendung an. Parameter visualisieren darüber hinaus aktuelle Istwerte (Istgeschwindigkeit, Istdrehmoment ...) und lösen Aktionen wie z. B. Werte speichern, Phasen testen usw. aus.

### Parameterkennung-Lesart

Eine Parameterkennung setzt sich aus nachfolgenden Elementen zusammen, wobei auch Kurzformen, d. h. die ausschließliche Angabe einer Koordinate oder die Kombination aus Koordinate und Name möglich sind.



### 13.2.1 Parametergruppen

Parameter werden thematisch einzelnen Gruppen zugeordnet. Die Antriebsregler der 6. Generation unterscheiden nachfolgende Parametergruppen.

Gruppe	Thema
A	Antriebsregler, Kommunikation, Zykluszeiten
B	Motor
C	Maschine, Geschwindigkeit, Drehmoment/Kraft, Komparatoren
D	Sollwert
E	Anzeige
F	Klemmen, analoge und digitale Ein- und Ausgänge, Bremse
G	Technologie – Teil 1 (applikationsabhängig)
H	Encoder
I	Motion (sämtliche Bewegungseinstellungen)
J	Fahrsätze
K	Steuertafel
L	Technologie – Teil 2 (applikationsabhängig)
M	Profile (applikationsabhängig)
N	Zusatzfunktionen (applikationsabhängig; z. B. erweitertes Nockenschaltwerk)
P	Kundenspezifische Parameter (Programmierung)
Q	Kundenspezifische Parameter, instanzabhängig (Programmierung)
R	Fertigungsdaten von Antriebsregler, Motor, Bremsen, Motoradapter, Getriebe und Getriebemotor
S	Safety (Sicherheitstechnik)
T	Scope
U	Schutzfunktionen
Z	Störungszähler

Tab. 198: Parametergruppen

### 13.2.2 Parameterarten und Datentypen

Neben der thematischen Sortierung in einzelne Gruppen gehören alle Parameter einem bestimmten Datentyp und einer Parameterart an. Der Datentyp eines Parameters wird in der Parameterliste, Tabelle Eigenschaften angezeigt. Die Zusammenhänge zwischen Parameterarten, Datentypen und deren Wertebereich entnehmen Sie nachfolgender Tabelle.

Datentyp	Parameterart	Länge	Wertebereich (dezimal)
INT8	Ganzzahl oder Auswahl	1 Byte (vorzeichenbehaftet)	-128 – 127
INT16	Ganzzahl	2 Byte (1 Wort, vorzeichenbehaftet)	-32768 – 32767
INT32	Ganzzahl oder Position	4 Byte (1 Doppelwort, vorzeichenbehaftet)	-2147483648 – 2147483647
BOOL	Binärzahl	1 Bit (intern: LSB in 1 Byte)	0, 1
BYTE	Binärzahl	1 Byte (vorzeichenlos)	0 – 255
WORD	Binärzahl	2 Byte (1 Wort, vorzeichenlos)	0 – 65535
DWORD	Binärzahl oder Parameteradresse	4 Byte (1 Doppelwort, vorzeichenlos)	0 – 4294967295
REAL32 (Typ single nach IEE754)	Fließkommazahl	4 Byte (1 Doppelwort, vorzeichenbehaftet)	$-3,40282 \times 10^{38} - 3,40282 \times 10^{38}$
STR8	Text	8 Zeichen	—
STR16	Text	16 Zeichen	—
STR80	Text	80 Zeichen	—

Tab. 199: Parameter: Datentypen, Parameterarten, mögliche Werte

#### Parameterarten: Verwendung

- ▶ Ganzzahl, Fließkommazahl  
Bei allgemeinen Rechenprozessen  
Beispiel: Soll- und Istwerte
- ▶ Auswahl  
Zahlenwert, dem eine direkte Bedeutung zugeordnet ist  
Beispiel: Quellen für Signale oder Sollwerte
- ▶ Binärzahl  
Bit-orientierte Parameterinformationen, die binär zusammengefasst werden  
Beispiel: Steuer- und Statusworte
- ▶ Position  
Ganzzahl in Verbindung mit zugehörigen Einheiten und Nachkommastellen  
Beispiel: Ist- und Sollwerte von Positionen
- ▶ Geschwindigkeit, Beschleunigung, Verzögerung, Ruck  
Fließkommazahl in Verbindung mit zugehörigen Einheiten  
Beispiel: Ist- und Sollwerte für Geschwindigkeit, Beschleunigung, Verzögerung, Ruck
- ▶ Parameteradresse  
Referenzierung eines Parameters  
Beispiel: In F40 AO1 Quelle kann beispielsweise E08 Motorgeschwindigkeit parametrierbar werden
- ▶ Text  
Ausgaben oder Meldungen

### 13.2.3 Parametertypen

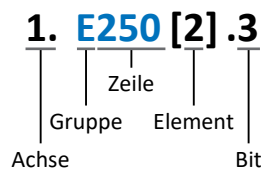
Bei Parametern werden folgende Typen unterschieden.

Parametertyp	Beschreibung	Beispiel
Einfache Parameter	Bestehen aus einer Gruppe und einer Zeile mit einem fest definierten Wert.	A21 Bremswiderstand R: Wert = 100 Ohm
Array-Parameter	Bestehen aus einer Gruppe, einer Zeile und mehreren fortlaufenden (gelisteten) Elementen, die dieselben Eigenschaften, jedoch unterschiedliche Werte besitzen.	A10 Zugriffslevel <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ A10[0] Zugriffslevel: Wert = Zugriffslevel über Bedienfeld</li> <li>▶ A10[2] Zugriffslevel: Wert = Zugriffslevel über CANopen und EtherCAT</li> <li>▶ A10[4] Zugriffslevel: Wert = Zugriffslevel über PROFINET</li> </ul>
Record-Parameter	Bestehen aus einer Gruppe, einer Zeile und mehreren fortlaufenden (gelisteten) Elementen, die unterschiedliche Eigenschaften und unterschiedliche Werte besitzen können.	A00 Werte speichern <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ A00[0] Starten: Wert = Aktion starten</li> <li>▶ A00[1] Fortschritt: Wert = Aktionsfortschritt anzeigen</li> <li>▶ A00[2] Ergebnis: Wert = Aktionsergebnis anzeigen</li> </ul>

Tab. 200: Parametertypen

### 13.2.4 Parameteraufbau

Jeder Parameter besitzt spezifische Koordinaten, die folgendem Aufbau entsprechen.



- ▶ Achse (optional)  
Bei mehreren Achsen diejenige, der ein Parameter zugeordnet ist; entfällt bei globalen Parametern (Wertebereich: 1 – 4).
- ▶ Gruppe  
Gruppe, der ein Parameter thematisch angehört (Wertebereich: A – Z).
- ▶ Zeile  
Unterscheidet die Parameter innerhalb einer Parametergruppe (Wertebereich: 0 – 999).
- ▶ Element (optional)  
Elemente eines Array- oder Record-Parameters (Wertebereich: 0 – 16000).
- ▶ Bit (optional)  
Auswahl eines einzelnen Bit für die vollständige Datenadressierung; abhängig vom Datentyp (Wertebereich: 0 – 31).

## 13.2.5 Parametersichtbarkeit

Die Sichtbarkeit eines Parameters wird primär über das Zugriffslevel gesteuert, das Sie in der DriveControlSuite einstellen, sowie über die Eigenschaften, die Sie für den jeweiligen Antriebsregler projektieren (z. B. Hardware, Firmware und Applikation). Ein Parameter kann außerdem in Abhängigkeit von weiteren Parametern oder Einstellungen ein- bzw. ausgeblendet werden: Beispielsweise werden die Parameter einer Zusatzfunktion erst eingeblendet, sobald Sie die betreffende Zusatzfunktion aktivieren.

### Zugriffslevel

Die Zugriffsmöglichkeiten auf die einzelnen Parameter der Software sind hierarchisch gestaffelt und in einzelne Level unterteilt. Das bedeutet, Parameter können gezielt ausgeblendet und damit verbunden deren Konfigurationsmöglichkeiten ab einer bestimmten Ebene verriegelt werden.

Jeder Parameter besitzt jeweils ein Zugriffslevel für den Lesezugriff (Sichtbarkeit) sowie ein Zugriffslevel für den Schreibzugriff (Editierbarkeit). Folgende Level existieren:

- ▶ Level 0  
Elementare Parameter
- ▶ Level 1  
Wesentliche Parameter einer Applikation
- ▶ Level 2  
Wesentliche Parameter für den Service mit umfangreichen Diagnosemöglichkeiten
- ▶ Level 3  
Sämtliche für die Inbetriebnahme und Optimierung einer Applikation notwendigen Parameter

Parameter A10 Zugriffslevel regelt den generellen Zugriff auf Parameter:

- ▶ Über CANopen oder EtherCAT (A10[2])
- ▶ Über PROFINET (A10[3])



### Information

In der DriveControlSuite ausgeblendete Parameter können bei der Kommunikation via Feldbus weder gelesen noch geschrieben werden.

### Hardware

Welche Parameter Ihnen in der DriveControlSuite zur Verfügung stehen wird z. B. dadurch bestimmt, welche Baureihe Sie im Projektierungsdialog für den Antriebsregler wählen oder ob Sie ein Optionsmodul projektieren. Grundsätzlich werden Ihnen nur die Parameter angezeigt, die Sie zur Parametrierung der projizierten Hardware benötigen.

### Firmware

Durch die Weiterentwicklung und Pflege der Funktionen für die Antriebsregler der 6. Generation werden stets neue Parameter sowie neue Versionen bestehender Parameter in die DriveControlSuite sowie die Firmware implementiert. Die Parameter werden Ihnen in der Software entsprechend der verwendeten DriveControlSuite-Version und der projizierten Firmware-Version des jeweiligen Antriebsreglers angezeigt.

### Applikationen

Applikationen unterscheiden sich generell hinsichtlich Funktionen und deren Ansteuerung. Aus diesem Grund stehen mit jeder Applikation unterschiedliche Parameter zur Verfügung.

## 13.3 Signalquellen und Prozessdaten-Mapping

Die Übertragung von Steuersignalen und Sollwerten in der DriveControlSuite genügt folgenden Prinzipien.

### Signalquellen

Antriebsregler werden entweder über einen Feldbus, einen Mischbetrieb aus Feldbussystem und Klemmen oder ausschließlich über Klemmen angesteuert.

Ob die Steuersignale und Sollwerte der Applikation über einen Feldbus oder über Klemmen bezogen werden, konfigurieren Sie über entsprechende Auswahlparameter, die als Signalquellen bezeichnet werden.

Bei einer Ansteuerung über Feldbus werden Parameter als Quellen für Steuersignale oder Sollwerte ausgewählt, die Teil des anschließenden Prozessdaten-Mappings sein müssen; bei einer Ansteuerung über Klemmen werden die jeweiligen analogen oder digitalen Eingänge direkt angegeben.

### Prozessdaten-Mapping

Wenn Sie mit einem Feldbussystem arbeiten und die Quellparameter für Steuersignale und Sollwerte ausgewählt haben, konfigurieren Sie abschließend die feldbus-spezifischen Einstellungen, z. B. die Belegung der Prozessdatenkanäle für die Übertragung der Empfangs- und Sendeprozessdaten. Die jeweilige Vorgehensweise entnehmen Sie den zugehörigen Pilz Feldbushandbüchern.

## 13.4 Nichtflüchtiges Speichern

Sämtliche Projektierungen, Parametrierungen und damit verbundene Änderungen an Parameterwerten sind nach der Übertragung an den Antriebsregler wirksam, aber nur flüchtig gespeichert.

### Speichern auf einem Antriebsregler

Um die Konfiguration nichtflüchtig auf einem Antriebsregler zu speichern, haben Sie folgende Möglichkeiten:

- ▶ Konfiguration speichern über Assistent *Werte speichern*:  
Projektmenü > Bereich *Assistenten* > projektierte Achse > Assistent *Werte speichern*: Wählen Sie die Aktion *Werte speichern*
- ▶ Konfiguration speichern über die Parameterliste:  
Projektmenü > Bereich *Parameterliste* > projektierte Achse > Gruppe A: Antriebsregler > A00 *Werte speichern*: Setzen Sie den Parameter A00[0] auf den Wert 1: Aktiv
- ▶ Konfiguration speichern über die S1 Bedientaste:  
Antriebsregler mit S1 Bedientaste: Halten Sie die Bedientaste 3 Sekunden lang gedrückt

## Speichern auf allen Antriebsreglern innerhalb eines Projekts

Um die Konfiguration nichtflüchtig auf mehreren Antriebsreglern zu speichern, haben Sie folgende Möglichkeiten:

- ▶ Konfiguration speichern über die Symbolleiste:  
Symbolleiste > Symbol Werte speichern: Klicken Sie auf das Symbol Werte speichern
- ▶ Konfiguration speichern über das Fenster Online-Funktionen:  
Projektmenü > Schaltfläche Online-Verbindung > Fenster Online-Funktionen: Klicken Sie auf Werte speichern (A00)



### Information

Schalten Sie den Antriebsregler während des Speicherns nicht aus. Wenn während des Speicherns die Versorgungsspannung des Steuerteils unterbrochen wird, startet der Antriebsregler beim nächsten Einschalten ohne lauffähige Konfiguration. In diesem Fall muss die Konfiguration erneut auf den Antriebsregler übertragen und nichtflüchtig gespeichert werden.



## 14 Inbetriebnahme

Nachfolgende Kapitel beinhalten die Inbetriebnahme Ihres Antriebssystems mithilfe der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite.

Informationen zu den Systemvoraussetzungen und zur Installation der Software finden Sie im Anhang (siehe [DriveControlSuite \[431\]](#)).

Für die Komponenten Ihres Achsmodells setzen wir **beispielhaft** eine der folgenden beiden Kombinationen voraus:

### **Synchron-Servomotor mit Encoder EnDat 2.2 digital oder EnDat 3 (und optionaler Bremse)**

Diese Motoren sind samt allen für die Projektierung relevanten Daten sowohl in der Motordatenbank der DriveControlSuite als auch im sogenannten elektronischen Typenschild hinterlegt. Mit der Auswahl des Motors aus der Datenbank werden – ebenso wie beim Auslesen des Typenschildes – sämtliche Daten in die entsprechenden Parameter übertragen. Eine aufwändige Parametrierung von Motor, Encoder und Bremse entfällt.

### **Lean-Motor LM ohne Encoder (und optionaler Bremse)**

Diese Motoren sind samt allen für die Projektierung relevanten Daten in der Motordatenbank der DriveControlSuite hinterlegt. Ferner sind die Motordaten sowie die Lüft- und Einfallzeiten der Bremse Teil der Firmware.

Mit der Auswahl des von Ihnen gewünschten Motors aus der Datenbank werden sämtliche Daten in die entsprechenden Parameter übertragen. Auch die Lüft- und Einfallzeiten der Bremse werden hinterlegt. Sofern eine Bremse vorhanden ist, müssen Sie diese lediglich manuell aktivieren. Eine aufwändige Parametrierung von Motor und Bremse ist jedoch nicht erforderlich.

Bei Asynchronmotoren werden die für die Projektierung relevanten Motordaten ebenfalls aus der Motordatenbank übernommen. Alle anderen Motortypen sowie Motoren fremder Hersteller müssen manuell parametrierung werden.

Beachten Sie, dass die Systemteilnehmer vor der Inbetriebnahme verkabelt und mit Steuerspannung versorgt sein müssen.



#### **Information**

Die nachfolgend beschriebene Inbetriebnahme eignet sich insbesondere für eine schnelle erste Inbetriebnahme Ihres Antriebssystems mit anschließendem Test Ihres projektierten Achsmodells. Da Schritte oder deren Reihenfolge applikationsabhängig variieren können, entnehmen Sie detaillierte Informationen dem zugehörigen Applikationshandbuch.



#### **Information**

Führen Sie die im Nachfolgenden beschriebenen Schritte unbedingt in der vorgegebenen Reihenfolge aus!

Einige Parameter stehen in Abhängigkeit zueinander und werden Ihnen erst zugänglich, wenn Sie zuvor bestimmte Einstellungen getroffen haben. Folgen Sie den Schritten in der vorgegebenen Reihenfolge, damit Sie die Parametrierung vollständig abschließen können.

## 14.1 Projekt aufsetzen

Um sämtliche Antriebsregler und Achsen Ihres Antriebssystems über die DriveControlSuite konfigurieren zu können, müssen Sie diese im Rahmen eines Projekts erfassen.

### 14.1.1 Antriebsregler und Achse projektieren

Erstellen Sie ein neues Projekt und projektieren Sie den ersten Antriebsregler samt zugehöriger Achse.

#### Neues Projekt anlegen

1. Starten Sie die DriveControlSuite.
2. Klicken Sie im Startbildschirm auf Neues Projekt erstellen.
  - ⇒ Das neue Projekt wird angelegt und der Projektierungsdialog für den ersten Antriebsregler öffnet sich.
  - ⇒ Die Schaltfläche Antriebsregler ist aktiv.

#### Antriebsregler projektieren

1. Register **Eigenschaften**:  
Stellen Sie die Beziehung zwischen Ihrem Schaltplan und dem zu projektierenden Antriebsregler in der DriveControlSuite her.  
**Referenz:** Geben Sie das Referenzkennzeichen (Betriebsmittelkennzeichen) des Antriebsreglers an.  
**Bezeichnung:** Benennen Sie den Antriebsregler eindeutig.  
**Version:** Versionieren Sie Ihre Projektierung.  
**Beschreibung:** Geben Sie gegebenenfalls unterstützende Zusatzinformationen wie die Änderungshistorie der Projektierung an.
2. Register **Antriebsregler**:  
Wählen Sie die Baureihe, den Gerätetyp und die Firmware-Variante des Antriebsreglers.
3. Register **Optionsmodule**:  
**Sicherheitsmodul:** Wenn der Antriebsregler Teil eines Sicherheitskreises ist, wählen Sie das entsprechende Sicherheitsmodul.
4. Register **Gerätesteuerung**:  
**Gerätesteuerung:** Wählen Sie die Gerätesteuerung, die die grundlegenden Ansteuerungssignale des Antriebsreglers definiert.  
**Prozessdaten Rx, Prozessdaten Tx:** Wenn Sie den Antriebsregler über einen Feldbus ansteuern, wählen Sie die Feldbus-spezifischen Empfangs- und Sendeprozessdaten.  
Wenn Sie den Antriebsregler in Kombination mit dem Sicherheitsmodul PMC SY6 betreiben, wählen Sie EtherCAT Rx und EtherCAT Tx für die Übertragung der EtherCAT-Prozessdaten.  
Wenn Sie den Antriebsregler in Kombination mit dem Sicherheitsmodul PMC SU6 betreiben, wählen Sie PROFINET Rx und PROFINET Tx für die Übertragung der PROFINET-Prozessdaten.  
Wenn Sie den Antriebsregler in Kombination mit dem Sicherheitsmodul PMC SR6 oder ohne Sicherheitstechnik (PMC SZ6) betreiben, ist die Feldbusanbindung optional. Setzen Sie keinen Feldbus ein, projektieren Sie Keine Übertragung.




#### Information

Stellen Sie sicher, dass Sie im Register **Antriebsregler** die korrekte Baureihe projektieren. Die projektierte Baureihe kann nachträglich nicht geändert werden.

## Achse projektieren

1. Klicken Sie auf Achse 1.
2. Register **Eigenschaften**:  
Stellen Sie die Beziehung zwischen Ihrem Schaltplan und der zu projektierenden Achse in der DriveControlSuite her.  
Referenz: Geben Sie das Referenzkennzeichen (Betriebsmittelkennzeichen) der Achse an.  
Bezeichnung: Benennen Sie die Achse eindeutig.  
Version: Versionieren Sie Ihre Projektierung.  
Beschreibung: Geben Sie gegebenenfalls unterstützende Zusatzinformationen wie beispielsweise die Änderungshistorie der Projektierung an.
3. Register **Applikation**:  
Wählen Sie die gewünschte steuerungs- oder antriebsbasierende Applikation.
4. Register **Motor**:  
Wählen Sie die Motorkategorie, die Baureihe sowie den Motortyp, den Sie über diese Achse betreiben. Wenn Sie mit Motoren von Fremdanbietern arbeiten, geben Sie die zugehörigen Motordaten zu einem späteren Zeitpunkt an.
5. Wiederholen Sie die Schritte 2 – 4 für die 2. Achse (nur bei Doppelachsreglern).
6. Bestätigen Sie mit OK.

### 14.1.2 Sicherheitstechnik einrichten

Im nächsten Schritt müssen Sie die Sicherheitstechnik gemäß der im zugehörigen Handbuch beschriebenen Inbetriebnahmeschritte einrichten (siehe [Weiterführende Informationen](#) [ 464]).

### 14.1.3 Weitere Module und Antriebsregler anlegen

Wir empfehlen, sämtliche Antriebsregler Ihres Projekts in der DriveControlSuite entweder funktional nach Gruppen zu sortieren und eine Gruppe unter einem Modul zusammenzufassen oder mehrere Antriebsregler aufgrund deren Verteilung auf unterschiedliche Schaltschränke in entsprechenden Modulen zu organisieren.

1. Markieren Sie im Projektbaum Ihr Projekt P1 > Kontextmenü Neues Modul anlegen.  
⇒ Ihr Modul M2 wird im Projektbaum angelegt.
2. Markieren Sie im Projektbaum Ihr Modul M2 > Kontextmenü Neuen Antriebsregler anlegen.  
⇒ Ihr Antriebsregler T2 wird im Projektbaum angelegt.
3. Markieren Sie im Projektbaum Ihren Antriebsregler T2.
4. Wechseln Sie ins Projektmenü und klicken Sie auf Projektierung.
5. Projektieren Sie den Antriebsregler und spezifizieren Sie das neue angelegte Modul.
6. Wiederholen Sie die Schritte für sämtliche weiteren Antriebsregler und Module Ihres Projekts.

## 14.1.4 Modul projektieren

Benennen Sie Ihr Modul eindeutig, geben Sie das Referenzkennzeichen an und hinterlegen Sie optional Zusatzinformationen wie Version und Änderungshistorie des Moduls.

1. Markieren Sie im Projektbaum das Modul und klicken Sie im Projektmenü auf **Projektierung**.  
⇒ Der Projektierungsdialog für das Modul öffnet sich.
2. Stellen Sie die Beziehung zwischen Ihrem Schaltplan und dem Modul in der DriveControlSuite her.  
**Referenz:** Geben Sie das Referenzkennzeichen (Betriebsmittelkennzeichen) des Moduls an.  
**Bezeichnung:** Benennen Sie das Modul eindeutig.  
**Version:** Versionieren Sie das Modul.  
**Beschreibung:** Geben Sie gegebenenfalls unterstützende Zusatzinformationen wie beispielsweise die Änderungshistorie des Moduls an.
3. Bestätigen Sie mit **OK**.

## 14.1.5 Projekt projektieren

Benennen Sie Ihr Projekt eindeutig, geben Sie das Referenzkennzeichen an und hinterlegen Sie optional Zusatzinformationen wie Version und Änderungshistorie des Projekts.

1. Markieren Sie im Projektbaum das Projekt und klicken Sie im Projektmenü auf **Projektierung**.  
⇒ Der Projektierungsdialog für das Projekt öffnet sich.
2. Stellen Sie die Beziehung zwischen Ihrem Schaltplan und dem Projekt in der DriveControlSuite her.  
**Referenz:** Geben Sie das Referenzkennzeichen (Betriebsmittelkennzeichen) des Projekts an.  
**Bezeichnung:** Benennen Sie das Projekt eindeutig.  
**Version:** Versionieren Sie das Projekt.  
**Beschreibung:** Geben Sie gegebenenfalls unterstützende Zusatzinformationen wie beispielsweise die Änderungshistorie des Projekts an.
3. Bestätigen Sie mit **OK**.

## 14.2 Mechanisches Achsmodell abbilden

Um Ihren realen Antriebsstrang mit einem oder mehreren Antriebsreglern in Betrieb nehmen zu können, müssen Sie Ihre vollständige mechanische Umgebung in der DriveControlSuite abbilden.

### 14.2.1 Motor parametrieren

Sie haben einen der folgenden Motoren projektiert:

#### **Synchron-Servomotor mit Encoder EnDat 2.2 digital oder EnDat 3 (mit optionaler Bremse)**

Mit der Projektierung des entsprechenden Motors werden automatisch Begrenzungswerte für Ströme und Drehmomente sowie zugehörige Temperaturdaten in die jeweiligen Parameter der einzelnen Assistenten übertragen. Zeitgleich werden alle zusätzlichen Daten zu Bremse und Encoder übernommen.

#### **Lean-Motor ohne Encoder (mit optionaler Bremse)**

Mit der Projektierung des entsprechenden Motors werden automatisch Begrenzungswerte für Ströme und Drehmomente sowie zugehörige Temperaturdaten in die jeweiligen Parameter der einzelnen Assistenten übertragen. Sie müssen lediglich die verwendete Kabellänge parametrieren. Auch die Lüft- und Einfallzeiten der Bremse sind bereits hinterlegt. Sie müssen die Bremse nur aktivieren.

1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die gewünschte projektierte Achse.
2. Wählen Sie Assistent **Motor**.
3. B101 Kabellänge:  
Wählen Sie die Kabellänge des verwendeten Leistungskabels.
4. Wiederholen Sie die Schritte für die 2. Achse (nur bei Doppelachsreglern).

Aktivieren Sie im Anschluss die Bremse.

1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die erste projektierte Achse.
2. Wählen Sie Assistent **Bremse**.
3. F00 Bremse:  
Wählen Sie 1: Aktiv.
4. Wiederholen Sie die Schritte für die 2. Achse (nur bei Doppelachsreglern).

#### **Motorschutz**

Alle Modelle der 6. Antriebsreglergeneration verfügen über ein sogenanntes  $i^2t$ -Modell, ein Rechenmodell für die thermische Überwachung des Motors. Um es zu aktivieren und die Schutzfunktion einzurichten, nehmen Sie – abweichend von den Voreinstellungen – folgende Einstellungen vor: U10 = 2: Warnung und U11 = 1,00 s. Dieses Modell kann alternativ oder ergänzend zu einem temperaturüberwachten Motorschutz verwendet werden.

## 14.2.2 Achsmodell parametrieren

Parametrieren Sie den Aufbau Ihres Antriebs in dieser Reihenfolge:

- ▶ Achsmodell definieren
- ▶ Achse skalieren
- ▶ Positions- und Geschwindigkeitsfenster parametrieren
- ▶ Achse begrenzen (optional)
  - Position begrenzen
  - Geschwindigkeit, Beschleunigung und Ruck begrenzen
  - Drehmoment und Kraft begrenzen



### Information

Wenn Sie einen Doppelachsregler mit zwei projektierten Achsen verwenden, müssen Sie das Achsmodell für jede Achse einzeln parametrieren.

### 14.2.2.1 Achsmodell definieren

1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die gewünschte projektierte Achse.
2. Wählen Sie Assistent **Achsmodell**.
3. I05 Achstyp:  
Definieren Sie, ob der Achstyp rotatorisch oder translatorisch ist.
  - 3.1. Wenn Sie die Maßeinheiten sowie die Anzahl der Dezimalstellen für die Angabe und Anzeige von Positionen, Geschwindigkeiten, Beschleunigungen und Ruck individuell konfigurieren möchten, wählen Sie 0: Freie Einstellung, rotatorisch oder 1: Freie Einstellung, translatorisch.
  - 3.2. Wenn die Maßeinheiten sowie die Anzahl der Dezimalstellen für die Angabe und Anzeige von Positionen, Geschwindigkeiten, Beschleunigungen und Ruck fest vorgegeben sein sollen, wählen Sie 2: Rotatorisch oder 3: Translatorisch.
4. B26 Motorencoder:  
Definieren Sie die Schnittstelle, an der der Motorencoder angeschlossen ist.
5. I02 Positionsenncoder (optional):  
Definieren Sie die Schnittstelle, an der der Positionsenncoder angeschlossen ist.
6. I00 Verfahrbereich:  
Definieren Sie, ob der Verfahrbereich der Achse begrenzt oder endlos (modulo) ist.
7. Wenn Sie für I00 = 1: Endlos wählen, parametrieren Sie eine Umlauflänge, wenn Sie die Achse skalieren.



## Information

Wenn Sie I05 Achstyp parametrieren, können Sie über die Auswahlen 0: Freie Einstellung, rotatorisch oder 1: Freie Einstellung, translatorisch die Maßeinheiten sowie die Anzahl der Dezimalstellen für das Achsmodell entweder individuell konfigurieren oder über die Auswahlen 2: Rotatorisch und 3: Translatorisch auf voreingestellte Werte zurückgreifen.

Auswahl 0: Freie Einstellung, rotatorisch und Auswahl 1: Freie Einstellung, translatorisch lassen Sie die Maßeinheit (I09) sowie die Dezimalstellen (I06) individuell konfigurieren. Geschwindigkeit, Beschleunigung und Ruck werden als Ableitung der Maßeinheit nach der Zeit dargestellt.

Auswahl 2: Rotatorisch legt die folgenden Maßeinheiten für das Achsmodell fest: Position in  $^{\circ}$ , Geschwindigkeit in  $\text{min}^{-1}$  (Upm), Beschleunigung in  $\text{rad/s}^2$ , Ruck in  $\text{rad/s}^3$ .

Auswahl 3: Translatorisch legt die folgenden Maßeinheiten für das Achsmodell fest: Position in mm, Geschwindigkeit in m/min, Beschleunigung in  $\text{m/s}^2$ , Ruck in  $\text{m/s}^3$ .



## Information

Wenn Sie für I02 Positionencoder nichts anderes parametrieren, wird standardmäßig B26 Motorencoder für die Positionsregelung verwendet.

### 14.2.2.2

#### Achse skalieren

1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich Assistent auf die gewünschte projektierte Achse.
2. Wählen Sie Assistent Achsmodell > Achse: Skalierung.
3. Skalieren Sie die Achse, indem Sie die Gesamtübersetzung zwischen Motor und Abtrieb konfigurieren.  
Um Ihnen die Skalierung zu erleichtern, steht Ihnen der Skalierungsrechner [Umrechnung Positionen, Geschwindigkeiten, Beschleunigungen, Drehmoment/Kraft zur Verfügung](#), der die Auswirkungen von geänderten Bewegungsgrößen auf das gesamte System berechnet.
4. I01 Umlauflänge:  
Wenn Sie für I00 Verfahrbereich = 1: Endlos gewählt haben, geben Sie die Umlauflänge an.
5. I06 Dezimalstellen Position (optional):  
Wenn Sie für I05 Achstyp = 0: Freie Einstellung, rotatorisch oder 1: Freie Einstellung, translatorisch ausgewählt haben, legen Sie die gewünschte Anzahl der Dezimalstellen fest.
6. I09 Maßeinheit (optional):  
Wenn Sie für I05 Achstyp = 0: Freie Einstellung, rotatorisch oder 1: Freie Einstellung, translatorisch gewählt haben, legen Sie die gewünschte Maßeinheit fest.
7. Applikationsabhängiger Parameter:  
Geben Sie mit der Polarität die Interpretationsrichtung zwischen der Achsbewegung und der Motorbewegung an.



## Information

Eine Änderung des Parameters I06 bewirkt eine Verschiebung der Dezimaltrennzeichen aller achsspezifischen Positionswerte! Definieren Sie I06 idealerweise, bevor Sie weitere Positionswerte parametrieren und kontrollieren Sie diese anschließend.

Wenn die Achse Sollwertvorgaben von einer Steuerung empfängt oder den Leitwerten eines Masters folgt, hat die Auflösung von Positionswerten direkte Auswirkungen auf die Laufruhe der Achse. Definieren Sie deshalb Ihrem Anwendungsfall entsprechend eine ausreichende Anzahl von Dezimalstellen.



## Information

Parameter I297 Maximalgeschwindigkeit Positionsenncoder muss Ihrem Anwendungsfall entsprechend parametrieren sein. Wenn I297 zu klein gewählt ist, kommt es bereits bei normalen Betriebsgeschwindigkeiten zur Überschreitung der zulässigen Maximalgeschwindigkeit. Wenn I297 hingegen zu groß gewählt ist, können Messfehler des Encoders übersehen werden.

I297 ist abhängig von den folgenden Parametern: I05 Achstyp, I06 Dezimalstellen Position, I09 Maßeinheit sowie I07 Zähler Positionswegfaktor und I08 Nenner Positionswegfaktor bzw. A585 Feed constant bei CiA 402. Wenn Sie Änderungen an einem der genannten Parameter vorgenommen haben, wählen Sie auch I297 entsprechend.



### 14.2.2.3 Positions- und Geschwindigkeitsfenster parametrieren

Geben Sie Positionsgrenzen und Geschwindigkeitszonen für Sollwerte an. Parametrieren Sie dazu die Rahmenwerte für das Erreichen einer Position oder einer Geschwindigkeit.

1. Wählen Sie Assistent **Achsmodell > Fenster Position, Geschwindigkeit**.
2. C40 Geschwindigkeits-Fenster:  
Parametrieren Sie ein Toleranzfenster für Geschwindigkeitsprüfungen.
3. I22 Positionsfenster:  
Parametrieren Sie ein Toleranzfenster für Positionsprüfungen.
4. I87 Istposition im Fenster - Zeit:  
Parametrieren Sie, wie lang ein Antrieb im vorgegebenen Positionsfenster verweilen muss, bevor eine entsprechende Statusmeldung ausgegeben wird.
5. Applikationsabhängiger Parameter:  
Parametrieren Sie ein Toleranzfenster für Schleppabstandsprüfungen.

### 14.2.2.4 Achse begrenzen

Begrenzen Sie, sofern notwendig, die Bewegungsgrößen Position, Geschwindigkeit, Beschleunigung, Ruck sowie Drehmoment/Kraft gemäß den für Ihr Achsmodell geltenden Bedingungen.

#### Position begrenzen (optional)

1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich Assistent auf die gewünschte projektierte Achse.
2. Wählen Sie Assistent **Achsmodell > Begrenzung: Position**.
3. Um den Verfahrbereich zu sichern, begrenzen Sie gegebenenfalls die Position Ihrer Achse durch einen Software- oder Hardware-Endschalter.

#### Geschwindigkeit, Beschleunigung, Ruck begrenzen (optional)

Die Default-Werte sind für langsame Geschwindigkeiten ohne Getriebe ausgelegt. Passen Sie aus diesem Grund die hinterlegten Werte an.

Verifizieren Sie beispielsweise die maximale Geschwindigkeit des Motors (B83) gegen die Geschwindigkeit des Abtriebs (I10).

1. Wählen Sie Assistent **Motor**.
2. Ermitteln Sie die maximal mögliche Motorgeschwindigkeit in Parameter B83 v-max Motor.
3. Wählen Sie Assistent **Achsmodell > Achse: Skalierung > Bereich Umrechnung Positionen, Geschwindigkeiten, Beschleunigungen, Drehmoment/Kraft**.
4. Zeile **Geschwindigkeit**:  
Tragen Sie die maximale Motorgeschwindigkeit aus B83 in die Zeile **Geschwindigkeit der Spalte Motor** ein und bestätigen Sie mit ENTER.  
⇒ Die maximale Geschwindigkeit des Motors wird auf den Abtrieb umgerechnet.
5. Wiederholen Sie die Vorgehensweise für weitere Begrenzungen wie z. B. für die Getriebeeintriebsdrehzahl (C11).
6. Wählen Sie Assistent **Achsmodell > Begrenzung: Geschwindigkeit, Beschleunigung, Ruck**.
7. I10 Maximale Geschwindigkeit:  
Begrenzen Sie die maximale Geschwindigkeit des Abtriebs unter Berücksichtigung der ermittelten Systemgrenzen.
8. Ermitteln Sie gegebenenfalls Begrenzungswerte für Beschleunigung und Ruck und tragen Sie diese in die zugehörigen Parameter ein.

## Drehmoment/Kraft begrenzen (optional)

Die Default-Werte berücksichtigen den Nennbetrieb samt Überlastreserven.

1. Wählen Sie Assistent **Achsmodell** > **Begrenzung: Drehmoment/Kraft**.
2. Wenn Sie die Motorkraft begrenzen müssen, passen Sie die hinterlegten Werte gegebenenfalls an.

## 14.3 Konfiguration übertragen und speichern

Um die Konfiguration auf einen oder mehrere Antriebsregler zu übertragen und zu speichern, müssen Sie Ihren PC und die Antriebsregler über das Netzwerk verbinden.



### WARNUNG!

#### Personen- und Sachschaden durch Achsbewegung!

Wenn eine Online-Verbindung der DriveControlSuite zum Antriebsregler besteht, können Änderungen der Konfiguration zu unerwarteten Achsbewegungen führen.

- Ändern Sie die Konfiguration nur, wenn Sie Blickkontakt zur Achse haben.
- Stellen Sie sicher, dass sich keine Personen oder Gegenstände im Verfahrbereich befinden.
- Bei Zugriff über Fernwartung muss eine Kommunikationsverbindung zwischen Ihnen und einer Person vor Ort mit Blickkontakt zur Achse bestehen.



### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

## Konfiguration übertragen

- ✓ Die Antriebsregler sind eingeschaltet.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum das Modul, unter dem Sie Ihre Antriebsregler erfasst haben, und klicken Sie im Projektmenü auf **Online-Verbindung**.
  - ⇒ Der Dialog **Verbindung hinzufügen** öffnet sich. Alle via IPv4-Limited-Broadcast gefundenen Antriebsregler werden angezeigt.
- 2. Register **Direktverbindung** > Spalte **IP-Adresse**:  
Aktivieren Sie die betreffenden IP-Adressen und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit **OK**.
  - ⇒ Das Fenster **Online-Funktionen** öffnet sich. Sämtliche Antriebsregler, die über die ausgewählten IP-Adressen angeschlossen sind, werden angezeigt.
- 3. Wählen Sie den Antriebsregler, auf den Sie eine Konfiguration übertragen möchten. Ändern Sie die Auswahl der Übertragungsart von **Lesen** in **Senden**.
- 4. Ändern Sie die Auswahl **Neuen Antriebsregler anlegen**:  
Wählen Sie die Konfiguration, die Sie an den Antriebsregler übertragen möchten.
- 5. Wiederholen Sie die Schritte 3 und 4 für alle weiteren Antriebsregler, auf die Sie eine Konfiguration übertragen möchten.
- 6. Register **Online**:  
Klicken Sie auf **Online-Verbindungen herstellen**.
  - ⇒ Die Konfiguration wird an die Antriebsregler übertragen.

## Konfiguration speichern

- ✓ Sie haben die Konfiguration erfolgreich übertragen.
- 1. Fenster **Online-Funktionen**:  
Klicken Sie auf **Werte speichern (A00)**.
  - ⇒ Das Fenster **Werte speichern (A00)** öffnet sich.
- 2. Klicken Sie auf **Aktion starten**.
  - ⇒ Die Konfiguration wird nichtflüchtig auf den Antriebsreglern gespeichert.
- 3. Schließen Sie das Fenster **Werte speichern (A00)**.



### Information

Damit die Konfiguration auf dem Antriebsregler wirksam wird, ist ein Neustart beispielsweise beim erstmaligen Speichern der Konfiguration auf dem Antriebsregler erforderlich sowie bei Änderungen an der Firmware oder am Prozessdaten-Mapping.

## Antriebsregler neu starten

- ✓ Sie haben die Konfiguration nichtflüchtig auf dem Antriebsregler gespeichert.
- 1. Fenster Online-Funktionen:  
Klicken Sie auf Neu starten (A09).  
⇒ Das Fenster Neu starten (A09) öffnet sich.
- 2. Wählen Sie, welche der verbundenen Antriebsregler Sie neu starten möchten.
- 3. Klicken Sie auf Aktion starten.
- 4. Bestätigen Sie den Sicherheitshinweis mit OK.  
⇒ Das Fenster Neu starten (A09) schließt sich.
- ⇒ Die Feldbuskommunikation und die Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsreglern werden unterbrochen.
- ⇒ Die gewählten Antriebsregler starten neu.

## 14.4 Konfiguration testen

Bevor Sie mit der Parametrierung fortfahren, empfehlen wir, Ihr projektiertes Achsmodell über die Steuertafel Tippen zu testen.

Prüfen Sie Ihr projektiertes Achsmodell sowie Ihre parametrierten elektrischen und mechanischen Daten auf Plausibilität, indem Sie Ihre Konfiguration zu Testzwecken auf einen Ihrer Antriebsregler übertragen und den Antrieb statt über eine Steuerung über die Steuertafel Tippen kontrollieren.



### Information

Kontrollieren Sie vor Testbeginn die Eignung der voreingestellten Werte für Ihre Applikation. Sollten Ihnen diese im Vergleich zu den Ergebnissen des Skalierungsrechners zu groß oder ungeeignet erscheinen, ersetzen Sie diese durch Werte, die für einen Testbetrieb geeigneter sind.

### 14.4.1 Steuertafel aktivieren und Konfiguration testen



#### WARNUNG!

##### Personen- und Sachschaden durch Achsbewegung!

Mit Aktivieren der Steuertafel haben Sie mittels der DriveControlSuite die alleinige Kontrolle über die Bewegungen der Achse. Wenn Sie eine Steuerung verwenden, werden mit Aktivieren der Steuertafel die Achsbewegungen nicht mehr von dieser überwacht. Die Steuerung kann nicht eingreifen, um Kollisionen zu verhindern. Mit Deaktivieren der Steuertafel übernimmt die Steuerung wieder die Kontrolle und es kann zu unerwarteten Achsbewegungen kommen.

- Wechseln Sie bei aktiver Steuertafel nicht in andere Fenster.
- Nutzen Sie die Steuertafel nur, wenn Sie Blickkontakt zur Achse haben.
- Stellen Sie sicher, dass sich keine Personen oder Gegenstände im Verfahrbereich befinden.
- Bei Zugriff über Fernwartung muss eine Kommunikationsverbindung zwischen Ihnen und einer Person vor Ort mit Blickkontakt zur Achse bestehen.

- ✓ Sie haben die Konfiguration erfolgreich gespeichert.
  - ✓ Es darf keine Sicherheitsfunktion aktiv sein.
  - ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet und mit dem Netzwerk verbunden.
  - ✓ Es besteht eine Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler.
1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich Assistent auf die gewünschte projektierte Achse.
  2. Wählen Sie Assistent Steuertafel Tippen.
  3. Klicken Sie auf Steuertafel Ein und anschließend auf Freigabe.  
⇒ Der Antrieb wird über die aktivierte Steuertafel kontrolliert.
  4. Verfahren Sie die Achse schrittweise und testen Sie Bewegungsrichtung, Geschwindigkeit, Distanzen etc. über die Schaltflächen Tip+, Tip-, Tip-Step+ und Tip-Step-.
  5. Optimieren Sie aufgrund Ihrer Testergebnisse gegebenenfalls Ihre Projektierung.
  6. Um die Steuertafel zu deaktivieren, klicken Sie auf Steuertafel aus.



#### Information

Tip+ und Tip- bewirken eine kontinuierliche Handfahrt in positiver oder negativer Richtung. Tip-Step+ und Tip-Step- verfahren die Achse relativ zur aktuellen Istposition um das in I14 angegebene Schrittmaß.


Tip+ und Tip- besitzen eine höhere Priorität als Tip-Step+ und Tip-Step-.

## 14.5 Inbetriebnahme des Versorgungsmoduls

Das Versorgungsmodul wechselt bei eingeschalteter Leistungsversorgung nach erfolgreich abgeschlossenem Selbsttest in den Zustand **Betrieb**.

Beachten Sie für die Inbetriebnahme des Versorgungsmoduls folgende Hinweise:

- ▶ Die Steuerung darf den Betrieb der Antriebsregler nur im Zustand **Betrieb** erlauben
- ▶ Die Steuerung muss bei Zustand **Warnung 1** die Antriebsregler bei nächster Gelegenheit still setzen
- ▶ Die Steuerung muss bei Zustand **Warnung 2** oder **Störung** die Antriebsregler unmittelbar still setzen

Für weitere Informationen zur Diagnose und zu den Zuständen des Versorgungsmoduls siehe [Versorgungsmodul](#) [ 284].

## 15 Kommunikation

Für die Kommunikation mit dem Antriebsregler PMC SI6 stehen folgende Optionen zur Verfügung:

- ▶ Kommunikation zwischen Antriebsregler und Steuerung
  - Feldbus
  - Klemmen
- ▶ Kommunikation zwischen Antriebsregler und PC zwecks Inbetriebnahme, Optimierung und Diagnose
  - Direktverbindung
  - Feldbus

Die auf dem PC installierte Projektierungs- und Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite ist in der Lage, mehrere Direktverbindungen parallel zu handhaben.

### 15.1 Direktverbindung

Bei einer Direktverbindung handelt es sich um eine Netzwerkverbindung, bei der sich sämtliche Teilnehmer im gleichen Netzwerk befinden.


Eine Direktverbindung in einfachster Form ist eine Punkt-zu-Punkt-Kabelverbindung zwischen der Netzwerkschnittstelle des PCs, auf dem die DriveControlSuite installiert ist, und der Netzwerkschnittstelle des Antriebsreglers. Anstelle eines einfachen Netzkabels können auch Switches oder Router eingesetzt werden.

Die für eine Direktverbindung notwendige IP-Adresse wird entweder automatisch durch die DriveControlSuite oder via DHCP zugewiesen oder alternativ manuell vorgegeben.


#### Voraussetzungen

Art der Direktverbindung	Voraussetzungen
Automatisch	Für den automatischen Aufbau der Direktverbindung muss Parameter A166 in der DriveControlSuite auf 2: DHCP + DS6 gesetzt sein. Darüber hinaus sollte der auf PC-Seite verwendete Netzwerkadapter auf "IP-Adresse automatisch beziehen" eingestellt sein.
Manuell	Wenn die IP-Adresse des Antriebsreglers manuell vorgegeben wurde, müssen die Buchse des Gateway-Geräts und der Netzwerkanschluss des PCs IP-Adressen aus demselben Subnetz besitzen.

Tab. 201: Voraussetzungen für eine Direktverbindung

Beachten Sie darüber hinaus die Voraussetzungen (siehe [Kommunikationsvoraussetzungen](#) [ 433]).

#### Virtuelle Maschinen

Wenn Sie Pilz Antriebsregler mit der DriveControlSuite aus einer virtuellen Maschine heraus verbinden möchten, beachten Sie die Informationen zur Konfiguration (siehe [Konfiguration virtueller Maschinen](#) [ 434]).

## 15.1.1 Antriebsregler im Notbetrieb starten

Wenn Sie über die DriveControlSuite keine Netzwerkverbindung zum Antriebsregler herstellen können, die DriveControlSuite dem Antriebsregler keine Netzwerkadresse zuweisen kann oder der Antriebsregler in der DriveControlSuite nicht angezeigt wird, dann können Sie mithilfe einer leeren SD-Karte den Antriebsregler im Notbetrieb starten.

Ist beim Starten des Antriebsreglers eine SD-Karte eingesteckt, wird von dieser gestartet. Eine im internen Speicher des Antriebsreglers vorhandene Konfiguration wird ignoriert. Ist auf der SD-Karte keine Konfiguration vorhanden, oder ist diese ungültig, startet der Antriebsregler im Notbetrieb. Bei Antriebsreglern mit einer Firmware ab V 6.5-A wird im Notbetrieb für die Service-Schnittstelle X9 die feste IP-Adresse 192.168.3.2 und die feste Subnetzmaske 255.255.255.0 verwendet.

### Auslesen der internen Konfiguration

Wenn Sie die interne Konfiguration auslesen möchten, speichern Sie eine Datei mit den Informationen zur gewünschten IP-Adresse, Subnetzmaske sowie zur Adressvergabe auf die SD-Karte. Der Antriebsregler übernimmt diese Einstellungen nach dem Lesen der internen Konfiguration für die Schnittstelle X9. Danach können Sie eine manuelle Direktverbindung zum Antriebsregler herstellen.


1. Erstellen Sie eine Textdatei mit dem Dateinamen ParaWr.cmd und folgendem Inhalt:

```
A164 = "192.168.3.2"  
A165 = "255.255.255.0"  
A166 = "0"
```

Beachten Sie, dass jede Zeile, auch die letzte, mit einem Zeilenumbruch (CR LF) enden muss.

2. Erstellen Sie auf der SD-Karte das Verzeichnis \command.
3. Speichern Sie die Textdatei auf der SD-Karte in das neu erstellte Verzeichnis.
4. Passen Sie die IP-Adresse und Subnetzmaske Ihres PC an.
5. Stellen Sie in der DriveControlSuite eine manuelle Direktverbindung zum Antriebsregler her.

## 15.2 Feldbus

Weiterführende Informationen zur Feldbusanbindung entnehmen Sie dem zugehörigen Handbuch (siehe [Weiterführende Informationen](#) [ 464]).



## 16 Optimierung der Regelungskaskade

Nachfolgende Kapitel beschreiben als Grundlage zunächst den Aufbau der Regelungskaskade sowie die prinzipielle Vorgehensweise für deren Optimierung. Anschließend erfahren Sie, wie Sie für nahezu 80 % aller Anwendungen Ihre Regelungskaskade anhand von wenigen Parametern prüfen und die voreingetragenen Werte gegebenenfalls für Ihren konkreten Anwendungsfall optimieren können. Sonderfälle werden am Ende des Kapitels behandelt.

### 16.1 Aufbau der Regelungskaskade

Die Regelungskaskade generiert für eine geforderte Bewegung die passende elektrische Ansteuerung des Motors. Der Aufbau der Regelungskaskade ist abhängig von der in B20 eingestellten Steuerart.

Nachfolgende Grafik zeigt die Regelungskaskade am Beispiel eines Motors mit Encoder, der vektorgeregelt betrieben wird. Die Darstellung der Regelungskaskade folgt dem Signalverlauf: Positionsregler > Geschwindigkeitsregler > Stromregler.

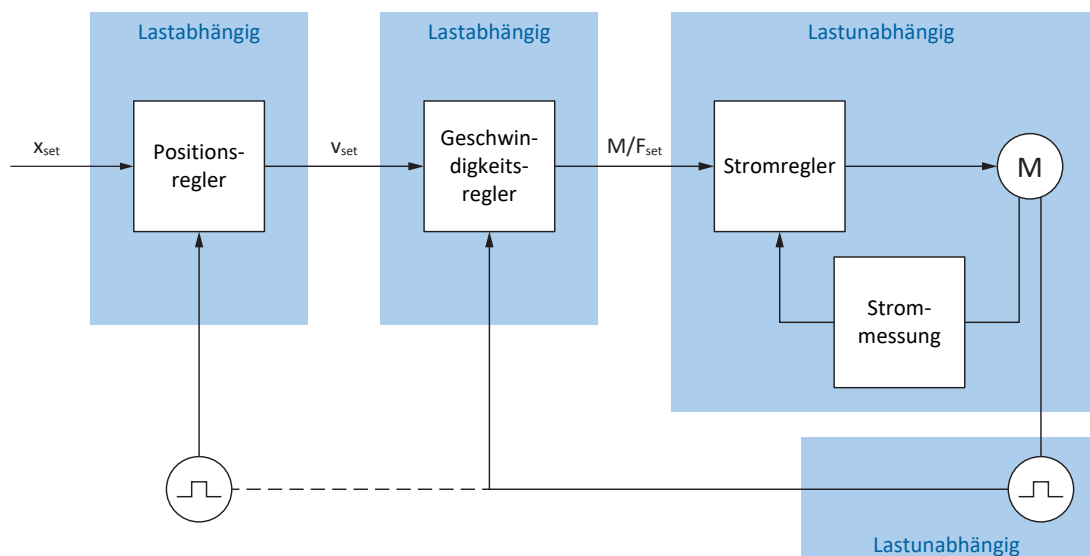


Abb. 56: Aufbau der Regelungskaskade

#### Positionsregler

Der Positionsregler ist ein P-Regler (Proportionalregler) mit Vorsteuerung. Die Einstellungen für den Positionsregler sind lastabhängig.

Folgende Applikationen nutzen eine Positionierung:

- ▶ Applikationen Drive Based für folgende Kommandos:
  - MC\_MoveAbsolute
  - MC\_MoveRelative
  - MC\_MoveAdditive
  - MC\_MoveVelocity
- ▶ Applikation CiA 402 in folgenden Betriebsarten:
  - Cyclic synchronous position mode
  - Profile position mode
- ▶ Applikation PROFIdrive in folgenden Applikationsklassen:
  - Applikationsklasse 3 (AC3)
- ▶ Applikationsübergreifend bei Positionierung im Tippbetrieb

## Geschwindigkeitsregler

Der Geschwindigkeitsregler ist ein PI-Regler (Proportional-Integral-Regler). Die Einstellungen für den Geschwindigkeitsregler sind lastabhängig. Eine Geschwindigkeitsregelung wird immer bei Vektorregelung benötigt.

## Stromregler

Der Stromregler ist ein PID-Regler (Proportional-Integral-Differenzial-Regler). Die Einstellungen für den Stromregler sind lastunabhängig. Der Stromregler wird immer bei Vektorregelung benötigt.

## 16.2 Prinzipielle Vorgehensweise

Bevor Sie Änderungen an Ihrer Regelungskaskade vornehmen, beachten Sie die folgenden Informationen zur prinzipiellen Vorgehensweise bei der Optimierung.

### Definition des Optimierungsziels

Definieren Sie zunächst das Ziel, das Sie durch die Optimierung erreichen möchten:

- ▶ Hohe Dynamik
- ▶ Hohe Energieeffizienz
- ▶ Positioniergenauigkeit
- ▶ Laufruhe
- ▶ Minimale Regelabweichung
- ▶ Hohe Geschwindigkeit

Manche Ziele sind nur bedingt kombinierbar oder schließen sich gegenseitig aus.

### Hardware-Komponenten als mögliche Grenzen der Optimierung

Ein optimaler Antriebsstrang besteht immer aus einem abgestimmten System aller Hardware-Komponenten (Getriebe, Motor, Encoder, Antriebsregler und Kabel). Die Optimierung hängt folglich nicht nur von Ihren Parametereinstellungen ab, sondern auch von den eingesetzten Hardware-Komponenten.

### Voreinstellungen des Antriebsreglers

Sofern Sie Komponenten von Pilz einsetzen, werden beim Auslesen des elektronischen Typenschilds oder mit der Auswahl des Motors aus der Motordatenbank sämtliche Daten in die entsprechenden Parameter übertragen, sodass eine aufwändige Parametrierung von Motor, Encoder und Bremse entfallen kann. Diese Default-Werte sind sorgfältig gewählt sowie geprüft und liefern in der Regel gute Ergebnisse. Ändern Sie die Default-Werte nur bei Bedarf unter Berücksichtigung der folgenden Punkte:

1. Halten Sie das aktuelle Verhalten Ihres Antriebsstrangs zunächst mit einer Scope-Aufnahme fest.
2. Nehmen Sie die Optimierung Ihrer Regelungskaskade in der dem Signalverlauf entgegengesetzten Reihenfolge vor: Stromregler > Geschwindigkeitsregler > Positionsregler, also vom Motor zurück zur Sollwertvorgabe. Verzichten Sie jedoch auf Anpassungen des Stromreglers, wenn Sie Komponenten von Pilz einsetzen.
3. Sind Anpassungen erforderlich, ändern Sie immer nur eine Einstellung und überprüfen Sie jede Änderung mit einer Scope-Aufnahme.

## 16.3 Beispielprojekt

Die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebene Optimierung basiert auf folgenden Rahmenbedingungen und Einstellungen.

### Zielvorgabe

Hohe Dynamik bei möglichst hoher Geschwindigkeit, jedoch ohne Überschwingen des Systems.

### Systemkomponenten

- ▶ Antriebsregler der 6. Generation
- ▶ Synchron-Servomotor mit Absolutwertencoder und elektronischem Typenschild
- ▶ Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite
- ▶ Am Motor montierte Last

### Applikation und Gerätesteuerung

- ▶ Applikation Drive Based
- ▶ Gerätesteuerung Drive Based

## 16.3.1 Scope-Einstellungen

Für die Scope-Aufnahmen zu Beginn sowie nach jeder Anpassung empfehlen wir die nachfolgend beschriebenen Einstellungen, um verschiedene Ergebnisse miteinander vergleichen zu können.

### Allgemeine Einstellungen

- ▶ Abtastzeit: 250  $\mu$ s
- ▶ Pre-Trigger: 5 %

### Kanäle

Definieren Sie über die Auswahl **Parameter** und die zugehörigen Auswahllisten die für die Scope-Aufnahme relevanten Parameter.

### Trigger-Bedingung

- ▶ Einfacher Trigger
- ▶ Quelle: Parameter E15 v-Motorencoder
- ▶ Betrag: Ja
- ▶ Bedingung: Größer
- ▶ Flanke: Ja
- ▶ Vergleichswert: 5,0  $\text{min}^{-1}$

## 16.3.2 Tippen-Einstellungen

Testen Sie während der Optimierung jede Änderung über die **Steuertafel Tippen** mit folgenden Einstellungen:

- ▶ I26 Tip-Regelungsart:
  - Optimierung des Geschwindigkeitsreglers: Wählen Sie 0: Geschwindigkeitsregelung, um mit den Bit Tip+ und Tip- eine reine Geschwindigkeitsregelung ohne überlagerten Positionsregler zu erhalten.
  - Optimierung des Positionsreglers: Wählen Sie 1: Positionsregelung mit den Bit Tip-Step+ und Tip-Step-.
- ▶ I14 Tip-Step:  
Definieren Sie das Schrittmaß.
- ▶ I12 Tip-Geschwindigkeit:  
Definieren Sie die Tip-Geschwindigkeit.
- ▶ I13 Tip-Beschleunigung:  
Wählen Sie für die Tip-Beschleunigung einen um Faktor 10 höheren Wert im Vergleich zur Geschwindigkeit.
- ▶ I45 Tip-Verzögerung:  
Wählen Sie für die Tip-Verzögerung einen um Faktor 10 höheren Wert im Vergleich zur Geschwindigkeit.
- ▶ I18 Tip-Ruck:  
Wählen Sie für den Tip-Ruck einen um Faktor 10 höheren Wert im Vergleich zur Beschleunigung.

## 16.4 Schematischer Ablauf

Nachfolgende Grafik zeigt den schematischen Ablauf für die Optimierung der Regelungskaskade. Welche Schritte im Einzelnen erforderlich sind, ist abhängig von der Steuerart. Die Informationen zur Optimierung setzen folgende Steuerarten voraus:

- ▶ B20 = 64: SSM - Vektorregelung für Synchron-Servomotoren
- ▶ B20 = 2: ASM - Vektorregelung für Asynchronmotoren
- ▶ B20 = 32: LM - Sensorlose Vektorregelung für Lean-Motoren

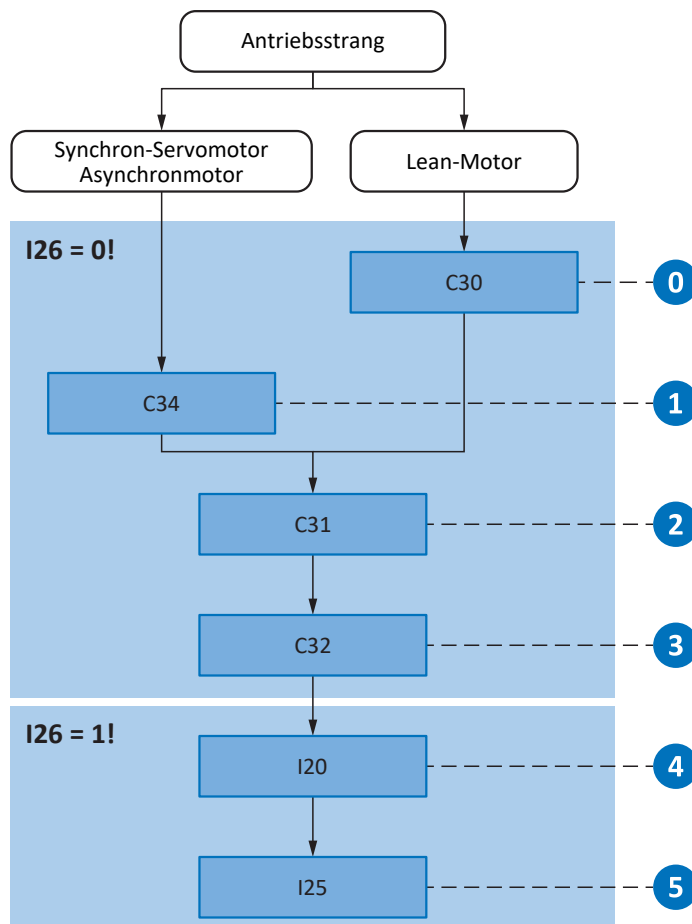


Abb. 57: Schematischer Ablauf der Optimierung anhand der relevanten Parameter

- |   |  |
|---|--|
| 0 | Voreinstellung bei Lean-Motoren – Drehzahl-schätzung vornehmen       |
| 1 | Geschwindigkeitsregler – Filter für die Istgeschwindigkeit festlegen |
| 2 | Geschwindigkeitsregler – Proportionalbeiwert definieren              |
| 3 | Geschwindigkeitsregler – Integrierbeiwert definieren                 |
| 4 | Positionsregler – Proportionalbeiwert definieren                     |
| 5 | Positionsregler – Vorsteuerung des Geschwindigkeitsreglers festlegen |

## 16.5 Stromregler – Hinweise

Die Einstellungen des Stromreglers sind ausschließlich abhängig vom Motortyp, jedoch nicht von der Last oder Applikation.

Nehmen Sie keine Änderungen am Stromregler vor, wenn Sie Komponenten von Pilz einsetzen!

Die Daten eines Motors von Pilz sind Bestandteil der Motordatenbank der DriveControlSuite sowie des elektronischen Typenschilds. Sie werden bei der Projektierung oder beim Auslesen des Typenschilds in die jeweiligen Parameter übertragen. Zeitgleich werden alle zusätzlichen Daten zu Bremse und Encoder übernommen. Diese Einstellungen wurden im Pilz Prüffeld eingemessen und müssen nicht mehr angepasst werden.

## 16.6 0: Voreinstellung Lean-Motoren – Drehzahlschätzung

Bei Einsatz eines Lean-Motors der Baureihe LM stehen in der DriveControlSuite zwei Methoden für die Drehzahlbestimmung zur Verfügung. Voreingestellt ist in Parameter B104 ein beobachterbasiertes Verfahren, das sich für die meisten Anwendungen gut eignet. Entscheidend bei diesem Verfahren ist jedoch die Angabe zum Massenträgheitsverhältnis von Last zu Motor in Parameter C30.

### Auswirkungen

Die Angabe des Massenträgheitsverhältnisses dient dazu, die Drehzahlbestimmung des Modells an die realen Bedingungen der Maschine anzupassen.

### Vorgehensweise

1. Arbeiten Sie mit dem Default-Wert von B104 = 0: Robust.
2. Tragen Sie in C30 das Massenträgheitsverhältnis von Last zu Motor auf Grundlage der geschätzten Massenträgheit an der Motorwelle ein.



#### Information

Ändern Sie die Einstellung von B104 nur, wenn entweder die Massenträgheit nicht bestimmt werden kann oder sich die anfallende Last schnell ändert.



#### Information

Beachten Sie für C30, dass eine Abweichung bis Faktor 2 nur einen geringen Einfluss auf die Dynamik hat. Besteht dennoch Bedarf, können Sie den Wert durch einen Vergleich mit der Istgeschwindigkeit I88 beim Beschleunigen und Bremsen optimieren.

## 16.7

**1: Geschwindigkeitsregler – Filter Istgeschwindigkeit**

Nachfolgende Grafik zeigt den Einfluss der Tiefpass-Filterzeitkonstante auf den Geschwindigkeitsregler.

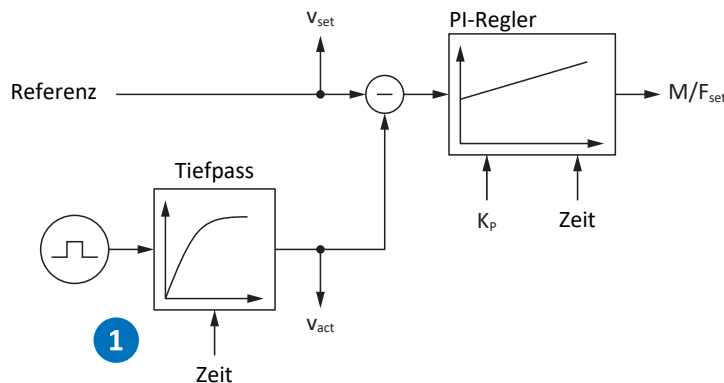


Abb. 58: Geschwindigkeitsregler – Filter für die Istgeschwindigkeit

Die Tiefpass-Filterzeitkonstante für die Istgeschwindigkeit des Motorencoders definieren Sie in C34.

**Auswirkungen**

C34 wirkt sich auf die Laufruhe des Motors und die mit dem Antrieb erreichbare Dynamik aus; mit steigendem C34 nimmt die Laufruhe zu und die Dynamik ab.

Darüber hinaus hat C34 auch direkten Einfluss auf den maximal möglichen Beiwert, da eine große Filterzeit auch eine große Totzeit bedingt.

**Vorgehensweise**

Wählen Sie den Wert von C34 groß genug, um das Mess- und Quantisierungsrauschen zu minimieren, aber so klein wie möglich, um unnötige Totzeit zu vermeiden, denn diese machen das System instabil und reduzieren die Dynamik.

Richtwerte für C34 bei Einsatz eines Motors von Pilz entnehmen Sie der nachfolgenden Tabelle.

Encodertyp	Encoderschnittstelle	Richtwert C34 [ms]
ECI 1118-G2	EnDat 2.2 digital	0,4 – 0,6
ECN 1123	EnDat 2.2 digital	0,2 – 0,4
EQI 1131	EnDat 2.2 digital, EnDat 3	0,4 – 0,6
EQN 1135	EnDat 2.2 digital	0,2 – 0,4

Tab. 202: Richtwerte für C34

Bei Lean-Motoren wird der Wert bei der ersten Motorkopplung des Antriebsreglers automatisch aus der Firmware des Antriebsreglers übernommen (Voraussetzung: B100 ist nicht 0: freie Einstellung).

**Scope-Aufnahme**

Voraussetzungen:

- ▶ I26 = 0: Geschwindigkeitsregelung
- ▶ C34 = Richtwert oder aus Firmware übernommener Wert

Parameter für die Scope-Aufnahme:

- ▶ E06 Sollgeschwindigkeit Motor
- ▶ E15 v-Motorencoder

## 16.8

## 2: Geschwindigkeitsregler – Proportionalbeiwert

Nachfolgende Grafik zeigt den Einfluss des Proportionalbeiwerts auf den Geschwindigkeitsregler.

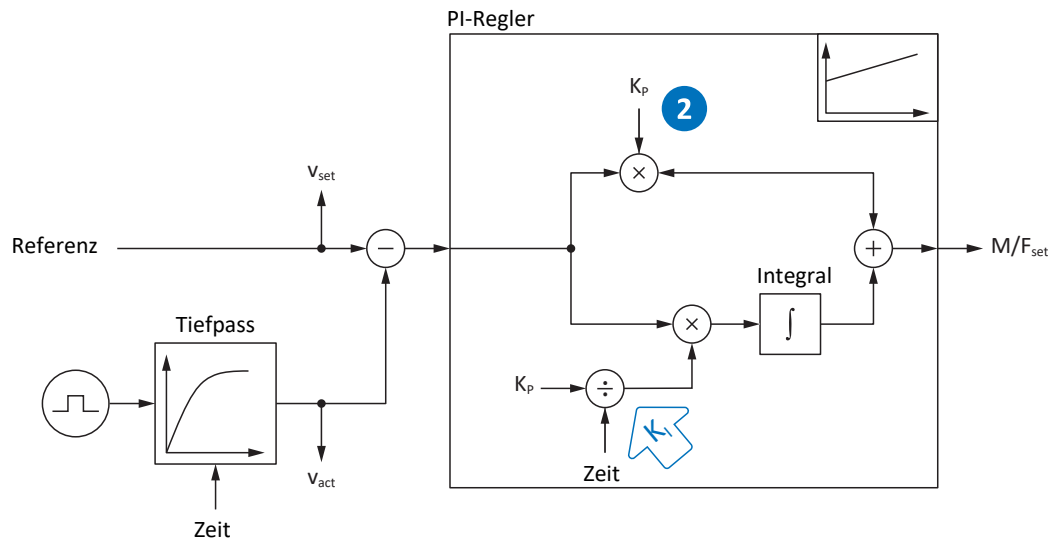


Abb. 59: Geschwindigkeitsregler – Proportionalbeiwert

Den Proportionalbeiwert  $K_p$  des Geschwindigkeitsreglers definieren Sie in C31.

### Auswirkungen

Eine Anpassung des P-Anteils hat grundsätzlich auch eine Auswirkung auf den I-Anteil. Der Grund hierfür ist folgende Abhängigkeit:

Der Integrierbeiwert  $K_i$  des Geschwindigkeitsreglers ergibt sich aus dem Proportionalbeiwert  $K_p$  und der Nachstellzeit  $T_i$  ( $K_i = K_p \div T_i = C31 \times C35 \div C32$ ).

### Vorgehensweise

1. Starten Sie mit dem Default-Wert für C31.
2. Geben Sie für die Nachstellzeit in C32 zunächst den Wert 0 ms an, um den I-Anteil zunächst zu deaktivieren.
3. Erhöhen Sie den Wert von C31 bis zur Stabilitätsgrenze.
4. Definieren Sie den Wert von C31 circa 10 % unterhalb der Stabilitätsgrenze.

### Scope-Aufnahme

Voraussetzungen:

- ▶ I26 = 0: Geschwindigkeitsregelung
- ▶ C34 = Richtwert oder aus Firmware übernommener Wert
- ▶ C32 = 0 ms
- ▶ C31 = z. B. 10, 20, 50, 150 und 200 %

Parameter für die Scope-Aufnahme:

- ▶ E06 Sollgeschwindigkeit Motor
- ▶ E15 v-Motorencoder



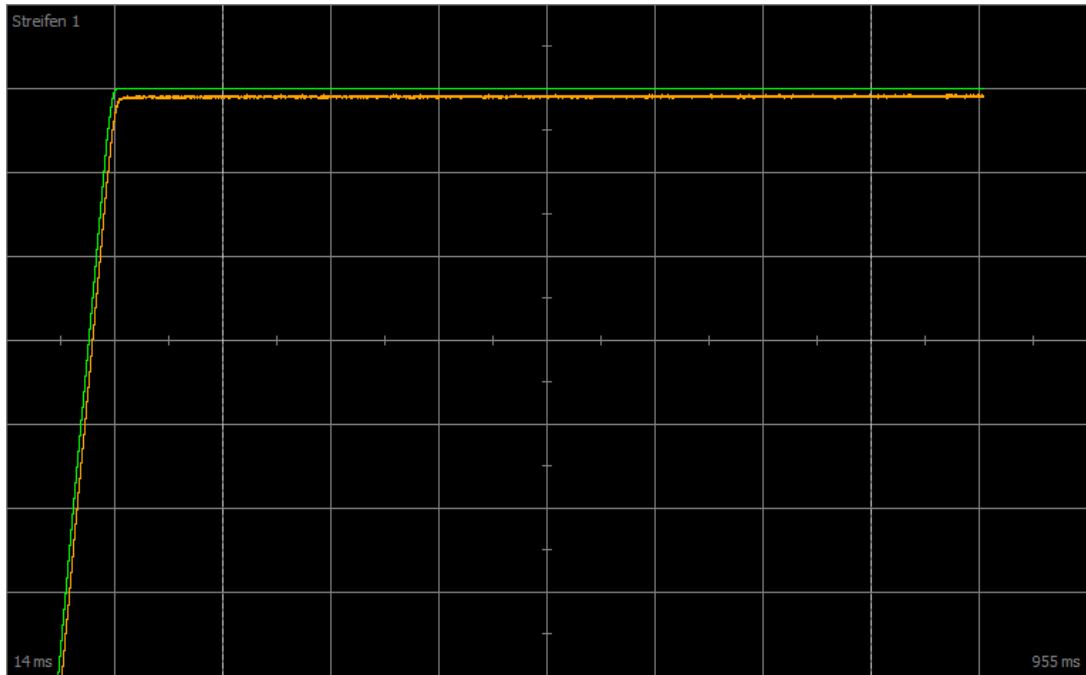


Abb. 60: Scope – Proportionalbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C31), Default-Wert

Grün Sollwert  
Braun Istwert bei Default-Wert

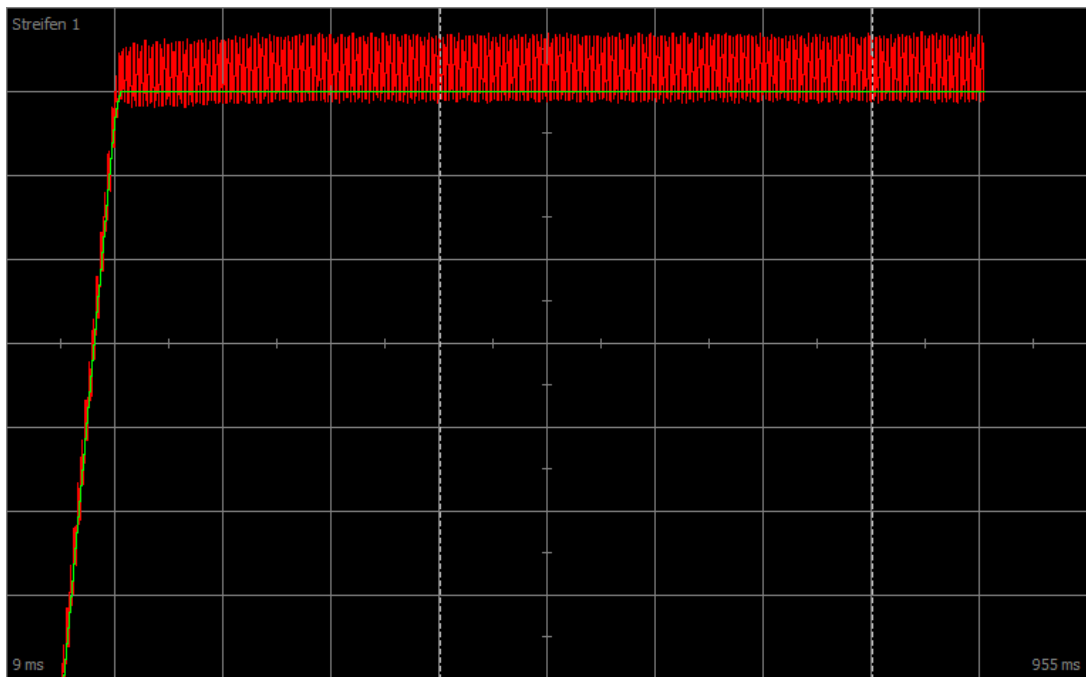


Abb. 61: Scope – Proportionalbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C31), Dauerschwingen

Grün Sollwert  
Rot Istwert, der ein Dauerschwingen bei Erreichen der Stabilitätsgrenze zeigt

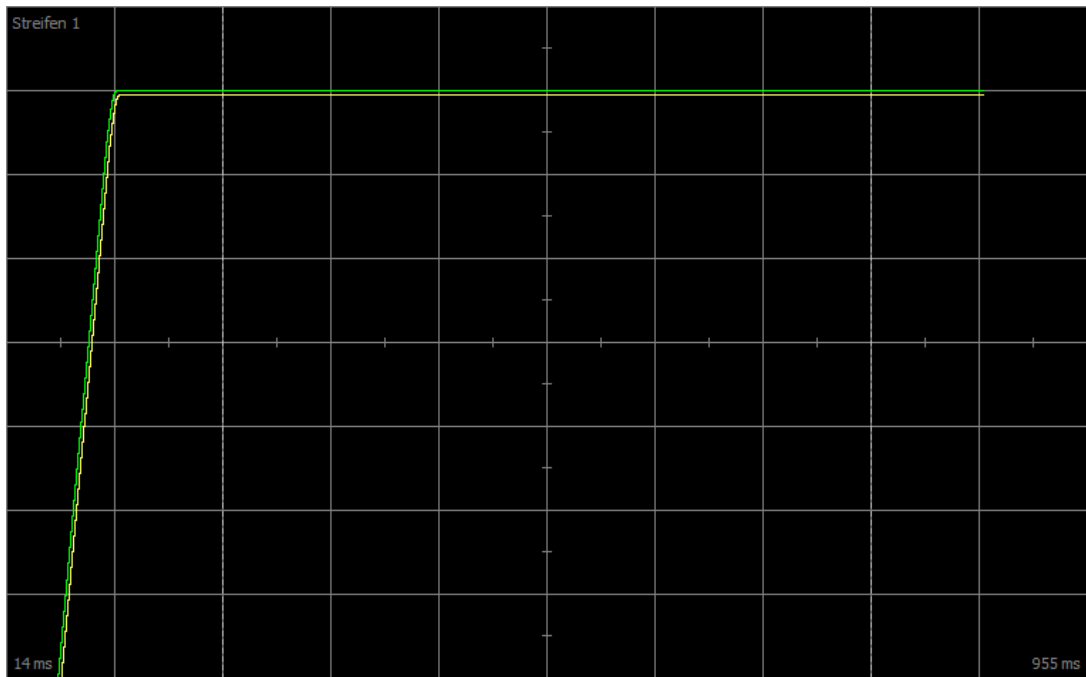


Abb. 62: Scope – Proportionalbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C31), optimierter Wert

Grün Sollwert  
Gelb Istwert bei optimiertem Beiwert

Für nachfolgende Scope-Aufnahme wurde der Zoom-Faktor erhöht, um anhand weiterer Werte das Überschwingen zu zeigen, das bei Erreichen der Stabilitätsgrenze in Dauerschwingen übergeht.

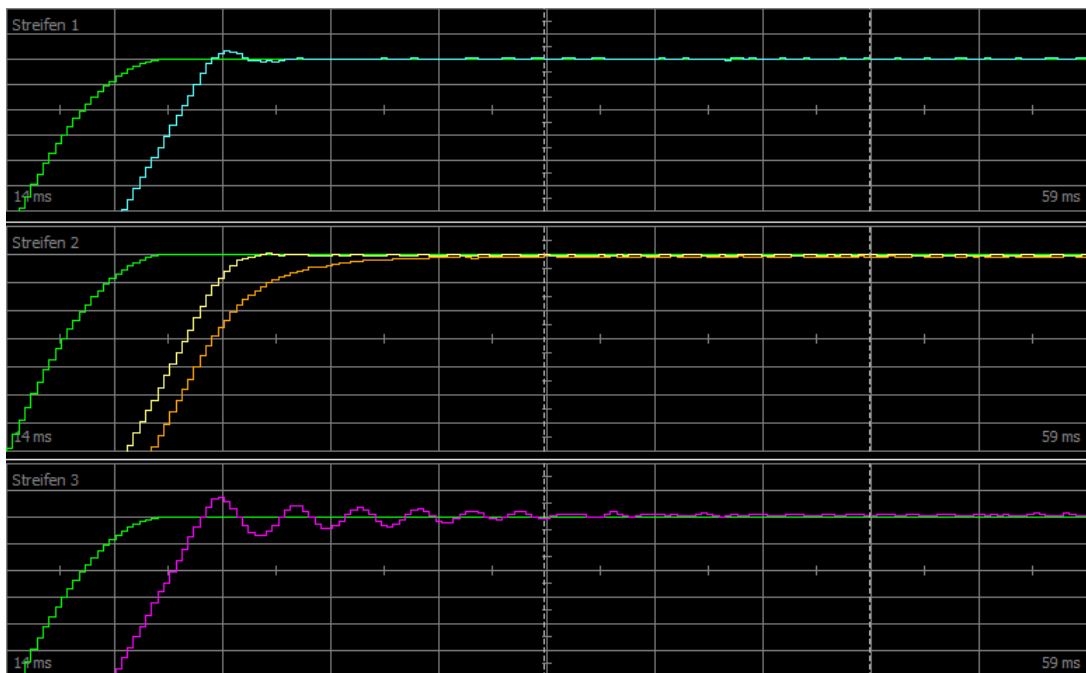


Abb. 63: Scope – Proportionalbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C31), Überschwingen

Grün Sollwert  
Türkis Istwert, der ein kurzes Überschwingen zeigt  
Gelb Istwert bei optimiertem Beiwert  
Braun Istwert bei Default-Wert  
Pink Istwert, der ein langes Überschwingen mit Auslauf zeigt

## 16.9

### 3: Geschwindigkeitsregler – Integrierbeiwert

Nachfolgende Grafik zeigt den Einfluss des Integrierbeiwerts auf den Geschwindigkeitsregler.

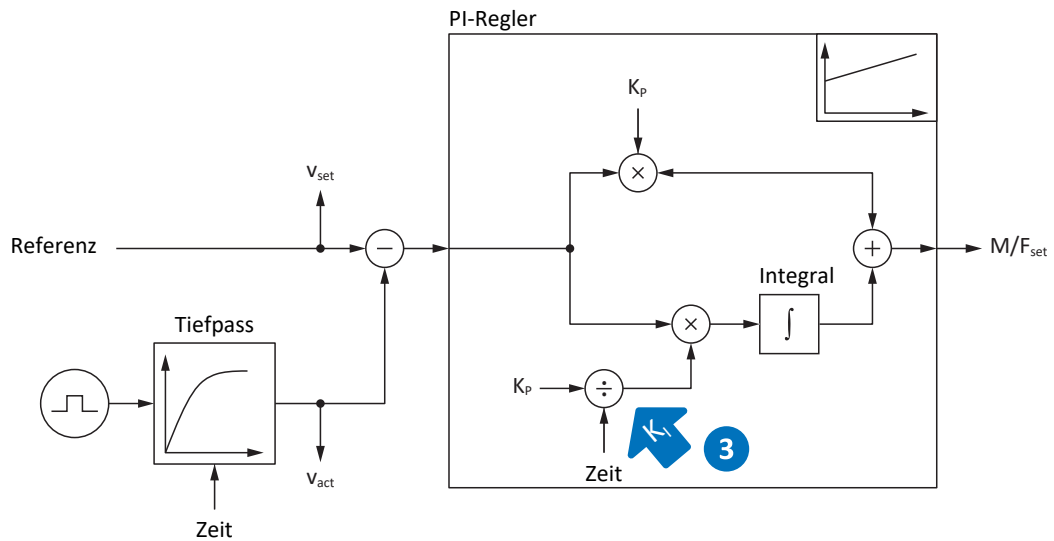


Abb. 64: Geschwindigkeitsregler – Integrierbeiwert

Der Integrierbeiwert  $K_i$  des Geschwindigkeitsreglers ergibt sich aus dem Proportionalbeiwert  $K_p$  und der Nachstellzeit  $T_i$  ( $K_i = K_p \div T_i = C31 \times C35 \div C32$ ).

#### Auswirkungen

Da der Wert von C31 bereits im vorhergehenden Schritt optimiert wurde, wird in diesem Schritt der Integrierbeiwert durch Anpassung der Nachstellzeit in C32 optimiert.

#### Vorgehensweise

1. Starten Sie mit dem Default-Wert für C32.
2. Reduzieren Sie den Wert von C32, um schneller auszuregeln. Beachten Sie dabei, dass bei  $C32 \leq 1$  ms der I-Anteil deaktiviert ist.
3. Erhöhen Sie den Wert von C32 bis zur Stabilitätsgrenze.
4. Definieren Sie den Wert von C32 circa 10 % oberhalb der Stabilitätsgrenze.

#### Scope-Aufnahme

Voraussetzungen:

- ▶ I26 = 0: Geschwindigkeitsregelung
- ▶ C34 = Richtwert oder aus Firmware übernommener Wert
- ▶ C31 = bereits optimierter Wert
- ▶ C32 = z. B. 0, 5, 10 und 50 ms

Parameter für die Scope-Aufnahme:

- ▶ E06 Sollgeschwindigkeit Motor
- ▶ E15 v-Motorencoder

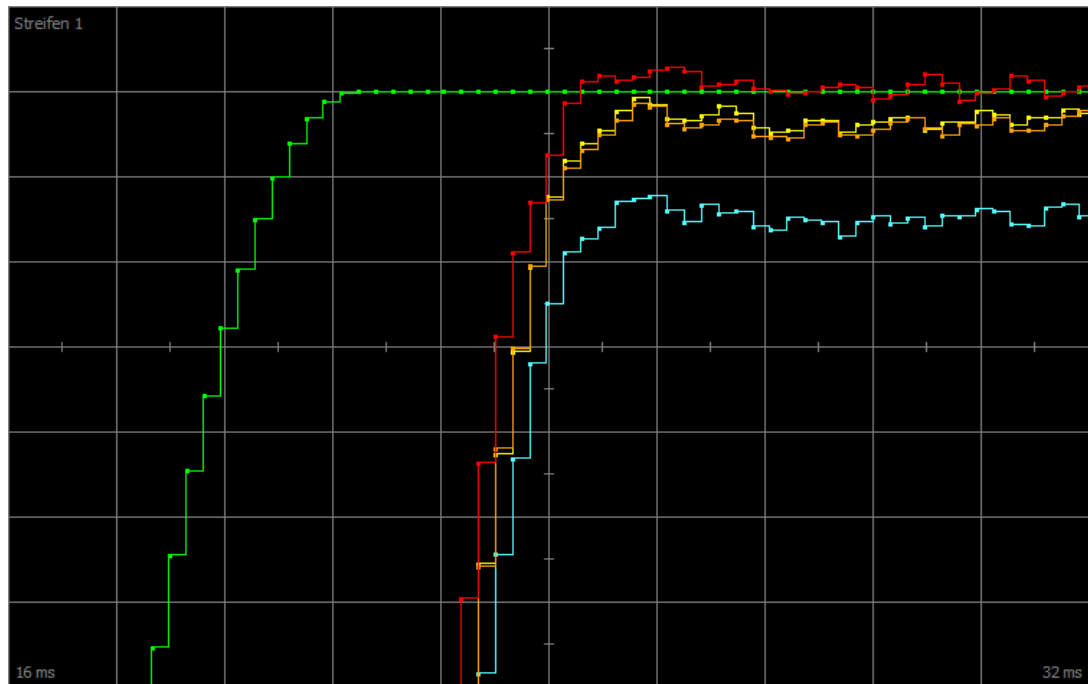


Abb. 65: Scope – Integrierbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C32)

Grün	Sollwert
Rot	Istwert, der ein Überschwingen zeigt
Gelb	Istwert bei optimiertem Beiwert
Braun	Istwert bei Default-Wert
Türkis	Istwert bei deaktiviertem Beiwert ( $\leq 1$ )

## 16.10 Geschwindigkeitsregler – Fazit

Zusammenfassend lässt sich für die Optimierung des Geschwindigkeitsreglers Folgendes festhalten:

- ▶ Einfache Encoder müssen stärker gefiltert werden.
- ▶ Der maximal mögliche Beiwert sinkt mit stärkerer Filterung.
- ▶ Der voreingestellte Beiwert ist bei einfacheren Anwendungen bereits ausreichend.
- ▶ Nur bei höherer Dynamik benötigen Sie einen höheren Beiwert.
- ▶ Ohne Integrierbeiwert erhalten Sie keine stationäre Genauigkeit, da die Sollgeschwindigkeit nicht erreicht wird.

## 16.11 4: Positionsregler – Proportionalbeiwert

Nachfolgende Grafik zeigt den Einfluss des Proportionalbeiwerts auf den Positionsregler.

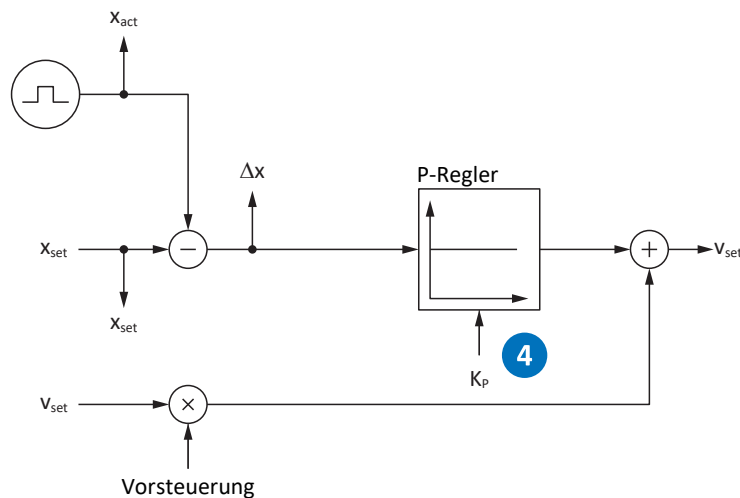


Abb. 66: Positionsregler – Proportionalbeiwert

Den Proportionalbeiwert  $K_P$  des Positionsreglers definieren Sie in I20.

### Auswirkungen

Je höher der Beiwert ist, desto geringer ist der Schleppfehler, aber desto empfindlicher wird das System.

### Vorgehensweise

1. Starten Sie mit dem Default-Wert für I20.
2. Erhöhen Sie den Wert von I20 bis zur Stabilitätsgrenze.
3. Definieren Sie den Wert von I20 circa 10 % unterhalb der Stabilitätsgrenze.

### Scope-Aufnahme

Voraussetzungen:

- ▶ I26 = 1: Positionsregelung
- ▶ C34 = Richtwert oder aus Firmware übernommener Wert
- ▶ C31 = bereits optimierter Wert
- ▶ C32 = bereits optimierter Wert
- ▶ I20 = z. B. 10, 20, und 50

Parameter für die Scope-Aufnahme:

- ▶ I96 Sollposition
- ▶ I80 Istposition
- ▶ I84 Schleppabstand
- ▶ E06 Sollgeschwindigkeit Motor
- ▶ E15 v-Motorencoder

## 16.12 5: Positionsregler – Vorsteuerung Geschwindigkeitsregler

Nachfolgende Grafik zeigt den Einfluss der Vorsteuerung auf den Positionsregler.

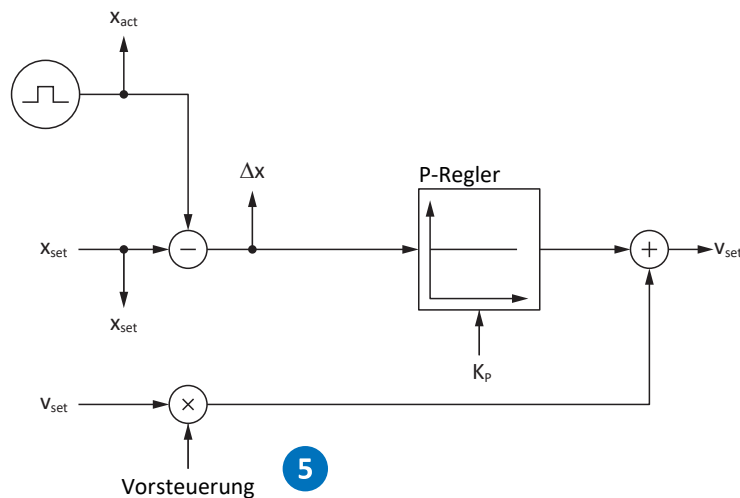


Abb. 67: Positionsregler – Vorsteuerung des Geschwindigkeitsreglers

Bei steuerungserzeugter externer oder antriebserzeugter interner Vorsteuerung wird zusätzlich zur Sollposition auch die Sollgeschwindigkeit berechnet. In I25 definieren Sie, wieviel davon direkt an den Geschwindigkeitsregler übermittelt wird.

### Auswirkungen

Die Vorsteuerung entlastet den Positionsregler und reduziert den Schleppfehler, aber: Je stärker die Vorsteuerung, desto empfindlicher wird das System.

### Vorgehensweise

1. Starten Sie mit dem Default-Wert von 95 % für I25.
2. Reduzieren Sie den Wert von I25, wenn das System schwingt.

### Scope-Aufnahme

Voraussetzungen:

- ▶ I26 = 1: Positionsregelung
- ▶ C34 = Richtwert oder aus Firmware übernommener Wert
- ▶ C31 = bereits optimierter Wert
- ▶ C32 = bereits optimierter Wert
- ▶ I20 = bereits optimierter Wert
- ▶ I25 = z. B. 50 und 95 %

Parameter für die Scope-Aufnahme:

- ▶ I96 Sollposition
- ▶ I80 Istposition
- ▶ I84 Schleppabstand
- ▶ E06 Sollgeschwindigkeit Motor
- ▶ E15 v-Motorencoder

## 16.13 Positionsregler – Fazit

Zusammenfassend lässt sich für die Optimierung des Positionsreglers Folgendes festhalten:

- ▶ Ist der Geschwindigkeitsregler optimiert, sind für den Positionsregler nur kleine Anpassungen erforderlich.

## 16.14 Sonderfälle

In den nachfolgend beschriebenen Fällen sind weitere Parameter für die Optimierung relevant.

### 16.14.1 Stromregler – Motor erreicht Sättigung

Synchron-Servomotoren zeigen bei hohen Strömen einen Sättigungseffekt.

#### Auswirkungen

Beim Erreichen der Sättigungsgrenze erzeugt ein höherer Motorstrom keine höhere Feldstärke mehr und beginnt bei weiter steigendem Strom zu schwingen.

#### Vorgehensweise

1. Führen Sie die Aktion B41 Motor einmessen durch.
  - ⇒ Die elektrischen Daten des Motors werden eingemessen, und die Koeffizienten der Sättigungskennlinie werden bestimmt (B60).
2. Aktivieren Sie die Nachführung der Stromregelung in B59.
  - ⇒ Die Regelungsbeiwerte werden entsprechend der Sättigungskennlinie des Motors nachgeführt.

#### Scope-Aufnahme

Parameter für die Scope-Aufnahme:

- ▶ E166 I<sub>q</sub>-Soll
- ▶ E93 I-q

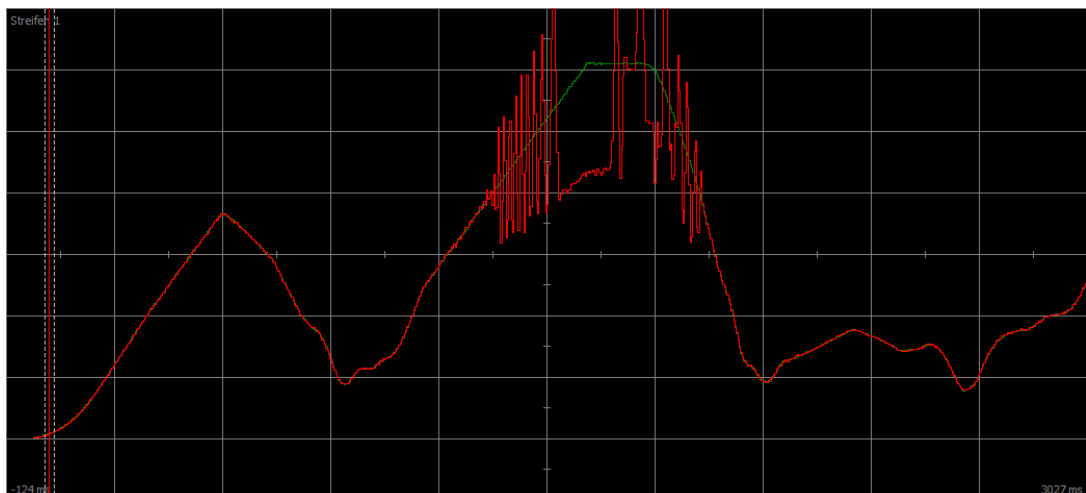


Abb. 68: Scope – Motor erreicht Sättigung, ohne Nachführung (B59)

Grün	Sollstrom
Rot	Iststrom

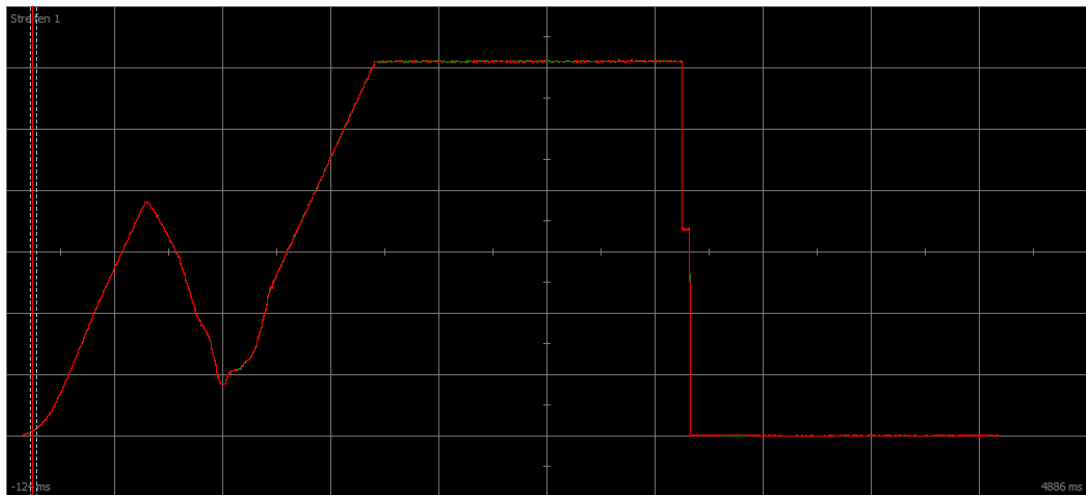


Abb. 69: Scope – Motor erreicht Sättigung, mit Nachführung (B59)

Grün Sollstrom  
Rot Iststrom

## 16.14.2 Geschwindigkeitsregler – hohes Sollmoment

C36 M/F-Soll Tiefpass:

Wird das Sollmoment beispielsweise bei maximaler Auslastung des Antriebsreglers sehr hoch, kann über diesen Parameter das Sollmoment gefiltert werden. Der Filter verhindert ein Überschwingen des Drehmoments und dadurch das Entstehen von Überströmen. Die Wirkung von C36 wird über C37 definiert.

## 16.14.3 Positionsregler – Reibung oder Spiel

I23 Positionsregler Totband:

Um Regelschwingungen durch Reibung oder Spiel in der Mechanik zu vermeiden, kann über diesen Parameter die Positionsregelung in einem schmalen Bereich deaktiviert werden.

## 16.14.4 Positionsregler – schlechte Auflösung

C33 Tiefpass v-soll:

Über diesen Parameter kann die Sollgeschwindigkeit geglättet werden, wenn aufgrund einer der folgenden Bedingungen die Berechnung der Soll- oder Istposition zu grob ist:

- ▶ Bei steuerungsbasierenden Anwendungen mit schlechter oder geringer Quantisierung des Sollwerts
- ▶ Bei antriebsbasierenden Anwendungen mit schlechter Auflösung des Master-Encoders



## 17

## Bremse


Die nachfolgenden Kapitel beschreiben die grundsätzlichen Einstellungen der Bremse mit Hilfe der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite.

### Schwerkraftbelastete Achse mit Bremse



#### Information


Wenn Sie eine schwerkraftbelastete Achse mit einer Bremse verwenden, schalten Sie den Antrieb grundsätzlich über ein gesteuertes Stillsetzen ab, z. B. über einen Schnellhalt. Damit wird verhindert, dass die Last absackt, bis die Bremse vollständig eingefallen ist.

Nähere Informationen zur Applikation entnehmen Sie dem zugehörigen Handbuch (siehe [Weiterführende Informationen](#) [ 464]).

### 17.1


## Bremse aktivieren

Sie aktivieren die Bremse in Parameter F00.

1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die gewünschte projektierte Achse.
2. Wählen Sie Assistent **Bremse**.
3. F00 Bremse:  
Wählen Sie 1: Aktiv, wenn Sie den Motor in einer geregelten Steuerart betreiben und wenn das Drehmoment zum Zeitpunkt des Bremseneinfalls gespeichert werden soll. In diesem Fall wird das gespeicherte Moment vor dem Lüften der Bremsen wieder aufgebaut. Wählen Sie diese Option beispielsweise bei schwerkraftbelasteten Achsen.  
Wählen Sie hingegen 2: Moment/Kraft nicht speichern, wenn beim Lüften der Bremse nur die Motormagnetisierung aufgebaut werden soll.
4. Hinterlegen Sie gegebenenfalls die Lüft- und Einfallzeit der Bremse (siehe [Bremsenlüftzeit und Bremseneinfallzeit](#) [ 253]).

## 17.2 Bremse einmessen

Bei Bremsen mit unbekannten Lüft- und Einfallzeiten können Sie die Lüft- und Einfallzeiten einmessen.

Für nähere Informationen zu den Voraussetzungen sowie dem genauen Ablauf siehe [Einmessen der Bremse](#) [ 255].



### GEFAHR!

#### Lebensgefahr durch schwerkraftbelastete Vertikalachse!



Bei dieser Aktion werden die Bremsen lüftend angesteuert und eine Bewegung gestartet. Der Motor kann währenddessen nicht oder nur eingeschränkt Drehmoment/Kraft generieren. Somit kann eine schwerkraftbelastete Vertikalachse absinken.

- Stellen Sie sicher, dass eine Bewegung im vorgegebenen Verfahrbereich gefahrlos möglich ist.
- Sichern Sie den über den Verfahrbereich hinausgehenden Bereich für den Fall eines weiteren Absinkens der schwerkraftbelasteten Vertikalachse ab.

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet und einschaltbereit (E48 = 2: Einschaltbereit).
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich Assistent auf die gewünschte projektierte Achse.
- 2. Wählen Sie Assistent Bremse > Bremse testen.
- 3. B306 Bremsentest zulässige Richtung:  
Legen Sie die zulässige Fahrtrichtung fest. Das Einmessen erfolgt nur in einer Fahrtrichtung. Wenn Sie beide Drehrichtungen zulassen, wird in positive Richtung verfahren.
- 4. B307 Bremsentest Stillstandsfenster:  
Tragen Sie den Drehwinkel ein, den der Antrieb als Stillstand auswertet.
- 5. Wählen Sie Assistent Bremse > Bremse einmessen.
- 6. Klicken Sie auf Lüft-/Einfallzeit der Bremse messen.
  - ⇒ Das Einmessen der Bremse wird ausgeführt.
  - ⇒ Die ermittelten Zeiten werden in F04 und F05 abgelegt.
  - ⇒ F96[1] zeigt den Fortschritt an.
  - ⇒ F96[2] gibt das Ergebnis der Aktion aus.
- 7. Speichern Sie im Anschluss die ermittelten Werte nichtflüchtig (A00).

## 17.3 Funktionale Bremse testen

Anhand des Bremsentests kontrollieren Sie, ob die Bremse noch das erforderliche Haltemoment oder die erforderliche Haltekraft aufbringen kann.

Für weitere Informationen zum Test sowie zur Berechnung der Testmomente siehe [Bremsentest](#) [ 257] und [Momentenberechnung](#) [ 258].



### GEFAHR!


#### Lebensgefahr durch schwerkraftbelastete Vertikalachse!

Bei dieser Aktion wird die geschlossene Bremse mit einem vorgegebenen Testmoment oder einer vorgegebenen Testkraft belastet. Wenn das Testmoment oder die Testkraft das Haltemoment bzw. die Haltekraft der Bremse übersteigt, kommt es zu einer Bewegung der Achse. Somit kann eine schwerkraftbelastete Vertikalachse absinken.

- Stellen Sie sicher, dass eine Bewegung gefahrlos möglich ist.

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet und einschaltbereit (E48 = 2: Einschaltbereit)..
- ✓ Die Bremse ist aktiviert.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die gewünschte projektierte Achse.
- 2. Wählen Sie **Assistent Bremse > Bremse testen**.
- 3. B304 Bremsentest max. positives M/F:  
Tragen Sie das Testmoment oder die Testkraft ein, das oder die die Bremse bei positiver Drehrichtung halten muss.
- 4. B305 Bremsentest max. negatives M/F:  
Tragen Sie das Testmoment oder die Testkraft ein, das oder die die Bremse bei negativer Drehrichtung halten muss.
- 5. E65 Aktuelles maximales positives M/F:  
Stellen Sie sicher, dass die Begrenzung im Antriebsregler den in B304 hinterlegten Wert zulässt.
- 6. E66 Aktuelles maximales negatives M/F:  
Stellen Sie sicher, dass die Begrenzung im Antriebsregler den in B305 hinterlegten Wert zulässt.
- 7. B306 Bremsentest zulässige Richtung:  
Legen Sie die zulässige Fahrtrichtung fest. Wenn Sie beide Drehrichtungen zulassen, wird zunächst in positive Richtung verfahren.
- 8. B307 Bremsentest Stillstandsfenster:  
Tragen Sie das zulässige Stillstandsfenster ein.
- 9. Klicken Sie auf **Bremse testen**.
- ⇒ Der Bremsentest wird ausgeführt.
- ⇒ B300[1] zeigt den Fortschritt an.
- ⇒ B300[2] gibt das Ergebnis der Aktion aus.

## 17.4 Bremse einschleifen

Durch das Einschleifen der Bremse werden auf der Reibfläche vorhandene Beläge entfernt, die die Haltefunktion der Bremse beeinträchtigen können. Für nähere Informationen siehe [Einschleifen der Bremse](#) [ 260].



### GEFAHR!

#### Lebensgefahr durch schwerkraftbelastete Vertikalachse!

Bei dieser Aktion werden die Bremsen lüftend angesteuert und eine Bewegung gestartet. Der Motor kann währenddessen nicht oder nur eingeschränkt Drehmoment/Kraft generieren. Somit kann eine schwerkraftbelastete Vertikalachse absinken.

- Stellen Sie sicher, dass eine Bewegung im vorgegebenen Verfahrbereich gefahrlos möglich ist.
- Sichern Sie den über den Verfahrbereich hinausgehenden Bereich für den Fall eines weiteren Absinkens der schwerkraftbelasteten Vertikalachse ab.

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet und einschaltbereit (E48 = 2: Einschaltbereit).
- ✓ Die Bremse ist aktiviert.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich *Assistent* auf die gewünschte projektierte Achse.
- 2. Wählen Sie *Assistent Bremse > Bremse einschleifen*.
- 3. B306 Bremsentest zulässige Richtung:  
Legen Sie die zulässige Fahrtrichtung fest. Wenn Sie beide Drehrichtungen zulassen, wird zunächst in positive Richtung verfahren.
- 4. B308 Anzahl Intervalle für Einschleifen:  
Tragen Sie ein, wie oft die Bremse beim Drehen in eine Richtung einfallen soll.
- 5. B309 Anzahl Zyklen für Einschleifen:  
Tragen Sie ein, wie oft der Antrieb in jede Richtung einschleifen soll.
- 6. Klicken Sie auf *Bremse einschleifen*.
- ⇒ Das Einschleifen der Bremse wird ausgeführt.
- ⇒ B301[1] zeigt den Fortschritt an.
- ⇒ B301[2] gibt das Ergebnis der Aktion aus.

## 17.5 Mehr zur Bremse?

Nachfolgende Kapitel fassen die wesentlichen Begriffe und Einstellungen zusammen.

### 17.5.1 Direkter und indirekter Bremsenanschluss

Der Antriebsregler PMC SI6 bietet die Möglichkeit, 24 V<sub>DC</sub>-Bremsen bis 2,5 A Stromaufnahme direkt anzuschließen. Bremsen mit abweichender Versorgungsspannung oder höherer Stromaufnahme können indirekt z. B. über ein Schütz angeschlossen werden.

Sie haben folgende Optionen für den Anschluss:

- ▶ Direkt an X2A, X2B (mit oder ohne Überwachung)
- ▶ Indirekt an X2A, X2B (mit oder ohne Überwachung)

Die Überwachung der Bremse definieren Sie in Parameter F105. Voraussetzung ist eine Hardware-Version des Antriebsreglers  $\geq 100$  und eine Firmware-Version ab V 6.5-L (Typenschild: HW  $\geq 100$ ; Parameter: E52[1]  $\geq 100$ ).

### 17.5.2 Interne Bremsenansteuerung

Bei interner Bremsenansteuerung steuert der Antriebsregler die Bremsen an, und die Lüft- sowie Einfallzeiten werden berücksichtigt. Sie aktivieren die interne Bremsenansteuerung in Parameter F00. In F01 wählen Sie die Bremsen aus.



#### Information

Vermeiden Sie einen Bremseneinfall bei einer sich bewegenden Achse, um die Haltebremse zu schonen:

- Vermeiden Sie das ungesteuerte Stillsetzen einer sich bewegenden Achse.
- Wenn Sie für eine bewegende Achse die Freigabe deaktivieren möchten, wählen Sie für A44 = 1: Aktiv (Default), damit mit Freigabe-Aus ein Schnellhalt ausgeführt wird.
- Wählen Sie als Störungsreaktion immer einen Schnellhalt (A29 = 1: Aktiv, Default) oder eine Notbremsung (U30 = 1: Aktiv).

## 17.5.2.1

### Betrieb mit 1 Bremse

Nach Freigabe-Ein lüftet die Bremse zusammen mit dem ersten Kommando und bleibt bis zu einem der folgenden Ereignisse gelüftet:

- ▶ Ereignis mit Störungsreaktion:
  - Leistungsteil wird gesperrt
  - Schnellhalt (Bremse fällt erst am Ende des Schnellhalts ein)
  - Notbremsung
- ▶ Freigabe-Aus
- ▶ Signal Schnellhalt (Bremse fällt erst am Ende des Schnellhalts ein)
- ▶ Bremseneinfall am Ende des Bewegungskommandos (Applikationen des Typs Drive Based: J27/J53; Parameter abhängig von gewählter Betriebsart):
  - 1: MC\_MoveAbsolute
  - 2: MC\_MoveRelative
  - 3: MC\_MoveAdditive
  - 5: MC\_Stop
  - 6: MC\_Home (Voraussetzung: I30 ≠ 5: Referenz setzen)
  - 11: MC\_Halt

Die Bremse kann für die Inbetriebnahme oder für Service-Arbeiten über einen Lüft-Override gelüftet werden. Dies muss in Parameter F06 definiert werden (Signal: F07).

Die Bremse kann hinsichtlich Kurzschluss und Kabelbruch überwacht werden. Voraussetzung ist eine Hardware-Version des Antriebsreglers  $\geq 100$  und eine Firmware-Version ab V 6.5-L (Typenschild: HW  $\geq 100$ ; Parameter: E52[1]  $\geq 100$ ). Die Überwachung kann in F105 eingestellt oder deaktiviert werden.

## 17.5.3 Externe Bremsenansteuerung bis V 6.5-K

Für die Applikation CiA 402 oder PROFIdrive bietet Parameter F92[0] die Option, von interner (automatischer) Bremsenansteuerung durch den Antriebsregler auf eine externe Bremsenansteuerung durch eine Steuerung umzuschalten.



### WARNUNG!

#### Personen- und Sachschaden durch Achsbewegung!

Bei externer Bremsenansteuerung fällt die Bremse bei Störungen oder Freigabe-Aus nicht automatisch ein. Bei Freigabe-Ein oder bei Start einer Bewegung wird die Bremse nicht automatisch gelüftet. Die externe Bremsenansteuerung erfolgt unabhängig von Gerätezustand und Motion-Kern durch die Steuerung.

- Sorgen Sie für einen geeigneten Ablauf in der Steuerung und treffen Sie geeignete Maßnahmen, um die Sicherheit zu gewährleisten.
- Berücksichtigen Sie für das Lüften der Bremse auch die motorseitigen Anforderungen (z. B. erforderliche Zeit für den Aufbau der Magnetisierung bei Asynchronmotoren oder für die Positionsbestimmung bei Lean-Motoren).

In Parameter F06 definieren Sie die Quelle des digitalen Signals, über das die Bremsen in den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet gelüftet werden können. In den Applikationen CiA 402 und PROFIdrive ist F06 = 2: Parameter voreingestellt.

Die Steuerung kann prüfen, ob die Bremsen eingefallen oder gelüftet sind (E201, Bit 3 und 4), bevor Sollwerte für Position und Geschwindigkeit vorgegeben werden.

Folgende Tabelle zeigt den Zusammenhang der Parameter F92[0] und F06.

F92[0] (Bremsenansteuerung)	F06 (Quelle Signal Lüft- Override)	Art der Bremsenansteuerung
0: Intern (Automatik)	3: DI1 – 28: DI13 invertiert	Interne Automatik; Lüft-Override über Klemmeneingang (Quelle: E19)
1: Extern (Steuerung)	3: DI1 – 28: DI13 invertiert	Extern über Klemmeneingang (Quelle: E19); kein Lüft-Override
0: Intern (Automatik)	2: Parameter	Interne Automatik; Lüft-Override über Parameter (Quelle Drive Based: A180, Bit 6; Quelle CiA 402: A515, Bit 14; Quelle PROFIdrive, Telegramm ≠ 111: M515, Bit 12)
1: Extern (Steuerung)	2: Parameter	Extern über Parameter (Quelle CiA 402: A515, Bit 14; Quelle PROFIdrive, Telegramm ≠ 111: M515, Bit 12); kein Lüft-Override

Tab. 203: Zusammenhang von F92[0] und F06

Für die externe Bremsenansteuerung in der Applikation CiA 402 ist Bit 14 von Parameter A515 die Quelle von F92[1], in der Applikation PROFIdrive Bit 12 von M515 (Voraussetzung: F92[0] = 1: Extern (Steuerung) und F06 = 2: Parameter).

F92[2] zeigt die aktuelle Einstellung der Bremsenansteuerung.

## 17.5.4

### Externe Bremsenansteuerung ab V 6.5-L

Für die Applikation CiA 402 oder PROFIdrive bietet Parameter F108 die Option, von interner (automatischer) Bremsenansteuerung durch den Antriebsregler auf eine externe Bremsenansteuerung durch eine Steuerung umzuschalten.



#### WARNUNG!

##### Personen- und Sachschaden durch Achsbewegung!

Bei externer Bremsenansteuerung fällt die Bremse bei Störungen oder Freigabe-Aus nicht automatisch ein. Bei Freigabe-Ein oder bei Start einer Bewegung wird die Bremse nicht automatisch gelüftet. Die externe Bremsenansteuerung erfolgt unabhängig von Gerätezustand und Motion-Kern durch die Steuerung.

- Sorgen Sie für einen geeigneten Ablauf in der Steuerung und treffen Sie geeignete Maßnahmen, um die Sicherheit zu gewährleisten.
- Berücksichtigen Sie für das Lüften der Bremse auch die motorseitigen Anforderungen (z. B. erforderliche Zeit für den Aufbau der Magnetisierung bei Asynchronmotoren oder für die Positionsbestimmung bei Lean-Motoren).

Die Steuerung kann prüfen, ob die Bremsen eingefallen oder gelüftet sind (E201, Bit 3 und 4), bevor Sollwerte für Position und Geschwindigkeit vorgegeben werden.

Für die externe Bremsenansteuerung in der Applikation CiA 402 ist Bit 14 von Parameter A515 die Quelle von F101[0], in der Applikation PROFIdrive Bit 12 von M515 (Voraussetzung: F108 = 1: Extern (Steuerung)).



## 17.5.5 Bremsenansteuerung nach Steuerart

Die nachfolgenden Kapitel zeigen die Bremsenansteuerung in Abhängigkeit von der Steuerart (B20) für eine Bremse bei interner Bremsenansteuerung durch den Antriebsregler.

### 17.5.5.1 B20 = 0 oder 1

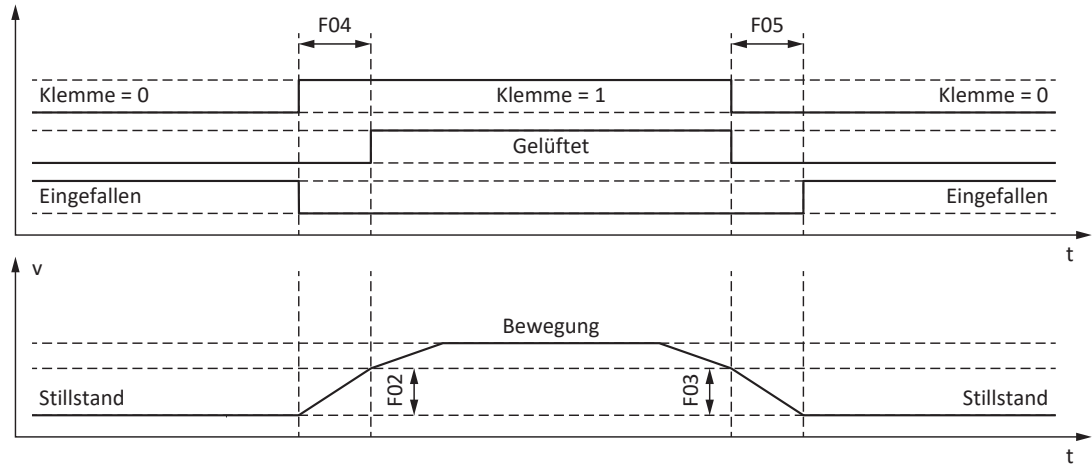


Abb. 70: Bremsenansteuerung bei Steuerart B20 = 0: ASM - U/f-Steuerung oder 1: ASM - U/f-Schlupfkompensiert

In diesen Steuerarten für Asynchronmotoren ohne Motorencoder wird die Achse bereits innerhalb der Lüftzeit  $F04$  bewegend angesteuert.

$F02$  ist dabei die Geschwindigkeit des Asynchronmotors, die während der Lüftzeit  $F04$  aufgebaut wird.  $F03$  ist die Geschwindigkeit, ab der die Bremsen einfallend angesteuert werden.

Während des Lüftvorgangs wird eine Sollbeschleunigung wirksam, die sich aus der Geschwindigkeit und der Lüftzeit berechnet ( $F02$ ,  $F04$ ). Während des Einfallvorgangs wird eine Sollverzögerung wirksam, die sich aus der Geschwindigkeit und der Einfallzeit berechnet ( $F03$ ,  $F05$ ).

## 17.5.5.2

**B20 = 2**

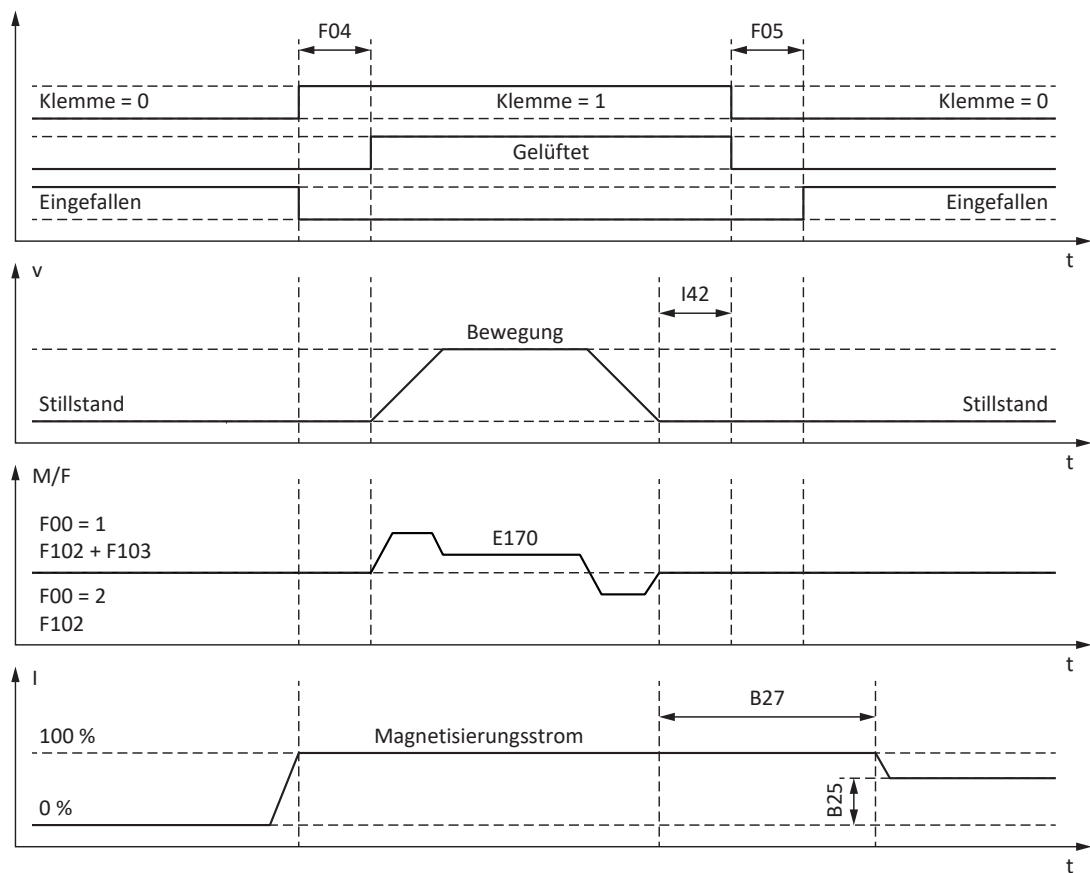


Abb. 71: Bremsenansteuerung bei Steuerart B20 = 2: ASM - Vektorregelung

In dieser Steuerart für Asynchronmotoren mit Motorencoder wird die Achse nach Verstreichen der Lüftzeit F04 bewegend angesteuert.

In den Betriebsarten Fahrsatz und Kommando kann in Parameter I42 eine Wartezeit für den Bremseneinfall am Ende des Bewegungskommandos definiert werden (J27, J53). Dadurch können mehrere Bewegungskommandos hintereinander ohne unterbrechenden Bremseneinfall ausgeführt werden.

Bei Drehmoment-/Kraftvorgabe ist E170 das momentan geforderte Solldrehmoment bzw. die momentan geforderte Sollkraft  $M/F_{\text{set}}$  der Motorregelung (Begrenzung: E65, E66).

Definieren Sie in F102 eine statische Drehmoment-/Kraftvorsteuerung für den Geschwindigkeitsregler, wenn Sie bei schwerkraftbelasteten Achsen eine Grundlast vorgeben möchten. Abhängig von den Randbedingungen der Maschine sind unterschiedliche Einstellungen sinnvoll. Für Empfehlungen zur Inbetriebnahme bei schwerkraftbelasteten Achsen siehe [Sonderfall Laständerungen bei ausgeschaltetem Leistungsteil](#) [261].

Mit der Einstellung F00 = 1: Aktiv wird das Drehmoment bzw. die Kraft für den nächsten Bremsenlüftvorgang (F103) automatisch ermittelt und nichtflüchtig gespeichert. Das Drehmoment bzw. die Kraft wird nicht gespeichert, wenn F00 = 2: Moment/Kraft nicht speichern.

F103 wird nur bei eingeschwingener Regelung und vollständig gelüfteter Bremse ermittelt (F09). F103 wird ermittelt, wenn die Istgeschwindigkeit des Motorencoders kleiner ist als das Geschwindigkeitsfenster ( $|E15| < |C40|$ ).

Die Halbmagnetisierung B25 sorgt dafür, dass der Motor bei eingefallener Bremse bestromt bleibt. Die Reduzierung der Magnetisierung wird ausgeführt, sobald der Motor den Stillstand erreicht hat und die Wartezeit B27 abgelaufen ist.

B25 beeinflusst die thermische Motorauslastung. Mit sinkendem B25 reduziert sich die thermische Motorauslastung, gleichzeitig verlängert sich aber die Reaktionszeit beim Lüften der Bremsen.

## 17.5.5.3

**B20 = 3**

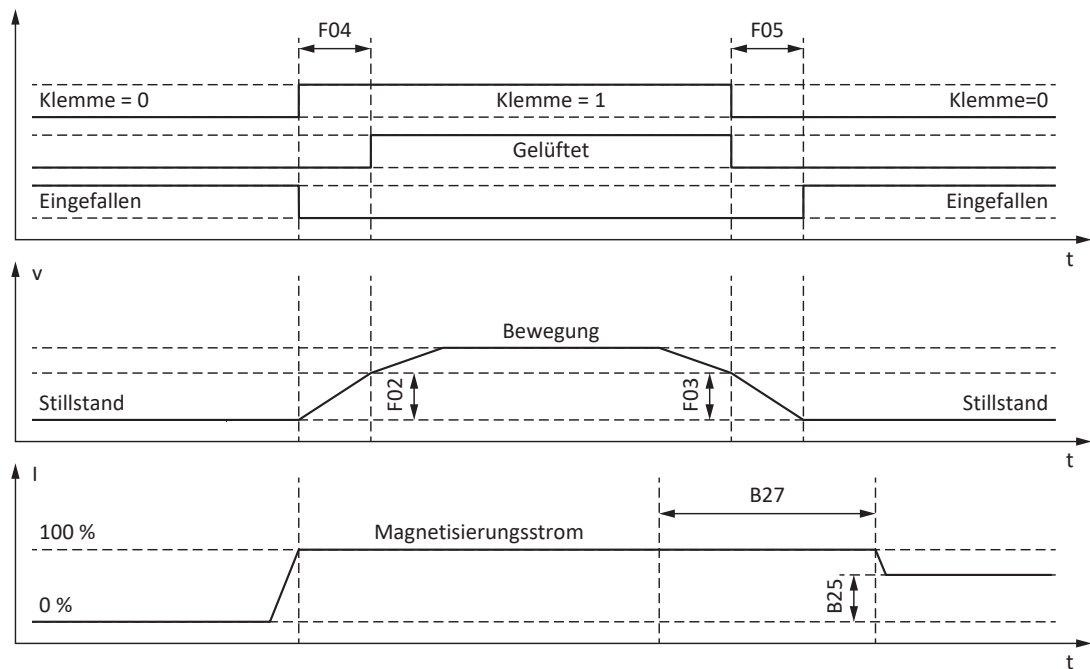


Abb. 72: Bremsenansteuerung bei Steuerart B20 = 3: ASM - Sensorlose Vektorregelung

In dieser Steuerart für Asynchronmotoren ohne Motorencoder wird die Achse bereits innerhalb der Lüftzeit F04 bewegend angesteuert.

F02 ist dabei die Geschwindigkeit des Asynchronmotors, die während der Lüftzeit F04 aufgebaut wird. F03 ist die Geschwindigkeit, ab der die Bremsen einfallend angesteuert werden.

Während des Lüftvorgangs wird eine Sollbeschleunigung wirksam, die sich aus der Geschwindigkeit und der Lüftzeit berechnet (F02, F04). Während des Einfallvorgangs wird eine Sollverzögerung wirksam, die sich aus der Geschwindigkeit und der Einfallzeit berechnet (F03, F05).

Die Haltmagnetisierung B25 sorgt dafür, dass der Motor bei eingefallener Bremse bestromt bleibt. Die Reduzierung der Magnetisierung wird ausgeführt, sobald die Motorgeschwindigkeit die Bremseneinfall-Geschwindigkeit F03 unterschritten hat und die Wartezeit B27 abgelaufen ist.

B25 beeinflusst die thermische Motorauslastung. Mit sinkendem B25 reduziert sich die thermische Motorauslastung, gleichzeitig verlängert sich aber die Reaktionszeit beim Lüften der Bremsen.

## 17.5.5.4

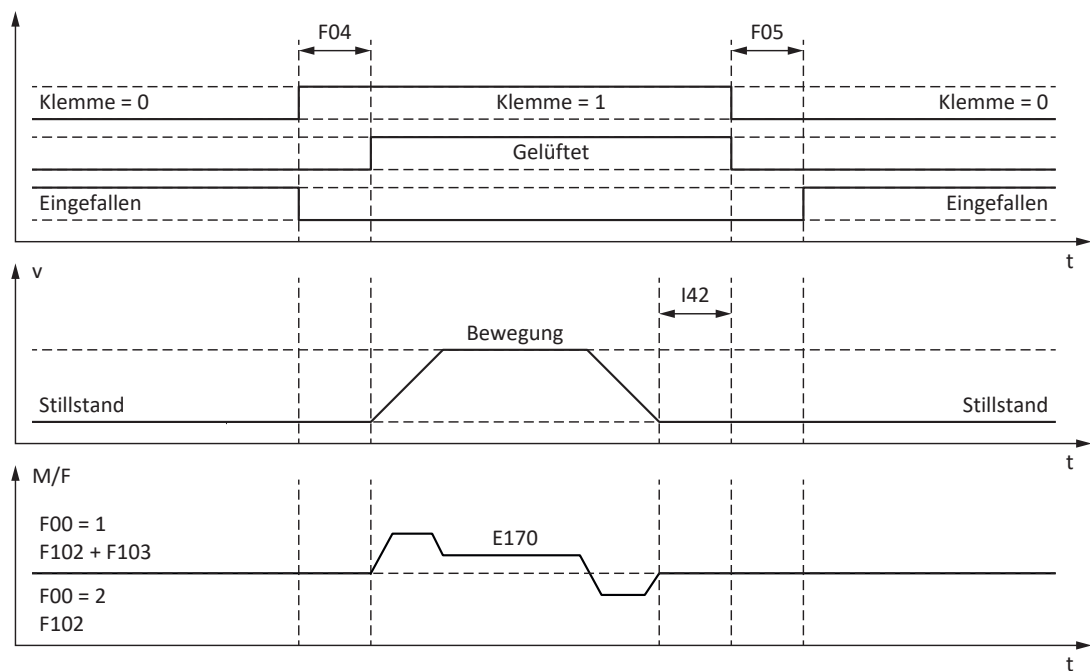
**B20 = 32, 48, 64 oder 70**

Abb. 73: Bremsenansteuerung bei Steuerart B20 = 32: LM - Sensorlose Vektorregelung, 48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder, 64: SSM - Vektorregelung oder 70: SLM - Vektorregelung

In diesen Steuerarten für Synchron-Servomotoren oder Synchron-Linearmotoren mit Motorencoder oder Lean-Motoren mit sensorloser Vektorregelung wird die Achse nach Verstreichen der Lüftzeit F04 bewegend angesteuert.

In den Betriebsarten Fahrsatz und Kommando kann in Parameter I42 eine Wartezeit für den Bremseneinfall am Ende des Bewegungskommandos definiert werden (J27, J53). Dadurch können mehrere Bewegungskommandos hintereinander ohne unterbrechenden Bremseneinfall ausgeführt werden.

Bei Drehmoment-/Kraftvorgabe ist E170 das momentan geforderte Solldrehmoment bzw. die momentan geforderte Sollkraft  $M/F_{\text{set}}$  der Motorregelung (Begrenzung: E65, E66).

Definieren Sie in F102 eine statische Drehmoment-/Kraftvorsteuerung für den Geschwindigkeitsregler, wenn Sie bei schwerkraftbelasteten Achsen eine Grundlast vorgeben möchten. Abhängig von den Randbedingungen der Maschine sind unterschiedliche Einstellungen sinnvoll. Für Empfehlungen zur Inbetriebnahme bei schwerkraftbelasteten Achsen siehe [Sonderfall Laständerungen bei ausgeschaltetem Leistungsteil](#) [261].

Mit der Einstellung F00 = 1: Aktiv wird das Drehmoment bzw. die Kraft für den nächsten Bremsenlüftvorgang (F103) automatisch ermittelt und nichtflüchtig gespeichert. Das Drehmoment bzw. die Kraft wird nicht gespeichert, wenn F00 = 2: Moment/Kraft nicht speichern.

F103 wird nur bei eingeschwingener Regelung und vollständig gelüfteter Bremse ermittelt (F09). F103 wird ermittelt, wenn die Istgeschwindigkeit des Motorencoders kleiner ist als das Geschwindigkeitsfenster ( $|E15| < |C40|$ ).

## Kommutierungsfindung über Wake and Shake in Kombination mit einer Bremse



### GEFAHR!

#### Lebensgefahr durch schwerkraftbelastete Vertikalachse!

Schwerkraftbelastete Achsen können bei der Kommutierungsfindung über Wake and Shake absinken, da die Bremse für die Kommutierungsfindung gelüftet werden muss.

- Verwenden Sie die Steuerarten 48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder und 70: SLM - Vektorregelung in Kombination mit Kommutierungsfindung über Wake and Shake nur bei schwerkraftfreien Achsen.
- Verwenden Sie bei schwerkraftbelasteten Achsen Motoren mit einem Absolutwertencoder.

Für nähere Informationen zur Kommutierungsfindung über Wake and Shake siehe [Kommutierungsfindung \[430\]](#).

## 17.5.6

### Bremsenlüftzeit und Bremseneinfallzeit

Die Lüftzeit der angeschlossenen Bremse wird in Parameter F04 definiert, die Einfallzeit in Parameter F05:

- ▶ F04[0]: Lüftzeit der Bremse
- ▶ F05[0]: Einfallzeit der Bremse

Bei Start einer Bewegung werden die Bewegung und die Statussignale um die Zeit F04 verzögert, um eine Bewegung gegen eine noch nicht vollständig geöffnete Bremse zu verhindern.

Bei Einfall der Bremse bleibt die Regelung noch für die Zeit F05 aktiv, um das Absinken einer schwerkraftbelasteten Achse zu verhindern. Bei STO fällt die Bremse unmittelbar ein. Das Verhalten bei Deaktivieren der Freigabe kann über A44 definiert werden (unmittelbarer Einfall der Bremse oder Bremseneinfall nach Schnellhalt).

#### Motoren mit elektronischem Typenschild

Bei Motoren mit elektronischem Typenschild werden die Werte bei der ersten Motorkopplung des Antriebsreglers oder beim Start der Aktion B06 aus dem elektronischen Typenschild übernommen (Voraussetzung: B04 = 64: Aktiv).

Enthält das elektronische Typenschild die Lüft- und Einfallzeit der in den Motoradapter integrierten Bremse (Servostop), werden diese berücksichtigt. Dafür ist bis einschließlich Firmware V 6.5-H zusätzlich folgende Einstellung erforderlich: B28 = 1: Alle Daten.

Quellen für die Werte aus dem elektronischen Typenschild sind:

- ▶ R50: Typenschild-Lüftzeit der Motorbremse
- ▶ R51: Typenschild-Einfallzeit der Motorbremse
- ▶ R67: Typenschild-Lüftzeit der Motoradapterbremse
- ▶ R68: Typenschild-Einfallzeit der Motoradapterbremse

## Motoren ohne elektronisches Typenschild

In Abhängigkeit von der Anschlussart müssen Sie die Lüft- und Einfallzeiten der Bremse unterschiedlich berechnen.

**Bei direktem Anschluss** der Bremse berücksichtigen Sie für die Lüft- und Einfallzeit einen Sicherheitsfaktor von 1,3 bei der Übernahme der Werte in den Antriebsregler.

Richtwerte:

- ▶  $F04 = 1,3 \times t_{2B}$
- ▶  $F05 = 1,3 \times t_{1B}$

**Bei indirektem Anschluss** der Bremse, z. B. über ein Schütz, berücksichtigen Sie für die Lüft- und Einfallzeit zusätzlich zum Richtwert bei Direktanschluss je  $1,2 \times$  die Schaltzeit des Schützes.

Wenn Sie die Lüft- und Einfallzeit der Bremse nicht kennen, können Sie diese über die Aktion F96 einmessen.

## 17.5.7 Zeit zwischen 2 Lüftvorgängen



### Information

Die Zeit zwischen zwei Lüftvorgängen der Bremse muss mindestens 1 s betragen muss. Bei Nichtbeachtung wird der 2. Lüftvorgang verzögert.

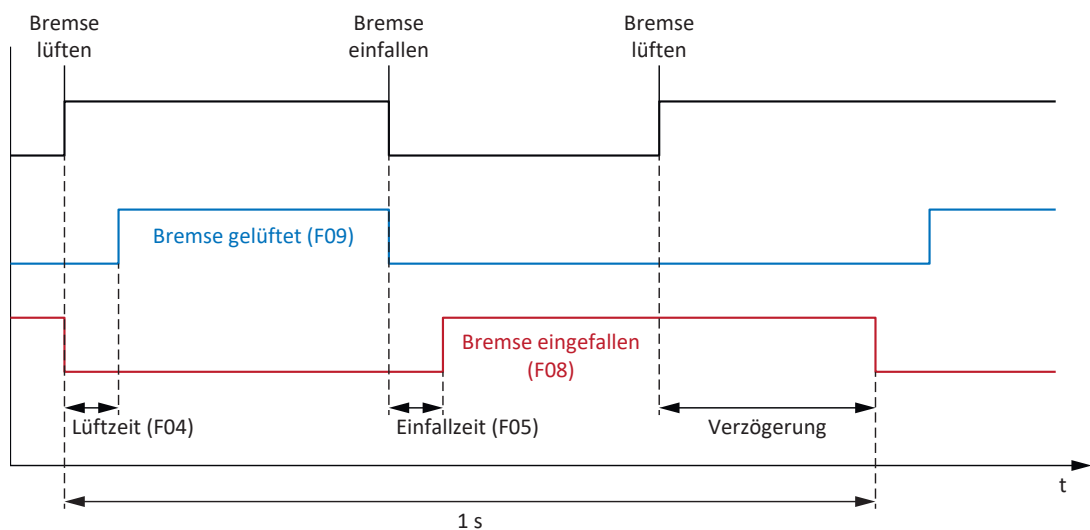


Abb. 74: Minimale Zeit zwischen zwei Lüftvorgängen der Bremse

### 17.5.8 Einmessen der Bremse

Mit der Aktion F96 können die Lüft- und Einfallzeiten der Bremse eingemessen werden. Bei Motoren mit elektronischem Typenschild ist diese Aktion nicht erforderlich, da diese Werte bei der ersten Motorkopplung des Antriebsreglers aus dem elektronischen Typenschild übernommen werden.



#### GEFAHR!

##### Lebensgefahr durch schwerkraftbelastete Vertikalachse!

Bei dieser Aktion werden die Bremsen lüftend angesteuert und eine Bewegung gestartet. Der Motor kann währenddessen nicht oder nur eingeschränkt Drehmoment/Kraft generieren. Somit kann eine schwerkraftbelastete Vertikalachse absinken.

- Stellen Sie sicher, dass eine Bewegung im vorgegebenen Verfahrbereich gefahrlos möglich ist.
- Sichern Sie den über den Verfahrbereich hinausgehenden Bereich für den Fall eines weiteren Absinkens der schwerkraftbelasteten Vertikalachse ab.

#### Voraussetzungen

Die Aktion F96 steht nur in folgenden Steuerarten (B20) zur Verfügung:

- ▶ 2: ASM - Vektorregelung
- ▶ 3: ASM - Sensorlose Vektorregelung
- ▶ 32: LM - Sensorlose Vektorregelung
- ▶ 48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder
- ▶ 64: SSM - Vektorregelung
- ▶ 70: SLM - Vektorregelung

F96 kann auch bei belasteten Achsen durchgeführt werden. In diesem Fall sollte der Geschwindigkeitsregler optimiert sein, und die Last darf maximal 2/3 des aktuell maximal zulässigen Drehmoments bzw. der aktuell maximal zulässigen Kraft betragen (E65, E66).

#### Erforderliche Parameter

Die zulässige Bewegungsrichtung für das Einmessen der Bremse definieren Sie in Parameter B306, das Stillstandsfenster in Parameter B307.

Der Verfahrbereich bei unbelasteter Achse beträgt ca. 2 Motorumdrehungen (Synchron-Linearmotoren: ca. 2 m). Für die genaue Ermittlung des Verfahrwegs rechnen Sie bitte Getriebe und Vorschub mit ein.

#### Ablauf der Aktion

Bei der Aktion dreht die Achse mit einer festen Solldrehzahl von  $20 \text{ min}^{-1}$  (Sollgeschwindigkeit bei Synchron-Linearmotoren: 2 m/min). Zu Beginn wird bei gelüfteter Bremse für die Dauer von 1 s eine Messfahrt ausgeführt. Anschließend fährt die Achse gegen die einfallende Bremse. Nach Erkennen des Bremseneinfalls (Timeout 2 s) stoppt die Achse. Es folgen 2 s Stillstand (Erholungsphase). Anschließend fährt die Achse gegen die lüftende Bremse. Nach Erkennen des Bremsenlüftens (Timeout 2 s) fährt die Achse für 0,5 s weiter und stoppt anschließend.

Die ermittelten Zeiten werden in F04 und F05 abgelegt:

- ▶ F04[0]: Lüftzeit der Bremse
- ▶ F05[0]: Einfallzeit der Bremse

**Werte speichern**

Um die gemessenen Werte nichtflüchtig zu speichern, muss im Anschluss die Aktion A00 ausgeführt werden.

Alternativ können die Werte durch die Aktion B06 wieder aus dem elektronischen Typenschild zurückgeholt werden, sofern Bremsendaten vorhanden sind.

**Ergebnis**

Nach Start der Aktion F96 kann in Parameter F96[1] der Fortschritt beobachtet und nach Abschluss der Aktion über F96[2] das Ergebnis des Einmessens abgefragt werden.

Die Aktion F96 bewertet die gemessene Zeit mit dem Sicherheitsfaktor 1,2. Dies bedeutet, dass die in F04 und F05 eingetragenen Werte um das 1,2-fache größer sind als die tatsächlich gemessenen Werte.



## 17.5.9

**Bremsentest**

Die Aktion B300 Bremse testen kontrolliert, ob die Bremse noch das erforderliche Haltemoment oder die erforderliche Haltekraft aufbringen kann.

**GEFAHR!****Lebensgefahr durch schwerkraftbelastete Vertikalachse!**

Bei dieser Aktion wird die geschlossene Bremse mit einem vorgegebenen Testmoment oder einer vorgegebenen Testkraft belastet. Wenn das Testmoment oder die Testkraft das Haltemoment bzw. die Haltekraft der Bremse übersteigt, kommt es zu einer Bewegung der Achse. Somit kann eine schwerkraftbelastete Vertikalachse absinken.

- Stellen Sie sicher, dass eine Bewegung gefahrlos möglich ist.

**Voraussetzungen**

Die Aktion B300 erfordert einen Positionsenncoder und ist nur in folgenden Steuerarten (B20) zulässig:

- ▶ 2: ASM - Vektorregelung
- ▶ 32: LM - Sensorlose Vektorregelung
- ▶ 48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder
- ▶ 64: SSM - Vektorregelung
- ▶ 70: SLM - Vektorregelung

**Erforderliche Parameter**

Das Testmoment oder die Testkraft tragen Sie in die Parameter B304 und B305 ein:

- ▶ B304[0]: Positives Solldrehmoment/positive Sollkraft der Bremse
- ▶ B305[0]: Negatives Solldrehmoment/negative Sollkraft der Bremse

In B306 legen Sie die zulässige Fahrtrichtung fest. Wenn Sie beide Drehrichtungen zulassen, wird zunächst in positive Richtung verfahren. In B307 hinterlegen Sie den Motordrehwinkel, den der Antrieb als Stillstand auswertet.

Beachten Sie für die Festlegung der Testmomente oder Testkräfte, dass der Motor auf die Werte in C03 und C05 begrenzt ist. Werden in B304 und B305 größere Werte eingetragen, können diese nicht erreicht werden. Stellen Sie darüber hinaus sicher, dass keine gerätespezifischen Begrenzungen wirksam werden. Kontrollieren Sie dazu die Parameter E65 und E66 während des Bremsentests.

**Verfahrweg beim Bremsentest**

- ▶ Synchron-Servomotoren, Lean-Motoren und Asynchronmotoren: Wenn die Bremse das Testmoment halten kann, beträgt der maximale Verfahrweg 0,125 Motorumdrehungen.
- ▶ Synchron-Linearmotoren: Wenn die Bremse die Testkraft halten kann, beträgt der maximale Verfahrweg 0,8 mm.

**Ablauf der Aktion**

Zunächst wird bei gelüfteter Bremse der Encoder getestet. Beim Encodertest dreht der Motor mit ca. 60 min<sup>-1</sup> maximal 45° in beide Drehrichtungen. Anschließend fällt die Bremse ein und dem Antrieb wird in jede zugelassene Drehrichtung ein parametrierbares Testmoment oder eine Testkraft eingeprägt. Stellt der Antrieb eine Bewegung fest, konnte die Bremse das erforderliche Haltemoment oder die erforderliche Haltekraft nicht aufbringen und der Test ist gescheitert.

**Ergebnis**

Nach Start der Aktion B300 kann in Parameter B300[1] der Fortschritt beobachtet und nach Abschluss der Aktion über B300[2] das Testergebnis abgefragt werden.

## 17.5.10 Momentenberechnung

In den nachfolgenden Kapiteln finden Sie Informationen zur Berechnung der Momente, die Sie in B304 und B305 für den Bremsentest eintragen müssen.

### 17.5.10.1 Momente für Synchron-Servomotoren

Für die Berechnung der Momente benötigen Sie folgende Werte:

- ▶  $M_B$ : Wählen Sie das von Ihnen ausgelegte und für Ihre Anwendung erforderliche Bremsmoment.  
 $M_{1Bstat}$
- ▶  $M_0$ : Stillstands Drehmoment
- ▶  $I_0$ : Stillstandsstrom
- ▶  $I_{2N,PU}$ : Ausgangsnennstrom des Antriebsreglers

Berechnen Sie im ersten Schritt das Verhältnis der Momente in Prozent:

$$K = \frac{M_B}{M_0} \times 100 \%$$

Bestimmen Sie im nächsten Schritt den Strom zu  $M_B$ :

$$I = I_0 \times K$$

Vergleichen Sie  $I$  mit  $I_{2N,PU}$  des Antriebsreglers:

Ist  $I \leq 2 \times I_{2N,PU}$ , dann gilt:

$$B304 = K \text{ und } B305 = -K$$

Ist  $I > 2 \times I_{2N,PU}$ , dann kann der Antriebsregler das von Ihnen ausgelegte Testmoment nicht erzeugen.

#### Beispiel

- ▶  $M_B = 10 \text{ Nm}$
- ▶  $M_0 = 6,6 \text{ Nm}$
- ▶  $I_0 = 4,43 \text{ A}$
- ▶  $I_{2N,PU} = 6 \text{ A}$

$$K = \frac{10 \text{ Nm}}{6,6 \text{ Nm}} \times 100 \% = 151 \%$$

$$I = 4,43 \text{ A} \times 151 \% = 6,69 \text{ A}$$

$$I_{2N,PU} \times 2 = 12 \text{ A}$$

$$6,69 \text{ A} < 12 \text{ A}$$

Ergebnis: B304 = 151 % und B305 = -151 %

## 17.5.10.2 Momente für Asynchronmotoren

Für die Berechnung der Momente benötigen Sie folgende Werte:

- ▶  $M_B$ : Wählen Sie das von Ihnen ausgelegte und für Ihre Anwendung erforderliche Bremsmoment. Alternativ rechnen Sie mit dem Nennbremsmoment der Motorbremse  $M_{N,B}$
- ▶  $M_N$ : Nenndrehmoment des Motors
- ▶  $M_k$ : Kippmoment des Motors
- ▶  $I_{2N,PU}$ : Ausgangsnennstrom des Antriebsreglers
- ▶  $I_{d,ref}$  (E171): Magnetisierungserzeugender Referenzstrom im d/q-Koordinatensystem
- ▶  $I_{q,ref}$  (E172): Drehmoment-/krafterzeugender Referenzstrom im d/q-Koordinatensystem

Um die korrekten Werte aus E171 und E172 zu erhalten, führen Sie die Projektierung des Motors zu Ende, übertragen Sie das Projekt zum Antriebsregler und speichern Sie es ab. Lesen Sie anschließend im Online-Betrieb die Werte aus.

Berechnen Sie im ersten Schritt das Verhältnis der Momente in Prozent:

$$K = \frac{M_B}{M_N} \times 100 \%$$

Bestimmen Sie im nächsten Schritt den Strom zu  $M_B$ :

$$I = \sqrt{I_{d,ref}^2 + (K \times I_{q,ref})^2}$$

Vergleichen Sie  $I$  mit  $I_{2N,PU}$  des Antriebsreglers:

Ist  $I \leq 1,8 \times I_{2N,PU}$ , dann gilt:

B304 =  $K$  und B305 =  $-K$

Ist  $I > 1,8 \times I_{2N,PU}$ , dann kann der Antriebsregler das von Ihnen ausgelegte Testmoment nicht erzeugen.

Prüfen Sie, ob der Motor das erforderliche Testmoment aufbringen kann:

$$M_k/M_B > 1$$

### Beispiel

- ▶  $M_B = 10 \text{ Nm}$
- ▶  $M_N = 5,12 \text{ Nm}$
- ▶  $M_k = 11,8 \text{ Nm}$
- ▶  $I_{2N,PU} = 2,3 \text{ A}$
- ▶  $I_{d,ref} = 1,383 \text{ A}$
- ▶  $I_{q,ref} = 1,581 \text{ A}$

$$K = \frac{10 \text{ Nm}}{5,12 \text{ Nm}} \times 100 \% = 195 \%$$

$$I = \sqrt{(1,383 \text{ A})^2 + (195 \% \times 1,581 \text{ A})^2} = 3,38 \text{ A}$$

$$I_{2N,PU} \times 1,8 = 4,14 \text{ A}$$

$$3,38 \text{ A} < 4,14 \text{ A}$$

$$M_k/M_B = 1,18$$

$$1,18 > 1$$

Ergebnis: B304 = 195 % und B305 = -195 %

## 17.5.11

### Einschleifen der Bremse

Bei der Aktion B301 Bremse einschleifen fällt die Bremse wiederholt für ca. 0,7 s ein und wird anschließend für ca. 0,7 s gelüftet, während der Motor mit ca. 20 min<sup>-1</sup> dreht. Dadurch werden auf der Reibfläche vorhandene Beläge abgeschliffen, die die Haltefunktion beeinträchtigen können.



#### GEFAHR!

##### Lebensgefahr durch schwerkraftbelastete Vertikalachse!

Bei dieser Aktion werden die Bremsen lüftend angesteuert und eine Bewegung gestartet. Der Motor kann währenddessen nicht oder nur eingeschränkt Drehmoment/Kraft generieren. Somit kann eine schwerkraftbelastete Vertikalachse absinken.

- Stellen Sie sicher, dass eine Bewegung im vorgegebenen Verfahrbereich gefahrlos möglich ist.
- Sichern Sie den über den Verfahrbereich hinausgehenden Bereich für den Fall eines weiteren Absinkens der schwerkraftbelasteten Vertikalachse ab.

#### Erforderliche Parameter

Sie können folgende Parameter definieren:

- ▶ Wie oft beim Drehen in eine Richtung die Bremse einfällt (B308)
- ▶ Wie oft der Antrieb in jede Richtung drehen soll (B309)
- ▶ Ob eine Drehrichtung gesperrt wird (B306)

#### Solldrehzahl/-geschwindigkeit und Verfahrbereich

- ▶ Synchron-Servomotoren, Lean-Motoren und Asynchronmotoren:
  - Feste Solldrehzahl: 20 min<sup>-1</sup>
  - Verfahrbereich: B308 × 0,5 Motorumdrehungen
- ▶ Synchron-Linearmotoren:
  - Feste Sollgeschwindigkeit: 20 m/min
  - Verfahrbereich: B308 × 0,5 m

#### Ergebnis

Nach Start der Aktion kann in Parameter B301[1] der Fortschritt beobachtet werden. Nach Abschluss der Aktion kann über B301[2] das Ergebnis abgefragt werden.

## 17.5.12

### Bremsenanschluss als digitaler Ausgang

Klemme X2A dient dem Anschluss der Bremse von Achse A. Bei Doppelachsreglern wird an X2B die Bremse von Achse B angeschlossen. Alternativ können beide Klemmen als digitale Ausgänge verwendet werden.

Über Klemme X300 muss die 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung gewährleistet werden. Ferner muss die Einstellung für die Bremsenansteuerung deaktiviert sein (F00 = 0: Inaktiv) .

In der DriveControlSuite können Sie die Quelle der digitalen Signale über die Parameter F59 und F60 definieren (Assistent Klemmen > Bremsenanschluss als digitaler Ausgang).



#### Information

Per Default ist Parameter A900 als Quelle hinterlegt, damit der Ausgang bei Freigabe-Ein eingeschaltet wird. Dies dient dem Schutz einer eventuell angeschlossenen Bremse.

Bei Verwendung eines Bremsenanschlusses als digitaler Ausgang wird dieser nicht überwacht und die Schaltbegrenzung auf 1 Hz ist nicht aktiv.

## 17.5.13

### Sonderfall Laständerungen bei ausgeschaltetem Leistungsteil

Abhängig von den Randbedingungen der Maschine sind unterschiedliche Einstellungen sinnvoll.

#### Empfehlung zur Inbetriebnahme bei schwerkraftbelasteten Achsen

Wenn Laständerungen nur bei eingeschaltetem Leistungsteil erfolgen, belassen Sie die Voreinstellungen.

Erfolgen Laständerungen hingegen auch bei ausgeschaltetem Leistungsteil, reduzieren Sie den Ausregelvorgang beim Lüften der Bremsen:

1. F00 Bremse:  
Wählen Sie 2: Moment/Kraft nicht speichern, um F103 nur flüchtig zu speichern.
2. F102 Drehmoment-/Kraftvorsteuerung:  
Geben Sie den ermittelten Wert für die Grundlast vor, damit bei Laständerung nur noch die Lastdifferenz ausgeregelt werden muss.
3. Reduzieren Sie den Ausregelvorgang beim Lüften der Bremsen durch Optimierung des Geschwindigkeitsreglers.

#### Grundlast ermitteln

1. F102 Drehmoment-/Kraftvorsteuerung:  
Setzen Sie den Wert auf 0,0 %.
2. Belasten Sie die Achse mit der Grundlast.
3. Wählen Sie Assistent Steuertafel Tippen.
4. Geben Sie die Achse frei und lassen Sie diese bei gelüfteten Bremsen in aktiver Positionsregelung auf einer Position stehen.
5. Bestimmen Sie mit Hilfe einer Scope-Aufnahme einen stabilen Wert für E02; dieser Wert entspricht der Grundlast.
6. Wählen Sie Assistent Steuertafel Tippen.
7. Deaktivieren Sie die Freigabe der Achse.
8. F102 Drehmoment-/Kraftvorsteuerung:  
Tragen Sie die ermittelte Grundlast ein.
9. A00 Werte speichern:  
Speichern Sie den Wert nichtflüchtig.

## 18 Predictive Maintenance

Predictive Maintenance (PRM) im Kontext Industrie 4.0 versetzt eine Maschine in die Lage, den optimalen Zeitpunkt zu prognostizieren und zu signalisieren, zu dem Bauteile gewartet oder ersetzt werden sollten.

Insbesondere in der industriellen Automatisierungstechnik sind Getriebemotoren systemrelevante Bauteile und deshalb für eine vorausschauende Analyse von besonderem Interesse. Eine Möglichkeit, auf die Lebensdauer eines Getriebemotors zu schließen, basiert auf den Belastungen, denen das Getriebe während seiner Lebenszeit ausgesetzt ist.

Die Predictive-Maintenance-Funktion im Antriebsregler überwacht Ihren angeschlossenen Getriebemotor. Dessen Lebensleistung wird über ein modellbasiertes Analyseverfahren berechnet und in Parametern abgebildet. Diese Parameter können über die übergeordnete Steuerung oder in der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite angezeigt werden. So können Sie die Wartung optimal und vorausschauend planen. Die Lösung umfasst 3 wesentliche Bestandteile. Die Last-Matrix bildet die solide Datenbasis für die Erfassung realer Belastungssituationen Ihrer Maschine und für die Verbesserung von Qualität und Wirtschaftlichkeit. Der Lebensleistungsindikator ist der Wert für die berechnete Lebensleistung des Getriebemotors. Die Empfehlung zum Austausch des Getriebemotors wird nicht nur der Steuerung in Form eines auslesbaren Parameters zur Verfügung gestellt, sondern kann auch in der DriveControlSuite angezeigt werden.

Predictive Maintenance ist bei Getriebemotoren mit elektronischem Typenschild ab dem Fertigungsdatum 04/2022 automatisch aktiv. Für Getriebemotoren ohne elektronisches Typenschild oder für ältere Getriebemotoren kann die Überwachung in der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite mithilfe eines Assistenten manuell aktiviert werden (ab V 6.5-G und zugehöriger Firmware ab V 6.5-G).

### Ihre Vorteile im Überblick

- ▶ Prognose des optimalen Wartungszeitpunkts
- ▶ Verlängerung der Wartungsintervalle
- ▶ Reduzierung der Ersatzteilbestände durch kontrollierte Beschaffung
- ▶ Service-Konzepte

Predictive Maintenance erfordert keinen zusätzlichen, externen Sensor, keine zusätzliche Verdrahtung und keine zusätzlichen Komponenten.



### Information

Die Predictive-Maintenance-Funktion im Antriebsregler wurde von unserem Kooperationspartner STÖBER Antriebstechnik GmbH + Co. KG entwickelt.

## 18.1 Haftungsausschluss

In unseren Antriebssystemen sind ab dem Jahr 2022 und in der DriveControlSuite ab V 6.5-G Funktionen realisiert, die eine Abschätzung von Alterung und Verschleiß der verwendeten Komponenten vornehmen.

Aus dieser Abschätzung heraus werden Vorhersagen verschiedenster Art getroffen, die bei der Entscheidung eines vorsorglichen Austauschs unterstützen sollen. Diese rechnergestützte Unterstützung wird üblicherweise Predictive Maintenance oder ähnlich genannt.

Mit zunehmender Entwicklungsreife ist zu erwarten, dass diese Unterstützung zunehmend präziser wird. Dies liegt zum einen an unserer zunehmenden statistischen Erfahrung. Zum anderen werden die Algorithmen im Laufe der Zeit verfeinert sowie die Menge der verwendeten Sensorik erhöht.

Dennoch ist mit statistisch auftretenden Fehlern zu rechnen. Prinzipiell gibt es zwei Fehlerarten:

- ▶ False positive: Der Algorithmus sagt den Ausfall in der Zukunft voraus, obwohl im System bereits ein Schaden entstanden ist.
- ▶ False negative: Der Algorithmus empfiehlt einen Austausch, obwohl augenscheinlich eine noch lange währende Lebensdauer besteht.

Mit der Verwendung dieser Funktion wird anerkannt, dass die Entstehung statistischer Fehler systemtypisch ist und keine Haftung des Herstellers begründet. Ein Anspruch auf Schadenersatz aufgrund der Fehleinschätzung des Algorithmus besteht nicht.

## 18.2 Zustand anzeigen


Öffnen Sie in der DriveControlSuite den zugehörigen Assistenten, wenn Sie den Zustand des Predictive Maintenance und die hierfür relevanten Parameter prüfen möchten.

- ✓ Es besteht eine Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler oder es liegt eine Rückdokumentation vor.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die projektierte Achse, für die Sie die Überwachung prüfen möchten.
- 2. Wählen Sie Assistent **Predictive Maintenance**.
  - ⇒ Der Zustand wird Ihnen direkt in Form eines Symbols mit entsprechendem Hinweis angezeigt.
  - ⇒ R100 PRM Status:  
Zeigt den Zustand des Predictive Maintenance an. Ist R100 = 0: Inaktiv müssen Sie Predictive Maintenance manuell konfigurieren.
  - ⇒ R101 PRM Lebensleistungsindikator:  
Zeigt die berechnete Lebensleistung des Getriebemotors an; ab einem Wert  $\geq 90\%$  wird der Austausch des Getriebemotors empfohlen.
  - ⇒ R112 PRM Getriebebezeichnung:  
Zeigt die Typenbezeichnung des Getriebemotors an, der im Predictive Maintenance überwacht wird.

## 18.3 Predictive Maintenance konfigurieren


Predictive Maintenance ist bei Getriebemotoren mit elektronischem Typenschild ab dem Fertigungsdatum 04/2022 automatisch aktiv. Konfigurieren Sie die Überwachung in der DriveControlSuite nur in folgenden Fällen:

- ▶ Getriebemotoren mit einem Fertigungsdatum vor 04/2022
- ▶ Getriebemotoren ohne elektronisches Typenschild

In den vorgenannten Fällen ist Predictive Maintenance inaktiv. Überprüfen Sie zunächst bei bestehender Online-Verbindung den Status des Predictive Maintenance (siehe [Zustand anzeigen](#) [ 263]). Ist R100 = 0: Inaktiv, können Sie im Anschluss die manuelle Konfiguration im Offline-Modus vornehmen.

### Predictive Maintenance über die Seriennummer konfigurieren

- ✓ Die Seriennummer des Getriebes liegt Ihnen vor.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die erste projektierte Achse.
- 2. Wählen Sie **Assistent Predictive Maintenance**.
- 3. Klicken Sie auf **Predictive Maintenance konfigurieren (Internet)**.
  - ⇒ Der Dialog **Predictive Maintenance konfigurieren (Internet)** öffnet sich.
- 4. Klicken Sie auf **Proxy-Einstellungen**.
  - ⇒ Der Dialog **Proxy-Einstellungen** öffnet sich.
- 5. Wählen Sie die gewünschte Option für die Proxy-Einstellung.  
Bei manueller Proxy-Konfiguration:
  - 5.1. Wenn Sie einen Proxy-Server verwenden, geben Sie im Adressfeld den Namen des Proxy-Servers oder die IP-Adresse sowie im Feld **Port** den Port des Proxy-Servers an.
  - 5.2. Wenn Sie einen Proxy-Server mit Anmeldung verwenden, geben Sie zusätzlich den Benutzernamen und das Passwort für die Anmeldung an.
  - 5.3. Stellen Sie über **Verbindung testen** sicher, dass eine Verbindung zum Proxy-Server möglich ist.
- 6. Bestätigen Sie mit **OK**.
  - ⇒ Der Dialog **Proxy-Einstellungen** schließt sich.
- 7. Geben Sie im Dialog **Predictive Maintenance konfigurieren (Internet)** die Seriennummer Ihres Getriebes ein.
- 8. Klicken Sie auf **Download starten**.
  - ⇒ Die Daten werden heruntergeladen und automatisch in die zugehörigen Parameter geschrieben.
- 9. Bestätigen Sie nach erfolgreichem Download mit **OK**.
- 10. Wiederholen Sie die Schritte für die 2. Achse (nur bei Doppelachsreglern).
  - ⇒ Sie haben Predictive Maintenance aktiviert.

Übertragen Sie im Anschluss die Konfiguration auf den Antriebsregler, speichern Sie diese und starten Sie den Antriebsregler anschließend neu (siehe [Konfiguration übertragen und speichern](#) [ 218]).



## Predictive Maintenance manuell konfigurieren


Sollte die automatische Konfiguration über die Seriennummer fehlschlagen, können Sie Predictive Maintenance alternativ manuell konfigurieren.



### Information

Die erforderlichen Informationen entnehmen Sie beispielsweise der Auftragsbestätigung Ihres Getriebes.

- ✓ Die Auftragsbestätigung liegt Ihnen vor oder Sie haben Zugriff auf den elektronischen Produktausweis Ihres Getriebes.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich Assistent auf die erste projektierte Achse.
- 2. Wählen Sie Assistent Predictive Maintenance.
- 3. Klicken Sie auf Predictive Maintenance konfigurieren (lokal).
  - ⇒ Der Dialog Predictive Maintenance konfigurieren (lokal) öffnet sich.
- 4. Wählen Sie die Baureihe Ihres Getriebes.
- 5. Wählen Sie die Baugröße Ihres Getriebes.
- 6. Wählen Sie im Anschluss Ihr Getriebe aus der Liste aus.
- 7. Bestätigen Sie mit OK.
- 8. Wiederholen Sie die Schritte für die 2. Achse (nur bei Doppelachsreglern).
  - ⇒ Sie haben Predictive Maintenance manuell aktiviert.

Übertragen Sie im Anschluss die Konfiguration auf den Antriebsregler, speichern Sie diese und starten Sie den Antriebsregler anschließend neu (siehe [Konfiguration übertragen und speichern](#) [ 218]).

## 18.4 Last-Matrix senden

Öffnen Sie in der DriveControlSuite den zugehörigen Assistenten und senden Sie die Last-Matrix an STÖBER, wenn Sie beispielsweise Unterstützung bei der Datenanalyse benötigen. Bei bestehender Online-Verbindung wird die Last-Matrix aus dem Antriebsregler ausgelesen und als JSON-Datei versendet. Im Offline-Modus können Sie eine bereits im JSON-Format exportierte Last-Matrix versenden.



### Information

Aufgrund der Last-Matrix kann nicht auf konkrete Maschinenzyklen zurückgeschlossen werden. Die Last-Matrix enthält nur stark verdichtete, statistische Merkmale.

### Last-Matrix senden

- ✓ Predictive Maintenance ist aktiv (R100 = 1: Aktiv).
- ✓ Es besteht eine Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler oder es liegt eine Rückdokumentation vor.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die projizierte Achse, deren Last-Matrix Sie senden möchten.
- 2. Wählen Sie **Assistent Predictive Maintenance > Last-Matrix**.
- 3. Füllen Sie die erforderlichen Pflichtfelder aus.
- 4. Klicken Sie auf **Last-Matrix senden**.
  - ⇒ Der Dialog **Last-Matrix senden** öffnet sich.
  - ⇒ Quelle, Ziel und Datenmenge der aktuellen Last-Matrix werden Ihnen angezeigt.
- 5. Klicken Sie auf **Proxy-Einstellungen**.
  - ⇒ Der Dialog **Proxy-Einstellungen** öffnet sich.
- 6. Wählen Sie die gewünschte Option für die Proxy-Einstellung.  
Bei manueller Proxy-Konfiguration:
  - 6.1. Wenn Sie einen Proxy-Server verwenden, geben Sie im Adressfeld den Namen des Proxy-Servers oder die IP-Adresse sowie im Feld **Port** den Port des Proxy-Servers an.
  - 6.2. Wenn Sie einen Proxy-Server mit Anmeldung verwenden, geben Sie zusätzlich den Benutzernamen und das Passwort für die Anmeldung an.
  - 6.3. Stellen Sie über **Verbindung testen** sicher, dass eine Verbindung zum Proxy-Server möglich ist.
- 7. Bestätigen Sie mit **OK**.
  - ⇒ Der Dialog **Proxy-Einstellungen** schließt sich.
- 8. Klicken Sie im Dialog **Last-Matrix senden** auf **Senden**.
  - ⇒ Der Sendeprozess startet und die Daten werden an STÖBER übermittelt.
- 9. Schließen Sie nach erfolgreichem Versand den Dialog.

## Last-Matrix senden (Export)

- ✓ Sie haben die Last-Matrix im JSON-Format exportiert.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die projektierte Achse, deren exportierte Last-Matrix Sie an STÖBER senden möchten.
- 2. Wählen Sie **Assistent Predictive Maintenance > Last-Matrix**.
- 3. Klicken Sie auf **Last-Matrix senden (Export)**.
  - ⇒ Der Dialog für die Auswahl der Datei öffnet sich.
- 4. Navigieren Sie zu der zuvor im JSON-Format exportierten Last-Matrix und wählen Sie diese aus.
- 5. Klicken Sie auf **Öffnen**.
  - ⇒ Der Dialog **Last-Matrix senden (Export)** öffnet sich.
  - ⇒ Quelle, Ziel und Datenmenge der aktuellen Last-Matrix werden Ihnen im Dialog angezeigt.
- 6. Klicken Sie auf **Proxy-Einstellungen**.
  - ⇒ Der Dialog **Proxy-Einstellungen** öffnet sich.
- 7. Wählen Sie die gewünschte Option für die Proxy-Einstellung.  
Bei manueller Proxy-Konfiguration:
  - 7.1. Wenn Sie einen Proxy-Server verwenden, geben Sie im Adressfeld den Namen des Proxy-Servers oder die IP-Adresse sowie im Feld Port den Port des Proxy-Servers an.
  - 7.2. Wenn Sie einen Proxy-Server mit Anmeldung verwenden, geben Sie zusätzlich den Benutzernamen und das Passwort für die Anmeldung an.
  - 7.3. Stellen Sie über **Verbindung testen** sicher, dass eine Verbindung zum Proxy-Server möglich ist.
- 8. Bestätigen Sie mit **OK**.
  - ⇒ Der Dialog **Proxy-Einstellungen** schließt sich.
- 9. Klicken Sie im Dialog **Last-Matrix senden (Export)** auf **Senden**.
  - ⇒ Der Sendeprozess startet und die Daten werden an STÖBER übermittelt.
- 10. Schließen Sie nach erfolgreichem Versand den Dialog.

## 18.5 Last-Matrix exportieren

Exportieren Sie die Last-Matrix über den zugehörigen Assistenten der DriveControlSuite, wenn Sie die Daten prüfen oder analysieren möchten. Bei bestehender Online-Verbindung wird für den Export die Last-Matrix direkt aus dem Antriebsregler ausgelesen. Liegen die Daten in Ihrem Projekt in der DriveControlSuite bereits vor, können Sie den Export der Daten auch im Offline-Modus vornehmen.

- ✓ Predictive Maintenance ist aktiv (R100 = 1: Aktiv).
- ✓ Es besteht eine Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler oder es liegt eine Rückdokumentation vor.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die projektierte Achse, deren Last-Matrix Sie exportieren möchten.
- 2. Wählen Sie **Assistent Predictive Maintenance > Last-Matrix**.
- 3. Füllen Sie die erforderlichen Pflichtfelder aus.
- 4. Klicken Sie auf **Last-Matrix exportieren**.
  - ⇒ Der Dialog **Last-Matrix exportieren** öffnet sich.
- 5. Wählen Sie das Verzeichnis, in das Sie die Last-Matrix exportieren möchten.
- 6. Wählen Sie den gewünschten Dateityp (JSON oder CSV).
- 7. Vergeben Sie einen Dateinamen und wählen Sie als Dateiendung **.json** oder **.csv**.
- 8. Bestätigen Sie mit **Speichern**.
  - ⇒ Die Last-Matrix wird als JSON- oder CSV-Datei (\*.json, \*.csv) gespeichert.

## 18.6 Last-Matrix zurücksetzen

Die Last-Matrix wird auf der SD-Karte zusammen mit dem Lebensleistungsindikator alle 30 Minuten nichtflüchtig gespeichert.

Sie können die Last-Matrix bei Bedarf manuell zurücksetzen.


Bei gesteckter SD-Karte wird vor dem Zurücksetzen die bestehende Last-Matrix in einen Backup-Ordner verschoben. Beim Zurücksetzen wird sowohl die Last-Matrix auf der SD-Karte als auch die flüchtig im Antriebsregler gespeicherte Last-Matrix zurückgesetzt.

- ✓ Predictive Maintenance ist aktiv (R100 = 1: Aktiv).
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Assistent** auf die projektierte Achse, deren Last-Matrix Sie zurücksetzen möchten.
- 2. Wählen Sie **Assistent Predictive Maintenance > Last-Matrix > Last-Matrix zurücksetzen**.
- 3. Klicken Sie auf **Last-Matrix zurücksetzen**.
  - ⇒ Das Zurücksetzen der Last-Matrix wird durchgeführt.
  - ⇒ R105[1] zeigt den Fortschritt an.
  - ⇒ R105[2] gibt das Ergebnis der Aktion aus.

## 18.7 Last-Matrix 3D anzeigen

Die Last-Matrix repräsentiert die Häufigkeitsverteilung der Drehzahlen und Drehmomente, die am Abtrieb des überwachten Getriebemotors aufgetreten sind. Öffnen Sie in der DriveControlSuite den zugehörigen Assistenten für eine dreidimensionale, drehbare Anzeige der Last-Matrix, wenn Sie die aufgetretenen Drehzahlen und Drehmomente prüfen möchten. Bei bestehender Online-Verbindung wird für die Anzeige die Last-Matrix direkt aus dem Antriebsregler ausgelesen. Liegen die Daten in Ihrem Projekt in der DriveControlSuite bereits vor, kann die Last-Matrix auch im Offline-Modus angezeigt werden.

- ✓ Predictive Maintenance ist aktiv (R100 = 1: Aktiv).
- ✓ Es besteht eine Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler oder es liegt eine Rückdokumentation vor.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich Assistent auf die projektierte Achse, deren Last-Matrix Sie anzeigen möchten.
- 2. Wählen Sie Assistent Predictive Maintenance > Last-Matrix > Last-Matrix 3D.
  - ⇒ Die Last-Matrix wird in Form eines 3D-Säulendiagramms dargestellt.
- 3. Passen Sie die Darstellung an, indem Sie die Default-Einstellungen zu Zeit und Skalierung Ihren Bedürfnissen entsprechend ändern.

Für nähere Informationen zur Bedienung siehe [Last-Matrix 3D](#) [ 273].

## 18.8 Lebensleistungsindikator zurücksetzen

Der Lebensleistungsindikator wird im Antriebsregler alle 10 Minuten nichtflüchtig gespeichert, auf der SD-Karte zusammen mit der Last-Matrix alle 30 Minuten.

In bestimmten Fällen müssen Sie den Lebensleistungsindikator manuell zurücksetzen:

- ▶ Nach dem Austausch eines Getriebemotors ohne elektronisches Typenschild durch einen baugleichen Getriebemotor
- ▶ Nach dem Service eines Getriebemotors (mit oder ohne elektronisches Typenschild)

In beiden Fällen bleibt die Überwachung über den gesamten Zeitraum aktiv. Da der Lebensleistungsindikator des ausgetauschten oder gewarteten Getriebemotors jedoch den Wert 0 % hat, müssen Sie auch den Lebensleistungsindikator im Antriebsregler zurücksetzen.



### Information

Das Zurücksetzen des Lebensleistungsindikators setzt auch die Betriebszeit des Getriebes sowie den Zähler der Drehmoment-Überschreitungen für das Predictive Maintenance zurück (R123, R124).

- ✓ Predictive Maintenance ist aktiv (R100 = 1: Aktiv).
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich Assistent auf die projektierte Achse, deren Lebensleistungsindikator Sie zurücksetzen müssen.
- 2. Wählen Sie Assistent Predictive Maintenance > Lebensleistungsindikator zurücksetzen.
- 3. Klicken Sie auf Lebensleistungsindikator zurücksetzen.
  - ⇒ Das Zurücksetzen des Lebensleistungsindikators wird durchgeführt.
  - ⇒ R104[1] zeigt den Fortschritt an.
  - ⇒ R104[2] gibt das Ergebnis der Aktion aus.
  - ⇒ R101 zeigt den Lebensleistungsindikator an.

## 18.9 Hinweise zu Aktivierung, Betrieb und Tausch

Beachten Sie die nachfolgenden Hinweise zur Aktivierung von Predictive Maintenance, zum Betrieb und zum Austausch von Komponenten.

### Aktivierung

Folgende Voraussetzungen gelten für die erfolgreiche Aktivierung von Predictive Maintenance:

- ▶ Pilz System (bestehend aus Antriebsreglern und Getriebemotoren von Pilz)
- ▶ Automatische Aktivierung bei Getriebemotoren mit einem Fertigungsdatum ab 04/2022
- ▶ Manuelle Konfiguration erforderlich für Getriebemotoren mit älterem Fertigungsdatum oder Getriebemotoren ohne elektronisches Typenschild
- ▶ Eingesteckte SD-Karte für das nichtflüchtige Speichern der Last-Matrix
- ▶ Kein Linearmotor (Steuerart B20 ≠ 70: SLM - Vektorregelung)
- ▶ Keine hintereinander gekoppelten Getriebe, da dies vom Lebensleistungsindikator nicht unterstützt wird

### Betrieb

Predictive Maintenance wird nach einem Neustart des Antriebsreglers lückenlos fortgesetzt, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- ▶ Dauerhaft im Antriebsregler eingesteckte SD-Karte
- ▶ Ununterbrochene Verbindung von Antriebsregler und Getriebemotor
- ▶ Gleichbleibende Übersetzung des Getriebes (Drive Based oder PROFIdrive: C15, C16; CiA 402: A584)

### Tausch

Nach einem Austausch des Antriebsreglers kann die Überwachung bei Übernahme der Daten von der SD-Karte lückenlos fortgesetzt werden.

Nach dem Austausch eines Getriebemotors mit elektronischem Typenschild werden die vorhandenen Daten nicht überschrieben, sofern es sich um einen neuen Motor handelt, sondern es wird ein neuer Datensatz angelegt. Mit den ursprünglichen Daten ist der Antriebsregler in der Lage, nach dem Rücktausch des Getriebemotors die Überwachung für diesen fortzusetzen.

In bestimmten Fällen müssen Sie den Lebensleistungsindikator manuell zurücksetzen:

- ▶ Nach dem Austausch eines Getriebemotors ohne elektronisches Typenschild durch einen baugleichen Getriebemotor
- ▶ Nach dem Service eines Getriebemotors (mit oder ohne elektronisches Typenschild)

In beiden Fällen bleibt die Überwachung über den gesamten Zeitraum aktiv. Da der Lebensleistungsindikator des ausgetauschten oder gewarteten Getriebemotors jedoch den Wert 0 % hat, müssen Sie auch den Lebensleistungsindikator im Antriebsregler zurücksetzen.

## 18.10 Mehr zu Predictive Maintenance?

Nachfolgende Kapitel fassen die wesentlichen Begriffe von Predictive Maintenance zusammen und liefern Ihnen weitere relevante Informationen rund um das Thema.

### 18.10.1 Last-Matrix

Die Last-Matrix stellt die Datenbasis für die Erfassung realer Belastungssituationen von Maschinen und für die Verbesserung hinsichtlich Qualität und Wirtschaftlichkeit dar. Sie repräsentiert die Häufigkeitsverteilung der Drehzahlen und Drehmomente, die am Abtrieb des Getriebemotors aufgetreten sind. Die Last-Matrix und weitere Informationen werden in der DriveControlSuite in Parameter R118 gespeichert. Über diesen Parameter werden die für das Predictive Maintenance relevanten Informationen auch der Steuerung zur Verfügung gestellt.



#### Information

Aus Performance-Gründen wird Parameter R118 in der Parameterliste der DriveControlSuite nicht angezeigt. Auf die Daten des Parameters kann indirekt über den Assistenten Last-Matrix oder über die azyklische Feldbuskommunikation zugegriffen werden.



#### Information

Aufgezeichnet wird die Last-Matrix nur, wenn die Achse freigegeben ist ( $A900 = 1$ ).

### Aufbau und Umfang

Die Last-Matrix teilt Drehzahl und Drehmoment in äquidistante Klassen auf. Für die Drehzahl stehen 21 Klassen für beide Drehrichtungen zur Verfügung. Der Drehzahlbereich umfasst  $-150\%$  bis  $+150\%$  der Nenndrehzahl. Für das Drehmoment stehen 31 Klassen für den Drehmomentbereich von  $-250\%$  bis  $+250\%$  des Nenndrehmoments zur Verfügung.

Die Nenndrehzahl und das Nenndrehmoment der Last-Matrix beziehen sich auf den Getriebeabtrieb des Getriebemotors.

Der Drehzahlbereich umfasst:

$$-1,5 \times n_{2N} \text{ bis } +1,5 \times n_{2N}$$

Die Drehzahl wird in  $\text{min}^{-1}$  (Upm) gespeichert.

Der Drehmomentbereich umfasst:

$$-2,5 \times M_{2N} \text{ bis } +2,5 \times M_{2N}$$

Das Drehmoment wird in % gespeichert. Bezugswert für die prozentuale Drehmomentgröße ist C09.

Drehmomente und Drehzahlen, die außerhalb des jeweils angegebenen Bereichs liegen, werden der äußersten Klasse zugeordnet:

Werte, die die untere Grenze unterschreiten, werden in die unterste Klasse einsortiert. Werte, die die obere Grenze überschreiten, werden in die oberste Klasse einsortiert.

## Skalierung

Die aufgezeichneten Drehzahl-Klassen sind folgendermaßen skaliert, wobei die Beschriftung jeweils den Mittelwert der beiden Klassengrenzen darstellt:

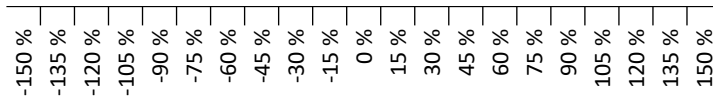


Abb. 75: Skalierung der aufgezeichneten Drehzahl-Klassen

Die aufgezeichneten Drehmoment-Klassen sind folgendermaßen skaliert, wobei die Beschriftung jeweils den Mittelwert der beiden Klassengrenzen darstellt:

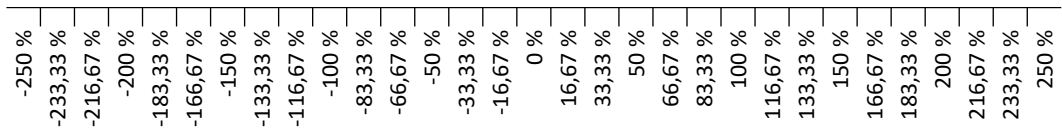



Abb. 76: Skalierung der aufgezeichneten Drehmoment-Klassen

## Datenexport oder Datenversand

Aus der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite kann die Last-Matrix im JSON-Datenformat (\*.json) oder im CSV-Datenformat (\*.csv) exportiert werden.

Alternativ können Sie die Last-Matrix für eine Analyse an Pilz senden (siehe [Auslesen und Übermitteln der Last-Matrix](#) [ 282]).



## 18.10.1.1

**Last-Matrix 3D**






Der Assistent Last-Matrix 3D zeigt die grafische Darstellung der Last-Matrix in Form eines 3D-Säulendiagramms. Sie können die Darstellung Ihren Bedürfnissen entsprechend anpassen.

**3D-Anzeige**

Taste	Funktion	Beschreibung
[LINKE MAUSTASTE]	Auswählen	Linksklick auf eine Säule: Selektiert oder deselektiert eine Säule des Diagramms für die Schaltfläche Zoom auf Schaltfläche. Selektierte Säulen werden in türkis, deselektierte Säulen in blau dargestellt.
[RECHTE MAUSTASTE]	Drehen	Rechte Maustaste an beliebiger Stelle der 3D-Anzeige gedrückt halten und Mauszeiger bewegen: Dreht die 3D-Anzeige.
[MAUSRAD]	Zoomen	Mausrad an beliebiger Stelle der 3D-Anzeige nach vorne oder hinten drehen: Vergrößert oder verkleinert die 3D-Anzeige.

**Funktionsleiste des Arbeitsbereichs**

Auswahlliste	Option	Beschreibung
Skalierung	Linear	Säulen werden linear skaliert dargestellt.
	Logarithmisch	Säulen werden logarithmisch skaliert dargestellt.
Zeitbasis	Sekunden	Säulen werden in der jeweiligen Einheit dargestellt.
	Minuten	
	Stunden	
	Tage	
	Monate	
	Jahre	

Schaltfläche	Beschreibung
	Aktualisiert die 3D-Anzeige (Voraussetzung: Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler).
	Zoomt bei selektierter Säule an die Säule heran und dreht die Anzeige entsprechend oder setzt die Anzeige bei unselektierter Säule zurück (100 % Skalierung, Standardwinkel).
	Verkleinert die 3D-Anzeige (Herauszoomen).
	Setzt die 3D-Anzeige auf 100 % Skalierung.
	Vergrößert die 3D-Anzeige (Heranzoomen).

## 18.10.1.2 Informationen der Last-Matrix

Die Last-Matrix wird in der DriveControlSuite in Parameter R118 zusammen mit dem Lebensleistungsindikator im JSON-Datenformat gespeichert. Der Parameter enthält alle Informationen, die erforderlich sind, um die Last-Matrix zu verstehen.



### Information

Aus Performance-Gründen wird Parameter R118 in der Parameterliste der DriveControlSuite nicht angezeigt. Auf die Daten des Parameters kann indirekt über den Assistenten Last-Matrix oder über die azyklische Feldbuskommunikation zugegriffen werden.

Schlüssel	Wert	Beschreibung
"version"	String	Versionsbezeichnung des JSON-Formats
"id"	String	ID für die Art des JSON-Dokuments
"ds6-username"	String	Benutzername, der durch die DriveControlSuite beim Exportieren oder Senden eingetragen wird
"ds6-email"	String	E-Mail-Adresse, die durch die DriveControlSuite beim Exportieren oder Senden eingetragen wird
"ds6-company"	String	Firmenname, der durch die DriveControlSuite beim Exportieren oder Senden eingetragen wird
"ds6-comment"	String	Kommentar, der durch die DriveControlSuite beim Exportieren oder Senden eingetragen wird
"ds6-date"	String	Datum, an dem die Datei exportiert oder gesendet wurde
"database-id"	Number	Datenbank-ID des parametrierten Getriebemotors
"paramodul-sn"	String	Nummer auf der SD-Karte (wird bei erster Verwendung generiert und dient der Identifikation)
"encoder-type"	Number	Typ des angeschlossenen Encoders (0: Keiner, 1: Inkremental, 2: SSI, 3: EnDat 2.x, 4: HIPERFACE, 5: Resolver, 6: EnDat 3.x)
"gearmotor-type"	String	Typ des Getriebemotors
"drive-controller-type"	String	Typ des Antriebsreglers
"reference"	String	Referenz des Antriebsreglers
"motor-type"	String	Typ des Motors
"axis-number"	Number	Nummer der Achse (0/1)
"gear-ratio"	Number	Übersetzung des Getriebemotors
"operating-time-h"	Number	Stunden-Wert der Betriebszeit
"operating-time-m"	Number	Minuten-Wert der Betriebszeit
"operating-time-s"	Number	Sekunden-Wert der Betriebszeit
"motor-serial-number"	Number	Serialnummer des Motors
"gearbox-serial-number"	Number	Serialnummer des Getriebes
"encoder-serial-number"	Number	Encoder-Seriennummer

Schlüssel	Wert	Beschreibung
"drive-production-number"	Number	Produktionsnummer des Antriebsreglers gemäß Typenschild (S/N)
"t-reference"	Number	Referenzdrehmoment für "t-average" und "t-limits"
"t-reference-unit"	String	Einheit des Referenzdrehmoments für "t-average" und "t-limits"
"t-limits"	Array of numbers	Last-Matrix: obere Grenzen der Drehmoment-Klassen
"t-limit-unit"	String	Last-Matrix: Einheit der oberen Grenzen der Drehmoment-Klassen
"n-limits"	Array of numbers	Last-Matrix: obere Grenzen der Drehzahl-Klassen
"n-limit-unit"	String	Last-Matrix: Einheit der oberen Grenzen der Drehzahl-Klassen
"t-average"	Array of numbers	Last-Matrix: Mittelwert der Klassengrenzen der Drehmoment-Klassen
"t-average-unit"	String	Last-Matrix: Einheit des Mittelwerts der Klassengrenzen der Drehzahl-Klassen
"n-average"	Array of numbers	Last-Matrix: Mittelwert der Klassengrenzen der Drehzahl-Klassen
"n-average-unit"	String	Last-Matrix: Einheit des Mittelwerts der Klassengrenzen der Drehmoment-Klassen
"t-bucket-count"	Number	Last-Matrix: Anzahl der Drehmoment-Klassen
"n-bucket-count"	Number	Last-Matrix: Anzahl der Drehzahl-Klassen
"time-resolution"	String	Last-Matrix: Auflösung
"m2>m2not-counter"	Number	Anzahl der Überschreitungen von 90 % des maximalen Not-Aus-Moments $M_{2NOT}$
"gearmotor-run-time"	Number	Betriebszeit des Getriebemotors
"gearmotor-run-time-unit"	Number	Einheit der Betriebszeit des Getriebemotors
"life-work-indicator"	Number	Wert des Lebensleistungsindikators
"load-matrix"	Array of numbers	Zweidimensionales Array, das die Last-Matrix beinhaltet; das Drehmoment ist über die Zeilen und die Drehzahl über die Spalten aufgetragen

Tab. 204: Informationen der Last-Matrix

Folgende Zeichen oder Steuerzeichen sind in den Werten der Last-Matrix unzulässig:

Zeichen	Beschreibung
"	Anführungszeichen
\	Backslash
\b	Backspace
\f	Form feed
\n	Line feed
\r	Carriage return
\t	Horizontales Tabulatorzeichen

Tab. 205: Last-Matrix: unzulässige Zeichen oder Steuerzeichen

**18.10.1.3 Beispiel einer Last-Matrix im JSON-Format**

Das nachfolgende Beispiel zeigt eine Last-Matrix im JSON-Format.

```
{
  "version": "1.1",
  "id": "LoadMatrix",
  "ds6-username": "unknown-username",
  "ds6-email": "unknown-email",
  "ds6-company": "unknown-company",
  "ds6-comment": "unknown-comment",
  "ds6-date": "unknown-date",
  "database-id": 3156,
  "paramodul-sn": "123456789123",
  "encoder-type": 3,
  "gearmotor-type": "PH932_0400",
  "drive-controller-type": "SD6A36",
  "reference": "T1",
  "motor-type": "EZ805U",
  "axis-number": 0,
  "gear-ratio": 40.0,
  "operating-time-h": 129,
  "operating-time-m": 13,
  "operating-time-s": 24,
  "motor-serial-number": 123456789,
  "gearbox-serial-number": 123456789,
  "encoder-serial-number": 123456789,
  "drive-production-number": 1234567,
  "t-reference": 2644.0,
  "t-reference-unit": "Nm",
  "t-limits": [-2.417, -2.250, -2.083, -1.917, -1.750, -1.583, -1.417,
    -1.250, -1.083, -0.917, -0.750, -0.583, -0.417, -0.250, -0.083, 0.083,
    0.250, 0.417, 0.583, 0.750, 0.917, 1.083, 1.250, 1.417, 1.583, 1.750,
    1.917, 2.083, 2.250, 2.417, 2.583],
  "t-limit-unit": "%",
  "n-limits": [-71.250, -63.750, -56.250, -48.750, -41.250, -33.750, -26.250,
    -18.750, -11.250, -3.750, 3.750, 11.250, 18.750, 26.250, 33.750, 41.250,
    48.750, 56.250, 63.750, 71.250, 78.750],
  "n-limit-unit": "rpm",
  "t-average": [-2.500, -2.333, -2.167, -2.000, -1.833, -1.667, -1.500,
    -1.333, -1.167, -1.000, -0.833, -0.667, -0.500, -0.333, -0.167, 0.000,
    0.167, 0.333, 0.500, 0.667, 0.833, 1.000, 1.167, 1.333, 1.500, 1.667,
    1.833, 2.000, 2.167, 2.333, 2.500],
  "t-average-unit": "%",
  "n-average": [-75.000, -67.500, -60.000, -52.500, -45.000, -37.500,
    -30.000, -22.500, -15.000, -7.500, 0.000, 7.500, 15.000, 22.500, 30.000,
    37.500, 45.000, 52.500, 60.000, 67.500, 75.000],
  "n-average-unit": "rpm",
  "t-bucket-count": 31,
  "n-bucket-count": 21,
  "time-resolution": "1us",
  "m2>m2not-counter": 0,
  "gearmotor-run-time": 0,
  "gearmotor-run-time-unit": "s",
  "life-work-indicator": 0.000280,
  "load-matrix": [
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 1000, 3000, 4000, 4000, 3000, 4000, 1000, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 2000, 4000, 4000, 3000, 4000, 3000, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
    [0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0]
  ]
}
```

```
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 20000, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 41000, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 20000, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 3000, 4000, 4000, 3000, 4000, 2000, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 1000, 4000, 4000, 3000, 4000, 3000, 1000, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
[0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0],
]
```

#### 18.10.1.4 Speicherbedarf der Last-Matrix

Der maximale Speicherbedarf liegt bei 16 KiB (Kibibyte) pro Last-Matrix im JSON-Format.

Die Last-Matrix wird für jede Achse separat sowie doppelt abgespeichert, um Datenverluste zu vermeiden. Folglich liegt der maximale Speicherbedarf auf der SD-Karte eines Einzelachsreglers bei 32 KiB, auf der SD-Karte eines Doppelachsreglers bei 64 KiB.

Beim Austausch eines Getriebemotors durch einen neuen Getriebemotor werden für diesen neue JSON-Dateien erzeugt. Entsprechend erhöht sich der Speicherbedarf für jeden neuen Getriebemotor um maximal 32 KiB.

Der Speicherbedarf pro Tag ist applikationsabhängig, bewegt sich jedoch im Rahmen des maximalen Speicherbedarfs.

#### 18.10.1.5 Export der Last-Matrix

Sie können die Last-Matrix als JSON- oder als CSV-Datei exportieren.

Die Last-Matrix im JSON-Format eignet sich insbesondere für die einfache Auswertung, den Vergleich und die Darstellung der Last-Matrix mithilfe von Programmiersprachen wie Python, C#, C++ oder Java sowie für den Einsatz in IIoT-Anwendungen.

Die Last-Matrix im CSV-Format kann mithilfe von Tabellenkalkulationsprogrammen wie Microsoft Excel angezeigt und als Diagramm ausgewertet werden.

## 18.10.1.5.1 Last-Matrix im JSON-Format

Die Daten der Last-Matrix im JSON-Format entsprechen den Daten von Parameter R118.

Für Informationen zu den einzelnen Elementen siehe [Informationen der Last-Matrix](#) [ 274].

### Auswertung

Die Daten der JSON-Datei lassen sich mithilfe von Python und Matplotlib als Diagramm auswerten.

Voraussetzungen:

- ▶ Programmiersprache Python ab V 3.0
- ▶ Programmbibliothek Matplotlib ab V 1.0.0
- ▶ Programmbibliothek NumPy ab V 1.0.0

### Beispiel

```
# Import required libraries
import json
import matplotlib.pyplot as plt
import numpy as np

# File path for the JSON file
file_path = r"C:\Temp\LoadMatrix_20230912_095707.json"

# Open and read data from the JSON file
with open(file_path, 'r') as file:
    data = json.load(file)

# Create a 3D plot
fig, ax = plt.subplots(subplot_kw={"projection": "3d"})

# Extract and prepare data from the JSON file
speeds = np.array(data["n-average"])
torques = np.array(np.multiply(data["t-average"], data["t-reference"]))

# Set axis labels
ax.set(ylabel="torque in Nm", xlabel="speed in rpm", zlabel="amount in min")

# Define the number of ticks on the axes
plt.locator_params(axis='x', nbins=data["n-bucket-count"])
plt.locator_params(axis='y', nbins=data["t-bucket-count"])

# Prepare data for the 3D surface
speeds, torques = np.meshgrid(speeds, torques)
loads_us = np.array(data["load-matrix"])
loads_minutes = np.divide(loads_us, 1000 * 1000 * 60)

# Draw the 3D surface
ax.plot_surface(speeds, torques, loads_minutes, cmap=plt.cm.coolwarm,
               linewidth=0, antialiased=True)

# Display the plot
plt.show()
```



### Information

Wenn Sie das Beispiel via Copy & Paste übernehmen, korrigieren Sie nach dem Einfügen gegebenenfalls die Syntaxeinrückung.

## 18.10.1.5.2 Last-Matrix im CSV-Format

Die CSV-Datei enthält die Abschnitte Metadata und Load-Matrix.

Für Informationen zu den einzelnen Elementen siehe [Informationen der Last-Matrix](#) [ 274].

### Metadata

Die Meta-Daten umfassen alle Informationen, um die Achse innerhalb der Maschine identifizieren zu können. Sie enthalten darüber hinaus die Informationen zur Betriebszeit der Achse, die Serialnummern der Bauteile Motor, Getriebe und Encoder sowie die Produktionsnummer des Antriebsreglers. Auch die Achsenbeschriftungen der Last-Matrix, die Einheiten, in der die Last-Matrix aufgezeichnet wird, sowie der Lebensleistungsindikator sind in den Meta-Daten zu finden.

### Load-Matrix

Der Abschnitt Load-Matrix enthält die Daten und die Achsenbeschriftungen der Last-Matrix. Die Drehzahl-Achsenbeschriftung steht in der ersten Zeile nach `Start Load-Matrix`, die Drehmoment-Achsenbeschriftung folgt in der ersten Spalte. Die Drehzahlen entnehmen Sie der Zeile `n-average`, die zugehörige Einheit der Zeile `n-average-unit`. Die Drehmomente sind das Ergebnis der Multiplikation von `t-average` und `t-reference`. Die zugehörige Einheit steht in der Zeile `t-reference-unit`.

### Auswertung

Gehen Sie wie folgt vor, um in Microsoft Excel aus den Daten der Last-Matrix ein 3D-Säulendiagramm zu erstellen:

1. Öffnen Sie die CSV-Datei in Excel.
  2. Markieren Sie alle Zellen mit Inhalt zwischen den Zeilen `Start Load-Matrix` und `End Load-Matrix`.
  3. Wählen Sie auf der Registerkarte Einfügen > Diagramme > Säulen- oder Balkendiagramm einfügen > 3D-Säule aus.
- ⇒ Das 3D-Säulendiagramm wird eingefügt.

### 18.10.2 Lebensleistungsindikator

Der Lebensleistungsindikator ist der Wert für die berechnete Lebensleistung des Getriebemotors. Für seine Ermittlung ist kein zusätzlicher externer Sensor nötig. In der DriveControlSuite wird der Lebensleistungsindikator im Assistenten **Predictive Maintenance** angezeigt (R101). Werte unter 100 % bedeuten, dass der Getriebemotor innerhalb seiner Lebensleistung betrieben wird. Bei Werten ab 100 % steigt die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls. Ab einem Wert von 90 % wird ein Austausch des Getriebemotors empfohlen und eine entsprechende Meldung in Parameter R100 ausgegeben.



#### Information

Steigende Werte bedeuten nicht, dass ein Schaden am Getriebemotor vorliegt. Der Betrieb des Getriebemotors ist auch bei Werten > 100 % möglich.



#### Information

Berechnet und aktualisiert wird der Lebensleistungsindikator nur, wenn die Achse freigegeben ist (A900 = 1).

Der Lebensleistungsindikator steigt monoton: mit größerer Last schneller, mit geringerer Last langsamer.

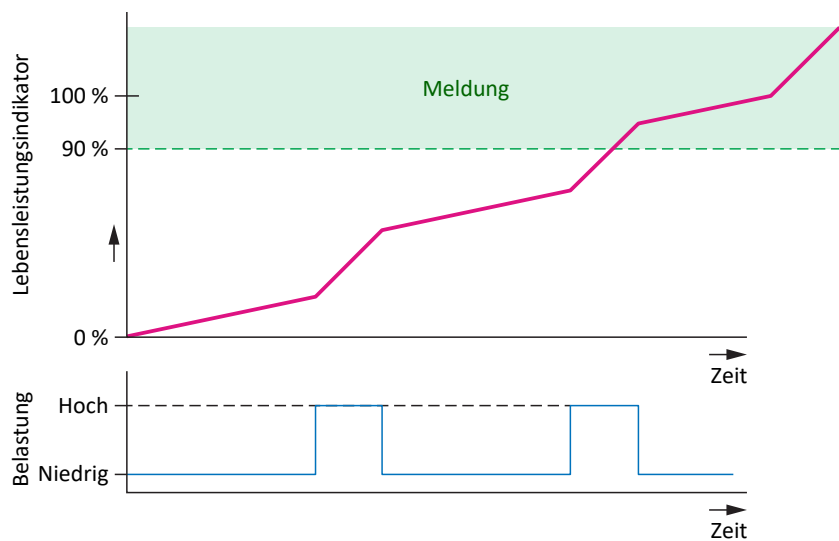


Abb. 77: Bereich der Signalisierung

Der Algorithmus für den Lebensleistungsindikator wird kontinuierlich weiterentwickelt.



## 18.10.3 Aktualisierungs- und Speicherzyklen

Die Aktion A00 Werte speichern hat keinen Einfluss auf das Speichern der Predictive Maintenance Daten.

### Last-Matrix

Die Last-Matrix wird auf der SD-Karte zusammen mit dem Lebensleistungsindikator alle 30 Minuten nichtflüchtig gespeichert.

Die Daten für die Last-Matrix (Drehzahlen und Drehmomente) werden mit der in A150 eingestellten Zykluszeit abgetastet.

Im Antriebsregler wird die Last-Matrix mit der in A150 eingestellten Zykluszeit aktualisiert.

Wird der Antriebsregler ausgeschaltet, bevor die Last-Matrix-Daten automatisch alle 30 Minuten gespeichert werden, gehen die Daten verloren.

### Lebensleistungsindikator

Der Lebensleistungsindikator wird im Antriebsregler alle 10 Minuten nichtflüchtig gespeichert, auf der SD-Karte zusammen mit der Last-Matrix alle 30 Minuten.

Der Wert des Lebensleistungsindikators wird 2 Mal pro Minute im Antriebsregler aktualisiert.

Aufgrund der nichtflüchtigen Speicherung im Antriebsregler ist für den Lebensleistungsindikator – im Gegensatz zur Last-Matrix – eine SD-Karte nicht zwingend erforderlich.

## 18.10.4 Empfehlung Getriebemotortausch

Die Empfehlung zum Austausch des Getriebemotors wird in der DriveControlSuite im Assistenten Predictive Maintenance angezeigt (R100). Ausgelöst wird die Empfehlung, wenn Predictive Maintenance aktiv ist und der Lebensleistungsindikator einen Wert  $\geq 90$  % erreicht (R101).

## 18.10.5 Auslesen und Übermitteln der Last-Matrix

Sie möchten mehr über die reale Belastungssituation Ihrer Maschine und deren Optimierungspotenzial wissen oder die Weiterentwicklung unseres Algorithmus unterstützen? Wenn Sie uns Ihre Last-Matrix zusenden, unterstützen wir Sie bei der Analyse oder Visualisierung Ihrer Daten. Ferner können wir Ihr spezifisches Maschinenverhalten für die weitere Entwicklung berücksichtigen.



### Information

Aufgrund der Last-Matrix kann nicht auf konkrete Maschinenzyklen zurückgeschlossen werden. Die Last-Matrix enthält nur stark verdichtete, statistische Merkmale.

### Auslesen der Daten

Nachfolgende Grafik beschreibt die 3 Optionen für das Auslesen der Daten.

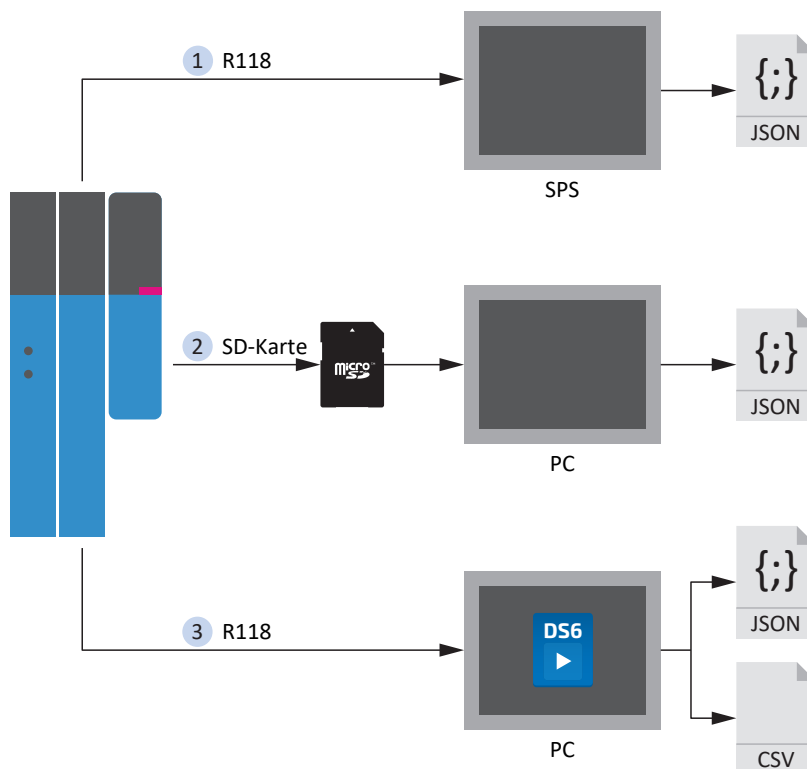


Abb. 78: Predictive Maintenance: Optionen für das Auslesen

### 1. Über die Steuerung (in Vorbereitung)

Funktionsbausteine für Steuerungen sind in Vorbereitung, durch die die Steuerung den Parameter R118 auslesen und die Daten in eine JSON-Datei schreiben kann.

## 2. Von der SD-Karte

Sie können die Daten an Ihrem PC direkt aus der SD-Karte auslesen.

Die JSON-Dateien sind in folgender Form abgelegt:

- ▶ Ist eine Seriennummer zum Motor vorhanden, wird diese für den Dateinamen verwendet.
- ▶ Ist keine Seriennummer zum Motor vorhanden, besteht der Dateiname aus 8 Zeichen (hexadezimal), die aus der CRC-Prüfsumme von B00 generiert werden.

Dateiname	Beispiel
PRM\[Seriennummer].PXX	03774434.P00
PRM\[8 Zeichen].PXX	0BB5A846.P00

Tab. 206: Dateien zu Predictive Maintenance auf SD-Karte

Um Datenverluste zu vermeiden, werden die Dateien jeweils doppelt auf der SD-Karte abgelegt.

Die Dateieindungen haben folgende Bedeutung:

Dateieindung	Bedeutung
P00	JSON für Achse A
P01	JSON für Achse A (Backup-Datei)
P10	JSON für Achse B
P11	JSON für Achse B (Backup-Datei)

Tab. 207: Bedeutung der Dateieindungen auf SD-Karte

## 3. Über die DriveControlSuite

Exportieren Sie die Last-Matrix über den zugehörigen Assistenten in der DriveControlSuite. Für den Export wird Parameter R118 bei bestehender Online-Verbindung direkt aus dem Antriebsregler oder im Offline-Modus aus Ihrem Projekt ausgelesen.

### Übermitteln der Daten

Sie können Pilz die Daten per E-Mail an [support@pilz.com](mailto:support@pilz.com) zur Verfügung stellen.

## 19 Diagnose

Leuchtdioden auf der Oberseite und auf der Front geben Ihnen eine erste Auskunft über den Gerätezustand sowie über die Zustände der physikalischen Verbindung und der Kommunikation. Im Fehler- oder Störfall erhalten Sie über die Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite nähere Informationen.

### 19.1 Versorgungsmodul

Das Versorgungsmodul PMC PS6 besitzt 3 Diagnose-Leuchtdioden auf der Gerätefront, die in verschiedenen Kombinationen und Frequenzen leuchten und Informationen über den Zustand des Versorgungsmoduls liefern.

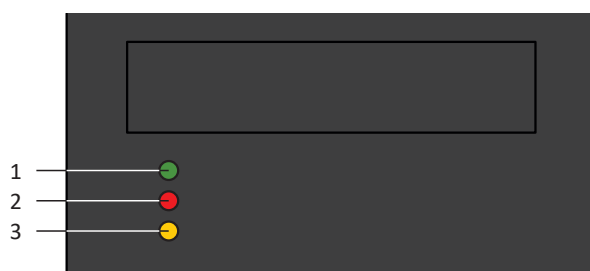




























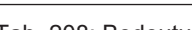
Abb. 79: Diagnose-Leuchtdioden auf der PMC PS6-Gerätefront

- 1 Grün: Run
- 2 Rot: Error
- 3 Gelb: Warning

#### Zustandsanzeige LEDs und Relais

Relais und LEDs zeigen immer den gleichen Zustand an. Die Anzeige der Zustände erfolgt anhand der Prioritätenliste **Initialisierung** und **Betrieb** < **Warnung 1** < **Warnung 2** < **Störung**. Die Anzeige von Zuständen mit höherer Priorität löst die Anzeige von Zuständen mit geringerer Priorität ab (Beispiel: **Warnung 2** überschreibt **Warnung 1**). Zustände mit geringerer Priorität werden erst angezeigt, wenn kein höher priorisierter Zustand mehr aktiv ist und dieser vollständig angezeigt wurde.

LEDs: Grün/Rot/Gelb	Verhalten	Beschreibung	Relais (X100)		
			Ready	Warning 1	Warning 2
	Blinken	<b>Initialisierung</b>	Offen	Geschlossen	Geschlossen
	Aus				
	Aus				
	Ein	<b>Betrieb</b>	Geschlossen	Geschlossen	Geschlossen
	Aus				
	Aus				
	Ein	<b>Warnung 1:</b> Übertemperatur Versorgungsmodul, Übertemperatur Bremswiderstand oder Ausfall einer Netzphase	Geschlossen	Offen	Geschlossen
	Aus				
	1-faches Blinken				

LEDs: Grün/Rot/Gelb	Verhalten	Beschreibung	Relais (X100)		
			Ready	Warning 1	Warning 2
	Ein	<b>Warnung 2:</b> Kurzfristiger Netzausfall (< 5 s)	Geschlossen	Geschlossen	Offen
	Aus				
	2-faches Blinken				
	Aus	<b>Störung (1):</b> Übertemperatur	Offen	Geschlossen	Geschlossen
	1-faches Blinken				
	Aus				
	Aus	<b>Störung (2):</b> Überspannung	Offen	Geschlossen	Geschlossen
	2-faches Blinken				
	Aus				
	Aus	<b>Störung (3):</b> Kurzschluss	Offen	Geschlossen	Geschlossen
	3-faches Blinken				
	Aus				
	Aus	<b>Störung (4):</b> Netzausfall	Offen	Geschlossen	Geschlossen
	4-faches Blinken				
	Aus				
	Aus	<b>Störung (5):</b> Erdschluss oder Einschalten in den kurzgeschlossenen Zwischenkreis	Offen	Geschlossen	Geschlossen
	5-faches Blinken				
	Aus				
	Aus	<b>Störung (6):</b> Hardware-Defekt	Offen	Geschlossen	Geschlossen
	6-faches Blinken				
	Aus				
	Aus	<b>Störung (7):</b> Überstrom	Offen	Geschlossen	Geschlossen
	7-faches Blinken				
	Aus				
	Aus	Gerät ist ausgeschaltet	Offen	Offen	Offen
	Aus				
	Aus				

Tab. 208: Bedeutung der 3 LEDs (Run, Error und Warning) auf der PMC PS6-Gerätefront

UL-konformer Betrieb: Beachten Sie bei der Projektierung von Warnung 1 die Hinweise zum Bremswiderstand (siehe [UL-konformer Einsatz](#) [ 29]).

## 19.1.1 Ursachen, Prüfung und Maßnahmen

### Warnung 1 und Störung (1)

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Zu hohe oder zu geringe Umgebungstemperaturen	Umgebungstemperatur des Versorgungsmoduls prüfen und gegebenenfalls an die Betriebsbedingungen des Antriebsreglers anpassen
Zu geringe Luftzirkulation im Schaltschrank	Mindestfreiräume prüfen und gegebenenfalls anpassen
Defekter oder blockierter Lüfter	Steuerteilversorgung einschalten; Lüfter auf Anlauf prüfen und gegebenenfalls Versorgungsmodul tauschen
Montageschutzfolie	Montageschutzfolie entfernen
Falsche Auslegung des Versorgungsmoduls	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Typ des Versorgungsmoduls wechseln
Erhöhte oder verringerte mechanische Reibung	Wartungszustand der Mechanik aller Achsen prüfen und gegebenenfalls warten
Mechanische Blockade	Abtrieb aller Achsen prüfen und gegebenenfalls Blockade aufheben
Kurze Verzögerungs-/ Beschleunigungszeiten	Iststrom aller Achsen während des Bremsvorgangs durch Scope-Aufnahme prüfen (E00); gegebenenfalls Verzögerungs- und Beschleunigungswerte anpassen; prüfen ob ein Bremswiderstand mit geringerem Widerstand verwendet werden kann

Tab. 209: Übertemperatur Versorgungsmodul – Prüfung und Maßnahmen



#### Information

Bei Überlastung des Bremswiderstands kann dieser für weitere 5 s Energie abführen. Nach diesen 5 s kann der Brems-Chopper erst wieder angesteuert werden, wenn der Bremswiderstand den kritischen Temperaturbereich verlässt.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Kurze Verzögerungs-/ Beschleunigungszeiten	Zwischenkreisspannung einer Achse während des Bremsvorgangs durch Scope-Aufnahme prüfen (E03); gegebenenfalls Verzögerungs- und Beschleunigungswerte reduzieren
Zu kleiner Bremswiderstand	Maximal erlaubte Verlustleistung des Bremswiderstands auf Eignung für die Anwendung prüfen; gegebenenfalls Bremswiderstand tauschen

Tab. 210: Übertemperatur Bremswiderstand – Prüfung und Maßnahmen

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Ausfall einer Netzphase	Netzsicherung und Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren

Tab. 211: Ausfall einer Netzphase – Prüfung und Maßnahmen

## Warnung 2

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Kurzfristiger Netzausfall	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren

Tab. 212: Kurzfristiger Netzausfall – Prüfung und Maßnahmen

## Störung (2)

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Kurze Verzögerungszeiten	Zwischenkreisspannung aller Achsen während des Bremsvorgangs durch Scope-Aufnahme prüfen (E03) und gegebenenfalls Verzögerungswerte reduzieren, (größeren) Bremswiderstand verwenden
Anschlussfehler Bremswiderstand	Anschluss an Bremswiderstand und Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Zu geringe Impulsleistung des Bremswiderstands	Impulsleistung des Bremswiderstands auf Eignung für die Anwendung prüfen; gegebenenfalls Bremswiderstand tauschen
Brems-Chopper defekt	Zwischenkreisspannung einer Achse während des Bremsvorgangs durch Scope-Aufnahme prüfen (E03); Brems-Chopper ist defekt, wenn die Zwischenkreisspannung die Einschaltsschwelle des Brems-Choppers überschreitet, ohne dass sich die Zwischenkreisspannung verkleinert; gegebenenfalls Versorgungsmodul tauschen
Netzspannung überschritten	Netzspannung auf Überschreitung der zulässigen Eingangsspannung prüfen und gegebenenfalls anpassen

Tab. 213: Überspannung – Prüfung und Maßnahmen

## Störung (3)



### ACHTUNG!

#### Sachschaden durch wiederholtes Ein- und Ausschalten!

Wiederholtes Ein- und Ausschalten bei einem bestehenden Kurzschluss kann zum Defekt des Geräts führen.

- Vor dem erneuten Einschalten oder der Freigabe muss die Ursache aufgefunden und beseitigt werden.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Kurzschluss	Anschluss, Kabel und Bremswiderstand prüfen und gegebenenfalls tauschen; Neustart erforderlich

Tab. 214: Kurzschluss Bremswiderstand – Prüfung und Maßnahmen

## Störung (4)

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Netzausfall	Netzsicherung und Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren

Tab. 215: Dauerhafter Netzausfall – Prüfung und Maßnahmen

## Störung (5)



### ACHTUNG!

#### Sachschaden durch wiederholtes Ein- und Ausschalten!

Wiederholtes Ein- und Ausschalten bei einem bestehenden Kurzschluss kann zum Defekt des Geräts führen.

- Vor dem erneuten Einschalten oder der Freigabe muss die Ursache aufgefunden und beseitigt werden.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Erdschluss oder Einschalten in den kurzgeschlossenen Zwischenkreis	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren; Neustart erforderlich
Schutzerdung fehlt	Schutzleiteranschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren; Neustart erforderlich

Tab. 216: Erdschluss, Einschalten in den kurzgeschlossenen Zwischenkreis oder fehlende Schutzerdung – Prüfung und Maßnahmen

## Störung (6)

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Hardware-Defekt	Versorgungsmodul tauschen

Tab. 217: Hardware-Defekt – Prüfung und Maßnahmen

## Störung (7)

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Kurze Beschleunigungszeiten	Iststrom aller Achsen durch Scope-Aufnahme prüfen und gegebenenfalls Beschleunigungswerte reduzieren (E00)
Große Drehmoment-/Kraftgrenzen	Iststrom aller Achsen durch Scope-Aufnahme prüfen (E00) und gegebenenfalls die Drehmoment-/Kraftgrenzen reduzieren (C03, C05)
Falsche Auslegung des Versorgungsmoduls	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Typ des Versorgungsmoduls wechseln

Tab. 218: Überstrom – Prüfung und Maßnahmen



## 19.1.2 Gerätezustandsmaschine des Versorgungsmoduls

Die Gerätezustandsmaschine beschreibt die unterschiedlichen Gerätezustände des Versorgungsmoduls samt möglicher Zustandswechsel.

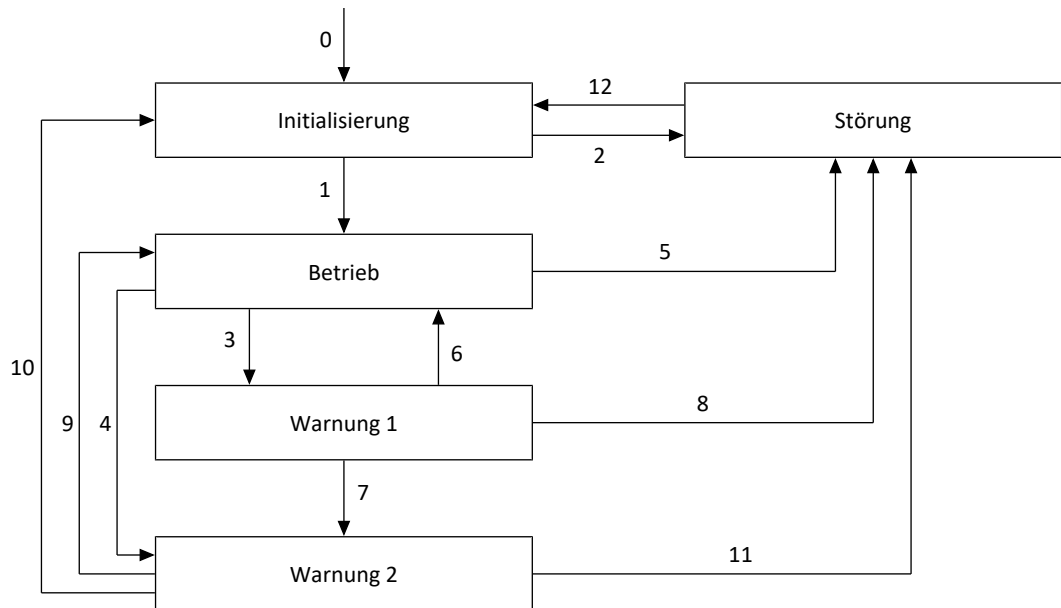


Abb. 80: Gerätezustandsmaschine PMC PS6

## 19.1.3 Zustände, Übergänge und Bedingungen

Alle Zustände des Versorgungsmoduls sind durch bestimmte Merkmale gekennzeichnet. Ein Zustand geht entweder automatisch in einen anderen über oder bedarf gewisser Prüfungen und Maßnahmen wie z. B. einen Neustart.

### 19.1.3.1 Initialisierung

#### Merkmale

- ▶ Versorgungsmodul wird initialisiert und getestet (Voraussetzung: 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung ist eingeschaltet)
- ▶ Grüne LED blinkt

#### Übergang zu Betrieb (1)

Das Versorgungsmodul wechselt nach erfolgreich abgeschlossenem Selbsttest in **Betrieb** (Voraussetzung: Leistungsversorgung ist eingeschaltet).

#### Übergang zu Störung (2)

Liegt eine der möglichen Ursachen für eine Störung vor, wechselt das Versorgungsmodul direkt oder nach 5 s in **Störung**.

**19.1.3.2****Betrieb****Merkmale**

- ▶ Versorgungsmodul ist betriebsbereit
- ▶ Grüne LED leuchtet

**Übergang zu Warnung 1 (3)**

Liegt eine der möglichen Ursachen für Warnung 1 vor, wechselt das Versorgungsmodul in **Warnung 1** und die angeschlossenen Antriebe müssen bei nächster Gelegenheit stillgesetzt werden.

**Übergang zu Warnung 2 (4)**

Liegt eine der möglichen Ursachen für Warnung 2 vor, wechselt das Versorgungsmodul in **Warnung 2** und die angeschlossenen Antriebe müssen unmittelbar durch einen Schnellhalt stillgesetzt werden.

**Übergang zu Störung (5)**

Liegt eine der möglichen Ursachen für eine Störung vor, wechselt das Versorgungsmodul in **Störung** und die angeschlossenen Antriebe müssen unmittelbar abgeschaltet werden.

**19.1.3.3****Warnung 1**

Die angeschlossenen Antriebe müssen bei nächster Gelegenheit stillgesetzt werden.

**Merkmale**

- ▶ Umfasst alle Warnungen, die bei gleichbleibender Last wahrscheinlich zu einer Störung führen
- ▶ Gelbe LED blinkt 1-fach

**Übergang zu Betrieb (6)**

Liegt die Fehlerursache für Warnung 1 nicht mehr vor, wechselt das Versorgungsmodul in **Betrieb** und der Betrieb kann fortgesetzt werden.

**Übergang zu Warnung 2 (7)**

Bei Ausfall einer Netzphase wechselt das Versorgungsmodul in **Warnung 2** und die angeschlossenen Antriebe müssen unmittelbar durch einen Schnellhalt stillgesetzt werden.

**Übergang zu Störung (8)**

Liegt eine Störung vor, wechselt das Versorgungsmodul in **Störung** und die angeschlossenen Antriebe müssen unmittelbar abgeschaltet werden.

**19.1.3.4****Warnung 2**

Die angeschlossenen Antriebe müssen unmittelbar durch einen Schnellhalt stillgesetzt werden.

**Merkmale**

- ▶ Umfasst alle Warnungen, die in kürzester Zeit zu einer Störung führen können
- ▶ Gelbe LED blinkt 2-fach

**Übergang zu Betrieb (9)**

Kehrt die Leistungsversorgung innerhalb von 5 s zurück und der Zwischenkreis ist noch nicht entladen, wechselt das Versorgungsmodul wieder in **Betrieb**.

**Initialisierung (10)**

Kehrt die Leistungsversorgung nach Ablauf der 5 s zurück, wechselt das Versorgungsmodul in **Initialisierung**.

**Übergang zu Störung (11)**

Kehrt die Leistungsversorgung nicht innerhalb von 15 s zurück oder wird eine Störung erkannt, wechselt das Versorgungsmodul in **Störung** und die angeschlossenen Antriebe müssen unmittelbar abgeschaltet werden.

**19.1.3.5****Störung**

Die angeschlossenen Antriebe müssen unmittelbar abgeschaltet werden.

**Merkmale**

- ▶ Rote LED blinkt je nach Ursache in unterschiedlicher Frequenz

**Übergang zu Initialisierung (12)**

Ist die Fehlerursache behoben, wechselt das Versorgungsmodul in **Initialisierung**.

Bei erkanntem Hardware-Defekt, bei Kurz- oder Erdschluss oder bei Einschalten in den kurzgeschlossenen Zwischenkreis, bleibt die Störung bis zu einem Neustart des Versorgungsmoduls erhalten.

## 19.2 Antriebsregler

Die Antriebsregler verfügen über Diagnose-Leuchtdioden, die den Zustand des Antriebsreglers sowie die Zustände der physikalischen Verbindung und der Kommunikation visualisieren.



Abb. 81: Platzierung der Diagnose-Leuchtdioden auf der Gerätefront und -oberseite des Antriebsreglers

- 1 Zustand Feldbus
- 2 Zustand FSoE bzw. PROFIsafe
- 3 Zustand Antriebsregler
- 4 Netzwerkverbindung Service
- 5 Netzwerkverbindung Feldbus

### 19.2.1 Zustand Feldbus und Sicherheitstechnik

Die Leuchtdioden zur Diagnose des Feldbuszustands und der Sicherheitstechnik variieren je nach eingesetztem Feldbussystem und Sicherheitsmodul.

## 19.2.1.1






## Zustand EtherCAT

2 Leuchtdioden auf der Gerätefront des Antriebsreglers geben Auskunft über die Verbindung zwischen EtherCAT-Master und -Slave sowie über den Zustand des Datenaustauschs. Dieser kann zusätzlich in Parameter A255 ausgelesen werden. Beinhaltet der Antriebsregler das Sicherheitsmodul PMC SY6, werden die Sicherheitsfunktionen STO und SS1 über EtherCAT FSoE angesteuert. In diesem Fall informiert eine zusätzliche Leuchtdiode auf der Gerätefront über den FSoE-Zustand.






Abb. 82: Leuchtdioden für den EtherCAT-Zustand

- 1 Rot: Error
- 2 Grün: Run

Rote LED	Verhalten	Fehler	Beschreibung
	Aus	No Error	Kein Fehler
	Blinken	Invalid Configuration	Ungültige Konfiguration
	1-faches Blinken	Unsolicited State Change	EtherCAT-Slave hat Betriebszustand selbstständig gewechselt
	2-faches Blinken	Application Watchdog Timeout	EtherCAT-Slave hat keine neuen PDO-Daten während des parametrisierten Watchdog-Timeouts empfangen
	Ein	Application controller failure	Fehler zwischen EtherCAT Slave Controller und CPU; Gerät aus- und wieder einschalten

Tab. 219: Bedeutung der roten LED (Error)

Grüne LED	Verhalten	Betriebszustand	Beschreibung
	Aus	Init	Keine Kommunikation zwischen EtherCAT-Master und -Slave; die Konfiguration startet, gespeicherte Werte werden geladen
	Blinken	Pre-Operational	Keine PDO-Kommunikation; EtherCAT-Master und -Slave tauschen applikationsspezifische Parameter über SDO aus
	1-faches Blinken	Safe-Operational	EtherCAT-Slave sendet aktuelle Istwerte an den EtherCAT-Master, ignoriert dessen Sollwerte und greift auf interne Default-Werte zurück
	Ein	Operational	Normalbetrieb: EtherCAT-Master und -Slave tauschen Soll- und Istwerte aus

Tab. 220: Bedeutung der grünen LED (Run)

## 19.2.1.2












### Zustand FSoE

Beinhaltet der Antriebsregler das Sicherheitsmodul PMC SY6, werden die Sicherheitsfunktionen STO und SS1 über EtherCAT FSoE angesteuert. In diesem Fall informiert eine Leuchtdiode auf der Gerätefront über den Zustand der FSoE-Kommunikation. Dieser kann zusätzlich in Parameter S20 FSoE status indicator ausgelesen werden.



Abb. 83: Leuchtdiode für den FSoE-Zustand

1 Grün: FSoE

Grüne LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Initialisierung
	Blinken	Bereit für die Parametrierung
	Ein	Normalbetrieb
	1-facher Flash	Failsafe-Kommando von FSoE-Master empfangen
	Schnelles Blinken	Undefinierter Verbindungsfehler
	Schnelles Blinken mit 1-fachem Blinken	Fehler in den sicherheitsrelevanten Kommunikationseinstellungen
	Schnelles Blinken mit 2-fachem Blinken	Fehler in den sicherheitsrelevanten Applikationseinstellungen
	Schnelles Blinken mit 3-fachem Blinken	Falsche FSoE-Adresse
	Schnelles Blinken mit 4-fachem Blinken	Unerlaubtes Kommando empfangen
	Schnelles Blinken mit 5-fachem Blinken	Watchdog-Fehler
	Schnelles Blinken mit 6-fachem Blinken	CRC-Fehler

Tab. 221: Bedeutung der grünen LED (FSoE status indicator nach IEC 61784-3)

## 19.2.1.3

### Zustand PROFINET

2 Leuchtdioden auf der Gerätefront des Antriebsreglers geben Auskunft über die Verbindung zwischen Steuerung und Antriebsregler sowie über den Zustand des Datenaustauschs. Dieser kann zusätzlich in Parameter A271 PN Zustand ausgelesen werden.

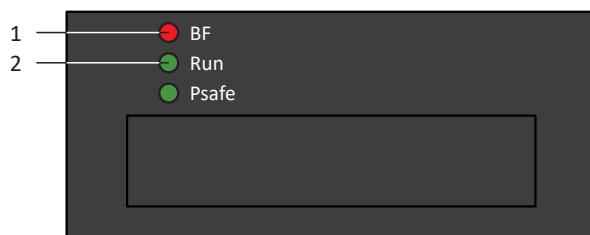


Abb. 84: Leuchtdioden für den PROFINET-Zustand

- 1 Rot: BF (Busfehler)
- 2 Grün: Run

Rote LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Kein Fehler
	Schnelles Blinken	Datenaustausch mit Steuerung nicht aktiv
	Ein	Keine Netzwerkverbindung

Tab. 222: Bedeutung der roten LED (BF)

Grüne LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Keine Verbindung
	1-facher Flash	Verbindung zu Steuerung wird aufgebaut
	1-facher Flash, invers	Steuerung aktiviert DHCP-Signal-Service
	Blinken	Verbindung zu Steuerung besteht; Datenaustausch wird erwartet
	Ein	Verbindung zu Steuerung besteht

Tab. 223: Bedeutung der grünen LED (Run)

## 19.2.1.4

### Zustand PROFIsafe

Beinhaltet der Antriebsregler das Sicherheitsmodul PMC SU6, werden die Sicherheitsfunktionen STO und SS1 über PROFIsafe angesteuert. In diesem Fall informiert eine Leuchtdiode auf der Gerätefront über den Zustand der PROFIsafe-Kommunikation. Dieser kann zusätzlich in Parameter S40 PROFIsafe Zustand ausgelesen werden.



Abb. 85: Leuchtdiode für den PROFIsafe-Zustand

1 Grün: PROFIsafe

Grüne LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Initialisierung
	Blinken	Bereit für die Parametrierung durch Steuerung (F-CPU)
	Ein	Normalbetrieb
	Schnelles Blinken mit 1-fachem Blinken	Fehler in den sicherheitsrelevanten Kommunikationseinstellungen
	Schnelles Blinken mit 2-fachem Blinken	Fehler in den sicherheitsrelevanten Applikationseinstellungen
	Schnelles Blinken mit 3-fachem Blinken	Falsche PROFIsafe-Zieladresse
	Schnelles Blinken mit 5-fachem Blinken	Unterbrechung der PROFIsafe-Verbindung (Watchdog-Fehler)
	Schnelles Blinken mit 6-fachem Blinken	Fehler bei der Übertragung der PROFIsafe-Daten (CRC-Fehler)

Tab. 224: Bedeutung der grünen LED (PROFIsafe status indicator nach IEC 61784-3)



#### Information

Parameter S40 PROFIsafe Zustand enthält detaillierte Informationen über den Zustand der PROFIsafe-Kommunikation. Den Wert von S40 können Sie in der DriveControlSuite auf Assistent PROFINET > Beobachtung: PROFIsafe ablesen.



## 19.2.2 Zustand Antriebsregler

Informationen zum Zustand des Antriebsreglers liefern 3 Leuchtdioden auf der Gerätefront.

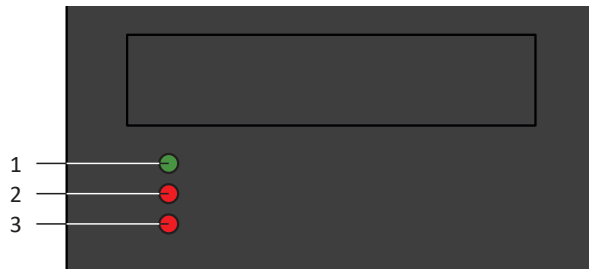













Abb. 86: Leuchtdioden für den Zustand des Antriebsreglers

- 1 Grün: Run
- 2 Rot: Error Achsregler A
- 3 Rot: Error Achsregler B (nur bei Doppelachsreglern)




Grüne LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Keine Versorgungsspannung oder Achsregler A oder B in Störung  <b>Ab Firmware-Version 6.5-H:</b> Keine Versorgungsspannung, Achsregler A oder B in Störung oder STO für Achsregler A oder B aktiv
	1-facher Flash	STO für beide Achsregler aktiv  <b>Ab Firmware-Version 6.5-H:</b> STO wird durch 1-fachen Flash der roten LED der jeweiligen Achse angezeigt
	Blinken	Beide Achsregler einschaltbereit (E48 = 2: Einschaltbereit); kein Achsregler in Störung
	Ein	Mindestens 1 Achsregler freigegeben (E48 = 4: Freigegeben); kein Achsregler in Störung
	Schnelles Blinken	Daten werden in den internen Speicher und auf SD-Karte geschrieben

Tab. 225: Bedeutung der grünen LED (Run)

Rote LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Kein Fehler oder Ereignis
	1-facher Flash	<b>Ab Firmware-Version 6.5-H:</b> STO für Achsregler aktiv
	Blinken	Achsregler in Warnung
	Ein	Achsregler in Störung  <b>Ab Firmware-Version 6.5-H:</b> Achsregler in Störung, kein STO aktiv
	1-facher Flash, invers	<b>Ab Firmware-Version 6.5-H:</b> Achsregler in Störung, STO aktiv
	Schnelles Blinken	Keine Konfiguration aktiv

Tab. 226: Bedeutung der roten LEDs (Error)

## Muster bei Start des Antriebsreglers

LEDs: Grün/Rot/Rot	Verhalten	Beschreibung
	Ein	Kurze Phase während des Anlaufens der Firmware
	Ein	
	Ein	













Tab. 227: Zustände der LEDs beim Start des Antriebsreglers

## Muster bei Übertragen einer Firmware-Datei über DriveControlSuite

Die Zustände der grünen und roten LEDs gelten wie beschrieben auch während des Übertragens einer Firmware-Datei über die DriveControlSuite.

## Muster bei Übertragen einer Firmware-Datei über SD-Karte










Während des Übertragens einer Firmware-Datei über SD-Karte blinken die drei LEDs in verschiedener Kombination und Frequenz:

LEDs: Grün/Rot/Rot	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Löschen des zweiten Firmware-Speichers auf dem Antriebsregler
	Schnelles Blinken	
	Aus	
	Schnelles Blinken	Kopieren der Firmware von der SD-Karte in den zweiten Firmware-Speicher des Antriebsreglers
	Schnelles Blinken	
	Schnelles Blinken	
	1-facher Flash	Kopiervorgang erfolgreich beendet; Neustart des Antriebsreglers erforderlich
	Aus	
	Aus	
	Aus	Fehler beim Kopiervorgang; Karte entfernen und Antriebsregler neu starten
	1-facher Flash	
	Aus	

Tab. 228: Zustände der LEDs bei Übertragen einer Firmware-Datei über SD-Karte

## Muster nach Übertragen einer Firmware-Datei und Neustart des Antriebsreglers

Nach dem Neustart des Antriebsreglers blinken die drei LEDs bei einem Firmware-Update in verschiedener Kombination und Frequenz:

LEDs: Grün/Rot/Rot	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Löschen des ersten Firmware-Speichers
	Schnelles Blinken	
	Aus	
	Schnelles Blinken	Kopieren des zweiten Firmware-Speichers in den ersten
	Aus	
	Aus	
	Lauflicht	Fehler beim Firmware-Update; Service erforderlich
		
		

Tab. 229: Zustände der LEDs nach Übertragen einer Firmware-Datei und Neustart des Antriebsreglers



### 19.2.3 Netzwerkverbindung Service

Die Leuchtdioden an X9 auf der Gerätefront zeigen den Zustand der Service-Netzwerkverbindung an.






Abb. 87: Leuchtdioden für den Zustand der Service-Netzwerkverbindung

- 1 Grün: Link
- 2 Gelb: Activity

Grüne LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Keine Netzwerkverbindung
	Ein	Netzwerkverbindung besteht

Tab. 230: Bedeutung der grünen LED (Link)

Gelbe LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Keine Netzwerkverbindung
	Blinken	Einzelne Datenpakete werden gesendet oder empfangen
	Ein	Aktiver Datenaustausch

Tab. 231: Bedeutung der gelben LED (Act)

## 19.2.4 Netzwerkverbindung Feldbus

Die Leuchtdioden zur Diagnose der Kommunikation variieren je nach eingesetztem Feldbussystem bzw. Kommunikationsmodul.

### 19.2.4.1 Netzwerkverbindung EtherCAT

Die Leuchtdioden LA<sub>EC</sub>IN und LA<sub>EC</sub>OUT an X200 und X201 auf der Geräteoberseite zeigen den Zustand der EtherCAT-Netzwerkverbindung an.

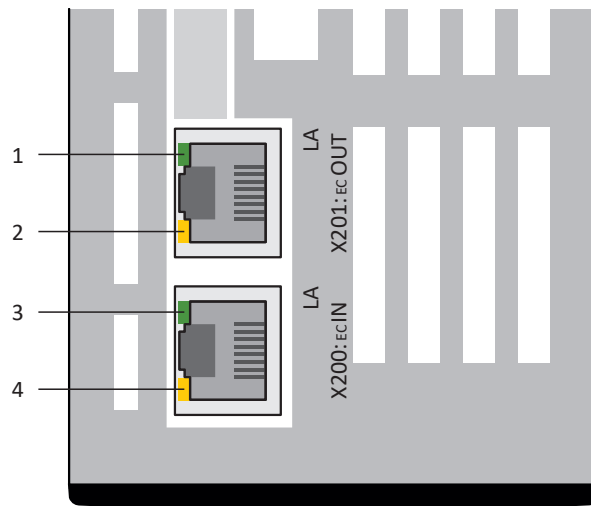





Abb. 88: Leuchtdioden für den Zustand der EtherCAT-Netzwerkverbindung

- 1 Grün: LA<sub>EC</sub>OUT an X201
- 2 Gelb: Ohne Funktion
- 3 Grün: LA<sub>EC</sub>IN an X200
- 4 Gelb: Ohne Funktion

Grüne LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Keine Netzwerkverbindung
	Blinken	Aktiver Datenaustausch mit weiterem EtherCAT-Teilnehmer
	Ein	Netzwerkverbindung besteht

Tab. 232: Bedeutung der grünen LEDs (LA)

## 19.2.4.2 Netzwerkverbindung PROFINET

Die Leuchtdioden Act und Link an X200 und X201 auf der Geräteoberseite zeigen den Zustand der PROFINET-Netzwerkverbindung an.

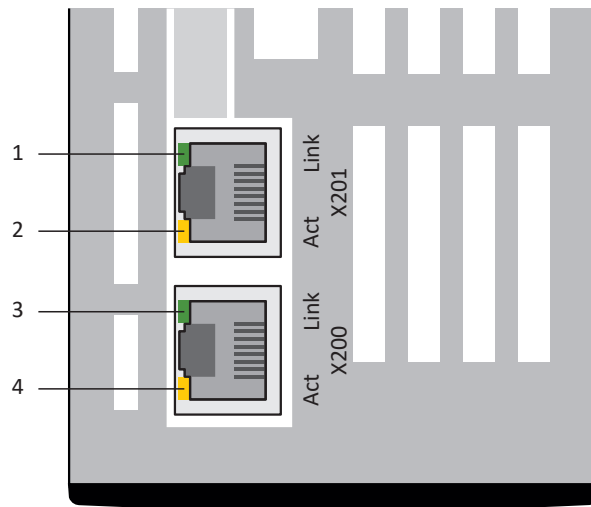


Abb. 89: Leuchtdioden für den Zustand der PROFINET-Netzwerkverbindung

- 1 Grün: Link an X201
- 2 Gelb: Activity an X201
- 3 Grün: Link an X200
- 4 Gelb: Activity an X200

Grüne LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Keine Netzwerkverbindung
	Ein	Netzwerkverbindung besteht

Tab. 233: Bedeutung der grünen LEDs (Link)

Gelbe LED	Verhalten	Beschreibung
	Aus	Kein Datenaustausch
	Blinken	Aktiver Datenaustausch mit Steuerung

Tab. 234: Bedeutung der gelben LEDs (Act)

## 19.2.5 Ereignisse

Der Antriebsregler verfügt über ein System zur Selbstüberwachung, das anhand von Prüfregeln das Antriebssystem vor Schaden schützt. Bei Verletzung der Prüfregeln wird ein entsprechendes Ereignis ausgelöst. Auf manche Ereignisse wie beispielsweise das Ereignis Kurz-/Erdschluss haben Sie als Anwender keinerlei Einflussmöglichkeit. Bei anderen können Sie Einfluss auf die Auswirkungen und Reaktionen nehmen.

Mögliche Auswirkungen sind:

- ▶ **Meldung:** Information, die von der Steuerung ausgewertet werden kann
- ▶ **Warnung:** Information, die von der Steuerung ausgewertet werden kann und nach Ablauf einer definierten Zeitspanne zu einer Störung wird, sofern die Ursache nicht behoben wurde
- ▶ **Störung:** Sofortige Reaktion des Antriebsreglers; das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert oder die Achse wird durch einen Schnellhalt oder eine Notbremsung zum Stillstand gebracht

Abhängig vom Ereignis gibt es verschiedene Maßnahmen, die Sie zum Beheben der Ursache ergreifen können. Sobald die Ursache erfolgreich behoben wurde, können Sie das Ereignis in der Regel direkt quittieren. Wenn ein Neustart des Antriebsreglers erforderlich ist, finden Sie einen entsprechenden Hinweis in den Maßnahmen.



### ACHTUNG!

#### Sachschaden durch Unterbrechung von Schnellhalt oder Notbremsung!

Tritt während der Ausführung eines Schnellhalts oder einer Notbremsung eine Störung auf oder wird STO aktiv, wird der Schnellhalt oder die Notbremsung unterbrochen. In diesem Fall kann die Maschine durch die unkontrollierte Achsbewegung beschädigt werden.



### Information

Um Steuerungsprogrammierern das Einrichten der Benutzerschnittstelle (HMI) zu erleichtern, können Sie sich für eine Liste der Ereignisse und deren Ursachen über [support@pilz.com](mailto:support@pilz.com) an den Pilz Support wenden.

## 19.2.5.1

## Übersicht

Nachfolgende Tabelle zeigt die möglichen Ereignisse im Überblick.

Ereignis
Ereignis 31: Kurz-/Erdschluss [  305]
Ereignis 32: Kurz-/Erdschluss intern [  306]
Ereignis 33: Überstrom [  307]
Ereignis 34: Hardware-Defekt [  309]
Ereignis 35: Watchdog [  310]
Ereignis 36: Überspannung [  311]
Ereignis 37: Motorencoder [  312]
Ereignis 38: Temperatur Antriebsreglersensor [  316]
Ereignis 39: Übertemperatur Antriebsregler i2t [  318]
Ereignis 40: Ungültige Daten [  319]
Ereignis 41: Übertemperatur Motorsensor [  320]
Ereignis 44: Externe Störung 1 [  321]
Ereignis 45: Übertemperatur Motor i2t [  322]
Ereignis 46: Unterspannung [  323]
Ereignis 47: Überschreitung max. M/F [  324]
Ereignis 48: Lüftüberwachung Bremse [  325]
Ereignis 49: Bremse [  326]
Ereignis 50: Sicherheitsmodul [  327]
Ereignis 51: Virtueller Master Software-Endschalter [  328]
Ereignis 52: Kommunikation [  329]
Ereignis 53: Endschalter [  330]
Ereignis 54: Schleppabstand [  332]
Ereignis 56: Overspeed [  333]
Ereignis 57: Laufzeitauslastung [  335]
Ereignis 59: Übertemperatur Antriebsregler i2t [  336]
Ereignis 60: Applikationsereignis 0 – Ereignis 67: Applikationsereignis 7 [  337]
Ereignis 68: Externe Störung 2 [  338]
Ereignis 69: Motoranschluss [  339]
Ereignis 70: Parameterkonsistenz [  340]
Ereignis 71: Firmware [  342]
Ereignis 76: Positionsenncoder [  344]
Ereignis 77: Masterencoder [  348]

Ereignis
Ereignis 78: Zyklische Positionsbegrenzung [  351]
Ereignis 79: Plausibilität Motor- /Positionsenncoder [  352]
Ereignis 80: Ungültige Aktion [  353]
Ereignis 81: Motorzuordnung [  353]
Ereignis 85: Exzessiver Sollwertsprung [  355]
Ereignis 86: Unbekannter Datensatz LeanMotor [  356]
Ereignis 87: Referenzverlust [  357]
Ereignis 88: Steuertafel [  358]
Ereignis 89: Maximalstrom LM [  359]
Ereignis 90: Fahrsatz [  360]

Tab. 235: Ereignisse



## 19.2.5.2

**Ereignis 31: Kurz-/Erdschluss**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Der Brems-Chopper wird abgeschaltet.

**ACHTUNG!****Sachschaden durch wiederholtes Ein- und Ausschalten oder erneute Freigabe!**

Wiederholtes Ein- und Ausschalten oder erneute Freigabe auf einen bestehenden Kurzschluss kann zum Defekt des Geräts führen.

- Vor dem erneuten Einschalten oder der Freigabe muss die Ursache aufgefunden und beseitigt werden.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Anschlussfehler am Motor	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Fehlerhaftes Leistungskabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
Kurzschluss in der Motorwicklung	Motor prüfen und gegebenenfalls tauschen
Kurzschluss im Bremswiderstand	Bremswiderstand prüfen und gegebenenfalls tauschen
Geräteinterner Kurz-/ Erdschluss	Prüfen, ob die Störung beim Einschalten des Leistungsteils auftritt und gegebenenfalls Antriebsregler tauschen; die Störung kann erst nach 30 s quittiert werden

Tab. 236: Ereignis 31 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.3

**Ereignis 32: Kurz-/Erdschluss intern**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Der Brems-Chopper wird abgeschaltet.

**ACHTUNG!****Sachschaden durch wiederholtes Ein- und Ausschalten!**

Wiederholtes Ein- und Ausschalten bei einem bestehenden Kurzschluss kann zum Defekt des Geräts führen.

- Vor dem erneuten Einschalten oder der Freigabe muss die Ursache aufgefunden und beseitigt werden.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Geräteinterner Kurz-/Erdschluss	Antriebsregler tauschen; die Störung kann nicht quittiert werden

Tab. 237: Ereignis 32 – Ursachen und Maßnahmen

**19.2.5.4****Ereignis 33: Überstrom**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶  $U30 = 0$ : Inaktiv

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einer Notbremsung in Störung**, wenn:

- ▶  $U30 = 1$ : Aktiv und
- ▶  $A29 = 1$ : Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶  $U30 = 1$ : Aktiv und
- ▶  $A540 = 2$ : Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch eine Notbremsung gestoppt
- ▶ Die Bremsen fallen ein
- ▶ Am Ende der Notbremsung wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert

**Information**

Die Notbremsung ist nur bei den Motortypen Synchron-Servomotor, Lean-Motor, Torquemotor und Synchron-Linearmotor möglich.

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Normal (Abschaltung in Software), 2: Schnell (Abschaltung in Hardware)	Kurze Beschleunigungszeiten	Iststrom durch Scope-Aufnahme prüfen und gegebenenfalls Beschleunigungswerte reduzieren (E00); die Störung kann erst 3 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
	Große Drehmoment-/ Kraftgrenzen	Iststrom durch Scope-Aufnahme prüfen (E00) und gegebenenfalls die Drehmoment-/Kraftgrenzen reduzieren (C03, C05); die Störung kann erst 3 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
	Falsche Auslegung des Antriebsreglers	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Typ des Antriebsreglers wechseln; die Störung kann erst 3 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
	Kurz-/Erdschluss	Bei wiederholtem Auftreten von Ursache 2 prüfen, ob ein Kurz-/Erdschluss vorliegt

Tab. 238: Ereignis 33 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.5

**Ereignis 34: Hardware-Defekt**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: FPGA, 2: NOV-Steuerteil, 3: NOV-Leistungsteil, 6: NOV-Sicherheitsmodul, 7: Strommessung, 8: Stromversorgung, 9: Stromversorgung, 10: Stromversorgung, 11: Stromversorgung, 12: Timer Steuerteil	Defekter Antriebsregler	Antriebsregler tauschen; Störung ist nicht quittierbar
23: FPGA, 24: FPGA, 25: FPGA, 26: CPU, 27: CPU, 28: CPU, 29: Kommunikation	Defekter Antriebsregler	Antriebsregler tauschen; Störung ist nicht quittierbar
30: Stromversorgung	Defekter Antriebsregler	Leistungsaufnahme Encoder prüfen; defekte oder falsch ausgewählte Komponente tauschen; Störung ist nicht quittierbar
	Defekter Encoder	
	Leistungsabgabe Encoderschnittstelle außerhalb der Spezifikation	

Tab. 239: Ereignis 34 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.6

**Ereignis 35: Watchdog**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Während das Laufzeitsystem neu startet, sind Brems-Chopper und Bremsen-Lüft-Override ohne Funktion.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Core 0, 2: Core 1	Mikroprozessor ausgelastet	Laufzeitauslastung durch Scope-Aufnahme prüfen (E191) und gegebenenfalls durch eine längere Zykluszeit reduzieren (A150)
	Mikroprozessor gestört	Anschluss und Schirmungen prüfen und gegebenenfalls korrigieren; Antriebsregler gegebenenfalls tauschen

Tab. 240: Ereignis 35 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.7

**Ereignis 36: Überspannung**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Kurze Verzögerungszeiten	Zwischenkreisspannung während des Bremsvorgangs durch Scope-Aufnahme prüfen (E03) und gegebenenfalls Verzögerungswerte reduzieren, (größeren) Bremswiderstand verwenden oder Zwischenkreis koppeln
Anschlussfehler Bremswiderstand	Anschluss an Bremswiderstand und Versorgungsmodul prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Bremswiderstand überlastet	Versorgungsmodul auf Warnung 1 prüfen; maximal erlaubte Verlustleistung des Bremswiderstands auf Eignung für die Anwendung prüfen; gegebenenfalls Bremswiderstand tauschen
Zu geringe Impulsleistung des Bremswiderstands	Impulsleistung des Bremswiderstands auf Eignung für die Anwendung prüfen; gegebenenfalls Bremswiderstand tauschen
Netzspannung überschritten	Netzspannung auf Überschreitung der zulässigen Eingangsspannung prüfen und gegebenenfalls anpassen

Tab. 241: Ereignis 36 – Ursachen und Maßnahmen

**19.2.5.8****Ereignis 37: Motorencoder**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ U30 = 0: Inaktiv

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einer Notbremsung in Störung**, wenn:

- ▶ U30 = 1: Aktiv und
- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ U30 = 1: Aktiv und
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch eine Notbremsung gestoppt
- ▶ Die Bremsen fallen ein
- ▶ Am Ende der Notbremsung wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert

**Information**

Die Notbremsung ist nur bei den Motortypen Synchron-Servomotor, Lean-Motor, Torquemotor und Synchron-Linearmotor möglich.



**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.



Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Parameter <-> Encoder	Inkonsistente Parametrierung	Spezifikation des angeschlossenen Encoders mit den entsprechenden Werten der H-Parameter vergleichen und gegebenenfalls korrigieren
2: Maximalgeschwindigkeit	Überschrittene Encoder-Maximalgeschwindigkeit	Istgeschwindigkeit während einer Bewegung durch Scope-Aufnahme prüfen (I88) und gegebenenfalls die erlaubte Encoder-Maximalgeschwindigkeit anpassen (I297)
	Anschlussfehler	Anschluss und Schirmungen prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Massenträgheitsverhältnis von Last zu Lean-Motor	Einstellung des Massenträgheitsverhältnisses (C30) prüfen und gegebenenfalls reduzieren
	Dynamische Regelung des Lean-Motors	Regelungseinstellungen prüfen und gegebenenfalls Verstärkungen reduzieren (C31, I20) sowie Nachstellzeiten erhöhen (C32)
	Dynamische Sollwerte für Lean-Motor	Dynamik der Applikationssollwerte prüfen und gegebenenfalls reduzieren
	Dynamische Beschleunigung des Lean-Motors	Istgeschwindigkeit und Umschaltgeschwindigkeit während einer Bewegung durch Scope-Aufnahme prüfen (E15, E959) und gegebenenfalls die Umschalt-Filterzeitkonstante reduzieren (B137)
6: X4-EnDat-Encoder gefunden	Inkonsistente Parametrierung	Angeschlossenen Encoder mit dem parametrierten Encoder vergleichen und gegebenenfalls korrigieren (H00)
7: X4 A-Spur/Inkremental	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
8: X4-kein Encoder gefunden	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Fehlerhafte Versorgungsspannung	Versorgungsspannung des Encoders prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Inkonsistente Parametrierung	Angeschlossenen Encoder mit dem parametrierten Encoder vergleichen und gegebenenfalls korrigieren (H00)
10: X4 A-Spur/Clk, 11: X4 B-Spur/Dat	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
13: X4-EnDat Alarm	Defekter EnDat-Encoder	Motor tauschen; EnDat 2.1 digital, EnDat 2.2 digital, EnDat 3: Störung ist nicht quittierbar

Ursache		Prüfung und Maßnahme
14: X4-EnDat CRC, 15: X4-Doppelübertragung	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> (  136) und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (B298)
16: X4-Busy	Synchronisationsfehler	Firmware aktualisieren
17: EBI-Encoder Batterie schwach	Batterie im Batteriemodul schwach	Batterie tauschen; Referenz bleibt erhalten
18: EBI-Encoder Batterie leer	Batterie im Batteriemodul leer	Batterie tauschen
	Erstanschluss	–
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Fehlerhaftes Batteriemodul	Batteriemodul prüfen und gegebenenfalls tauschen
19: Alarmbit	Encoderstörung	Spezifikation des Encoders bezüglich Alarmbit prüfen
20: Resolver Träger, 21: Resolver-/ Sin/Cos-Unterspannung, 22: Resolver-/ Sin/Cos-Überspannung	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Inkompatibler Encoder	Spezifikation des Encoders mit den entsprechenden Vorgaben von Pilz vergleichen und gegebenenfalls Encoder oder Motor tauschen; Störung ist nicht quittierbar
21: Resolver-/ Sin/Cos-Unterspannung	Inkompatibler Encoder; Phasensuche oder Einmessen der optimalen Resolvererregung fehlgeschlagen	Spezifikation des Encoders mit den entsprechenden Vorgaben von Pilz vergleichen; gegebenenfalls den Startpunkt für das Einmessen der optimalen Resolvererregung und die Phasensuche einmessen (B40); Störung ist nicht quittierbar
24: Resolver Fehler	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
48: X4 Nullspur fehlt	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Nullspur überfällig	Anzahl Encoder-Inkrement pro Umdrehung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (H02)

Ursache		Prüfung und Maßnahme
49: X4 Nullspurabstand zu klein	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Nullspur voreilig	Anzahl Encoder-Inkrement pro Umdrehung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (H02)
60: Hiperface Synchronisierung, 61: Hiperface Timeout, 62: Hiperface Signalqualität, 63: Hiperface Verbindung	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> [  136] und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (B298)
64: EnDat3 Timeout, 65: EnDat3 invalid Request, 66: EnDat3 Position Check	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> [  136] und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (B298)

Tab. 242: Ereignis 37 – Ursachen und Maßnahmen

**19.2.5.9****Ereignis 38: Temperatur Antriebsreglersensor**

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Zu hohe oder zu geringe Umgebungstemperaturen	Umgebungstemperatur des Antriebsreglers prüfen und gegebenenfalls an die Betriebsbedingungen des Antriebsreglers anpassen; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Zu geringe Luftzirkulation im Schaltschrank	Mindestfreiräume prüfen und gegebenenfalls anpassen; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Defekter oder blockierter Lüfter	Steuerteilversorgung einschalten; Lüfter auf Anlauf prüfen und gegebenenfalls Antriebsregler tauschen; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Montageschutzfolie	Montageschutzfolie entfernen
Falsche Auslegung des Antriebsreglers	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Typ des Antriebsreglers wechseln; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Erhöhte oder verringerte mechanische Reibung	Wartungszustand der Mechanik aller Achsen prüfen und gegebenenfalls warten; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Mechanische Blockade	Abtrieb aller Achsen prüfen und gegebenenfalls Blockade aufheben
Kurze Verzögerungs-/ Beschleunigungszeiten	Iststrom während des Bremsvorgangs durch Scope-Aufnahme prüfen (E00); gegebenenfalls Verzögerungs- und Beschleunigungswerte reduzieren; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Zu hohe Taktfrequenz	Auslastung des Antriebs unter Beachtung von Derating und parametrierter Taktfrequenz prüfen (E20, B24); gegebenenfalls parametrierte Taktfrequenz reduzieren oder Antriebsregler tauschen; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden

Tab. 243: Ereignis 38 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.10

**Ereignis 39: Übertemperatur Antriebsregler i2t**

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrierten Level (U02):

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 2: Warnung
- ▶ 3: Störung

Der maximal zulässige Ausgangsstrom wird auf 100 % von  $I_{2N,PU}$  (R04) begrenzt. Steigt der  $i^2t$ -Wert (E24) auf 105 % an, wird das Ereignis 59: Übertemperatur Antriebsregler i2t ausgelöst.

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Falsche Auslegung des Antriebsreglers	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Typ des Antriebsreglers wechseln
Erhöhte oder verringerte mechanische Reibung	Wartungszustand der Mechanik aller Achsen prüfen und gegebenenfalls warten
Mechanische Blockade	Abtrieb aller Achsen prüfen und gegebenenfalls Blockade aufheben
Kurze Verzögerungs-/ Beschleunigungszeiten	Iststrom während des Bremsvorgangs durch Scope-Aufnahme prüfen (E00); gegebenenfalls Verzögerungs- und Beschleunigungswerte reduzieren
Zu hohe Taktfrequenz	Auslastung des Antriebs prüfen unter Beachtung von Derating und parametrierter Taktfrequenz prüfen (E20, B24); gegebenenfalls parametrierte Taktfrequenz reduzieren oder Antriebsregler tauschen

Tab. 244: Ereignis 39 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.11

**Ereignis 40: Ungültige Daten**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Fehler, 2: Block fehlt, 3: Datensicherheit, 4: Checksumme, 5: Read only, 6: Lesefehler, 7: Block fehlt, 8: Falsche/ unzulässige Seriennummer	Ungültige Daten im internen Speicher des Antriebsreglers	Betroffenen Speicher ermitteln (Z730) und in Abhängigkeit davon Antriebsregler oder Motor tauschen; Störung ist nicht quittierbar
48: Rückdokumentation	Defekter Speicher in SD- Karte oder internem Speicher des Antriebsreglers	SD-Karte oder Antriebsregler tauschen; Störung ist nicht quittierbar

Tab. 245: Ereignis 40 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.12

**Ereignis 41: Übertemperatur Motorsensor**

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrisierten Level (U15):

- ▶ 2: Warnung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Motortemperatursensor Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Falsche Sensorquelle X2 – HIPERFACE DSL	Sensoreinstellungen prüfen und gegebenenfalls korrigieren (B35)
Falsche Auslegung des Motors	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Motortyp wechseln
Zu hohe Umgebungstemperaturen am Motor	Umgebungstemperatur prüfen und gegebenenfalls anpassen
Mechanische Blockade des Motors	Abtrieb prüfen und gegebenenfalls Blockade aufheben
Erhöhte oder verringerte mechanische Reibung	Wartungszustand der Mechanik prüfen und gegebenenfalls warten

Tab. 246: Ereignis 41 – Ursachen und Maßnahmen



## 19.2.5.13

**Ereignis 44: Externe Störung 1**

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Applikationsspezifisch	Applikationsspezifisch

Tab. 247: Ereignis 44 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.14 Ereignis 45: Übertemperatur Motor i2t

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig von dem parametrierem Level (U10):

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 2: Warnung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein



### Information

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Falsche Auslegung des Motors	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Motortyp wechseln
Mechanische Blockade des Motors	Abtrieb prüfen und gegebenenfalls Blockade aufheben
Erhöhte oder verringerte mechanische Reibung	Wartungszustand der Mechanik prüfen und gegebenenfalls warten

Tab. 248: Ereignis 45 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.15

**Ereignis 46: Unterspannung**

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrierten Level (U00):

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 2: Warnung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Netzspannung entspricht nicht der parametrierten Netzspannung	Netzspannung, parametrierte Netzspannung und Unterspannungsgrenze prüfen und gegebenenfalls korrigieren (A36, A35)
Netzspannung kleiner Unterspannungsgrenze	Unterspannungsgrenze prüfen und gegebenenfalls korrigieren (A35)

Tab. 249: Ereignis 46 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.16

**Ereignis 47: Überschreitung max. M/F**

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrierten Level (U20):

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 2: Warnung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Falsch gewählte Drehmoment-/Kraftgrenzen	Allgemeine Maschinenbegrenzung prüfen und gegebenenfalls anpassen (C03, C05); Applikationsbegrenzungen und die betriebsartabhängigen Parameter prüfen und gegebenenfalls anpassen (Drive Based C132, C133 oder CiA 402 A559)
Falsche Auslegung des Motors	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Motortyp wechseln
Mechanische Blockade	Abtrieb prüfen und gegebenenfalls Blockade aufheben
Bremse geschlossen	Anschluss, Versorgungsspannung und Parametrierung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (F00)
Anschlussfehler am Motor	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Anschlussfehler am Encoder	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Falsche Encodermessrichtung	Anbau und Messrichtung des Encoders mit den entsprechenden Werten der H-Parameter vergleichen und gegebenenfalls korrigieren

Tab. 250: Ereignis 47 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.17

**Ereignis 48: Lüftüberwachung Bremse**

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrierten Level (U26).

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Lüftüberwachung nicht justiert	Lüftüberwachung justieren

Tab. 251: Ereignis 48 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.18

**Ereignis 49: Bremse**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
10: Bremsenüberwachung bei eingefallener Bremse, 11: Bremsenüberwachung bei gelüfteter Bremse, 12: Bremsenüberwachung während Einfallzeit, 13: Bremsenüberwachung während Lüftzeit	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Fehlerhaftes Motorkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Indirekter Bremsenanschluss	Anschluss und parametrisierten Bremsenanschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren (F105)

Tab. 252: Ereignis 49 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.19

**Ereignis 50: Sicherheitsmodul**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Einkanalige Anforderung	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren; Fehler ist erst quittierbar, nachdem beide Kanäle STO für mindestens 100 ms angefordert haben
2: Falsches Modul	Projektiertes Sicherheitsmodul E53 stimmt nicht mit dem systemseitig erkannten E54[0] überein	Projektierung und Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls Projektierung korrigieren oder Antriebsregler tauschen; Störung ist nicht quittierbar
3: interner Fehler	Defektes Sicherheitsmodul	Antriebsregler tauschen; Störung ist nicht quittierbar

Tab. 253: Ereignis 50 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.20 Ereignis 51: Virtueller Master Software-Endschalter

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrisierten Level (U24).

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht mit **einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein



### Information

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ereignis 51: Virtueller Master Software-Endschalter wirkt nur auf die Gerätesteuerung der Achse. Mit G57 kann auch ein Schnellhalt des virtuellen Masters ausgelöst werden.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: SW-Endschalter positiv, 2: SW-Endschalter negativ	Ende des Verfahrbereichs erreicht	In Gegenrichtung vom Endschalter in den Verfahrbereich fahren
	Zu kleiner Verfahrbereich	Positionen der Software-Endschalter prüfen und gegebenenfalls korrigieren (G146, G147)
3: +/- 31 Bit-Rechengrenze erreicht	Rechengrenze des Datentyps erreicht	Kommandosequenzen auf viele, ohne Zwischenstopp aufeinanderfolgende Kommandos 3: MC_MoveAdditive sowie Anzahl der Dezimalstellen des Achsmodells prüfen und gegebenenfalls reduzieren (G46)

Tab. 254: Ereignis 51 – Ursachen und Maßnahmen



## 19.2.5.21

**Ereignis 52: Kommunikation**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
4: PZD-Timeout	Fehlende Prozessdaten	Zykluszeit in der Steuerung und tolerierte Ausfalldauer für die Überwachung der PZD-Kommunikation im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls korrigieren (A109)
6: EtherCAT PDO-Timeout	Fehlende Prozessdaten	Task-Zykluszeit im EtherCAT-Master und Timeout-Zeit im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls korrigieren (A258)
7: EtherCAT-DC-SYNC0	Synchronisierungsfehler	Synchronisationseinstellungen im EtherCAT-Master prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Anschlussfehler	Anschluss und Schirmungen prüfen und gegebenenfalls korrigieren
14: PZD-Parameter Abbildung fehlerhaft	Fehlerhaftes Mapping	Mapping auf nicht abbildbare Parameter prüfen und gegebenenfalls korrigieren

Ursache		Prüfung und Maßnahme
15: Falsche Firmware für Applikation	Projektierte Feldbuskennung und die des Antriebsreglers stimmen nicht überein	Projektierte Feldbuskennung und Feldbuskennung des Antriebsreglers prüfen und gegebenenfalls Feldbus wechseln (E59[2], E52[3])
16: PROFINET Sign-of-Life Synchronisation fehlgeschlagen	Synchronisationsfehler	Hinweise im TIA Portal beachten und gegebenenfalls GSD-Datei aktualisieren; Steuerung oder Technologieobjekt auf Taktsynchronität prüfen und gegebenenfalls korrigieren

Tab. 255: Ereignis 52 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.22

### Ereignis 53: Endschalter

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein



#### Information

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: HW-Endschalter positiv, 2: HW-Endschalter negativ	Ende des Verfahrbereichs erreicht	In Gegenrichtung vom Endschalter in den Verfahrbereich fahren
	Anschlussfehler	Anschluss und Quellparameter prüfen und gegebenenfalls korrigieren (I101, I102)
	Fehlerhaftes Kabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
3: SW-Endschalter positiv, 4: SW-Endschalter negativ	Ende des Verfahrbereichs erreicht	In Gegenrichtung vom Endschalter in den Verfahrbereich fahren
	Zu kleiner Verfahrbereich	Positionen der Software-Endschalter prüfen und gegebenenfalls korrigieren (Drive Based I50, I51 oder CiA A570[0], A570[1])
5: +/- 31 Bit-Rechengrenze erreicht	Rechengrenze des Datentyps erreicht	Kommandosequenzen auf viele, ohne Zwischenstopp aufeinanderfolgende Kommandos 3: MC_MoveAdditive sowie Anzahl der Dezimalstellen des Achsmodells prüfen und gegebenenfalls reduzieren (I06)
6: Linearmotor Verfahrbereich	Achse ist 200 m vom Kommutierungsreferenzpunkt entfernt	Achsmodell prüfen und gegebenenfalls korrigieren
7: Beide HW-Endschalter nicht angeschlossen	Anschlussfehler	Anschluss und Quellparameter prüfen und gegebenenfalls korrigieren (I101, I102)
	Fehlerhaftes Kabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen

Tab. 256: Ereignis 53 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.23

**Ereignis 54: Schleppabstand**

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrierten Level (U22).

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 2: Warnung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Falsch gewählte Drehmoment-/Kraftgrenzen	Allgemeine Maschinenbegrenzung prüfen und gegebenenfalls anpassen (C03, C05); Applikationsbegrenzungen prüfen und gegebenenfalls anpassen (Drive Based/PROFIdrive: C132, C133 und die betriebsartabhängigen Parameter; CiA 402: A559)
Zu kleiner maximal zulässiger Schleppabstand	Maximal erlaubten Schleppfehler prüfen und gegebenenfalls korrigieren (Drive Based/PROFIdrive: I21; CiA 402: A546)
Mechanische Blockade	Abtrieb prüfen und gegebenenfalls Blockade aufheben
Bremse geschlossen	Anschluss, Versorgungsspannung und Parametrierung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (F00)

Tab. 257: Ereignis 54 – Ursachen und Maßnahmen

**19.2.5.24****Ereignis 56: Overspeed**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶  $U30 = 0$ : Inaktiv

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einer Notbremsung in Störung**, wenn:

- ▶  $U30 = 1$ : Aktiv und
- ▶  $A29 = 1$ : Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶  $U30 = 1$ : Aktiv und
- ▶  $A540 = 2$ : Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch eine Notbremsung gestoppt
- ▶ Die Bremsen fallen ein
- ▶ Am Ende der Notbremsung wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert

**Information**

Die Notbremsung ist nur bei den Motortypen Synchron-Servomotor, Lean-Motor, Torquemotor und Synchron-Linearmotor möglich.

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

**Information**

Das Ereignis wird nur ausgelöst, wenn die Prüfregeln bei Freigabe-Ein verletzt sind.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Motorencoder, 2: Positionsenncoder, 3: Motor & Positionsenncoder	Zu kleine maximal zulässige Geschwindigkeit	Maximal erlaubte Geschwindigkeit prüfen und gegebenenfalls erhöhen (I10)
	Überschwingende Regelung	Istgeschwindigkeit durch Scope-Aufnahme prüfen (Abtastzeit: 250 µs, Motor-Istgeschwindigkeit: E15, E91; Positions-Istgeschwindigkeit I88) und gegebenenfalls die Verstärkung der Regelung reduzieren (I20, C31)
1: Motorencoder, 3: Motor & Positionsenncoder	Falscher Kommutierungsoffset	Kommutierungsoffset mit Aktion Phasen testen prüfen (B40)
	Fehlerhafter Motorencoder	Geschwindigkeitsanzeige des Encoders im Stillstand prüfen (E15, E91) und Encoder gegebenenfalls tauschen
2: Positionsenncoder, 3: Motor & Positionsenncoder	Fehlerhafter Positionsenncoder	Geschwindigkeitsanzeige des Encoders im Stillstand prüfen (I88) und gegebenenfalls Encoder tauschen

Tab. 258: Ereignis 56 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.25

**Ereignis 57: Laufzeitauslastung**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
3: RT3, 4: RT4, 5: RT5	Überschreitung der Zykluszeit	Auslastung prüfen (E191) und gegebenenfalls Zykluszeit erhöhen (A150)

Tab. 259: Ereignis 57 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.26

**Ereignis 59: Übertemperatur Antriebsregler i2t**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Falsche Auslegung des Antriebsreglers	Auslegung prüfen und gegebenenfalls Typ des Antriebsreglers wechseln; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Erhöhte oder verringerte mechanische Reibung	Wartungszustand der Mechanik prüfen und gegebenenfalls warten; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Kurze Verzögerungs-/Beschleunigungszeiten	Iststrom während des Bremsvorgangs durch Scope-Aufnahme prüfen (E00); gegebenenfalls Verzögerungs- und Beschleunigungswerte reduzieren; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden
Zu hohe Taktfrequenz	Auslastung des Antriebs unter Beachtung von Derating und der parametrisierten Taktfrequenz prüfen (E20, B24); gegebenenfalls parametrisierte Taktfrequenz reduzieren oder Antriebsregler tauschen; die Störung kann erst 30 s nach Beseitigung der Ursache quittiert werden

Tab. 260: Ereignis 59 – Ursachen und Maßnahmen



## 19.2.5.27

**Ereignis 60: Applikationsereignis 0 – Ereignis 67:  
Applikationsereignis 7**

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig von dem parametriertem Level (U100, U110, U120, U130, U140, U150, U160, U170):

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 2: Warnung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein


**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Applikationsspezifisch	Applikationsspezifisch

Tab. 261: Ereignisse 60 – 67 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.28

**Ereignis 68: Externe Störung 2**

Der Antriebsregler geht **in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Applikationsspezifisch	Applikationsspezifisch

Tab. 262: Ereignis 68 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.29 Ereignis 69: Motoranschluss

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrierten Level (U12).

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht mit **einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402


Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein



### Information

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
2: kein Motor angeschlossen	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Fehlerhaftes Leistungskabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
3: Wake and Shake Fehler (Kommutierungsfindung mit Wake and Shake fehlgeschlagen)	Erhöhte oder verringerte mechanische Reibung	Wartungszustand der Mechanik prüfen und gegebenenfalls warten
	Mechanische Blockade	Abtrieb prüfen und gegebenenfalls Blockade aufheben
	Achse mit großer Massenträgheit	Minimale Wartezeit zwischen den Wake and Shakes vergrößern (B33)
4: Bremse (Kommutierungsfindung mit Wake and Shake fehlgeschlagen)	Bremse eingefallen	Ansteuerung der Bremsen prüfen und gegebenenfalls Aktion B50 ausführen, siehe <a href="#">Kommutierungsfindung</a> [  430 ]

Tab. 263: Ereignis 69 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.30

**Ereignis 70: Parameterkonsistenz**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

**Information**

Das Ereignis wird nur ausgelöst, wenn die Prüfregeln bei Freigabe-Ein verletzt sind.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Falscher Encodertyp	Encodertyp für Steuerart ungeeignet	Steuerart, Motorencoder und Encoder prüfen und gegebenenfalls korrigieren (B20, B26, H-Parameter)
3: Motornennstrom zu gross	Nennstrom des Motors übersteigt den Antriebsregler-Nennstrom (4 kHz)	Nennstrom des Motors gegen 150 % des Nennstroms des Antriebsreglers bei 4 kHz Taktfrequenz prüfen und gegebenenfalls Nennstrom des Motors reduzieren oder Typ des Antriebsreglers wechseln (B12, R04[0])
4: Resolver-/Motorpolzahl	Nicht unterstützte Kombination Resolver-/Motorpolzahl	Resolverpolzahl und Motorpolzahl prüfen und gegebenenfalls korrigieren (H08, H148, B10)
5: negativer Schlupf	Negativer Schlupf	Nenngeschwindigkeit, Nennfrequenz und Polzahl des Motors prüfen und gegebenenfalls korrigieren (B13, B15, B10)
8: v-max (I10) zu gross (vgl. B83)	Maximal zulässige Geschwindigkeit übersteigt maximale Motorgeschwindigkeit	Maximal zulässige Geschwindigkeit und maximale Motorgeschwindigkeit prüfen und gegebenenfalls korrigieren (I10, B83)
	B83 zu groß parametrisiert	Reduzieren Sie B83 auf max. 6000 min <sup>-1</sup> (Upm)
11: Referenzerhaltung	Bedingungen für Referenz ohne Nachführung nicht gegeben	Referenzerhaltung und Abdeckung des Verfahrbereichs durch den Messbereich prüfen und gegebenenfalls korrigieren (I46, begrenzter Verfahrbereich I00: Software-Endschalter müssen parametrisiert sein; endloser Verfahrbereich I00: Messbereich muss der Umlauflänge Drive Based/PROFIdrive I01 oder CiA 402 A568[1] oder einem ganzen Vielfachen entsprechen)

Ursache		Prüfung und Maßnahme
12: Achstyp	Rotatorisches Achsmodell für Synchron-Linearmotor ungeeignet	Achstyp des Achsmodells korrigieren (I00)
13: Motortemperatursensor	Nicht unterstützte Temperatursensoren	Motortemperatur-Sensortyp im Motor und Baureihe des Antriebsreglers prüfen und gegebenenfalls Motor oder Baureihe des Antriebsreglers wechseln
14: Maximalbeschleunigung I11>B143	Maximal zulässige Geschwindigkeit übersteigt maximale Motorbeschleunigung	Maximal zulässige Geschwindigkeit und maximale Motorbeschleunigung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (Drive Based/PROFIdrive: I11; CiA 402: Minima von A604 und A605, B143)
Option PMC SY6: 15: Safety-Watchdog-Zeit	Überwachung PDO-Timeout deaktiviert	EtherCAT PDO-Timeout im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls aktivieren (A258 = 0 oder 65535)
	SyncManager-Watchdog = 0	EtherCAT SyncManager-Watchdog im EtherCAT-Master prüfen und gegebenenfalls erhöhen (A258 = 65534, A259[0])
	Zu kleines Verhältnis von FSoE-Watchdog-Zeit zu EtherCAT PDO-Timeout	FSoE-Watchdog-Zeit im FSoE-Master und EtherCAT PDO-Timeout im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls Watchdog-Zeit erhöhen oder Timeout reduzieren (Richtwert: FSoE-Watchdog-Zeit = EtherCAT PDO-Timeout + 100 ms; S27, A258)
	Zu kleines Verhältnis von FSoE-Watchdog-Zeit zu EtherCAT SyncManager-Watchdog	FSoE-Watchdog-Zeit im FSoE-Master und EtherCAT SyncManager-Watchdog im EtherCAT-Master prüfen und gegebenenfalls Watchdog-Zeit erhöhen oder SyncManager-Watchdog reduzieren (Richtwert: FSoE-Watchdog-Zeit = EtherCAT SyncManager-Watchdog + 100 ms; S27, A258 = 65534, A259[0])
Option PMC SU6: 15: Safety-Watchdog-Zeit	Überwachung PZD-Timeout deaktiviert	PZD-Timeout im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls aktivieren (A109 = 0 oder 65535)
	Zu kleines Verhältnis von PROFIsafe-Watchdog-Zeit zu PZD-Timeout	PROFIsafe-Watchdog-Zeit im TIA Portal und PZD-Timeout im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls Watchdog-Zeit erhöhen oder PZD-Timeout reduzieren (Richtwert: PROFIsafe-Watchdog-Zeit = PZD-Timeout + PROFIsafe-Zykluszeit + 50 ms; S46 = A109 + S44 + 50 ms)
16: I10 > C11	Maximal zulässige Geschwindigkeit übersteigt maximale Eintriebsdrehzahl des Getriebes	Maximal zulässige Geschwindigkeit und maximale Eintriebsdrehzahl des Getriebes prüfen und gegebenenfalls korrigieren (I10, C11)

Tab. 264: Ereignis 70 – Ursachen und Maßnahmen

**19.2.5.31****Ereignis 71: Firmware**

Ursache 1:

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache 3:

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht mit **einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Firmware defekt	Defekte Firmware	Firmware aktualisieren; Störung ist nicht quittierbar
	Defekter Antriebsregler	Antriebsregler tauschen; Störung ist nicht quittierbar
3: CRC-Fehler	Defekte Firmware	Firmware aktualisieren; Störung ist nicht quittierbar
	Defekter Antriebsregler	Auf wiederholtes Auslösen des Ereignisses nach einem Neustart prüfen; gegebenenfalls Antriebsregler tauschen

Tab. 265: Ereignis 71 – Ursachen und Maßnahmen

**19.2.5.32****Ereignis 76: Positionsenncoder**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ U30 = 0: Inaktiv und
- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ U30 = 1: Aktiv und
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht mit **einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht mit **einer Notbremsung in Störung**, wenn:

- ▶ U30 = 1: Aktiv und
- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ U30 = 1: Aktiv und
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch eine Notbremsung gestoppt
- ▶ Die Bremsen fallen ein
- ▶ Am Ende der Notbremsung wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert

**Information**

Die Notbremsung ist nur bei den Motortypen Synchron-Servomotor, Lean-Motor, Torquemotor und Synchron-Linearmotor möglich.








## Information

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Die Referenz wird gelöscht (I86).

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Parameter <-> Encoder	Inkonsistente Parametrierung	Spezifikation des angeschlossenen Encoders mit den entsprechenden Werten der H-Parameter vergleichen und gegebenenfalls korrigieren
2: Maximalgeschwindigkeit	Überschrittene Encoder-Maximalgeschwindigkeit	Istgeschwindigkeit während einer Bewegung durch Scope-Aufnahme prüfen (I88) und gegebenenfalls die erlaubte Encoder-Maximalgeschwindigkeit anpassen (I297)
	Anschlussfehler	Anschluss und Schirmungen prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Massenträgheitsverhältnis von Last zu Lean-Motor	Einstellung des Massenträgheitsverhältnisses (C30) prüfen und gegebenenfalls reduzieren
	Dynamische Regelung des Lean-Motors	Regelungseinstellungen prüfen und gegebenenfalls Verstärkungen reduzieren (C31, I20) sowie Nachstellzeiten erhöhen (C32)
	Dynamische Sollwerte für Lean-Motor	Dynamik der Applikationssollwerte prüfen und gegebenenfalls reduzieren
	Dynamische Beschleunigung des Lean-Motors	Istgeschwindigkeit und Umschaltgeschwindigkeit während einer Bewegung durch Scope-Aufnahme prüfen (E15, E959) und gegebenenfalls die Umschalt-Filterzeitkonstante reduzieren (B137)
6: X4-EnDat-Encoder gefunden	Inkonsistente Parametrierung	Angeschlossenen Encoder mit dem parametrierten Encoder vergleichen und gegebenenfalls korrigieren (H00)
7: X4 A-Spur/Inkremental	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
8: X4-kein Encoder gefunden	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Fehlerhafte Versorgungsspannung	Versorgungsspannung des Encoders prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Inkonsistente Parametrierung	Angeschlossenen Encoder mit dem parametrierten Encoder vergleichen und gegebenenfalls korrigieren (H00)

Ursache		Prüfung und Maßnahme
9: Referenzierung fehlgeschlagen	Referenz setzen bei inaktiver Lean-Motor-Positionsbestimmung	Gerätezustand prüfen (E48) und gegebenenfalls Freigabe aktivieren
10: X4 A-Spur/Clk, 11: X4 B-Spur/Dat	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
13: X4-EnDat Alarm	Defekter EnDat-Encoder	Motor tauschen; EnDat 2.1 digital, EnDat 2.2 digital, EnDat 3: Störung ist nicht quittierbar
14: X4-EnDat CRC, 15: X4-Doppelübertragung	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> [  136] und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (I298)
16: X4-Busy	Synchronisationsfehler	Firmware aktualisieren
17: EBI-Encoder Batterie schwach	Batterie im Batteriemodul schwach	Batterie tauschen; Referenz wird durch das Ereignis nicht gelöscht
18: EBI-Encoder Batterie leer	Batterie im Batteriemodul leer	Batterie tauschen
	Erstanschluss	–
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Fehlerhaftes Batteriemodul	Batteriemodul prüfen und gegebenenfalls tauschen
19: Alarmbit	Encoderstörung	Spezifikation des Encoders bezüglich Alarmbit prüfen
20: Resolver Träger, 21: Resolver-/ Sin/Cos-Unterspannung, 22: Resolver-/ Sin/Cos-Überspannung	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Inkompatibler Encoder	Spezifikation des Encoders mit den entsprechenden Vorgaben von Pilz vergleichen und gegebenenfalls Encoder oder Motor tauschen; Störung ist nicht quittierbar
21: Resolver-/ Sin/Cos-Unterspannung	Inkompatibler Encoder; Phasensuche oder Einmessen der optimalen Resolvererregung fehlgeschlagen	Spezifikation des Encoders mit den entsprechenden Vorgaben von Pilz vergleichen; gegebenenfalls den Startpunkt für das Einmessen der optimalen Resolvererregung und die Phasensuche einmessen (B40); Störung ist nicht quittierbar
24: Resolver Fehler	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen

Ursache		Prüfung und Maßnahme
48: X4 Nullspur fehlt	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Nullspur überfällig	Anzahl Encoder-Inkrement pro Umdrehung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (H02)
49: X4 Nullspurabstand zu klein	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Nullspur voreilig	Anzahl Encoder-Inkrement pro Umdrehung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (H02)
60: Hiperface Synchronisierung, 61: Hiperface Timeout, 62: Hiperface Signalqualität, 63: Hiperface Verbindung	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> [  136] und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (I298)
64: EnDat3 Timeout, 65: EnDat3 invalid Request, 66: EnDat3 Position Check	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> [  136] und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (I298)

Tab. 266: Ereignis 76 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.33

**Ereignis 77: Masterencoder**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:


- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein


**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Die Referenz wird gelöscht (G89).

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Parameter <-> Encoder	Inkonsistente Parametrierung	Spezifikation des angeschlossenen Encoders mit den entsprechenden Werten der H-Parameter vergleichen und gegebenenfalls korrigieren
2: Maximalgeschwindigkeit	Überschrittene Encoder-Maximalgeschwindigkeit	Istgeschwindigkeit während einer Bewegung durch Scope-Aufnahme prüfen (G105) und gegebenenfalls die erlaubte Encoder-Maximalgeschwindigkeit anpassen (G297)
	Anschlussfehler	Anschluss und Schirmungen prüfen und gegebenenfalls korrigieren
6: X4-EnDat-Encoder gefunden	Inkonsistente Parametrierung	Angeschlossenen Encoder mit dem parametrisierten Encoder vergleichen und gegebenenfalls korrigieren (H00)
7: X4 A-Spur/Inkremental	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren

Ursache		Prüfung und Maßnahme
8: X4-kein Encoder gefunden	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Fehlerhafte Versorgungsspannung	Versorgungsspannung des Encoders prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Inkonsistente Parametrierung	Angeschlossenen Encoder mit dem parametrierten Encoder vergleichen und gegebenenfalls korrigieren (H00)
10: X4 A-Spur/Cik, 11: X4 B-Spur/Dat	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
13: X4-EnDat Alarm	Defekter EnDat-Encoder	Motor tauschen; EnDat 2.1 digital, EnDat 2.2 digital, EnDat 3: Störung ist nicht quittierbar
14: X4-EnDat CRC, 15: X4-Doppelübertragung	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> [  136] und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (G298)
16: X4-Busy	Synchronisationsfehler	Firmware aktualisieren
17: EBI-Encoder Batterie schwach	Batterie im Batteriemodul schwach	Batterie tauschen; Referenz wird durch das Ereignis nicht gelöscht
18: EBI-Encoder Batterie leer	Batterie im Batteriemodul leer	Batterie tauschen
	Erstanschluss	–
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Fehlerhaftes Batteriemodul	Batteriemodul prüfen und gegebenenfalls tauschen
19: Alarmbit	Encoderstörung	Spezifikation des Encoders bezüglich Alarmbit prüfen
20: Resolver Träger, 21: Resolver-/ Sin/Cos-Unterspannung, 22: Resolver-/ Sin/Cos-Überspannung	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Inkompatibler Encoder	Spezifikation des Encoders mit den entsprechenden Vorgaben von Pilz vergleichen und gegebenenfalls Encoder oder Motor tauschen; Störung ist nicht quittierbar
21: Resolver-/ Sin/Cos-Unterspannung	Inkompatibler Encoder; Phasensuche oder Einmessen der optimalen Resolvererregung fehlgeschlagen	Spezifikation des Encoders mit den entsprechenden Vorgaben von Pilz vergleichen; gegebenenfalls den Startpunkt für das Einmessen der optimalen Resolvererregung und die Phasensuche einmessen (B40); Störung ist nicht quittierbar

Ursache		Prüfung und Maßnahme
24: Resolver Fehler	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
48: X4 Nullspur fehlt	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Nullspur überfällig	Anzahl Encoder-Inkrement pro Umdrehung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (H02)
49: X4 Nullspurabstand zu klein	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Nullspur voreilig	Anzahl Encoder-Inkrement pro Umdrehung prüfen und gegebenenfalls korrigieren (H02)
60: Hiperface Synchronisierung, 61: Hiperface Timeout, 62: Hiperface Signalqualität, 63: Hiperface Verbindung	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> [  136] und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (G298)
64: EnDat3 Timeout, 65: EnDat3 invalid Request, 66: EnDat3 Position Check	Fehlerhaftes Encoderkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
	Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
	Elektromagnetische Störungen	<a href="#">EMV-Empfehlungen berücksichtigen</a> [  136] und gegebenenfalls Fehlertoleranz erhöhen (G298)

Tab. 267: Ereignis 77 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.34 Ereignis 78: Zyklische Positionsbegrenzung

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein



### Information

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Unzulässige Richtung	Zyklische Sollposition außerhalb Software-Endschalter	Sollposition in der Steuerung und Software-Endschalter im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls korrigieren (PROFIdrive: I50, I51; CiA 402: A570)
2: Sollposition außerhalb Verfahrbereich	Zyklische Sollposition außerhalb Verfahrbereich	Sollposition in der Steuerung und Verfahrbereich im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls korrigieren (PROFIdrive: I01; CiA 402: A568)
3: Überschreitung Extrapolationszeit I423	Fehlende Aktualisierung der zyklischen Sollposition oder zyklischen Sollgeschwindigkeit	Task-Zykluszeit im Feldbus-Master der Steuerung und maximal zulässige Extrapolation im Antriebsregler prüfen und gegebenenfalls korrigieren (I423)

Tab. 268: Ereignis 78 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.35 Ereignis 79: Plausibilität Motor- /Positionsencoder

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrierten Level (U28).

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht mit **einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein



### Information

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Anschlussfehler	Anschluss und Schirmungen prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Schlupf	Mechanik zwischen Motor- und Positionsencoder und maximal zulässigen Schlupf prüfen und gegebenenfalls korrigieren (I291, I292)
Mechanischer Schaden	Mechanik zwischen Motor- und Positionsencoder prüfen und gegebenenfalls Schäden beheben

Tab. 269: Ereignis 79 – Ursachen und Maßnahmen



## 19.2.5.36

**Ereignis 80: Ungültige Aktion**

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Unzulässig	Von Steuerart nicht unterstützt	Steuerart prüfen und gegebenenfalls korrigieren (B20)
2: Bremse	Belastete Achse	Achslast entfernen und Aktion erneut starten

Tab. 270: Ereignis 80 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.37

**Ereignis 81: Motorzuordnung**

Die möglichen Auswirkungen sind abhängig vom parametrierten Level (U04):

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Meldung
- ▶ 3: Störung

Der Antriebsregler geht in **Störung**:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Das Verhalten der Bremsen ist abhängig von der Konfiguration des Sicherheitsmoduls

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Abhängig von der Ursache werden aus dem elektronischen Typenschild Daten für den Motor (bei Änderung des Motors oder des Motortyps), den Stromregler (bei Änderung des Motortyps), die Bremse (bei Änderung der Bremse oder des Motortyps), den Temperatursensor (bei Änderung des Temperatursensors oder des Motortyps) oder Motoradapter, Getriebe und Getriebemotor (bei Änderung des Getriebetyps) ausgelesen und in die jeweiligen Parameter eingetragen. Bei Änderung des Motors, des Motortyps oder auch nur der Kommutierung wird der Kommutierungsoffset (B05) zurückgesetzt.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Geänderter Motortyp	Geänderte Motorzuordnung	Änderung der Motorzuordnung prüfen und gegebenenfalls neue Motorzuordnung speichern (A00)
	Geänderte Getriebezuordnung	Änderung der Getriebezuordnung prüfen und gegebenenfalls neue Zuordnung speichern (A00)
32: Geänderter Motor, 33: Geänderter Motor u. Bremse, 34: Geänderter Motor u. Temperatursensor, 35: Geänderter Motor, Bremse u. Temperatursensor, 38: geänderter Motor, Temperaturfühler u. Getriebe, 64: Geänderte Kommutierung, 65: Geänderte Kommutierung u. Bremse, 66: Geänderte Kommutierung u. Temperatursensor, 67: Geänderte Kommutierung, Bremse u. Temperatursensor, 129: Geänderte Bremse, 130: Geänderter Temperatursensor, 131: Geänderte Bremse u. Temperatursensor	Geänderte Motorzuordnung	Änderung der Motorzuordnung prüfen und gegebenenfalls neue Zuordnung speichern (A00)
36: geänderter Motor u. Getriebe 37: geänderter Motor, Bremse u. Getriebe, 39: geänderter Motor, Bremse, Temperaturfühler u. Getriebe	Geänderte Motor- und Getriebezuordnung	Änderung der Motor- und Getriebezuordnung prüfen und gegebenenfalls neue Zuordnung speichern (A00)
150: Unbekannter Temperatursensor	Motor mit unbekanntem Temperatursensortyp	Firmware aktualisieren oder Motor wechseln

Tab. 271: Ereignis 81 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.38 Ereignis 85: Exzessiver Sollwertsprung

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein



### Information

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Position	Schnelle Sollpositionsänderung führt zu nicht ausführbarer Beschleunigung	Aktuelle Sollbeschleunigung gegen maximal zulässige Beschleunigung im Antriebsregler prüfen (E64, E69) und gegebenenfalls Sollwertänderung in der Steuerung reduzieren oder Motortyp wechseln
2: Geschwindigkeit	Schnelle Sollgeschwindigkeitsänderung führt zu nicht ausführbarer Beschleunigung	Aktuelle Sollbeschleunigung gegen maximal zulässige Beschleunigung im Antriebsregler prüfen (E64, E69) und gegebenenfalls Sollwertänderung in der Steuerung reduzieren oder Motortyp wechseln

Tab. 272: Ereignis 85 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.39

**Ereignis 86: Unbekannter Datensatz LeanMotor**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Motor	Motortyp von Firmware nicht unterstützt	Firmware aktualisieren oder Motor wechseln (B100)
2: Kabellänge	Kabellänge von Firmware nicht unterstützt	Firmware aktualisieren oder Kabel wechseln (B101)

Tab. 273: Ereignis 85 – Ursachen und Maßnahmen

**19.2.5.40****Ereignis 87: Referenzverlust**

Ein Referenzverlust wird ausschließlich als Meldung ausgegeben.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Leistungsteil bei sich bewegender Achse abgeschaltet	Antrieb neu referenzieren und gegebenenfalls Leistungsteil nur bei Stillstand ausschalten (I199)
Istposition (Motor) bei ausgeschaltetem Leistungsteil verändert	Istposition (Motor) bei abgeschaltetem Leistungsteil nicht verändern und gegebenenfalls zu Motor mit Bremse wechseln (F00)

Tab. 274: Ereignis 87 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.41

**Ereignis 88: Steuertafel**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache	Prüfung und Maßnahme
Inbetriebnahme- und Parametrierungs-Computer stark ausgelastet	Anzahl der geöffneten Fenster (DS6) und Anzahl der aktiven Programme prüfen und gegebenenfalls reduzieren
Anschlussfehler	Anschluss prüfen und gegebenenfalls korrigieren
Fehlerhaftes Netzkabel	Kabel prüfen und gegebenenfalls tauschen
Fehlerhafte Netzwerkverbindung	Netzwerkeinstellungen und gegebenenfalls Switch, Router und drahtlose Verbindungen prüfen sowie gegebenenfalls korrigieren oder Netzwerk-Dienstleister kontaktieren

Tab. 275: Ereignis 88 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.42

**Ereignis 89: Maximalstrom LM**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperrung, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: I-d, 2: I-q	Zu hohe Reglerverstärkung bei kleinen Drehzahlen	Regelungsbeiwerte und Geschwindigkeitsreglerfaktoren prüfen und gegebenenfalls reduzieren (I19, C31, B146, B147)

Tab. 276: Ereignis 89 – Ursachen und Maßnahmen

## 19.2.5.43

**Ereignis 90: Fahrsatz**

Der Antriebsregler geht in **Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 0: Inaktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 0: Disable drive motor coasting bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Das Leistungsteil wird gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

Der Antriebsregler geht **mit einem Schnellhalt in Störung**, wenn:

- ▶ A29 = 1: Aktiv bei Gerätesteuerung Drive Based oder PROFIdrive oder
- ▶ A540 = 2: Slow down on quick stop ramp bei Gerätesteuerung CiA 402

Reaktion:

- ▶ Die Achse wird durch einen Schnellhalt gestoppt
- ▶ Während des Schnellhalts bleiben die Bremsen gelüftet
- ▶ Am Ende des Schnellhalts wird das Leistungsteil gesperrt und die Achsbewegung nicht mehr durch den Antriebsregler gesteuert
- ▶ Die Bremsen fallen ein

**Information**

In den Zuständen Einschaltsperr, Einschaltbereit und Eingeschaltet (E48) wird ein Flankenwechsel für das Signal Lüft-Override erwartet (Quelle: F06), damit die Bremse lüftet.

Ursache		Prüfung und Maßnahme
1: Folgefahrsatz fehlt	Folgefahrsatz für Fahrsatz mit Endgeschwindigkeit fehlt	Gepufferten Folgefahrsatz festlegen
2: Ziel in Gegenrichtung bei gepuffertem Kommando	Sollposition liegt in Gegenrichtung	Fahrtrichtungswechsel durch den Folgefahrsatz ist bei Fahrsätzen mit Endgeschwindigkeit nicht zulässig; Sollposition anpassen
	Sollposition ohne Reversieren nicht erreichbar	Begrenzungswerte für Geschwindigkeit, Verzögerung und Ruck prüfen und gegebenenfalls anpassen

Tab. 277: Ereignis 90 – Ursachen und Maßnahmen



## 19.3 Quittieren von Störungen

Für das Quittieren von Störungen gibt es verschiedene Optionen. Eine Quittierung wird grundsätzlich auch an das Sicherheitsmodul übertragen.

### Applikationsunabhängig

Applikationsunabhängig können Sie Störungen über die Steuertafeln in der DriveControlSuite quittieren.

### Applikation Drive Based

In der Applikation Drive Based stehen Ihnen in der DriveControlSuite folgende Optionen für das Quittieren zur Verfügung:

- ▶ Durch Definition der Quelle des Signals in A61 (Quelle: digitaler Eingang oder Steuer-Byte A180, Bit 1)
- ▶ Durch Zusatzfreigabe über A60 (Quelle: digitaler Eingang oder Steuer-Byte A180, Bit 0)

Der Antriebsregler verfügt in der Applikation Drive Based über einen parametrierbaren Wiederanlauf (A34).



### WARNUNG!

#### Personen- und Sachschaden durch unerwarteten Motoranlauf!

Aktivieren Sie den Autostart nur dann, wenn die für die betreffende Anlage oder Maschine geltenden Normen und Vorschriften einen direkten Wechsel in den Gerätezustand **Betrieb** freigegeben zulassen.

- Kennzeichnen Sie gemäß EN 61800-5-1 einen aktivierten Autostart eindeutig auf der Anlage und in der zugehörigen Anlagendokumentation.

### Applikation CiA 402

In der Applikation CiA 402 können Sie Störungen in der DriveControlSuite über das Steuerwort A515, Bit 3 (Enable operation) oder Bit 7 (Fault reset) quittieren.

### Applikation PROFIdrive

In der Applikation PROFIdrive quittieren Sie Störungen in der DriveControlSuite über das Steuerwort M515, Bit 3 (Enable operation) oder Bit 7 (Fault acknowledge).

## 20

## Analyse

Mit Scope und Multiachs-Scope stellt Ihnen die DriveControlSuite zwei Analysewerkzeuge zur Verfügung, die Sie bei der Inbetriebnahme von Einzelachsen oder ganzer Maschinen sowie bei der Fehlersuche unterstützen.

Sie können bis zu 12 Parameter aus dem gesamten Parametervorrat des Antriebsreglers auswählen und aufzeichnen. Die Abtastzeit kann von 250 µs bis zu mehreren Sekunden eingestellt werden, um sowohl hochdynamische als auch sehr langsame Vorgänge beobachten zu können. Wie bei einem realen Oszilloskop gibt es eine Vielzahl von Triggermöglichkeiten sowie viele statistische Auswertungsfunktionen für die aufgenommenen Daten (Minimalwert, Maximalwert, Durchschnitt, Effektivwert, Standardabweichung, etc.).

Werkzeug	Ziele	Anwendungsfälle
Scope	Mehrere Aufnahmen eines einzelnen Antriebsreglers zu unterschiedlichen Zeitpunkten erstellen.	Optimierung oder Diagnose eines Antriebsreglers
	Mehrere Aufnahmen mit den gleichen Einstellungen (Kanäle, Trigger, Pre-Trigger, Abtastzeit), aber unterschiedlichen Werten für einzelne Parameter erstellen.	
	Mehrere Aufnahmen für die Analyse kombinieren.	
	Temporäre Direktaufnahme erstellen.	
Multiachs-Scope	Einzelne Aufnahmen mehrerer Antriebsregler oder Achsen zum gleichen Zeitpunkt erstellen.	Prüfen der Maschinenauslastung oder Diagnose im Synchronbetrieb
	Einzelne Aufnahme mit den gleichen Einstellungen oder individuellen Einstellungen (für jede Achse oder für einzelne Achsen) erstellen.	

Tab. 278: Anwendungsfälle für Scope und Multiachs-Scope

## 20.1 Scope und Multiachs-Scope

Über die Fenster **Scope** und **Multiachs-Scope** können Sie bei bestehender Online-Verbindung für einen oder mehrere Antriebsregler Aufnahmen zu Diagnosezwecken erstellen.



### Information

Das Fenster **Scope** erreichen Sie über die Schaltfläche im Projektmenü, wenn Sie im Projektbaum einen Antriebsregler ausgewählt haben.

Das Fenster **Multiachs-Scope** erreichen Sie über die Schaltfläche im Projektmenü, wenn Sie im Projektbaum das Projekt ausgewählt haben.

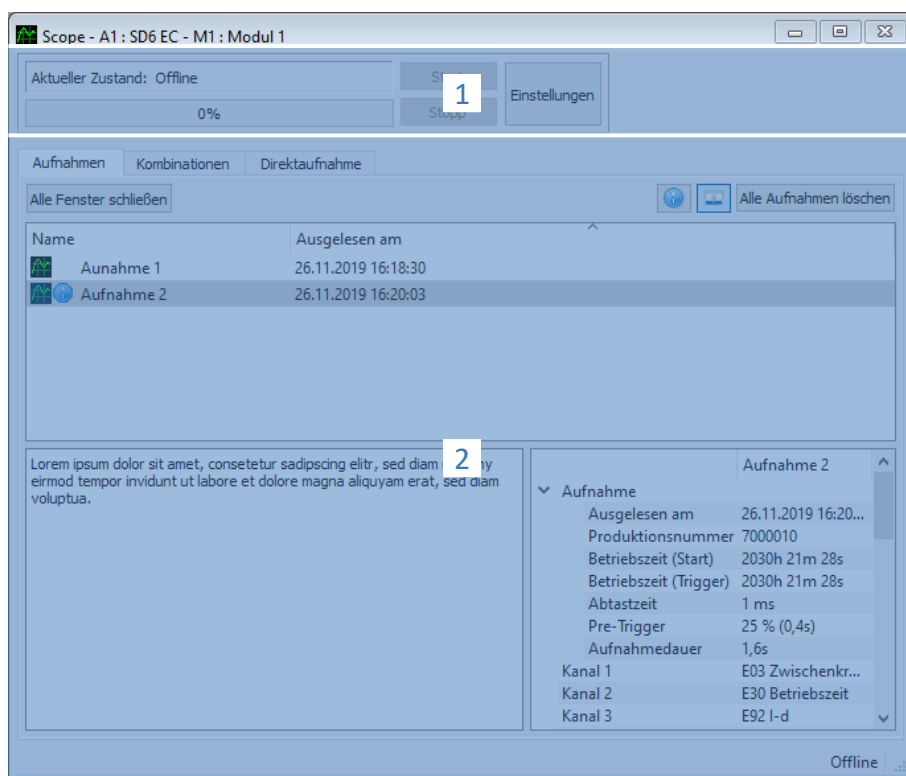




Abb. 90: Scope und Multiachs-Scope: Programmoberfläche

Nr.	Bereich	Beschreibung
1	Aktionsbereich	Im Aktionsbereich können Sie Einstellungen für die Aufnahme festlegen, die Aufnahme starten und stoppen sowie Informationen zum Zustand, zum Fortschritt der Aufnahme und zur verbleibenden Aufnahmedauer ablesen.
2	Aufnahmen	Im Bereich Aufnahmen können Sie bereits ausgelesene Aufnahmen öffnen, löschen, umbenennen, kommentieren oder exportieren. Im Scope stehen Ihnen in diesem Bereich zusätzlich die Register Kombinationen und Direktaufnahme zur Verfügung.

## Aktionsbereich: Schaltflächen

Schaltfläche	Verfügbarkeit	Beschreibung
Start	Scope, Multiachs-Scope	Startet die Aufnahme (Voraussetzung: Online-Verbindung).
Stopp	Scope, Multiachs-Scope	Stoppt die Aufnahme (Voraussetzung: Online-Verbindung).
Einstellungen	Scope, Multiachs-Scope	Öffnet das Fenster Einstellungen, in dem Sie z. B. die Trigger-Bedingung, Kanalbelegung, Abtastzeit und beim Multiachs-Scope zusätzlich die Teilnehmer für die Aufnahme festlegen können.

## Aufnahmen: Schaltflächen

Symbol	Beschreibung
	Öffnet den Dialog zum Hinterlegen eines Kommentars für die Aufnahme.
	Blendet den unteren Randbereich ein/aus.



### Information

Wenn Sie mehr über eine bestimmte Aufnahme erfahren möchten, klicken Sie auf die jeweilige Aufnahme. Gegebenenfalls hinterlegte Kommentare sowie die Eigenschaften der Aufnahme werden dann im unteren Randbereich des Fensters angezeigt. Den unteren Randbereich können Sie über die Schaltfläche im Register Aufnahmen oder Kombinationen einblenden.

Schaltfläche	Beschreibung
Alle Fenster schließen	Schließt alle geöffneten Aufnahmen und Kombinationen.
Alle Aufnahmen löschen	Löscht alle einzelnen Aufnahmen, die kombinierten Aufnahmen bleiben erhalten (Register: Aufnahmen).
Alle Kombinationen löschen	Löscht alle kombinierten Aufnahmen, die einzelnen Aufnahmen bleiben erhalten (Register: Kombinationen).

## Aufnahmen: Kontextmenüs

Register	Verfügbarkeit	Beschreibung	Kontextmenü
Aufnahmen	Scope	Im Register Aufnahmen werden fertige Aufnahmen nach dem Auslesen aus dem Antriebsregler gelistet. Über einen Doppelklick öffnen Sie eine Aufnahme. Wenn Sie mehrere Aufnahmen erstellt haben und diese auswählen, können Sie sie über das Kontextmenü kombinieren und öffnen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Öffnen</li> <li>▶ Löschen</li> <li>▶ Umbenennen</li> <li>▶ Kommentieren</li> <li>▶ Exportieren</li> <li>▶ Kombinieren und öffnen</li> </ul>
	Multiachs-Scope	Im Register Aufnahmen werden fertige Aufnahmen nach dem Auslesen aus dem Antriebsregler gelistet. Über einen Doppelklick öffnen Sie eine Aufnahme.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Öffnen</li> <li>▶ Löschen</li> <li>▶ Umbenennen</li> <li>▶ Kommentieren</li> <li>▶ Exportieren</li> </ul>
Kombinationen	Scope	Im Register Kombinationen werden kombinierte Aufnahmen gelistet, die Sie mit einem Doppelklick öffnen können.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Öffnen</li> <li>▶ Löschen</li> <li>▶ Umbenennen</li> <li>▶ Kommentieren</li> <li>▶ Exportieren</li> </ul>
Direktaufnahme	Scope	Im Register Direktaufnahme können Sie eine temporäre Aufnahme erstellen, die mit dem Start der nächsten Aufnahme verworfen wird, und mithilfe des Sollwertgenerators Optimierungen an der Regelungskaskade vornehmen.	—

## 20.1.1 Scope-Einstellungen

Im Fenster **Einstellungen** definieren Sie die Einstellungen für die Aufnahme und den Trigger, bevor Sie die Aufnahme starten. Die Aufnahme-Einstellungen finden Sie im Register **Kanalbelegung**, die Trigger-Einstellungen im Register **Trigger-Bedingung (Scope)** bzw. **Teilnehmer und Trigger-Bedingung (Multiachs-Scope)**.



### Information

Das Fenster **Einstellungen** für Scope-Aufnahmen erreichen Sie über die Schaltfläche **Einstellungen** im Fenster **Scope** bzw. **Multiachs-Scope**.

Register	Verfügbarkeit	Beschreibung
Kanalbelegung	Scope, Multiachs-Scope	Über die Aufnahme-Einstellungen im Register <b>Kanalbelegung</b> definieren Sie, welche Daten der jeweiligen Achse Sie in der Aufnahme erfassen möchten, in welchen zeitlichen Intervallen die Daten abgetastet werden und welcher Zeitraum vor Auslösen des Triggers aufgezeichnet wird.
Trigger-Bedingung	Scope	Über die Trigger-Einstellungen im Register <b>Trigger-Bedingung</b> legen Sie fest, welches Ereignis das Aufzeichnen einer Aufnahme auslöst.
Teilnehmer und Trigger-Bedingung	Multiachs-Scope	Über die Trigger-Einstellungen im Register <b>Teilnehmer und Trigger-Bedingung</b> legen Sie fest, welches Ereignis das Aufzeichnen einer Aufnahme auslöst und für welche Achsen eine Aufnahme aufgezeichnet wird.

### Beispiel: Trigger- und Aufnahme-Einstellungen

Einstellungen	Beispiel	Ergebnis
Trigger-Einstellungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einfacher Trigger</li> <li>▶ Quelle: E15 v-Motorencoder</li> <li>▶ Bedingung: größer</li> <li>▶ Vergleichswert: 50 min<sup>-1</sup></li> </ul>	Die Trigger-Bedingung ist erfüllt, wenn der Wert von Parameter E15 v-Motorencoder größer als 50 min <sup>-1</sup> ist.
Aufnahme-Einstellungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Aufgezeichnete Kanäle: 1</li> <li>▶ Abtastzeit: 1 ms</li> <li>▶ Pre-Trigger: 33 %</li> </ul>	Die aus der Anzahl der Kanäle und der Abtastzeit errechnete Aufnahmedauer ist 6,6 s. Es werden 2,2 s (33 %) vor Auslösen des Triggers und 4,4 s danach aufgezeichnet.



### Information

Zusätzliche Einstellungen für Ihre Scope-Aufnahmen können Sie über Parameter T25 Automatisch starten und T26 Serienaufnahme treffen.

## 20.1.1.1

### Trigger-Einstellungen

Über die Trigger-Einstellungen im Register Trigger-Bedingung (Scope) bzw. Teilnehmer und Trigger-Bedingung (Multiachs-Scope) legen Sie fest, welches Ereignis das Aufzeichnen einer Aufnahme auslöst. Definieren Sie dazu je Achse den Trigger sowie gegebenenfalls die Trigger-Bedingung. Die Auswahl des Triggers beeinflusst, welche der nachfolgend beschriebenen Einstellungen Ihnen zur Verfügung stehen.



#### Information

Das Fenster Einstellungen für die Aufnahme erreichen Sie über die Schaltfläche Einstellungen im Fenster Scope bzw. Multiachs-Scope. Beim Scope finden Sie die Trigger-Einstellungen direkt im Register Trigger-Bedingung, beim Multiachs-Scope erreichen Sie die Trigger-Einstellungen für die jeweilige Achse über die Schaltfläche Einstellungen im Register Teilnehmer und Trigger-Bedingung.

Trigger	Beschreibung
Manuell bei Stopp	Trigger wird über die Schaltfläche Stopp ausgelöst, ohne die Pre-Trigger-Zeit zu berücksichtigen.
Sofort bei Start	Trigger wird über die Schaltfläche Start ausgelöst, sobald die Pre-Trigger-Zeit abgelaufen ist.
Einfacher Trigger	Trigger wird automatisch ausgelöst, wenn die Trigger-Bedingung erfüllt ist und die Pre-Trigger-Zeit abgelaufen ist.
Trigger-Logik	Trigger wird automatisch ausgelöst, wenn die Trigger-Logik erfüllt ist und die Pre-Trigger-Zeit abgelaufen ist.


### Trigger-Bedingungen

Ein einfacher Trigger besteht aus einer einzelnen Trigger-Bedingung, während sich eine Trigger-Logik aus 2 Trigger-Bedingungen zusammensetzt, die durch einen Operator logisch miteinander verknüpft sind. Eine Trigger-Bedingung setzt sich zusammen aus der Quelle, der Bedingung und dem Vergleichswert.

Quelle	Beschreibung
Inaktiv	Default-Wert, wenn als Trigger Manuell bei Stopp ausgewählt wurde.
Sofort bei Start	Default-Wert, wenn als Trigger Sofort bei Start ausgewählt wurde.
Parameter	Definiert als Quelle für den Trigger einen Parameter, den Sie über die Schaltfläche [...] und den Dialog Parameter hinzufügen oder mit Angabe der Koordinate, des Namens sowie ggfs. der Achsnummer direkt ins Textfeld mit Autovervollständigung eingeben (Beispiel: 1.I80 Istposition).
Signalname	Definiert als Quelle für den Trigger ein Signal, für das Sie in der grafischen Programmierung am Eingang oder Ausgang eines Bausteins einen Signalnamen vergeben haben. Wenn Sie in der grafischen Programmierung noch keinen Signalnamen vergeben haben, ist die Liste leer.
Physikalische Adresse	Definiert als Quelle für den Trigger eine physikalische Adresse im Speicher des Antriebsreglers. Physikalische Adressen können im Rahmen einer erweiterten Diagnose durch die Entwicklung vergeben werden und müssen mit dem zugehörigen Datentyp angegeben werden.



## Information

Wenn Sie den Wert eines Parameters aufzeichnen oder einen Parameter als Trigger-Quelle verwenden, können Sie in den Aufnahme-Einstellungen sowie Trigger-Einstellungen die zugehörige Parameterbeschreibung als Tooltip anzeigen (Schaltfläche: ).

Einstellung	Beschreibung
Bedingung	Bedingung für die Trigger-Bedingung, anhand der die Quelle und der Vergleichswert miteinander verglichen werden. <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ kleiner</li> <li>▶ kleiner gleich</li> <li>▶ größer</li> <li>▶ größer gleich</li> <li>▶ gleich</li> <li>▶ ungleich</li> </ul>
Vergleichswert	Vergleichswert für die Trigger-Bedingung, mit dem die Quelle verglichen wird.
Mindestzeit	Zeit in $\mu\text{s}$ , die die Bedingung mindestens erfüllt sein muss, damit die Trigger-Bedingung als erfüllt gilt.

Option	Beschreibung
Betrag	Option Betrag ermöglicht Ihnen, beim Vergleich von Quelle und Vergleichswert das Vorzeichen zu ignorieren.
Maske	Option Maske ermöglicht Ihnen, nur ein einzelnes Bit der Quelle auszuwerten.
Flanke	Option Flanke aktiviert/deaktiviert die Flankenerkennung.



## Information

Sie können die Anzeige der Option Maske bei Bedarf zwischen hexadezimaler und binärer Darstellung umschalten. Die Maske wird dem Datentyp bzw. der Datenbreite des gewählten Parameters entsprechend mit führenden Nullen angezeigt.



# Intern

Operator	Beschreibung
AND	Die Trigger-Logik ist erfüllt, wenn <b>beide</b> Trigger-Bedingungen erfüllt sind.
OR	Die Trigger-Logik ist erfüllt, wenn <b>eine oder beide</b> Trigger-Bedingungen erfüllt sind.
XOR	Die Trigger-Logik ist erfüllt, wenn <b>eine</b> der beiden Trigger-Bedingungen erfüllt ist, <b>nicht beide</b> .
NAND	Die Trigger-Logik ist erfüllt, wenn <b>keine oder eine</b> der beiden Trigger-Bedingungen erfüllt ist, <b>nicht beide</b> .
NOR	Die Trigger-Logik ist erfüllt, wenn <b>keine</b> der beiden Trigger-Bedingungen erfüllt ist.
XNOR	Die Trigger-Logik ist erfüllt, wenn <b>keine oder beide</b> der beiden Trigger-Bedingungen erfüllt ist.
Trigger 1	Die Trigger-Logik ist erfüllt, wenn <b>die erste</b> Trigger-Bedingung erfüllt ist.
Trigger 2	Die Trigger-Logik ist erfüllt, wenn <b>die zweite</b> Trigger-Bedingung erfüllt ist.

Schaltfläche	Beschreibung
Exportieren	Exportiert alle Einstellungen (Trigger- und Aufnahme-Einstellungen) in eine Textdatei (*.txt).
Importieren	Importiert alle Einstellungen aus einer Textdatei (*.txt).
Schließen	Schließt das Fenster. Alle Einstellungen werden übernommen.



## Information

Exportieren Sie Ihre Einstellungen, wenn Sie gleiche oder ähnliche Einstellungen in anderen Projekten wiederverwenden möchten oder importieren Sie vorhandene Einstellungen und passen Sie sie gegebenenfalls an.

## 20.1.1.2

## Aufnahme-Einstellungen

Über die Aufnahme-Einstellungen im Register *Kanalbelegung* definieren Sie, welche Daten der jeweiligen Achse Sie in der Aufnahme erfassen möchten, in welchen zeitlichen Intervallen die Daten abgetastet werden und welcher Zeitraum vor Auslösen des Triggers aufgezeichnet wird. Definieren Sie dazu je Achse die Kanalbelegung, die Abtastzeit sowie den Pre-Trigger.



### Information

Das Fenster *Einstellungen* für die Aufnahme erreichen Sie über die Schaltfläche *Einstellungen* im Fenster *Scope* bzw. *Multiachs-Scope*. Beim *Scope* und *Multiachs-Scope* finden Sie die Aufnahme-Einstellungen im Register *Kanalbelegung*.




### Information

Beim *Multiachs-Scope* müssen Sie erst mindestens 2 Teilnehmer wählen, bevor Sie die Einstellungen im Register *Kanalbelegung* vornehmen können. Sie können die Kanalbelegungen für alle Achsen identisch einstellen oder über die Option *Individuell* abweichende Einstellungen je Achse hinterlegen. Die Berechnung der Aufnahmedauer und der Pre-Trigger-Zeit bezieht sich auf die Achse mit der kürzesten Aufnahmezeit.

Einstellung	Auswahl	Beschreibung
Kanalbelegung	Inaktiv	Mit der Auswahl <i>Inaktiv</i> wird in der Aufnahme für den Kanal kein Wert aufgezeichnet.
	Parameter	Mit der Auswahl <i>Parameter</i> wird in der Aufnahme für den Kanal der Wert eines Parameters aufgezeichnet.
	Signalnamen	Mit der Auswahl <i>Signalname</i> wird in der Aufnahme für den Kanal der Wert eines Signals aufgezeichnet, für das Sie in der grafischen Programmierung am Eingang oder Ausgang eines Bausteins einen Signalnamen definiert haben.
	Physikalische Adresse	Mit der Auswahl <i>Physikalische Adresse</i> wird in der Aufnahme für den Kanal der Wert einer physikalischen Adresse im Speicher des Antriebsreglers aufgezeichnet.
Abtastzeit	250 µs – 100 ms	Über die Einstellung <i>Abtastzeit</i> definieren Sie das zeitliche Intervall, in dem die Signale für die Aufnahme abgetastet werden.
Pre-Trigger	0 % – 100 %	Über die Einstellung <i>Pre-Trigger</i> definieren Sie den prozentualen Anteil des Scope-Speichers, der belegt sein muss, damit die Achse triggerbereit ist und somit den prozentualen Anteil der Aufnahmedauer vor dem Trigger.



## Information

Wenn Sie den Wert eines Parameters aufzeichnen oder einen Parameter als Trigger-Quelle verwenden, können Sie in den Aufnahme-Einstellungen sowie Trigger-Einstellungen die zugehörige Parameterbeschreibung als Tooltip anzeigen (Schaltfläche: ).



## Information

Im Scope-Speicher stehen ca. 32 KB für die Aufnahme zur Verfügung. Die Aufnahmedauer wird aus der Abtastzeit, der Anzahl der aufgezeichneten Kanäle sowie aus dem verfügbaren Speicherplatz berechnet. Je größer die Anzahl der aufgezeichneten Kanäle und je häufiger die Kanäle abgetastet werden, desto schneller ist der verfügbare Speicherplatz belegt und desto kürzer wird die Aufnahme.

Die Pre-Trigger-Zeit wird aus dem eingestellten Pre-Trigger und der Aufnahmedauer berechnet.



## Information

Wird bei einer langen Aufnahmedauer ein großer Pre-Trigger-Wert eingetragen, kann die Aufnahme nach dem Start einige Zeit im Zustand *Gestartet* verbleiben, bis der Pre-Trigger gefüllt und die Aufnahmebereitschaft durch den Zustand *Trigger-bereit* signalisiert wird. Zustand und Fortschritt der Aufnahme werden in der DriveControlSuite angezeigt. Im Anschluss wird die Aufnahme aus dem Antriebsregler ausgelesen und zur DriveControlSuite übertragen.

Schaltfläche	Beschreibung
Exportieren	Exportiert alle Einstellungen (Trigger- und Aufnahme-Einstellungen) in eine Textdatei (*.txt).
Importieren	Importiert alle Einstellungen aus einer Textdatei (*.txt).
Schließen	Schließt das Fenster. Alle Einstellungen werden übernommen.



## Information

Exportieren Sie Ihre Einstellungen, wenn Sie gleiche oder ähnliche Einstellungen in anderen Projekten wiederverwenden möchten oder importieren Sie vorhandene Einstellungen und passen Sie sie gegebenenfalls an.

## 20.1.2 Aufnahmeneditor

Im Aufnahmeneditor finden Sie sämtliche Funktionen, die Sie zum Bearbeiten Ihrer Scope-Aufnahmen benötigen.



### Information

Den Aufnahmeneditor erreichen Sie über einen Doppelklick auf eine Scope-Aufnahme oder über das Kontextmenü der jeweiligen Aufnahme.

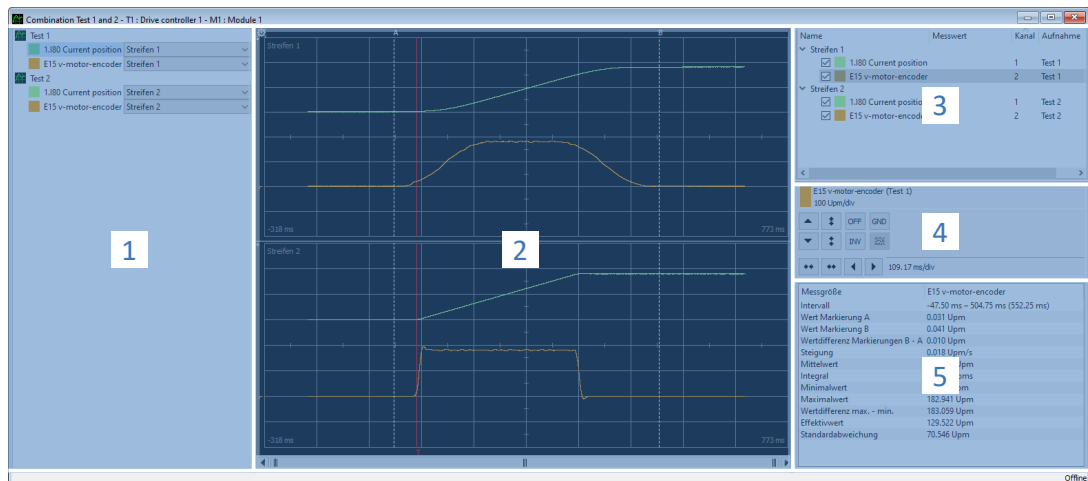


Abb. 91: Scope und Multiachs-Scope: Aufnahmeneditor




Nr.	Bereich	Beschreibung
1	Zuordnung Kanal zu Streifen	Für Kombinationen oder Multiachs-Scope-Aufnahmen können Sie im Bereich Kanäle und Streifen für jeden Kanal die Zuordnung zu einem Abschnitt innerhalb der Aufnahme (= Streifen) ändern.
2	Aufnahme	Im Bereich Aufnahme sehen Sie die grafische Darstellung der aufgezeichneten und sichtbaren Kanäle.
3	Kanalauswahl	Im Bereich Kanalauswahl verwalten Sie die Streifen und Kanäle einer Aufnahme.
4	Kanaleinstellungen	Im Bereich Kanaleinstellungen können Sie die grafische Darstellung der Kanäle anpassen.
5	Messwerte	Im Bereich Messwerte werden für den gewählten Kanal Werte zu verschiedenen Messgrößen mit den Messpunkten A und B ausgegeben. Für Scope-Aufnahmen besteht zusätzlich die Option, eine Frequenzanalyse durchzuführen.




### Zuordnung Kanal zu Streifen

Dieser Bereich steht nur bei Kombinationen oder bei Multiachs-Scope-Aufnahmen zur Verfügung. Per Default wird jede Aufnahme mit den aufgezeichneten Kanälen je einem Streifen zugeordnet. Sie können jeden Kanal (Parameter, Signalname oder physikalische Adresse) ausblenden oder die Zuordnung zu einem Streifen über die zugehörige Auswahlliste ändern. Neue Streifen müssen Sie jedoch zuvor im Bereich Kanalauswahl neu anlegen.

## Aufnahme

Eine Aufnahme zeigt die grafische Darstellung der aufgezeichneten und sichtbaren Kanäle.

Symbol/Taste	Beschreibung	Kontextmenü
	Linksklick auf Messlinie A oder B ermöglicht das beliebige Verschieben der Linie nach links oder rechts.	—
[RECHTE MAUSTASTE]	Rechtsklick an beliebiger Stelle der Aufnahme öffnet das Kontextmenü.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Markierung A hier setzen</li> <li>▶ Markierung B hier setzen</li> <li>▶ Zur Markierung A springen</li> <li>▶ Zur Markierung B springen</li> </ul>
[LINKE MAUSTASTE]	Linksklick an beliebiger Stelle der Aufnahme aktiviert die Schnellmessung. Die Werte werden im Bereich Kanalauswahl in der Spalte Messwert ausgegeben.	—
	Markierung der Nulllinie eines Kanals.	—
	Markierung der Trigger-Linie.	—

Symbol	Beschreibung
	Öffnet die Einstellungen des Aufnahmeditors für die Farbgebung der Zeichenfläche und Kanäle.
	Öffnet den Dialog zum Hinterlegen eines Kommentars für die Aufnahme.
	Öffnet die Liste der Aufnahmen für die Übernahme der Kanalskalierung von einer bereits angepassten Aufnahme. Schaltfläche steht nur für Scope-Aufnahmen zur Verfügung, nicht jedoch für Kombinationen oder Multiachs-Scope-Aufnahmen.










## Kanalauswahl



Im Bereich Kanalauswahl verwalten Sie die Streifen und die diesen zugeordneten Kanäle. Sie können bestehende Streifen löschen oder neue Streifen anlegen. Sie können die Anzeige eines Kanals aktivieren oder deaktivieren. Zu jedem Kanal wird die Kanalnummer sowie der Name der Aufnahme ausgegeben. Wenn Sie an eine beliebige Stelle innerhalb der Aufnahme klicken, wird Ihnen darüber hinaus der zugehörige Messwert angezeigt.

Element	Beschreibung	Kontextmenü
Streifen	Abschnitt einer Aufnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Streifen löschen</li> <li>▶ Neuen Streifen erstellen</li> </ul>
Kanal	Aufgezeichneter Parameter, Signalname oder physikalische Adresse	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kanal ausblenden</li> <li>▶ Nur diesen Kanal anzeigen</li> <li>▶ Alle Kanäle anzeigen</li> <li>▶ Anzeiger der Kanäle invertieren</li> <li>▶ Neuen Streifen erstellen</li> </ul>

## Kanaleinstellungen

Die Kanaleinstellungen dienen der Anpassung der grafischen Darstellung der Kanäle und der Aufnahme. In der Anzeige oberhalb der Schaltflächen sehen Sie die Farbe, die vollständige Bezeichnung sowie die Skalierung des gewählten Kanals. Über die Schaltflächen ändern Sie die Anzeige des Kanals oder der Zeitachse. In der Anzeige neben den Schaltflächen für die Zeitachse wird Ihnen die aktuelle Skalierung der x-Achse angezeigt.

Schaltfläche	Abschnitt	Beschreibung
	Kanalanzeige	Öffnet die Farbpalette zum Ändern der Farbe des Kanals.
 	Kanaleinstellungen	<p>Verschiebt die Kennlinie des aktivierten Kanals um einen Rasterabstand nach oben oder unten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ [SHIFT] + [SCHALTFLÄCHE]: Kennlinie um einen Pixel nach oben oder unten verschieben</li> <li>▶ [STRG] + [SCHALTFLÄCHE]: Kennlinie auf die nächste Rasterlinie nach oben oder unten verschieben</li> <li>▶ [SHIFT] + [STRG] + [SCHALTFLÄCHE]: Kennlinie vertikal zentrieren</li> </ul>
 		<p>Vergrößert oder verkleinert die Kanalskalierung (Fixpunkt = horizontale Bildmitte):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ [SHIFT] + [SCHALTFLÄCHE]: Autoskalierung</li> </ul>
		Blendet den Kanal aus oder ein.
		Invertiert die Anzeige des Kanals.
		Zeigt die Nulllinie des Kanals an.
		Öffnet die Liste der Parametersignale zur Auswahl einzelner Bit. Schaltfläche kann nur bei ganzzahligen Parametern ohne Nachkommastellen verwendet werden (Datentypen BYTE, WORD oder DWORD), jedoch nicht bei Auswahlparametern.

Schaltfläche	Abschnitt	Beschreibung
	Einstellungen Zeitachse	Verkleinert oder vergrößert die Skalierung der x-Achse: ▶ [STRG] + [SCHALTFLÄCHE]: Autoskalierung
		Verschiebt die Aufnahme um einen Rasterabstand nach links oder rechts: ▶ [SHIFT] + [SCHALTFLÄCHE]: Aufnahme um einen Pixel nach links oder rechts verschieben ▶ [STRG] + [SCHALTFLÄCHE]: Aufnahme auf die nächste Rasterlinie nach links oder rechts verschieben ▶ [SHIFT] + [STRG] + [SCHALTFLÄCHE]: Aufnahme horizontal zentrieren



## Information

Über die Schaltflächen in den Kanaleinstellungen können Sie sowohl den Kanal (y-Achse) als auch die Zeitachse (x-Achse) schrittweise skalieren. Alternativ können Sie beide Achsen frei skalieren, indem Sie den gewünschten Skalierungsfaktor direkt in das jeweilige Feld eingeben. Definieren Sie für die Zeitachse zusätzlich die gewünschte Einheit (ns, µs/us, ms, s).

Die freie Kanalskalierung schafft bessere Vergleichbarkeit von Kanälen bzw. Parametern mit unterschiedlichen Skalierungen, z. B. für den Vergleich von Soll- und Istwerten. Für die Umrechnung zwischen Motor- und Anwendergrößen können Sie entweder den Skalierungsfaktor in Parameter I240 einsehen oder den Skalierungsrechner nutzen (Assistent: Achse: Skalierung).

## Messwerte

Im Bereich **Messwerte** werden für den gewählten Kanal Werte zu verschiedenen Messgrößen mit den Messpunkten A und B ausgegeben. Für Scope-Aufnahmen besteht zusätzlich die Option, temporäre Frequenzanalysen in Form einer diskreten Fourier-Transformation (DFT) durchzuführen. Beim Schließen des Aufnahmeneditors werden DFT-Berechnungen wieder verworfen.

Register	Verfügbarkeit	Beschreibung
Scope	Scope, Multiachs-Scope	Im Register <b>Scope</b> werden für den gewählten Kanal die Werte zu verschiedenen Messgrößen gelistet, die sich auf die Messpunkte A und B beziehen.
Frequenzanalyse	Scope	Im Register <b>Frequenzanalyse</b> können Aufnahmen nach Fourier transformiert werden.

## 20.1.3 Frequenzanalyse

Im Aufnahmeditor, Register **Frequenzanalyse** wird zwischen den Messpunkten A und B ein blaues, transparentes Fenster sichtbar, für das eine diskrete Fourier-Transformation durchgeführt werden kann. Intervall und Messwerte (= Anzahl der Abtastpunkte zwischen A und B) werden Ihnen angezeigt.



### Information

Das Register, in dem Sie eine Frequenzanalyse durchführen können, erreichen Sie im Aufnahmeditor einer Scope-Aufnahme über den Bereich **Messwerte** > Register **Frequenzanalyse**.

Einstellung	Auswahl	Beschreibung
Fensterfunktion	Hamming	Minimiert den Leck-Effekt bei der Fourier-Transformation.
	Ohne Gewichtung	Berechnung ohne Korrektur.

Schaltfläche	Beschreibung
DFT berechnen	Die DFT wird berechnet und in separatem Fenster geöffnet.

### Fenster DFT

Die berechnete DFT öffnet sich in einem separaten Fenster. Beim Schließen des Fensters wird die Berechnung wieder verworfen. Sie können die Anzeige anpassen:

- ▶ [STRG] + [LINKE MAUSTASTE]: Ausschnitt vergrößern
- ▶ [STRG] + [RECHTE MAUSTASTE]: Anzeige auf den Ausgangswert zurücksetzen (100 %)

Schaltfläche	Beschreibung
OFF	Blendet den gewählten Kanal aus oder ein.
Log	Skaliert die y- oder x-Achse logarithmisch.
Lin	Skaliert die y- oder x-Achse linear.



## 20.2 Scope-Aufnahme

Eine Aufnahme via Scope gliedern sich in 3 Schritte:

- ▶ Vorbereiten der Aufnahme in der DriveControlSuite
  - Online-Verbindung herstellen
  - Kanäle der teilnehmenden Achse einstellen
  - Trigger-Einstellungen definieren
  - Aufnahme starten
- ▶ Aufnehmen der Daten im Antriebsregler
  - Ablauf der Trigger-Kommunikation (unabhängig von DriveControlSuite)
  - Überwachung der Aufnahme durch DriveControlSuite
- ▶ Auslesen und Anzeigen der Aufnahme
  - Aufnahme aus dem Antriebsregler auslesen
  - Aufnahme in der DriveControlSuite anzeigen

### 20.2.1 Scope-Aufnahme erstellen

Erstellen Sie eine Aufnahme, indem Sie die Aufnahme- und Trigger-Einstellungen vornehmen und anschließend bei bestehender Online-Verbindung die Aufnahme starten.



#### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

## Online-Verbindung herstellen (vorhandenes Projekt)

Verbinden Sie Ihren PC und den Antriebsregler mit dem Netzwerk.

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet.
- ✓ Eine zu Ihrem Antriebssystem passende Projektdatei ist bereits vorhanden.
- 1. Starten Sie die DriveControlSuite.
- 2. Klicken Sie auf Projekt öffnen.
- 3. Navigieren Sie zu dem Verzeichnis und laden Sie die Datei.
- 4. Klicken Sie im Projektmenü auf Online-Verbindung.
  - ⇒ Das Fenster **Verbindung hinzufügen** öffnet sich. Alle via IPv4-Limited-Broadcast gefundenen Antriebsregler werden angezeigt.
- 5. Register **Direktverbindung** > Spalte IP-Adresse:  
Aktivieren Sie die betreffende IP-Adresse und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
  - ⇒ Das Fenster **Online-Funktionen** öffnet sich. Der Antriebsregler, der über die zuvor ausgewählte IP-Adresse angeschlossen ist, wird angezeigt.
- 6. Register **Online**:  
Klicken Sie auf **Alle auf lesen setzen**, um den Antriebsregler für den lesenden Datenabgleich zu aktivieren.
- 7. Klicken Sie auf **Alle nach Referenz zuordnen**, um den Antriebsregler dem projektierten Antriebsregler zuzuordnen.
- 8. Klicken Sie anschließend auf **Online-Verbindung herstellen**.
  - ⇒ Die Datenverbindung wird hergestellt und die Projektierungsdaten werden abgeglichen; sind die Projektierungsdaten identisch, werden nur die Parameterwerte vom Antriebsregler auf den PC übertragen.
  - ⇒ Der Antriebsregler im Projektbaum ist aktiv.

## Online-Verbindung herstellen (neues Projekt)

Verbinden Sie Ihren PC und den Antriebsregler mit dem Netzwerk.

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet.
- 1. Starten Sie die DriveControlSuite.
- 2. Klicken Sie auf Projekt auslesen.
  - ⇒ Das Fenster **Verbindung hinzufügen** öffnet sich. Alle via IPv4-Limited-Broadcast gefundenen Antriebsregler werden angezeigt.
- 3. Register **Direktverbindung** > Spalte IP-Adresse:  
Aktivieren Sie die betreffende IP-Adresse und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
  - ⇒ Das Fenster **Online-Funktionen** öffnet sich. Der Antriebsregler, der über die zuvor ausgewählte IP-Adresse angeschlossen ist, wird angezeigt.
- 4. Register **Online**:  
Klicken Sie auf **Alle auf lesen setzen**, um den Antriebsregler für den lesenden Datenabgleich zu aktivieren.
- 5. Klicken Sie auf **Alle auf neuen Antriebsregler anlegen setzen**, um den Antriebsregler im Projektbaum neu anzulegen.
- 6. Klicken Sie anschließend auf **Online-Verbindung herstellen**.
  - ⇒ Die Datenverbindung wird hergestellt und die Projektierungsdaten werden vom Antriebsregler auf den PC übertragen.
  - ⇒ Der Antriebsregler wird im Projektbaum angelegt und ist aktiv.

## Aufnahme- und Trigger-Einstellungen definieren

Definieren Sie die Aufnahme-Einstellungen und die Trigger-Einstellungen, bevor Sie die Aufnahme starten.

1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü auf Scope.  
⇒ Das Fenster Scope öffnet sich.
2. Aktionsbereich:  
Um die Einstellungen für die Aufnahme zu definieren, klicken Sie auf Einstellungen.  
⇒ Das Fenster Einstellungen öffnet sich.
3. Register Trigger-Bedingung:  
Definieren Sie, durch welches Ereignis die Aufnahme ausgelöst wird.
  - 3.1. Wählen Sie Manuell bei Stopp, um den Trigger über die Schaltfläche Stopp auszulösen (ohne Pre-Trigger).
  - 3.2. Wählen Sie Sofort bei Start, um den Trigger über die Schaltfläche Start auszulösen (mit Pre-Trigger).
  - 3.3. Wählen Sie Einfacher Trigger, um den Trigger automatisch bei Eintreten einer Trigger-Bedingung auszulösen.
  - 3.4. Wählen Sie Trigger-Logik, um den Trigger automatisch bei Eintreten zweier logisch verknüpfter Trigger-Bedingungen auszulösen.
4. Register Trigger-Bedingung:  
Wenn Sie Einfacher Trigger oder Trigger-Logik gewählt haben, definieren Sie Quelle, Bedingung und Vergleichswert für die Trigger-Bedingung.
  - 4.1. Wenn Sie Einfacher Trigger gewählt haben, definieren Sie die einzelne Trigger-Bedingung.
  - 4.2. Wenn Sie Trigger-Logik gewählt haben, definieren Sie beide Trigger-Bedingungen sowie den Operator für die logische Verknüpfung.
5. Register Kanalbelegung:  
Wählen Sie, welche Daten mit der Aufnahme aufgezeichnet werden sollen.
  - 5.1. Parameter:  
Um den Wert eines Parameters aufzuzeichnen, geben Sie Koordinate, Name und ggfs. die Achsnummer des Parameters an, indem Sie über ... den Dialog Parameter hinzufügen nutzen oder indem Sie direkt ins Textfeld schreiben und die Autovervollständigung nutzen (Beispiel: 1.I80 Istposition).
  - 5.2. Signalname:  
Um den Wert eines Signals aufzuzeichnen, wählen Sie ein Signal, für das Sie in der grafischen Programmierung einen Signalnamen vergeben haben.
  - 5.3. Physikalische Adresse:  
Um den Wert einer physikalischen Adresse im Speicher des Antriebsreglers aufzuzeichnen, wählen Sie den Datentyp und geben Sie die Adresse an.
6. Register Kanalbelegung, Auswahl Abtastzeit:  
Wählen Sie das zeitliche Intervall, in dem der Kanal abgetastet werden soll.
7. Register Kanalbelegung, Auswahl Pre-Trigger:  
Definieren Sie den prozentualen Anteil der Aufnahmedauer vor dem Trigger.  
⇒ Die berechnete Aufnahmedauer und Pre-Trigger-Zeit werden angezeigt.
8. Bestätigen Sie Ihre Einstellungen mit Schließen.

## Scope-Aufnahme erstellen

Starten Sie die Aufnahme der Daten im Antriebsregler und lesen Sie die Aufnahme entsprechend der Aufnahme- und Trigger-Einstellungen in die DriveControlSuite aus.

- ✓ Sie befinden sich im Fenster **Scope**, Register **Aufnahmen**.
- ✓ Sie haben die Einstellungen für die Aufnahme vorgenommen.
- ✓ Es besteht eine Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler.
- 1. Aktionsbereich:  
Um die Aufnahme der Daten im Antriebsregler zu starten, klicken Sie auf **Start**.
  - ⇒ Der Antriebsregler zeichnet entsprechend der Aufnahme-Einstellungen die Daten im Scope-Speicher auf.
  - ⇒ Die DriveControlSuite zeigt im Aktionsbereich Informationen zum Status der Aufnahme an.
- 2. Optional: Klicken Sie auf **Stopp**, wenn Sie die Trigger-Einstellung **Manuell** bei **Stopp** verwenden oder wenn Sie die Aufnahme frühzeitig vor Ablauf der Aufnahmedauer beenden möchten.
  - ⇒ Bei Auslösen des Triggers liest die DriveControlSuite die Daten aus dem Scope-Speicher entsprechend der Aufnahme-Einstellungen aus.
- ⇒ Die fertige Aufnahme wird im Register **Aufnahmen** gelistet und kann via Doppelklick geöffnet werden.

### 20.2.2

## Scope-Aufnahmen kombinieren

Kombinieren Sie Scope-Aufnahmen miteinander, um die aufgezeichneten Daten einfach miteinander vergleichen zu können.

- ✓ Sie befinden sich im Fenster **Scope**, Register **Aufnahmen**.
- ✓ Sie haben für einen Antriebsregler mehrere Scope-Aufnahmen erstellt.
- 1. Register **Aufnahmen**:  
Markieren Sie die Aufnahmen, die Sie kombinieren möchten, und wählen Sie über das Kontextmenü **Kombinieren** und **öffnen**.
- ⇒ Register **Kombinationen**:  
Die kombinierte Aufnahme wird im Register **Kombinationen** gelistet und öffnet sich im **Aufnahmeditor**.

## 20.2.3 Direktaufnahme erstellen

Erstellen Sie eine Aufnahme, indem Sie die Aufnahme- und Trigger-Einstellungen vornehmen und anschließend bei bestehender Online-Verbindung die Aufnahme starten.



### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

### Online-Verbindung herstellen (vorhandenes Projekt)

Verbinden Sie Ihren PC und den Antriebsregler mit dem Netzwerk.

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet.
  - ✓ Eine zu Ihrem Antriebssystem passende Projektdatei ist bereits vorhanden.
1. Starten Sie die DriveControlSuite.
  2. Klicken Sie auf Projekt öffnen.
  3. Navigieren Sie zu dem Verzeichnis und laden Sie die Datei.
  4. Klicken Sie im Projektmenü auf Online-Verbindung.
    - ⇒ Das Fenster *Verbindung hinzufügen* öffnet sich. Alle via IPv4-Limited-Broadcast gefundenen Antriebsregler werden angezeigt.
  5. Register *Direktverbindung* > Spalte IP-Adresse:  
Aktivieren Sie die betreffende IP-Adresse und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
    - ⇒ Das Fenster *Online-Funktionen* öffnet sich. Der Antriebsregler, der über die zuvor ausgewählte IP-Adresse angeschlossen ist, wird angezeigt.
  6. Register *Online*:  
Klicken Sie auf *Alle auf lesen setzen*, um den Antriebsregler für den lesenden Datenabgleich zu aktivieren.
  7. Klicken Sie auf *Alle nach Referenz zuordnen*, um den Antriebsregler dem projektierten Antriebsregler zuzuordnen.
  8. Klicken Sie anschließend auf *Online-Verbindung herstellen*.
    - ⇒ Die Datenverbindung wird hergestellt und die Projektierungsdaten werden abgeglichen; sind die Projektierungsdaten identisch, werden nur die Parameterwerte vom Antriebsregler auf den PC übertragen.
    - ⇒ Der Antriebsregler im Projektbaum ist aktiv.

## Online-Verbindung herstellen (neues Projekt)

Verbinden Sie Ihren PC und den Antriebsregler mit dem Netzwerk.

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet.
- 1. Starten Sie die DriveControlSuite.
- 2. Klicken Sie auf Projekt auslesen.
  - ⇒ Das Fenster **Verbindung hinzufügen** öffnet sich. Alle via IPv4-Limited-Broadcast gefundenen Antriebsregler werden angezeigt.
- 3. Register **Direktverbindung** > Spalte IP-Adresse:  
Aktivieren Sie die betreffende IP-Adresse und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
  - ⇒ Das Fenster **Online-Funktionen** öffnet sich. Der Antriebsregler, der über die zuvor ausgewählte IP-Adresse angeschlossen ist, wird angezeigt.
- 4. Register **Online**:  
Klicken Sie auf **Alle auf lesen setzen**, um den Antriebsregler für den lesenden Datenabgleich zu aktivieren.
- 5. Klicken Sie auf **Alle auf neuen Antriebsregler anlegen setzen**, um den Antriebsregler im Projektbaum neu anzulegen.
- 6. Klicken Sie anschließend auf **Online-Verbindung herstellen**.
  - ⇒ Die Datenverbindung wird hergestellt und die Projektierungsdaten werden vom Antriebsregler auf den PC übertragen.
  - ⇒ Der Antriebsregler wird im Projektbaum angelegt und ist aktiv.

## Aufnahme- und Trigger-Einstellungen definieren

Definieren Sie die Aufnahme-Einstellungen und die Trigger-Einstellungen, bevor Sie die Aufnahme starten.

1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü auf Scope.  
⇒ Das Fenster Scope öffnet sich.
2. Aktionsbereich:  
Um die Einstellungen für die Aufnahme zu definieren, klicken Sie auf Einstellungen.  
⇒ Das Fenster Einstellungen öffnet sich.
3. Register Trigger-Bedingung:  
Definieren Sie, durch welches Ereignis die Aufnahme ausgelöst wird.
  - 3.1. Wählen Sie Manuell bei Stopp, um den Trigger über die Schaltfläche Stopp auszulösen (ohne Pre-Trigger).
  - 3.2. Wählen Sie Sofort bei Start, um den Trigger über die Schaltfläche Start auszulösen (mit Pre-Trigger).
  - 3.3. Wählen Sie Einfacher Trigger, um den Trigger automatisch bei Eintreten einer Trigger-Bedingung auszulösen.
  - 3.4. Wählen Sie Trigger-Logik, um den Trigger automatisch bei Eintreten zweier logisch verknüpfter Trigger-Bedingungen auszulösen.
4. Register Trigger-Bedingung:  
Wenn Sie Einfacher Trigger oder Trigger-Logik gewählt haben, definieren Sie Quelle, Bedingung und Vergleichswert für die Trigger-Bedingung.
  - 4.1. Wenn Sie Einfacher Trigger gewählt haben, definieren Sie die einzelne Trigger-Bedingung.
  - 4.2. Wenn Sie Trigger-Logik gewählt haben, definieren Sie beide Trigger-Bedingungen sowie den Operator für die logische Verknüpfung.
5. Register Kanalbelegung:  
Wählen Sie, welche Daten mit der Aufnahme aufgezeichnet werden sollen.
  - 5.1. Parameter:  
Um den Wert eines Parameters aufzuzeichnen, geben Sie Koordinate, Name und ggfs. die Achsnummer des Parameters an, indem Sie über ... den Dialog Parameter hinzufügen nutzen oder indem Sie direkt ins Textfeld schreiben und die Autovervollständigung nutzen (Beispiel: 1.I80 Istposition).
  - 5.2. Signalname:  
Um den Wert eines Signals aufzuzeichnen, wählen Sie ein Signal, für das Sie in der grafischen Programmierung einen Signalnamen vergeben haben.
  - 5.3. Physikalische Adresse:  
Um den Wert einer physikalischen Adresse im Speicher des Antriebsreglers aufzuzeichnen, wählen Sie den Datentyp und geben Sie die Adresse an.
6. Register Kanalbelegung, Auswahl Abtastzeit:  
Wählen Sie das zeitliche Intervall, in dem der Kanal abgetastet werden soll.
7. Register Kanalbelegung, Auswahl Pre-Trigger:  
Definieren Sie den prozentualen Anteil der Aufnahmedauer vor dem Trigger.  
⇒ Die berechnete Aufnahmedauer und Pre-Trigger-Zeit werden angezeigt.
8. Bestätigen Sie Ihre Einstellungen mit Schließen.

## Direktaufnahme erstellen

Starten Sie die Aufnahme der Daten im Antriebsregler und lesen Sie die Aufnahme entsprechend der Aufnahme- und Trigger-Einstellungen in die DriveControlSuite aus.

- ✓ Sie befinden sich im Fenster **Scope**, Register **Direktaufnahme**.
- ✓ Sie haben die Einstellungen für die Aufnahme vorgenommen.
- ✓ Es besteht eine Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler.

1. Aktionsbereich:

Um die Aufnahme der Daten im Antriebsregler zu starten, klicken Sie auf **Start**.

- ⇒ Der Antriebsregler zeichnet entsprechend der Aufnahme-Einstellungen die Daten im Scope-Speicher auf.
- ⇒ Die DriveControlSuite zeigt im Aktionsbereich Informationen zum Status der Aufnahme an.

2. Optional: Klicken Sie auf **Stopp**, wenn Sie die Trigger-Einstellung **Manuell bei Stopp** verwenden oder wenn Sie die Aufnahme frühzeitig vor Ablauf der Aufnahmedauer beenden möchten.

- ⇒ Bei Auslösen des Triggers liest die DriveControlSuite die Daten aus dem Scope-Speicher entsprechend der Aufnahme-Einstellungen aus.
- ⇒ Die fertige Aufnahme wird im Register **Direktaufnahme** angezeigt.



## 20.3 Multiachs-Scope-Aufnahmen

Aufnahmen via Multiachs-Scope gliedern sich in 3 Schritte:

- ▶ Vorbereiten der Aufnahmen in der DriveControlSuite
  - Online-Verbindungen herstellen
  - Teilnehmende Achsen auswählen und Einstellungen für triggernde Achsen definieren
  - Kanäle der teilnehmenden Achsen einstellen
  - Aufnahmen starten
- ▶ Aufnehmen der Daten in den Antriebsreglern
  - Ablauf der Trigger-Kommunikation (unabhängig von DriveControlSuite)
  - Überwachung der einzelnen Aufnahmen durch DriveControlSuite
- ▶ Auslesen und Anzeigen der Aufnahmen
  - Aufnahmen aus den Antriebsreglern auslesen
  - Aufnahmen in der DriveControlSuite anzeigen

### 20.3.1 Voraussetzungen

Für das Auffinden der beteiligten Antriebsregler im Netzwerk und deren Kommunikation untereinander via Broadcast müssen Sie folgende Voraussetzungen beachten:

- ▶ Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- ▶ Alle Antriebsregler befinden sich im selben Subnetz (Broadcast-Domain)
- ▶ Alle Antriebsregler sind über die Service-Schnittstelle X9 mit einem Switch verbunden
- ▶ Ihr PC mit installierter Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite ist ebenfalls mit dem Switch verbunden
- ▶ Optional: EtherCAT-basierte Steuerung übernimmt die Synchronisation der Aufnahmen über Distributed Clocks

Nachfolgende Grafik zeigt den prinzipiellen Netzwerkaufbau für Multiachs-Scope-Aufnahmen.

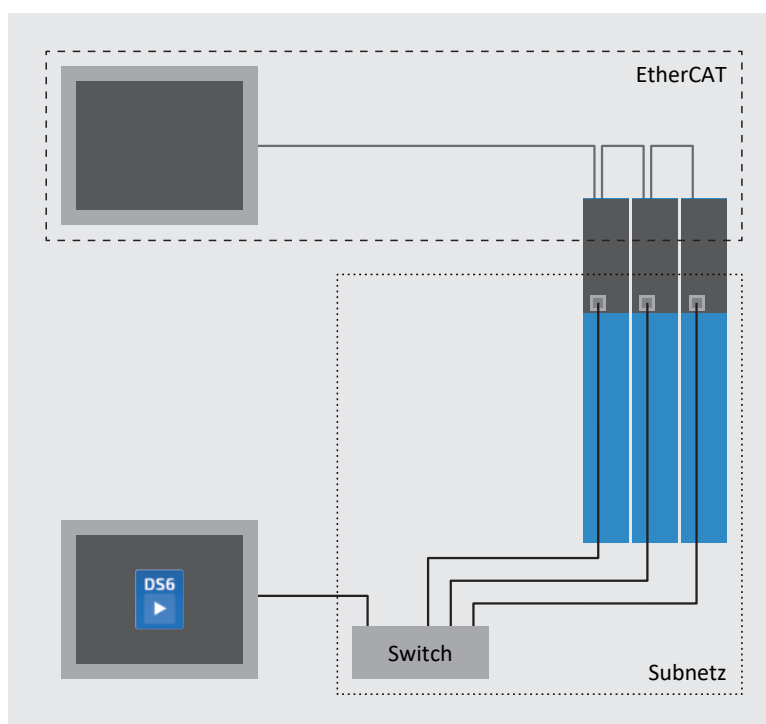


Abb. 92: Multiachs-Scope: Netzwerkaufbau

## 20.3.2 Multiachs-Scope-Aufnahme erstellen

Stellen Sie eine Online-Verbindung zu den teilnehmenden Antriebsreglern her, definieren Sie die Teilnehmer, Trigger-Einstellungen sowie Kanäle und starten Sie im Anschluss die Aufnahmen.



### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

### Online-Verbindung herstellen (vorhandenes Projekt)

Verbinden Sie Ihren PC und die Antriebsregler mit dem Netzwerk.

- ✓ Die Antriebsregler sind eingeschaltet.
  - ✓ Eine zu Ihrem Antriebssystem passende Projektdatei ist bereits vorhanden.
1. Starten Sie die DriveControlSuite.
  2. Klicken Sie auf Projekt öffnen.
  3. Navigieren Sie zu dem Verzeichnis und laden Sie die Datei.
  4. Klicken Sie im Projektmenü auf Online-Verbindung.
    - ⇒ Das Fenster *Verbindung hinzufügen* öffnet sich. Alle via IPv4-Limited-Broadcast gefundenen Antriebsregler werden angezeigt.
  5. Register *Direktverbindung* > Spalte IP-Adresse:  
Aktivieren Sie die betreffenden IP-Adressen und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
    - ⇒ Das Fenster *Online-Funktionen* öffnet sich. Sämtliche Antriebsregler, die über die zuvor ausgewählten IP-Adressen angeschlossen sind, werden angezeigt.
  6. Register *Online*:  
Klicken Sie auf *Alle auf lesen setzen*, um alle Antriebsregler für den lesenden Datenabgleich zu aktivieren.
  7. Klicken Sie auf *Alle nach Referenz zuordnen*, um alle Antriebsregler den projektierten Antriebsreglern zuzuordnen.
  8. Klicken Sie anschließend auf *Online-Verbindung herstellen*.
    - ⇒ Die Datenverbindung wird hergestellt und die Projektierungsdaten werden abgeglichen; sind die Projektierungsdaten identisch, werden nur die Parameterwerte von den Antriebsreglern auf den PC übertragen.
    - ⇒ Die Antriebsregler im Projektbaum sind aktiv.

## Online-Verbindung herstellen (neues Projekt)

Verbinden Sie Ihren PC und die Antriebsregler mit dem Netzwerk.

- ✓ Die Antriebsregler sind eingeschaltet.
- 1. Starten Sie die DriveControlSuite.
- 2. Klicken Sie auf Projekt auslesen.
  - ⇒ Das Fenster **Verbindung hinzufügen** öffnet sich. Alle via IPv4-Limited-Broadcast gefundenen Antriebsregler werden angezeigt.
- 3. Register **Direktverbindung > Spalte IP-Adresse**:  
Aktivieren Sie die betreffenden IP-Adressen und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
  - ⇒ Das Fenster **Online-Funktionen** öffnet sich. Sämtliche Antriebsregler, die über die zuvor ausgewählten IP-Adressen angeschlossen sind, werden angezeigt.
- 4. Register **Online**:  
Klicken Sie auf **Alle auf lesen setzen**, um alle Antriebsregler für den lesenden Datenabgleich zu aktivieren.
- 5. Klicken Sie auf **Alle auf neuen Antriebsregler anlegen setzen**, um die Antriebsregler im Projektbaum neu anzulegen.
- 6. Klicken Sie anschließend auf **Online-Verbindung herstellen**.
  - ⇒ Die Datenverbindung wird hergestellt und die Projektierungsdaten werden von den Antriebsreglern auf den PC übertragen.
  - ⇒ Die Antriebsregler werden im Projektbaum angelegt und sind aktiv.

## Teilnehmende und triggernde Achsen definieren

Definieren Sie, welche Achsen für die Multiachs-Scope-Aufnahme aufgezeichnet werden und welche der Achsen die Aufnahme triggern können.

- 1. Markieren Sie im Projektbaum das Projekt und klicken Sie im Projektmenü auf **Multiachs-Scope**.
    - ⇒ Das Fenster **Multiachs-Scope** öffnet sich.
  - 2. Aktionsbereich:  
Um die Einstellungen für die Aufnahme zu definieren, klicken Sie auf **Einstellungen**.
    - ⇒ Das Fenster **Einstellungen** öffnet sich.
  - 3. Register **Teilnehmer und Trigger-Bedingung**, **Spalte Teilnehmer**:  
Aktivieren Sie alle Achsen, die Sie mit der Multiachs-Scope-Aufnahme aufzeichnen wollen.
  - 4. Register **Teilnehmer und Trigger-Bedingung**, **Spalte Trigger verteilen**:  
Aktivieren Sie alle Achsen, für die Sie einen Trigger definieren möchten, der die Aufnahme für alle teilnehmenden Achsen auslöst.
- ⇒ Je triggernder Achse wird die Schaltfläche **Einstellungen** eingeblendet.



### Information

Wenn Sie für eine Multiachs-Scope-Aufnahme mehr als einen Trigger definieren, wird die Aufnahme für sämtliche teilnehmenden Achsen ausgelöst, sobald eine der Trigger-Bedingungen eintritt (logische ODER-Verknüpfung).

## Aufnahme- und Trigger-Einstellungen definieren

Definieren Sie die Aufnahme-Einstellungen und die Trigger-Einstellungen, bevor Sie die Aufnahme starten.

- ✓ Sie befinden sich im Fenster Multiachs-Scope > Fenster Einstellungen.
- 1. Register Teilnehmer und Trigger-Bedingung:  
Um die Trigger-Bedingung zu definieren, klicken Sie neben der jeweiligen triggernden Achse auf Einstellungen.  
⇒ Das Fenster Einstellungen öffnet sich.
- 2. Register Teilnehmer und Trigger-Bedingung > Einstellungen:  
Definieren Sie je triggernder Achse, durch welches Ereignis die Aufnahme ausgelöst wird.
  - 2.1. Wählen Sie Manuell bei Stopp, um den Trigger über die Schaltfläche Stopp auszulösen (ohne Pre-Trigger).
  - 2.2. Wählen Sie Sofort bei Start, um den Trigger über die Schaltfläche Start auszulösen (mit Pre-Trigger).
  - 2.3. Wählen Sie Einfacher Trigger, um den Trigger automatisch bei Eintreten einer Trigger-Bedingung auszulösen.
  - 2.4. Wählen Sie Trigger-Logik, um den Trigger automatisch bei Eintreten zweier logisch verknüpfter Trigger-Bedingungen auszulösen.
- 3. Register Teilnehmer und Trigger-Bedingung > Einstellungen:  
Wenn Sie Einfacher Trigger oder Trigger-Logik gewählt haben, definieren Sie Quelle, Bedingung und Vergleichswert für die Trigger-Bedingung.
  - 3.1. Wenn Sie Einfacher Trigger gewählt haben, definieren Sie die einzelne Trigger-Bedingung.
  - 3.2. Wenn Sie Trigger-Logik gewählt haben, definieren Sie beide Trigger-Bedingungen sowie den Operator für die logische Verknüpfung.
- 4. Bestätigen Sie Ihre Einstellungen mit Schließen.  
⇒ Das Fenster Einstellungen schließt sich.
- 5. Register Teilnehmer und Trigger-Bedingung:  
Wenn Sie mehr als eine triggernde Achse definiert haben, wiederholen Sie das Vorgehen für die übrigen triggernden Achsen.
- 6. Register Kanalbelegung:  
Wählen Sie, welche Daten mit der Aufnahme aufgezeichnet werden sollen.
  - 6.1. Parameter:  
Um den Wert eines Parameters aufzuzeichnen, geben Sie Koordinate, Name und ggfs. die Achsnummer des Parameters an, indem Sie über ... den Dialog Parameter hinzufügen nutzen oder indem Sie direkt ins Textfeld schreiben und die Autovervollständigung nutzen (Beispiel: 1.I80 Istposition).
  - 6.2. Signalname:  
Um den Wert eines Signals aufzuzeichnen, wählen Sie ein Signal, für das Sie in der grafischen Programmierung einen Signalnamen vergeben haben.
  - 6.3. Physikalische Adresse:  
Um den Wert einer physikalischen Adresse im Speicher des Antriebsreglers aufzuzeichnen, wählen Sie den Datentyp und geben Sie die Adresse an.
- 7. Register Kanalbelegung, Auswahl Abtastzeit:  
Wählen Sie das zeitliche Intervall, in dem der Kanal abgetastet werden soll.

8. Register Kanalbelegung, Auswahl Pre-Trigger:  
Definieren Sie den prozentualen Anteil der Aufnahmedauer vor dem Trigger.  
⇒ Die berechnete Aufnahmedauer und Pre-Trigger-Zeit werden angezeigt.
9. Bestätigen Sie Ihre Einstellungen mit Schließen.



## Information

In einer Multiachs-Scope-Aufnahme können Sie pro Kanal definieren, ob für sämtliche teilnehmenden Achsen dieselben Daten oder individuelle Daten je Achse aufgezeichnet werden. Aktivieren Sie dazu im Register Kanalbelegung die Option *Individuell*, klicken Sie auf *Einstellungen öffnen* und definieren Sie für den jeweiligen Kanal die aufzuzeichnenden Daten pro teilnehmender Achse.

## Multiachs-Scope-Aufnahme erstellen

Starten Sie die Aufnahme der Daten im Antriebsregler und lesen Sie die Aufnahme entsprechend der Aufnahme- und Trigger-Einstellungen in die DriveControlSuite aus.

- ✓ Sie befinden sich im Fenster Multiachs-Scope.
  - ✓ Sie haben die Einstellungen für die Aufnahme vorgenommen.
  - ✓ Es besteht eine Online-Verbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler.
1. Aktionsbereich:  
Um die Aufnahme der Daten im Antriebsregler zu starten, klicken Sie auf *Start*.  
⇒ Der Antriebsregler zeichnet entsprechend der Aufnahme-Einstellungen die Daten im Scope-Speicher auf.  
⇒ Die DriveControlSuite zeigt im Aktionsbereich Informationen zum Status der Aufnahme an.
  2. Optional: Klicken Sie auf *Stopp*, wenn Sie die Trigger-Einstellung *Manuell bei Stopp* verwenden oder wenn Sie die Aufnahme frühzeitig vor Ablauf der Aufnahmedauer beenden möchten.  
⇒ Bei Auslösen des Triggers liest die DriveControlSuite die Daten aus dem Scope-Speicher entsprechend der Aufnahme-Einstellungen aus.
- ⇒ Die fertige Aufnahme wird im Register *Aufnahmen* gelistet und kann via Doppelklick geöffnet werden.

## 20.4 Parameter

Über die nachfolgenden Parameter können Sie weitere Einstellungen für die Aufnahmen vornehmen.

### 20.4.1 T25 | Automatisch starten | G6 | V0

Scope-Aufnahme nach dem Neustart des Antriebsreglers automatisch starten. Scope-Aufnahme wird mit den Einstellungen gestartet, die zuletzt durch die Aktion A00 gespeichert wurden. T25 gilt nicht für Multiachs-Scope-Aufnahmen.

- ▶ 0: Inaktiv
- ▶ 1: Aktiv

Doppelachsregler: 1.T25 gilt auch für Achse B; 2.T25 ist ohne Funktion.

Bereiten Sie die automatische Erstellung einer Scope-Aufnahme wie nachfolgend beschrieben vor.

- ✓ Sie haben eine Online-Verbindung zum Antriebsregler hergestellt.
- 1. Markieren Sie im Projektbaum den betreffenden Antriebsregler und klicken Sie im Projektmenü > Bereich **Parameterliste** auf die Schaltfläche für die gewählte Achse.
- 2. Gruppe T > Parameter T25 Automatisch starten:  
Wählen Sie 1: Aktiv.
- 3. Klicken Sie im Projektmenü auf **Scope**.  
⇒ Das Fenster **Scope** öffnet sich.
- 4. Klicken Sie auf **Einstellungen**.  
⇒ Das Fenster **Einstellungen** öffnet sich.
- 5. Definieren Sie die Kanalbelegungen und Trigger-Bedingungen für die Aufnahme und schließen Sie anschließend das Fenster.
- 6. Klicken Sie im Fenster **Scope** auf **Start**, um die Einstellungen auf den Antriebsregler zu übertragen.
- 7. Speichern Sie die Einstellungen nichtflüchtig (A00).  
⇒ Mit dem nächsten Neustart startet die Scope-Aufnahme automatisch.

### 20.4.2 T26 | Serienaufnahme | G6 | V1

Einstellung für die Scope-Aufnahme. T26 gilt nicht für Multiachs-Scope-Aufnahmen.

- ▶ 0: Inaktiv  
Scope-Aufnahme wird durch den Anwender oder einmalig durch Neustart des Antriebsreglers gestartet (T25 = 1: Aktiv).  
Die abgeschlossene Scope-Aufnahme wird temporär im Antriebsregler gespeichert und kann von der DriveControlSuite ausgelesen werden (Voraussetzung: Fenster **Scope** geöffnet).
- ▶ 3: Aktiv  
Scope-Serienaufnahmen werden initial durch den Anwender oder durch Neustart des Antriebsreglers gestartet (T25 = 1: Aktiv).  
Die abgeschlossene Scope-Aufnahme wird temporär im Antriebsregler gespeichert und kann von der DriveControlSuite ausgelesen werden (Voraussetzung: Fenster **Scope** geöffnet).  
Solange T26 = 3: Aktiv ist, wird nach jeder abgeschlossenen Aufnahme automatisch die nächste Aufnahme ausgelöst und die vorherige Aufnahme im Antriebsregler überschrieben.

## 21 Tausch

Die nachfolgenden Kapitel beschreiben den Austausch eines Antriebsreglers sowie des verfügbaren Zubehörs.

### 21.1 Motortausch

Bei Austausch eines Synchron-Servomotors mit EnDat-Encoder und elektronischem Typenschild erkennt der Antriebsregler beim Einschalten des Antriebsreglers einen durchgeführten Motortausch (Voraussetzung: B04 = 64: Aktiv).

Als Reaktion liest der Antriebsregler die geänderten Daten aus dem elektronischen Typenschild aus, überträgt diese Daten in die entsprechenden Parameter und meldet den Vorgang durch eine Störung des Typs 81: Motorzuordnung. Anhand der Störungsursache können Sie erkennen, was sich geändert hat.

Um die geänderten Daten auf die SD-Karte zu übernehmen und damit nichtflüchtig zu speichern, müssen Sie die Aktion Werte speichern in Parameter A00 ausführen.

Andernfalls wird beim nächsten Einschalten des Antriebsreglers das elektronische Typenschild erneut ausgelesen und die geänderten Daten durch eine Störung des Typs 81: Motorzuordnung gemeldet.

### 21.2 Antriebsregler tauschen



#### WARNUNG!

##### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

- Schalten Sie vor sämtlichen Arbeiten an den Geräten alle Versorgungsspannungen ab!
- Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.



#### ACHTUNG!

##### Verlust der Absolutposition!

Wird das Encoderkabel vom Batteriemodul PMC AES getrennt, geht die Absolutposition im Encoder verloren.

- Trennen Sie bei Service-Arbeiten nicht das Encoderkabel vom PMC AES! Trennen Sie das PMC AES vom Antriebsregler.



#### Information

Beachten Sie, dass die SD-Karte des auszutauschenden Antriebsreglers nur für Antriebsregler der gleichen Baureihe wiederverwendet werden kann.



#### Information


Bei dem Sicherheitsmodul handelt es sich um eine fest in den Antriebsregler integrierte Komponente, die weder baulich noch technisch oder elektrisch modifiziert werden darf!

## Werkzeug und Material

Sie benötigen:


- ▶ Werkzeug zum Lösen und Festziehen der Befestigungsschrauben

## Voraussetzungen und Austausch

- ✓ Es werden Antriebsregler gleicher Baureihe und gleicher Leistung gegeneinander ausgetauscht.
  - ✓ Die Feldbusvarianten der Firmware von einzubauendem und auszutauschendem Antriebsregler stimmen überein.
  - ✓ Hardware und Firmware des einzubauenden Antriebsreglers haben die gleiche oder eine neuere Version als die des auszutauschenden Antriebsreglers.
  - ✓ Die SD-Karte des auszutauschenden Antriebsreglers liegt vor; auf der SD-Karte ist das Originalprojekt gespeichert. Oder: Das Steuerteil des auszutauschenden Antriebsreglers funktioniert noch; kopieren Sie das Originalprojekt vor dem Ausbau des Antriebsreglers auf die SD-Karte.
1. Optional: Wenn ein Batteriemodul PMC AES vorhanden ist, trennen Sie das PMC AES vom Antriebsregler.
  2. Ziehen Sie alle Klemmen vom auszubauenden Antriebsregler ab.
  3. Lösen Sie die Befestigungsschrauben und nehmen Sie den Antriebsregler aus dem Schaltschrank.
  4. Stecken Sie die SD-Karte mit dem Originalprojekt in den einzubauenden Antriebsregler ein.
  5. Bauen Sie den neuen Antriebsregler in den Schaltschrank ein.
  6. Schließen Sie den Schutzleiter an den Erdungsbolzen des Versorgungsmoduls an. Alternativ zur Schutzleiterverbindung über die 3. Kupferschiene (PE-Schiene) in den Hinterbaumodulen können die Antriebsregler einzeln über ihre Erdungsbolzen an das Schutzleitersystem angeschlossen werden. Beachten Sie die Hinweise und Anforderungen zur [Schutzerdung](#) [ 133].
  7. Stecken Sie die Klemmen wieder auf.
  8. Optional: Wenn ein Batteriemodul PMC AES vorhanden war, stecken Sie es mit dem verbundenen Encoderkabel am Antriebsregler auf. Ziehen Sie die Rändelschrauben an, damit das PMC AES sicher mit dem Antriebsregler verbunden ist.
  9. Optional: Sofern Sie das Sicherheitsmodul PMC SY6 oder PMC SU6 verwenden, müssen Sie seine eindeutige Adresse im FSoE- bzw. PROFIsafe-Netzwerk vom ausgetauschten auf den neuen Antriebsregler über die DIP-Schalter übertragen, um es eindeutig im Netzwerk identifizieren zu können. Weitere Informationen entnehmen Sie dem Handbuch zum entsprechenden Sicherheitsmodul.
- ⇒ Der Tausch des Antriebsreglers ist abgeschlossen.



## 21.3 SD-Karte ersetzen


Pilz empfiehlt den Einsatz von Karten mit einer Speicherkapazität von 2 bis 4 GB. Die Karten benötigen eine FAT32-Formatierung (siehe auch [X700: SD-Slot](#) [ 172]).

### Vorbereitung

Um die neue, formatierte Karte für den Betrieb im Antriebsregler vorzubereiten, gehen Sie wie folgt vor:

1. Schalten Sie die 24 V<sub>DC</sub>-Versorgung des Steuerteils ein.
  2. Stecken Sie die formatierte SD-Karte ein.
  3. Führen Sie die Aktion A00 aus, und warten Sie, bis das Speichern beendet ist.
- ⇒ Die Vorbereitung der SD-Karte ist abgeschlossen.

Ist beim Starten des Antriebsreglers eine SD-Karte eingesteckt, wird von dieser gestartet. Eine im internen Speicher des Antriebsreglers vorhandene Konfiguration wird ignoriert. Ist auf der SD-Karte keine Konfiguration vorhanden, oder ist diese ungültig, startet der Antriebsregler im Notbetrieb. Bei Antriebsreglern mit einer Firmware ab V 6.5-A wird im Notbetrieb für die Service-Schnittstelle X9 die feste IP-Adresse 192.168.3.2 und die feste Subnetzmaske 255.255.255.0 verwendet.

Im Notbetrieb kann die interne Konfiguration nicht ausgelesen werden. Wenn Sie eine Datensicherung aus dem internen Speicher des Antriebsreglers benötigen, müssen Sie die Informationen zur gewünschten IP-Adresse, Subnetzmaske sowie zur Adressvergabe auf der SD-Karte speichern (siehe [Antriebsregler im Notbetrieb starten](#) [ 224]).

## 21.4 Versorgungsmodul tauschen



### WARNUNG!

#### Elektrische Spannung! Lebensgefahr durch Stromschlag!

- Schalten Sie vor sämtlichen Arbeiten an den Geräten alle Versorgungsspannungen ab!
- Beachten Sie die Entladungszeit der Zwischenkreiskondensatoren in den allgemeinen technischen Daten. Sie können erst nach dieser Zeitspanne die Spannungsfreiheit voraussetzen.

### Werkzeug und Material

Sie benötigen:

- Werkzeug zum Lösen und Festziehen der Befestigungsschrauben

### Voraussetzungen und Austausch

- ✓ Es werden Versorgungsmodule gleicher Baureihe und gleicher Leistung gegeneinander ausgetauscht.
  - ✓ Die Hardware und Firmware des einzubauenden Versorgungsmoduls haben die gleiche oder eine neuere Version als die des auszubauenden Versorgungsmoduls.
1. Ziehen Sie alle Klemmen vom auszubauenden Versorgungsmodul ab.
  2. Lösen Sie die Befestigungsschrauben und nehmen Sie das Versorgungsmodul aus dem Schaltschrank.
  3. Bauen Sie das neue Versorgungsmodul in den Schaltschrank ein.
  4. Stecken Sie die Klemmen wieder auf.

## 21.5 Firmware aktualisieren

Die Antriebsregler werden in der Regel mit der neuesten Firmware-Version ausgeliefert. Mit Hilfe der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite können Sie die Firmware-Version von einem oder auch von mehreren Antriebsreglern gleichzeitig aktualisieren und das erfolgreiche Update im Anschluss kontrollieren. Steht Ihnen am Antriebsregler-Standort hingegen kein PC mit Netzwerkverbindung zur Verfügung, können Sie eine aktuellere Firmware-Version alternativ über SD-Karte übertragen.

### 21.5.1 Firmware über DS6 tauschen oder aktualisieren

Wenn Sie eine andere Firmware-Version benötigen oder die Firmware eines Antriebsreglers aktualisieren möchten, können Sie die Firmware mit Hilfe der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite ändern. Ein Live-Firmware-Update können Sie im laufenden Betrieb von Antriebsregler und Maschine vorbereiten. Das Update wird erst nach einem Neustart wirksam. Durch die doppelte Firmware-Haltung wird ein Firmware-Verlust oder das Eintreten eines Service-Falls ausgeschlossen, da sichergestellt ist, dass beispielsweise bei einem Verbindungsabbruch auf die bereits vorhandene Firmware zugegriffen werden kann.

Um ein Live-Firmware-Update durchzuführen, müssen Sie Ihren PC und den Antriebsregler über das Netzwerk verbinden.



#### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:



- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

## Live-Firmware-Update durchführen

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet.
- 1. Starten Sie die DriveControlSuite.
- 2. Klicken Sie auf Online-Verbindung.
  - ⇒ Der Dialog Verbindung hinzufügen öffnet sich.
- 3. Register Direktverbindung > Spalte IP-Adresse:  
Aktivieren Sie die betreffende IP-Adresse und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
  - ⇒ Das Fenster Online-Funktionen öffnet sich. Der Antriebsregler, der über die ausgewählte IP-Adresse angeschlossen ist, wird angezeigt.
- 4. Register Live-Firmware-Update:  
Per Default ist die neueste, zur Version der DriveControlSuite passende Firmware-Version ausgewählt. Klicken Sie auf Allen Antriebsreglern Standardversion zuordnen.
  - ⇒ Die Auswahl Kein Live-Firmware-Update des Antriebsreglers ändert sich in Standardversion.
- 5. Optional: Wenn Sie einem Antriebsregler eine alternative, lokal gespeicherte Firmware-Version zuordnen möchten, gehen Sie wie folgt vor:
  - 5.1. Klicken Sie auf Neue Firmware-Version hinzufügen, navigieren Sie zu dem Verzeichnis und laden Sie die Datei.
  - 5.2. Ändern Sie anschließend die Auswahl Standardversion des Antriebsreglers in Alternativversion, und wählen Sie die zuvor hochgeladene Firmware-Version aus der zugehörigen Auswahlliste.
- 6. Register Live-Firmware-Update:  
Klicken Sie auf Live-Firmware-Update starten.
- 7. Bestätigen Sie den Sicherheitshinweis mit OK.
  - ⇒ Das Firmware-Update wird übertragen.
- 8. Da das Firmware-Update erst nach einem Neustart des Antriebsreglers wirksam wird, klicken Sie nach Beendigung der Übertragung auf Alle Antriebsregler neu starten.
- 9. Bestätigen Sie den Neustart mit Ja.
  - ⇒ Die Feldbuskommunikation und die Verbindung zur DriveControlSuite werden unterbrochen und der Antriebsregler startet neu.

## 21.5.2 Firmware über SD-Karte aktualisieren

Wenn Sie die Firmware eines Antriebsreglers aktualisieren möchten, dafür jedoch nicht auf einen PC mit Netzwerkverbindung zugreifen können, können Sie eine Firmware-Version über SD-Karte auf den Antriebsregler übertragen.

- ✓ Die Firmware des Antriebsreglers hat mindestens Version 6.4-A.
  - ✓ Eine aktuellere Version der DriveControlSuite ist auf Ihrem PC installiert.
  - ✓ Bereiten Sie eine SD-Karte mit der aktuelleren Firmware-Version vor: Erstellen Sie hierzu auf der SD-Karte das Verzeichnis `firmware`. Kopieren Sie anschließend über den Windows-Explorer die Datei `firmware.slf` aus dem Installationsverzeichnis der DriveControlSuite (`C:\Program Files (x86)\STOBER\DriveControlSuite\Suite`) in dieses Verzeichnis. Für Informationen zu verwendbaren SD-Karten siehe [X700: SD-Slot](#) [ 172].
  - ✓ Während des Übertragens einer Firmware-Datei über SD-Karte blinken die drei LEDs in verschiedener Kombination und Frequenz. Für Informationen hierzu siehe [Zustand Antriebsregler](#) [ 297].
1. Stecken Sie die vorbereitete SD-Karte in den Antriebsregler.
  2. Starten Sie den Antriebsregler.
    - ⇒ Die Übertragung der Firmware-Datei startet.
  3. Entfernen Sie die SD-Karte, wenn die Übertragung abgeschlossen ist.
    - ⇒ Der Kopiervorgang ist erfolgreich abgeschlossen, sobald die grüne LED des Antriebsreglers mit einem 1-fachen Flash blinkt.
  4. Da das Firmware-Update erst nach einem Neustart des Antriebsreglers wirksam wird, starten Sie nach Beendigung der Übertragung den Antriebsregler neu.



### Information

Die Feldbusvariante der Firmware (EC oder PN) kann nicht gewechselt werden. Die Feldbusvariante der Firmware auf der SD-Karte muss mit der Feldbusvariante der Antriebsregler-Firmware übereinstimmen.



### Information

An Antriebsregler ab Firmware-Version 6.5-H können Sie auch eine ältere Firmware-Version übertragen.

## 21.6 Feldbus über DS6 wechseln

Die Feldbuskommunikation wird über die Firmware bestimmt und der Antriebsregler PMC SI6 mit der Firmware-Version in der gewünschten Feldbusvariante ausgeliefert. Sie können den Feldbus nachträglich mit Hilfe der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite wechseln.



### Information

Sie können den Feldbus nur bei Antriebsreglern mit Option PMC SZ6 (ohne Sicherheitstechnik) oder Option PMC SR6 (STO über Klemmen) nachträglich wechseln.

Aus Gewährleistungsgründen werden Sie während des Feldbuswechsels aufgefordert, unseren Service per E-Mail an [support@pilz.com](mailto:support@pilz.com) über den Wechsel zu informieren. Die hierfür relevanten Informationen können Sie direkt aus der DriveControlSuite an Ihr E-Mail-Programm übergeben.



### Information

Bei Änderung der Feldbusvariante des Antriebsreglers ohne Rückmeldung an unseren Service erlischt der Gewährleistungsanspruch.

Um den Feldbuswechsel durchzuführen, müssen Sie Ihren PC und den Antriebsregler über das Netzwerk verbinden.



### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet.
- 1. Starten Sie die DriveControlSuite.
- 2. Klicken Sie auf Online-Verbindung.
  - ⇒ Der Dialog Verbindung hinzufügen öffnet sich.
- 3. Register Direktverbindung > Spalte IP-Adresse:  
Aktivieren Sie die betreffende IP-Adresse und bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
  - ⇒ Das Fenster Online-Funktionen öffnet sich. Der Antriebsregler, der über die ausgewählte IP-Adresse angeschlossen ist, wird angezeigt.
- 4. Register Live-Firmware-Update:  
Ändern Sie die Auswahl Kein Live-Firmware-Update des Antriebsreglers in Feldbus wechseln und klicken Sie auf Feldbusvariante wählen und starten.
- 5. Bestätigen Sie den Sicherheitshinweis mit OK.
  - ⇒ Der Dialog Feldbus auswählen und starten öffnet sich.
- 6. Klicken Sie auf den Link E-Mail versenden, um Ihr Standard-E-Mail-Programm zu öffnen.  
Alternativ können Sie über den 2. Link die Informationen in die Zwischenablage kopieren, um sie manuell in das gewünschte E-Mail-Programm einzufügen.

7. Senden Sie die Informationen an den Pilz Service.
8. Aktivieren Sie anschließend im Dialog die Option zum erfolgreichen Versand der E-Mail und klicken Sie auf **Live-Update starten**.
  - ⇒ Das Firmware-Update wird übertragen.
9. Da das Firmware-Update erst nach einem Neustart des Antriebsreglers wirksam wird, klicken Sie nach Beendigung der Übertragung auf **Alle Antriebsregler neu starten**.
10. Bestätigen Sie den Neustart mit **Ja**.
  - ⇒ Die Feldbuskommunikation und die Verbindung zur DriveControlSuite werden unterbrochen und der Antriebsregler startet neu.

## 22 Rückdokumentation

Wenn Sie Fragen rund um die Inbetriebnahme haben und sich an unseren Service wenden möchten, erstellen Sie im Vorfeld eine Rückdokumentation und senden Sie diese an die E-Mail-Adresse unseres Supports.

### 22.1 Rückdokumentation in neues Projekt erstellen

Um eine Rückdokumentation zu erstellen, müssen Sie Ihren PC und den Antriebsregler über das Netzwerk verbinden.



#### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet.
- 1. Starten Sie die DriveControlSuite.
- 2. Klicken Sie auf Projekt auslesen.
  - ⇒ Der Dialog Verbindung hinzufügen öffnet sich.
- 3. Register Direktverbindung > Spalte IP-Adresse:  
Aktivieren Sie die betreffende IP-Adresse. Bestätigen Sie Ihre Auswahl mit OK.
  - ⇒ Das Fenster Online-Funktionen öffnet sich. Der Antriebsregler, der über die zuvor ausgewählte IP-Adresse angeschlossen ist, wird angezeigt.
- 4. Register Online:  
Klicken Sie auf Online-Verbindung herstellen.
  - ⇒ Die Datenverbindung wird hergestellt und die Projektierungsdaten werden vom Antriebsregler auf den PC übertragen.
  - ⇒ Der Antriebsregler wird im Projektbaum angelegt und ist aktiv.
- 5. Klicken Sie anschließend im Fenster Online-Verbindung > Register Online auf Alle Antriebsregler offline setzen (mit Rückdokumentation)
- 6. Bestätigen Sie den Dialog Rückdokumentation mit OK.
  - ⇒ Die Verbindung wird getrennt.
  - ⇒ Der Antriebsregler erhält einen Schreibschutz (Status Schloss mit rotem R).
- 7. Speichern Sie das Projekt in einem lokalen Verzeichnis und senden Sie uns die Datei zu.

## 22.2 Rückdokumentation in vorhandenes Projekt laden

Um eine Rückdokumentation zu erstellen, müssen Sie Ihren PC und den Antriebsregler über das Netzwerk verbinden.



### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain auffindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

- ✓ Der Antriebsregler ist eingeschaltet.
  - ✓ Eine zu Ihrem Antriebssystem passende Projektdatei ist vorhanden.
1. Starten Sie die DriveControlSuite.
  2. Klicken Sie im Startbildschirm auf **Projekt öffnen** oder wählen Sie ein Projekt aus der Liste **Zuletzt verwendete Projekte**.
    - ⇒ Das bestehende Projekt wird geöffnet.
  3. Klicken Sie im Projektmenü auf **Online-Verbindung**.
    - ⇒ Der Dialog **Verbindung hinzufügen** öffnet sich.
  4. Register **Direktverbindung** > Spalte **IP-Adresse**:  
Aktivieren Sie die betreffende IP-Adresse. Bestätigen Sie Ihre Auswahl mit **OK**.
    - ⇒ Das Fenster **Online-Funktionen** öffnet sich. Der Antriebsregler, der über die zuvor ausgewählte IP-Adresse angeschlossen ist, wird angezeigt und wird per Default für den Datenabgleich ignoriert.
  5. Register **Online**:  
Klicken Sie auf **Alle auf lesen setzen**, um den Antriebsregler für den lesenden Datenabgleich zu aktivieren.
  6. Klicken Sie auf **Alle nach Referenz zuordnen**, um dem Antriebsregler den projektierten Antriebsregler zuzuordnen.
  7. Klicken Sie anschließend auf **Online-Verbindung herstellen**.
    - ⇒ Die Datenverbindung wird hergestellt und die Projektierungsdaten werden abgeglichen; sind die Projektierungsdaten identisch, werden nur die Parameterwerte vom Antriebsregler auf den PC übertragen.
    - ⇒ Der Antriebsregler wird im Projekt aktualisiert und ist aktiv.
  8. Klicken Sie anschließend im Fenster **Online-Funktionen** > Register **Online** auf **Alle Antriebsregler offline setzen (mit Rückdokumentation)**.
  9. Bestätigen Sie den Dialog **Rückdokumentation** mit **OK**.
    - ⇒ Die Verbindung wird getrennt.
    - ⇒ Der Antriebsregler erhält einen Schreibschutz (Status Schloss mit rotem R).
  10. Speichern Sie das Projekt in einem lokalen Verzeichnis und senden Sie uns die Datei zu.



## 23 Anhang

### 23.1 Gewichte

Beschreibung	Typ	Gewicht ohne Verpackung [g]	Gewicht mit Verpackung [g]
Einzelachsregler BG 0	PMC SI6A061	2980	4600
Doppelachsregler BG 0	PMC SI6A062	3460	5060
Einzelachsregler BG 1	PMC SI6A161	3880	5260
Doppelachsregler BG 1	PMC SI6A162	4820	6240
Einzelachsregler BG 2	PMC SI6A261	4760	6200
Doppelachsregler BG 2	PMC SI6A262	6240	7420
Einzelachsregler BG 3	PMC SI6A361	6180	7360
Versorgungsmodul BG 2	PMC PS6A24	2680	4180
Versorgungsmodul BG 3	PMC PS6A34	3820	4920
Versorgungsmodul BG 4	PMC PS6A44	6640	7640
Klemmensatz für Versorgungsmodul oder Antriebsregler	Alle	100	100
Quick DC-Link für Versorgungsmodul BG 2	PMC DL6B20	480	520
Quick DC-Link für Versorgungsmodul BG 3	PMC DL6B21	740	780
Quick DC-Link für Versorgungsmodul BG 4	PMC DL6B22	1400	1440
Quick DC-Link für Antriebsregler BG 0	PMC DL6B10	440	480
Quick DC-Link für Antriebsregler BG 1 oder 2 (Einzelachsregler)	PMC DL6B11	560	600
Quick DC-Link für Antriebsregler BG 2 (Doppelachsregler) oder 3	PMC DL6B12	880	920
Abdeckung für Quick DC-Link PMC DL6B10 oder PMC DL6B20	PMC QDL6C10	130	130
Abdeckung für Quick DC-Link PMC DL6B11 oder PMC DL6B21	PMC QDL6C11	190	190
Abdeckung für Quick DC-Link PMC DL6B12	PMC QDL6C12	300	300
Quick DC-Link Isolationsendteil	—	50	50
Optionsmodul ohne Sicherheitstechnik	PMC SZ6	50	50
Sicherheitsmodul – STO über Klemmen	PMC SR6	50	50
Sicherheitsmodul – STO und SS1 über FSoE	PMC SY6	50	50
Sicherheitsmodul – STO und SS1 über PROFIsafe	PMC SU6	50	50

Beschreibung	Typ	Gewicht ohne Verpackung [g]	Gewicht mit Verpackung [g]
EtherCAT-Kabel ca. 0,25 m	—	15	15
EtherCAT-Kabel ca. 0,5 m	—	20	20
PC-Verbindungskabel	—	190	190
USB 2.0 Ethernet-Adapter	—	50	50
Bremswiderstand	PMC KWADQU 420×91 mit MWS310L	2770	2770
	PMC FZZMQU 400×65	4200	4200
	PMC FGFKQU 31005	7500	7500
Netzdrossel	PMC TEP4010-2US00	9900	9900
Ausgangsdrossel	PMC TEP3720-0ES41	2900	2900
	PMC TEP3820-0CS41	5900	5900
	PMC TEP4020-0RS41	8800	8800
Batteriemodul	PMC AES	60	60
HTL- auf TTL-Adapter	PMC HT6	30	30
Schnittstellenadapter	PMC AP6A00	30	30
	PMC AP6A01	30	30

Tab. 279: Gewichte PMC PS6, PMC SI6 und Zubehör

## 23.2 Klemmenspezifikationen

Relevante Informationen für die Projektierung der Anschlussverdrahtung entnehmen Sie den folgenden Kapiteln.

Die EN 60204-1 enthält grundlegende Empfehlungen, die bei der Auswahl von Leitern berücksichtigt werden sollten. Sie gibt im Kapitel "Leiter, Kabel und Leitungen" neben den Angaben zur maximalen Strombelastbarkeit der Adern in Abhängigkeit von der Verlegeart auch Hinweise zum Derating, beispielsweise für erhöhte Umgebungstemperaturen oder Leitungen mit mehreren belasteten Einzeladern.



### WARNUNG!

#### Personen- und Sachschaden durch elektrischen Schlag und thermische Überlastung!

- Konfektionieren Sie die Leiterenden den Klemmenspezifikationen entsprechend.
- Überprüfen Sie bei vorkonfektionierten Kabeln und Leitern die Leiterenden und passen Sie diese gegebenenfalls an.

### 23.2.1 Übersicht

Welche Spezifikationen für welche Anschlüsse in Abhängigkeit vom Typ des Antriebsreglers und des Zubehörs sowie des Versorgungsmoduls zu beachten sind, verdeutlichen die folgenden Tabellen.

#### Antriebsregler

Typ	X2A, X2B	X11, X300	X20A, X20B	X22	X101, X103
PMC SI6A061	BCF 3,81 180 SN [ 404]	BLDF 5.08 180 SN [ 405]	GFKC 2,5 -ST-7,62 [ 408]	ISPC 5 -STGCL-7,62 [ 409]	FMC 1,5 -ST-3,5 [ 407]
PMC SI6A062			SPC 5 -ST-7,62 [ 411]	ISPC 16 -ST-10,16 [ 410]	
PMC SI6A161					
PMC SI6A162					
PMC SI6A261					
PMC SI6A262	BLF 5.08HC 180 SN [ 405]		SPC 16 -ST-10,16 [ 412]	BUZ 10.16IT 180 MF [ 406]	
PMC SI6A361					











Tab. 280: Klemmenspezifikationen für das Grundgerät

#### Sicherheitstechnik

Typ	X12
PMC SR6	BCF 3,81 180 SN [ 404]





Tab. 281: Klemmenspezifikationen der Sicherheitstechnik

## Versorgungsmodul

Typ	X10	X11	X21	X22	X23	X100
PMC PS6A24	SPC 16 -ST-10,16 [  412]	BLDF 5.08 180 SN [  405]	ISPC 5 -STGCL-7,6 2 [  409]	ISPC 16 -ST-10,16 [  410]	FKC 2,5 -ST-5,08 [  406]	FMC 1,5 -ST-3,5 [  407]
PMC PS6A34	BUZ 10.16IT 180 MF [  406]			BUZ 10.16IT 180 MF [  406]		
PMC PS6A44	MKDSP 50 -17,5 [  411]		LPT 16 -10,0-ZB [  410]	—		

Tab. 282: Klemmenspezifikationen für das Versorgungsmodul

## Bremswiderstände

Typ	Bremswiderstand	Temperaturüberwachung
PMC FZZMQU	G 10/2 [  408]	G 5/2 [  407]
PMC FGFKQU	G 10/2 [  408]	G 5/2 [  407]

Tab. 283: Klemmenspezifikationen für die Bremswiderstände

## 23.2.2

## BCF 3,81 180 SN

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	3,81 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{amb} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 16 A/ 10 A/11 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	1,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	1,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	1,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	16
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,14 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	26
Abisolierlänge	—	10 mm
Anzugsdrehmoment	—	—

Tab. 284: Spezifikation BCF 3,81 180 SN BK

**23.2.3 BLF 5.08HC 180 SN**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	5,08 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 16 A/ 10 A/10 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	12
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	26
Abisolierlänge	—	10 mm
Anzugsdrehmoment	—	—

Tab. 285: Spezifikation BFL 5.08HC 180 SN

**23.2.4 BLDF 5.08 180 SN**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	5,08 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 14 A/ 10 A/10 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	12
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	26
Abisolierlänge	—	10 mm
Anzugsdrehmoment	—	—

Tab. 286: Spezifikation BLDF 5.08 180 SN

**23.2.5 BUZ 10.16IT 180 MF**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	10,16 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40^\circ\text{C}$	—	CE/UL/CSA: 61 A/ 60 A/60 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	16,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	4
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	22
Abisolierlänge	—	12 mm
Anzugsdrehmoment	—	2,0 Nm (18 Lb.inch)

Tab. 287: Spezifikation BUZ 10.16IT 180 MF

**23.2.6 FKC 2,5 -ST-5,08**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	5,08 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40^\circ\text{C}$	—	CE/UL/CSA: 12 A/ 10 A/10 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	1,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	12
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	26
Abisolierlänge	—	10 mm
Anzugsdrehmoment	—	—

Tab. 288: Spezifikation FKC 2,5 -ST-5,08

**23.2.7 FMC 1,5 -ST-3,5**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	3,5 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 8 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	1,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	1,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	16
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	—
	AWG nach UL/CSA	24
Abisolierlänge	—	10 mm
Anzugsdrehmoment	—	—

Tab. 289: Spezifikation FMC 1,5 -ST-3,5

**23.2.8 G 5/2**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	17,5 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 32 A/ 30 A/30 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	4,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	4,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	1,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	10
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,2 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	26
Abisolierlänge	—	8 mm
Anzugsdrehmoment	—	0,6 – 0,8 Nm

Tab. 290: Spezifikation G 5/2

**23.2.9 G 10/2**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	17,5 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 57 A/ 65 A/65 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	10,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	6,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	6
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,5 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	24
Abisolierlänge	—	12 mm
Anzugsdrehmoment	—	1,5 – 1,8 Nm

Tab. 291: Spezifikation G 10/2

**23.2.10 GFKC 2,5 -ST-7,62**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	7,62 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 12 A/ 10 A/10 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	1,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	12
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	24
Abisolierlänge	—	10 mm
Anzugsdrehmoment (für Klemmen mit Schraube)	—	0,3 – 0,7 Nm

Tab. 292: Spezifikation GFKC 2,5 -ST-7,62



**23.2.11 GFKIC 2,5 -ST-7,62**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	7,62 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 12 A/ 10 A/10 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	2,5 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	1,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	12
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	26
Abisolierlänge	—	10 mm
Anzugsdrehmoment (für Klemmen mit Schraube)	—	0,3 – 0,7 Nm

Tab. 293: Spezifikation GFKIC 2,5 -ST-7,62

**23.2.12 ISPC 5 -STGCL-7,62**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	7,62 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 32 A/ 35 A/35 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	6,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	6,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	4,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	1,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	8
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	24
Abisolierlänge	—	15 mm
Anzugsdrehmoment	—	—

Tab. 294: Spezifikation ISPC 5 -STGCL-7,62

**23.2.13 ISPC 16 -ST-10,16**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	10,16 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 55 A/ 66 A/66 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	16,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	10,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	4,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	4
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,75 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	20
Abisolierlänge	—	18 mm
Anzugsdrehmoment	—	—

Tab. 295: Spezifikation SPC 16 -ST-10,16

**23.2.14 LPT 16 -10,0-ZB**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	10 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 76 A/ 66 A/66 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	25,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	6,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	4
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,75 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	4,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	18
Abisolierlänge	—	18 – 20 mm
Anzugsdrehmoment	—	—

Tab. 296: Spezifikation ISPC 5 -STGCL-7,62

**23.2.15 MKDSP 50 -17,5**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	17,5 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 192 A/ 160 A/160 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	70,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	50,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	50,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	2
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	1,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	1,5 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	1,5 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	1,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	16
Abisolierlänge	—	20 mm
Anzugsdrehmoment	—	5,5 Nm (49 Lb.inch)

Tab. 297: Spezifikation MKDSP 50 -17,5

**23.2.16 SPC 5 -ST-7,62**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	7,62 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 32 A/ 35 A/35 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	6,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	6,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	4,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	1,5 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	8
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,2 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,25 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	24
Abisolierlänge	—	12–15 mm
Anzugsdrehmoment (für Klemmen mit Schraube)	—	0,3 – 0,7 Nm

Tab. 298: Spezifikation SPC 5 -ST-7,62

**23.2.17 SPC 16 -ST-10,16**

Merkmal	Leitertyp	Wert
Rastermaß	—	10,16 mm
Nennstrom bei $\vartheta_{\text{amb}} = 40\text{ °C}$	—	CE/UL/CSA: 55 A/ 66 A/66 A
Max. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	16,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	16,0 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	10,0 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	4,0 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	4
Min. Leiterquerschnitt	Flexibel ohne AEH	0,75 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH ohne Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	Flexibel mit AEH mit Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	2 Leiter flexibel mit Doppel-AEH mit Kunststoffkragen	0,75 mm <sup>2</sup>
	AWG nach UL/CSA	20
Abisolierlänge	—	18 mm
Anzugsdrehmoment (für Klemmen mit Schraube)	—	0,3 – 0,7 Nm

Tab. 299: Spezifikation SPC 16 -ST-10,16

**23.3 Verschaltungsbeispiele**

Nachfolgende Kapitel zeigen den prinzipiellen Anschluss anhand von Beispielen.

**Information**

Für den UL-konformen Betrieb gilt: Die mit PE gekennzeichneten Anschlüsse sind ausschließlich für die Funktionserdung bestimmt.

## 23.3.1 Betrieb mit 1 Versorgungsmodul

Nachfolgende Grafik zeigt beispielhaft den prinzipiellen Anschluss von einem Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34 und einem Antriebsregler PMC SI6 auf Basis der Zwischenkreiskopplung mit Quick DC-Link PMC DL6B. Applikationsabhängig können abweichende Verschaltungen oder Installationen notwendig sein.

Beachten Sie die Hinweise zur EMV-gerechten Installation (siehe [EMV-Empfehlungen](#) [[136](#)]).

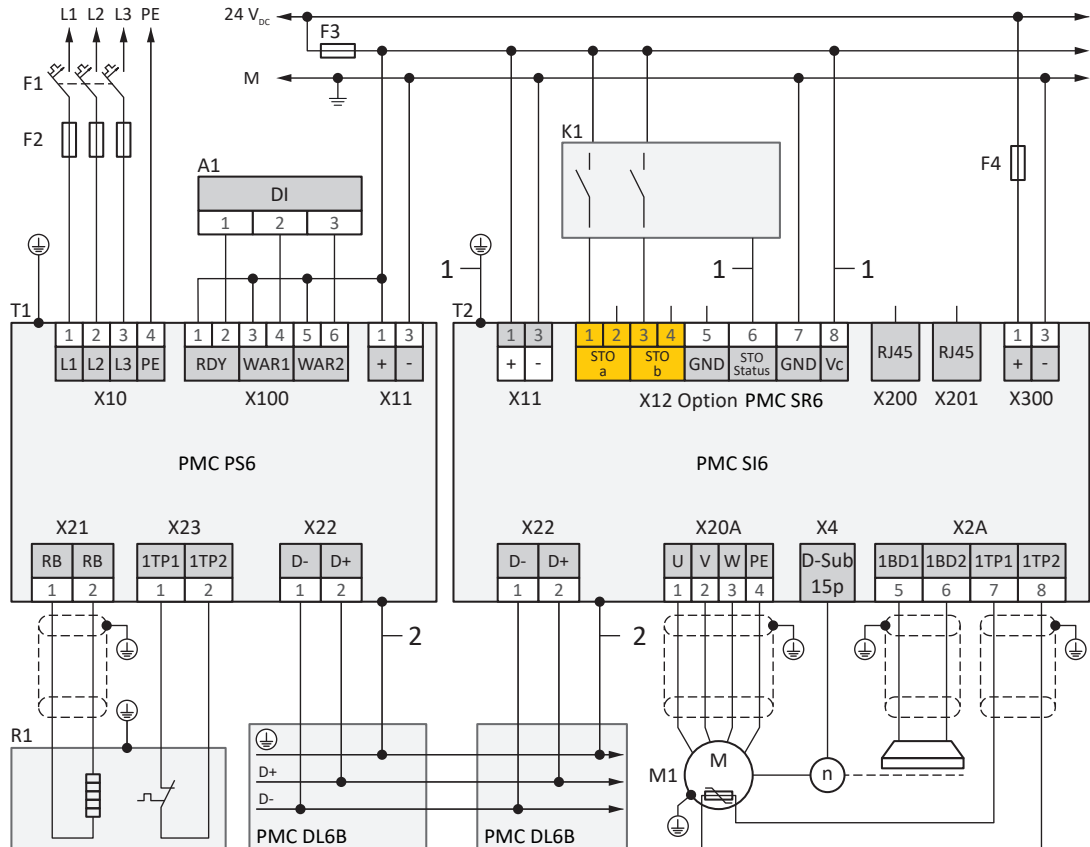


Abb. 93: Verschaltungsbeispiel mit einem Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34

- A1 Steuerung
- F1 – F4 Sicherung
- K1 Sicherheitsschaltgerät
- L1 – L3 Drehstromversorgung
- M Bezugspotenzial
- M1 Motor
- R1 Bremswiderstand
- T1 Versorgungsmodul
- T2 Antriebsregler
- 1 Anschluss optional
- 2 Federkontakt zwischen PMC DL6B und PMC PS6 oder PMC SI6

Für den UL-konformen Betrieb gilt:

Die Schutzterdung der Motoren, die an die Antriebsregler angeschlossen sind, darf nicht über die Klemmen X20A und X20B erfolgen. Der Schutzleiteranschluss des Motors muss anwendungsspezifisch in Übereinstimmung mit den geltenden elektrischen Standards sichergestellt werden.

### 23.3.2 Parallelschaltung

Nachfolgende Grafik zeigt den prinzipiellen Anschluss von 3 Versorgungsmodulen PMC PS6A24 oder PMC PS6A34 und mehreren Antriebsreglern PMC SI6 auf Basis der Zwischenkreiskopplung mit Quick DC-Link PMC DL6B.

Beachten Sie die Hinweise zur EMV-gerechten Installation (siehe [EMV-Empfehlungen](#) [[136](#)]).

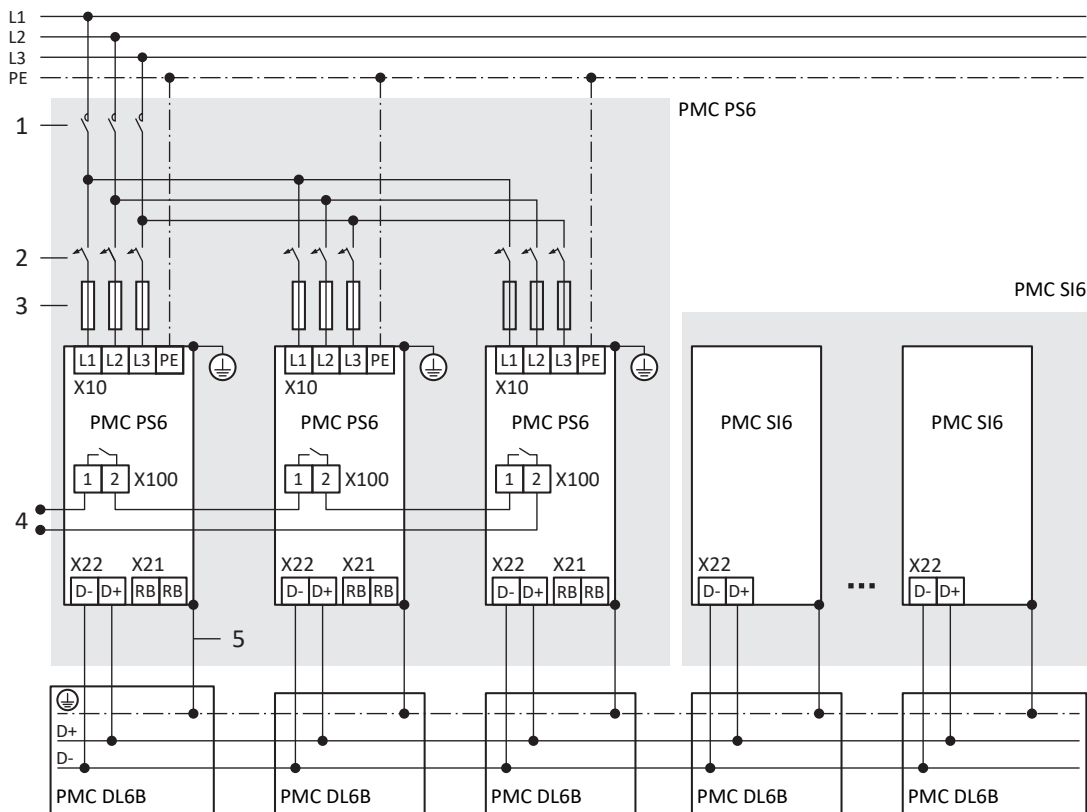


Abb. 94: Verschaltungsbeispiel mit parallel geschalteten Versorgungsmodulen PMC PS6A24 oder PMC PS6A34

- 1 Schütz
- 2 Überlastschutz
- 3 Kurzschlusschutz
- 4 Status-Relais
- 5 Federkontakt zwischen PMC DL6B und PMC PS6 bzw. PMC SI6


Für den UL-konformen Betrieb gilt:

Ein einzelnes Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34 wandelt die 3-phasige AC-Eingangsspannung in eine gemeinsame DC-Bus-Ausgangsspannung um, die zur Versorgung einer oder mehrerer Antriebsregler PMC SI6 verwendet werden kann.

### 23.3.3

#### UL-konformer Anschluss des Versorgungsmoduls

Nachfolgende Grafiken zeigen den prinzipiellen UL-konformen Anschluss von einem Versorgungsmodul PMC PS6 und einem Antriebsregler PMC SI6 auf Basis der Zwischenkreiskopplung mit Quick DC-Link PMC DL6B.

Beachten Sie die Hinweise zur EMV-gerechten Installation (siehe [EMV-Empfehlungen](#) [ 136]).

Für den UL-konformen Betrieb gilt:

PMC PS6A24, PMC PS6A34: Die an Klemme X10 des Versorgungsmoduls PMC PS6 vorhandene Erdung darf nicht für die Schutzterdung des Antriebssystems PMC PS6 in Kombination mit PMC SI6 verwendet werden. Das Gehäuse der Versorgungsmodule PMC PS6 ist durch den Erdungsbolzen M6 mit der Schutzterdung zu verbinden. Beachten Sie ein Anzugsdrehmoment von 4,0 Nm (35 Lb.inch).

PMC PS6A44: Schließen Sie den Schutzleiter über Klemme X10 an das Versorgungsmodul an. Beachten Sie einen Mindestquerschnitt von 10 mm<sup>2</sup> für den Schutzleiter und ein Anzugsdrehmoment von 5,5 Nm (49 Lb.inch).

Beachten Sie bei der Projektierung des Bremswiderstands die Hinweise zum UL-konformen Einsatz (siehe UL-konformer Einsatz).

## Verschaltungsbeispiel mit Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34

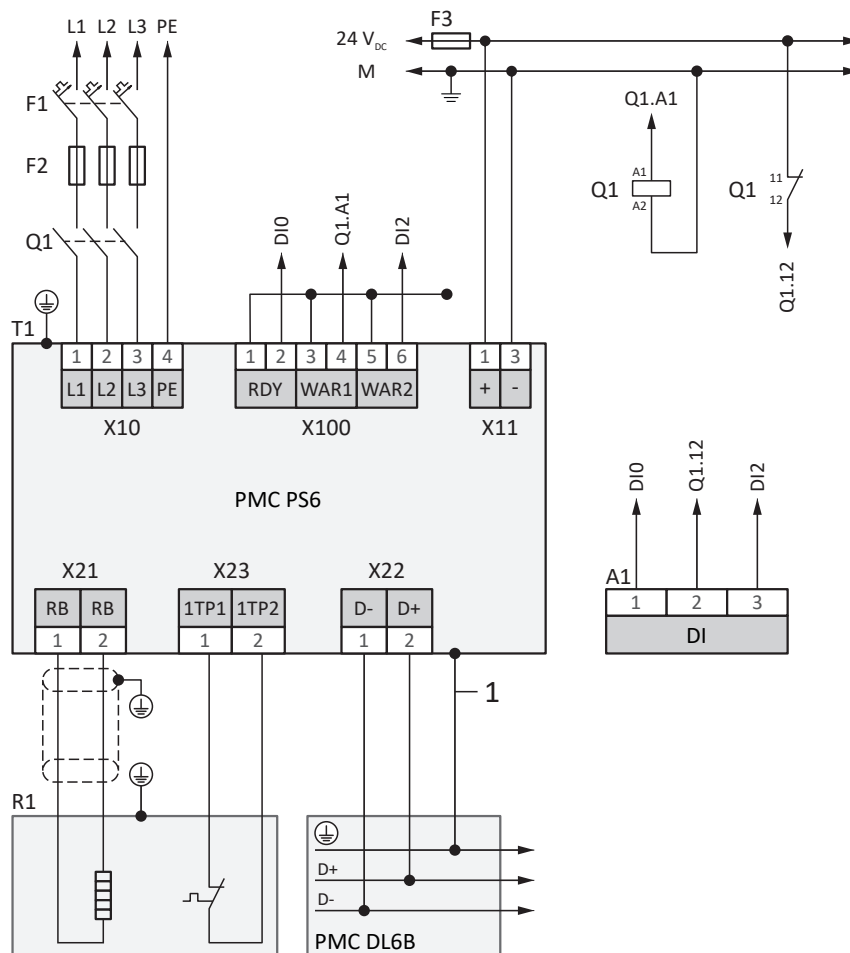


Abb. 95: UL-konformes Verschaltungsbeispiel mit einem Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34

- A1 Steuerung
- F1 – F3 Sicherung (F2 ist optional)
- L1 – L3 Drehstromversorgung
- T1 Versorgungsmodul
- R1 Bremswiderstand
- Q1 Leistungsschalter
- 1 Federkontakt zwischen PMC DL6B und PMC PS6



## Verschaltungsbeispiel mit Versorgungsmodul PMC PS6A44

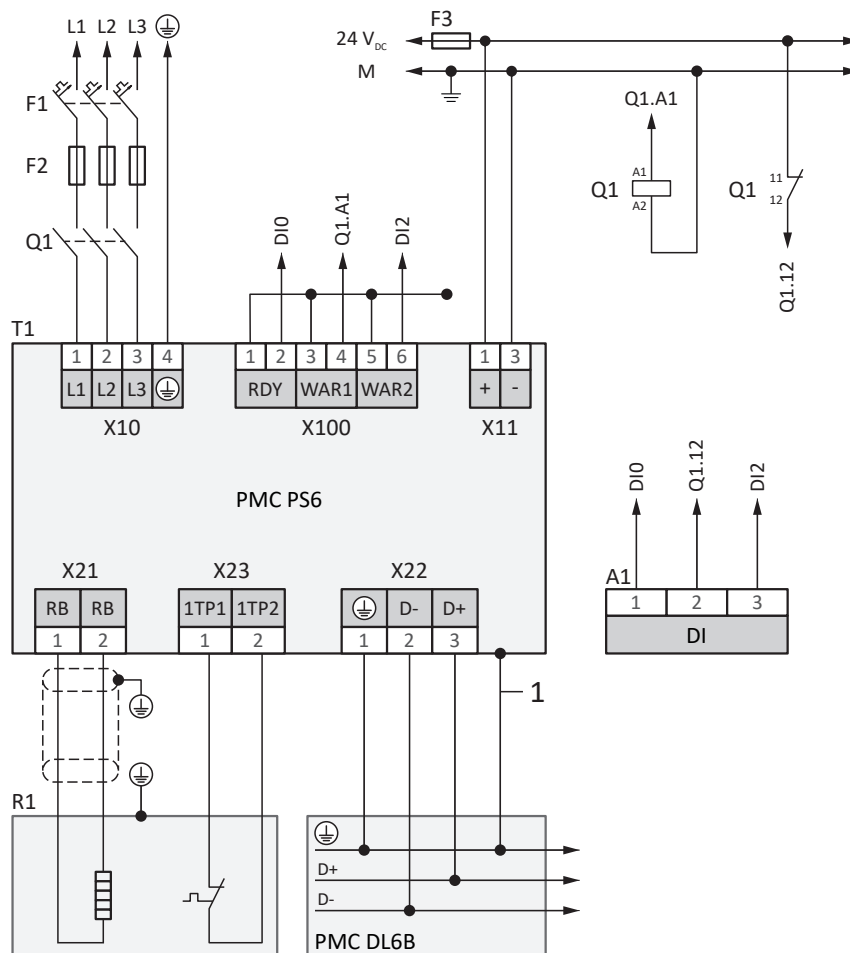


Abb. 96: UL-konformes Verschaltungsbeispiel mit einem Versorgungsmodul PMC PS6A44

- A1 Steuerung
- F1 – F3 Sicherung (F2 ist optional)
- L1 – L3 Drehstromversorgung
- T1 Versorgungsmodul
- R1 Bremswiderstand
- Q1 Leistungsschalter
- 1 Federkontakt zwischen PMC DL6B und PMC PS6

## 23.4 Beispielauslegung für den UL-konformen Betrieb

Die Angaben und Beispiele in diesem Kapitel beziehen sich auf eine Eingangsspannung von 480 V<sub>AC</sub>. Für eine detailliertere Auslegung ist SERVOfsoft als mechanische und elektrische Auslegungssoftware von Antriebssystemen hilfreich.

Die maximale Anzahl der Geräte innerhalb des Verbunds ist durch bestimmte Größen begrenzt. Der Ausgangsnennstrom  $I_{2N,PU}$  des Versorgungsmoduls, die Ladefähigkeit  $C_{N,PU}$  des Versorgungsmoduls und die Kupferschienenlänge von maximal 1500 mm dürfen nicht überschritten werden.

Bei der Bestimmung der maximalen Anzahl der Geräte und der Gesamtlast des modularen Antriebssystems sind die folgenden Regeln zu beachten:

- ▶ Die Summe aller Eingangsströme der an das Versorgungsmodul angeschlossenen Antriebsregler darf den maximalen Ausgangsnennstrom des Versorgungsmoduls nicht überschreiten.
- ▶ Die Summe der Eigenkapazität aller an das Versorgungsmodul angeschlossenen Antriebsregler darf die Ladefähigkeit des Versorgungsmoduls nicht überschreiten.
- ▶ Die Gesamtlänge der für den Verbund verwendeten Kupferschienen darf 1500 mm nicht überschreiten.

Typ	Ladefähigkeit $C_{N,PU}$ [ $\mu$ F]
PMC PS6A24	5000
PMC PS6A34	10000
PMC PS6A44	20000

Tab. 300: Ladefähigkeit des Versorgungsmoduls PMC PS6

Typ	Eigenkapazität $C_{PU}$ [ $\mu$ F]
PMC SI6A061	180
PMC SI6A062	270
PMC SI6A161	470
PMC SI6A162	940
PMC SI6A261	940
PMC SI6A262	2250
PMC SI6A361	2250

Tab. 301: Eigenkapazität der an das Versorgungsmodul PMC PS6 angeschlossenen Antriebsregler PMC SI6

### 23.4.1 Maximalbetrieb an PMC PS6A24

Antriebsregler				Quick DC-Link	Begrenzende Größe			Beispiele <sup>24</sup>	
Typ	Eigenkapazität $C_{PU}$ [μF]	Eingangsnennstrom (DC) $I_{1N,PU}$ [A] <sup>25</sup>	Breite [mm]	Typ	Ladefähigkeit ( $C_{N,PU}$ = max. 5000 μF)	Ausgangsnennstrom ( $I_{2N,PU}$ = max. 21,4 A)	Länge Kupferschienen [max. 1500 mm]	Teillast 50 %	Teillast 25 %
PMC SI6A061	180	4,2	45	PMC DL6B10	27 Geräte	5 Geräte	32 Geräte	10 Geräte	20 Geräte
PMC SI6A062	270	8,4	45	PMC DL6B10	18 Geräte	2 Geräte	32 Geräte	5 Geräte	10 Geräte
PMC SI6A161	470	10,4	65	PMC DL6B11	10 Geräte	2 Geräte	22 Geräte	4 Geräte	8 Geräte
PMC SI6A162	940	20,7	65	PMC DL6B11	5 Geräte	1 Gerät	22 Geräte	2 Geräte	4 Geräte
PMC SI6A261	940	19,0	65	PMC DL6B11	5 Geräte	1 Gerät	22 Geräte	2 Geräte	4 Geräte
PMC SI6A262	2250	41,2	105	PMC DL6B12	2 Geräte	0 Geräte	13 Geräte	1 Gerät	2 Geräte
PMC SI6A361	2250	41,2	105	PMC DL6B12	2 Geräte	0 Geräte	13 Geräte	1 Gerät	2 Geräte

Tab. 302: Maximalbetrieb an einem Versorgungsmodul PMC PS6A24 mit Hinterbaumodul PMC DL6B20, b = 45 mm

<sup>24</sup> Unterschiedliche Teilauslastungen und abweichende Konfigurationen sind ebenfalls möglich. Beachten Sie die beschriebenen Regeln.

<sup>25</sup> Gemessener Wert

## 23.4.2 Maximalbetrieb an PMC PS6A34

Antriebsregler				Quick DC-Link	Begrenzende Größe			Beispiele <sup>26</sup>	
Typ	Eigenkapazität $C_{PU}$ [μF]	Eingangsnennstrom (DC) $I_{1N,PU}$ [A] <sup>27</sup>	Breite [mm]	Typ	Ladefähigkeit ( $C_{N,PU}$ = max. 10000 μF)	Ausgangsnennstrom ( $I_{2N,PU}$ = max. 41,2 A)	Länge Kupferschienen [max. 1500 mm]	Teillast 50 %	Teillast 25 %
PMC SI6A061	180	4,2	45	PMC DL6B10	55 Geräte	10 Geräte	32 Geräte	20 Geräte	32 Geräte
PMC SI6A062	270	8,4	45	PMC DL6B10	37 Geräte	5 Geräte	32 Geräte	10 Geräte	20 Geräte
PMC SI6A161	470	10,4	65	PMC DL6B11	21 Geräte	4 Geräte	22 Geräte	8 Geräte	16 Geräte
PMC SI6A162	940	20,7	65	PMC DL6B11	10 Geräte	2 Geräte	22 Geräte	4 Geräte	8 Geräte
PMC SI6A261	940	19,0	65	PMC DL6B11	10 Geräte	2 Geräte	22 Geräte	4 Geräte	9 Geräte
PMC SI6A262	2250	41,2	105	PMC DL6B12	4 Geräte	1 Gerät	13 Geräte	2 Geräte	4 Geräte
PMC SI6A361	2250	41,2	105	PMC DL6B12	4 Geräte	1 Gerät	13 Geräte	2 Geräte	4 Geräte

Tab. 303: Maximalbetrieb an einem Versorgungsmodul PMC PS6A34 mit Hinterbaumodul PMC DL6B21, b = 65 mm

<sup>26</sup> Unterschiedliche Teilauslastungen und abweichende Konfigurationen sind ebenfalls möglich. Beachten Sie die beschriebenen Regeln.<sup>27</sup> Gemessener Wert

### 23.4.3 Maximalbetrieb an PMC PS6A44

Antriebsregler				Quick DC-Link	Begrenzende Größe			Beispiele <sup>28</sup>	
Typ	Eigenkapazität $C_{PU}$ [μF]	Eingangsnennstrom (DC) $I_{1N,PU}$ [A] <sup>29</sup>	Breite [mm]	Typ	Ladefähigkeit ( $C_{N,PU}$ = max. 20000 μF)	Ausgangsnennstrom ( $I_{2N,PU}$ = max. 92 A)	Länge Kupferschienen [max. 1500 mm]	Teillast 50 %	Teillast 25 %
PMC SI6A061	180	4,2	45	PMC DL6B10	111 Geräte	21 Geräte	29 Geräte	43 Geräte	87 Geräte
PMC SI6A062	270	8,4	45	PMC DL6B10	74 Geräte	11 Geräte	29 Geräte	21 Geräte	43 Geräte
PMC SI6A161	470	10,4	65	PMC DL6B11	42 Geräte	8 Geräte	20 Geräte	17 Geräte	35 Geräte
PMC SI6A162	940	20,7	65	PMC DL6B11	21 Geräte	4 Geräte	20 Geräte	8 Geräte	17 Geräte
PMC SI6A261	940	19,0	65	PMC DL6B11	21 Geräte	4 Geräte	20 Geräte	9 Geräte	19 Geräte
PMC SI6A262	2250	41,2	105	PMC DL6B12	8 Geräte	2 Geräte	12 Geräte	4 Geräte	8 Geräte
PMC SI6A361	2250	41,2	105	PMC DL6B12	8 Geräte	2 Geräte	12 Geräte	4 Geräte	8 Geräte

Tab. 304: Maximalbetrieb an einem Versorgungsmodul PMC PS6A44 mit Hinterbaumodul PMC DL6B22, b = 105 mm

<sup>28</sup> Unterschiedliche Teilauslastungen und abweichende Konfigurationen sind ebenfalls möglich. Beachten Sie die beschriebenen Regeln.

<sup>29</sup> Gemessener Wert

## 23.4.4 Beispielberechnung

Ausgegangen wird von 20 Motoren mit je 2 A Nennstrom und einer Betriebszeit von 100 % (Volllast). Es sollen 10 Doppelachsregler vom Typ PMC SI6A062 mit einem Ausgangsnennstrom von  $2 \times 5$  A eingesetzt werden.

### 1. Eigenkapazität der Antriebsregler gegen Ladefähigkeit des Versorgungsmoduls prüfen

Die zu ladende Zwischenkreiskapazität im Verbund entspricht der Summe der Eigenkapazitäten aller Antriebsregler im Verbund:  $10 \times 270 \mu\text{F} = 2700 \mu\text{F}$ .

Die Ladefähigkeit des Versorgungsmoduls PMC PS6A24 beträgt 5000  $\mu\text{F}$ .

Ein Versorgungsmodul PMC PS6A24 ist damit ausreichend.

### 2. Strombedarf ermitteln und Auslastung prüfen

Der Eingangsnennstrom (DC) eines PMC SI6A062 beträgt 8,4 A; der Ausgangsnennstrom beträgt 5 A pro Achse. Der Nennstrom des Motors beträgt 2 A.

Der Strombedarf für den konkreten Anwendungsfall beträgt  $8,4 \text{ A} \div 5 \text{ A} \times 2 \text{ A} = 3,36 \text{ A}$  pro Antriebsregler. Für 10 Antriebsregler werden folglich 33,6 A benötigt.

Der Eingangsnennstrom eines Versorgungsmoduls PMC PS6A24 beträgt 21 A; der Eingangsnennstrom eines PMC PS6A34 beträgt 42 A.

Das Versorgungsmodul PMC PS6A24 ist hinsichtlich des Strombedarfs nicht ausreichend. Es wird ein Versorgungsmodul PMC PS6A34 benötigt.

### 3. Länge der Kupferschiene prüfen

Die Breite eines Antriebsreglers PMC SI6A062 beträgt 45 mm; die Breite des Versorgungsmoduls PMC PS6A34 beträgt 65 mm.

Die Gesamtlänge des Verbunds entspricht:  $10 \times 45 \text{ mm} + 65 \text{ mm} - 2 \times 2,5 \text{ mm} = 510 \text{ mm}$ .

Die Länge einer Standard-Kupferschiene mit 1500 mm ist ausreichend.

## 23.5 Bestellübersicht der Hardware-Komponenten

Beachten Sie, dass das Grundgerät ohne Klemmen ausgeliefert wird. Passende Klemmensätze sind für jede Baugröße separat erhältlich.



### Information

Der Antriebsregler wird in der Standardausführung ohne Sicherheitstechnik ausgeliefert (Option PMC SZ6). Möchten Sie einen Antriebsregler mit integrierter Sicherheitstechnik, müssen Sie diese zusammen mit dem Antriebsregler bestellen. Die Sicherheitsmodule sind fester Bestandteil der Antriebsregler und dürfen nicht modifiziert werden.

Gerät			Sicherheits- technik	Klemmen- satz	Quick DC-Link		
Typ	Option	Id.-Nr.	Option	Id.-Nr.	Typ	Id.-Nr.	Breite [mm]
PMC PS6A24	—	8C000001	—	8C000002	PMC DL6B20	8C000089	45
PMC PS6A34	—	8C000003	—	8C000004	PMC DL6B21	8C000090	65
PMC PS6A44	—	8C000184	—	8C000185	PMC DL6B22	8C000186	158
PMC SI6A061	EtherCAT (EC)	8C000011	PMC SZ6 <sup>a)</sup>	8C000006	PMC DL6B10	8C000086	45
		8C000009	PMC SY6 <sup>b)</sup>				
		8C000007	PMC SR6 <sup>c)</sup>	8C000005			
	PROFINET (PN)	8C000012	PMC SZ6	8C000006	PMC DL6B10	8C000086	45
		8C000008	PMC SR6	8C000005			
		8C000010	PMC SU6 <sup>d)</sup>	8C000006			
PMC SI6A062	EC	8C000019	PMC SZ6	8C000014	PMC DL6B10	8C000086	45
		8C000017	PMC SY6				
		8C000015	PMC SR6	8C000013			
	PN	8C000020	PMC SZ6	8C000014	PMC DL6B10	8C000086	45
		8C000016	PMC SR6	8C000013			
		8C000018	PMC SU6	8C000006			
PMC SI6A161	EC	8C000027	PMC SZ6	8C000022	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000025	PMC SY6				
		8C000023	PMC SR6	8C000021			
	PN	8C000028	PMC SZ6	8C000022	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000024	PMC SR6	8C000021			
		8C000026	PMC SU6	8C000006			

Gerät			Sicherheits- technik	Klemmen- satz	Quick DC-Link		
Typ	Option	Id.-Nr.	Option	Id.-Nr.	Typ	Id.-Nr.	Breite [mm]
PMC SI6A162	EC	8C000035	PMC SZ6	8C000030	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000033	PMC SY6				
		8C000031	PMC SR6	8C000029			
	PN	8C000036	PMC SZ6	8C000030	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000032	PMC SR6	8C000029			
		8C000034	PMC SU6	8C000006			
PMC SI6A261	EC	8C000043	PMC SZ6	8C000038	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000041	PMC SY6				
		8C000039	PMC SR6	8C000037			
	PN	8C000044	PMC SZ6	8C000038	PMC DL6B11	8C000087	65
		8C000040	PMC SR6	8C000037			
		8C000042	PMC SU6	8C000006			
PMC SI6A262	EC	8C000051	PMC SZ6	8C000046	PMC DL6B12	8C000088	105
		8C000049	PMC SY6				
		8C000047	PMC SR6	8C000045			
	PN	8C000052	PMC SZ6	8C000046	PMC DL6B12	8C000088	105
		8C000048	PMC SR6	8C000045			
		8C000050	PMC SU6	8C000006			
PMC SI6A361	EC	8C000059	PMC SZ6	8C000054	PMC DL6B12	8C000088	105
		8C000057	PMC SY6				
		8C000055	PMC SR6	8C000053			
	PN	8C000060	PMC SZ6	8C000054	PMC DL6B12	8C000088	105
		8C000056	PMC SR6	8C000053			
		8C000058	PMC SU6	8C000006			

Tab. 305: Übersicht der Hardware-Komponenten mit Id.-Nr.

- a) Option PMC SZ6: ohne Sicherheitstechnik
- b) Sicherheitsmodul PMC SY6: STO und SS1 über FSoE
- c) Sicherheitsmodul PMC SR6: STO über Klemmen
- d) Sicherheitsmodul PMC SU6: STO und SS1 über PROFIsafe

Zusätzlich sind pro Geräteverbund zwei Isolationsendteile für den linken und rechten Abschluss der Quick DC-Link-Module erforderlich (Id.-Nr. 8C000085, 2 Stück).

Die Schnellspannklammern zur Befestigung der Kupferschienen sowie ein Isolationsverbindungsteil sind im Lieferumfang von Quick DC-Link enthalten.

Alle ausgelieferten Komponenten (Antriebsregler, Versorgungsmodule und Zubehör) sind gekennzeichnet, um die einfache Zuordnung zusammengehöriger Komponenten zu ermöglichen, wie beispielsweise Klemmensatz zum Antriebsregler oder Versorgungsmodul.




## Kupferschienen

Jeder Verbund benötigt 3 Kupferschienen (DC+, DC–, Erdung). Die Kupferschienen (EATON CU12X5 034121) in der Standardlänge von 1500 mm müssen über Pilz unter der Id.-Nr. auf Anfrage bestellt werden.

Die erforderliche Länge der Kupferschienen entspricht der Gesamtlänge des Verbunds abzüglich 5 mm:

- ▶  $V = \text{Anzahl PMC DL6B20} \times 45 \text{ mm}$
- ▶  $W = \text{Anzahl PMC DL6B21} \times 65 \text{ mm}$
- ▶  $X = \text{Anzahl PMC DL6B10} \times 45 \text{ mm}$
- ▶  $Y = \text{Anzahl PMC DL6B11} \times 65 \text{ mm}$
- ▶  $Z = \text{Anzahl PMC DL6B12} \times 105 \text{ mm}$

**Gesamtlänge =  $V + W + X + Y + Z - 5 \text{ mm}$**

Stellen Sie sicher, dass die Länge der bestellten Kupferschienen für mindestens 3 Kupferschienen der berechneten Gesamtlänge ausreichend ist. Während des Einbaus müssen die Kupferschienen auf die tatsächliche Länge des Verbunds zugeschnitten werden (siehe [Länge der Kupferschienen](#) [ 116]).

## 23.6 Geräteadressierung

### MAC-Adresse

Eine MAC-Adresse besteht aus einem festen wie einem variablen Teil. Der feste Teil kennzeichnet den Hersteller, der variable unterscheidet die einzelnen Netzwerkteilnehmer und muss weltweit einmalig vergeben werden.

Die MAC-Adressen der Schnittstellen werden von STÖBER vergeben und können nicht verändert werden.



#### Information

Der MAC-Adressbereich der STÖBER Hardware lautet: 00:11:39:00:00:00 – 00:11:39:FF:FF:FF

### IP-Adresse – Wertebereich

Eine IPv4-Adresse besteht immer aus 4 durch einen Punkt getrennte Dezimalzahlen aus dem Wertebereich 0 – 255. Sie muss innerhalb eines (Sub-)Netzwerks eindeutig sein.

### Subnetze und Subnetzmaske – Wertebereich

Die Bildung von Subnetzen dient dem Zweck, autarke Netzwerke mit eigenem Adressbereich zur Verfügung zu stellen: Jede IP-Adresse teilt sich in Netz- und Host-Adresse. Die Subnetzmaske bestimmt, an welcher Stelle diese Trennung stattfindet.

Die Subnetzmaske besteht – analog zur IP-Adresse – aus 4 durch einen Punkt getrennte Dezimalzahlen aus dem Wertebereich 0 – 255.

### Zuweisung bei Direktverbidung

Im Auslieferungszustand werden sowohl die IP-Adresse als auch die Subnetzmaske durch die DriveControlSuite oder via DHCP bei einer Direktverbindung automatisch zugewiesen. Alternativ können Sie über Parameter A166 auf manuelle Parametrierung umstellen.

Die aktive Adresse wird in Parameter A157, die aktive Subnetzmaske in Parameter A158 angezeigt.

### Zuweisung bei Feldbusanbindung

Beachten Sie, dass IP-Adresse und Subnetzmaske bei Feldbusanbindung von der Steuerung zugewiesen werden.

## 23.7 SSI-Encoder

Die nachfolgenden Kapitel liefern Ihnen nähere Informationen zur Einstellung von SSI-Encodern mithilfe der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite.

### 23.7.1 SSI: Auswertung an X4 mit freier Einstellung (H00 = 78)

Beachten Sie die nachfolgend beschriebenen Hinweise, wenn Sie X4 als Anschluss für SSI-Encoder nutzen und für die Funktion des Encoders die freie Einstellung verwenden möchten.



#### Information

Die freie Einstellung von SSI-Encodern wird von Antriebsreglern ab Firmware V 6.5-G unterstützt.

#### Auswertung eines Encoders

Um einen an X4 angeschlossenen Encoder auszuwerten, nehmen Sie in der DriveControlSuite die nachfolgenden Einstellungen vor.

Parameter	Beschreibung	Wert		
		Rotatorischer Singleturn-Encoder	Rotatorischer Multiturn-Encoder	Translatorischer Encoder
H00	Funktion	78: SSI freie Einstellung	78: SSI freie Einstellung	78: SSI freie Einstellung
H14	Datenbit	Summe Bit Singleturn + Alarmbit	Summe Bit Singleturn + Bit Multiturn + Alarmbit	Summe Positionsbit + Alarmbit
H01	Mechanischer Wert	1 Umdrehung	1 Umdrehung	Messbereich, z. B. 200 mm
H02	Encoderrohwert	2 <sup>Anzahl Bit Singleturn</sup>	2 <sup>Anzahl Bit Singleturn</sup>	Anzahl Inkremente des Messbereichs

Tab. 306: Auswertung eines SSI-Encoders an X4 bei freier Einstellung

#### Interpretation

Die Interpretation der Datenbit als Position erfolgt über die Parameter H01 und H02.

#### Zusammenhang Auflösung, Taktfrequenz und Doppelübertragung bei SSI-Encodern

Idealerweise steht in jedem Zyklus der Regelung ein neuer, gültiger Positionswert in hoher Auflösung zur Verfügung.

Mit höherer Auflösung des Positionswerts wächst die zu übertragende Datenmenge (H14) und damit auch die Übertragungsdauer. Gleiches gilt, wenn zur Erhöhung der Datensicherheit die Position doppelt ausgelesen wird, um Übertragungsfehler besser feststellen zu können (H11).

Die Übertragungsdauer des Positionswerts sollte die Zykluszeit der Regelung nicht überschreiten. Zum Ausgleich der erhöhten Übertragungsdauer können Sie die Bit mit höherer Taktfrequenz (H15) übertragen, sofern der SSI-Encoder diese Funktion unterstützt. Ab ca. 600 kHz sind keine Kabellängen von 100 m mehr möglich.

### 23.7.2 SSI: Auswertung an X4 mit fester Einstellung (H00 = 65)

Beachten Sie die nachfolgend beschriebenen Hinweise, wenn Sie X4 als Anschluss für SSI-Encoder nutzen und für die Funktion des Encoders die feste Einstellung verwenden möchten.



#### Information

Für die Einstellung der Datenbit-Option (H10) gilt:  
Wenn keine der zur Verfügung stehenden Datenbit-Optionen zur Anzahl oder Summe der Bit Ihres Encoders passt, dann verwenden Sie die nächste, größere Datenbit-Option. Wenn die Anzahl oder Summe der Bit des Encoders größer als die größte zur Verfügung stehende Datenbit-Option ist, dann verwenden Sie die größte zur Verfügung stehende Datenbit-Option.

#### Auswertung eines Encoders

Um einen an X4 angeschlossenen Encoder auszuwerten, nehmen Sie in der DriveControlSuite die nachfolgenden Einstellungen vor.

Parameter	Beschreibung	Wert		
		Rotatorischer Singleturn-Encoder	Rotatorischer Multiturn-Encoder	Translatorischer Encoder
H00	Funktion	65: SSI	65: SSI	65: SSI
H10	Datenbit	Anzahl Bit Singleturn	Summe Bit Singleturn + Bit Multiturn	Anzahl Positionsbit
H01	Mechanischer Wert	1 Umdrehung	1 Umdrehung	Positionsbit ≤ Datenbit: Strecke pro 1 LSB  Positionsbit > Datenbit: Strecke pro $2^{\text{Anzahl Positionsbit} - \text{Anzahl Datenbit}}$ LSB
H02	Encoderrohwert	$2^{\text{Anzahl Datenbit}}$	$2^{\text{Anzahl Datenbit} - \text{Anzahl Bit Multiturn}}$	Positionsbit < Datenbit: $2^{\text{Anzahl Datenbit} - \text{Anzahl Positionsbit}}$  Positionsbit ≥ Datenbit: 1

Tab. 307: Auswertung eines SSI-Encoders an X4 bei fester Einstellung

#### Interpretation

Die Interpretation der Datenbit als Position erfolgt über die Parameter H01 und H02.

#### Zusammenhang Auflösung, Taktfrequenz und Doppelübertragung bei SSI-Encodern

Idealerweise steht in jedem Zyklus der Regelung ein neuer, gültiger Positionswert in hoher Auflösung zur Verfügung.

Mit höherer Auflösung des Positionswerts wächst die zu übertragende Datenmenge (H10) und damit auch die Übertragungsdauer. Gleiches gilt, wenn zur Erhöhung der Datensicherheit die Position doppelt ausgelesen wird, um Übertragungsfehler besser feststellen zu können (H11).

Die Übertragungsdauer des Positionswerts sollte die Zykluszeit der Regelung nicht überschreiten. Zum Ausgleich der erhöhten Übertragungsdauer können Sie die Bit mit höherer Taktfrequenz (H06) übertragen, sofern der SSI-Encoder diese Funktion unterstützt und die Kabellänge dies zulässt.

## Beispiele für rotatorische Encoder

Anzahl Bit Singleturn	Anzahl Bit Multiturn	Richtwert H10	Richtwert H01	Richtwert H02
Bis 12	–	2: 13 kurz	1	$8192 = 2^{13}$
13	–	2: 13 kurz	1	$8192 = 2^{13}$
14 – 23	–	1: 24	1	$16777216 = 2^{24}$
24	–	1: 24	1	$16777216 = 2^{24}$
25	–	0: 25	1	$33554432 = 2^{25}$
Ab 26	–	0: 25	1	$33554432 = 2^{25}$
12	12	1: 24	1	$4096 = 2^{24 - 12} = 2^{12}$
13	12	0: 25	1	$8192 = 2^{25 - 12} = 2^{13}$
14	12	0: 25	1	$8192 = 2^{25 - 12} = 2^{13}$
13	13	0: 25	1	$4096 = 2^{25 - 13} = 2^{12}$
13	14	0: 25	1	$2048 = 2^{25 - 14} = 2^{11}$

Tab. 308: Beispiele für rotatorische SSI-Encoder an X4

## Beispiele für translatorische Encoder

Anzahl Positionsbit	Richtwert H10	Richtwert H01	Richtwert H02
12	2: 13 kurz	mm pro 1 LSB	$2 = 2^{13 - 12} = 2^1$
13	2: 13 kurz	mm pro 1 LSB	1
14	1: 24	mm pro 1 LSB	$1024 = 2^{24 - 14} = 2^{10}$
15	1: 24	mm pro 1 LSB	$512 = 2^{24 - 15} = 2^9$
24	1: 24	mm pro 1 LSB	1
25	0: 25	mm pro 1 LSB	1
26	0: 25	mm pro 2 LSB ( $2^{26 - 25} = 2^1 = 2$ )	1

Tab. 309: Beispiele für translatorische SSI-Encoder an X4

## 23.8 Kommutierungsfindung

Beachten Sie die nachfolgend beschriebenen Hinweise zur Kommutierungsfindung, wenn Sie die Steuerarten 48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder oder 70: SLM - Vektorregelung für Synchron-Servomotoren oder Synchron-Linearmotoren verwenden.

Folgende Tabelle liefert einen Überblick:

Steuerart	Encoder	Kommutierungsfindung
48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder	Inkrementalencoder	Wake and Shake
70: SLM - Vektorregelung	Linearencoder (Inkrementalencoder)	Wake and Shake
70: SLM - Vektorregelung	Linearencoder (Absolutwertencoder)	Aktion B40

Tab. 310: Kommutierungsfindung bei Steuerart B20 = 48 oder 70

### Kommutierungsfindung über Wake and Shake



#### GEFAHR!

#### Lebensgefahr durch schwerkraftbelastete Vertikalachse!

Schwerkraftbelastete Achsen können bei der Kommutierungsfindung über Wake and Shake absinken, da die Bremse für die Kommutierungsfindung gelüftet werden muss.

- Verwenden Sie die Steuerarten 48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder und 70: SLM - Vektorregelung in Kombination mit Kommutierungsfindung über Wake and Shake nur bei schwerkraftfreien Achsen.
- Verwenden Sie bei schwerkraftbelasteten Achsen Motoren mit einem Absolutwertencoder.

#### Inkrementalencoder

Bei Inkrementalencodern erfolgt die Kommutierungsfindung via Wake and Shake automatisch nach Einschalten des Steuerteils und erster Freigabe des Leistungsteils. Wählen Sie für diese erste Freigabe die Regelungsart Geschwindigkeitsregelung (G90 = 2: Geschwindigkeitsregelung; alternativ: Wählen Sie als erstes Bewegungskommando ein Kommando mit Geschwindigkeitsregelung, wenn G90 = 0: Inaktiv).

#### Inkrementalencoder in Kombination mit einer Bremse

Bei Inkrementalencodern in Kombination mit einer Bremse ist die automatische Kommutierungsfindung via Wake and Shake nach Freigabe-Ein nicht möglich, da in diesem Fall die Bremse nicht gelüftet wird (Ereignis 69: Motoranschluss, Ursache: 4: Bremse).

Führen Sie nach jedem Einschalten des Steuerteils die Aktion B50 aus. Die Achse bewegt sich bei der Aktion um bis zu eine Polteilung.

### Kommutierungsfindung über Aktion B40

#### Absolutwertencoder

Bei Absolutwertencodern starten Sie die Kommutierungsfindung über die Aktion B40 Phasen testen bei referenzierter Achse. Führen Sie im Anschluss die Aktion A00 Werte speichern aus.

## 23.9 DriveControlSuite

Die Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite führt Sie anhand von Assistenten Schritt für Schritt durch den Installationsprozess. Nähere Informationen zu den Systemvoraussetzungen und zur Installation finden Sie in den nachfolgenden Kapiteln.

### 23.9.1 Systemvoraussetzungen

Für die Installation und den Betrieb der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite inklusive der integrierten Komponente PASmotion zur Konfiguration des Sicherheitsmoduls PMC SE6 gelten die folgenden Mindestanforderungen an das PC-System:

- ▶ Betriebssystem: Windows 10 (32 Bit, 64 Bit \*) oder Windows 11 (32 Bit, 64 Bit \*)
- ▶ Prozessor: Intel Pentium 4 (2 GHz, Dual Core) oder äquivalent
- ▶ Arbeitsspeicher: 2 GB
- ▶ Freier Speicherplatz auf der Festplatte: 1 GB
- ▶ Grafikkarte: 1024 × 768 Pixel Auflösung, 65536 Farben
- ▶ Schriftgrad: 100 % (Standard)
- ▶ Schnittstellen: 100 MBit Ethernet (Fast Ethernet, Kupfer)
- ▶ Anzeige von Dokumentationen: Adobe Acrobat Reader ab Version 7.1.0 \*\*

\*) Nur DriveControlSuite

\*\*) Nur PASmotion

### 23.9.2 Installationsarten

Für die Installation der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite wählen Sie eine von zwei Installationsarten.

#### Standard-Installation

Wählen Sie diese Installationsart, wenn Sie die neueste Version der DriveControlSuite installieren möchten. Die DriveControlSuite wird in das versionsunabhängige Verzeichnis .../Programme/STOBER/DriveControlSuite/ installiert. Während des Installationsprozesses sind keine weiteren Installationsanweisungen von Ihrer Seite erforderlich.

Sofern Sie mit dem Internet verbunden sind, wird vor der Installation überprüft, ob bereits eine neuere Software-Version zur Verfügung steht. Liegt bereits eine neuere Version vor, wird diese anstelle der gestarteten Version heruntergeladen und installiert.

Ist auf Ihrem PC bereits eine ältere Software-Version installiert, wird diese vor der Installation gelöscht. Ist hingegen die aktuellste Version bereits auf Ihrem PC installiert, wird keine erneute Installation durchgeführt.

#### Benutzerdefinierte Installation

Wählen Sie diese Installationsart, wenn Sie eine bestimmte Version der DriveControlSuite installieren möchten oder eine bereits auf Ihrem PC installierte, ältere Version weiterhin benötigen. Mit dieser Installationsart können Sie das Standard-Installationsverzeichnis ändern und können versionsabhängige Zielordner verwalten.

Die Aktualitätsprüfung der Software-Version vor der Installation ist optional.

## 23.9.3 DriveControlSuite installieren

Aktuelle Versionen der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite finden Sie in unserem Download-Center unter:

<https://www.pilz.com/de-INT>.



### Information

Wenn Sie die erweiterte Sicherheitsfunktionalität über das Sicherheitsmodul PMC SE6 nutzen, benötigen Sie zusätzlich die in die DriveControlSuite integrierte Komponente PASmotion. Am Ende des Installationsprozesses der DriveControlSuite startet hierzu der Installationsassistent von PASmotion. Sie können die Installation der Komponente für die Sicherheitskonfiguration entweder durchführen oder abbrechen, wenn Sie diese nicht benötigen.

- ✓ Sie haben Administratorrechte.
  - ✓ Die Software DriveControlSuite wird aktuell nicht ausgeführt.
  - ✓ Sie haben die Setup-Datei aus dem Pilz Download-Center heruntergeladen und lokal gespeichert.
1. Starten Sie die Installation über die Setup-Datei.
  2. Wählen Sie die Sprache für die Installation und bestätigen Sie mit OK.
  3. Wählen Sie als Installationsart **Standard**.
    - ⇒ Bei bestehender Internetverbindung wird die Aktualität der Setup-Datei überprüft und gegebenenfalls die aktuellste Version heruntergeladen.
    - ⇒ Die aktuellste DriveControlSuite-Version wird installiert.
    - ⇒ Nach erfolgreicher Installation prüft die DriveControlSuite den Zugriff auf das Netzwerk.
    - ⇒ Wenn eine Firewall aktiv ist, öffnet sich je nach Firewall-Einstellungen ein Sicherheitshinweis.
  4. Erlauben Sie gegebenenfalls der DriveControlSuite die Kommunikation in öffentlichen und privaten Netzwerken.
  5. PASmotion:  
Wenn Sie das Sicherheitsmodul PMC SE6 nutzen, folgen Sie den Schritten des PASmotion-Installationsassistenten.
    - ⇒ Nach erfolgreicher Installation öffnet sich die DriveControlSuite automatisch.



## 23.9.4 Kommunikationsvoraussetzungen

Beachten Sie die folgenden Voraussetzungen für die Direktverbindung.

### 23.9.4.1 Personal Firewall

Für die Kommunikation müssen sowohl die DriveControlSuite als auch der Kommunikationsdienst SATMICL-Service in der Firewall des PCs freigeschaltet werden.

Bereits bei der Installation der DriveControlSuite wird eine Testkommunikation gestartet, die bei aktivierter Firewall einen Dialog für die Freigabe der Kommunikation öffnet. Beachten Sie, dass Sie für die Kommunikation über mobile Netzwerkadapter auch den Betrieb in öffentlichen Netzen freigeben müssen.

Die für die Installation der DriveControlSuite erforderliche Setup-Datei finden Sie in unserem Download-Center unter:

<https://www.pilz.com/de-INT>.

Programm/Dienst	Pfad
DS6A.exe (DriveControlSuite)	Standard-Installation: C:\Program Files (x86)\STOBER\DriveControlSuite\bin  Parallele Installation verschiedener Versionen (Version 6.X-X): C:\Program Files (x86)\STOBER\DriveControlSuite (V 6.X-X)\bin
SATMICLSVC.exe (SATMICL-Service)	Windows 7 32 Bit, Windows 10 32 Bit oder Windows 11 32 Bit: C:\Windows\System32  Windows 7 64 Bit, Windows 10 64 Bit oder Windows 11 64 Bit: C:\Windows\SysWOW64

Tab. 311: Programme und Dienste

### 23.9.4.2 Protokolle und Ports bei Kommunikation über Router

Für die Kommunikation über Router müssen die von der DriveControlSuite und dem Kommunikationsdienst SATMICL-Service verwendeten Protokolle und Ports gegebenenfalls in den Routern freigeschaltet werden.

Protokoll	Port	Verwendung	Programm/Dienst
UDP/IP	37915	Verbindungstest (Anfrage)	SATMICL Service
UDP/IP	37916	Teilnehmersuche	SATMICL Service
UDP/IP	30001	Primärer Port für Verbindungsantwort (Antwort)	SATMICL Service
	30002 – 39999	Alternative Ports für Verbindungsantwort (Antwort)	
UDP/IP	40000	Primärer Port für IP-Adressvorgabe	DriveControlSuite
	40001 – 50000	Alternative Ports IP-Adressvorgabe	
TCP/IP	37915	Datenübertragung	DriveControlSuite

Tab. 312: Protokolle und Ports bei einer Direktverbindung

## 23.9.5 Konfiguration virtueller Maschinen

Wenn Sie die Antriebsregler mit der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite aus einer virtuellen Maschine heraus verbinden möchten, müssen Sie die Kommunikation zwischen virtueller Maschine und Gastsystem (Host) derart konfigurieren, dass sich die virtuelle Maschine netzwerktechnisch nicht von einem physischen PC unterscheidet.

### VMware, Inc. VMware

Wenn Sie die Software VMware des gleichnamigen Unternehmens als virtuelle Maschine nutzen, konfigurieren Sie diese in der VMware Workstation. Für die Direktverbindung wird die virtuelle Netzwerkkarte als Netzwerk-Bridge betrieben.

### Microsoft Windows Virtual PC

Wenn Sie die Software Windows Virtual PC von Microsoft als virtuelle Maschine nutzen, konfigurieren Sie diese sowohl in der Software Virtual PC als auch im Virtual Server. In beiden Komponenten muss der Name der virtuellen Netzwerkkarte mit der physischen Netzwerkkarte übereinstimmen. Microsoft unterscheidet bei Virtual PC-Netzwerkverbindungen die Typen **Öffentlich** und **Privat**. Für die Direktverbindung wird die virtuelle Netzwerkkarte im Virtual Server mit dem Verbindungstyp Öffentlich (Public) betrieben.

### Microsoft Hyper-V

Wenn Sie die Software Hyper-V von Microsoft als virtuelle Maschine nutzen, konfigurieren Sie im Hyper V-Manager einen Virtual Switch Manager. Microsoft unterscheidet bei Netzwerkverbindungen über den Virtual Switch die Typen **Extern**, **Intern** und **Privat**. Für die Direktverbindung wird die virtuelle Netzwerkkarte mit dem Verbindungstyp Extern (External) betrieben.

### Oracle VirtualBox

Wenn Sie die Software VirtualBox von Oracle als virtuelle Maschine nutzen, konfigurieren Sie das Netzwerk direkt in VirtualBox. Für die Direktverbindung wird ein virtuelles Netzwerkadapter im Bridge-Modus betrieben.

## 23.9.6 Aktualisierungen

Über das Menü Hilfe der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite können Sie nach einer neueren Version suchen und, sofern vorhanden, herunterladen und installieren.



### Information

Ist die Version der DriveControlSuite veraltet, auf dem Computer jedoch bereits die neueste Version installiert, führt die Prüfung zu dem Ergebnis, dass keine aktuellere Version vorhanden ist.

## 23.9.7 Skriptmodus

Der Skriptmodus ist eine Automatisierungsfunktion der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite. Im Skriptmodus können automatisiert Kommandos abgearbeitet werden. Dazu gehört z. B. das Öffnen und Schließen von Projektdateien oder das Ändern von Parametern. Mit dem Abarbeiten der Kommandos können unterschiedliche Aktionen ausgeführt werden, wie beispielsweise ein Firmware-Update auf mehrere Antriebsregler übertragen.

Beim Aufrufen des Skriptmodus aus der DriveControlSuite öffnet sich das gleichnamige Fenster. In diesem können Sie Kommandos in Form eines Kommandoskripts der DriveControlSuite übergeben.

Beim Wechsel vom Skriptmodus zur DriveControlSuite wird die im Hintergrund ausgeführte Instanz der DriveControlSuite sichtbar.

### 23.9.7.1 Fenster Skriptmodus

Über das Fenster DriveControlSuite – Skriptmodus können Sie ein Kommandoskript ausführen und Informationen zum Status des Skripts einsehen.



#### Information

Das Fenster DriveControlSuite – Skriptmodus erreichen Sie bei geöffneter DriveControlSuite über die Tastenkombination [STRG] + [F9] und bei geschlossener DriveControlSuite über das Ausführen eines Kommandoskripts durch Doppelklick auf die Batch-Datei.

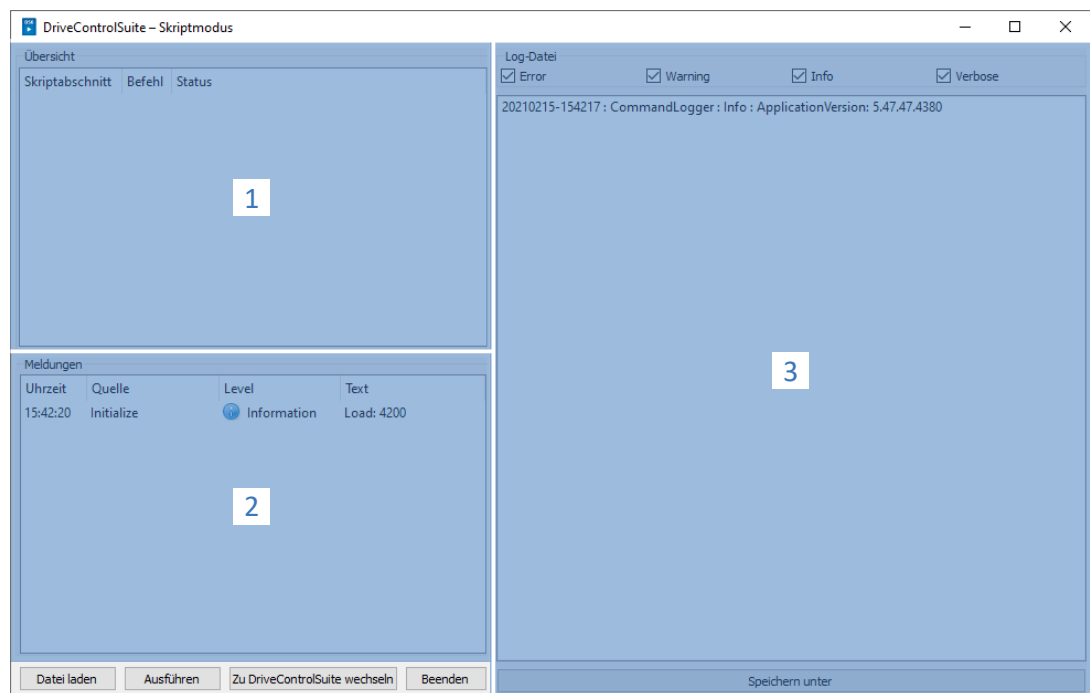


Abb. 97: Skriptmodus: Programmoberfläche

Nr.	Bereich	Beschreibung
1	Übersicht	Der Bereich Übersicht informiert Sie über den Fortschritt der einzelnen Skriptabschnitte.
2	Meldungen	Die Einträge in den Meldungen protokollieren den Verbindungs- und Kommunikationszustand der Antriebsregler, systemseitig abgefangene Falscheingaben, Fehler beim Öffnen eines Projekts oder Regelverstöße in der grafischen Programmierung.
3	Log-Datei	Im Bereich Log-Datei werden die Einträge angezeigt, die beim Ausführen des Skripts in die Log-Datei geschrieben werden. Jeder Eintrag wird mit einem Zeitstempel und einer Quelle ausgegeben und kann über die Optionen oberhalb der Einträge nach seinem Level gefiltert werden (Error, Warning, Info, Verbose). Über Speichern unter können Sie die Log-Datei lokal speichern.

Schaltfläche	Beschreibung
Datei laden	Lädt ein Skript in den Skriptmodus.
Ausführen	Führt ein geladenes Skript aus.
Zu DriveControlSuite wechseln	Beendet den Skriptmodus und wechselt zur DriveControlSuite.
Beenden	Beendet den Skriptmodus und ggfs. die DriveControlSuite.

## 23.9.7.2

### Kommandoskript-Aufbau

Das Skript ist im JSON-Datenformat (\*.json) mit Kodierung UTF-8 mit BOM aufgebaut. Eine Einführung zu JSON finden Sie unter:

<https://www.json.org/json-de.html>



#### Information

Nutzen Sie für die Erstellung eines Skripts für die DriveControlSuite einen JSON-Editor wie JSON Editor Online, JSONViewer oder Visual Studio Code.

Es werden im Skript drei Datentypen gemäß dem Standard JSON RFC-7159 benutzt:

- ▶ Boolean
- ▶ String
- ▶ Integer

Das Skript ist in die drei Abschnitte "settings", "sequence" und "commands" gegliedert.

Skriptabschnitt	Beschreibung
settings	Im Abschnitt settings definieren Sie grundlegende Einstellungen für das Ausführen des Kommandoskripts.
sequence	Im Abschnitt sequence definieren Sie die Reihenfolge der einzelnen Kommandos.
commands	Im Abschnitt commands definieren Sie die einzelnen Kommandos des Kommandoskripts.

## 23.9.7.2.1 Skriptabschnitt settings

Im Abschnitt settings definieren Sie grundlegende Einstellungen für das Ausführen des Kommandoskripts. Sie legen fest, ob beim Ausführen des Skripts eine Log-Datei erstellt wird und ob die DriveControlSuite nach Skriptende geschlossen wird. Der Abschnitt settings ist optional.

### Attribute

- ▶ "logFilePath": Pfad der Log-Datei, <optional> <String>
- ▶ "quitWhenDone": Verhalten der DriveControlSuite nach Skriptende, <optional> <String>

### Beispiel

```
"settings": {  
  "logFilePath": "%COMMANDFILE%/LoadNewConfig.log",  
  "quitWhenDone": "never"  
},
```

### Log-Datei anlegen (logFilePath)

In einer Log-Datei wird der Ablauf des Kommandoskripts in chronologischer Reihenfolge protokolliert. Sie legen eine Log-Datei an, indem Sie im Attribut logFilePath den Dateipfad angeben, unter dem die Log-Datei angelegt werden soll. Wenn Sie einen Dateipfad für die Log-Datei angeben, wird das Kommandoskript nur ausgeführt, wenn die Log-Datei erfolgreich angelegt werden konnte.

Den Dateipfad für die Log-Datei können Sie entweder absolut oder relativ zum Kommandoskript-Verzeichnis (%COMMANDFILE%) angeben, \\ oder / dienen als Trennzeichen des Pfades. Durch die Angabe %TIMESTAMP% können Sie den Dateinamen um den aktuellen Zeitstempel erweitern (Format: YYYYMMDD-hhmmss) und so bei jedem Ausführen des Kommandoskripts eine neue Log-Datei anlegen. Ohne Zeitstempel im Dateinamen wird die Log-Datei beim jedem Ausführen des Kommandoskripts überschrieben.

### Beenden nach Abschluss (quitWhenDone)

quitWhenDone kann drei Werte zugewiesen bekommen, die das Verhalten nach Abschluss des Skripts bestimmen.

"never"	DriveControlSuite bleibt nach Skriptende geöffnet (Default-Wert).
"noErrors"	DriveControlSuite wird nach Skriptende geschlossen, sofern keine Fehler aufgetreten sind.
"always"	DriveControlSuite wird nach Skriptende in jedem Fall geschlossen.

## 23.9.7.2.2 Skriptabschnitt sequence

Im Abschnitt sequence definieren Sie die Reihenfolge der einzelnen Kommandos. Die Kommandos werden als Array of Strings mit dem Key "sequence" und dem Namen angegeben, den Sie im Abschnitt commands festlegen. Ein Kommando kann beliebig oft im Array vorkommen.

Die Reihenfolge im Array entspricht der Reihenfolge, in der die Kommandos im Skript ausgeführt werden. Legen Sie eine sinnvolle Reihenfolge für die Kommandos fest, damit das Skript nicht mit einem Fehler abbricht, wenn ein Kommando nicht ausgeführt werden kann. Beispielsweise müssen Sie ein Projekt zuerst öffnen (openProject), bevor Sie darin einen Parameter ändern können (setParameter).

### Beispiel

```
"sequence": [  
  "KommandoName 1",  
  "KommandoName 2",  
  "KommandoName 1",  
  "KommandoName 3"  
],
```

## 23.9.7.2.3 Skriptabschnitt commands

Im Abschnitt commands definieren Sie die einzelnen Kommandos des Kommandoskripts. Ein Kommando besteht mindestens aus einem Namen und dem Attribut "command", das den Befehl und die weiteren Attribute des Kommandos bestimmt.

### Beispiel

```
"KommandoName1": {  
  "command": "commandName",  
  "attributeKey": "attributeValue"  
},
```

**23.9.7.3 Kommandos Skriptmodus**

Im Folgenden werden alle verfügbaren Kommandos mit den entsprechenden Attributen beschrieben. Nachfolgende Tabelle zeigt einen Überblick über die verfügbaren Kommandos.

Kommando	Beschreibung
<code>openProject</code> [  440]	Projektdatei öffnen
<code>closeProject</code> [  440]	Projektdatei schließen
<code>connect</code> [  441]	Verbindung herstellen
<code>disconnect</code> [  442]	Verbindung trennen
<code>setOnline</code> [  442]	Konfiguration senden/auslesen
<code>setOnlineByPreset</code> [  444]	Konfiguration senden/auslesen gemäß Voreinstellungen
<code>setOffline</code> [  444]	Offline setzen
<code>updateFirmware</code> [  445]	Multi-Live-Firmware-Update
<code>setParameter</code> [  446]	Parameter ändern
<code>performAction</code> [  447]	Aktion ausführen
<code>openMessageBox</code> [  447]	Nachrichtenfenster öffnen
<code>wait</code> [  448]	Warten
<code>exportParameter</code> [  448]	Parameter exportieren
<code>importParameter</code> [  449]	Parameter importieren
<code>updateTemplates</code> [  450]	Projektierung aktualisieren
<code>takeSnapShot</code> [  450]	Rückdokumentationen löschen
<code>discardReverseDocumentation</code> [  451]	Rückdokumentationen verwerfen

Tab. 313: Kommandos des Skriptmodus

### 23.9.7.3.1 Projektdatei öffnen (openProject)

Mit dem Kommando openProject können Sie im Skriptmodus ein Projekt öffnen, was für viele Kommandos vorausgesetzt wird. Wenn Sie mit openProject ein Projekt öffnen, wird closeProject automatisch für das aktuelle Projekt aufgerufen.

#### Attribute

- ▶ "filePath": Verzeichnis der Projektdatei (\*.ds6), <verbindlich> <String>

#### Beschreibung

Im Attribut filePath geben Sie den Namen der zu öffnenden Projektdatei an. Die Angabe kann entweder als absolute Angabe oder relativ zum Kommandoskript-Verzeichnis (%COMMANDFILE%) erfolgen.

#### Beispiel

```
"openProjectfile": {  
  "command": "openProject",  
  "filePath": "<Ihr Pfad>"  
},
```

### 23.9.7.3.2 Projektdatei schließen (closeProject)

Mit dem Kommando closeProject können Sie im Skriptmodus eine geöffnetes Projekt schließen. Wenn Sie mit openProject ein Projekt öffnen, wird closeProject automatisch für das aktuelle Projekt aufgerufen.

#### Attribute

- ▶ "saveAs": Speicherverzeichnis der Projektdatei (\*.ds6), <optional> <String>
- ▶ "saveBeforeClose": <optional> <Boolean>

#### Beschreibung

saveAs gibt den Speicherort des Projekts an. Alternativ kann das Projekt vor dem Schließen mit saveBeforeClose: true unter dem im Attribut filePath angegebenen Pfad gespeichert werden. Per Default öffnet sich ein Dialog, wenn das Projekt verändert wurde.

#### Beispiel

```
"closeProjectfile": {  
  "command": "closeProject",  
  "saveBeforeClose": true  
},
```



### 23.9.7.3.3 Verbindung herstellen (connect)

Mit dem Kommando connect können Sie im Skriptmodus eine Direktverbindung zu den Antriebsreglern eines Moduls herstellen.

Voraussetzungen für die Kommunikation mit den Antriebsreglern sind eine Direktverbindung zum Antriebsregler sowie die Zuordnung zum Modul innerhalb des Projekts, unter dem dieser Antriebsregler erfasst ist.

#### Attribute

- ▶ "module": Referenz des Moduls im Projekt, <verbindlich> <String>

Eines der unten genannten Attribute muss für die Zuordnung angegeben werden. Dabei kann immer die IP-Adresse verwendet werden. Die Produktionsnummer kann nur verwendet werden, wenn der Antriebsregler per Suche in einem Netzwerk gefunden werden kann. Die Referenz kann nur verwendet werden, wenn der Antriebsregler per Suche in einem Netzwerk gefunden werden kann und für jeden gefundenen Antriebsregler eine eindeutige Referenz definiert ist:

- ▶ "ipAddress": IPv4-Adresse der Direktverbindung, <optional> <String>
- ▶ "serialNumber": Produktionsnummer des Antriebsreglers, <optional> <Integer>
- ▶ "reference": Referenz des Antriebsreglers, <optional> <String>



#### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

#### Beschreibung

Das Kommando stellt eine Direktverbindung zum Antriebsregler mit der entsprechenden IP-Adresse, Produktionsnummer oder Referenz her.

#### Beispiel

```
"ipConnect": {
  "command": "connect",
  "module": "M1",
  "ipAddress": "192.168.3.2"
},
"serialnumberConnect": {
  "command": "connect",
  "module": "M1",
  "serialNumber": 70012345
},
"referenceConnect": {
  "command": "connect",
  "module": "M1",
  "reference": "T123"
},
```

## 23.9.7.3.4 Verbindung trennen (disconnect)

Mit dem Kommando disconnect können Sie im Skriptmodus alle bestehenden Direktverbindungen trennen (ohne Rückdokumentation).

### Beispiel

```
"DisconnectAll": {  
  "command": "disconnect"  
},
```

## 23.9.7.3.5 Konfiguration senden/auslesen (setOnline)

Mit dem Kommando setOnline können Sie im Skriptmodus eine Online-Verbindung herstellen, um eine Konfiguration aus dem Projekt an den Antriebsregler zu senden oder vom Antriebsregler in das Projekt auszulesen.

### Attribute

- ▶ "direction": Zugriff lesend oder sendend; read oder write, <optional> <String>
- ▶ "reference": Referenz des Antriebsreglers im Projekt, <optional> <String>
- ▶ "targetId": Referenz, Produktionsnummer oder IGB-Position des physischen Antriebsreglers, <optional> <String> oder <Integer>
- ▶ "targetType": igbPosition, serialNumber oder reference, <optional> <String>
- ▶ "connectAndAssignMethod": serialNumber oder reference, <optional> <String>

### Beschreibung Einzelverbindung

Die mit reference angegebene Konfiguration der aktiven Projektdatei wird in den angegebenen Antriebsregler geladen oder umgekehrt. Die Angabe muss eindeutig sein. Anhand des Inhalts von targetType wird entschieden, wie der Inhalt von targetId zu interpretieren ist. Die Online-Verbindung wird entsprechend des Attributs direction lesend oder sendend aufgebaut.

Wertevorrat von targetType:

1. "igbPosition": Bei Position 0 (Null) erfolgt die Zuordnung über den zuletzt verbundenen Antriebsregler
2. "serialNumber": Die Zuordnung erfolgt über die Produktionsnummer des Antriebsreglers
3. "reference": Die Zuordnung erfolgt anhand der im Antriebsregler bereits existierenden Referenz (E120); diese wurde bei der zuletzt durchgeführten Projektierung vergeben

Voraussetzung ist immer, dass es einen Antriebsregler mit dieser igbPosition, Produktionsnummer oder Referenz in der hergestellten Verbindung gibt.

### Beschreibung Mehrfachverbindung

Bei Verwendung des Attributs connectAndAssignMethod mit den Werten serialNumber oder reference (siehe Beispiel 4), werden die Konfigurationen der aktiven Projektdatei in die zuletzt verbundenen, korrespondierenden Antriebsregler geladen oder umgekehrt. Die Online-Verbindung wird entsprechend des Attributs direction lesend oder sendend aufgebaut.

## Beispiele

### Beispiel 1

Die Konfiguration des projektierten Antriebsreglers T1 wird in das Gerät mit der Produktionsnummer 7000026 geladen.

```
"sendConfigFromT1to7000026": {  
  "command": "setOnline",  
  "direction": "write",  
  "reference": "T1",  
  "targetId": 7000026,  
  "targetType": "serialNumber"  
},
```

### Beispiel 2

```
"readConfigOutOfIgb5intoT2": {  
  "command": "setOnline",  
  "direction": "read",  
  "reference": "T2",  
  "targetId": 5,  
  "targetType": "igbPosition"  
},
```

### Beispiel 3

```
"writeFromT3ToArAlt": {  
  "command": "setOnline",  
  "direction": "write",  
  "reference": "T3",  
  "targetId": "ArAlt",  
  "targetType": "reference"  
},
```

### Beispiel 4

```
"setOnline": {  
  "command": "setOnline",  
  "direction": "write",  
  "connectAndAssignMethod": "reference"  
},
```

### 23.9.7.3.6 Konfiguration senden/auslesen gemäß Voreinstellungen (setOnlineByPreset)

Mit dem Kommando setOnlineByPreset können Sie im Skriptmodus eine Online-Verbindung herstellen, um eine Konfiguration aus dem Projekt an den Antriebsregler zu senden oder vom Antriebsregler in das Projekt auszulesen. Das Kommando verwendet für den Verbindungsaufbau die Voreinstellungen, die im Projekt hinterlegt sind. Wenn Sie über die Attribute keine konkreten Antriebsregler angeben, wird für alle Antriebsreglern im Projekt eine Online-Verbindung hergestellt.

Wenn Sie Voreinstellungen für den Verbindungsaufbau im Projekt hinterlegen, können Sie ein Kommandoskript einfach halten oder für mehrere Projekte wiederverwenden. Nähere Informationen zu den Voreinstellungen finden Sie unter Voreinstellungen definieren.

#### Attribute

- ▶ "module": Referenz des Moduls, <optional> <String>
- ▶ "reference": Referenz des Antriebsreglers, <optional> <String>
- ▶ "direction": Zugriff lesend oder sendend; read oder write; überschreibt die voreingestellte Übertragungsrichtung, <optional> <String>

#### Beschreibung

Die Übertragung gilt durch die Angabe von Modul und Referenz für einen einzelnen Antriebsregler (siehe Beispiel 1), kann aber auch für alle im Projekt voreingestellten Antriebsregler definiert werden (siehe Beispiel 2).

#### Beispiele

##### Beispiel 1

```
"singleConnectByPresets": {  
  "command": "setOnlineByPreset", "module": "m1", "reference": "T1"  
},
```

##### Beispiel 2

```
"multiConnectByPresets": {  
  "command": "setOnlineByPreset"  
},
```

### 23.9.7.3.7 Offline setzen (setOffline)

Mit dem Kommando setOffline können Sie im Skriptmodus die Online-Verbindung zu allen verbundenen Antriebsreglern trennen (mit oder ohne Rückdokumentation). Änderungen an den Parameterwerten des Antriebsreglers können Sie vor dem Trennen der Verbindung speichern.

#### Attribute

- ▶ "reverseDocumentation": Bei true oder false wird eine bzw. keine Rückdokumentation erstellt, <optional> <Boolean> <Default = false>
- ▶ "saveValues": Bei true wird Parameter A00 vor dem Offline-Setzen auf aktiv gesetzt, <optional> <Boolean> <Default = false>

#### Beispiel

```
"setOfflineAndSaveValues":  
{  
  "command": "setOffline",  
  "reverseDocumentation": false,  
  "saveValues": true  
},
```

## 23.9.7.3.8 Firmware aktualisieren (updateFirmware)

Mit dem Kommando updateFirmware können Sie im Skriptmodus ein Live-Firmware-Update für eine definierte Liste von Antriebsreglern im Netzwerk durchführen.

### Attribute

- ▶ "ipAddresses": Liste aus IP-Adressen der Antriebsregler an den Gateways
- ▶ "serialNumbers": Liste aus Produktionsnummern der Antriebsregler an den Gateways, <Integer>
- ▶ "references": Liste aus Referenzen der Antriebsregler an den Gateways
- ▶ "connectByMethod": serialNumber, reference oder presets, <optional> <String>
  - "serialNumber": Bei geöffnetem Projekt werden alle Antriebsregler mit einem Firmware-Update versehen, deren Produktionsnummer mit der im Projekt definierten Produktionsnummer übereinstimmt
  - "reference": Bei geöffnetem Projekt werden alle Antriebsregler mit einem Firmware-Update versehen, deren Referenzen mit der im Projekt definierten Referenz übereinstimmt
  - „presets“: Bei geöffnetem Projekt werden alle Antriebsregler mit einem Firmware-Update versehen, die den in den Voreinstellungen definierten Antriebsreglern entsprechen
- ▶ "firmwarePath": Verzeichnis, in dem die Firmware-Dateien abgelegt sind, <optional>
- ▶ "firmware": Firmware-Version
  - "default": Bei diesem Wert entspricht die Version der Ziel-Firmware der DriveControlSuite-Version (höchste Firmware-Version, die geladen wurde)
- ▶ "restart": Neustart nach Abschluss des Updates, <optional> <Boolean> <Default = false>
- ▶ "waitForRenewedAvailability": Warten, bis das Update abgeschlossen ist und die Antriebsregler wieder im Netzwerk erreichbar sind, <optional> <Boolean> <Default = false>

### Beispiel

```
"updateFirmwareToV_6_4_D": {  
  "command": "updateFirmware",  
  "firmware": "V 6.4-D",  
  "firmwarePath": "<Ihr Pfad>",  
  "ipAddresses": ["192.168.3.101",  
    "192.168.3.102",  
    "192.168.3.103"  
  ],  
  "restart": true,  
  "waitForRenewedAvailability": true  
},
```

## 23.9.7.3.9 Parameterwert ändern (setParameter)

Mit dem Kommando setParameter können Sie im Skriptmodus den Wert eines Parameters ändern. Das Kommando können Sie sowohl offline als auch bei bestehender Online-Verbindung ausführen.

### Attribute

- ▶ "module": Referenz des Moduls, <verbindlich> <String>
- ▶ "reference": Referenz des Antriebsreglers, <verbindlich> <String>
- ▶ "coordinate": Koordinate des Parameters, <verbindlich> <String>
- ▶ "value": Wert des Parameters, <verbindlich> <String>

### Beispiel

```
"setA10[3]:" {  
  "command": "setParameter",  
  "module": "M1",  
  "reference": "T2",  
  "coordinate": "A10[3]",  
  "value": "2"  
},
```

## 23.9.7.3.10 Aktion ausführen (performAction)

Mit dem Kommando performAction können Sie im Skriptmodus eine Aktion ausführen. Das Kommando können Sie ausschließlich bei bestehender Online-Verbindung ausführen.

### Attribute

- ▶ "reference": Referenz des Antriebsreglers, <optional> <String>
  - Fehlt die Angabe, wird die Aktion auf allen verbundenen Antriebsreglern ausgeführt
- ▶ "module": Referenz des Moduls, <optional> <String>
  - Fehlt die Angabe, wird die Aktion auf allen verbundenen Antriebsreglern ausgeführt
- ▶ "coordinate": Koordinate des Aktionsparameters, <verbindlich> <String>
- ▶ "waitForDone": Warten, bis die Aktion abgeschlossen ist, <optional> <Boolean> <Default = true>
- ▶ "timeout", <optional> <Integer><Default = 60> (Timeout in Sekunden):
  - Wenn waitForDone true ist: Wird das Timeout erreicht, bevor die Aktion zu 100 % durchgeführt ist, war das Kommando nicht erfolgreich und die Sequenz wird abgebrochen
  - Wenn waitForDone false ist: Nach dem Start der Aktion wird abgewartet, bis das Timeout abgelaufen ist; anschließend wird die Sequenz fortgefahren; das Kommando gilt als erfolgreich abgearbeitet
- ▶ "livingSpace": Achse (bei mehreren Achsen diejenige, der ein Parameter zugeordnet ist), <optional> <String> <Default = Global>  
Mögliche Werte:

```
"livingSpace": "Global",
"livingSpace": "Axis1",
"livingSpace": "Axis2",
"livingSpace": "Axis3",
"livingSpace": "Axis4",
```

### Beispiel

```
"restartSIAx1": {
"command": "performAction",
"module": "M1",
"reference": "SIAx1",
"coordinate": "A09",
"livingSpace": "Global",
"waitForDone": false,
"timeout": 10
},
```

## 23.9.7.3.11 Meldung öffnen (openMessageBox)

Mit dem Kommando openMessageBox können Sie im Skriptmodus eine Meldung öffnen, die den vorgegebenen Text anzeigt. Das Skript wird angehalten, bis die Meldung mit OK bestätigt wird.

### Attribute

- ▶ "text": Text der Meldung, <verbindlich> <String>

### Beispiel

```
"ShowMsgBox": {
"command": "openMessageBox",
"text": "Bitte OK drücken!",
},
```

**23.9.7.3.12 Warten (wait)**

Mit dem Kommando wait können Sie im Skriptmodus das Kommandoskript für die angegebene Zeit anhalten.

**Attribute**

- ▶ "seconds": Wartezeit in Sekunden, <verbindlich> <Integer>

**Beispiel**

```
"Wait15Secs": {
  "command": "wait",
  "seconds": 15
},
```

**23.9.7.3.13 Parameterwerte exportieren (exportParameter)**

Mit dem Kommando exportParameter können Sie im Skriptmodus die Parameterwerte eines Antriebsreglers, eines Moduls oder des gesamten Projekts exportieren. Wenn Sie über die Attribute keinen konkreten Antriebsregler bzw. kein konkretes Modul definieren, werden die Parameterwerte des gesamten Projekts exportiert. Für eindeutige Dateinamen bei einem Export des gesamten Projekts können Sie mit den unten gelisteten Variablen arbeiten. Diese werden beim Export durch die tatsächlichen Werte ersetzt.

**Attribute**

- ▶ "exportPath": Verzeichnis, in das die Parameterwerte als Textdatei exportiert werden, <verbindlich> <String>
- ▶ "module": Referenz des Moduls, <optional> <String>
- ▶ "reference": Referenz des Antriebsreglers, <optional> <String>

**Variablen**

Variable	Beschreibung
%m%	Referenz des Moduls
%M%	Bezeichnung des Moduls
%r%	Referenz des Antriebsreglers
%d%	Bezeichnung des Antriebsreglers
%i%	Iteration über die Anzahl der Antriebsregler

Tab. 314: Skriptmodus: Variablen für den Import und Export von Parametern

**Beispiel**

```
"ExportSingle": {
  "command": "exportParameter",
  "module": "M1",
  "reference": "T2",
  "exportPath": "%COMMANDFILE%/parameters_%r%-%d%_ProjectName.txt"
},
,
"ExportMulti": {
  "command": "exportParameter",
  "exportPath": "%COMMANDFILE%/parameters_%r%-%d%_ProjectName.txt"
},
,
```



**23.9.7.3.14 Parameterwerte importieren (importParameter)**

Mit dem Kommando `importParameter` können Sie im Skriptmodus zuvor exportierte Parameterwerte für einen Antriebsregler, ein Modul oder das gesamte Projekt importieren. Wenn Sie über die Attribute keinen konkreten Antriebsregler bzw. kein konkretes Modul definieren, werden die Parameterwerte des gesamten Projekts importiert. Für eindeutige Dateinamen bei einem Export des gesamten Projekts können Sie mit den unten gelisteten Variablen arbeiten. Diese werden beim Export durch die tatsächlichen Werte ersetzt.

**Attribute**

- ▶ "importPath": Pfad zur Textdatei, aus der die Parameterwerte importiert werden, <verbindlich> <String>
- ▶ "module": Referenz des Moduls, <optional> <String>
- ▶ "reference": Referenz des Antriebsreglers, <optional> <String>
- ▶ "deleteAfter": bei true wird die Textdatei mit den Parameterwerten nach dem Import gelöscht <optional> <Boolean><Default = true>
- ▶ "reportPath": Pfad, unter dem die Änderungsübersicht (\*.html) gespeichert wird, <verbindlich> <String>

**Variablen**

Variable	Beschreibung
%m%	Referenz des Moduls
%M%	Bezeichnung des Moduls
%r%	Referenz des Antriebsreglers
%d%	Bezeichnung des Antriebsreglers
%i%	Iteration über die Anzahl der Antriebsregler

Tab. 315: Skriptmodus: Variablen für den Import und Export von Parametern

**Beispiel**

```
"ImportSingle": {
  "command": "importParameter",
  "module": "M1",
  "reference": "T2",
  "importPath": "%COMMANDFILE%/parameters_%r%-%d%_ProjectName.txt",
  "reportPath": "%COMMANDFILE%/parameterImportReport_ ProjectName.html",
  "deleteAfter": false
},
,
"ImportMulti": {
  "command": "importParameter",
  "importPath": "%COMMANDFILE%/parameters_%r%-%d%_ProjectName.txt",
  "reportPath": "%COMMANDFILE%/parameterImportReport_ ProjectName.html",
  "deleteAfter": false
},
,
,
```

### 23.9.7.3.15 Projektierung aktualisieren (updateTemplates)

Mit dem Kommando updateTemplates können Sie im Skriptmodus die Projektierung der Antriebsregler auf die aktuellste Version bringen (Templates und Systemparameter-Version).

#### Attribute

- ▶ "reportPath": Erzeugt eine Übersicht (\*.html) über die Änderungen in der Projektierung, <optional> <String>

#### Beispiel

```
"updateTemplates": {  
  "command": "updateTemplates",  
  "reportPath": "%COMMANDFILE%/updateReport.html"  
},
```

### 23.9.7.3.16 Rückdokumentationen erstellen (takeSnapShot)

Mit dem Kommando takeSnapShot können Sie im Skriptmodus eine Online-Verbindung herstellen, um die Konfigurationen der verbundenen Antriebsregler ins Projekt auszulesen und beim Trennen der Verbindung eine Rückdokumentation zu erstellen. Die Konfigurationen werden in ein neues Modul im Projektbaum ausgelesen. Wenn Sie über die Attribute keine konkreten Antriebsregler angeben, wird für alle Antriebsreglern im Netzwerk die Konfiguration ausgelesen und eine Rückdokumentation erstellt.

Ist kein Projekt geöffnet, erstellt das Kommando ein neues, leeres Projekt.

#### Attribute

- ▶ "ipAddresses": Liste aus IP-Adressen der Antriebsregler an den Gateways, <optional> <String-Array>
- ▶ "serialNumbers": Liste aus Produktionsnummern der Antriebsregler an den Gateways, <optional> <Integer-Array>
- ▶ "references": Liste aus Referenzen der Antriebsregler an den Gateways, <optional> <String-Array>



#### Information

Bei der Suche werden via IPv4-Limited-Broadcast alle Antriebsregler innerhalb der Broadcast-Domain ausfindig gemacht.

Voraussetzungen für das Auffinden eines Antriebsreglers im Netzwerk:

- Netzwerk unterstützt IPv4-Limited-Broadcast
- Alle Antriebsregler und der PC sind im selben Subnetz (Broadcast-Domain)

#### Beschreibung

Das Kommando stellt eine Direktverbindung zu den Gateway-Antriebsreglern mit den entsprechenden IP-Adressen, Produktionsnummern oder Referenzen her.

**Beispiel 1**

```
"takeSnapshot": {  
  "command": "takeSnapshot"  
},
```

**Beispiel 2**

```
"takeSnapshotIpAddresses": {  
  "command": "takeSnapshot",  
  "ipAddresses": ["192.168.3.4", "192.168.3.139"]  
},
```

**Beispiel 3**

```
"takeSnapshotReferences": {  
  "command": "takeSnapshot",  
  "references": ["T3", "T4"]  
},
```

**Beispiel 4**

```
"takeSnapshotSerialNumbers": {  
  "command": "takeSnapshot",  
  "serialNumbers": [9011564, 9012296]  
},
```

**23.9.7.3.17****Rückdokumentationen löschen (discardReverseDocumentation)**

Mit dem Kommando `discardReverseDocumentation` können Sie im Skriptmodus eine oder alle Rückdokumentationen löschen. Wenn Sie über die Attribute keinen konkreten Antriebsregler definieren, werden die Rückdokumentationen aller Antriebsregler im Projekt gelöscht.

**Attribute**

- ▶ "reference": Referenz des Antriebsreglers, <optional> <String>
- ▶ "module": Referenz des Moduls, <optional> <String>

**Beispiel**

```
"discardReverseDocu": {  
  "command": "discardReverseDocumentation",  
  "reference": "T1"  
  "module": "M1"  
},
```

**23.9.7.4****Kommandoskript ausführen**

Um ein Kommandoskript auszuführen benötigen Sie neben dem eigentlichen Skript eine Batch-Datei, mit der Sie der DriveControlSuite das Kommandoskript übergeben. Das Kommandoskript können Sie entweder bei geöffneter DriveControlSuite über das Fenster *DriveControlSuite – Skriptmodus* ausführen oder bei geschlossener DriveControlSuite via Doppelklick auf die zugehörige Batch-Datei.

**Information**

Legen Sie sämtliche Dateien im selben Verzeichnis ab, die Sie zum Ausführen eines Kommandoskripts benötigen. Zum Ausführen eines Kommandoskripts benötigen Sie mindestens 2 Dateien (Kommandoskript und Batch-Datei), wenn Sie den Skriptablauf protokollieren möchten zusätzlich eine Log-Datei und je nach Anwendungsfall zusätzlich eine Projektdatei, wenn Sie z. B. ein Backup erstellen oder einspielen möchten.

**Information**

Anwendungsbeispiele für den Skriptmodus finden Sie in unserem Download-Center unter <https://www.pilz.com/de-INT>, Suchbegriff *Skriptmodus*. Die Anwendungsbeispiele enthalten Beispieldateien für die 3 folgenden Anwendungsfälle: Firmware aktualisieren (Firmware-Update), Konfiguration sichern (Backup) und Konfiguration einspielen (Restore). Sie können die Beispieldateien auf Ihren Anwendungsfall hin anpassen, indem Sie z. B. Anzahl und Adressierung der Antriebsregler sowie Dateinamen und Pfadangaben ändern.

## Kommandoskript anlegen

Erstellen Sie ein Kommandoskript (\*.json), das für Ihren Anwendungsfall die passenden Kommandos und Attributwerte enthält.

- ✓ Sie befinden sich im Verzeichnis für die Skript-Dateien.

1. Erstellen Sie über das Kontextmenü des Windows-Explorers eine neue Textdatei.
2. Vergeben Sie einen passenden Dateinamen und ändern Sie die Dateierendung von \*.txt auf \*.json.

2.1. Beispiel: `FirmwareUpdate.json`.

3. Öffnen Sie die Datei.
  4. Schreiben Sie das Kommandoskript für Ihren Anwendungsfall, indem Sie die Skriptabschnitte settings, sequence und commands definieren.
- 4.1. Beispiel:

```
{
  "settings": {
    "logFilePath": "%COMMANDFILE%/FirmwareUpdate.log",
    "quitWhenDone": "never"
  },
  "sequence": [
    "UpdateFirmware"
  ],
  "UpdateFirmware": {
    "command": "updateFirmware",
    "firmware": "V 6.4-D",
    "ipAddresses": [
      "200.0.0.1",
      "200.0.0.2",
      "200.0.0.3"
    ],
    "restart": true
  }
}
```

5. Speichern Sie das Kommandoskript.

## Batch-Datei anlegen

Erstellen Sie eine Batch-Datei (\*.bat), mit der Sie der DriveControlSuite das Kommandoskript übergeben.

- ✓ Sie befinden sich im Verzeichnis für die Skript-Dateien.

1. Erstellen Sie über das Kontextmenü des Windows-Explorers eine neue Textdatei.
2. Vergeben Sie einen passenden Dateinamen und ändern Sie die Dateierweiterung von \*.txt auf \*.bat.

2.1. Beispiel: `FirmwareUpdate.bat`.

3. Öffnen Sie die Datei.

4. Geben Sie den Pfad zur EXE-Datei der DriveControlSuite an und ordnen Sie das Kommandoskript zu.

4.1. Beispiel:

```
"C:\Program Files (x86)\STOBER\DriveControlSuite\bin\DS6A.exe"  
FirmwareUpdate.json
```

5. Speichern Sie die Batch-Datei.

## Kommandoskript ausführen

Führen Sie ein Kommandoskript bei geschlossener oder bei geöffneter DriveControlSuite aus.

- ✓ Sie befinden sich in der DriveControlSuite.

1. Verwenden Sie die Tastenkombination [STRG] + [F9].

⇒ Das Fenster DriveControlSuite – Skriptmodus öffnet sich.

2. Klicken Sie auf Datei laden.

⇒ Der Dialog Datei öffnen öffnet sich.

3. Navigieren Sie zum gewünschten Kommandoskript und klicken Sie auf Öffnen.

4. Um das Kommandoskript auszuführen, klicken Sie auf Ausführen.

⇒ Das Kommandoskript wird ausgeführt.

⇒ Das Fenster DriveControlSuite – Skriptmodus zeigt in den Bereichen Übersicht, Meldungen und Log-Datei Informationen zum Status des Kommandoskripts an.



### Information

Sie können ein Kommandoskript auch bei geschlossener DriveControlSuite ausführen, indem Sie auf die zugehörige Batch-Datei doppelklicken. Durch den Doppelklick auf die Batch-Datei wird das Kommandoskript ausgeführt und das Fenster DriveControlSuite – Skriptmodus öffnet sich, um Informationen zum Status des Kommandoskripts anzuzeigen.

### 23.9.7.5 Anwendungsbeispiele für EtherCAT

Um die Funktionalität des Skriptmodus exemplarisch darzustellen, gibt es Beispiele, die veranschaulichen sollen, wie Sie den Skriptmodus einsetzen können.

Die für die Ausführung der Anwendungsbeispiele benötigten Dateien finden Sie in unserem Download-Center unter:

<https://www.pilz.com/de-INT>.

Geben Sie im Suchfeld `Skriptmodus` ein.

Das Paket enthält die Beispieldateien für folgende Aktionen:

- ▶ Firmware-Update durchführen (FirmwareUpdate).
- ▶ Vorbereitete Konfiguration einspielen (Restore)
- ▶ Aktuelle Konfiguration speichern (Backup)

Die Voraussetzungen für das Ausführen der Aktionen sind für alle Beispieldateien nahezu identisch (siehe Skript ausführen).

Wenn Sie die Beispieldateien nutzen möchten, müssen Sie diese anpassen (Dateinamen und -pfade, Adressierung der Antriebsregler).

#### Testaufbau

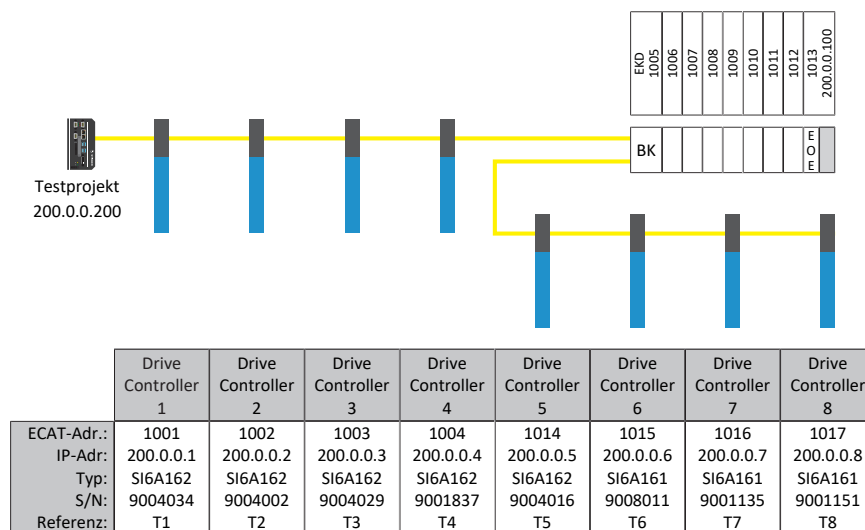


Abb. 98: Testaufbau der Anwendungsbeispiele

Acht Antriebsregler der Baureihe PMC SI6 mit fest vom EtherCAT-Master vergebenen IP-Adressen 200.0.0.1 - 200.0.0.8.

#### Variante 1

Die DriveControlSuite läuft auf demselben IPC wie der EtherCAT-Master.

#### Variante 2

Die DriveControlSuite läuft auf einem PC oder Notebook. Der PC oder das Notebook befinden sich im gleichen Netzwerk wie der IPC, jedoch nicht im selben Netzwerk wie der EoE-Verbund. Hier muss noch zusätzlich eine Route gesetzt werden. Für weitere Informationen siehe

[Netzwerk-Route](#) [457].

## 23.9.7.5.1 Firmware-Update durchführen

### Voraussetzungen

- ▶ DriveControlSuite ab Version 6.4-D als Standardinstallation
- ▶ Alle Antriebsregler werden mit einer Firmware ab Version 6.4-A betrieben
- ▶ Alle Antriebsregler sind per Direktverbindung über die IP-Adressen 200.0.0.1 bis 200.0.0.8 erreichbar

### Verhalten des Skripts

Das Skript für die Antriebsregler mit den IP-Adressen 200.0.0.1 - 200.0.0.8 überträgt ein Firmware-Update auf die Firmware-Version 6.4-D. Die Antriebsregler werden im Anschluss neu gestartet.



#### Information

Beachten Sie, dass bei einem Neustart des Antriebsreglers geänderte und nur flüchtig gespeicherte Werte verloren gehen, sowie die Feldbuskommunikation und die Verbindung zur DriveControlSuite unterbrochen werden.

## 23.9.7.5.2 Vorbereitete Konfiguration einspielen (Restore)

### Voraussetzungen

- ▶ DriveControlSuite ab Version 6.4-D als Standardinstallation
- ▶ Alle Antriebsregler werden mit einer Firmware ab Version 6.4-A betrieben
- ▶ Alle Antriebsregler sind per Direktverbindung über die IP-Adressen 200.0.0.1 bis 200.0.0.8 erreichbar
- ▶ Eine Projektdatei Restore.ds6 mit den Antriebsreglern

### Verhalten des Skripts

Per Skript werden die Konfigurationen der im Projekt Restore.ds6 projizierten Antriebsregler an die Antriebsregler mit den parametrierten IP-Adressen übertragen.



#### Information

Beachten Sie, dass bei einem Neustart des Antriebsreglers geänderte und nur flüchtig gespeicherte Werte verloren gehen, sowie die Feldbuskommunikation und die Verbindung zur DriveControlSuite unterbrochen werden.



#### ACHTUNG!

##### Maschinenschaden durch unkontrolliertes Stillsetzen!

Beachten Sie, dass das Senden einer Konfiguration einen kurzfristigen Stopp der Gerätekonfiguration beinhaltet. Die Kommunikation zum EtherCAT-Master wird unterbrochen. Aus diesem Grund darf das Skript nur im Preoperational-Zustand ausgeführt werden.



## 23.9.7.5.3 Aktuelle Konfiguration speichern (Backup)

### Voraussetzungen

- ▶ DriveControlSuite ab Version 6.4-D als Standardinstallation
- ▶ Alle Antriebsregler werden mit einer Firmware ab Version 6.4-A betrieben
- ▶ Alle Antriebsregler sind per Direktverbindung über die IP-Adressen 200.0.0.1 bis 200.0.0.8 erreichbar
- ▶ Eine Projektdatei Backup.ds6 mit den Antriebsreglern.

### Verhalten des Skripts:

Per Skript werden die Konfigurationen der Antriebsregler mit den parametrierten IP-Adressen in die Datei Backup.ds6 gespeichert.

## 23.9.7.5.4 Netzwerk-Route

Das Internet Protocol (IP) sorgt dafür, dass Datenpakete über Netzwerkgrenzen hinweg vermittelt werden. Das Routing ist das Ermitteln eines geeigneten Wegs für die Übertragung der Datenpakete.

Insbesondere beim Einsatz von EoE muss häufig eine manuelle Route angelegt werden.



### Information

Beachten Sie, dass das manuelle Routen zur Steuerung nur funktioniert, wenn die IP-Adresse der Steuerung und die IP-Adresse des betrachteten PCs im selben Netz liegen. Sonst muss die Routentabelle des Routers durch die Netzwerk-Administration um eine statische Route erweitert werden..

### Netzwerk-Route anlegen

Unter Windows wird die Route wie folgt angelegt:

```
route ADD 200.0.0.0 MASK 255.0.0.0 192.168.12.36
```

Zur Erklärung:

200.0.0.0 ist das EoE-Netz mit einer Netzwerkmaske von 255.0.0.0.

192.168.12.36 ist die Adresse der Steuerung, die zum EoE-Netz verbindet.

### Netzwerk-Route löschen

Unter Windows wird die Route wie folgt gelöscht:

```
route delete 200.0.0.0
```

**23.9.7.6 Return Codes**

Der Aufruf eines Kommandoskripts liefert die nachfolgend beschriebenen Return Codes, die beispielsweise auf einem Windows PC mithilfe der Eingabeaufforderung ausgegeben werden können. Der Return Code für die erfolgreiche Abarbeitung eines Kommandoskripts ist 0. Ein Return Code ungleich 0 signalisiert einen Fehler.

Return Code	Name	Beschreibung oder Ursache	Prüfung und Maßnahme
0	SUCCESS	Kommandoskript wurde fehlerfrei ausgeführt	—
100	JSON-ERROR	Fehler beim Parsen des Kommandoskripts	Syntax der JSON-Datei prüfen und gegebenenfalls korrigieren
101	JSON-FILE-NOT-EXISTING	Kommandoskript wurde nicht gefunden	Zuordnung des Kommandoskripts in der Batch-Datei prüfen und gegebenenfalls korrigieren
201	PROJECT-FILE-NOT-EXISTING	Projektdatei wurde nicht gefunden	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
202	PROJECT-FILE-NOT-OPENING	Projektdatei konnte nicht geöffnet werden	Prüfen, ob das DS6-Projekt bereits geöffnet ist und gegebenenfalls schließen
203	PROJECT-FILE-NOT-READABLE	Projektdatei war nicht lesbar	Lesende Zugriffsrechte auf das DS6-Projekt prüfen und gegebenenfalls erweitern
204	PROJECT-FILE-WRONG-FW	Projektdatei konnte aufgrund falscher Firmware nicht geladen werden; Firmware-Version der Projektdatei passt nicht zur DriveControlSuite	Firmware-Version im DS6-Projekt prüfen und gegebenenfalls korrigieren
210	CANNOT-SAVE-PROJECT-FILE	Projektdatei konnte nicht gespeichert werden	Schreibende Zugriffsrechte auf das DS6-Projekt prüfen und gegebenenfalls erweitern
300	CONNECTION-ERROR	Fehler beim Verbindungsaufbau	Netzwerkverbindung prüfen; Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
400	SETONLINE-ERROR	Fehler bei der Online-Verbindung, wenn der Fehler nicht genauer eingegrenzt werden kann	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
401	SETONLINE-ERROR-READING	Fehler bei lesender Online-Verbindung	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
402	SETONLINE-ERROR-WRITING	Fehler bei schreibender Online-Verbindung	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
500	FWUPDATE-ERROR	Fehler beim Firmware-Update, wenn der Fehler nicht genauer eingegrenzt werden kann	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren

Return Code	Name	Beschreibung oder Ursache	Prüfung und Maßnahme
501	FWUPDATE-FILE-NOT-FOUND	Fehler beim Firmware-Update, wenn die Firmware-Datei nicht gefunden wurde	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
502	FWUPDATE-CONTROLLER-NOT-FOUND	Fehler beim Firmware-Update, wenn der Antriebsregler nicht gefunden wurde	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
601	PARAIMPORT-FILE-NOT-FOUND	Fehler beim Parameterimport, wenn die Importdatei nicht gefunden wurde	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
602	PARAEXPORT-FILE-NOT-WRITABLE	Fehler beim Parameterexport, wenn die Datei nicht geschrieben werden konnte	Zugriffsrechte auf das Verzeichnis und die Datei prüfen und gegebenenfalls erweitern
700	ACTION-ERROR	Fehler beim Ausführen einer Aktion, wenn der Fehler nicht genauer eingegrenzt werden kann	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
701	ACTION-WRONG-PARAMETER	Fehler beim Ausführen einer Aktion, wenn die Parameterkoordinate falsch war	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
800	SET-PARAMETER-ERROR	Fehler beim Schreiben eines Parameterwerts, wenn der Fehler nicht genauer eingegrenzt werden kann	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
801	SET-PARAMETER-NOT-WRITABLE	Fehler beim Schreiben eines Parameterwerts, wenn der Parameter schreibgeschützt ist	Parameterwert kann nicht verändert werden; Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls Parameterkoordinate ändern
802	SET-PARAMETER-NOT-EXISTING	Fehler beim Schreiben eines Parameterwerts, wenn der Parameter nicht existiert	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
900	UPDATE-TEMPLATES-ERROR	Fehler beim Aktualisieren eines Templates	Projektierung der Antriebsregler auf Kompatibilität mit neuester Version der Templates prüfen
1100	SNAPSHOT-ERROR	Fehler beim Erstellen einer Rückdokumentation	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
1150	DISCARD-SNAPSHOT-ERROR	Fehler beim Löschen einer Rückdokumentation	Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
1200	ONLINE-BY-PRESET-ERROR	Fehler bei der Online-Verbindung gemäß den Voreinstellungen	Netzwerkverbindung prüfen; Attribute im Kommandoskript prüfen und gegebenenfalls korrigieren
1300	START-SAFETY-TOOL-ERROR	Fehler beim Start von PASmotion	Gegebenenfalls DriveControlSuite mit PASmotion neu installieren

Tab. 316: Skriptmodus: Return Codes

## Batch-Datei erweitern

Mit folgendem Befehl kann der Return Code abgefragt werden:

```
echo %ERRORLEVEL%
```

Folgendes Beispiel zeigt den Inhalt einer Batch-Datei (\*.bat), erweitert um die Ausgabe des Return Codes in der vorletzten Zeile:

```
echo off
"C:\Program Files (x86)\STOBER\DriveControlSuite\bin\DS6A.exe"
FirmwareUpdate.json
IF %ERRORLEVEL% NEQ 0 Echo An error was found:
IF %ERRORLEVEL% EQU 0 Echo No error found:
echo %ERRORLEVEL%
pause
```

## 23.9.8

### Simple Network Time Protocol (SNTP)

In den Antriebsregler ist ein SNTP-Client nach RFC4330 implementiert. Dieser Client stellt die interne Uhr des Antriebsreglers auf die aktuelle Uhrzeit ein, die er von einem externen Zeit-Server bezieht. Die interne Uhr läuft mit einem (ungenauen) regelbaren, internen Takt im Antriebsregler. Deshalb wird die Zeit in Intervallen vom Server abgefragt, diese mit der internen Zeit verglichen, und der Takt für die interne Uhr entsprechend nachgeregelt. Die Einstellungen definieren Sie in Parameter A199.

Es können zwei NTP-Server als Zeitquellen definiert werden, die beide als mögliche Zeit-Server verwendet werden. Bei Datenverkehr über die Service-Schnittstelle zählt der Computer, über den der Antriebsregler über die DriveControlSuite verbunden ist, automatisch zu den möglichen Zeit-Servern. Die Zeit-Server müssen entweder über EoE, über die Service-Schnittstelle X9 oder über die Klemmen X200 und X201 erreichbar sein. Beachten Sie, dass der Zeit-Server vom Antriebsregler aus erreichbar sein muss. Eventuell muss der Gateway-Parameter A175 entsprechend eingestellt werden.

Die Uhrzeit wird immer vom gleichen NTP-Server angefordert und danach zyklisch vom Server zum Nachführen der Synchronität-Regelschleife wiederholt. Fällt der aktuelle Server aus, wird der nächste in der Liste verwendet. Ein einmal aktiver Server wird nur bei Verbindungsausfall zu diesem Server oder bei Nicht-Verfügbarkeit des Servers verworfen.

Nach dem Einschalten des Antriebsreglers dauert es eine zufällige Zeit von 1 bis 5 Minuten (nach RFC4330), bis der SNTP-Client eine erste Anfrage an einen der Zeit-Server schickt.

Die zyklische Wiederholung einer Anfrage erfolgt etwa alle 5 bis 6 Stunden.

## 23.9.8.1 Zeit-Service auf dem Computer einrichten

Auf einem Windows PC mit DriveControlSuite richten Sie den Zeit-Service über den Registrierungs-Editor ein. Den Zeit-Server müssen Sie vorab stoppen und nach der Änderung der Registry wieder neu starten. Gehen Sie wie folgt vor:

1. Öffnen Sie die Eingabeaufforderung, z. B. wie folgt:
  - 1.1. Verwenden Sie die Tastenkombination [WINDOWS-TASTE] + [R], um den Dialog Ausführen zu öffnen.
  - 1.2. Geben Sie den Befehl `cmd` ein und bestätigen Sie mit OK.  
⇒ Die Eingabeaufforderung öffnet sich.
2. Stoppen Sie den Zeit-Server über den Befehl `net stop w32time`.
3. Öffnen Sie den Registrierungs-Editor, z. B. wie folgt:
  - 3.1. Verwenden Sie die Tastenkombination [WINDOWS-TASTE] + [R], um den Dialog Ausführen zu öffnen.
  - 3.2. Geben Sie den Befehl `regedit` ein und bestätigen Sie mit OK.  
⇒ Der Registrierungs-Editor öffnet sich.
4. Wählen Sie `HKEY_LOCAL_MACHINE > SYSTEM > CurrentControlSet > Services > W32Time > TimeProvider > NtpServer`.
5. Setzen Sie `Enable` auf den Wert `1` und bestätigen Sie mit OK.
6. Schließen Sie den Registrierungs-Editor.
7. Öffnen Sie erneut die Eingabeaufforderung.
8. Starten Sie den Zeit-Server in der Eingabeaufforderung über den Befehl `net start w32time`.  
⇒ Der Zeit-Service ist auf dem PC eingerichtet.

### Automatisierung durch Skript

Wenn Sie die Registry auf dem PC via Skript ändern möchten, erstellen Sie eine \*.reg-Datei, indem Sie eine leere Textdatei anlegen und die Dateiendung umbenennen. Öffnen Sie anschließend die Datei und übernehmen Sie folgenden Inhalt:

```
[HKEY_LOCAL_MACHINE\SYSTEM\CurrentControlSet\Services\W32Time\TimeProviders\ntpserver] "Enabled"=dword:00000001
```

Führen Sie die Datei in der Kommandozeile der Eingabeaufforderung aus.

### Weitere Befehle

Wenn Sie den Status auf dem aktuellen PC abfragen möchten, verwenden Sie in der Eingabeaufforderung folgenden Befehl:

```
w32tm /query /status
```

Um die IP-Adresse über den PC-Namen abzufragen, verwenden Sie in der Eingabeaufforderung folgenden Befehl:

```
nslookup <name>
```

### Beispiel:

```
nslookup ptbtime1.ptb.de
Name: ptbtime1.ptb.de
Addresses: 2001:638:610:be01::108 192.53.103.108
```

Die IP-Adresse lautet: 192.53.103.108.

### 23.9.9 Security-Log

Das Fenster Security-Log zeigt eine vollständige, antichronologische Übersicht über sämtliche Änderungen an der Firmware sowie Konfiguration des Antriebsreglers.



#### Information

Das Fenster Security-Log erreichen Sie ab Firmware V 6.5-K über das Kontextmenü des Antriebsreglers im Projektbaum oder über die Schaltfläche im Fenster Online-Funktionen.

Im Fenster Online-Funktionen wird bei bestehender Direktverbindung oder Online-Verbindung der aktuelle Security-Log vom Antriebsregler in die DriveControlSuite ausgelesen und kann mit der Projektdatei gespeichert werden. Im Projektbaum wird der Security-Log nur bei bestehender Online-Verbindung ausgelesen. Wenn keine Online-Verbindung zwischen DS6 und Antriebsregler besteht, wird der zuletzt ausgelesene Security-Log angezeigt.

Feld	Beschreibung
Produktionsnummer	Produktionsnummer des Antriebsreglers
Zeitstempel	Zeitstempel des Auslesens (lokales Datum und Zeit)

Spalte	Beschreibung
Index	Index des Eintrags
Ereignis-Art	Art des Ereignisses
Datum + Zeit (UTC)	Datum und Zeit des Ereignisses in UTC (Quelle: DS6)
Betriebszeit	Betriebszeit des Antriebsreglers (Quelle: E30)
Schnittstelle	Schnittstelle, über die das Ereignis aufgetreten ist (DriveControlSuite, SD-Karte)
Ereignis-Information	Informationen über das Ereignis



#### Information

Als Quelle für die Spalte Datum + Zeit (UTC) des Ereignisses dient die Zeit, die der Antriebsregler zum Zeitpunkt des Ereignisses hat (z. B. via DriveControlSuite oder Feldbus). Wenn die Konfiguration des Antriebsreglers über die SD-Karte geändert wird, werden Datum und Uhrzeit des Ereignisses nicht erfasst.

Schaltfläche	Beschreibung
Exportieren	Exportiert den Security-Log in eine CSV-Datei (*.csv).
Schließen	Schließt das Fenster Security-Log.


## 23.9.9.1

### Security-Log auslesen

Bei bestehender Online-Verbindung können Sie den aktuellen Stand des Security-Logs vom Antriebsregler in die DriveControlSuite auslesen, um Änderungen an der Firmware sowie Konfiguration des Antriebsreglers nachzuvollziehen und gegebenenfalls zu exportieren.

### Security-Log auslesen

Lesen Sie den Security-Log vom Antriebsregler in die DriveControlSuite aus wie nachfolgend beschrieben.

- ✓ Sie befinden sich im Fenster Online-Funktionen.
- ✓ Sie haben eine Direktverbindung zwischen DriveControlSuite und Antriebsregler hinzugefügt.
- 1. Klicken Sie neben dem betreffenden Antriebsregler auf .
- ⇒ Der Security-Log wird aus dem Antriebsregler ausgelesen.
- ⇒ Das Fenster Security-Log öffnet sich.

### Security-Log exportieren

Exportieren Sie den Security-Log, um diesen zu einem späteren Zeitpunkt einsehen zu können.

- ✓ Sie haben den Security-Log vom Antriebsregler in die DriveControlSuite ausgelesen.
- ✓ Sie befinden sich im Fenster Security-Log.
- 1. Klicken Sie auf Exportieren.
  - ⇒ Der Dialog Security-Log exportieren öffnet sich.
- 2. Wählen Sie das Verzeichnis, in das Sie den Security-Log speichern möchten.
- 3. Bestätigen Sie mit Speichern.
- ⇒ Der Security-Log wird als CSV-Datei (\*.csv) gespeichert.

## 23.10 Weiterführende Informationen

Die nachfolgend gelisteten Dokumentationen liefern Ihnen weitere relevante Informationen zu den Antriebsreglern. Den aktuellen Stand der Dokumentationen finden Sie unter:

<https://www.pilz.com/de-INT>.

Die Gruppierung der Dokumentationen soll Ihnen eine Hilfestellung an die Hand geben, ist jedoch nur relevant, wenn Sie den Antriebsregler über einen Feldbus ansteuern.

### PROFINET

Titel	Dokumentation	Inhalte	ID
Kommunikation PROFINET – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Elektrische Installation, Datentransfer, Inbetriebnahme, Diagnose, weiterführende Informationen	1006907
Applikation PROFIdrive – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Projektierung, Konfiguration, Parametrierung, Funktionstest, weiterführende Informationen	1006911
Applikation Drive Based (DB) – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Projektierung, Konfiguration, Parametrierung, Funktionstest, weiterführende Informationen	1006906
Applikation Drive Based Synchronous (DBS) – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Projektierung, Konfiguration, Parametrierung, Funktionstest, weiterführende Informationen	1006908
Applikation Drive Based Center Winder (DBCW) – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Projektierung, Konfiguration, Parametrierung, Funktionstest, weiterführende Informationen	1006912
Sicherheitstechnik PMC SU6 – STO und SS1 über PROFIsafe	Handbuch	Technische Daten, Installation, Inbetriebnahme, Diagnose, weiterführende Informationen	1006910
Sicherheitstechnik PMC SR6 – STO über Klemmen	Handbuch	Technische Daten, Installation, Inbetriebnahme, Diagnose, weiterführende Informationen	1005344
Anschluss technik	Handbuch	Auswahl Encoder-, Leistungs- und Hybridkabel, Zubehör, technische Daten, Anschluss	1006909



## EtherCAT

Titel	Dokumentation	Inhalte	ID
Kommunikation EtherCAT – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Elektrische Installation, Datentransfer, Inbetriebnahme, Diagnose, weiterführende Informationen	1005346
Applikation CiA 402 – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Projektierung, Konfiguration, Parametrierung, Funktionstest, weiterführende Informationen	1005347
Applikation Drive Based (DB) – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Projektierung, Konfiguration, Parametrierung, Funktionstest, weiterführende Informationen	1006906
Applikation Drive Based Synchronous (DBS) – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Projektierung, Konfiguration, Parametrierung, Funktionstest, weiterführende Informationen	1006908
Applikation Drive Based Center Winder (DBCW) – PMC SC6, PMC SI6	Handbuch	Projektierung, Konfiguration, Parametrierung, Funktionstest, weiterführende Informationen	1006912
Sicherheitstechnik PMC SY6 – STO und SS1 über FSoE	Handbuch	Technische Daten, Installation, Inbetriebnahme, Diagnose, weiterführende Informationen	1005345
Sicherheitstechnik PMC SR6 – STO über Klemmen	Handbuch	Technische Daten, Installation, Inbetriebnahme, Diagnose, weiterführende Informationen	1005344
Anschluss technik	Handbuch	Auswahl Encoder-, Leistungs- und Hybridkabel, Zubehör, technische Daten, Anschluss	1006909

Zusätzliche Informationen und Quellen, die als Grundlage für diese Dokumentation dienen oder aus denen zitiert wird:

EtherCAT Technology Group (ETG), 2012. *ETG.1300: EtherCAT Indicator and Labeling*. ETG.1300 S (R) V1.1.0. Specification. 27.01.2012.

## 23.11 Formelzeichen

Formelzeichen	Einheit	Erklärung
$C_{1\max}$	F	Maximale Eingangskapazität
$C_{N,PU}$	F	Nennladefähigkeit des Leistungsteils
$C_{\max PU}$	F	Maximale Ladefähigkeit des Leistungsteils
$C_{PU}$	F	Eigenkapazität des Leistungsteils
$D_{IA}$	%	Verringerung des Nennstroms in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe
$D_T$	%	Verringerung des Nennstroms in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur
$E_{2\max}$	J	Maximale Abschaltenergie am Ausgang
$\eta_N$	%	Nenneffizienz
$f_{1\max}$	Hz	Maximale Eingangsfrequenz
$f_{2\max}$	Hz	Maximale Ausgangsfrequenz
$f_{2PU}$	Hz	Ausgangsfrequenz des Leistungsteils
$f_N$	Hz	Drehfeldfrequenz bei Nenndrehzahl
$f_{PWM,PU}$	Hz	Frequenz der Pulsweitenmodulation des Leistungsteils
$I_0$	A	Stillstandsstrom
$I_{1\max}$	A	Maximaler Eingangsstrom
$I_{1\max CU}$	A	Maximaler Eingangsstrom des Steuerteils
$I_{1\max PU}$	%	Maximaler Eingangsstrom des Leistungsteils (bezogen auf den Eingangsnennstrom)
$I_{1N,PU}$	A	Eingangsnennstrom des Leistungsteils
$I_{2\max}$	A	Maximaler Ausgangsstrom
$I_{2\max PU}$	%	Maximaler Ausgangsstrom des Leistungsteils (bezogen auf den Ausgangsnennstrom)
$I_{2PU(A)}$	A	Ausgangsstrom des Leistungsteils für Achse A
$I_{2PU(B)}$	A	Ausgangsstrom des Leistungsteils für Achse B
$I_{2N,PU}$	A	Ausgangsnennstrom des Leistungsteils
$I_{d,ref}$	A	Magnetisierungserzeugender Referenzstrom im d/q-Koordinatensystem
$I_N$	A	Nennstrom
$I_{N,MF}$	A	Nennstrom der Drossel oder des Motorfilters
$I_{q,ref}$	A	Drehmoment-/krafterzeugender Referenzstrom im d/q-Koordinatensystem
$K_I$	—	Integrierbeiwert
$K_P$	—	Proportionalbeiwert
$M/F_{set}$	Nm/N	Solldrehmoment oder Sollkraft
$M_0$	Nm	Stillstandsrehmoment
$M_{1Bstat}$	Nm	Statisches Bremsmoment der Bremse im Motoradapter (Toleranz +40 %, -20 %)
$M_{2N}$	Nm	Nenndrehmoment am Getriebeabtrieb (bezogen auf $n_{1N}$ )

Formelzeichen	Einheit	Erklärung
$M_{2NOT}$	Nm	Not-Aus-Moment des Getriebes am Getriebeabtrieb für max. 1000 Lastwechsel
$M_B$	Nm	Bremsmoment
$M_{Bstat}$	Nm	Statisches Bremsmoment der Motorbremse bei 100 °C
$M_k$	Nm	Zulässiges Kippmoment am Abtrieb
$M_N$	Nm	Nenndrehmoment
$M_{N,B}$	Nm	Nennbremsmoment
$n_{1N}$	min <sup>-1</sup>	Nenndrehzahl am Getriebeeintrieb
$n_{2N}$	min <sup>-1</sup>	Nenndrehzahl am Getriebeabtrieb
$n_N$	min <sup>-1</sup>	Nenndrehzahl: Drehzahl, für die das Nenndrehmoment $M_N$ angegeben wird
$p$	–	Polpaarzahl
$P_{effRB}$	W	Effektive Leistung am externen Bremswiderstand
$P_{maxRB}$	W	Maximale Leistung am externen Bremswiderstand
$P_{2N,PU}$	W	Ausgangsnennleistung des Leistungsteils
$P_{N,RB}$	W	Nennleistung des externen Bremswiderstands
$P_V$	W	Verlustleistung
$P_{V,CU}$	W	Verlustleistung des Steuerteils
$R_{2minRB}$	Ω	Minimaler Widerstand des externen Bremswiderstands
$\vartheta_{amb}$	°C	Umgebungstemperatur
$\vartheta_{amb,max}$	°C	Maximale Umgebungstemperatur
$\vartheta_{NAT}$	°C	Nennansprechtemperatur
$t_{1B}$	ms	Einfallzeit (auch: Verknüpfungszeit) der Bremse; Zeitspanne vom Ausschalten des Stroms bis zum Erreichen des Nennhaltemoments
$t_{2B}$	ms	Lüftzeit (auch: Trennzeit) der Bremse; Zeitspanne vom Einschalten des Stroms bis zum vollständigen Öffnen der Bremse
$T_M$	Jahr, a	Gebrauchsdauer
$T_i$	ms	Nachstellzeit
$t_{min}$	ms	Minimale Zykluszeit der Applikation
$T_{th}$	°C	Thermische Zeitkonstante
$U_1$	V	Eingangsspannung
$U_{1CU}$	V	Eingangsspannung des Steuerteils
$U_{1max}$	V	Maximale Eingangsspannung
$U_{1PU}$	V	Eingangsspannung des Leistungsteils
$U_2$	V	Ausgangsspannung
$U_{2max}$	V	Maximale Ausgangsspannung
$U_{2PU}$	V	Ausgangsspannung des Leistungsteils
$U_{2PU,ZK}$	V	Ausgangsspannung des Leistungsteils für die Zwischenkreiskopplung (typische Werte: 400 V <sub>AC</sub> entsprechen 560 V <sub>DC</sub> , 480 V <sub>AC</sub> entsprechen 680 V <sub>DC</sub> )
$U_{max}$	V	Maximalspannung

Formelzeichen	Einheit	Erklärung
$U_{\text{offCH}}$	V	Abschaltsschwelle des Brems-Choppers
$U_{\text{onCH}}$	V	Einschaltsschwelle des Brems-Choppers
$V_{\text{act}}$	m/min	Istgeschwindigkeit
$V_{\text{set}}$	m/min	Sollgeschwindigkeit
$x_{\text{act}}$	m	Istposition
$x_{\text{set}}$	m	Sollposition

## 23.12 Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
AC	Alternating Current (Wechselstrom)
AEH	Aderendhülse
AWG	American Wire Gauge
BAT	Batterie
BG	Baugröße
CiA	CAN in Automation
CNC	Computerized Numerical Control (rechnergestützte numerische Steuerung)
CSA	Canadian Standards Association
csp	Cyclic synchronous position mode
cst	Cyclic synchronous torque mode
csv	Cyclic synchronous velocity mode
DC	Direct Current (Gleichstrom)
DHCP	Dynamic Host Configuration Protocol (dynamische Zuweisung von IP-Adressen)
DI	Digital Input (digitaler Eingang)
DMZ	Demilitarisierte Zone
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
ETG	EtherCAT Technology Group
EtherCAT	Ethernet for Control Automation Technology
FAT	File Allocation Table (Dateizuordnungstabelle)
FSoE	Fail Safe over EtherCAT
HTL	High Threshold Logic (langsame störsichere Logik)
IE	International Efficiency
IE-Klasse	Energieeffizienzklasse
IIoT	Industrial Internet of Things (Industrielles Internet der Dinge)
ip	Interpolated position mode
IP	International Protection (internationale Schutzart)
IP	Internet Protocol (dt.: Internetprotokoll)

# Intern

Abkürzung	Bedeutung
MWS	Montagewinkelsatz
NAT	Nennansprechtemperatur
NTP	Network Time Protocol
P-Regler	Proportionalregler
PE	Protective Earth (Schutzleiter)
PELV	Protective Extra Low Voltage (Schutzkleinspannung)
PI-Regler	Proportional-Integral-Regler
PID-Regler	Proportional-Integral-Differenzial-Regler
PL	Performance Level (Leistungsgrad)
pp	Profile position mode
PRM	Predictive Maintenance
pt	Profile torque mode
PTC	Positive Temperature Coefficient (Kaltleiter)
pv	Profile velocity mode
RCD	Residual Current protective Device (Fehlerstrom-Schutzeinrichtung)
RCM	Residual Current Monitoring device (Fehlerstrom-Überwachungsgerät)
RFC	Request For Comments (Bitte um Kommentare)
RoHS	Restriction of Hazardous Substances (Beschränkung gefährlicher Stoffe)
SCCR	Short Circuit Current Rating (Kurzschlussfestigkeit)
SD	Secure Digital (memory card) (sichere digitale Speicherkarte)
SDHC	Secure Digital High Capacity (memory card)
S/FTP	Screened/Foiled Twisted Pair (geflecht- oder foliengeschirmtes verdrehtes Adernpaar)
SF/FTP	Screened Foiled/Foiled Twisted Pair (geflecht- und foliengeschirmtes oder foliengeschirmtes verdrehtes Adernpaar)
SF/UTP	Screened Foiled/Unshielded Twisted Pair (geflecht- und foliengeschirmtes oder ungeschirmtes verdrehtes Adernpaar)
SIL	Safety Integrity Level (Sicherheits-Integritätslevel)
SNTP	Simple Network Time Protocol
SPS	Speicherprogrammierbare Steuerung
SS1	Safe Stop 1 (sicherer Stopp 1)
SSI	Serial Synchronous Interface (synchron-serielle Schnittstelle)
STO	Safe Torque Off (sicher abgeschaltetes Moment)
TCP	Transmission Control Protocol (Übertragungssteuerungsprotokoll)
TTL	Transistor-Transistor-Logik
UL	Underwriters Laboratories
W&S	Wake and Shake

**100Base-TX**

Ethernet-Netzwerkstandard, basierend auf symmetrischen Kupferkabeln, bei dem die Teilnehmer über paarweise verdrehten Kupferkabeln (Shielded Twisted Pair, Qualitätsstufe CAT 5e) an einen Switch angeschlossen sind. 100Base-TX ist die konsequente Weiterentwicklung von 10Base-T und umfasst dessen Eigenschaften mit der Möglichkeit einer Übertragungsgeschwindigkeit von 100 MBit/s (Fast-Ethernet).

**Abtastzeit**

In der Signalverarbeitung die Zeit, nach der ein analoges Signal (auch zeitkontinuierliches Signal genannt) erneut abgetastet, das heißt, gemessen und in ein zeitdiskretes Signal umgewandelt wird.

**Aufnahmedauer**

Aufzeichnung eines Bildes, einer Begebenheit, eines akustischen oder sonstigen Ereignisses auf ein entsprechendes Trägermedium. Im Kontext Scope die Anzeige der ausgerechneten Dauer der Aufnahme. Basis der Berechnung bilden die Speichergröße, die Abtastzeit und die belegten Kanäle.

**Ausgangsdrossel**

Drosseltyp, der am Eingang des Antriebsreglers oder Versorgungsmoduls eine Verzögerung des Stromanstiegs zur Reduzierung der Oberwellen im Versorgungsnetz bewirkt und die Netzeinspeisung der Geräte entlastet.

**Bremswiderstand**

Elektrischer Widerstand, der über einen Brems-Chopper eingeschaltet wird, um bei größeren Bremsenergien eine Gefährdung der elektrischen Bauteile zu vermeiden, indem die Zwischenkreisspannung begrenzt wird. Im Widerstand wird die oft nur kurzzeitig anfallende Bremsenergie in Wärme umgesetzt.

**Broadcast-Domain**

Logischer Verbund von Netzwerkgeräten in einem lokalen Netzwerk, der alle Teilnehmer über Broadcast erreicht.

**Defense-in-Depth**

Gemäß DIN EN IEC 62443-4-1 ein Ansatz zur Verteidigung des Systems gegen einen beliebigen bestimmten Angriff mit Anwendung mehrerer unabhängiger Methoden.

**Demilitarisierte Zone (DMZ)**

Speziell kontrolliertes Netzwerk, das sich zwischen dem externen Netzwerk (Internet) und dem internen Netz befindet. Es stellt eine Art Pufferzone dar, die die Netze durch strenge Kommunikationsregeln und Firewalls voneinander trennt.

**differenziell (HTL/TTL)**

Im Kontext Signalübertragung ein Verfahren, um Signale auch bei längeren Übertragungswegen möglichst störungstolerant übermitteln zu können. Die Übertragung erfolgt dabei statt mit nur einem einzigen Signalleiter mit einem Paar solcher. Dabei wird auf der einen Leitung das eigentliche Signal und auf der anderen das inverse Signal übertragen.

**diskrete Fourier-Transformation (DFT)**

Bildet ein zeitdiskretes Signal auf ein periodisches, diskretes Frequenzspektrum ab. In der DriveControlSuite kann eine Scope-Aufnahme nach Fourier transformiert werden. Die Spektrumsanzeige der Aufnahme zeigt alle vorkommenden Frequenzen an. Die Amplitude einer Frequenz steht für ihre Häufigkeit.

**elektronisches Typenschild**

Die Synchron-Servomotoren sind in der Regel mit Absolutwertencodern ausgestattet, die einen speziellen Speicher zur Verfügung stellen. Dieser Speicher beinhaltet das elektronische Typenschild, d. h. sämtliche typerelevanten Stammdaten sowie spezielle mechanische und elektronische Werte eines Motors. Betreiben Sie einen Antriebsregler mit einem Synchron-Servomotor und einem Absolutwertencoder, wird das elektronische Typenschild bei einer bestehenden Online-Verbindung des Antriebsreglers ausgelesen und sämtliche Motordaten übertragen. Aus diesen Daten ermittelt der Antriebsregler automatisch zugehörige Grenzwerte und Regelparameter.

**Fail Safe over EtherCAT (FSoE)**

Protokoll zur Übertragung von sicherheitsrelevanten Daten über EtherCAT, unter Verwendung eines FSoE-Masters und einer unbestimmten Anzahl von FSoE-Slaves (d. h. Geräte, die eine Safety over EtherCAT-Schnittstelle besitzen). Das Protokoll ermöglicht die Realisierung funktionaler Sicherheit über EtherCAT. FSoE sowie dessen Implementierung sind TÜV-zertifiziert und entsprechen den SIL 3-Anforderungen gemäß IEC 61508.

**Fensterfunktion**

Hilfsfunktion zur Minimierung des Leck-Effekts bei der Fourier-Transformation.

**Firewall**

Netzwerksicherheitsvorrichtung, die eingehenden und ausgehenden Netzwerkverkehr überwacht und auf Grundlage einer Reihe von definierten Sicherheitsregeln entscheidet, ob bestimmter Datenverkehr zugelassen oder blockiert wird. Sie basiert entweder auf Hardware, auf Software oder auf einer Kombination aus beidem.

**Formierung**

Schutzmaßnahme für Antriebsregler. Bei längerer Lagerzeit reagiert die Oxidschicht der Kondensatoren mit dem Elektrolyten. Das beeinflusst die Spannungsfestigkeit und die Kapazität. Durch den vor der Inbetriebnahme durchzuführenden Prozess baut sich das Dielektrikum in den Kondensatoren wieder auf.

**Frequenzanalyse**

Methode zur Untersuchung, wie häufig bestimmte Ereignisse in einer gewissen Zeitspanne auftreten, oder welche Frequenzanteile wie stark in einem Signal vertreten sind.

**Geschwindigkeitsregler**

Regler, der Teil der Regelungskaskade ist und dafür Sorge trägt, dass die Abweichung zwischen Soll- und Istgeschwindigkeit gering ist. Dazu berechnet er aus der Abweichung einen Wert für Solldrehmoment/-kraft und übergibt sie dem Stromregler.

**I-Anteil**

Integrierend wirkender Anteil des Reglers, der durch zeitliche Integration der Regelabweichung auf die Stellgröße mit der Gewichtung durch die Nachstellzeit wirkt: Je länger die Regeldifferenz ansteht, desto stärker ist die Reaktion.

**Industrial Internet of Things (IIoT)**

Untergruppe des Internet der Dinge (IoT), die sich speziell auf die Anwendung von IoT-Technologien in industriellen Umgebungen konzentriert, einschließlich Fertigung, Logistik und anderen Sektoren. Der Schwerpunkt liegt auf der Verbesserung der industriellen Prozesse, der Effizienz, der Automatisierung und der Datenerfassung in Echtzeit. Es geht um die Optimierung von Betriebsabläufen, die Verringerung von Ausfallzeiten und die Maximierung der Produktivität.

**IPv4-Limited-Broadcast**

Art eines Broadcast in einem Netzwerk mit IPv4 (Internet Protocol Version 4). Als Ziel wird die IP-Adresse 255.255.255.255 angegeben. Der Inhalt des Broadcast wird von einem Router nicht weitergeleitet und ist somit auf das eigene lokale Netzwerk limitiert.

**Kanal (Scope, Multiachs-Scope)**

In der DriveControlSuite der vorgehaltene Speicherplatz für die Aufzeichnung eines Signals. Im Rahmen einer Scope-Aufnahme können bis zu 12 Kanäle gleichzeitig aufgezeichnet werden.

**Kanalbelegung**

Quelle der Daten, die mit/durch/in einem Kanal aufgezeichnet werden. Dabei kann es sich zum Beispiel um Parameter handeln, die in einem Kanal der zyklischen Feldbuskommunikation übertragen werden oder um einen Parameter, der in einem Messkanal erfasst wird.

**Kurzschlussfestigkeit (SCCR)**

Kenngroße von elektrotechnischen Komponenten oder Baugruppen. Sie wird als der maximale Kurzschlussstrom definiert, dem eine Komponente oder eine Anlage sicher standhalten muss.

**Last-Matrix**

Erfassung der Häufigkeitsverteilung der Drehzahlen und Drehmomente, die am Abtrieb des Getriebemotors aufgetreten sind.

**Lebensleistungsindikator**

Wert für die berechnete Lebensleistung des Getriebemotors.

**Leistungsschalter**

Strombegrenzende Schalter für den Motor- oder Starterschutz. Sie garantieren ein sicheres Abschalten bei Kurzschluss und schützen Verbraucher und Anlage vor Überlast.

**Leitungsschutzschalter**

Spezieller Schalter, der elektrische Anlagen vor Überlast und Kurzschlüssen schützt. Er wird insbesondere für die Absicherung von einzelnen Adern oder Kabeln eingesetzt. Der Schalter besitzt verschiedene Auslösecharakteristiken (A, B, C, D) und bedient so alle Anwendungsbereiche in Industrie, Zweck- und Wohnbau.

**Multiachs-Scope**

Analysewerkzeug der DriveControlSuite mit grafischer Ausgabe. Damit können auf mehreren Antriebsreglern oder Achsen synchronisierte Scope-Aufnahmen erstellt werden, um den zeitlichen Verlauf von Parameterwerten, Signalnamen oder physikalischen Adressen zu messen und darzustellen.

**MV-Nummer**

Im Warenwirtschaftssystem hinterlegte Nummer der bestellten und ausgelieferten Materialvariante, d. h. der gerätespezifischen Kombination aller Hardware- und Software-Komponenten.



**Network Time Protocol (NTP)**

Standard zur Synchronisierung von Uhren in Computersystemen über paketbasierte Kommunikationsnetze. Das Protokoll verwendet das verbindungslose Transportprotokoll UDP oder das verbindungsbezogene TCP. Es wurde speziell entwickelt, um eine zuverlässige Zeitangabe über Netzwerke mit variabler Paketlaufzeit zu ermöglichen.

**Netzdrossel**

Drosseltyp, der am Eingang des Antriebsreglers oder Versorgungsmoduls eine Verzögerung des Stromanstiegs zur Reduzierung der Oberwellen im Versorgungsnetz bewirkt und die Netzeinspeisung der Geräte entlastet.

**P-Anteil**

Proportional wirkender Anteil der Verstärkung des Reglers: Je größer dieser Anteil ist, desto stärker ist der Einfluss auf die Stellgröße.

**Performance Level (PL)**

Gemäß DIN EN ISO 13849-1: Maß für die Zuverlässigkeit einer Sicherheitsfunktion oder eines Bauteils. Der Performance Level wird auf einer Skala von a – e (geringster – höchster PL) bemessen. Je höher der PL, desto sicherer und zuverlässiger ist die betrachtete Funktion. Der PL kann einem bestimmten SIL zugeordnet werden. Ein umgekehrter Rückschluss von einem SIL zu einem PL ist nicht möglich.

**PID-Regler**

Universeller Reglertyp mit einem P-, I und D-Anteil. Diese 3 Einstellparameter machen ihn flexibel, sorgen für eine exakte und hoch dynamische Regelung, erfordern im Umkehrschluss jedoch eine Variantenvielfalt. Umso mehr muss auf eine sorgfältige, gut auf die Strecke abgestimmte Auslegung geachtet werden. Anwendungsbereiche dieses Reglertyps sind Regelkreise mit Strecken zweiter und höherer Ordnung, die schnell ausgeregelt werden müssen und keine bleibende Regelabweichung zulassen.

**PI-Regler**

Reglertyp, der sich aus einer Parallelschaltung von einem P- und einem I-Regler ergibt. Bei richtiger Auslegung vereinigt er die Vorteile beider Typen (stabil und schnell, keine bleibende Regelabweichung), so dass gleichzeitig deren Nachteile kompensiert werden.

**Positionsregler**

Regler, der Teil der Regelungskaskade ist und dafür sorgt, dass die Abweichung zwischen Soll- und Istposition gering ist. Dazu berechnet er aus der Abweichung eine Sollgeschwindigkeit und übergibt sie dem Geschwindigkeitsregler.

**Predictive Maintenance (PRM)**

Proaktiver Wartungsvorgang, der auf einer permanenten Überwachung und Auswertung von Maschinen- und Prozessdaten basiert. Ziel ist dabei, den zukünftigen Wartungsbedarf vorherzusagen, dadurch Störungen zu vermeiden und Wartungsprozesse effizient zu gestalten.

**P-Regler**

Reglertyp, bei dem die Stellgröße immer proportional zu der erfassten Regeldifferenz ist. Daraus ergibt sich, dass der Regler ohne eine Verzögerung auf eine Regelabweichung reagiert und nur dann eine Stellgröße erzeugt, wenn eine Abweichung vorliegt. Es handelt sich um einen schnellen und stabilen Regler mit bleibender Regelabweichung, der sich für unkritische Regelungen eignet, bei denen bleibende Regelabweichungen beim Auftreten von Störungen akzeptiert werden können, z. B. Druck-, Durchfluss-, Füllstand- und Temperaturregelungen.

**Pre-Trigger**

Prozentualer Anteil der Aufnahmedauer, der vor dem Trigger liegt und den Startzeitpunkt der Scope-Aufnahme definiert.

**Pre-Trigger-Zeit**

Anteil der Aufnahmedauer, der vor dem Trigger liegt und den Startzeitpunkt der Scope-Aufnahme definiert.

**PROFIdrive**

Standardisierte Antriebsschnittstelle für die offenen Standard-Busse PROFIBUS und PROFINET. Sie definiert das Geräteverhalten und das Zugriffsverfahren auf interne Gerätedaten für elektrische Antriebe an PROFINET und PROFIBUS. Die Schnittstelle ist von der Nutzerorganisation PROFIBUS und PROFINET International (PI) spezifiziert und durch die Norm IEC 61800-7-303 als zukunftssicherer Standard festgeschrieben.

**PROFINET**

Offener Ethernet-Standard der PROFIBUS Nutzerorganisation e. V. (PNO) für die Automatisierung.

**PROFINET IRT**

Übertragungsverfahren für hochgenaue sowie takt synchrone Prozesse in einem PROFINET IO-System.

**PROFINET RT**

Übertragungsverfahren für zeitkritische Prozessdaten in einem PROFINET IO-System.



**PROFIsafe**

Kommunikationsstandard zur Sicherheitsnorm IEC 61508, die sowohl Standard- als auch ausfallsichere Kommunikation beinhaltet. Der Standard ermöglicht auf der Basis von Standard-Netzwerkkomponenten eine betriebssichere Kommunikation für die offenen Standard-Busse PROFIBUS und PROFINET und ist in der Norm IEC 61784-3-3 als internationaler Standard definiert.

**PTC-Thermistor**

Thermistor, dessen Widerstand sich mit der Temperatur deutlich verändert. Erreicht ein PTC seine definierte Nenn-Ansprechtemperatur, steigt der Widerstand sprunghaft um ein Vielfaches auf mehrere kOhm an. Da PTC-Drillinge eingesetzt werden, überwacht ein Thermistor je eine Phase der Motorwicklung. Bei 3 Thermistoren werden also alle 3 Phasen überwacht, wodurch ein effektiver Motorschutz erreicht wird.

**Quantisierung**

Umwandlung von analogen Signalen in Zahlen und messbare Größen. Dazu werden die analogen Signale in regelmäßigen Abständen mit der Abtastrate abgetastet und zu jedem dieser Abtastzeitpunkte ihr Spannungswert in einen Digitalwert umgewandelt. Das analoge Signal kann nur in einer endlichen Anzahl von Digitalwerten ausgedrückt werden.

**Regelungskaskade**

Gesamtmodell der Regelungsstruktur mit den Komponenten Positionsregler, Geschwindigkeitsregler und Stromregler.

**RFC**

Vorgeschlagene und veröffentlichte Internetstandards, die von der Internet Engineering Task Force (IETF) als Organisation für die Konsensbildung zur Förderung einer Diskussion überprüft werden und eventuell die Aufstellung eines neuen Standards nach sich ziehen.

**Safe Stop 1 (SS1)**

Gemäß DIN EN 61800-5-2: Verfahren zum Stillsetzen eines PDS(SR). Bei der Sicherheitsfunktion SS1 führt das PDS(SR) eine der folgenden Funktionen aus: a) Auslösen und Steuern der Größe der Motorverzögerung innerhalb festgelegter Grenzen und Auslösen der STO-Funktion, wenn die Motordrehzahl unter einen festgelegten Grenzwert fällt (SS1-d), oder b) Auslösen und Überwachen der Größe der Motorverzögerung innerhalb festgelegter Grenzen und Auslösen der STO-Funktion, wenn die Motordrehzahl unter einen festgelegten Grenzwert fällt (SS1-r), oder c) Auslösen der Motorverzögerung und Auslösen der STO-Funktion nach einer anwendungsspezifischen Zeitverzögerung (SS1-t). SS1(-t) entspricht in diesem Fall dem zeitgesteuerten Stillsetzen nach IEC 60204-1, Stoppkategorie 1(-t).

**Safe Torque Off (STO)**

Gemäß DIN EN 61800-5-2: Verfahren zum Stillsetzen eines PDS(SR). Bei der Sicherheitsfunktion STO wird dem Motor keine Energie zugeführt, die eine Drehung (oder bei einem Linearmotor eine Bewegung) verursachen kann. Das PDS(SR) liefert keine Energie an den Motor, die eine Drehmoment (oder bei einem Linearmotor eine Kraft) erzeugen kann. STO ist die grundlegendste antriebsintegrierte Sicherheitsfunktion. Sie entspricht dem ungesteuerten Stillsetzen nach DIN EN 60204-1, Stoppkategorie 0.

**Safety Integrity Level (SIL)**

Gemäß DIN EN 61800-5-2: Ausfallwahrscheinlichkeit einer Sicherheitsfunktion. SIL ist in die Stufen 1 – 4 (geringster – höchster Level) eingeteilt. Durch SIL werden Systeme oder Teilsysteme auf ihre Zuverlässigkeit von Sicherheitsfunktionen exakt beurteilt. Je höher der SIL, desto sicherer und zuverlässiger ist die betrachtete Funktion.

**Schnellentladung**

Aktiv ablaufender Vorgang, der dazu führt, dass sich die Kondensatoren entladen. Dieser Vorgang ist deutlich schneller abgeschlossen als der Vorgang der Selbstentladung. Das Versorgungsmodul verfügt beispielsweise über eine Schnellentladungsfunktion, die jedoch nur aktiv ist, wenn ein Bremswiderstand angeschlossen und die 24 V-Versorgung eingeschaltet ist. Bei überlastetem Bremswiderstand ist keine Schnellentladung möglich.

**Scope**

Analysewerkzeug der DriveControlSuite mit grafischer Ausgabe. Damit können auf einem Antriebsregler Scope-Aufnahmen erstellt werden, um den zeitlichen Verlauf von Parameterwerten, Signalnamen oder physikalischen Adressen zu messen und darzustellen. Der Begriff geht auf klassische Messgeräte des Typs Oszilloskop (engl. scope) zurück.

**Scope-Speicher**

Speicherplatz im Antriebsregler, der die Daten einer Scope-Aufnahme erfasst.

**Security**

Bezeichnung für den Schutz und die Sicherheit von Komponenten und Systemen hinsichtlich Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit.

**Selbstentladung**

Passiv ablaufender Vorgang, der dazu führt, dass sich die Kondensatoren entladen, auch wenn kein elektrischer Verbraucher angeschlossen ist.

**Serialnummer**

Im Warenwirtschaftssystem zu einem Produkt hinterlegte, fortlaufende Nummer, die der individuellen Identifikation des Produkts und für die Ermittlung der zugehörigen Kundendaten dient.

**Simple Network Time Protocol (SNTP)**

Vereinfachte Version des Network Time Protocol (NTP). Der Aufbau des Protokolls ist mit dem von NTP identisch. SNTP-Clients können damit die Zeit auch von NTP-Servern beziehen. Der wesentliche Unterschied liegt in den verwendeten Algorithmen zur Zeitsynchronisation. Während bei NTP die Zeitsynchronisation in der Regel mit mehreren Zeitservern erfolgt, wird bei SNTP nur ein Zeitserver verwendet.

**single-ended (HTL/TTL)**

Im Kontext Signalübertragung erfolgt die elektrische Signalübertragung durch eine Spannung, die sich gegenüber einem konstanten Bezugspotenzial ändert.

**Steckverbinder**

Bauteil zum Trennen und Verbinden von Leitungen. Die Verbindungsteile werden dabei durch Formschluss der Steckerteile passend ausgerichtet, durch Federkraft kraftschlüssig lösbar fixiert (Kontaktfuß) und oft durch Verschrauben zusätzlich gegen unbeabsichtigtes Lösen gesichert.

**Streifen**

Im Kontext Scope ein Abschnitt in der Anzeige einer Aufnahme. Die aufgezeichneten Kanäle können individuell jeweils einem solchen Abschnitt zugeordnet werden.

**Stromregler**

Regler, der Teil der Regelungskaskade ist und dafür sorgt, dass die Abweichung zwischen Soll- und Ist Drehmoment/-kraft gering ist. Dazu berechnet er aus der Abweichung einen Wert für den Sollstrom und übergibt ihn dem Leistungsteil. Der Regler verfügt über einen Drehmoment/Kraft-regelnden Anteil und über einen Anteil, der den magnetischen Fluss regelt.

**Synchronbetrieb**

Synchrone Bewegung der einzelnen Achsen in Multiachs-Systemen.

**Systemparameter**

Parameter, der über die Firmware definiert ist. Beispiele sind Parameter für die Motorsteuerung, für Encoder oder Parameter der Regelungskaskade.

**Template**

Im Kontext der Inbetriebnahme-Software DriveControlSuite eine Vorlage für die grafische Programmierung. Eine solche Vorlage kann im Projektierungsdialog für Gerätesteuerung, Kommunikation (Feldbus) oder Applikation in einer bestimmten Version ausgewählt werden.

**Trigger**

Schaltung oder Software-Funktion, die bei einem auslösenden Ereignis einen Impuls oder einen Schaltvorgang erzeugt.

**Trigger-Bedingung**

Auslösendes Ereignis, das einen Impuls oder einen Schaltvorgang erzeugt.

**Zwischenkreisentladungszeit**

Zeitdauer, bis die Zwischenkreiskondensatoren soweit entladen sind, dass ein sicheres Arbeiten am Gerät möglich ist.

Abb. 1	Defense-in-Depth-Konzept.....	28
Abb. 2	Systemüberblick zur Anreihentechnik mit PMC SI6 und PMC PS6 .....	33
Abb. 3	Typenschild PS6A24 .....	34
Abb. 4	Aufkleber mit MV- und Seriennummer .....	36
Abb. 5	Typenschild SI6A061 .....	37
Abb. 6	Aufkleber mit MV- und Seriennummer .....	39
Abb. 7	Maßzeichnung PMC PS6A24, PMC PS6A34 .....	53
Abb. 8	Maßzeichnung PMC PS6A44.....	54
Abb. 9	Asymmetrische Last an Doppelachsreglern.....	59
Abb. 10	Maßzeichnung PMC SI6 .....	66
Abb. 11	Maßzeichnung PMC DL6B10 bis PMC DL6B21 .....	69
Abb. 12	Maßzeichnung PMC DL6B22.....	70
Abb. 13	Maßzeichnung PMC KWADQU mit MWS310L.....	84
Abb. 14	Maßzeichnung PMC FZZMQU.....	86
Abb. 15	Maßzeichnung PMC FGFKQU.....	88
Abb. 16	Maßzeichnung Netzdrossel.....	90
Abb. 17	Maßzeichnung PMC TEP .....	92
Abb. 18	Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur .....	98
Abb. 19	Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe .....	98
Abb. 20	Derating der Spannung in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe.....	98
Abb. 21	Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Taktfrequenz, PMC TEP3720-0ES41 .....	99
Abb. 22	Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Taktfrequenz, PMC TEP3820-0CS41.....	99
Abb. 23	Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Taktfrequenz, PMC TEP4020-0RS41 .....	100
Abb. 24	Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur .....	101
Abb. 25	Derating des Nennstroms in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe .....	101
Abb. 26	Derating der Spannung in Abhängigkeit von der Aufstellhöhe.....	101
Abb. 27	Erdungskonzept im Mischbetrieb bei eingespeistem Versorgungsmodul PMC PS6 .....	102
Abb. 28	Jährliche Formierung.....	104
Abb. 29	Formierung vor der Inbetriebnahme.....	105
Abb. 30	Spannungshöhen in Abhängigkeit von der Lagerungszeit.....	106
Abb. 31	Felder auf Gerätefront zur Kennzeichnung .....	107
Abb. 32	Mindestfreiräume für Antriebsregler in Kombination mit Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34 .....	109
Abb. 33	Mindestfreiräume für Antriebsregler in Kombination mit Versorgungsmodul PMC PS6A44.....	110
Abb. 34	Bohrplan PMC DL6B10 bis PMC DL6B21 .....	111
Abb. 35	Bohrplan PMC DL6B22.....	112
Abb. 36	Bohrplan PMC KWADQU mit MWS 310L .....	113

Abb. 37	Bohrplan PMC FZZMQU .....	113
Abb. 38	Bohrplan PMC FGFKQU .....	114
Abb. 39	Bohrplan Netzdrossel .....	114
Abb. 40	Bohrplan PMC TEP .....	115
Abb. 41	Ermittlung der korrekten Länge der Kupferschienen .....	116
Abb. 42	Anschluss des Schutzleiters .....	134
Abb. 43	Anschluss des Schutzleiters .....	135
Abb. 44	Anschlussübersicht am Beispiel PMC PS6A34 .....	137
Abb. 45	Anschlussübersicht PMC PS6A44, Geräteoberseite .....	138
Abb. 46	Anschlussübersicht PMC PS6A44, Geräteunterseite .....	138
Abb. 47	Anschlussübersicht PMC PS6A44, Gerätefront .....	139
Abb. 48	Anschlussübersicht am Beispiel PMC SI6A162 .....	148
Abb. 49	Anschlussübersicht PMC KWADQU .....	176
Abb. 50	Anschlussübersicht PMC FZZMQU .....	176
Abb. 51	Anschlussübersicht PMC FGFKQU .....	177
Abb. 52	Anschlussbeispiel Ausgangsdrossel PMC TEP .....	179
Abb. 53	Geschirmter Anschluss des Leistungskabels .....	180
Abb. 54	Leuchtdioden für die Funktionen der S1 Bedientaste .....	200
Abb. 55	DS6: Programmoberfläche .....	201
Abb. 56	Aufbau der Regelungskaskade .....	225
Abb. 57	Schematischer Ablauf der Optimierung anhand der relevanten Parameter .....	229
Abb. 58	Geschwindigkeitsregler – Filter für die Istgeschwindigkeit .....	231
Abb. 59	Geschwindigkeitsregler – Proportionalbeiwert .....	232
Abb. 60	Scope – Proportionalbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C31), Default-Wert .....	233
Abb. 61	Scope – Proportionalbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C31), Dauerschwingen .....	233
Abb. 62	Scope – Proportionalbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C31), optimierter Wert .....	234
Abb. 63	Scope – Proportionalbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C31), Überspringen .....	234
Abb. 64	Geschwindigkeitsregler – Integrierbeiwert .....	235
Abb. 65	Scope – Integrierbeiwert des Geschwindigkeitsreglers (C32) .....	236
Abb. 66	Positionsregler – Proportionalbeiwert .....	237
Abb. 67	Positionsregler – Vorsteuerung des Geschwindigkeitsreglers .....	238
Abb. 68	Scope – Motor erreicht Sättigung, ohne Nachführung (B59) .....	239
Abb. 69	Scope – Motor erreicht Sättigung, mit Nachführung (B59) .....	240
Abb. 70	Bremsenansteuerung bei Steuerart B20 = 0: ASM - U/f-Steuerung oder 1: ASM - U/f-Schlupfkompensiert .....	249
Abb. 71	Bremsenansteuerung bei Steuerart B20 = 2: ASM - Vektorregelung .....	250
Abb. 72	Bremsenansteuerung bei Steuerart B20 = 3: ASM - Sensorlose Vektorregelung .....	251

Abb. 73	Bremsenansteuerung bei Steuerart B20 = 32: LM - Sensorlose Vektorregelung, 48: SSM - Vektorregelung Inkrementalencoder, 64: SSM - Vektorregelung oder 70: SLM - Vektorregelung.....	252
Abb. 74	Minimale Zeit zwischen zwei Lüftvorgängen der Bremse .....	254
Abb. 75	Skalierung der aufgezeichneten Drehzahl-Klassen .....	272
Abb. 76	Skalierung der aufgezeichneten Drehmoment-Klassen .....	272
Abb. 77	Bereich der Signalisierung .....	280
Abb. 78	Predictive Maintenance: Optionen für das Auslesen.....	282
Abb. 79	Diagnose-Leuchtdioden auf der PMC PS6-Gerätefront.....	284
Abb. 80	Gerätezustandsmaschine PMC PS6.....	289
Abb. 81	Platzierung der Diagnose-Leuchtdioden auf der Gerätefront und -oberseite des Antriebsreglers.....	292
Abb. 82	Leuchtdioden für den EtherCAT-Zustand.....	293
Abb. 83	Leuchtdiode für den FSoE-Zustand .....	294
Abb. 84	Leuchtdioden für den PROFINET-Zustand .....	295
Abb. 85	Leuchtdiode für den PROFIsafe-Zustand.....	296
Abb. 86	Leuchtdioden für den Zustand des Antriebsreglers.....	297
Abb. 87	Leuchtdioden für den Zustand der Service-Netzwerkverbindung .....	299
Abb. 88	Leuchtdioden für den Zustand der EtherCAT-Netzwerkverbindung.....	300
Abb. 89	Leuchtdioden für den Zustand der PROFINET-Netzwerkverbindung .....	301
Abb. 90	Scope und Multiachs-Scope: Programmoberfläche .....	363
Abb. 91	Scope und Multiachs-Scope: Aufnahmeditor .....	372
Abb. 92	Multiachs-Scope: Netzwerkaufbau .....	385
Abb. 93	Verschaltungsbeispiel mit einem Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34 .....	413
Abb. 94	Verschaltungsbeispiel mit parallel geschalteten Versorgungsmodulen PMC PS6A24 oder PMC PS6A34 .....	414
Abb. 95	UL-konformes Verschaltungsbeispiel mit einem Versorgungsmodul PMC PS6A24 oder PMC PS6A34 ...	416
Abb. 96	UL-konformes Verschaltungsbeispiel mit einem Versorgungsmodul PMC PS6A44 .....	417
Abb. 97	Skriptmodus: Programmoberfläche .....	435
Abb. 98	Testaufbau der Anwendungsbeispiele .....	455

Tab. 1	Beschriebene Produkttypen, Antriebsregler PMC SI6 und zugehörige Hinterbaumodule Quick DC-Link..	14
Tab. 2	Beschriebene Produkttypen, Versorgungsmodul PMC PS6 und zugehörige Hinterbaumodule Quick DC-Link .....	14
Tab. 3	File Number zertifizierter Produkte.....	15
Tab. 4	Kurzschlussfestigkeit (SCCR) .....	22
Tab. 5	Kurzschlussfestigkeit (SCCR) .....	29
Tab. 6	Bedeutung der Angaben auf dem Typenschild des Versorgungsmoduls .....	35
Tab. 7	Beispiel-Code zur Typenbezeichnung des Versorgungsmoduls .....	35
Tab. 8	Bedeutung des Beispiel-Codes .....	35
Tab. 9	Bedeutung der Angaben auf dem Aufkleber .....	36
Tab. 10	Verfügbare PMC PS6-Typen und -Baugrößen.....	36
Tab. 11	Bedeutung der Angaben auf dem Typenschild des Antriebsreglers .....	38
Tab. 12	Beispiel-Code zur Typenbezeichnung des Antriebsreglers.....	39
Tab. 13	Bedeutung des Beispiel-Codes .....	39
Tab. 14	Bedeutung der Angaben auf dem Aufkleber .....	39
Tab. 15	Verfügbare PMC SI6-Typen und -Baugrößen .....	40
Tab. 16	Gerätemerkmale.....	49
Tab. 17	Transport- und Lagerungsbedingungen .....	49
Tab. 18	Betriebsbedingungen .....	49
Tab. 19	Entladungszeiten des Zwischenkreises .....	50
Tab. 20	Elektrische Daten Steuerteil .....	50
Tab. 21	Elektrische Daten PMC PS6, Baugröße 2.....	51
Tab. 22	Elektrische Daten PMC PS6, Baugröße 3.....	51
Tab. 23	Elektrische Daten PMC PS6, Baugröße 4.....	51
Tab. 24	Elektrische Daten bei Parallelschaltung, Beispielkombinationen .....	52
Tab. 25	Elektrische Daten Brems-Chopper, Baugrößen 2 und 3 .....	52
Tab. 26	Elektrische Daten Brems-Chopper, Baugröße 4 .....	52
Tab. 27	Elektrische Daten X100 – Statusausgabe.....	53
Tab. 28	Abmessungen PMC PS6 [mm].....	54
Tab. 29	Gewicht PMC PS6 [g].....	54
Tab. 30	Elektrische Daten Steuerteil .....	55
Tab. 31	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 0 .....	55
Tab. 32	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 0, bei 4 kHz Taktfrequenz .....	55
Tab. 33	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 0, bei 8 kHz Taktfrequenz .....	55
Tab. 34	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 1 .....	56
Tab. 35	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 1, bei 4 kHz Taktfrequenz .....	56
Tab. 36	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 1, bei 8 kHz Taktfrequenz .....	56

Tab. 37	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 2 .....	56
Tab. 38	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 2, bei 4 kHz Taktfrequenz .....	56
Tab. 39	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 2, bei 8 kHz Taktfrequenz .....	56
Tab. 40	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 3 .....	57
Tab. 41	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 3, bei 4 kHz Taktfrequenz .....	57
Tab. 42	Elektrische Daten PMC SI6, Baugröße 3, bei 8 kHz Taktfrequenz .....	57
Tab. 43	Technische Daten – Eingänge und Ausgänge .....	58
Tab. 44	Elektrische Daten X101 – digitale Eingänge .....	58
Tab. 45	Elektrische Daten X103 – digitale Eingänge .....	58
Tab. 46	Verlustleistungsdaten nach EN 61800-9-2 für eine Achse eines Antriebsreglers PMC SI6 .....	61
Tab. 47	Absolute Verluste des Zubehörs .....	63
Tab. 48	Zykluszeiten .....	63
Tab. 49	Ausgangsstrom I <sub>2N</sub> , PU in Abhängigkeit von der Taktfrequenz .....	64
Tab. 50	Abmessungen PMC SI6 [mm] .....	66
Tab. 51	Gewicht PMC SI6 [g] .....	67
Tab. 52	Gerätekmale .....	68
Tab. 53	Transport- und Lagerungsbedingungen .....	68
Tab. 54	Betriebsbedingungen .....	68
Tab. 55	Zuordnung PMC DL6B zu PMC SI6 und PMC PS6 .....	69
Tab. 56	Abmessungen PMC DL6B [mm] .....	71
Tab. 57	Gewicht PMC DL6B [g] .....	71
Tab. 58	Elektrische Daten X12 – digitale Eingänge .....	72
Tab. 59	Motortypen und Steuerarten .....	73
Tab. 60	Encoderanschlüsse .....	75
Tab. 61	Signalpegel Encodeeingänge, single-ended .....	76
Tab. 62	Signalpegel Encodeeingänge, differenziell .....	76
Tab. 63	Technische Daten X4 – Signale EnDat 2.1 digital .....	76
Tab. 64	Technische Daten X4 – Signale EnDat 2.2 digital .....	77
Tab. 65	Technische Daten X4 – SSI-Signale bei freier Einstellung .....	77
Tab. 66	Technische Daten X4 – SSI-Signale bei fester Einstellung .....	77
Tab. 67	Technische Daten X4 – Inkrementalsignale TTL differenziell .....	78
Tab. 68	Technische Daten X4 – Resolver Signale .....	78
Tab. 69	Technische Daten X4 – Signale EnDat 3 .....	79
Tab. 70	Technische Daten X4 – Signale HIPERFACE DSL .....	79
Tab. 71	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	79
Tab. 72	Elektrische Daten X101 – Inkrementalsignale HTL single-ended und Puls-/Richtungssignale HTL single-ended .....	79



Tab. 73	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	80
Tab. 74	Elektrische Daten X103 – Inkrementalsignale HTL single-ended und Puls-/Richtungssignale HTL single-ended .....	80
Tab. 75	Elektrische Daten X2 – Bremsenanschluss .....	81
Tab. 76	Auslöseschwelle des Temperatursensors .....	82
Tab. 77	Zuordnung Bremswiderstand zu Versorgungsmodul PMC PS6 .....	82
Tab. 78	Technische Daten PMC KWADQU .....	83
Tab. 79	Technische Daten Temperaturschalter .....	83
Tab. 80	Abmessungen PMC KWADQU [mm] .....	84
Tab. 81	Technische Daten PMC FZZMQU .....	85
Tab. 82	Technische Daten Temperaturschalter .....	85
Tab. 83	Abmessungen PMC FZZMQU [mm] .....	86
Tab. 84	Technische Daten PMC FGFKQU .....	87
Tab. 85	Technische Daten Temperaturschalter .....	87
Tab. 86	Abmessungen PMC FGFKQU [mm] .....	88
Tab. 87	Technische Daten PMC TEP .....	89
Tab. 88	Abmessungen und Gewicht PMC TEP .....	90
Tab. 89	Technische Daten PMC TEP .....	91
Tab. 90	Abmessungen und Gewicht PMC TEP .....	92
Tab. 91	Elektrische Daten bei Parallelschaltung, Beispielskombinationen .....	94
Tab. 92	Mindestfreiräume [mm].....	110
Tab. 93	Maße [mm] .....	110
Tab. 94	Bohrmaße für die Anreihentechnik [mm].....	112
Tab. 95	Abmessungen PMC KWADQU [mm] .....	113
Tab. 96	Abmessungen PMC FZZMQU [mm] .....	113
Tab. 97	Abmessungen PMC FGFKQU [mm] .....	114
Tab. 98	Abmessungen PMC TEP .....	115
Tab. 99	Übersicht der Hardware-Komponenten mit Id.-Nr. ....	117
Tab. 100	Kurzschlussfestigkeit (SCCR) .....	129
Tab. 101	Netzsicherungen für BG 2 oder BG 3.....	129
Tab. 102	Netzsicherungen für BG 4 .....	130
Tab. 103	UL-konforme Netzsicherungen.....	131
Tab. 104	Mindestquerschnitt des Schutzleiters .....	133
Tab. 105	Anschlussbeschreibung X10, Baugröße 2 .....	140
Tab. 106	Anschlussbeschreibung X10, Baugröße 3 .....	140
Tab. 107	Anschlussbeschreibung X10, Baugröße 4 .....	140
Tab. 108	Elektrische Daten Steuerteil .....	141



Tab. 109	Anschlussbeschreibung X11 .....	141
Tab. 110	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	141
Tab. 111	Anschlussbeschreibung X21, Baugrößen 2 und 3 .....	142
Tab. 112	Anschlussbeschreibung X21, Baugröße 4 .....	142
Tab. 113	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	142
Tab. 114	Anschlussbeschreibung X22, Baugröße 2 .....	143
Tab. 115	Anschlussbeschreibung X22, Baugröße 3 .....	143
Tab. 116	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	144
Tab. 117	Anschlussbeschreibung X22, Baugröße 4 .....	144
Tab. 118	Anschlussbeschreibung X23 .....	144
Tab. 119	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	144
Tab. 120	Anschlussbeschreibung X100 .....	145
Tab. 121	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	145
Tab. 122	Anschlussbeschreibung X2, Bremse, Baugrößen 0 bis 2 (Einzelachsregler) .....	149
Tab. 123	Anschlussbeschreibung X2, Bremse, Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3 .....	149
Tab. 124	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	149
Tab. 125	Anschlussbeschreibung X2, Motortemperatursensor, Baugrößen 0 bis 2 (Einzelachsregler) .....	150
Tab. 126	Anschlussbeschreibung X2, Motortemperatursensor, Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3 .....	150
Tab. 127	Maximale Kabellänge [m] .....	150
Tab. 128	Anschlussbeschreibung X4 für Encoder EnDat 2.1/2.2 digital und SSI-Encoder .....	152
Tab. 129	Anschlussbeschreibung X4 für Inkrementalencoder TTL differenziell und HTL differenziell (HTL über Adapter PMC HT6) .....	153
Tab. 130	Anschlussbeschreibung X4 für Resolver .....	154
Tab. 131	Anschlussbeschreibung X4 für Encoder EnDat 3 und HIPERFACE DSL .....	155
Tab. 132	Maximale Kabellänge [m] .....	155
Tab. 133	Anschlussbeschreibung PMC HT6 für Encoder HTL differenziell (15-polig an 15-polig) .....	156
Tab. 134	Anschlussbeschreibung PMC AP6A00 für Resolver (9-polig an 15-polig) .....	157
Tab. 135	Anschlussbeschreibung PMC AP6A01 für Resolver und Motortemperatursensor (9-polig an 15-polig) ....	158
Tab. 136	Anschlussbeschreibung X9 .....	159
Tab. 137	Maximale Kabellänge [m] .....	159
Tab. 138	Kabelanforderungen .....	159
Tab. 139	Elektrische Daten Steuerteil .....	160
Tab. 140	Anschlussbeschreibung X11 .....	160
Tab. 141	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	160
Tab. 142	Anschlussbeschreibung X12 .....	161
Tab. 143	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	161
Tab. 144	Anschlussbeschreibung X20, Baugröße 0 .....	162

Tab. 145	Anschlussbeschreibung X20, Baugrößen 1 und 2 (Einzelachsregler) .....	162
Tab. 146	Anschlussbeschreibung X20, Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3.....	162
Tab. 147	Maximale Kabellänge des Leistungskabels [m] .....	163
Tab. 148	Anschlussbeschreibung X22, Baugröße 0 .....	164
Tab. 149	Anschlussbeschreibung X22, Baugrößen 1 und 2 (Einzelachsregler) .....	164
Tab. 150	Anschlussbeschreibung X22, Baugrößen 2 (Doppelachsregler) und 3.....	164
Tab. 151	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	165
Tab. 152	Anschlussbeschreibung X101 für digitale Signale .....	165
Tab. 153	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	165
Tab. 154	Anschlussbeschreibung X101 für Inkrementalsignale HTL single-ended, Achse A.....	166
Tab. 155	Anschlussbeschreibung X101 für Puls-/Richtungssignale HTL single-ended, Achse A .....	166
Tab. 156	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	166
Tab. 157	Anschlussbeschreibung X103 für digitale Signale .....	167
Tab. 158	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	167
Tab. 159	Anschlussbeschreibung X103 für Inkrementalsignale HTL single-ended, Achse B.....	167
Tab. 160	Anschlussbeschreibung X103 für Puls-/Richtungssignale HTL single-ended, Achse B .....	168
Tab. 161	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	168
Tab. 162	Anschlussbeschreibung X200 und X201.....	169
Tab. 163	Anschlussbeschreibung X200 und X201.....	170
Tab. 164	Elektrische Daten X300 – Versorgung Bremsen und digitale Ausgänge .....	171
Tab. 165	Anschlussbeschreibung X300 .....	171
Tab. 166	Maximale Ader-/Kabellänge [m] .....	171
Tab. 167	Anschlussbeschreibung PMC KWADQU .....	176
Tab. 168	Anschlussbeschreibung PMC FZZMQU .....	176
Tab. 169	Anschlussbeschreibung PMC FGFKQU .....	177
Tab. 170	Anschlussbeschreibung Netzdrossel TEP .....	178
Tab. 171	Anschlussbeschreibung Ausgangsdrossel PMC TEP .....	179
Tab. 172	Maximale Kabellänge des Leistungskabels [m] .....	183
Tab. 173	Leistungskabel-Pinbelegung con.15 .....	183
Tab. 174	Abmessungen Stecker, con.15 .....	183
Tab. 175	Leistungskabel-Pinbelegung con.23 .....	184
Tab. 176	Abmessungen Stecker, con.23 .....	184
Tab. 177	Leistungskabel-Pinbelegung con.40 .....	185
Tab. 178	Abmessungen Stecker, con.40 .....	185
Tab. 179	Encoderkabel-Pinbelegung con.15, EnDat 2.1/2.2 digital .....	187
Tab. 180	Abmessungen Stecker, con.15 .....	187
Tab. 181	Encoderkabel-Pinbelegung con.17, EnDat 2.1/2.2 digital .....	188

Tab. 182	Abmessungen Stecker, con.17 .....	188
Tab. 183	Encoderkabel-Pinbelegung con.23, EnDat 2.1/2.2 digital .....	189
Tab. 184	Abmessungen Stecker, con.23 .....	189
Tab. 185	Encoderkabel-Pinbelegung con.23, SSI.....	190
Tab. 186	Abmessungen Stecker, con.23 .....	190
Tab. 187	Encoderkabel-Pinbelegung con.23, Inkremental HTL.....	192
Tab. 188	Abmessungen Stecker, con.23 .....	192
Tab. 189	Encoderkabel-Pinbelegung con.15, Resolver, Kabelaufdruck "Motion Resolver" .....	194
Tab. 190	Abmessungen Stecker, con.15 .....	194
Tab. 191	Encoderkabel-Pinbelegung con.17, Resolver, Kabelaufdruck "Motion Resolver" .....	195
Tab. 192	Abmessungen Stecker, con.17 .....	195
Tab. 193	Encoderkabel-Pinbelegung con.23, Resolver, Kabelaufdruck "Motion Resolver" .....	196
Tab. 194	Abmessungen Stecker, con.23 .....	196
Tab. 195	Hybridkabel-Pinbelegung con.23 .....	198
Tab. 196	Abmessungen Stecker, con.23 .....	198
Tab. 197	Zustände der Leuchtdioden bei Funktionsauswahl über die S1 Bedientaste.....	200
Tab. 198	Parametergruppen .....	203
Tab. 199	Parameter: Datentypen, Parameterarten, mögliche Werte .....	204
Tab. 200	Parametertypen.....	205
Tab. 201	Voraussetzungen für eine Direktverbindung .....	223
Tab. 202	Richtwerte für C34.....	231
Tab. 203	Zusammenhang von F92[0] und F06 .....	247
Tab. 204	Informationen der Last-Matrix .....	274
Tab. 205	Last-Matrix: unzulässige Zeichen oder Steuerzeichen.....	275
Tab. 206	Dateien zu Predictive Maintenance auf SD-Karte .....	283
Tab. 207	Bedeutung der Dateieindungen auf SD-Karte.....	283
Tab. 208	Bedeutung der 3 LEDs (Run, Error und Warning) auf der PMC PS6-Gerätefront .....	284
Tab. 209	Übertemperatur Versorgungsmodul – Prüfung und Maßnahmen .....	286
Tab. 210	Übertemperatur Bremswiderstand – Prüfung und Maßnahmen.....	286
Tab. 211	Ausfall einer Netzphase – Prüfung und Maßnahmen.....	286
Tab. 212	Kurzfristiger Netzausfall – Prüfung und Maßnahmen.....	287
Tab. 213	Überspannung – Prüfung und Maßnahmen .....	287
Tab. 214	Kurzschluss Bremswiderstand – Prüfung und Maßnahmen .....	287
Tab. 215	Dauerhafter Netzausfall – Prüfung und Maßnahmen.....	287
Tab. 216	Erdschluss, Einschalten in den kurzgeschlossenen Zwischenkreis oder fehlende Schutzterdung – Prüfung und Maßnahmen.....	288
Tab. 217	Hardware-Defekt – Prüfung und Maßnahmen .....	288

Tab. 218	Überstrom – Prüfung und Maßnahmen .....	288
Tab. 219	Bedeutung der roten LED (Error) .....	293
Tab. 220	Bedeutung der grünen LED (Run) .....	293
Tab. 221	Bedeutung der grünen LED (FSOE status indicator nach IEC 61784-3) .....	294
Tab. 222	Bedeutung der roten LED (BF).....	295
Tab. 223	Bedeutung der grünen LED (Run).....	295
Tab. 224	Bedeutung der grünen LED (PROFIsafe status indicator nach IEC 61784-3) .....	296
Tab. 225	Bedeutung der grünen LED (Run).....	297
Tab. 226	Bedeutung der roten LEDs (Error) .....	297
Tab. 227	Zustände der LEDs beim Start des Antriebsreglers .....	298
Tab. 228	Zustände der LEDs bei Übertragen einer Firmware-Datei über SD-Karte .....	298
Tab. 229	Zustände der LEDs nach Übertragen einer Firmware-Datei und Neustart des Antriebsreglers .....	299
Tab. 230	Bedeutung der grünen LED (Link).....	299
Tab. 231	Bedeutung der gelben LED (Act) .....	299
Tab. 232	Bedeutung der grünen LEDs (LA).....	300
Tab. 233	Bedeutung der grünen LEDs (Link).....	301
Tab. 234	Bedeutung der gelben LEDs (Act).....	301
Tab. 235	Ereignisse.....	303
Tab. 236	Ereignis 31 – Ursachen und Maßnahmen .....	305
Tab. 237	Ereignis 32 – Ursachen und Maßnahmen .....	306
Tab. 238	Ereignis 33 – Ursachen und Maßnahmen .....	308
Tab. 239	Ereignis 34 – Ursachen und Maßnahmen .....	309
Tab. 240	Ereignis 35 – Ursachen und Maßnahmen .....	310
Tab. 241	Ereignis 36 – Ursachen und Maßnahmen.....	311
Tab. 242	Ereignis 37 – Ursachen und Maßnahmen.....	313
Tab. 243	Ereignis 38 – Ursachen und Maßnahmen.....	317
Tab. 244	Ereignis 39 – Ursachen und Maßnahmen.....	318
Tab. 245	Ereignis 40 – Ursachen und Maßnahmen .....	319
Tab. 246	Ereignis 41 – Ursachen und Maßnahmen.....	320
Tab. 247	Ereignis 44 – Ursachen und Maßnahmen .....	321
Tab. 248	Ereignis 45 – Ursachen und Maßnahmen .....	322
Tab. 249	Ereignis 46 – Ursachen und Maßnahmen .....	323
Tab. 250	Ereignis 47 – Ursachen und Maßnahmen .....	324
Tab. 251	Ereignis 48 – Ursachen und Maßnahmen .....	325
Tab. 252	Ereignis 49 – Ursachen und Maßnahmen.....	326
Tab. 253	Ereignis 50 – Ursachen und Maßnahmen.....	327
Tab. 254	Ereignis 51 – Ursachen und Maßnahmen.....	328

Tab. 255	Ereignis 52 – Ursachen und Maßnahmen.....	329
Tab. 256	Ereignis 53 – Ursachen und Maßnahmen.....	331
Tab. 257	Ereignis 54 – Ursachen und Maßnahmen.....	332
Tab. 258	Ereignis 56 – Ursachen und Maßnahmen.....	334
Tab. 259	Ereignis 57 – Ursachen und Maßnahmen.....	335
Tab. 260	Ereignis 59 – Ursachen und Maßnahmen.....	336
Tab. 261	Ereignisse 60 – 67 – Ursachen und Maßnahmen.....	337
Tab. 262	Ereignis 68 – Ursachen und Maßnahmen.....	338
Tab. 263	Ereignis 69 – Ursachen und Maßnahmen.....	339
Tab. 264	Ereignis 70 – Ursachen und Maßnahmen.....	340
Tab. 265	Ereignis 71 – Ursachen und Maßnahmen.....	343
Tab. 266	Ereignis 76 – Ursachen und Maßnahmen.....	345
Tab. 267	Ereignis 77 – Ursachen und Maßnahmen.....	348
Tab. 268	Ereignis 78 – Ursachen und Maßnahmen.....	351
Tab. 269	Ereignis 79 – Ursachen und Maßnahmen.....	352
Tab. 270	Ereignis 80 – Ursachen und Maßnahmen.....	353
Tab. 271	Ereignis 81 – Ursachen und Maßnahmen.....	354
Tab. 272	Ereignis 85 – Ursachen und Maßnahmen.....	355
Tab. 273	Ereignis 85 – Ursachen und Maßnahmen.....	356
Tab. 274	Ereignis 87 – Ursachen und Maßnahmen.....	357
Tab. 275	Ereignis 88 – Ursachen und Maßnahmen.....	358
Tab. 276	Ereignis 89 – Ursachen und Maßnahmen.....	359
Tab. 277	Ereignis 90 – Ursachen und Maßnahmen.....	360
Tab. 278	Anwendungsfälle für Scope und Multiachs-Scope.....	362
Tab. 279	Gewichte PMC PS6, PMC SI6 und Zubehör.....	401
Tab. 280	Klemmenspezifikationen für das Grundgerät.....	403
Tab. 281	Klemmenspezifikationen der Sicherheitstechnik.....	403
Tab. 282	Klemmenspezifikationen für das Versorgungsmodul.....	404
Tab. 283	Klemmenspezifikationen für die Bremswiderstände.....	404
Tab. 284	Spezifikation BCF 3,81 180 SN BK.....	404
Tab. 285	Spezifikation BFL 5.08HC 180 SN.....	405
Tab. 286	Spezifikation BLDF 5.08 180 SN.....	405
Tab. 287	Spezifikation BUZ 10.16IT 180 MF.....	406
Tab. 288	Spezifikation FKC 2,5 -ST-5,08.....	406
Tab. 289	Spezifikation FMC 1,5 -ST-3,5.....	407
Tab. 290	Spezifikation G 5/2.....	407
Tab. 291	Spezifikation G 10/2.....	408

Tab. 292	Spezifikation GFKC 2,5 -ST-7,62 .....	408
Tab. 293	Spezifikation GFKIC 2,5 -ST-7,62 .....	409
Tab. 294	Spezifikation ISPC 5 -STGCL-7,62 .....	409
Tab. 295	Spezifikation SPC 16 -ST-10,16 .....	410
Tab. 296	Spezifikation ISPC 5 -STGCL-7,62 .....	410
Tab. 297	Spezifikation MKDSP 50 -17,5 .....	411
Tab. 298	Spezifikation SPC 5 -ST-7,62 .....	411
Tab. 299	Spezifikation SPC 16 -ST-10,16 .....	412
Tab. 300	Ladefähigkeit des Versorgungsmoduls PMC PS6 .....	418
Tab. 301	Eigenkapazität der an das Versorgungsmodul PMC PS6 angeschlossenen Antriebsregler PMC SI6 .....	418
Tab. 302	Maximalbetrieb an einem Versorgungsmodul PMC PS6A24 mit Hinterbaumodul PMC DL6B20, b = 45 mm .....	419
Tab. 303	Maximalbetrieb an einem Versorgungsmodul PMC PS6A34 mit Hinterbaumodul PMC DL6B21, b = 65 mm .....	420
Tab. 304	Maximalbetrieb an einem Versorgungsmodul PMC PS6A44 mit Hinterbaumodul PMC DL6B22, b = 105 mm .....	421
Tab. 305	Übersicht der Hardware-Komponenten mit Id.-Nr. ....	423
Tab. 306	Auswertung eines SSI-Encoders an X4 bei freier Einstellung .....	427
Tab. 307	Auswertung eines SSI-Encoders an X4 bei fester Einstellung .....	428
Tab. 308	Beispiele für rotatorische SSI-Encoder an X4 .....	429
Tab. 309	Beispiele für translatorische SSI-Encoder an X4 .....	429
Tab. 310	Kommutierungsfindung bei Steuerart B20 = 48 oder 70 .....	430
Tab. 311	Programme und Dienste .....	433
Tab. 312	Protokolle und Ports bei einer Direktverbindung .....	433
Tab. 313	Kommandos des Skriptmodus .....	439
Tab. 314	Skriptmodus: Variablen für den Import und Export von Parametern .....	448
Tab. 315	Skriptmodus: Variablen für den Import und Export von Parametern .....	449
Tab. 316	Skriptmodus: Return Codes .....	458

# Intern

1005342-de-12, 02/2024 Printed in Germany  
© Pilz GmbH & Co. KG, 2015

support@pilz.com

CECE<sup>®</sup>, CHRE<sup>®</sup>, CMSE<sup>®</sup>, INDUSTRIAL PI<sup>®</sup>, Leansafe<sup>®</sup>, Myzel<sup>®</sup>, PAS4000<sup>®</sup>, PASscal<sup>®</sup>, PASconfig<sup>®</sup>, Pliz<sup>®</sup>, PIT<sup>®</sup>, PMCprimo<sup>®</sup>, PMCprotego<sup>®</sup>, PMCiendo<sup>®</sup>, PMD<sup>®</sup>, PMI<sup>®</sup>, PNPNOZE<sup>®</sup>, Primo<sup>®</sup>, PSSE<sup>®</sup>, PWS<sup>®</sup>, SafetyBUS p<sup>®</sup>, SafetyEYE<sup>®</sup>, The SPIRIT OF SAFETY<sup>®</sup> sind in einigen Ländern amtlich registrierte und geschützte Marken der Pliz GmbH & Co. KG. Wir weisen darauf hin, dass die Produktbezeichnungen je nach Stand bei Drucklegung und Ausstattungsumfang von den Angaben in diesem Dokument abweichen können. Für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der in Text und Bild dargestellten Informationen übernehmen wir keine Haftung. Bitte nehmen Sie bei Rückfragen Kontakt zu unserem Technischen Support auf.



Stammhaus: Pilz GmbH & Co. KG, Felix-Wankel-Straße 2, 73760 Ostfildern, Deutschland  
Telefon: +49 711 3409-0, E-Mail: [info@pilz.de](mailto:info@pilz.de), Internet: [www.pilz.com](http://www.pilz.com)