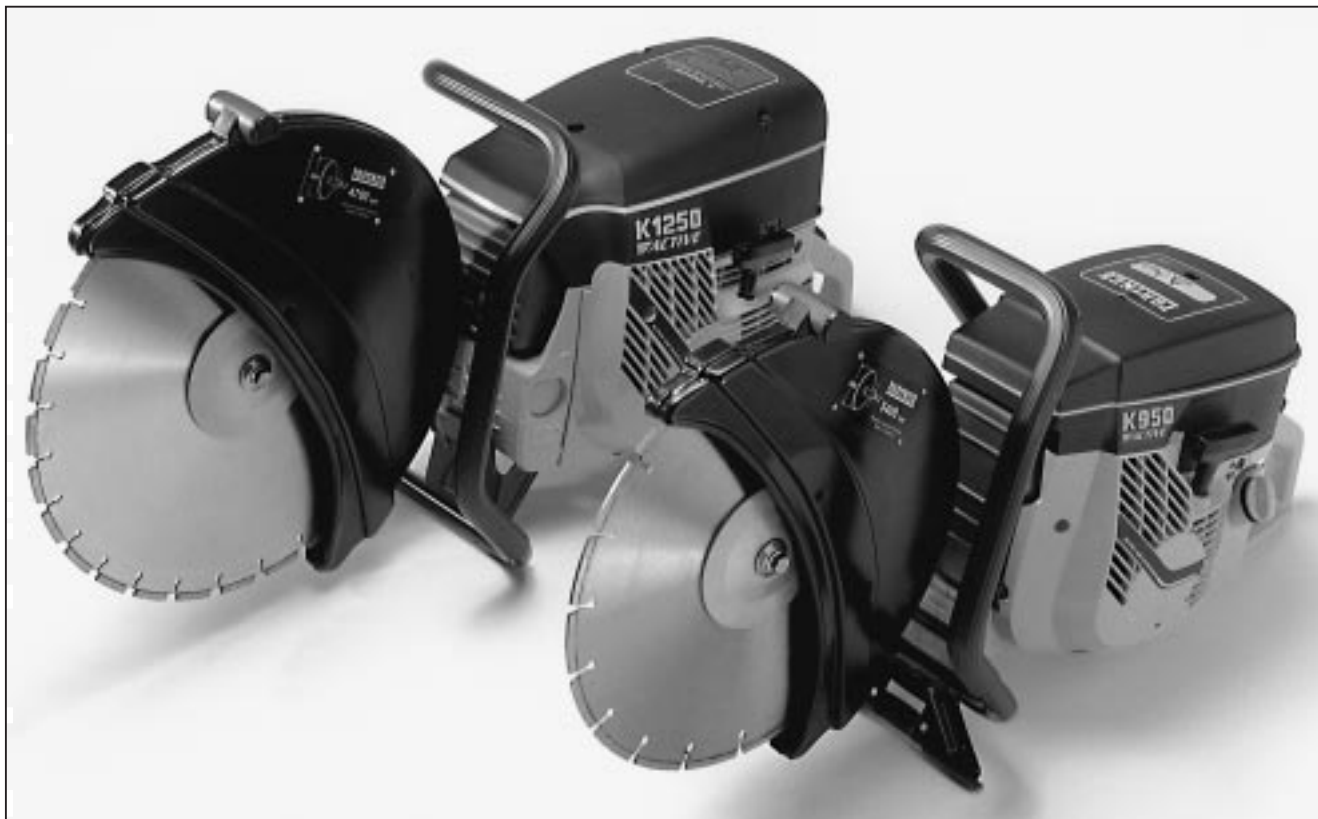




PARTNER K950/K1250 ACTIVE

Die Partner K950 Active und K1250 Active sind eine neue Generation von Trennschleifmaschinen der großen Klasse. Die Maschinen zeichnen sich durch ihr niedriges Gewicht im Verhältnis zur Leistung aus, sowie durch ihre besonderen ergonomischen Eigenschaften.

Die Partner K950 Active hat eine Motorleistung wie die größten Maschinen auf dem Markt, wiegt jedoch nicht mehr als ein Mittelklasse-Modell. Die Maschine ist für die drei Trennscheibengrößen 300 mm, 350 mm und 400 mm vorgesehen.

Die Partner K1250 Active hat eine der höchsten Motorleistungen aller Trennschleifmaschinen auf dem Markt. Ihr Gewicht-/Leistungsverhältnis ist ebenfalls konkurrenzlos. Diese Maschine gibt es in den Trennscheibengrößen 350 mm und 400 mm.

Die Active-Generation begann mit den Mittelklasse-Modellen K650/K700. Die Eigenschaften und Ausstattungsdetails dieser Maschinen wurden auf die K950 und K1250 Active übertragen.

Beide Maschinen haben die gleiche Grundkonstruktion und mehrere andere Eigenschaften, die sie von anderen Wettbewerbern unterscheiden:

- Hohe Leistung im Verhältnis zum Gewicht.
- Ergonomisches Design, das die Maschine in der Handhabung bequem und einfach macht und ermöglicht, daß die Arbeit so sicher wie möglich erfolgt.
- Betriebssicherheit, lange Lebensdauer und minimaler Wartungsbedarf – dies sind entscheidende

Eigenschaften für gute Wirtschaftlichkeit.

- Das Filtersystem "Active Air Filtration" reinigt wirkungsvoll die Ansaugluft nach drei verschiedenen Reinigungsprinzipien und gewährleistet lange Wartungsintervalle.
- Der Vergaser vom Typ SmartCarb TM hält das Kraftstoff-/Luftgemisch konstant, unabhängig vom Zustand der Luftfilter. Dies bewirkt, daß die Arbeitseigenschaften der Maschine nicht beeinträchtigt werden. Die beibehaltene Motorleistung zwischen den Wartungsintervallen und die geringeren Schadstoffemissionen sind ebenfalls Ergebnisse der neuartigen Vergaserkonstruktion.
- Die Anwerfvorrichtung "Dura Starter" ist staubdicht und fettgeschmiert. Die Seilrolle ist federbelastet und verschleißt daher nicht aufgrund von Vibrationen. Gilt nur für K950 Active.
- Neuer Trennscheibenschutz, der sich automatisch an die Bewegung bei der Schleifarbeit anpasst.
- Der verschaltete Trennarm schützt den Trennscheibenantrieb vor Staub und Wasser. Mit dieser Bauweise wird das Durchrutschen des Riemens beim Nasstrennschleifen verhindert.
- Partner hat ein Zubehörprogramm und eine große Auswahl an Trennscheiben höchster Qualität mit Eigenschaften, die speziell für Freihand-Trennschleifen entwickelt wurden.

Filtersystem

Beim Trennen von Steinen und Beton entstehen kleine Staubpartikel, die unter keinen Umständen in den Motor gelangen dürfen. Die Konstruktion des Luftfilters und seine Wartung sind die allerwichtigsten Faktoren für die Lebensdauer eines Trennschleifers. Die Konstruktion eines guten Luftfiltersystems setzt sorgfältiges Abwägen zwischen effektiver Filterleistung und langen Wartungsintervallen voraus.

Die Entwicklung immer effektiverer Filter hat die Luftreinigung verbessert, aber für Trennschleifer waren die Wartungsintervalle zu kurz und der Service unpraktisch. Auch Maschinenvermieter hatten Probleme mit den Wartungsmaßnahmen, da der Anwender diese während der Mietzeit nicht durchführt, und er mußte somit kurze Vermietzeiten oder häufige Unterbrechungen und somit hohe Kosten in Kauf nehmen.

Trennstaub besteht aus sehr feinen Partikeln, die in der Regel so klein sind, daß einzelne Partikel mit dem bloßen Auge nicht sichtbar sind. In Ansammlungen erkennt man sie jedoch als Staubwolken. Der Stein- und Betonstaub, der in der Regel beim Trennen entsteht, enthält die denkbar ungünstigsten Partikel für die gleitenden oder sich drehenden Teile eines Motors. Zusammen mit Öl bildet Trennstaub eine „perfekte“ Schleifpaste, die sehr schnell Kolben, Kolbenringe, Laufbuchsen und Lager verschleifen läßt, wenn sie in den Motor gelangt.

Trennstaubpartikel werden in der Regel in μm ($1 \mu\text{m} = 0,001 \text{ mm}$) gemessen, einem Tausendstelmillimeter. Die Partikelgrößen, die das Filtersystem aufhalten muß, liegen in der Regel in der Größenordnung zwischen $50 \mu\text{m}$ und $5 \mu\text{m}$. (Es dauert ungefähr 2 Minuten, bis ein Steinpartikel von $10 \mu\text{m}$ einen Meter in stillstehender Luft fällt.)

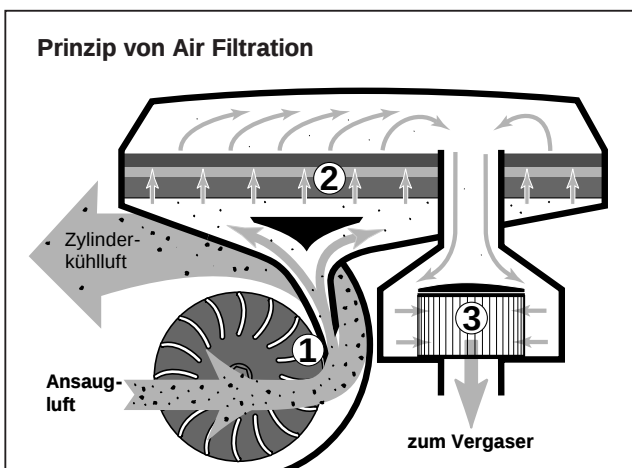
Eine physikalische Eigenschaft, die für die Funktion des Partner Active Air Filtration von zentraler Bedeutung ist, ist das Verhalten der Staubpartikel je nach ihrer Größe in einem Luftstrom:

Ein kleiner Partikel wird in höherem Maße durch den Luftstrom beeinflusst als ein großer Partikel.

Die Ursache dafür besteht darin, daß kleine Partikel im Verhältnis zu ihrer Masse eine größere Oberfläche aufweisen. Ein kleiner Partikel läßt sich leicht durch den Luftstrom steuern, während ein größerer Partikel der Fliehkraft oder der Erdanziehungskraft folgt.

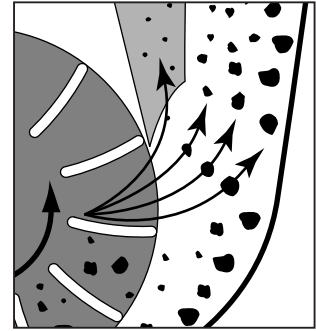
Partner Active Air Filtration ist ein Filtersystem, das die Luft zum Motor durch drei separate Stufen und in drei verschiedenen Reinigungsprinzipien reinigt.

Der direkte praktische Nutzen von Active Air Filtration besteht darin, daß sich die Wartungsintervalle verglichen mit früheren Systemen erheblich verlängern lassen.



1. Die Fliehkraftreinigung ist die erste Stufe der Ansaugluftreinigung beim K950/K1250 Active. Die Fliehkraftreinigung wurde früher ausschließlich bei größeren Motoren verwendet, die unter staubigen Verhältnissen betrieben wurden, beispielsweise bei Baumaschinen (Zyklonluftreinigung).

Die Lüfterflügel auf dem Schwungrad versorgen den Zylinder mit Kühlluft, gleichzeitig sind sie auch der aktive Teil der Fliehkraftreinigung für die Ansaugluft des Motors. Eine Ansaugdüse befindet sich direkt neben den Lüfterflügeln. Die Fliehkraft bewirkt, daß größere Partikel nicht dem abgeleiteten Luftstrom zur Düse folgen, sondern an die Außenseite der Düse geschleudert werden. Nur sehr kleinen Trennstaubpartikeln gelingt es, dem Luftstrom zur Ansaugöffnung zu folgen. Versuche haben erwiesen, daß bis zu 80% des Trennstaubes durch die Fliehkraftreinigung beseitigt werden.



2. Der Schaumstofffilter

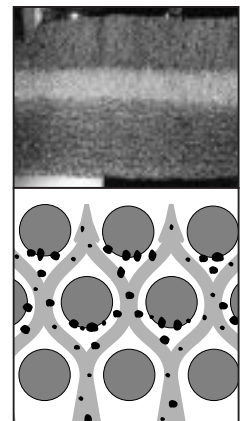
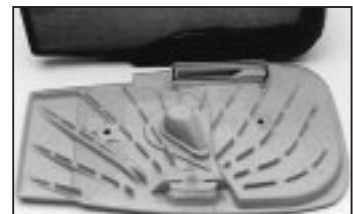
ist die nächste Abscheidungsstufe der Luftreinigung. Der Filter deckt die gesamte Fläche des Gehäuses ab und hat durch seine Konstruktion eine Filterfläche von $3,5 \text{ dm}^2$ (K950), $3,7 \text{ dm}^2$ (K1250).

Die Bodenplatte des Filters verteilt die Luft über die gesamte Filterfläche, was zu gleichmäßiger Verschmutzung des Filters führt.

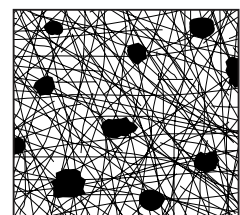
Der Filter ist in Öl getränkt und in drei Schichten mit verschiedener Porengröße aufgebaut.

Der Weg der Luft durch den Filter gleicht einem Labyrinth. Trennstaubpartikel, die in Kontakt zum Filtermaterial kommen, werden nicht von der Fläche abgestoßen, sondern bleiben an dem klebrigen Öl hängen. Ein trockener Schaumstofffilter bewirkt eine erheblich schlechtere Reinigung der Luft als ein in Öl getränkter Filter.

Ein eingöhlter Schaumstofffilter ist einer der effektivsten Filter für die Reinigung von Steinstaub, da nicht nur die Oberfläche sondern das gesamte Filtervolumen als „Staubfalle“ genutzt wird. Die gesamte staubaufnehmende Filterfläche ist folglich enorm groß. Der Schaumstofffilter absorbiert ungefähr 95% des gesamten Staubvolumens nach der Fliehkraftreinigung. Der Schaumstofffilter läßt sich reinigen und muß bei der Wartung eingöht werden.



3. Der Papierfilter übernimmt die geringe Menge von Trennstaubpartikeln, die eher zufallsbedingt doch den Schaumstofffilter passieren. Nur eine geringe Menge von sehr feinen Staubpartikeln gelangt zum Papierfilter. Die dichte Netzstruktur von Zellstoffasern des Filters fängt die Partikel auf. Dieser Papierfilter dient auch als Schutz bei Service und Wartungsarbeiten. Der Papierfilter ist bei der Wartung zu wechseln.

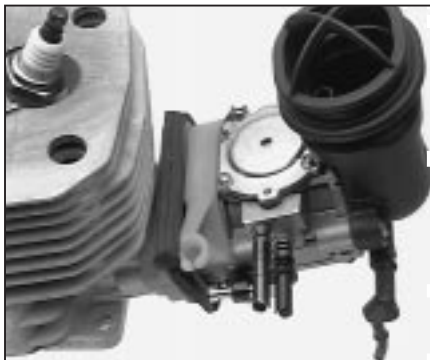


Vergaser

SmartCarb™ – der Vergaser mit integriertem Filterausgleich.

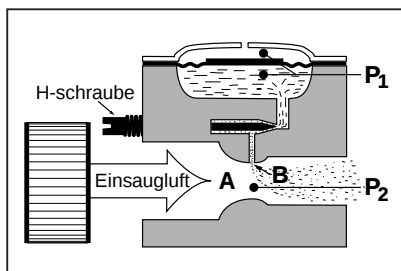
Mit dem SmartCarb-Vergaser arbeitet die Maschine mit dem richtigen Kraftstoff-/Luftgemisch, praktisch unabhängig vom Grad der Verschmutzung der Filter. Das Ergebnis dieser Konstruktion ist folgendes:

- hohe und gleichmäßige Motorleistung
- bessere Filterwirtschaftlichkeit, lange Wartungsintervalle
- niedrigerer Kraftstoffverbrauch
- weniger Luftverunreinigungen



Arbeitsprinzipien für Vergaser

Um die Arbeitsweise des SmartCarb-Vergasers zu verdeutlichen, erfolgt hier zunächst eine kurze Beschreibung eines konventionellen Vergasers.

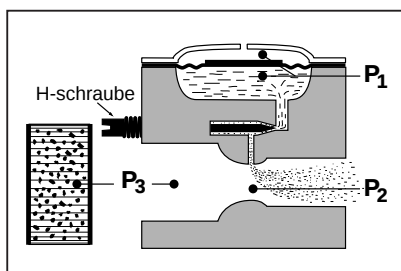


Die Hauptaufgabe des Vergasers besteht darin, den Motor mit dem richtigen Kraftstoff-/Luft-Gemisch zu versehen. Jeder Vergaser hat ein Venturi-Rohr (A), eine Verengung, wo auch die Düse (B) für die Benzinzufuhr sitzt. Wenn der Motor Luft durch den Vergaser ansaugt, wird Kraftstoff nach unten in das Venturi-Rohr gesaugt und dort mit der Luft gemischt.

Eine exaktere physikalische Erklärung besteht darin, daß immer dann, wenn Luft durch das Venturi-Rohr strömt, die Luftgeschwindigkeit zunimmt und dadurch der Druck im Venturi-Rohr sinkt (Bernoullis Theorem). Die Druckdifferenz zwischen der Kraftstoffkammer des Vergasers (P_1), die einen konstanten Luftdruck (atmosphärischen Druck) aufweist, und dem Unterdruck des Venturi-Rohrs (P_2) bewirkt, daß der Kraftstoff durch die Düse hinausströmt.

Schmutzige Filter

Ein Problem mit einem herkömmlichen Vergaser besteht darin, daß sich das Kraftstoff-/Luft-Gemisch im nachhinein ändert, wenn die Filter verschmutzen.



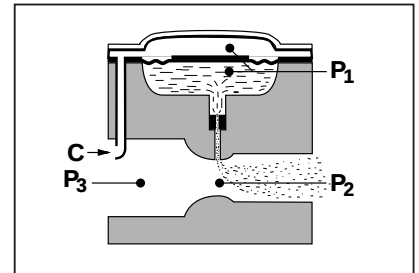
Verschmutzte Filter erhöhen den Luftwiderstand und bewirken einen Druckfall bei (P_3), der den Druckabfall im Venturi-Rohr (P_2) erhöht. Die Druckdifferenz zur Kraftstoffkammer des Vergasers (P_1) nimmt zu. Dies führt dazu, daß der Vergaser ein fetteres Gemisch (mehr Kraftstoff im Verhältnis zur Luftmenge) bereitstellt, wodurch sich die Motorleistung verschlechtert.

Ein Weg, die Wirkung verschmutzter Filter auszugleichen, besteht natürlich darin, die Kraftstoffmenge zu verringern, indem die Hauptgemisch-Einstellschraube im Vergaser eingeschraubt wird, wodurch sich die Kraftstoffmenge verringert.

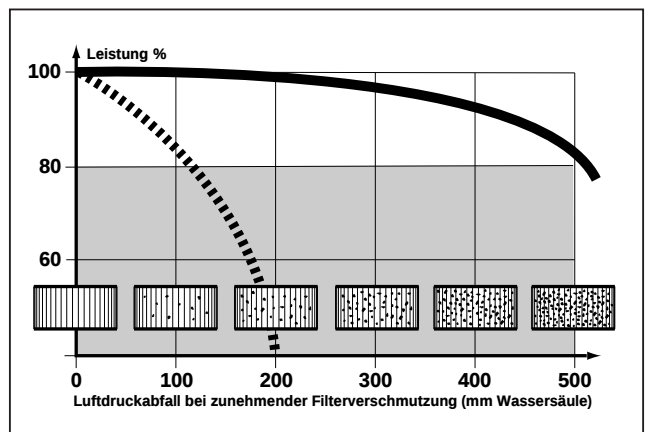
SmartCarb™

Der filterkompensierende Vergaser SmartCarb™ besitzt einen Kanal (C), der die Kraftstoffkammer des Vergasers mit dem Ansaugrohr verbindet, das wiederum in direkter Verbindung mit der Luftfilterkammer steht. Bitte beachten Sie den geschlossenen Deckel der Kraftstoffkammer und die Festdüse für die Hauptdrehzahl.

Dieser Luftkanal bewirkt, daß ständig der gleiche Luftdruck an der Kraftstoffkammer (P_1) und an der Filterkammer (P_3) herrscht. Nur die Senkung des Drucks, die sich



durch das Venturi-Rohr ergibt (P_2), bestimmt die Kraftstoffmenge, die mit der Ansaugluft gemischt wird. Unabhängig davon, ob das Filtersystem sauber oder verschmutzt ist, ist daher das Kraftstoff-Luft-Gemisch immer korrekt und konstant.



Das obige Diagramm (Labortest) zeigt die erhebliche Auswirkung, die der SmartCarb™ auf die Motorleistung hat. Der Luftdruck wurde am Einlaß des Vergasers gemessen, der Wert 0 wird hier für völlig neue Filter und für die Arbeitsdrehzahl des Motors definiert. Bei steigender Verschmutzung des Filters sinkt der Druck durch den größeren Luftwiderstand.

Standardvergaser produzieren bereits bei einem Druckabfall von 100 mmVp ein so fettes Kraftstoff-Luft-Gemisch, daß die Filter gewartet werden oder die H-Nadel eingestellt werden muß. Der SmartCarb™-Vergaser sorgt für eine optimale Motorleistung bis zu 500 mmVp.

Die Leistungsminderung des Motors beim Standardvergaser beruht hauptsächlich auf dem falschen Kraftstoff-Luft-Gemisch, während die Leistungsminderung beim SmartCarb™, die erst bei sehr stark verschmutzten Filtern auftritt, darauf beruht, daß der Motor weniger Luft und Kraftstoff erhält, und zwar aufgrund des Luftwiderstandes der verschmutzten Filter.

Das Diagramm zeigt Werte, die bei praktischer Arbeit, entsprechend der Betriebszeit und somit bei steigender Luftfilterverschmutzung entstehen. Sie können erkennen, daß der SmartCarb™ eine um das Vielfache längere Betriebszeit zwischen den Filterwechseln bewirkt!

Vibrations- und wärmeisolierter Vergaser

Jeder Motor erzeugt eine bestimmte Menge von Vibrationen. Der Vergaser enthält eine Anzahl beweglicher Teile, z.B. das Regelventil mit dem dazugehörigen Hebel, die Membrane sowie die Klappenachsen.

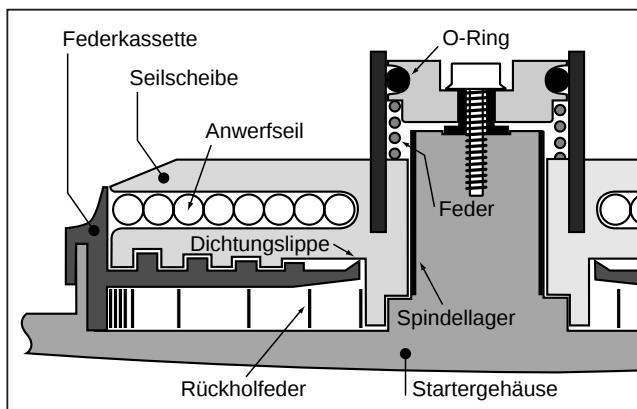
Die Funktion dieser Teile wird durch Vibrationen beeinflusst und dies wirkt sich desto stärker aus, je schwerer die Teile sind. (Leichte Teile haben eine geringere Masse und neigen eher dazu, die Schwingungen mitzumachen, als schwere Teile.) Der Vergaser und seine beweglichen Teile sind größer bei großen Maschinen, weshalb die K950/K1250 mit einer Vibrationsdämpfung zwischen Zylinder und Vergaser ausgestattet worden sind.

Der Vibrationsdämpfer zwischen Zylinder und Vergaser dient auch als Wärmeisolierung und verhindert die Dampfbildung im Vergaser.



Anwerfvorrichtung

Der Dura Starter ist eine neue, zum Patent angemeldete Anwerfvorrichtung, die unter Berücksichtigung der staubreichen Arbeitsbedingungen entwickelt wurde, in denen ein Trennschleifgerät verwendet wird. Die Partner K950 Active ist die größte Maschine mit Dura Starter.



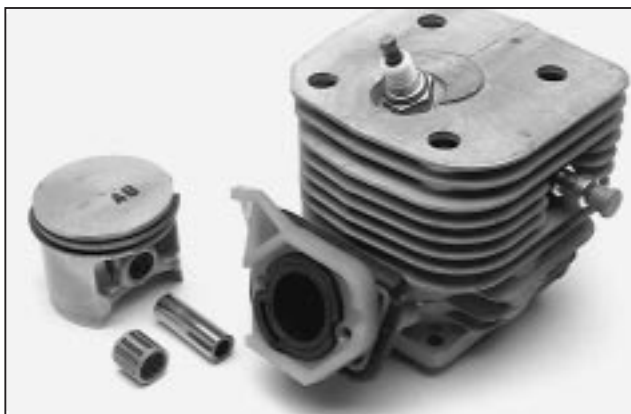
Dura Starter – neue staubgeschützte Konstruktion

Das Prinzip der neuen Anwerfvorrichtung besteht darin, daß die Seilrolle nicht aufgrund von Vibrationen in Bewegung kommt. Dadurch ist es möglich, eine Serie von Dichtungen und eine fettgeschmierte Lagerung einzuführen. Die Feder oberhalb der Seilrolle ergibt eine Spannkraft gegen die Zentrumschraube und funktioniert als Bremse für Vibrationsbewegungen. Ein O-Ring oberhalb der Feder verhindert, daß Trennstaub in die Lagerung der Seilrolle eindringt. Die Abstandshülse um die Zentrumschraube herum ist der obere Lagerungspunkt der Seilrolle, die gesamte Seilrolle ist zum Lagerzapfen des Anwerfgehäuses gleitgelagert.

Zwischen Seilrolle und Federkassette ist der Zwischenraum wie ein ringförmiges Labyrinth konstruiert, das den Trennstaub daran hindert, sich zur Mitte hin zu bewegen. Die Federkassette wird zur Mitte hin mit einer federnden Dichtungslippe zur Seilrolle abgeschlossen.

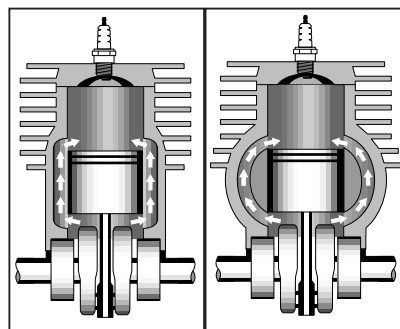


Zylinder/Kolben



Die Partner K950 Active und K1250 Active haben speziell entwickelte, luftgekühlte Zweitaktmotoren. Die Motoren werden mit bleifreiem, 95-oktanigem Benzin betrieben. Die Schmierung erfolgt durch das dem Benzin beigemischte Öl.

Es gibt zwei Grundsätze für die Bauweise der Spülkanäle, offene (links) oder geschlossene (rechts) Spülkanäle.



Größere Zweitaktmotoren arbeiten wirkungsvoller mit geschlossenen Spülkanälen, weshalb diese Konstruktion bei K950/K1250 Active zu finden ist.

Die Zylinderlaufbuchse ist hartverchromt. Der Kolben hat zwei Kolbenringe und Nadellagerung an der Pleuelstange.

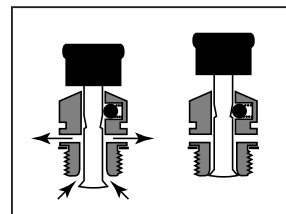
Zylinder und Kolben sind so hergestellt, daß beim Betrieb ideale Abmessungen ermöglicht werden. Der Kolben wird formgedreht, und der Zylinder wird hinsichtlich der Temperatur und entsprechender Materialausdehnung maschinell bearbeitet, denen jeder Teil des Zylinders und des Kolbens während des Betriebs ausgesetzt wird. Somit ist der Kolben seitlich gesehen schwach tonnenförmig und von oben gesehen schwach asymmetrisch oval.

Der Motor erhält dadurch die höchste Leistung durch perfekte Abdichtung im Zylinderraum und minimale Reibungsverluste an den Zylinderwänden. Diese Bauweise ist jedoch umständlich und aufwendig.

Dekompressionsventil

Große Motoren bewirken einen starken Widerstand im Anwerfseil. Das Dekompressionsventil löst dieses Problem einfach und effektiv.

Wenn die Maschine gestartet werden soll, wird zunächst das Ventil durch Druck auf einen Knopf geöffnet. Wenn der Bediener dann am Starthandgriff zieht, passiert der größte Teil des Kompressionsdrucks das Ventil, die Bewegung erfolgt leicht und gleichmäßig. Sobald es zur ersten Zündung im Zylinder kommt, wird das Ventil automatisch durch den Verbrennungsdruck geschlossen und der Motor läuft an.



Schalldämpfer

Der Schalldämpfer ist vom Einkammertyp, die Abgase strömen zur Seite hin ins Freie, also vom Fahrer weg. Das Blech zwischen Zylinder und Schalldämpfer kühlt die Auspufföffnung.

Das Luftfilter- und Vergaserkastensystem funktioniert als effektiver Ansaugschalldämpfer und trägt wesentlich zu einem niedrigeren Schallpegel bei, da die Ansaugluft nicht an der Oberseite der Maschine entnommen wird. Das Geräuschniveau wird nach CE-Norm auf zweifache Weise gemessen:

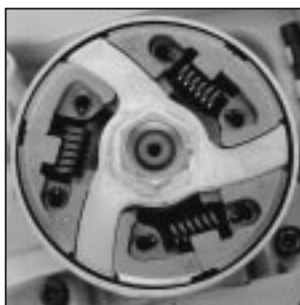
- Schalldruck, gemessen am Ohr des Bedieners.
- Schalleistung, Mittelwert der akustischen Leistung, die die Maschine produziert, gemessen an zwölf Punkten um die Maschine herum mit einer reflektierenden Unterlage (Betonboden).

Die Messungen erfolgen bei Leerlaufdrehzahl bzw. bei Nenndrehzahl. Siehe technische Daten, Seite 11.



Kupplung

Der Antrieb der Trennscheibe erfolgt über eine Fliehkraftkupplung. Bei Leerlaufdrehzahl werden die Kupplungsbacken durch eine Feder gegen die Mitte gehalten. Dies bedeutet, daß die Trennscheibe stillsteht, wenn die Maschine im Leerlauf läuft. Bei steigender Motordrehzahl wird die Federkraft überwunden und die Kupplungsbacken auf Grund der Fliehkraft nach außen gegen die Kupplungstrommel gedrückt. Die Einschaltdrehzahl beträgt circa 3.400 U/min. Bei der Arbeitsdrehzahl ist der Anpreßdruck der Kupplungsbacken an die Kupplungsglocke so groß, daß eine plötzliche Überbelastung an der Trennscheibe dazu führt, daß der Keilriemen an der Riemenscheibe durchrutscht.



Selbstschmierende Kupplungslager

Das Kupplungslager der K950 und K1250 Active wird automatisch geschmiert, eine alte Spezialität von Partner. Ein Kanal in der Kurbelwelle führt direkt zum Kupplungslager. Der im Kupplungsgehäuse aufgebaute Überdruck pflanzt sich zum Kupplungslager fort, hält es von Staubpartikeln frei und schmiert es gleichzeitig.

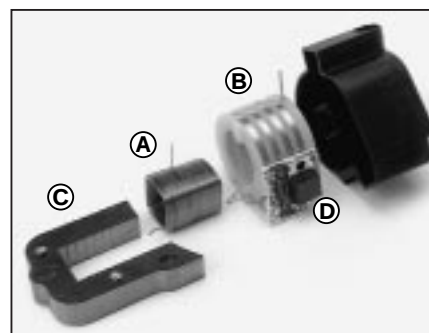
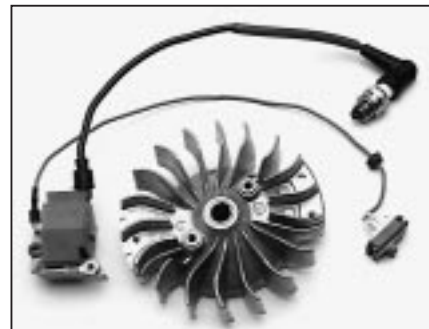


Zündung

Das Zündsystem ist völlig geschlossen und arbeitet ohne bewegliche Teile. Es ist unempfindlich gegenüber Feuchtigkeit und Schmutz. Die Konstruktion ist so beschaffen, daß der Zündzeitpunkt nicht nachgestellt werden muß.

Die Partner K950 und K1250 Active haben einen integrierten Überdrehungsschutz in der Elektronikeinheit, der die Motordrehzahl auf 9.750 1/min begrenzt.

Das Zündsystem besteht aus der Primärspule (A) und der Sekundärspule (B), die beide den Eisenkern (C) umgeben. Eine transistorisierte Elektronikeinheit (D) übernimmt die Unterbrecherfunktion.

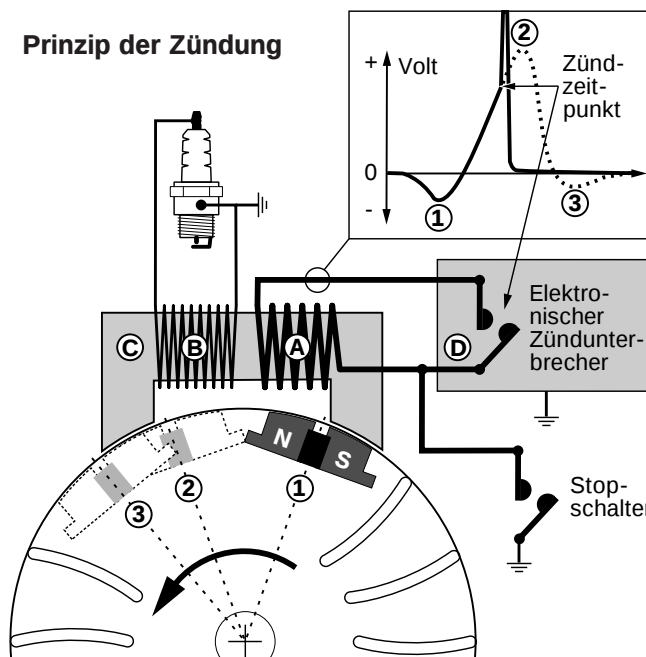


Der Strom wird in der Primärspule erzeugt, wenn der Dauermagnet des Schwungrades die Spule passiert. Den Spannungsverlauf zeigt das Diagramm unten. (Die gestrichelte Linie zeigt die Spannung, die erzeugt wird, wenn der Strom nicht unterbrochen wird.)

Der Zündzeitpunkt wird durch die Elektronikeinheit festgelegt, die die Spannungsschwankungen in der Primärspule registriert und den Strom bei dem richtigen Wert unterbricht. Gleichzeitig befindet sich der Motorkolben unterhalb des oberen Totpunktes. Im Unterbrechungs Augenblick steigt die Spannung in der Primärspule von 50 V (Volt) durch Induktion auf ca. 200 V.

In der Sekundärspule wird gleichzeitig eine Hochspannung, ca. 20.000 Volt, für die Zündkerze erzeugt.

Prinzip der Zündung



Maschinenkörper

Der Maschinenkörper ist aus einer gegossenen Magnesiumlegierung mit hoher Festigkeit bei niedrigem Gewicht hergestellt. Das Kurbelgehäuse ist traditionell in zwei Hälften getrennt.

Bei den Partner K950 und K1250 Active wird ein neues Konzept für den Aufbau des Maschinenkörpers realisiert. Die Maschinen haben eine separate vibrationsgedämpfte Einheit, die den Kraftstoffstand, den hinteren Antrieb und die Bodenplatte, in der im vorderen Teil der Griffbügel fest eingebaut ist, umfasst. Das Ergebnis dieser Bauweise ist eine höhere Masse des Griffsystems, was zu geringeren Vibrationspegeln in den Handgriffen führt. Da der Kraftstofftank vom Motor-körper getrennt ist, wird der Kraftstoff kalt gehalten, was Betriebsstörungen aufgrund von Dampfbildung im Kraftstoff ausschließt.



Ergonomisches Design

Kennzeichnend für K950/K1250 Active ist das saubere Design des Motorkörpers mit glatten Flächen und dem Fehlen hervorragender Teile. Dies ist von hoher Bedeutung für die bequeme und sichere Arbeit mit der Maschine.

Bei normalen Trennschleifarbeiten wird die Maschine gerade in ihrer Spur vor- und zurückgeführt, und der Bediener arbeitet eng in der Nähe der Maschine.

Bei gewissen Arbeitsmomenten hat der Bediener direkten Körperkontakt mit der Maschine. Hervorstehende Teile am Motorkörper können daher leicht die Maschine aus ihrer Arbeitsspur bringen. Dieses ist sehr irritierend und mitunter sogar gefährlich.



Trennschleifgeräte von Partner haben also aus funktio-nellen Gründen eine äußerst kompakte Bauweise – dieses Design verleiht den Geräten nicht zuletzt auch ihr attrakti-ves Aussehen.

Schmaler Maschinenkörper

Sowohl die K950 Active als auch die K1250 Active haben einen Maschinenkörper mit minimaler Breite, was den Schwerpunkt näher zum Körper des Bedieners hin verlagert. Diese Eigenschaft ist von höchster Bedeutung für den Arbeitskomfort und beim Transportieren der Maschine.

Oberflächenbehandlung

Der Motorkörper ist pulverlackiert, dabei kommen keine Lösungsmittel zur Verwendung. Ein Lackpulver wird auf den Maschinenkörper, der elektrostatisch geladen ist, auf-gespritzt. Dies ergibt eine gleichmäßige und voll deckende Oberflächenbeschichtung. Die Bauteile werden danach in einem Ofen erhitzt, und das Lackpulver schmilzt zu einer dicken Schicht zusammen, die schlag- und gegenüber mechanischem Verschleiß widerstandskräftig ist.

Kurbelgehäuselagerung

Die Kurbelwelle hat großdimensionierte Kugellager. Diese werden durch das dem Benzin beigemischte Öl ge-schmiert. Die Dichtungsringe der Kurbelwelle sind separat montiert und können von der Außenseite der Maschine gewechselt werden.

Kurbelwelle/Pleuel

Kurbelwelle und Pleuel sind geschmiedet und einsatzgehärtet, was für beste Stärke und Lebensdauer bürgt. Das Pleuel ist nadel-gelagert.



Kraftstofftank

Der Kraftstofftank ist mit der vibrationsgedämpften Handgriffeinheit integriert. Die Hitzeübertragung vom Kurbelgehäuse wird dadurch minimal.

Das Tankvolumen reicht für etwa 30-minütigen Betrieb.

Kraftstofffilter

Der Saugkopf mit dem Kraftstoff-filter befindet sich immer unten am Tankboden, damit die Maschine unabhängig von ihrer Arbeitsposi-tion jederzeit Kraftstoff ansaugen kann.

Die Filterkonstruktion ist neu. Das Filtermaterial ist gesintertes Polyäthylen, das äußerst feine Schmutzpartikel abfiltert.

Der hohe Reinigungsgrad mindert den Verschleiß der Vergaserteile. Die Filterfläche ist glatt und bietet dem Schmutz schlechten Halt. Die Filterwechselabstände konnten dadurch auf das Mehrfache erhöht werden.



Tanken

Die Ingenieure von Partner entschieden sich, die Benzin-nachfüllung in einer Linie mit dem Maschinenkörper zu plazieren, damit keine hervorstehenden Teile geschaffen werden, die bei der Arbeit mit der Maschine im Wege sind. Der Tankverschluss bleibt während des Tankens an der Maschine hängen.

Damit beim Tanken aus Umwelt- und Sicherheits-gründen kein Benzin austritt, empfiehlt Partner einen Kanister mit Überfüllventil, wie er beispielsweise auch bei Motor-sägen verwendet wird.



Handgriffsystem

Ergonomie steht bei der Konstruktion jedes Partner-Trennschleifgeräts immer im Mittelpunkt. Konkret bedeutet das, daß jede Partner-Maschine sich bequem und sicher verwenden lassen muß. Ein überlegt konstruiertes Werkzeug ermüdet und irritiert den Bediener nicht. Der Bediener arbeitet um so produktiver. Auch die Gefahr von Schäden oder Verletzungen wird minimalisiert.

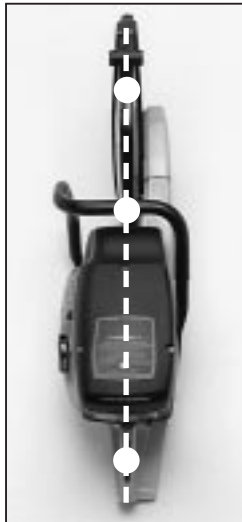
Der Handgriffabstand ist wesentlich für die Ergonomie. Ein kurzer Abstand bedeutet, daß der Bediener mehr Kraft einsetzen muß, um die Maschine zu führen. Ein zu langer Handgriffabstand macht die Maschine unhandlich.

Der ideale Abstand entspricht bei den K950/K1250 Active ungefähr der Schulterbreite des Anwenders.



Handgriffführung in einer Linie mit der Trennscheibe

Eine Konstruktion, durch die die Maschine am hinteren und vorderen Handgriff in einer Linie mit der Trennscheibe gehalten wird, bietet die besten Voraussetzungen für sicheres und effektives Trennen. Die Trennscheibe wird dabei automatisch direkt nach unten in ihre Spur gepreßt – man arbeitet gerade. Wird nicht geradlinig gearbeitet, geht Trennschleifleistung verloren, Oberfläche und Segmente der Trennscheibe verschleiß vorzeitig.



Horizontales Arbeiten ist im Verhältnis zum normalen vertikalen Arbeiten mühseliger. Beim vertikalen Trennschleifen ruht der größere Teil des Maschinengewichts auf dem zu bearbeitendem Material. Der Führungsdruck erfolgt über den vorderen Handgriff.

Beim horizontalen Arbeiten muß dagegen der Bediener seine Maschine tragen. Der nach vorne gelagerte vordere Handgriff verschiebt das Gewicht auf den hinteren Handgriff und läßt so ein Gleichgewicht entstehen. Der Bediener kann bequem mit Hilfe beider Handgriffbogen Druck auf den Maschinenkörper und somit auf die Trennscheibe ausüben.



Vibrationsdämpfung

Vibrierende Handgriffe führen bei langer Anwendung beim Anwender zu Verletzungen an den Blutgefäßen der Hände (auch als "weiße Finger" bekannt). Bei kurzzeitiger Verwendung führen die Vibrationen zu verringertem Gefühl und eingeschränkter Muskelstärke in den Händen, was außer einem unangenehmen Gefühl auch eine Unfallgefahr bedeutet.

Die Vibrationsdämpfung des Handgriffsystems ist für den Konstrukteur eine schwere Abwägung. Ein festes Handgriffsystem würde theoretisch gesehen den perfekten Kontakt und die Kontrolle der Maschine ermöglichen, wenn man einmal von den schädlichen Auswirkungen der Schwingungen absieht. Eine maximale Dämpfung würde andererseits eine Beweglichkeit zwischen Handgriff und Maschine zulassen, die wiederum zu schlechter Kontrolle und Arbeitseigenschaften der Maschine führt.

Ein gutes Handgriffsystem ist immer eine Optimierung der Vibrationsdämpfung und der Steuerfähigkeit bzw. der Arbeitseigenschaften der Maschine.

Neue Grundkonstruktion

Die K950/K1250 Active unterscheidet sich von den anderen Trennschleifmaschinen von Partner dadurch, dass die Handgriffeinheit mit dem Kraftstofftank und der Bodenplatte, bei der ganz vorne ein Anti-Vibrationselement eingebaut ist, integriert worden ist. Durch diese Bauweise ist das Gewicht auf das Handgriffsystem verlagert worden. Die größere Masse des Handgriffsystems trägt weitgehend zu einem niedrigeren Vibrationspegel bei, besonders



bei Hochfrequenz-Vibrationen. Vier Vibrationsdämpfer bestehen aus Stahlfedern und beim Griffbügel ist ein Gummidämpfer eingebaut. Die Vibrationsdämpfer sind möglichst weit voneinander angebracht worden, um die Dämpfungswirkung zu optimieren und gute Arbeitseigenschaften herbeizuführen.



Sichere Startposition

Der hintere Handgriff bei den Partner-Trennschleifgeräten ist so konstruiert, daß ein Schutzstiefel Platz hat und die Maschine beim Starten sichert.



Bedienungselemente

Die grundlegende Regel für alle Bedienungselemente, die der Bediener während des Betriebs der Maschine erreichen muß, besteht darin, daß sie so angeordnet sein müssen, daß es nie notwendig ist, dazu die Griffe loszulassen. Aus diesem Grunde sind bei Partner alle Bedienungselemente am hinteren Handgriff angeordnet. Die Positionierung ergibt eine sowohl schnelle als auch komfortable Bedienung der Schalter.

Die Bedienungselemente sind von der Größe und vom Design her so konstruiert, daß sie sich leicht mit Schutzhandschuhen bedienen lassen, die bei Trennschleifarbeiten immer getragen werden müssen.

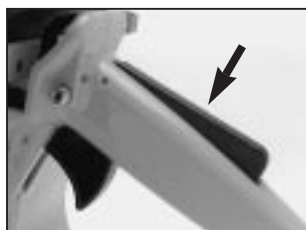
Gashebel

Der Gashebel wurde sorgfältig erprobt. Die Federkraft (Widerstand), der Hub, das Design und die exakte Positionierung sind für besten „Fingerkomfort“ optimiert.



Sperre zum Schutz vor unfreiwilligem Gasgeben

Der Gashebel ist in Leerlaufposition gesperrt. Dies bietet Sicherheit vor unbeabsichtigtem Gasgeben. Die Sperre an der Oberseite des Griffes wird dann freigegeben, wenn der Bediener den Handgriff umfaßt.



Halbgasraste

Der Gashebel kann in Halbgasposition arretiert werden. Die Halbgasraste unterstützt den Startvorgang bei kaltem und warmen Motor. Sobald der Gashebel betätigt wird, wird die Raste freigegeben.



Chokeknopf

Bei der K950/K1250 Active wird der Chokeknopf herausgezogen. Dies wird durch die aktivierte Choke-Position angezeigt. Das Chokegestänge wirkt nicht auf die Drosselklappe, sondern nur auf die Chokeklappe. Der Chokeknopf muß nach den ersten Verbrennungstakten wieder betätigt werden, um die Chokeklappe zu öffnen.



Motorabstellung

Der Stoppschalter wird mit dem Daumen bedient, ohne dass der Handgriff losgelassen werden muss. Der Schalter schaltet die Zündung ab.



Trennarm

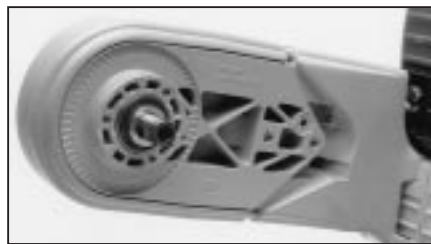
Riemenantrieb

Die Trennscheibe wird bei der K950/K1250 Active wie bei den meisten anderen Partner-Maschinen durch einen Antriebsriemen von der Riemenscheibe auf der Kurbelwelle zur Riemenscheibe auf der Spindelwelle angetrieben. Diese Antriebsform ist nicht nur einfach, sondern auch betriebssicher und weist ein niedriges Gewicht auf.

Diese Partner-Lösung hat auch einen Sicherheitsaspekt: Beim plötzlichen Stehenbleiben der Trennscheibe rutscht der Antriebsriemen durch und läßt den Motor langsamer abbremsen.

Geschlossenes Riemenschutzgehäuse

Große Maschinen, wie die K950 und die K1250 Active, werden weitgehend für Nass-trennschleifen eingesetzt. Das Wasser wirkt auf dem Riemen wie



ein Schmiermittel und führt die Gefahr eines Durchrutschens herbei. Deshalb haben die Maschinen ein geschlossenes Gehäuse erhalten, das Vordringen vom Wasser zum Riemen verhindert. Auch Staub kann den Riemen nicht erreichen, was den Verschleiß mindert. Damit die Kraftübertragung die erforderliche Kühlung erhält, hat dieses Gehäuse Kühlluftöffnungen bei der Kupplung.



Halbautomatische Riemenspannung

Die Auffassungen darüber, was die richtige Riemenspannung ist, sind ungefähr so zahlreich wie die Zahl der Anwender der Maschine. Partners halbautomatische Riemenspannung ist die Konstruktion, die dieses Problem löst – eine normierte Feder, die die richtige Spannkraft erzeugt.

Unter kontrollierten Formen im Labor hat Partner die optimale Riemenspannung erforscht, die einerseits maximale Lebensdauer des Riemens gewährleistet und andererseits ein optimales Drehmoment garantiert, bevor es zum Durchrutschen gegen die Riemenscheiben kommt.

Die Riemenspannung muss jedoch aufgrund der Dehnung und des Verschleißes des Riemens nachgestellt werden. Dies erfolgt schnell in drei Arbeitsstufen.



Antriebsriemen

Der Antriebsriemen eines Trennschleifgeräts wird harten und ungleichmäßigen Belastungen, manchmal sogar starken Belastungsspitzen, ausgesetzt. Der Antriebsriemen arbeitet auch mit verhältnismäßig kleinen Radien der Riemenscheiben, was besondere Anforderungen an den Riemen stellt. Die Originalriemen der Partner-Trennschleifmaschinen sehen auf den ersten Blick wie jeder andere Antriebsriemen aus. Sie sind jedoch speziell für diesen Zweck entwickelt worden. Die Riemenspannung, die durch die Einstellfeder vorgegeben ist, wurde für Partner-Originalriemen erprobt.

Drehbarer Trennarm

Der Trennarm der Maschine lässt sich drehen. Auf diese Weise wird es ermöglicht, eng neben einer Wand oder auf dem Boden zu arbeiten – der Scheibenschutz ist dabei die einzige Begrenzung, d.h. ein Abstand von ca. 20 mm von der Trennscheibe.

Natürlich verliert man einen Teil der guten ergonomischen Eigenschaften, wenn der Trennarm gedreht wird. Bei bestimmten Arbeiten ist jedoch ein drehbarer Trennarm ganz entscheidend um diese Arbeiten überhaupt durchführen zu können.



Scheibenschutz

Der Scheibenschutz ist mit Abstand das wichtigste Sicherheitsdetail der Maschine. Eine der Aufgabe des Scheibenschutzes besteht darin, die beim Trennen entstehenden Partikel vom Bediener wegzuführen. Der Scheibenschutz muß aber auch die Belastungen einer defekten Scheibe aushalten. Der Scheibenschutz ist bei Partner aus Stahlblech hergestellt. An der Peripherie in doppelter Stärke.

Selbsteinstellender Scheibenschutz

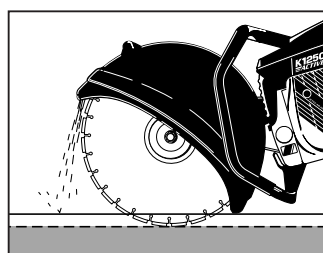
Der Scheibenschutz ist eine Neukonstruktion. Anstelle der festen

Positionen hat der Scheibenschutz eine



Reibungshalterung, die die Stellung des Schutzes automatisch an die Arbeit anpasst.

Generell muß die Hinterkante des Scheibenschutzes am Trennmaterial anliegen. Das Ergebnis ist, daß die Partikel dem Scheibenschutz folgen, und diesen nach vorn mit relativ niedriger Geschwindigkeit verlassen.



Nasstrennen

Beim Nasstrennen entwickelt sich praktisch kein Staub und die Trennscheibe wird abgekühlt, erhält somit eine längere Lebensdauer.

Der Scheibenschutz ist für den Anbau des Partner Nasstrennsatzes vorbereitet.

Der Nasstrennsatz ist eine Neukonstruktion und wird schnell und einfach angebaut. Die Wasserdüsen werden auf einfache Weise am Scheibenschutz angebracht und mit einer Schraube von außen eingespannt. Mit dem am Griffbügel eingebauten Hahn wird die Wassermenge zur Trennscheibe geregelt.



Einfacher Scheibenwechsel

Der Scheibenschutz hat eine große Aussparung, die den Scheibenwechsel erleichtert. Diese Aussparung ermöglicht dem Bediener auch gute Sicht beim Arbeiten mit dem Trennschleifer.



Rotationsgesicherte Flanschscheiben

Sowohl die innere als auch die äußere Flanschscheibe ist an der Spindelwelle rotationssicher befestigt. Der doppelte Mitnehmer bewirkt, daß die Trennscheibe auch bei nur mäßigem Anzugsmoment der Sicherungsschraube ausreichend arretiert wird.

Diese Konstruktion garantiert, daß es nicht zum unerwünschten Überdrehen der Befestigungsschraube aus eigener Kraft kommt. Die Sicherungsschraube ist traditionell mit einem Rechtsgewinde ausgestattet, ihre Unterlegscheibe kann sich nicht lösen.



Auswechselbare Scheibenbuchse

Trennschleifgeräte von Partner können mit Zentrumbuchsen für verschiedene standardisierte Trennscheibenaufnahmebohrungen ausgestattet werden. Auswechselbare Zentrumbuchsen gibt es für die Durchmesser 20,0 mm, 22,2 mm, 25,4 mm (1") und 30,5 mm. Der Partner K950/K1250 Active wird je nach Markt serienmäßig mit verschiedenen Zentrumbuchsen geliefert.



Trennscheiben

Typenschild

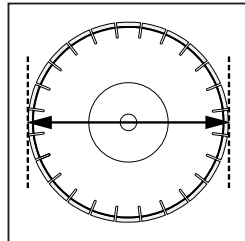
Sämtliche Partner-Trennschleifgeräte sind mit einem Schild auf dem Scheibenschutz ausgestattet, auf dem die technischen Daten für die Wahl der richtigen Trennscheibe verzeichnet sind. Der Anwender muß die folgenden Daten beachten:



Scheibendurchmesser

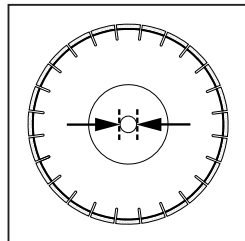
Der Durchmesser ist entweder in mm oder in Zoll angegeben.

Partner K950 Active ist für Trennschleifscheiben mit Durchmesser 300 mm (12"), 350 mm (14"), oder 400 mm (16") lieferbar. Partner K1250 Active gibt es für 350 mm (14"), oder 400 mm (16") Trennschleifscheiben.



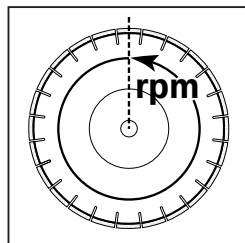
Zentrumsdurchmesser

Die Trennscheibenaufnahmebohrungen müssen exakt mit dem Buchsendurchmesser auf der Spindelwelle übereinstimmen. Je nach Land kommen verschiedene Standards vor. Die häufigsten Standarddurchmesser sind 20,0 / 22,2 / 25,4 (1") und 30,5 mm. Buchsen für die Trennschleifgeräte von Partner gibt es für diese Durchmesser und können entsprechend gewechselt werden.



Drehzahl

Alle Trennscheiben sind mit einer Drehzahl gekennzeichnet, die in der Regel als Umdrehung pro Minute (U/min) gemessen wird. Diese maximale Trennscheibendrehzahl darf auf keinen Fall überschritten werden. Sie wird durch den Scheibenhersteller festgelegt.



Die *Nenn Drehzahl* ist diejenige Drehzahl, die auf dem Maschinenschild verzeichnet ist und bestimmt, welche Kennzeichnung die Trennscheibe haben muß, damit sie zusammen mit diesem Trennschleifgerät verwendet werden darf. Die Trennscheibe muß auch mit der gleichen oder höheren Drehzahl wie auf dem Maschinenschild gekennzeichnet sein.

Die *Höchst drehzahl* der Maschine ist ein Maß, das nicht auf den Bediener zurückzuführen ist und daher auch nicht auf der Maschine verzeichnet ist. Diese Angabe ist unter anderem ein Kontrollwert für die Servicewerkstätten. Die Höchstdrehzahl ist die größte zulässige Drehzahl, auf die die Spindelwelle mit unbelasteter Scheibe und Motor bei Vollgas beschleunigt werden darf.

Nach europäischer Norm darf die Höchstdrehzahl die Nenn Drehzahl auf dem Maschinenschild nicht um mehr als 10% überschreiten. Beispielsweise darf eine Maschine mit der Nenn Drehzahl 5.100 U/min nie die Höchstdrehzahl von $5.100 \times 1,1 = 5.610$ U/min überschreiten.

Peripheriegeschwindigkeit

Die Peripheriegeschwindigkeit wird in Metern pro Sekunde gemessen und verhält sich direkt proportional zur Drehzahl. Definitionsmäßig ist die Peripheriegeschwindigkeit die Geschwindigkeit, mit der ein gewisser Punkt an der Peripherie der Scheibe sich durch die Luft bewegt. Dies ist auch die Geschwindigkeit, die beispielsweise ein bestimmter Diamant im Verhältnis zum Anliegepunkt beim Trennschleifen hat. Um den Begriff der „Peripheriegeschwindigkeit“ zu verstehen, kann man sich auch vorstellen, daß das Trennschleifgerät ein Fahrzeug mit der Trennscheibe als Antriebsrad ist. Eine Drehzahl von 5.100 U/min bei einer 300 mm-Trennscheibe würde folgende Geschwindigkeit bewirken:

Umfang der Scheibe: $0,3 \text{ m} \times \pi = 0,94 \text{ m}$

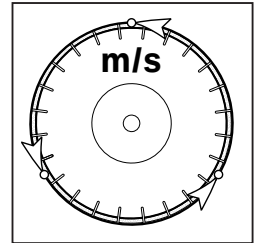
Drehzahl der Scheibe: 5.100 U/min = 85 U/s

Umfang $\times$ Drehzahl = Peripheriegeschwindigkeit;

Peripheriegeschwindigkeit = $0,94 \text{ m} \times 85 \text{ U/s} = 80 \text{ m/s}$.

Umgerechnet auf „fahrzeugbezogene Werte“ würde dies eine Geschwindigkeit von ca. 290 km/h bedeuten!

Trennscheiben von Partner sind für eine Peripheriegeschwindigkeit von 100 m/s hergestellt. Ein europäischer Farbcode schreibt eine grüne Farbkennzeichnung für eine maximale Peripheriegeschwindigkeit von 100 m/s vor, ein roter Farbcode bedeutet max. 80 m/s.



Scheibentypen

Handgeführte Trennschleifgeräte erfordern Trennscheiben, die für die Verwendung bei solchen Maschinentypen zugelassen sind. Es ist auf keinen Fall zulässig, Trennscheiben zu verwenden, die beispielsweise für fest installierte Banktrennschleifmaschinen (stationäre Trenngeräte) vorgesehen sind. Die Trennscheiben von Partner sind selbstverständlich für das Freihandtrennen zugelassen.



– Die Diamant-Trennscheibe

Die Diamant-Trennscheibe wird heute immer häufiger für Trennschleifarbeiten in Beton, Stein, Asphalt und ähnlichem Material verwendet. Der generelle Vorteil der Diamant-Trennscheibe besteht darin, daß sie praktisch ihre Arbeitstiefe während der gesamten Lebensdauer behält und daß sie eine hohe Arbeitsgeschwindigkeit ermöglicht. Richtig verwendet, ist diese Scheibe auch wirtschaftlicher.

Die Partner Diamant-Trennscheiben "PowerCut" gibt es in Ausführungen für professionelle und für zufällige Anwender. Das Programm umfasst mehrere Qualitäten, die nach dem Trenngut ausgewählt werden. Diamant-Trennscheiben gibt es für Trocken- und Nasstrennen.

– **Schleifscheiben (abrasive Scheiben)** wurden früher für Trennschleifarbeiten aller Materialien eingesetzt, sie werden heute vor allem für Arbeiten in Metall verwendet. Abrasiv-Trennscheiben von Partner gibt es für Stahl und Betonmaterial, wobei sich die Beton-Trennscheibe auch für Arbeiten in weicherem Stahlmaterial eignet, beispielsweise Armieisen und Konstruktionsstahl.

– **Partner Rettungsscheibe (Partner Rescue)** ist eine Spezial-Trennscheibe. Sie darf nur von speziell ausgebildetem Personal bei Rettungsarbeiten verwendet werden.

Technische Daten PARTNER K950 / K1250 Active

	K950/12"	K950/14"	K950/16"	K1250/14"	K1250/16"
Trennscheibendurchmesser	300 mm (12")	350 mm (14")	400 mm (16")	350 mm (14")	400 mm (16")
Trenntiefe	100 mm (4")	125 mm (5")	145 mm (6")	120 mm (5")	145 mm (6")
Spindeldrehzahl (Nennwert)	5.400 1/min	5.400 1/min	4.700 1/min	5.400 1/min	4.700 1/min
Untersetzung, Motor/Spindel	1/0,52	1/0,52	1/0,42	1/0,51	1/0,47
Abmessungen, mit Trennscheibe:					
Länge	765 mm	790 mm	815 mm	865 mm	890 mm
Breite, max	220 mm	220 mm	220 mm	240 mm	240 mm
Höhe, max	365 mm	425 mm	465 mm	440 mm	480 mm
Gewicht, ohne Trennscheibe	9,9 kg	10,3 kg	11,2 kg	13,4 kg	14,3 kg
Kartonabmessungen, mm	700×240×460	700×240×460	725×240×510	780×260×510	780×260×510
Anzahl pro Palette	15 St	15 St	15 St	12 St	12 St

Motor

K950 Active

2-Takt, Luftgekühlt	94 cm ³
Leistung	4,5 kW
Bohrung/Hub	56 mm/38 mm
Verdichtungsverhältnis	10,0:1

K1250 Active

2-Takt, Luftgekühlt	119 cm ³
Leistung	5,8 kW
Bohrung/Hub	60 mm/42 mm
Verdichtungsverhältnis	10,0:1

Kraftstoff

Benzin, min 90 Oktan, Bleifrei.

Ölbeimischung/Mischungsverhältnis	4% (1:25)
" , mit Partner-Öl	2% (1:50)

Tankvolumen	<u>K950 Active</u> 1,0 l
	<u>K1250 Active</u> 1,25 l

Trennzeit bei gefülltem Tank	25–30 min.
------------------------------	------------

Vergaser

K950 Active

Tillotson HS282A SmartCarb™ mit integriertem Filterkompensator.

K1250 Active

Walbro WG 9 SmartCarb™ mit integriertem Filterkompensator.

Luftfilter

Drei Filterprinzipien:

- Aktive Fliehkraftreinigung
- Ölgetränkter 3-Schicht-Schaumstofffilter

Filterfläche	K950 Active	3,5 dm ²
	K1250 Active	3,7 dm ²
- Trockenfilter, gefalteter Papierfilter 16 dm²

Zündsystem

Transistorzündung, Typ Electrolux

Zündkerze	NGK, BPMR7A alt Champion, RCJ7Y
Elektrodenabstand	0,5 mm

Kupplung

Fliehkraftkupplung mit 3 Kupplungsbacken.

Einkuppeldrehzahl, min 3.200 1/min

Automatische Schmierung des Kupplungslagers.

Scheibenschutz

Aus Stahlblech, selbsteinstellend.

Scheibenbuchse

Auswechselbare Zentrumbuchse für folgende

Bohrungsdurchmesser: 20,0 mm; 22,2 mm; 25,4 mm (1); 30,5 mm.

Kraftübertragung

Riementyp	Keilriemen
-----------	------------

Geräuschpegel

K950 Active

Schalldruck	102,6 dB(A)
Schalleistung	111,7 dB(A)

K1250 Active

Schalldruck	102,0 dB(A)
Schalleistung	114,6 dB(A)

Vibrationsniveau

K950 Active

Leerlauf, vorderer/hinterer Handgriff	8/9 m/s ²
Max. Drehzahl, v/h. Handgriff	6/8 m/s ²

K1250 Active

Leerlauf, vorderer/hinterer Handgriff	7/7 m/s ²
Max. Drehzahl, v/h. Handgriff	5/6 m/s ²



Die CE-Kennzeichnung bedeutet, daß der Hersteller versichert, daß die Maschine alle Anforderungen der EU-Direktive erfüllt. Das bedeutet, daß vom Hersteller alle Vorschriften erfüllt werden, und somit die Geräte im EWR-Gebiet verkauft werden dürfen.

PARTNER[®]

Partner Industrial Products
SE-433 81 PARTILLE, Schweden
Telefon: +46 31 94 90 00. Telefax: +46 31 94 91 14