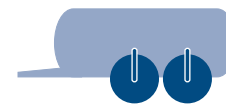
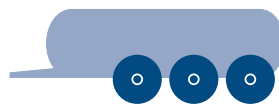




System til kontrol af dæktryk

Fejlliste

ISOBUS



Indholdsfortegnelse

ISOBUS kontrol Software 1.04 bis 1.7	4 – 15
ISOBUS kontrol Software 1.8	16 – 44
Testinstruktion	44 – 49

Nr.	Visning på traktor-kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag(er)	Fejlfhjælpning
E0	CTIS: ECU power high/low 16.2 V	Spænding ECU_PWRR ¹ på traktor for høj/for lav, eksempelvis 16,2 V for høj	11,0 V DC	15,0 V DC	(1) For lav: Fejl i ledningsnettet eller dårlig/manglende kontakt på plus eller jord (2) For høj: for høj spænding i køretøjet	(1) Kontrollér strømforsynings kontakten i ledningsnettet og ved tilslutningen i køretøjet for kontinuitet ² (2) Afhjælp årsagen til for høj spænding i køretøjet (producent af køretøj)
E1	CTIS: ACT power high/low 10.8 V	Spænding ACT_PWRR ¹ på traktor for høj/for lav, eksempelvis 10,8 V for høj	11,0 V DC	15,0 V DC	(1) For lav: Fejl i ledningsnettet eller dårlig/manglende kontakt på plus eller jord (2) For høj: for høj spænding i køretøjet	(1) Kontrollér strømforsynings kontakten i ledningsnettet og ved tilslutningen i køretøjet for kontinuitet ² (2) Afhjælp årsagen til for høj spænding i køretøjet (producent af køretøj)
E2	CTIS: ECU temperature high 91°C	Temperatur på printkort inde i ECU på traktor er for høj	-	+85°C	ECU er installeret på et sted på maskinen, der bliver varmere end 85 °C under drift	Anbring ECU'en på et sted i maskinen, hvor temperaturen bliver mindre end 85 °C under drift
E3	CTIS: System defaulted	ECU på traktoren blev nulstillet til fabriksindstilling	-	-	Se beskrivelse (kun information)	-
E4	CTIS: FRONT set point pressure low 0,2 bar	Korrigerende værdi (rød tilslutning) i ESV FA er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på FA (p_{\min} : 0,5 bar)	p_{\min} - 0,1 bar	-	(1) Utilstrækkelig forsyning/utæthed i ESV FA i styreluftområdet (sort tilslutning eller inbus-skrue uden hoved på højre side af ESV FA) (2) Utæthed i ESV FA i området omkring korrigerende værdi (rød tilslutning eller inbus-skrue uden hoved til venstre på ESV FA) (3) Utæthed i ESV FA i korrigerende værdi-område (beskadiget/utæt magnetventil i ESV)	(1) Kontrollér den sorte tilslutning på ESV FA og inbus-skruerne uden hoved til højre, tætnes evt. Såfremt BA også er berørt, kontrolleres styretrykket ved udgangen af systemets trykregulator vha. et manometer (p_{sys} : 2,5+0,2 bar) (2) Kontrollér den røde tilslutning på ESV FA og inbus-skrue uden hoved, tætnes evt. (3) Kontrollér udluftningsslange (6 mm, sort) i ESV FA for stødvis lufttab under trykreguleringen på FA. Ved

						<p>lufttab sendes ESV FA til reparation eller udskiftes.</p> <p>(4) Kontrollér hvidt trykudligningselement i det sorte låg på ESV FA for luftudledning. Ved luftudledning sendes ESV FA til reparation eller udskiftes.</p>
E5	CTIS: FRONT tire pressure high/low 0,0 bar	Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV FA er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på FA (p_{\min} : 0,5 bar) eller min. 0,4 bar over det maksimalt tilladte dæktryk på FA (p_{\max} : 2,5 bar)	$p_{\min} - 0,1$ bar	$p_{\max} + 0,4$ bar	<p>(1) Dæktryk er for lavt pga. utæthed/beskadigelse af dækket</p> <p>(2) Dæktrykket er for lavt, efter at dækket er afkølet efter intensivt arbejde med lavt dæktryk</p> <p>→ Fyld trykluftbremsen op til frakoblingstrykket, sluk for motoren, tilkobl tændingen, indstil FA til fyldning og lyt efter lufttab</p> <p>(3) Visning 0,0 bar, men dæk er <u>ikke</u> tomme: Utæthed/beskadigelse af arbejdsledningen mellem ESV FA og hjulene. Derfor er trykmåling ikke mulig</p> <p>(4) Visning 0,0 bar, men dæk er <u>ikke</u> tomme: Utæthed/beskadigelse af gul måleledning mellem ESV FA og fordelerblokken på FA. Derfor er trykmåling ikke mulig</p> <p>(5) Visning 0,0 bar, BA viser også 0,0 bar, men dæk <u>ikke</u> tomme: manglende luftforsyning fra DTKS, idet forrådstrykket i trykluftbremseanlægget er under 6,5 bar</p> <p>(6) Visning 2,9 bar eller højere: Dæktryk for højt, efter at dækket er</p>	<p>(1) Kontrollér dækkene på FA for utæthed/beskadigelse</p> <p>(2) Efter intensivt arbejde med lavt dæktryk skal dæktrykket øges med 0,3 bar, før maskinen parkeres</p> <p>(3) Kontrollér arbejdsledning for synlige skader. Kontrollér, at alle stikforbindelser er fast tilsluttet, tilslut om nødvendigt igen. Kontrollér roterende gennemføring for utæthed, benyt evt. lækdetektor.</p> <p>(4) Kontrollér måleledning for synlige skader. Kontrollér, at alle stikforbindelser er fast tilsluttet, tilslut om nødvendigt igen.</p> <p>(5) Hold øje med frakoblingstrykket i trykluftbremseanlægget – skal være mindst 6,8 bar</p> <p>(6) Reducér hastigheden eller hjulbelastningen – dækket er måske</p>

					blevet opvarmet yderligere pga. for voldsom rulning på trods af højt dæktryk	allerede overbelastet!
E6	CTIS: REAR tire pressure high/low 0,0 bar	Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV BA er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på BA (p_{\min} : 0,5 bar) eller min. 0,4 bar over det maksimalt tilladte dæktryk på BA (p_{\max} : 2,5 bar)	$p_{\min} - 0,1$ bar	$p_{\max} + 0,4$ bar	<p>(1) Dæktryk er for lavt pga. utæthed/beskadigelse af dækket</p> <p>(2) Dæktrykket er for lavt, efter at dækket er afkølet efter intensivt arbejde med lavt dæktryk</p> <p>→ Fyld trykluftbremsen op til frakoblingstrykket, sluk for motoren, tilkobl tændingen, indstil BA til fyldning, og lyt efter lufttab</p> <p>(3) Visning 0,0 bar, men dæk er <u>ikke</u> tomme: Utæthed/beskadigelse af arbejdsledningen mellem ESV BA og hjulene. Derfor er trykmåling ikke mulig</p> <p>(4) Visning 0,0 bar, men dæk er <u>ikke</u> tomme: Utæthed/beskadigelse af den gule måleledning mellem ESV BA og måletilslutningen BA. Derfor er trykmåling ikke mulig</p> <p>(5) Visning 0,0 bar, FA viser også 0,0 bar, men dæk <u>ikke</u> tomme: manglende luftforsyning fra DTKS, idet forrådstrykket i trykluftbremseanlægget er under 6,5 bar</p> <p>(6) Visning 2,9 bar eller højere: Dæktryk for højt, efter at dækket er blevet opvarmet yderligere pga. for voldsom rulning på trods af højt dæktryk</p>	<p>(1) Kontrollér dækkene på BA for utæthed/beskadigelse</p> <p>(2) Efter intensivt arbejde med lavt dæktryk skal dæktrykket øges med 0,3 bar, før maskinen parkeres</p> <p>(3) Kontrollér arbejdsledning for synlige skader. Kontrollér, at alle stikforbindelser er fast tilsluttet, tilslut om nødvendigt igen. Kontrollér roterende gennemføring for utæthed, benyt evt. lækdetektor.</p> <p>(4) Kontrollér måleledning for synlige skader. Kontrollér, at alle stikforbindelser er fast tilsluttet, tilslut om nødvendigt igen.</p> <p>(5) Hold øje med frakoblingstrykket i trykluftbremseanlægget – skal være mindst 6,8 bar</p> <p>(6) Reducér hastigheden eller hjulbelastningen – dækket er måske allerede overbelastet!</p>

E7	CTIS: REAR set point pressure low 0,2 bar	Korrigerende værdi (rød tilslutning) i ESV BA er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på BA (p_{\min} : 0,5 bar)	$p_{\min} - 0,1$ bar	-	<p>(1) Utilstrækkelig forsyning/utæthed i ESV BA i styreluftområdet (sort tilslutning eller inbus-skruer uden hoved på højre side af ESV BA)</p> <p>(2) Utæthed i ESV BA i det korrigerende værdiområde (rød tilslutning eller inbus-skrue uden hoved til venstre på ESV BA)</p> <p>(3) Utæthed i ESV BA i det korrigerende værdi-område (beskadiget/utæt magnetventil i ESV)</p> <p>(4) Utæthed i ESV BA i det korrigerende værdi-område (beskadiget/utæt trykføler i ESV)</p>	<p>(1) Kontrollér den sorte tilslutning på ESV BA og inbus-skruerne uden hoved til højre, tættes evt. Såfremt FA også er berørt, kontrolleres styretrykket ved udgangen af systemets trykregulator vha. et manometer (p_{sys}: 2,5+0,2 bar)</p> <p>(2) Kontrollér den røde tilslutning på ESV BA og inbus-skrue uden hoved, tættes evt.</p> <p>(3) Kontrollér udluftningslange (6 mm, sort) i ESV BA for stødvis lufttab under trykreguleringen på BA. Ved lufttab sendes ESV BA til reparation eller udskiftes.</p> <p>(4) Kontrollér hvidt trykudligningselement i det sorte låg på ESV BA for luftudledning. Ved luftudledningen sendes ESV BA til reparation eller udskiftes.</p>
E8	CTIS: TRAILER tire pressure high/low 0,0 bar	Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV GV er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på GV (p_{\min} : 1,0 bar) eller min. 0,4 bar over det maksimalt tilladte dæktryk på GV (p_{\max} : 4,2 bar)	$p_{\min} - 0,1$ bar	$p_{\max} + 0,4$ bar	<p>(1) Dæktryk er for lavt pga. utæthed/beskadigelse af dækket</p> <p>(2) Dæktrykket er for lavt, efter at dækket er afkølet efter intensivt arbejde med lavt dæktryk</p> <p>→ Fyld trykluftbremsen op til frakoblingstrykket, sluk for motoren, tilkobl tændingen, indstil GV til fyldning, og lyt efter lufttab</p> <p>(3) Visning 0,0 bar, men dæk er <u>ikke</u> tomme: Utæthed/beskadigelse af arbejdsledningen mellem ESV GV og hjulene. Derfor er trykmåling ikke mulig</p>	<p>(1) Kontrollér dækkene på GV for utæthed/beskadigelse</p> <p>(2) Efter intensivt arbejde med lavt dæktryk skal dæktrykket øges med 0,3 bar, før maskinen parkeres</p> <p>(3) Kontrollér arbejdsledning for synlige skader. Kontrollér, at alle stikforbindelser er fast tilsluttet, tilslut om nødvendigt igen. Kontrollér roterende gennemføring for</p>

					<p>(4) Visning 0,0 bar, men dæk er <u>ikke</u> tomme: Utæthed/beskadigelse af den gule måleledning mellem ESV GV og måletilslutningen GV. Derfor er trykmåling ikke mulig</p> <p>(5) Visning 0,0 bar, men dæk <u>ikke</u> tomme: manglende luftforsyning fra DTKS, idet forrådstrykket i trykluftbremseanlægget er under 6,5 bar eller den ekstra kompressor er defekt/slukket</p> <p>(6) Visning 4,6 bar eller højere: Dæktryk for højt, efter at dækket er blevet opvarmet yderligere pga. for voldsom rulning på trods af højt dæktryk</p>	<p>utæthed, benyt evt. lækdetektor.</p> <p>(4) Kontrollér måleledning for synlige skader. Kontrollér, at alle stikforbindelser er fast tilsluttet, tilslut om nødvendigt igen.</p> <p>(5) Hold øje med frakoblingstrykket i trykluftbremseanlægget – skal være mindst 6,8 bar. Kontrollér ekstra kompressor, tænd evt.</p> <p>(6) Reducér hastigheden eller hjulbelastningen – dækket er måske allerede overbelastet!</p>
E9	CTIS: TRAILER set point pressure low 0,2 bar	Korrigerende værdi (rød tilslutning) i ESV GV er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på GV (p_{\min} : 1,0 bar)	$p_{\min} - 0,1$ bar	-	<p>(1) Utilstrækkelig forsyning/utæthed i ESV GV i styreluftområdet (sort tilslutning eller inbus-skruer uden hoved på højre side af ESV GV)</p> <p>(2) Utæthed i ESV GV i det korrigerende værdiområde (rød tilslutning eller inbus-skruer uden hoved til venstre på ESV GV)</p> <p>(3) Utæthed i ESV GV i det korrigerende værdi-område (beskadiget/utæt magnetventil i ESV)</p> <p>(4) Utæthed i ESV GV i det korrigerende værdi-område (beskadiget/utæt trykføler i ESV)</p>	<p>(1) Kontrollér styretrykket ved udgangen af systemets regulator vha. et manometer (p_{sys}: 4,5+0,2 bar) Kontrollér den sorte tilslutning på ESV GV og inbus-skruerne uden hoved til højre, tætnes evt.</p> <p>(2) Kontrollér den røde tilslutning på ESV GV og inbus-skruer uden hoved, tætnes evt.</p> <p>(3) Kontrollér udluftningsslange (6 mm, sort) i ESV GV for stødvis lufttab under trykreguleringen på GV. Ved lufttab sendes ESV GV til reparation eller udskiftes.</p> <p>(4) Kontrollér hvidt trykdigningselement i det sorte låg på ESV GV for luftudledning. Ved luftudledning sendes ESV GV til</p>

						reparation eller udskiftes.
E10	CTIS: FRONT pressure adjustment too slow	Justeringen af dæktrykket FA varer længere end den maksimalt tilladte varighed (t_{max} : 30 min)	-	t_{max}	(1) Manglende luftforsyning fra DTKS, da flowmængden fra trykluftbremseanlægget er for lavt eller den ekstra kompressor er defekt/frakoblet (2) Utæthed ved den roterende gennemføring/arbejdsledningen på FA medfører øget luftbehov ved justeringen	(1) Traktorens motor skal have mindst det halve, nominelle omdrejningstal, når dækkene pumpes op for at kunne opnå en praktisk anvendelig oppumpningstid. Tænd den ekstra kompressor. (2) Kontrollér roterende gennemføring/arbejdsledning på FA for utæthed, benyt evt. lækdetektor
E11	CTIS: REAR pressure adjustment too slow	Justeringen af dæktrykket BA varer længere end den maksimalt tilladte varighed (t_{max} : 30 min)	-	t_{max}	(1) Manglende luftforsyning fra DTKS, da flowmængden fra trykluftbremseanlægget er for lavt eller den ekstra kompressor er defekt/frakoblet (2) Utæthed ved den roterende gennemføring/arbejdsledningen på BA medfører øget luftbehov ved justeringen	(1) Traktorens motor skal have mindst det halve, nominelle omdrejningstal, når dækkene pumpes op for at kunne opnå en praktisk anvendelig oppumpningstid. Tænd den ekstra kompressor. (2) Kontrollér roterende gennemføring/arbejdsledning på BA for utæthed, benyt evt. lækdetektor
E12	CTIS: TRAILER pressure adjustment too slow	Justeringen af dæktrykket GV varer længere end den maksimalt tilladte varighed (t_{max} : 30 min)	-	t_{max}	(1) Manglende luftforsyning fra DTKS, da flowmængden fra trykluftbremseanlægget er for lavt eller den ekstra kompressor er defekt/frakoblet (2) Utæthed ved den roterende gennemføring/arbejdsledningen på GV medfører øget luftbehov ved justeringen	(1) Traktorens motor skal have mindst det halve, nominelle omdrejningstal, når dækkene pumpes op for at kunne opnå en praktisk anvendelig oppumpningstid. Tænd den ekstra kompressor. (2) Kontrollér roterende gennemføring/arbejdsledning GV for utæthed, benyt evt. lækdetektor
E13	CTIS: TRAILER compressor service due in: 10h	Service på den ekstra kompressor skal udføres om 10 driftstimer (kompressor)	-	t_{komp}	Meddelelsen vises efter udløbet af en driftstime i de sidste 10 driftstimer, inden serviceintervallet er nået (t_{komp} : 100 driftstimer)	Udfør service på den ekstra kompressor
E14	CTIS: FRONT tire pressure deviation	Automatisk dæktrykkontrol: Afvigelse mellem det sidst valgte nominelle tryk på FA og det aktuelle dæktryk på FA er større	0,25 bar	-	Den regelmæssige eftermåling af dæktrykket vha. funktionen Automatisk dæktrykkontrol har til følge, at dæktrykket stiger med mere	Deaktiver automatisk dæktrykkontrol for FA på skærm 2 med systemindstillinger (fjern flueben)

		end 0,25 bar			end 0,25 bar	
E15	CTIS: REAR tire pressure deviation	Automatisk dæktrykkontrol: Afvigelse mellem det sidst valgte nominelle tryk på BA og det aktuelle dæktryk på BA er større end 0,25 bar	0,25 bar	-	Den regelmæssige eftermåling af dæktrykket vha. funktionen Automatisk dæktrykkontrol har til følge, at dæktrykket stiger med mere end 0,25 bar	Deaktiver automatisk dæktrykkontrol for BA på skærm 2 med systemindstillinger (fjern flueben)
E16	CTIS: TRAILER tire pressure deviation	Automatisk dæktrykkontrol: Afvigelse mellem det sidst valgte nominelle tryk på GV og det aktuelle dæktryk på GV er større end 0,25 bar	0,25 bar	-	Den regelmæssige eftermåling af dæktrykket vha. funktionen Automatisk dæktrykkontrol har til følge, at dæktrykket stiger med mere end 0,25 bar	Deaktiver automatisk dæktrykkontrol for GV på skærm 2 med systemindstillinger (fjern flueben)
E17	CTIS: FRONT leaking valves	Dæktryk (gul tilslutning) i ESV FA er mindst 0,2 bar, selvom FA-dæktrykket pt. ikke justeres - det burde kun være 0,0 bar	0,2 bar	-	<p>➔ <i>Gentag dæktryksjusteringen på FA. Så snart fejlen opstår, trækkes en tynd, blå styreledning direkte ved hjulventilen i fælgen ud, og observér situationen.</i></p> <p>(1) FA-hjulventilerne lukker straks efter, at styreledningen er trukket ud: Hjulventil er i orden. Blokering/beskadigelse eller ukorrekt tilkobling af styreledning forhindrer hjulventilerne i hjulene i at lukke efter udført dæktryksjustering på FA, og der er derfor stadig tryk på arbejdsledningen/måleledningen</p> <p>(2) FA-hjulventilerne lukker stadig væk ikke, efter at styreledningen er trukket ud: Hjulventilen er defekt eller blokeret af et fremmedlegeme. Derfor er der stadig tryk på arbejdsledningen/måleledningen</p>	<p>(1) Kontrollér styreledningen til FA-hjulventilerne for knæk/beskadigelser eller ukorrekt kobling, udskift evt., eller tilslut korrekt (se positionsplan)</p> <p>(2) Udskift eller rens hjulventil(er) FA</p>
E18	CTIS: REAR leaking valves	Dæktryk (gul tilslutning) i ESV BA er mindst 0,2 bar, selvom BA-dæktrykket pt. ikke justeres - det burde kun være 0,0 bar	0,2 bar	-	<p>➔ <i>Gentag dæktryksjusteringen på BA. Så snart fejlen opstår, trækkes en tynd, blå styreledning direkte ved hjulventilen i fælgen ud, og observér situationen.</i></p>	

					<p>(1) BA-hjulventilerne lukker straks efter, at styreledningen er trukket ud: Hjulventil er i orden. Blokering/beskadigelse eller ukorrekt tilkobling af styreledning forhindrer hjulventilerne i hjulene i at lukke efter udført dæktryksjustering på BA, og der er derfor stadig tryk på arbejdsledningen/måleledningen</p> <p>(2) BA-hjulventilerne lukker stadig væk ikke, efter at styreledningen er trukket ud: Hjulventilen er defekt eller blokeret af et fremmedlegeme. Derfor er der stadig tryk på arbejdsledningen/måleledningen</p>	<p>(1) Kontrollér styreledningen til BA-hjulventilerne for knæk/beskadigelser eller ukorrekt kobling, udskift evt., eller tilslut korrekt (se positionsplan)</p> <p>(2) Udskift hjulventil(er) BA</p>
E19	CTIS: TRAILER leaking valves	Dæktryk (gul tilslutning) i ESV GV er mindst 0,2 bar, selvom GV-dæktrykket pt. ikke justeres - det burde kun være 0,0 bar	0,2 bar	-	<p>→ <i>Gentag dæktryksjusteringen på GV. Så snart fejlen opstår, trækkes en tynd, blå styreledning direkte ved hjulventilen i fælgen ud, og observér situationen.</i></p> <p>(1) GV-hjulventilerne lukker straks efter, at styreledningen er trukket ud: Hjulventil er i orden. Blokering/beskadigelse eller ukorrekt tilkobling af styreledning forhindrer hjulventilerne i hjulene i at lukke efter udført dæktryksjustering på GV, og der er derfor stadig tryk på arbejdsledningen/måleledningen</p> <p>(2) GV-hjulventilerne lukker stadig væk ikke, efter at styreledningen er trukket ud: Hjulventilen er defekt eller blokeret af et fremmedlegeme. Derfor er der stadig tryk på arbejdsledningen/måleledningen</p>	<p>(1) Kontrollér styreledningen til GV-hjulventilerne for knæk/beskadigelser eller ukorrekt kobling, udskift evt., eller tilslut korrekt (se positionsplan)</p> <p>(2) Udskift eller rens hjulventil(er) GV</p>
E20	CTIS: ECU power high/low	Spænding ECU_PWRR ¹ på anhænger for høj/for lav, eksempelvis 16,2 V for høj	11,0 V DC	15,0 V DC	<p>(1) For lav: Fejl i ledningsnettet eller dårlig/manglende kontakt på plus eller jord</p>	<p>(1) Kontrollér strømforsyningskontakter i ledningsnettet og ved tilslutningen i køretøjet for</p>

	16.2 V				(2) For høj: for høj spænding i køretøjet	kontinuitet ²⁾ (2) Afhjælp årsagen til for høj spænding i køretøjet (producent af køretøj)
E21	CTIS: ACT power high/low 10.8 V	Spænding ACT_PWR ¹⁾ på anhænger for høj/lav, i eksemplet 10,8 V for lav	11,0 V DC	15,0 V DC	(1) For lav: Fejl i ledningsnettet eller dårlig/manglende kontakt på plus eller jord (2) For høj: for høj spænding i køretøjet	(1) Kontrollér strømforsyningsnettet og ved tilslutningen i køretøjet for kontinuitet ²⁾ (2) Afhjælp årsagen til for høj spænding i køretøjet (producent af køretøj)
E22	CTIS: ECU temperature high 91°C	Temperatur på printkort inde i ECU på anhænger er for høj	-	+85°C	ECU er installeret på et sted på maskinen, der bliver varmere end 85 °C under drift	Anbring ECU'en på et sted i maskinen, hvor temperaturen bliver mindre end 85 °C under drift
E23	CTIS: System defaulted	ECU på anhænger blev nulstillet til fabriksindstilling	-	-	Se beskrivelse (kun information)	-
E24	CTIS: FRONT sensor error	Tomgangsværdi fra trykføler for nominel værdi og/eller dæk i ESV FA ligger uden for det tilladte område	53 digits	69 digits	➔ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0). (1) SET og TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): Trykføler for nominel værdi og dæktrykføler i ESV FA er defekte, eller ESV FA er ikke tilsluttet korrekt til ECU, men konfigureret som „tilsluttet“ (2) SET og TIRE viser RAW (57...59) og BAR (1,2): ESV FA er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.	(1) Kontrollér, om ledningsnettet mellem ESV FA og ECU er korrekt forbundet. Kontrollér visuelt kontaktstifterne 1, 2 og 3 på stikforbindelsen på ESV FA, placeres om nødvendigt korrekt. Evt. udskiftes ESV FA og/eller ledningsnet på FA. (2) Udløs kalibrering manuelt via softkey.




					(3) SET eller TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): Trykføler for nominel værdi og dæktrykføler i ESV FA er defekt, eller værdierne overføres ikke til ECU pga. problemer i ledningsnettet/kontakterne	(3) Kontrollér visuelt kontaktstifterne 2 og 3 på stikforbindelsen på ESV FA, placeres om nødvendigt korrekt. Evt. udskiftes ESV FA og/eller ledningsnet på FA.
E25	CTIS: REAR sensor error	Tomgangsværdi fra trykføler for nominel værdi og/eller dæk i ESV BA ligger uden for det tilladte område	53 digits	69 digits	<p>➔ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>(1) SET og TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): Trykføler for nominel værdi og dæktrykføler i ESV BA er defekte, eller ESV BA er ikke tilsluttet korrekt til ECU, men konfigureret som „tilsluttet“</p> <p>(2) SET og TIRE viser RAW (57...59) og BAR (1,2): ESV BA er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.</p> <p>(3) SET eller TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): Trykføler for nominel værdi og dæktrykføler i ESV BA er defekt, eller værdierne overføres ikke til ECU pga. problemer i ledningsnettet/kontakterne</p>	<p>(1) Kontrollér, om ledningsnettet mellem ESV BA og ECU er korrekt forbundet. Kontrollér visuelt kontaktstifterne 1, 2 og 3 på stikforbindelsen på ESV BA, placeres om nødvendigt korrekt. Evt. udskiftes ESV BA og/eller ledningsnettet på BA.</p> <p>(2) Udløs kalibrering manuelt via softkey.</p> <p>(3) Kontrollér visuelt kontaktstifterne 2 og 3 på stikforbindelsen på ESV BA, placeres om nødvendigt korrekt. Evt. udskiftes ESV BA og/eller ledningsnettet på BA.</p>
E26	CTIS: TRAILER sensor error	Tomgangsværdi fra trykføler for nominel værdi og/eller dæk i ESV GW ligger uden for det tilladte område	53 digits	69 digits	➔ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og	




				<p><i>BAR (0,0).</i></p> <p>(1) SET <u>og</u> TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): Trykføler for nominal værdi og dæktrykføler i ESV GV er defekte, eller ESV FA er ikke tilsluttet korrekt til ECU, men konfigureret som „tilsluttet“</p> <p>(2) SET og TIRE viser RAW (57...59) og BAR (1,2): ESV GV er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.</p> <p>(3) SET <u>eller</u> TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): Trykføler for nominal værdi og dæktrykføler i ESV GV er defekt, eller værdierne overføres ikke til ECU pga. problemer i ledningsnettet/kontakterne</p>	<p>(1) Kontrollér, om ledningsnettet mellem ESV GV og ECU er korrekt forbundet. Kontrollér visuelt kontaktstifterne 1, 2 og 3 på stikforbindelsen på ESV GV, placeres om nødvendigt korrekt. Evt. udskiftes ESV GV og/eller ledningsnet på GV.</p> <p>(2) Udløs kalibrering manuelt via softkey.</p> <p>(3) Kontrollér visuelt kontaktstifterne 2 og 3 på stikforbindelsen på ESV GV, placeres om nødvendigt korrekt. Evt. udskiftes ESV GV og/eller ledningsnet på GV.</p>
--	--	--	--	--	---


- ¹⁾ De to spændinger ECU_PWR og ACT_PWR i traktoren er altid indbyrdes forbundne – de skal derfor have næsten de samme værdier. ECU'en skal altid være tilkoblet strømforsyningen (tændingsspænding, kl. 15). Grænseværdierne relaterer til de indbyggede 12-V-net i køretøjet.
- ²⁾ Hvis strømforsyningens jord er forbundet direkte til karosseriet, skal det kontrolleres, at der er god elektrisk kontakt. Især når det gælder Fendt-traktorer isolerer farven på karosseriet ofte for godt.


ACT_PWR	Strømforsyning til strømforbrugere på ISOBUS
BAR	Trykbar, visning af sensorens konverterede råværdi på diagnoseskærmen
CTIS	Central Tire Inflation System (engelsk benævnelse for dæktrykcontrolsistem)
ECU	Electronic Control Unit (engelsk benævnelse for elektronisk styreenhed)
ECU_PWR	Strømforsyning til elektroniske styreenheder på ISOBUS
ESV	Elektronisk styreventil
FRONT	engelsk benævnelse for foraksel (FA)



evt.	eventuelt
GV	Gyllevogn (også anhænger)
BA	Bagaksel
RAW	Sensorens råværdi på diagnoseskærmen
DTKS	Dæktrykskontrolsystem
REAR	engelsk benævnelse for bagaksel (BA)
SET	engelsk benævnelse for nominel værdi, visning af sensor med nominel værdi på diagnoseskærmen
TIRE	engelsk benævnelse for dæk, visning af dæktryksensor på diagnoseskærmen
TRAILER	engelsk benævnelse for anhænger (også gyllevogn (GV))
FA	Foraksel


Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F00	CTIS: ECU power high 16,2 V [SPN 520193] [FMI 03]	Spænding ECU_PWRR ¹⁾ på traktor for høj	-	15,0 V DC	[1] CTIS forbundet med 24 V spænding i køretøjet [2] For høj spænding i køretøjet [3] Defekt ECU	[1] Forbind CTIS med 12 V spændingen i køretøjet. [2] Afhjælp årsagen til for høj spænding i køretøjet, kontrollér også korrekt funktion af ISOBUS-afslutningsmodstandene (se køretøjsproducentens dokumentation). [3] Send ECU til servicering, eller udskift.
	F01	CTIS: ECU power low 10,8 V [SPN 520193] [FMI 04]	Spænding ECU_PWRR ¹⁾ på traktor for lav	11,0 V DC	-	[1] Manglende strømforsyning [2] Dårlig elektrisk kontakt på plus eller jord ²⁾ [3] Fejl i ledningsnettet [4] Defekt ECU	[1] Kontrollér spændingsforsyningen på tilslutningspunkterne for plus og jord på køretøjet. [2] Kontrollér spændingsforsyningen fra kontakterne plus (pin 1, rød) og jord (pin 2, sort) på den 2-polede stikforbindelse i ledningsnettet. → <i>Frakobl den 2-polede stikforbindelse i ledningsnettet, før kontaktstifterne 1 og 2 på indstikssiden med ledning til ydersiden for at foretage en måling</i> [3] Kontrollér ledningsnet for beskadigelser. Kontrollér strømforsyningen til pluskontakterne (pin K3, rød) jord (pin J3, sort) på det 30-polede stik til ECU. → <i>Frakobl det 30-polede stik fra ECU, før kontaktstifterne K3 og J3 på indstikssiden med ledning til ydersiden for at foretage en måling</i> [4] Send ECU til servicering, eller udskift.
	F02	CTIS: ACT power high 16,2 V [SPN 520194] [FMI 03]	Spænding ACT_PWRR ¹⁾ på traktor for høj	-	15,0 V DC	PAS PÅ: ved fejlmelding F00 afhjælp først fejlen dér! Defekt ECU	Send ECU til servicering, eller udskift.



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlafhjælpning[er]
	F03	CTIS: ACT power low 10,8 V [SPN 520194] [FMI 04]	Spænding ACT_PWRR ¹) på traktor for lav	11,0 V DC	-	PAS PÅ: ved fejlmelding F01 afhjælp først fejlen dér! [1] Fejl i ledningsnettet [2] Defekt ECU	[1] Kontrollér ledningsnet for beskadigelser – især kabelbroerne plus (pins G3-F2, rød) og jord (pins H3-F3, sort) på 30-polet stik til ECU. Kontrollér strømforsyningen til pluskontakterne (pin F2, rød) jord (pin F3, sort) på det 30-polede stik til ECU. → Frakobl det 30-polede stik fra ECU, tilslut kontaktstifterne J3 og H3 på indstikssiden med ledningsbro, tilslut kontaktstifterne K3 og G3 på indstikssiden med ledningsbro, før kontaktstifterne F2 og F3 på indstikssiden med ledning til ydersiden for at foretage en måling. PAS PÅ: Ledningerne må ikke komme i berøring med hinanden, risiko for kortslutning! [2] Send ECU til servicering, eller udskift.
	F04	CTIS: ECU temperature high 91°C [SPN 520205] [FMI 00]	Temperatur på printkort inde i ECU på traktor er for høj	-	+85°C	ECU er installeret på et sted på maskinen, der bliver varmere end 85 °C under drift.	Anbring ECU'en på et sted i maskinen, hvor temperaturen bliver mindre end 85 °C under drift.
	F05	CTIS: ECU defaulted [SPN 520192] [FMI 14]	ECU på traktoren blev nulstillet til fabriksindstilling	-	-	(kun information)	-


Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F06	CTIS: FRONT tire pressure high 2,9 bar [SPN 520700] [FMI 00]	Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV FA er min. 0,4 bar over det maksimalt tilladte dæktryk på FA (p _{max} : 2,5 bar)	-	2,5 + 0,4 bar	<p>➔ <i>Kontrollér dæktryk FA manuelt (dæktryksmåler)</i></p> <p>[1] Dæktryk ≤2,5 bar: FA-hjulventiler åbner ikke, når dæktrykket skal måles tæt på ca. 2,5 bar.</p> <p>[2] Dæktryk >2,5 bar: Dæktryk for højt, da dækkene er blevet opvarmet ved for stærk rulning.</p>	<p>[1] Kontrollér styreledningens tryk (4 mm, blå) på FA-hjulventilernes styretilslutning (min. 1,5 bar). Ved et styretryk på <1,5 bar på hjulventilen VA skal styreledningen til ESV FA spores og kontrolleres for utætheder. Kontrollér roterende gennemføringer FA for utætheder.</p> <p>[2] Reducér hastigheden eller hjulbelastningen – dækket er måske allerede overbelastet!</p>



	F07	CTIS: FRONT tire pressure low 0,4 bar [SPN 520700] [FMI 01]	Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV FA er min. 0,1 bar over det minimalt tilladte dæktryk på FA (p _{max} : 0,5 bar)	0,5 - 0,1 bar -	-	<p>Visning 0,0 bar, men dæk er <u>ikke</u> tomme:</p> <p>[1] BA viser også 0,0 bar, <u>men dæk ikke tomme</u>: manglende luftforsyning fra CTIS, eller ESV på FA.</p> <p>→ Fyld trykluftbremsen op til frakoblingstrykket, sluk for motoren, tilkobl tændingen, indstil FA til fyldning og lyt efter lufttab.</p> <p>[2] Utæthed/beskadigelse af arbejdsledningen (14 mm, blå) mellem ESV FA og hjulene. Derfor er dæktrykmåling ikke mulig.</p> <p>[3] Utæthed/beskadigelse af måleledning (4 mm, gul) mellem ESV FA og fordelerblokken på FA. Derfor er dæktrykmåling ikke mulig.</p> <p>Visning >0,0 bar:</p> <p>[4] Dæktryk for lavt, da dækkene efter intensivt arbejde med lavt dæktryk er afkølet efter, at maskinen har stået stille.</p> <p>[5] Dæktryk for lavt pga. utæthed i hjulventilerne på FA.</p> <p>[6] Dæktryk er for lavt pga. utæthed/beskadigelse af dækket.</p>	<p>[1] Hold øje med frakoblingstrykket i trykluftbremseanlægget – skal være mindst 6,8 bar. Kontrollér ekstra kompressor, tænd evt. Kontrollér forsyning af systemtryk i ESV FA (4 mm sort) for utæthed eller monteringsfejl. Systemtryk skal være 2,5 + 0,2 bar.</p> <p>[2] Kontrollér arbejdsledning for synlige skader. Kontrollér alle stiksamlingernes tilslutning, tilslut om nødvendigt igen. Kontrollér roterende gennemføring for utæthed, benyt evt. lækdetektor.</p> <p>[3] Kontrollér måleledning for synlige skader. Kontrollér alle stiksamlingernes tilslutning, tilslut om nødvendigt igen.</p> <p>[4] Efter intensivt arbejde med lavt dæktryk skal dæktrykket øges med 0,3 bar, før maskinen parkeres.</p> <p>[5] Kontrollér hjulventiler på FA med en lækdetektor for utæthed ved fælghullet. Træk arbejdsledningen (14 mm, blå) ud og kontrollér, om hjulventilen er fuldstændigt lukket.</p> <p>[6] Kontrollér dækkene på FA for utæthed/beskadigelse.</p>
---	-----	---	--	-----------------	---	---	---





Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F08	CTIS: FRONT set pressure low 0,2 bar [SPN 520703] [FMI 01]	Korrigerende værdi (rød tilslutning) i ESV FA er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på FA (p _{max} : 0,5 bar)	0,5 - 0,1 bar	-	<p>[1] Manglende forsyning/utæthed i ESV FA i systemets trykkredsløb.</p> <p>[2] Ekstern utæthed i ESV FA i korrigerende værdi-kredsløb.</p> <p>[3] Intern utæthed i ESV FA i korrigerende værdi-kredsløb (beskadiget/utæt magnetventil i ESV).</p> <p>[4] Intern utæthed i ESV FA i korrigerende værdi-kredsløb (beskadiget/utæt trykføler i ESV).</p>	<p>[1] Kontrollér den sorte tilslutning på ESV og ekspanderen på den højre side. Hvis BA ligeledes er berørt, kontrolleres systemtrykket på trykbegrænserens udgang vha. manometer (2,5 + 0,2 bar).</p> <p>[2] Kontrollér den røde tilslutning på ESV FA og ekspanderen på den venstre side.</p> <p>[3] Kontrollér udluftningslange (6 mm, sort) i ESV FA for stødvis lufttab under trykreguleringen på FA. Ved lufttab: send ESV FA til servicering, eller udskift.</p> <p>[4] Kontrollér hvidt trykudligningselement i det sorte låg på ESV FA for luftudledning under trykjusteringen FA. Ved luftudledning: Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p>
	F09	CTIS: REAR tire pressure high 2,9 bar [SPN 520701] [FMI 00]	Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV BA er min. 0,4 bar over det maksimalt tilladte dæktryk på BA (p _{max} : 2,5 bar)	-	2,5 + 0,4 bar	<p>➔ <i>Kontrollér dæktryk BA manuelt (dæktryksmåler)</i></p> <p>[1] Dæktryk ≤2,5 bar: BA-hjulventiler åbner ikke, når dæktrykket skal måles tæt på ca. 2,5 bar.</p> <p>[2] Dæktryk >2,5 bar: Dæktryk for højt, da dækkene er blevet opvarmet ved for stærk rulning.</p>	<p>[1] Kontrollér styreledningens tryk (4 mm, blå) på BA-hjulventilernes styretilslutning (min. 1,5 bar) Ved et styretryk på <1,5 bar på BA-hjulventilen skal styreledningen til ESV BA spores og kontrolleres for utætheder. Kontrollér roterende gennemføringer BA for utætheder.</p> <p>[2] Reducér hastigheden eller hjulbelastningen – dækket er måske allerede overbelastet!</p>



	F10	CTIS: REAR tire pressure low 0,4 bar [SPN 520701] [FMI 01]	Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV BA er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på BA (p _{max} : 0,5 bar)	0,5 - 0,1 bar -	-	<p>Visning 0,0 bar, men dæk er ikke tomme:</p> <p>[1] FA viser også 0,0 bar, <u>men dæk ikke tomme</u>: manglende luftforsyning fra CTIS, eller ESV på BA (Hvis FA ikke er installeret, skal punkt [1] i fejlfhjælpninger alligevel kontrolleres).</p> <p>→ Fyld trykluftbremsen op til frakoblingstrykket, sluk for motoren, tilkobl tændingen, indstil BA til fyldning og lyt efter lufttab.</p> <p>[2] Utæthed/beskadigelse af arbejdsledningen (14 mm, blå) mellem ESV BA og hjulene. Derfor er dæktrykmåling ikke mulig.</p> <p>[3] Utæthed/beskadigelse af måleledning (4 mm, gul) mellem ESV BA og måletilslutningen på FA. Derfor er trykmåling ikke mulig.</p> <p>Visning >0,0 bar:</p> <p>[4] Dæktryk for lavt, da dækkene efter intensivt arbejde med lavt dæktryk er afkølet efter, at maskinen har stået stille.</p> <p>[5] Dæktryk for lavt pga. utæthed i hjulventilerne på BA.</p> <p>[6] Dæktryk er for lavt pga. utæthed/beskadigelse af dækket.</p>	<p>[1] Hold øje med frakoblingstrykket i trykluftbremseanlægget – skal være mindst 6,8 bar. Kontrollér ekstra kompressor, tænd evt. Kontrollér forsyning af systemtryk i ESV BA (4 mm sort) for utæthed eller monteringsfejl. Systemtryk skal være 2,5 + 0,2 bar.</p> <p>[2] Kontrollér arbejdsledning for synlige skader. Kontrollér alle stiksamlingernes tilslutning, tilslut om nødvendigt igen. Kontrollér roterende gennemføring for utæthed, benyt evt. lækdetektor.</p> <p>[3] Kontrollér måleledning for synlige skader. Kontrollér alle stiksamlingernes tilslutning, tilslut om nødvendigt igen.</p> <p>[4] Efter intensivt arbejde med lavt dæktryk skal dæktrykket øges med 0,3 bar, før maskinen parkeres.</p> <p>[5] Kontrollér hjulventiler på BA med en lækdetektor for utæthed ved fælghullet. Træk arbejdsledningen (14 mm, blå) ud og kontrollér, om hjulventilen er fuldstændigt lukket.</p> <p>[6] Kontrollér dækkene på BA for utæthed/beskadigelse.</p>
---	-----	---	---	-----------------	---	--	---



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F11	CTIS: REAR set pressure low 0,2 bar [SPN 520704] [FMI 01]	Korrigerende værdi (rød tilslutning) i ESV BA er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på BA (p _{max} : 0,5 bar)	0,5 - 0,1 bar	-	<p>[1] Manglende forsyning/utæthed i ESV BA i systemets trykkredsløb</p> <p>[2] Ekstern utæthed i ESV BA i korrigerende værdi-kredsløb.</p> <p>[3] Intern utæthed i ESV BA i korrigerende værdi-kredsløb (beskadiget/utæt magnetventil i ESV).</p> <p>[4] Intern utæthed i ESV BA i korrigerende værdi-kredsløb (beskadiget/utæt trykføler i ESV).</p>	<p>[1] Kontrollér den sorte tilslutning på ESV BA og ekspanderen på den højre side. Hvis FA ligeledes er berørt, kontrolleres systemtrykket på trykbegrænserens udgang vha. manometer (2,5 + 0,2 bar).</p> <p>[2] Kontrollér den røde tilslutning på ESV BA og ekspanderen på den venstre side.</p> <p>[3] Kontrollér udluftningslange (6 mm, sort) i ESV BA for stødvis lufttab under trykreguleringen på BA. Send ESV BA til servicering, eller udskift.</p> <p>[4] Kontrollér hvidt trykdigningselement i det sorte låg på ESV BA for luftudledning under trykjusteringen af BA. Ved luftudledning: send ESV BA til servicering, eller udskift.</p>
	F12	CTIS: TRAILER tire pressure high 4,6 bar [SPN 520702] [FMI 00]	Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV GV er min. 0,4 bar over det maksimalt tilladte dæktryk på GV (p _{max} : 4,0 bar)	-	4,0 + 0,4 bar	<p>➔ <i>Kontrollér dæktryk GV manuelt (dæktryksmåler)</i></p> <p>[1] Dæktryk ≤4,0 bar: GV-hjulventiler åbner ikke, når dæktrykket skal måles tæt på ca. 4,0 bar.</p> <p>[2] Dæktryk >4,0 bar: Dæktryk for højt, da dækkene er blevet opvarmet ved for stærk rulning.</p>	<p>[1] Kontrollér styreledningens tryk (4 mm, blå) på GV-hjulventilernes styretilslutning (min. 1,5 bar) Ved et styretryk på <1,5 bar på GV-hjulventilen skal styreledningen til ESV GV spores og kontrolleres for utætheder. Kontrollér roterende gennemføringer GV for utætheder.</p> <p>[2] Reducér hastigheden eller hjulbelastningen – dækket er måske allerede overbelastet!</p>



	<p>F13</p>	<p>CTIS: TRAILER tire pressure low 0,9 bar</p> <p>[SPN 520702] [FMI 01]</p>	<p>Dæktrykket (gul tilslutning) i ESV GV er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på GV (p_{min}: 1,0 bar)</p>	<p>1,0 - 0,1 bar -</p>	<p>-</p>	<p>Visning 0,0 bar, men dæk er <u>ikke</u> tomme:</p> <p>[1] Manglende luftforsyning fra CTIS, eller ESV GV.</p> <p>→ <i>Fyld trykluftbremsen op til frakoblingstrykket, sluk for motoren, tilkobl tændingen, indstil GV til fyldning, og lyt efter lufttab.</i></p> <p>[2] Utæthed/beskadigelse af arbejdsledningen (14 mm, blå) mellem ESV GV og hjulene. Derfor er dæktrykmåling ikke mulig.</p> <p>[3] Utæthed/beskadigelse af måleledning (4 mm, gul) mellem ESV GV og måletilslutningen på GV. Derfor er trykmåling ikke mulig.</p> <p>Visning >0,0 bar:</p> <p>[4] Dæktryk for lavt, da dækkene efter intensivt arbejde med lavt dæktryk er afkølet efter, at maskinen har stået stille.</p> <p>[5] Dæktryk for lavt pga. utæthed i hjulventilerne på GV.</p> <p>[6] Dæktryk er for lavt pga. utæthed/beskadigelse af dækket.</p>	<p>[1] Hold øje med frakoblingstrykket i trykluftbremseanlægget – skal være mindst 6,8 bar. Kontrollér ekstra kompressor, tænd evt. Kontrollér forsyning af systemtryk i ESV GV (4 mm sort) for utæthed eller monteringsfejl. Systemtryk skal være 4,0 + 0,3 bar.</p> <p>[2] Kontrollér arbejdsledning for synlige skader. Kontrollér alle stiksamlingernes tilslutning, tilslut om nødvendigt igen. Kontrollér roterende gennemføring for utæthed, benyt evt. lækdetektor.</p> <p>[3] Kontrollér måleledning for synlige skader. Kontrollér alle stiksamlingernes tilslutning, tilslut om nødvendigt igen.</p> <p>[4] Efter intensivt arbejde med lavt dæktryk skal dæktrykket øges med 0,3 bar, før maskinen parkeres.</p> <p>[5] Kontrollér hjulventiler på GV med en lækdetektor for utæthed ved fælghullet. Træk arbejdsledningen (14 mm, blå) ud og kontrollér, om hjulventilen er fuldstændigt lukket.</p> <p>[6] Kontrollér dækkene på GV for utæthed/beskadigelse.</p>
---	------------	---	---	------------------------	----------	---	---

Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F14	CTIS: TRAILER set pressure low 0,2 bar [SPN 520705] [FMI 01]	Korrigerende værdi (rød tilslutning) i ESV GV er min. 0,1 bar under det minimalt tilladte dæktryk på GV (p_{\min} : 1,0 bar)	1,0 - 0,1 bar	-	<p>[1] Manglende forsyning/utæthed i ESV GV i systemets trykkredsløb</p> <p>[2] Ekstern utæthed i ESV GV i kredsløb med korrigerende variabel</p> <p>[3] Intern utæthed i ESV GV i korrigerende værdi-kredsløb (beskadiget/utæt magnetventil i ESV)</p> <p>[4] Intern utæthed i ESV GV i korrigerende værdi-kredsløb (beskadiget/utæt trykføler i ESV)</p>	<p>[1] Kontrollér den sorte tilslutning på ESV GV og ekspanderen på den højre side. Kontrollér systemtrykket på trykregulatorens udgang vha. manometer (4,0 + 0,3 bar).</p> <p>[2] Kontrollér den røde tilslutning på ESV GV og ekspanderen på den venstre side.</p> <p>[3] Kontrollér udluftningslange (6 mm, sort) i ESV GV for stødvis lufttab under trykreguleringen på GV. Ved lufttab: send ESV GV til servicering, eller udskift.</p> <p>[4] Kontrollér hvidt trykdigningselement i det sorte låg på ESV GV for luftudledning under trykreguleringen af GV. Ved luftudledning: send ESV GV til servicering, eller udskift.</p>
	F15	CTIS: FRONT pressure adjustment slow [SPN 520706] [FMI 10]	Justeringen af dæktrykket FA varer længere end den maksimalt tilladte varighed (t_{\max} : 30 min)	-	30 min	<p>[1] Manglende luftforsyning fra CTIS, da flowmængden fra trykluftbremseanlægget er for lavt, eller den ekstra kompressor er defekt/frakoblet.</p> <p>[2] Utæthed ved den roterende gennemføring/arbejdsledning på FA medfører øget luftbehov ved justeringen.</p>	<p>[1] Traktorens motor skal have mindst $\frac{3}{4}$ af det nominelle omdrejningstal, når dækkene pumpes op for at kunne opnå en praktisk anvendelig oppumpningstid. Tænd den ekstra kompressor.</p> <p>[2] Kontrollér roterende gennemføring/arbejdsledning (14 mm blå) på FA for utæthed, benyt evt. lækdetektor.</p>



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlafhjælpning[er]
	F16	CTIS: REAR pressure adjustment slow [SPN 520707] [FMI 10]	Justeringen af dæktrykket BA varer længere end den maksimalt tilladte varighed (t_{max} : 30 min)	-	30 min	[1] Manglende luftforsyning fra CTIS, da flowmængden fra trykluftbremseanlægget er for lavt, eller den ekstra kompressor er defekt/frakoblet. [2] Utæthed ved den roterende gennemføring/arbejdsledningen på BA medfører øget luftbehov ved justeringen.	[1] Traktorens motor skal have mindst $\frac{3}{4}$ af det nominelle omdrejningstal, når dækkene pumpes op for at kunne opnå en praktisk anvendelig oppumpningstid. Tænd den ekstra kompressor. [2] Kontrollér roterende gennemføring/arbejdsledning (14 mm blå) på BA for utæthed, benyt evt. lækdetektor.
	F17	CTIS: TRAILER pressure adjustment too slow [SPN 520708] [FMI 10]	Justeringen af dæktrykket GV varer længere end den maksimalt tilladte varighed (t_{max} : 30 min)	-	30 min	[1] Manglende luftforsyning fra CTIS, da flowmængden fra trykluftbremseanlægget er for lavt, eller den ekstra kompressor er defekt/frakoblet. [2] Utæthed ved den roterende gennemføring/arbejdsledningen på GV medfører øget luftbehov ved justeringen.	[1] Traktorens motor skal have mindst $\frac{3}{4}$ af det nominelle omdrejningstal, når dækkene pumpes op for at kunne opnå en praktisk anvendelig oppumpningstid. Tænd den ekstra kompressor. [2] Kontrollér roterende gennemføring/arbejdsledning (14 mm blå) på GV for utæthed, benyt evt. lækdetektor.
	F18	CTIS: FRONT tire pressure deviation 0,3 bar [SPN 520709] [FMI 10]	Automatisk dæktrykkontrol: Afvigelse mellem det sidst valgte nominelle tryk på FA og det aktuelle dæktryk på FA er større end 0,25 bar	0,25 bar	-	[1] Dæktryk på FA er højere end sidst valgt nominelt tryk [2] Dæktryk på FA er lavere end sidst valgt nominelt tryk	[1] → se årsager og fejlafhjælpninger for fejl F06 [2] → se årsager og fejlafhjælpninger for fejl F07
	F19	CTIS: REAR tire pressure deviation 0,3 bar [SPN 520710] [FMI 10]	Automatisk dæktrykkontrol: Afvigelse mellem det sidst valgte nominelle tryk på BA og det aktuelle dæktryk på BA er større end 0,25 bar	0,25 bar	-	[1] Dæktryk på BA er højere end sidst valgt nominelt tryk [2] Dæktryk på BA er lavere end sidst valgt nominelt tryk	[1] → se årsager og fejlafhjælpninger for fejl F09 [2] → se årsager og fejlafhjælpninger for fejl F10



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F20	CTIS: TRAILER tire pressure deviation 0,3 bar [SPN 520711] [FMI 10]	Automatisk dæktrykkontrol: Afvigelse mellem det sidst valgte nominelle tryk på GV og det aktuelle dæktryk på GV er større end 0,25 bar	0,25 bar	-	[1] Dæktryk på GV er højere end sidst valgt nominelt tryk [2] Dæktryk på GV er lavere end sidst valgt nominelt tryk	[1] → se årsager og fejlfhjælpninger for fejl F12 [2] → se årsager og fejlfhjælpninger for fejl F13
	F21	CTIS: FRONT leaking valves [SPN 520712] [FMI 09]	Dæktryk (gul tilslutning) i ESV FA er mindst 0,2 bar, selvom FA-dæktrykket pt. ikke justeres - det burde kun være 0,0 bar	0,2 bar	-	→ Gentag dæktryksjusteringen på FA. Så snart fejlen opstår, trækkes en tynd, blå styreledning (4 mm, blå) direkte ved hjulventilen i fælgen ud, og observer situationen. [1] FA-hjulventilerne <u>lukker straks</u> efter, at styreledningen er trukket ud: Hjulventil er i orden. Blokering/beskadigelse/ukorrekt tilslutning af styreledning forhindrer hjulventilerne i fælgen i at lukke efter udført FA-dæktryksjustering. [2] FA-hjulventil(er) <u>lukker ikke, efter at</u> styreledningen er trukket ud: Hjulventil er defekt eller blokeret af fremmedlegeme.	[1] Kontrollér styreledningen til FA-hjulventilerne for knæk/beskadigelser eller ukorrekt tilslutning, udskift evt., eller tilslut korrekt. → se positionsplan Kontrollér udluftningsslange (6 mm, sort) i fordeleren FA for blokering. Kontrollér udluftningsslange (6 mm, sort) i ESV FA for blokering. [2] Udskift hjulventil(er) FA.



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F22	CTIS: REAR leaking valves [SPN 520713] [FMI 09]	Dæktryk (gul tilslutning) i ESV BA er mindst 0,2 bar, selvom BA-dæktrykket pt. ikke justeres - det burde kun være 0,0 bar	0,2 bar	-	<p>➔ <i>Gentag dæktryksjusteringen på BA. Så snart fejlen opstår, trækkes en tynd, blå styreledning (4 mm, blå) direkte ved hjulventilen i fælgen ud, og observer situationen.</i></p> <p>[1] BA-hjulventilerne <u>lukker straks</u> efter, at styreledningen er trukket ud: Hjulventil er i orden. Blokering/beskadigelse eller ukorrekt tilslutning af styreledning forhindrer hjulventilerne i fælgene i at lukke efter udført BA-dæktryksjustering.</p> <p>[2] BA-hjulventil(er) <u>lukker ikke, efter at</u> styreledningen er trukket ud: Hjulventil er defekt eller blokeret af fremmedlegeme.</p>	<p>[1] Kontrollér styreledningen til BA-hjulventilerne for knæk/beskadigelser eller ukorrekt tilslutning, udskift evt., eller tilslut korrekt. ➔ <i>se positionsplan</i> Kontrollér udluftningsslanger (6 mm, sort) i ESV BA for blokering.</p> <p>[2] Udskift hjulventil(er) FA.</p>
	F23	CTIS: TRAILER leaking valves [SPN 520714] [FMI 09]	Dæktryk (gul tilslutning) i ESV GV er mindst 0,2 bar, selvom GV-dæktrykket pt. ikke justeres - det burde kun være 0,0 bar	0,2 bar	-	<p>➔ <i>Gentag dæktryksjusteringen på GV. Så snart fejlen opstår, trækkes en tynd, blå styreledning (4 mm, blå) direkte ved hjulventilen i fælgen ud, og observer situationen.</i></p> <p>[1] GV-hjulventilerne <u>lukker straks</u> efter, at styreledningen er trukket ud: Hjulventil er i orden. Blokering/beskadigelse eller ukorrekt tilslutning af styreledning forhindrer hjulventilerne i fælgene i at lukke efter udført GV-dæktryksjustering.</p> <p>[2] GV-hjulventil(er) <u>lukker ikke, efter at</u> styreledningen er trukket ud: Hjulventil er defekt eller blokeret af fremmedlegeme.</p>	<p>[1] Kontrollér styreledningen til GV-hjulventilerne for knæk/beskadigelser eller ukorrekt tilslutning, udskift evt., eller tilslut korrekt. ➔ <i>se positionsplan</i> Kontrollér udluftningsslanger (6 mm, sort) i ESV GV for blokering.</p> <p>[2] Udskift hjulventil(er) GV.</p>



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F24	CTIS: TRAILER ECU power high 16,2 V [SPN 520718] [FMI 03]	Spænding ECU_PWRR ¹⁾ på anhænger for høj	-	15,0 V DC	[1] CTIS forbundet med 24 V spænding i køretøjet [2] For høj spænding i køretøjet [3] Defekt ECU	[1] Forbind CTIS med 12 V spændingen i køretøjet. [2] Afhjælp årsagen til for høj spænding i køretøjet, kontrollér også korrekt funktion af ISOBUS-afslutningsmodstandene (se køretøjsproducentens dokumentation). [3] Send ECU til servicering, eller udskift.
	F25	CTIS: TRAILER ECU power low 10,8 V [SPN 520718] [FMI 04]	Spænding ECU_PWRR ¹⁾ på anhænger for lav	11,0 V DC	-	[1] Manglende strømforsyning [2] Dårlig elektrisk kontakt på plus eller jord ²⁾ [3] Fejl i ledningsnettet [4] Defekt ECU	[1] Kontrollér spændingsforsyningen på tilslutningspunkterne for plus og jord på køretøjet. [2] Kontrollér spændingsforsyningen fra kontakterne plus (pin 1, rød) og jord (pin 2, sort) på den 2-polede stikforbindelse i ledningsnettet. → <i>Frakobl den 2-polede stikforbindelse i ledningsnettet, før kontaktstifterne 1 og 2 på indstikssiden med ledning til ydersiden for at foretage en måling</i> [3] Kontrollér ledningsnet for beskadigelser. Kontrollér strømforsyningen til pluskontakterne (pin K3, rød) jord (pin J3, sort) på det 30-polede stik til ECU. → <i>Frakobl det 30-polede stik fra ECU, før kontaktstifterne K3 og J3 på indstikssiden med ledning til ydersiden for at foretage en måling</i> [4] Send ECU til servicering, eller udskift.



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F26	CTIS: TRAILER ACT power high 16,2 V [SPN 520719] [FMI 03]	Spænding ACT_PWRR ¹) på anhänger for høj	-	15,0 V DC	PAS PÅ: ved fejlmelding F24 afhjælp først fejlen dér! Defekt ECU	Send ECU til servicering, eller udskift.
	F27	CTIS: TRAILER ACT power low 10,8 V [SPN 520719] [FMI 04]	Spænding ACT_PWRR ¹) på anhänger for lav	11,0 V DC	-	PAS PÅ: ved fejlmelding F25 afhjælp først fejlen dér! [1] Fejl i ledningsnettet [2] Defekt ECU	[1] Kontrollér ledningsnet for beskadigelser – især kabelbroerne plus (pins G3-F2, rød) og jord (pins H3-F3, sort) på 30-polet stik til ECU. Kontrollér strømforsyningen til pluskontakterne (pin F2, rød) jord (pin F3, sort) på det 30-polede stik til ECU. → <i>Frakobl det 30-polede stik fra ECU, tilslut kontaktstifterne J3 og H3 på indstikssiden med ledningsbro, tilslut kontaktstifterne K3 og G3 på indstikssiden med ledningsbro, før kontaktstifterne F2 og F3 på indstikssiden med ledning til ydersiden for at foretage en måling.</i> PAS PÅ: Ledningerne må ikke komme i berøring med hinanden, risiko for kortslutning! [2] Send ECU til servicering, eller udskift.
	F28	CTIS: TRAILER ECU temperature high 91°C [SPN 520720] [FMI 00]	Temperatur på printkort inde i ECU på anhänger er for høj	-	+85°C	ECU er installeret på et sted på maskinen, der bliver varmere end 85 °C under drift.	Anbring ECU'en på et sted i maskinen, hvor temperaturen bliver mindre end 85 °C under drift.
	F29	CTIS: TRAILER ECU defaulted [SPN 520721] [FMI 14]	ECU på anhänger blev nulstillet til fabriksindstilling	-	-	(kun information)	-



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F30	CTIS: FRONT tire sensor high [SPN 520715] [FMI 00]	Værdien for tomgang i dæktrykføleren i ESV FA ligger over det tilladte område	-	69 counts	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>[1] FA TIRE viser RAW (70...210): a) Forsyning systemtryk (4 mm, sort) til ESV FA til måletilslutning (gul) i ESV FA er tilsluttet. b) Dæktrykføler i ESV FA er defekt.</p> <p>[2] FA TIRE viser RAW (>307): a) Kortslutning mellem spændingsforsyning og dæktrykfølerens signal.</p> <p>b) Dæktrykføler i ESV FA er defekt.</p>	<p>[1] a) Tilslut forsyning systemtryk til ESV FA til sort tilslutning i ESV FA. b) Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p> <p>[2] a) Kontrollér plus (pin 1) mod TIRE (pin 3) på det 8-polede stik til ESV FA elektrisk for kontinuitet. → Frakobl ledningsnet på ESV FA og ECU b) Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p>



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlafhjælpning[er]
	F31	CTIS: FRONT tire sensor low [SPN 520715] [FMI 01]	Værdien for tomgang i dæktrykfølere i ESV FA ligger under det tilladte område	48 counts	-	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>[1] FA TIRE viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV FA og ECU er afbrudt. b) Dæktrykføler i ESV FA er defekt.</p> <p>[2] FA TIRE og SET viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV FA og ECU er afbrudt. b) Begge trykfølere i ESV FA er defekte.</p> <p>[3] FA TIRE og SET viser RAW (57...59) og BAR (1,2): ESV FA er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.</p>	<p>[1]</p> <p>a) Kontrollér visuelt kontakten TIRE (pin 3) på den 8-polede stik til ESV FA (tilsluttes om nødvendigt korrekt). b) Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p> <p>[2]</p> <p>a) Kontrollér visuelt kontakterne plus (pin 1), TIRE (pin 3) og SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV FA (tilsluttes om nødvendigt korrekt). Mål spændingen mellem kontakterne plus (pin 1) og jord (pin 8) på det 8-polede stik til ESV FA. Forsyningsspændingen skal være 12 VDC. b) Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p> <p>[3] Udløs kalibrering manuelt via softkey på diagnoseskærmen.</p>



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F32	CTIS: REAR tire sensor high [SPN 520716] [FMI 00]	Værdien for tomgang i dæktrykføleren i ESV BA ligger over det tilladte område	-	69 counts	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>[1] BA TIRE viser RAW (70...210): a) Forsyning systemtryk (4 mm, sort) til ESV BA til måletilslutning (gul) i ESV BA er tilsluttet. b) Dæktrykføler i ESV BA er defekt.</p> <p>[2] BA TIRE viser RAW (>307): a) Kortslutning mellem spændingsforsyning og dæktrykfølerens signal.</p> <p>b) Dæktrykføler i ESV BA er defekt.</p>	<p>[1] a) Tilslut forsyning systemtryk til ESV BA til sort tilslutning i ESV BA. b) Send ESV BA til servicering, eller udskift.</p> <p>[2] a) Kontrollér plus (pin 1) mod TIRE (pin 3) på det 8-polede stik til ESV BA elektrisk for kontinuitet. → Frakobl ledningsnet på ESV BA og ECU b) Send ESV BA til servicering, eller udskift.</p>



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F33	CTIS: REAR tire sensor low [SPN 520716] [FMI 01]	Værdien for tomgang i dæktrykfølere i ESV BA ligger under det tilladte område	48 counts	-	 → Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0). [1] BA TIRE viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV BA og ECU er afbrudt. b) Dæktrykføler i ESV BA er defekt. [2] BA TIRE og SET viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV BA og ECU er afbrudt. b) Begge trykfølere i ESV BA er defekte. [3] BA TIRE og SET viser RAW (57...59) og BAR (1,2): ESV BA er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.	[1] a) Kontrollér visuelt kontakten TIRE (pin 3) på den 8-polede stik til ESV BA (tilsluttes om nødvendigt korrekt). b) Send ESV BA til servicering, eller udskift. [2] a) Kontrollér visuelt kontakterne plus (pin 1), TIRE (pin 3) og SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV BA (tilsluttes om nødvendigt korrekt). Mål spændingen mellem kontakterne plus (pin 1) og jord (pin 8) på det 8-polede stik til ESV BA. Forsyningsspændingen skal være 12 VDC. b) Send ESV BA til servicering, eller udskift. [3] Udløs kalibrering manuelt via softkey på diagnoseskærmen.



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F34	CTIS: TRAILER tire sensor high [SPN 520717] [FMI 00]	Værdien for tomgang i dæktrykføleren i ESV GV ligger over det tilladte område	-	69 counts	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>[1] GV TIRE viser RAW (70...210): a) Forsyning systemtryk (4 mm, sort) til ESV GV til måletilslutning (gul) i ESV GV er tilsluttet. b) Dæktrykføler i ESV GV er defekt.</p> <p>[2] GV TIRE viser RAW (>307): a) Kortslutning mellem spændingsforsyning og dæktrykfølerens signal.</p> <p>b) Dæktrykføler i ESV GV er defekt.</p>	<p>[1] a) Tilslut forsyning systemtryk til ESV GV til sort tilslutning i ESV GV. b) Send ESV GV til servicering, eller udskift.</p> <p>[2] a) Kontrollér plus (pin 1) mod TIRE (pin 3) på det 8-polede stik til ESV GV elektrisk for kontinuitet. → Frakobl ledningsnet på ESV GV og ECU b) Send ESV GV til servicering, eller udskift.</p>



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F35	CTIS: TRAILER tire sensor low [SPN 520717] [FMI 01]	Værdien for tomgang i dæktrykfølere i ESV GV ligger under det tilladte område	48 counts	-	 → Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0). [1] GV TIRE viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV GV og ECU er afbrudt. b) Dæktrykføler i ESV GV er defekt. [2] GV TIRE og SET viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV GV og ECU er afbrudt. b) Begge trykfølere i ESV GV er defekte. [3] GV TIRE og SET viser RAW (57...59) og BAR (1,2): ESV GV er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.	 [1] a) Kontrollér visuelt kontakten TIRE (pin 3) på den 8-polede stik til ESV GV (tilsluttes om nødvendigt korrekt). b) Send ESV GV til servicering, eller udskift. [2] a) Kontrollér visuelt kontakterne plus (pin 1), TIRE (pin 3) og SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV BGV(tilsluttes om nødvendigt korrekt). Mål spændingen mellem kontakterne plus (pin 1) og jord (pin 8) på det 8- polede stik til ESV GV. Forsyningsspændingen skal være 12 VDC. b) Send ESV GV til servicering, eller udskift. [3] Udløs kalibrering manuelt via softkey på diagnoseskærmen.




Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlafhjælpning[er]
	F36	CTIS: FRONT set sensor high [SPN 520715] [FMI 00]	Tomgangsværdi fra trykføler for nominel værdi i ESV FA ligger over det tilladte område	-	69 counts	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>FA SET viser RAW (>307):</p> <p>a) Kortslutning mellem spændingsforsyning og signalet fra trykføleren med den nominelle værdi.</p> <p>b) Trykføleren med den nominelle værdi i ESV FA er defekt.</p>	<p>a) Kontrollér plus (pin 1) mod SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV FA elektrisk for kontinuitet.</p> <p>→ Frakobl ledningsnet på ESV FA og ECU</p> <p>b) Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p>







Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F37	CTIS: FRONT set sensor low [SPN 520715] [FMI 01]	Tomgangsværdi fra trykføler for nominel værdi i ESV FA ligger under det tilladte område	48 counts	-	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>[1] FA SET viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV FA og ECU er afbrudt. b) Trykføleren med den nominelle værdi i ESV FA er defekt.</p> <p>[2] FA SET <u>og</u> TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV FA og ECU er afbrudt.</p> <p>b) Begge trykfølere i ESV FA er defekte.</p> <p>[3] FA SET <u>og</u> TIRE viser RAW (57...59) og BAR (1,2): ESV FA er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.</p>	<p>[1]</p> <p>a) Kontrollér visuelt kontakten SET (pin 2) på den 8-polede stik til ESV FA (tilsluttes om nødvendigt korrekt). b) Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p> <p>[2]</p> <p>a) Kontrollér visuelt kontakterne plus (pin 1), TIRE (pin 3) og SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV FA (tilsluttes om nødvendigt korrekt). Mål spændingen mellem kontakterne plus (pin 1) og jord (pin 8) på det 8-polede stik til ESV FA. Forsyningsspændingen skal være 12 VDC. b) Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p> <p>[3] Udløs kalibrering manuelt via softkey på diagnoseskærmen.</p>



Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlafhjælpning[er]
	F38	CTIS: REAR set sensor high [SPN 520716] [FMI 00]	Tomgangsværdi fra trykføler for nominel værdi i ESV BA ligger over det tilladte område	-	69 counts	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>BA SET viser RAW (>307):</p> <p>a) Kortslutning mellem spændingsforsyning og signalet fra trykføleren med den nominelle værdi.</p> <p>b) Føler med nominelt tryk i ESV BA er defekt.</p>	<p>a) Kontrollér plus (pin 1) mod SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV BA elektrisk for kontinuitet.</p> <p>→ Frakobl ledningsnet på ESV BA og ECU</p> <p>b) Send ESV BA til servicering, eller udskift.</p>

Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlafhjælpning[er]
	F39	CTIS: REAR set sensor low [SPN 520716] [FMI 01]	Tomgangsværdi fra trykføler for nominelt tryk i ESV BA ligger under det tilladte område	48 counts	-	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>[1] BA SET viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV BA og ECU er afbrudt. b) Føler med nominelt tryk i ESV BA er defekt.</p> <p>[2] BA SET og TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV BA og ECU er afbrudt.</p> <p>b) Begge trykfølere i ESV BA er defekte.</p> <p>[3] BA SET og TIRE viser RV (57...59) og BAR (1,2): ESV BA er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.</p>	<p>[1]</p> <p>a) Kontrollér visuelt kontakten SET (pin 2) på den 8-polede stik til ESV BA (tilsluttes om nødvendigt korrekt). b) Send ESV BA til servicering, eller udskift.</p> <p>[2]</p> <p>a) Kontrollér visuelt kontakterne plus (pin 1), TIRE (pin 3) og SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV BA (tilsluttes om nødvendigt korrekt). Mål spændingen mellem kontakterne plus (pin 1) og jord (pin 8) på det 8-polede stik til ESV BA. Forsyningsspændingen skal være 12 VDC. b) Send ESV BA til servicering, eller udskift.</p> <p>[3] Udløs kalibrering manuelt via softkey på diagnoseskærmen.</p>

Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlafhjælpning[er]
	F40	CTIS: TRAILER set sensor high [SPN 520717] [FMI 00]	Tomgangsværdien fra trykføler med den nominelle værdi i ESV GV ligger over det tilladte område	-	69 counts	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>GV SET viser RAW (>307):</p> <p>a) Kortslutning mellem spændingsforsyning og signalet fra trykføleren med den nominelle værdi.</p> <p>b) Føler med nominelt tryk i ESV GV er defekt.</p>	<p>a) Kontrollér plus (pin 1) mod SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV GV elektrisk for kontinuitet.</p> <p>→ Frakobl ledningsnet på ESV GV og ECU</p> <p>b) Send ESV GV til servicering, eller udskift.</p>

Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F41	CTIS: TRAILER set sensor low [SPN 520717] [FMI 01]	Tomgangsværdien fra trykføler med den nominelle værdi i ESV GV ligger under det tilladte område	48 counts	-	 <p>→ Åbn diagnoseskærmen, og kontrollér sensorværdierne på nederste halvdel af skærmen. Korrekte værdier er RV (57...59) og BAR (0,0).</p> <p>[1] GV SET viser RAW (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV GV og ECU er afbrudt. b) Føler med nominelt tryk i ESV GV er defekt.</p> <p>[2] GV SET og TIRE viser RV (0...1) og BAR (0,0): a) Kabelforbindelsen mellem ESV GV og ECU er afbrudt.</p> <p>b) Begge trykfølere i ESV GV er defekte.</p> <p>[3] GV SET og TIRE viser RAW (57...59) og BAR (1,2): ESV GV er først forbundet med ECU efter opstarten af systemet. Derfor mislykkedes den automatiske kalibrering af sensorerne.</p>	<p>[1]</p> <p>a) Kontrollér visuelt kontakten SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV GV (tilsluttes om nødvendigt korrekt). b) Send ESV GV til servicering, eller udskift.</p> <p>[2]</p> <p>a) Kontrollér visuelt kontakterne plus (pin 1), TIRE (pin 3) og SET (pin 2) på det 8-polede stik til ESV BGV (tilsluttes om nødvendigt korrekt). Mål spændingen mellem kontakterne plus (pin 1) og jord (pin 8) på det 8-polede stik til ESV GV. Forsyningsspændingen skal være 12 VDC. b) Send ESV GV til servicering, eller udskift.</p> <p>[3] Udløs kalibrering manuelt via softkey på diagnoseskærmen.</p>
	F42	CTIS: FRONT set pressure not decreasing [SPN 520722] [FMI 10]	Trykværdien fra sensor med nominel værdi i ESV FA falder ikke, selv om den tilsvarende magnetventil i ESV FA styres			<p>[1] Blokering af udluftning i ESV FA i systemets trykkredslob</p> <p>[2] Defekt magnetventil i ESV FA</p>	<p>[1] Kontrollér udluftningslange (6 mm, sort) i ESV FA for blokering.</p> <p>[2] Send ESV FA til servicering, eller udskift.</p>

Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F43	CTIS: REAR set pressure not decreasing [SPN 520723] [FMI 10]	Trykværdien fra sensoren med den nominelle værdi i ESV BA falder ikke, selv om den tilsvarende magnetventil i ESV BA styres			[1] Blokering af udluftning i ESV BA i systemtrykkredsløbet [2] Defekt magnetventil i ESV BA	[1] Kontrollér udluftningsslange (6 mm, sort) i ESV BA for blokering. [2] Send ESV BA til servicering, eller udskift.
	F44	CTIS: TRAILER set pressure not decreasing [SPN 520724] [FMI 10]	Trykværdien i den nominelle sensor i ESV GV falder ikke, selv om den tilsvarende magnetventil i ESV GV styres			[1] Blokering af udluftning i ESV GV i systemtrykkredsløbet [2] Defekt magnetventil i ESV GV	[1] Kontrollér udluftningsslange (6 mm, sort) i ESV GV for blokering. [2] Send ESV GV til servicering, eller udskift.
	F45	CTIS: 26 km/h 0,8 bar FRONT Overspeed detected Start inflation now! [SPN 520728] [FMI 00]	Den maksimale hastighed for feltarbejde blev overskredet i mere end 10 sek., og dæktrykket svarer ikke til det nominelle dæktryk ved vejkørsel (v _{max} : 25 km/h)	-	25 km/h	Se beskrivelse	Bekræft fejlmelding. Dækkene fyldes til nominelt dæktryk for vejkørsel. Fremover skal dækkene fyldes op før vejkørsel påbegyndes!
	F46	CTIS: 26 km/h 0,8 bar REAR Overspeed detected Start inflation now! [SPN 520729] [FMI 00]	Den maksimale hastighed for feltarbejde blev overskredet i mere end 10 sek., og dæktrykket svarer ikke til det nominelle dæktryk ved vejkørsel (v _{max} : 25 km/h)	-	25 km/h	Se beskrivelse	Bekræft fejlmelding. Dækkene fyldes til nominelt dæktryk for vejkørsel. Fremover skal dækkene fyldes op før vejkørsel påbegyndes!
	F47	CTIS: 26 km/h 1,2 bar TRAILER Overspeed detected Start inflation now! [SPN 520730] [FMI 00]	Den maksimale hastighed for feltarbejde blev overskredet i mere end 10 sek., og dæktrykket svarer ikke til det nominelle dæktryk ved vejkørsel (v _{max} : 25 km/h)	-	25 km/h	Se beskrivelse	Bekræft fejlmelding. Dækkene fyldes til nominelt dæktryk for vejkørsel. Fremover skal dækkene fyldes op før vejkørsel påbegyndes!
	F48	CTIS: 26 km/h 0,8 bar FRONT Overspeed detected Emergency inflation started! [SPN 520731] [FMI 14]	Fejlmeddelelsen F45 FRONT Overspeed detected er ikke blevet bekræftet i mere end 10 sek. Der udføres en akut påfyldning til nominelt dæktryk for vejkørsel. (v _{max} : 25 km/h)	-	25 km/h	Se beskrivelse	Dækkene fyldes til nominelt dæktryk for vejkørsel. Fremover skal dækkene fyldes op før vejkørsel påbegyndes!

Fejlsted	Nr.	Visning på kontrolpulten	Beskrivelse	Grænse MIN	Grænse MAKS	Årsag[er]	Fejlfhjælpning[er]
	F49	CTIS: 26 km/h 0,8 bar REAR Overspeed detected Emergency inflation started! [SPN 520732] [FMI 14]	Fejlmeddelelsen F46 REAR Overspeed detected er ikke blevet bekræftet i mere end 10 sek. Der udføres en akut påfyldning til nominelt dæktryk for vejkørsel. (v _{max} : 25 km/h)	-	25 km/h	Se beskrivelse	Dækkene fyldes til nominelt dæktryk for vejkørsel. Fremover skal dækkene fyldes op før vejkørsel påbegyndes!
	F50	CTIS: 26 km/h 1,2 bar TRAILER Overspeed detected Emergency inflation started! [SPN 520733] [FMI 14]	Fejlmeddelelsen F47 TRAILER Overspeed detected er ikke blevet bekræftet i mere end 10 sek. Der udføres en akut påfyldning til nominelt dæktryk for vejkørsel. (v _{max} : 25 km/h)	-	25 km/h	Se beskrivelse	Dækkene fyldes til nominelt dæktryk for vejkørsel. Fremover skal dækkene fyldes op før vejkørsel påbegyndes!

¹⁾ De to spændinger ECU_PWR og ACT_PWR i traktoren er altid indbyrdes forbundne – de skal derfor have næsten de samme værdier. ECU'en skal altid være tilkoblet strømforsyningen (tændingsspænding, kl. 15). Grænseværdierne relaterer til de indbyggede 12-V-net i køretøjet.

²⁾ Hvis strømforsyningens jord er forbundet direkte til karosseriet, skal det kontrolleres, at der er god elektrisk kontakt. Især når det gælder Fendt-traktorer isolerer farven på karosseriet ofte for godt.

ACT_PWR Strømforsyning til strømforbrugere på ISOBUS (ved CTIS magnetventilernes strømforsyning i ESV)

BAR Trykbar, visning af sensorens konverterede råværdi på diagnoseskærmen

CTIS Central Tire Inflation System (engelsk benævnelse for dæktrykcontrols system)

ECU Electronic Control Unit (engelsk benævnelse for elektronisk styreenhed)

ECU_PWR Strømforsyning til elektroniske styreenheder på ISOBUS (ved CTIS strømforsyning til ECU og tryksensorer i ESV)

ESV Elektronisk styreventil

FRONT engelsk benævnelse for foraksel (FA)

FMI Failure Mode Identifier (J1939)

evt. eventuelt

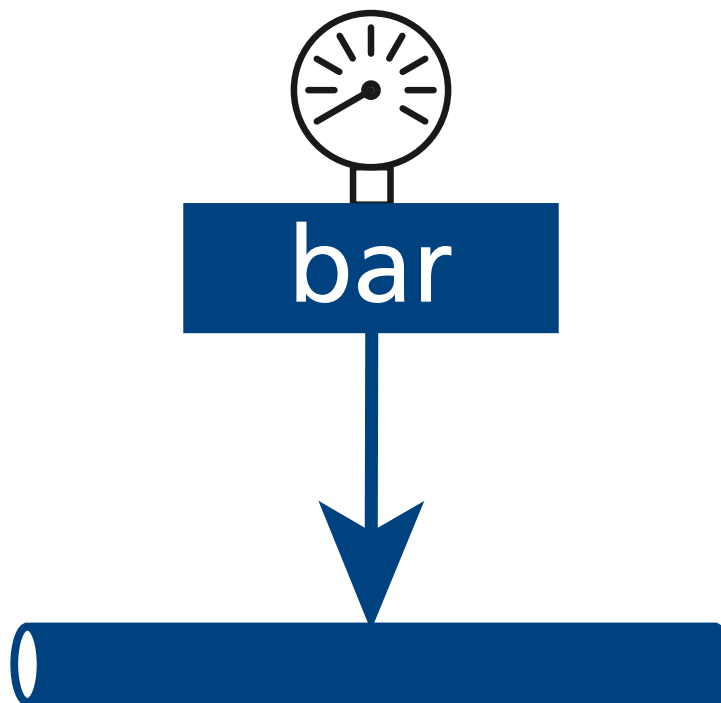
GV Gyllevogn (også anhænger)

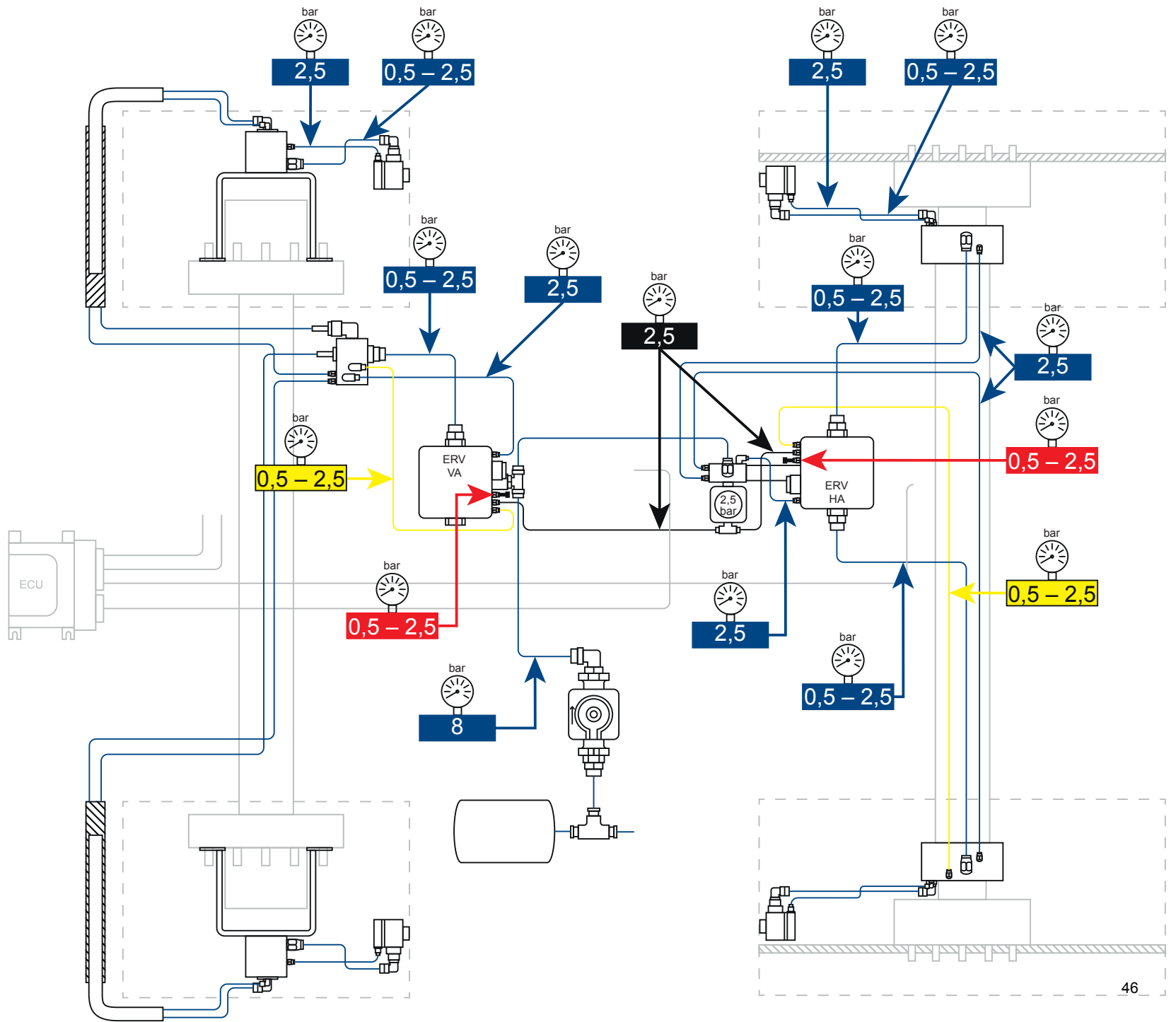
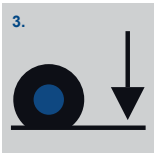
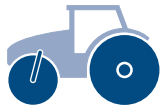
BA Bagaksel

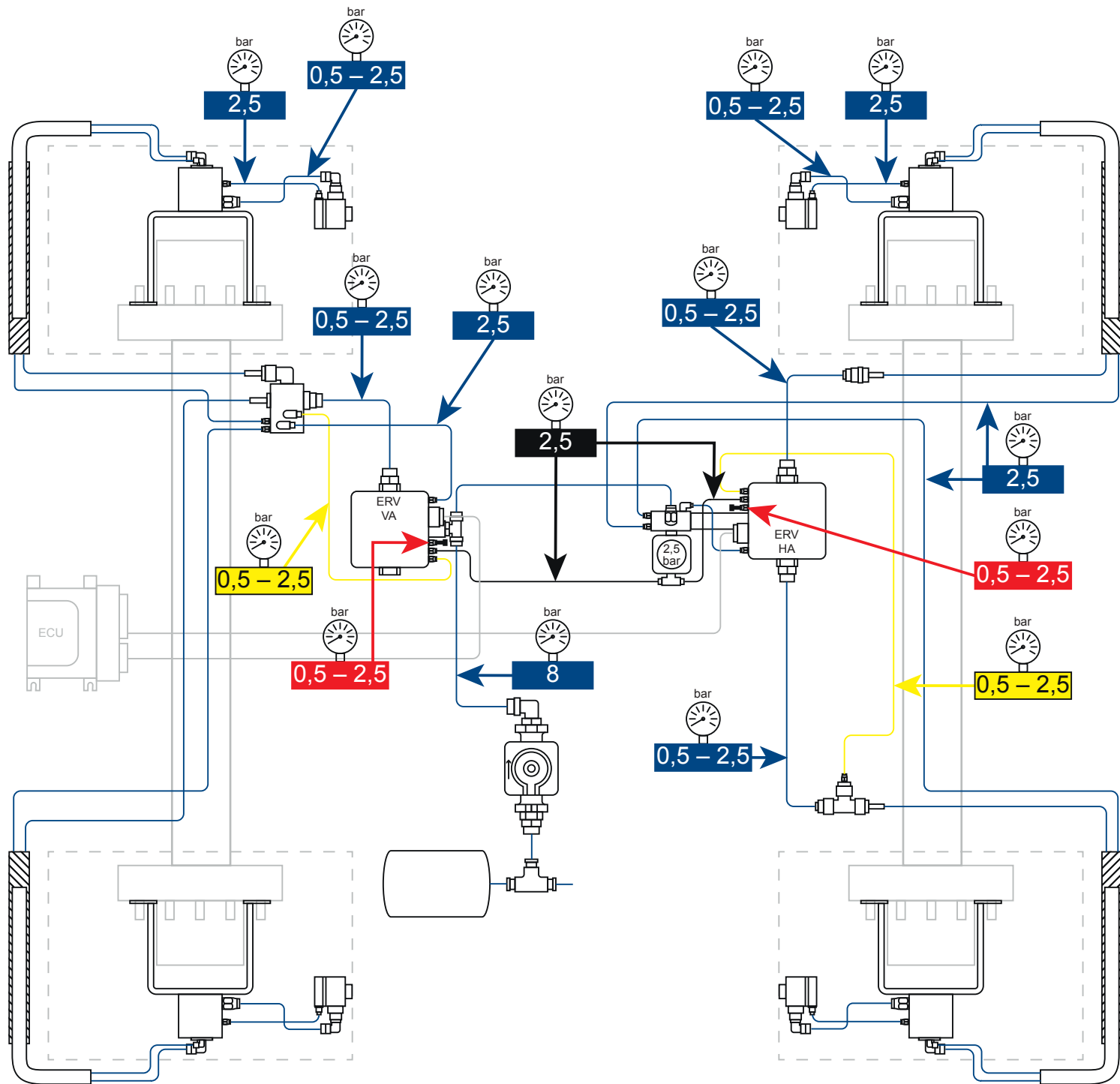
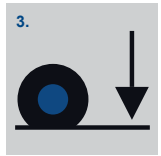
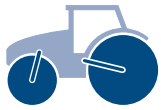
RAW Sensorens råværdi på diagnoseskærmen

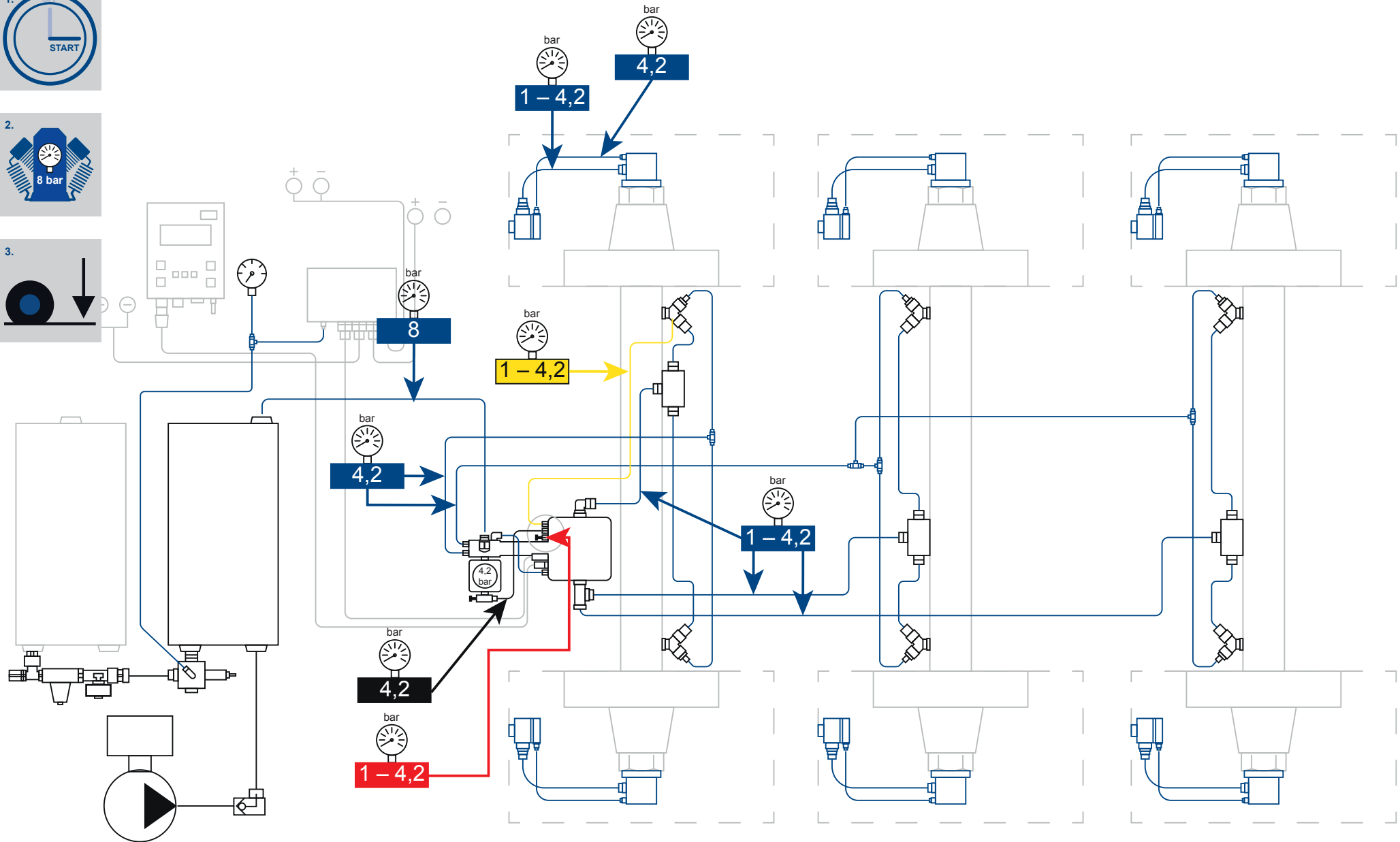
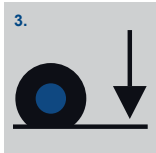
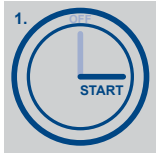
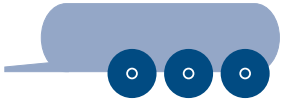
REAR	engelsk benævnelse for bagaksel (BA)
SET	engelsk benævnelse for nominel værdi, visning af sensor med nominel værdi på diagnoseskærmen
SPN	Suspect Parameter Number (J1939)
TIRE	engelsk benævnelse for dæk, visning af dæktryksensor på diagnoseskærmen
TRAILER	engelsk benævnelse for anhænger (også gyllevogn (GV))
FA	Foraksel

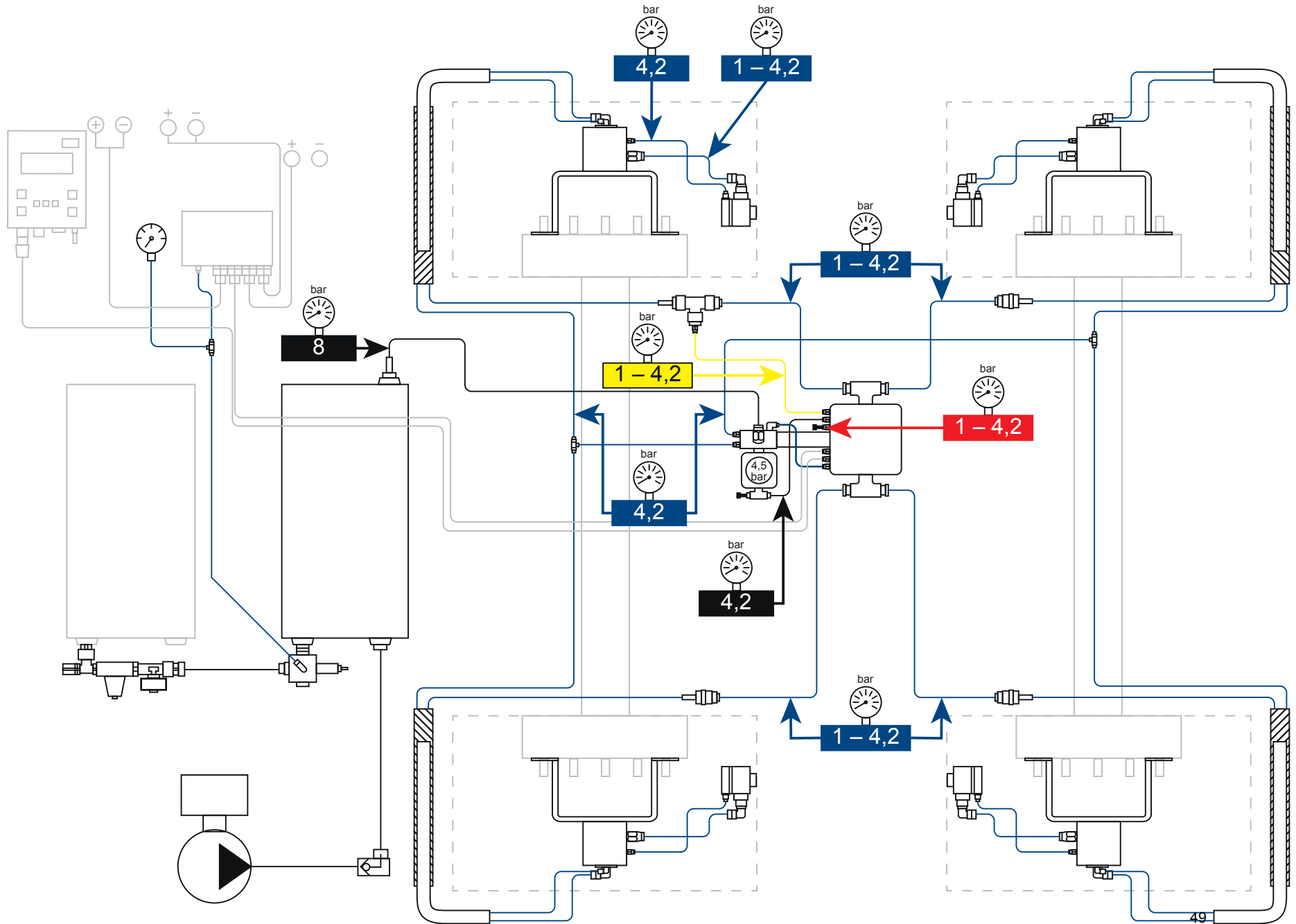
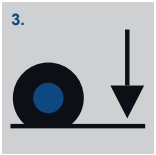
Test Instructions













PTG Reifendruckregelsysteme GmbH
Habichtweg 9 . D-41468 Neuss/Germany
Tel.: +49 (0) 21 31 - 5 23 76 - 0 . E-Mail: ptg@ptg.info . www.ptg.info

Certificeret i henhold til DIN EN ISO 9001:2015

