

DOLMAR



Einmann-Motorsäge
Typ DOLMAR CX-Super

Zweimann-Motorsäge
Typ DOLMAR CX-Super G

Bedienungsanleitung

Type **DOLMAR CX-Super**
 Type **DOLMAR CX-Super-G**

Technische Daten (In Klammer Typ CX-Super-G)

Motor: DOLMAR-Einzylinder-Zweitaktmotor
 Hubraum: 118 ccm
 Leistung: 7 DIN-PS/10 SAE-PS
 Zündanlage: BOSCH-Schwungmagnet, Wärmewert der Zündkerze: 225
 Vergaser: TILLOTSON HL 175 A, Membranvergaser
 Antrieb: direkt über Fliehkraftkupplung mit Servowirkung und Kettenrad (z=7)
 (Fliehkraftkupplung mit Servowirkung, Stirnzahnradgetriebe 2,21: 1
 und Kettenrad z=7)

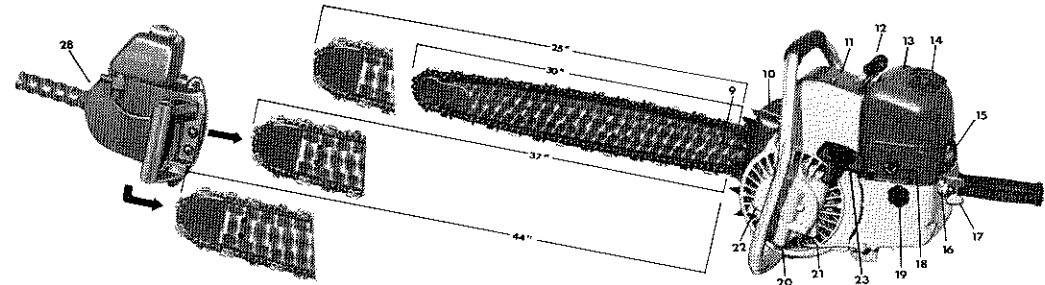
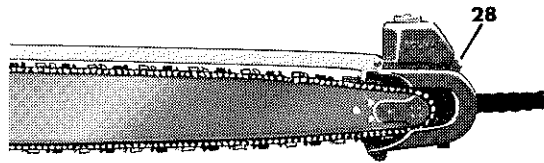
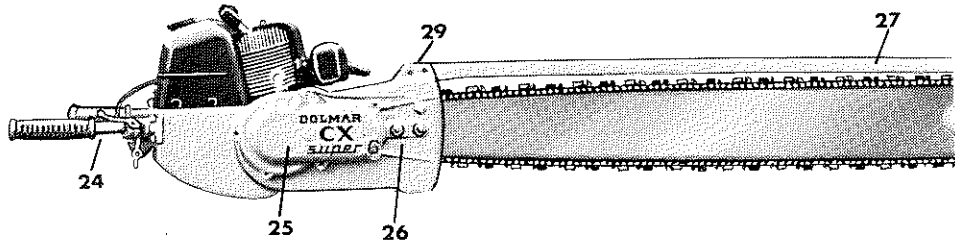
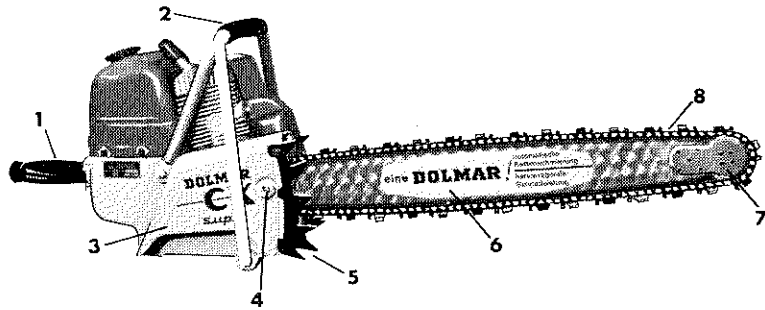
Säge-
 vorrichtung: Sägeschiene mit Umlenkrolle, 53 cm oder 63 cm Schnittlänge. Auf Wunsch
 ohne Umlenkrolle, 63 cm, 76 cm, 94 cm* oder 112 cm* Schnittlänge.
 *Auf Wunsch mit zusätzlichem Schienenkopf mit Tropföltank und Handgriff.
 (Sägeschiene mit Umlenkrolle, 150 cm oder 200 cm Schnittlänge)
 Sägekette: Dreilaschen-Hobelzahnsägekette, Mod.125 Hcr.

Sägeketten-
 Schmierung: automatisch durch mechanisch angetriebene Kolbenölpumpe mit Einstell-
 knopf für Mengenregulierung. (Zusätzliche Tropf-Schmierung im Schienenkopf
 mit Sägekettenöl-Tank.)

Füllmengen:
 Kraftstofftank: 1,4 Liter Kraftstoffmischung, Normalbenzin : Motoröl
 SAE 30, Mischungsverhältnis 25 : 1, während der Einlaufzeit 20 : 1
 Sägekettenöl-Tank: 0,4 Liter (0,34 Liter für Sägekettenöl-Tank im
 Schienenkopf), Spezial-Sägekettenöl mit Haftzusatz, Motoröl SAE 30
 (Getriebefett: 0,15 Liter = 100 gr., SHELL-Retimax-G)

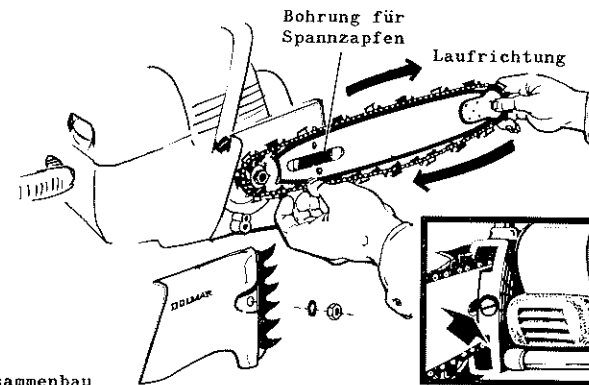
Bedienungsanleitung

Inhalt:	Seite
Technische Daten und Bezeichnungen	
Zusammenbau	3
Tanken	4
Anwerfen des Motors	4
Prüfen der Sägekettenschmierung	4
Handhabung der Motorsäge	5
Die 10 wichtigsten Sicherheitsregeln	6
Pflege und Wartung	
Sägekette	6
Sägeschiene	7
Ölpumpe für die Sägekettenschmierung	8
Kettenrad	8
Fliehkraftkupplung	8
Anwerfvorrichtung	9
Luftfilter	10
Kraftstofffilter	10
Belüftungsventil	10
Vergaser	10
Überprüfen der Zündung	11
Kleines Kapitel über Fehlerursachen	12



Lieber Motorsägenbesitzer!

Ihre neue DOLMAR-Motorsäge ist ein tausendfach erprobtes und bewährtes Produkt. Diese Motorsäge soll nun viel Holz sägen. Vielleicht jeden Tag. Sie wird es tun. Aber geben Sie ihr auch die nötige Pflege! In diesem Büchlein steht alles drin. Manches Verschleißteil können Sie selber auswechseln. Größere Reparaturen lassen Sie besser beim DOLMAR-Fachmann ausführen.



Spannschraube für Sägekettenspannung

Bezeichnungen

- | | |
|--|---|
| 1 Handgriff mit Zweitasten-Gashebel | 16 Kurzschlußknopf |
| 2 Bügelgriff, zweiteilig | 17 Zweitasten-Gashebel |
| 3 Kettenradschutz (bei Typ CX-Super-G an der gegenüberliegenden Seite) | 18 Luftklappen-Drehknopf (Choker) |
| 4 Sechskantmutter | 19 kleiner Tankverschluß für Öltank |
| 5 doppelte Zackenleiste | 20 Kolbenölpumpe mit Einstellschraube für Mengenregulierung |
| 6 Sägechiene mit Umlenkrolle | 21 Öl-Saugleitung |
| 7 Umlenkrolle (Kopfstück) | 22 Öl-Druckleitung |
| 8 Dreilaschen-Hobelzähnsägekette | 23 Anwerfgriff |
| 9 Spannschraube für Sägekette | 24 Rohrhandgriff mit Gas-Regulierhebel |
| 10 Auspufftopf | 25 Getriebedeckel |
| 11 Abdeckblech | 26 Befestigungsbolzen |
| 12 Zündkerze mit Zündkerzenstecker | 27 Schienenschutzstange |
| 13 Tank für Kraftstoffgemisch | 28 Schienenkopf mit Tropf-Öltank und Handgriff |
| 14 großer Tankverschluß | 29 Führungsbolzen für Schienenschutz |
| 15 Luftfilter | |

Aus Transport- und Sicherheitsgründen wird die Motorsäge unmontiert geliefert: Motor, Sägechiene und Sägekette. (Bei Zweimannsägen zusätzlich noch Schienenkopf und Schienenschutzstange.)

Zur Montage der Sägevorrichtung die Sechskantmutter(n) (4) mit dem mitgelieferten Kombinationsschlüssel lösen und Kettenradschutz (3) abnehmen. Sägekette in Laufriichtung in die Schienennut legen (die Schneidkanten der Hobelzähne, die sich auf dem oberen Teil der Sägechiene befinden, zeigen in Richtung Schienenspitze.) Das überhängende Ende der Sägekette über das Kettenrad legen und gleichzeitig die Sägechiene mit dem Führungsschlitz auf die Führungsleiste, bezw. "Führungsbolzen" setzen. Dabei muß der Spannzapfen in die untere Spannzapfenbohrung der Sägechiene einrasten. Notfalls die Spannschraube nach links oder rechts drehen - der Spannzapfen schiebt sich dann nach hinten bzw. nach vorn. Achten Sie beim Zusammenbau auf saubere Auflageflächen von Sägechiene und Motorgehäuse. Sehr sauber müssen auch die kleinen Ölbohrungen in diesen Teilen sein. (Hierdurch wird das Sägekettenöl in die Schienennut gepumpt, damit die Sägekette während des Sägens geschmiert wird.) Bevor die Sägekette gespannt wird, Kettenradschutz wieder aufsetzen (Feder-scheibe/n nicht vergessen), die Sechskantmutter/n nur leicht anziehen und jetzt die Sägekette mit der Spannschraube spannen. - Die Sägekette soll sich mit der Hand noch leicht durchziehen lassen, darf jedoch nicht durchhängen. (Bei Sägechiene ohne Umlenkrolle muß die Sägekette 2-3mm durchhängen.) Zum Schluß die Sechskantmutter/n fest anziehen.

Bei Zweimannsägen und Typ CX-Super-G: Schienenkopf (28) mit den beiden Stiftschrauben in die entsprechenden Bohrungen der Sägechienspitze stecken und festsetzen. Die Schienenschutzstange (27) zwischen Schienenkopf und Motorgehäuse anbringen. Achtung: Beim Spannen der Sägekette muß die Schienenschutzstange gelockert werden. Hierzu lediglich den Führungsbolzen (29) am Motorgehäuse lösen.

Tanken

Kraftstoff (großer Tankverschluß): Tanken Sie "Zweitaktmischung". Das Mischungsverhältnis ist 25:1, also auf 25 Liter Normalbenzin kommt 1 Liter Motoröl, Viskosität SAE 30. Aber: während der Einlaufzeit (die ersten 40 Betriebsstunden) nehmen Sie ein Mischungsverhältnis von 20:1.

Verwenden Sie nur Marken-Kraftstoffe und Marken-Öle. Vor dem Einfüllen gut mischen! Wenn die vollgetankte Motorsäge einige Tage stillgestanden hat, ebenfalls vor dem Anwerfen gut schütteln. Daß der Kraftstoff sauber sein muß - ist klar. Vor dem Einfüllen die Einfüllöffnungen sauber machen; Verunreinigungen verursachen Vergaserstörungen!

Sägekettenöl (kleiner Tankverschluß, bei Zweimannsagen zusätzlichen Öltank im Schienenkopf nicht vergessen!): Tanken Sie auf keinen Fall Altöl! Richtig ist immer ein "Spezial-Sägekettenöl" (durch Ihren DOLMAR-Dienst erhältlich) oder sauberes Maschinenöl, Viskosität SAE 30. Auch hier vor dem Öltanken Einfüllöffnungen sauber machen. Füllen Sie immer Sägekettenöl nach, wenn Sie gerade Kraftstoff tanken. Die Sägekette muß während der Sägearbeit stets gut geschmiert werden. Dafür sorgt automatisch die DOLMAR-Ölpumpe - wenn genügend Sägekettenöl aufgefüllt wurde!

Anwerfen des Motors

Motorsäge auf den Boden stellen. Achten Sie auch auf eigenen sicheren Stand! Luftklappen-Drehknopf (Choker) in Pfeilrichtung "ZU" drehen. Die Motorsäge mit einer Hand am Bügelgriff fest auf den Boden drücken, mit der anderen Hand den Anwerfgriff 3-5mal langsam herausziehen (dadurch wird zündfähiges Gasgemisch erzeugt) - dann, gegen den Kompressionsdruck, Motor ruckartig anwerfen. Nach den ersten Zündungen sofort Choker-Knopf wieder "AUF" drehen. Anwerfseil nicht plötzlich loslassen, sondern langsam zurückführen!

Beim Starten eines warmgelaufenen Motors: Choker-Knopf nicht "ZU" drehen!

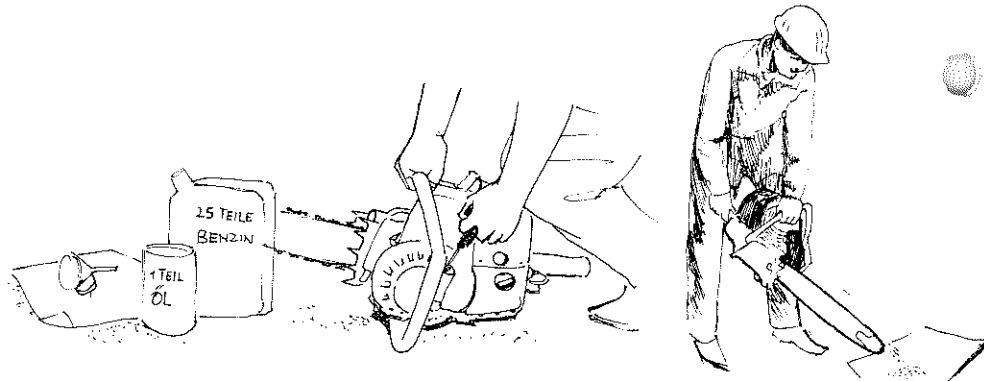
Abstellen des Motors: Kurzschluß (16) drücken. Kurzschlußknopf nicht bei hoher Motordrehzahl oder nach längerem Leerlauf betätigen - sonst wird die Zündkerze naß und der nächste Start macht Schwierigkeiten.

Achtung!

Notwendige, erste Kontrollen: Nach einiger Laufzeit des Motors und den ersten Probeschritten prüfen Sie bitte die Spannung der Sägekette, die ausreichende Sägeketenschmierung und den festen Sitz aller erreichbaren Schrauben und Schraubverbindungen. Lose Schrauben verursachen Schäden.

Prüfen der Sägeketenschmierung

Sobald der Motor läuft, fördert die mechanisch angetriebene (und darum so zuverlässige) Ölpumpe Sägekettenöl zur Sägevorrichtung. An den durchsichtigen Ölleitungen können Sie erkennen, ob Öl fließt. Eine andere Prüfung: Motorsäge mit der Schienenspitze nach unten halten, Gas geben, bis die Sägekette mitläuft - dann muß sich auf hellem Untergrund (Papier) eine Ölspur abzeichnen.



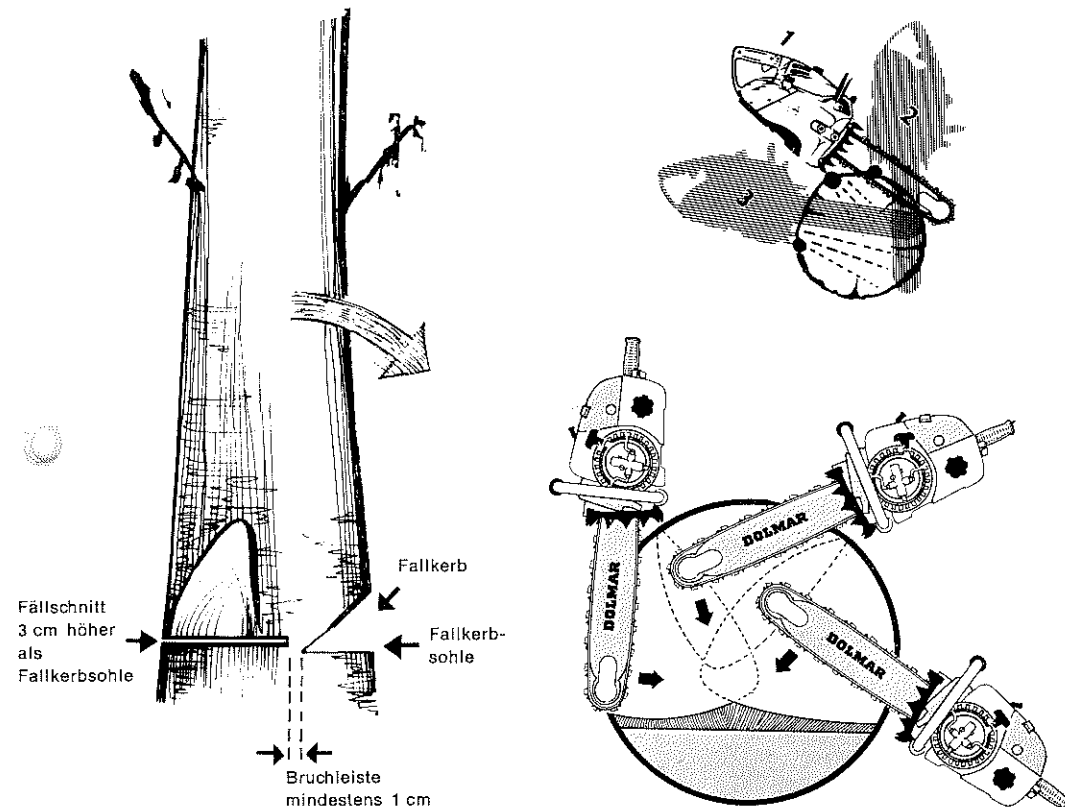
Handhabung der Motorsäge

Machen Sie erst ein paar Probeschritte mit der Motorsäge. Vor allem dann, wenn Sie noch nicht mit einer Motorsäge gearbeitet haben. Die Motorsäge stets mit laufender Sägekette an das Holz bringen - gegebenenfalls nach ein paar Schnitten die Sägekette nachspannen! Festen Sitz der Muttern prüfen! Laufende Sägekette niemals den Erdboden berühren lassen, sonst ist schnell die Schärfe weg! (Die Gefahr der Bodenberührung besteht vor allem dann, wenn liegende Stämme abgelängt werden.)

Beim Ablängen: Motorsäge mit laufender Sägekette an das Holz bringen, vorher Zackenleiste ansetzen (bei Typ CX-Super-G: Baumanschlag 30) - jetzt Vollgas geben und schneiden. Dabei die Maschine am Handgriff hochziehen - die Zackenleiste ist Drehpunkt - und mit der anderen Hand die Motorsäge abstützend führen. Mit einem Schnitt ist es selten getan. Also, nachsetzen - Zackenleiste tiefer ansetzen - und fächerartig weiterschneiden. Zwischen den Schnitten Gas wegnehmen; das schont den Motor!

Beim Fällen: Beachten Sie die Sicherheitsvorschriften! Vor dem Fällen ist der Stammfuß zu säubern. Sand und Steine beschädigen die Sägevorrichtung! Es folgt das Anbringen des Fallkerbs, der die Fallrichtung bestimmt, dann der Fallschnitt. Nicht die Bruchleiste durchschneiden! Höchste Gefahr! Bäume, deren Durchmesser größer als die Länge der Sägeschiene ist, werden durch mehrfaches Nachsetzen (wie beim Ablängen) gefällt.

Prüfen Sie nach ein paar Tagen - oder auch früher - nochmals den festen Sitz der Muttern und Schrauben. Und die Spannung der Sägekette, denn jede neue Sägekette längt sich in der ersten Zeit. Achten Sie auch stets auf geraden Schnitt. Hierzu die Motorsäge am Bügelgriff richtig (abstützend) führen.



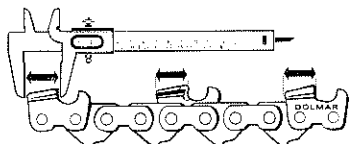
Die 10 wichtigsten Sicherheitsregeln:

- ① Immer mit Schutzhelm arbeiten.
- ② Nicht rauchen beim Einfüllen von Kraftstoff.
- ③ Motorsäge nicht mit laufendem Motor transportieren.
- ④ Die Spannung der Sägekette nicht bei laufendem Motor prüfen.
- ⑤ Es darf sich niemand im Schwenkbereich der Motorsäge aufhalten.
- ⑥ Achten Sie auf sicheren Stand bei der Arbeit.
- ⑦ Immer erst die Zackenleiste ansetzen, dann sägen.
- ⑧ Beim Fällen seitwärts vom fallenden Baum stehen.
- ⑨ Auf herabfallende Äste achten.
- ⑩ Motorsäge bei der Arbeit immer mit beiden Händen halten.

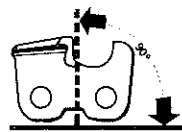
Sägekette

Die Vorteile einer richtig geschärften neuen Sägekette liegen klar auf der Hand: Alle Hobelzähne sind scharf und haben gleiche Schärfwinkel – dadurch lang anhaltende Schärfe, glatte Schnittflächen, enorme Schnittleistung, geringer Kraftaufwand beim Sägen und weniger Kraftstoffverbrauch! Regelmäßige Pflege und sachgemäße Schärfung erhält Ihnen die Schnittleistung der Sägekette (und der Motor wird geschont). Achten Sie darum auch immer auf gute Sägekettenschmierung! Damit die Gelenke geschmeidig bleiben, legen Sie die Sägekette einmal in ein Ölbad. Am besten zwei Sägeketten abwechselnd benutzen. Während eine Kette schneidet, liegt die andere – gut geschärft – im Öl. Das Schärfen erfolgt nach der Schärfanleitung, die jeder DOLMAR-Sägekette beiliegt. Ein zweckmäßiges Werkzeug ist die DOLMAR-Feilvorrichtung.

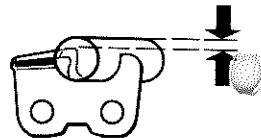
Gönnen Sie einer neuen Sägekette eine kurze Einlaufzeit. Danach eventuell nachspannen! Bei Auflegen einer neuen Sägekette prüfen Sie bitte auch, ob das Kettenrad noch einwandfrei ist (siehe Seite 8).



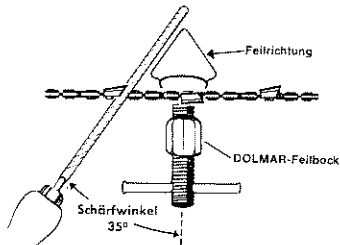
1. Sind alle Hobelzähne gleich lang?



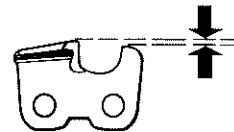
2. Haben alle Hobelzähne einen Brustwinkel von 90°?



ca. 1/3 Feilendurchmesser über dem Zahndach. Feile waagrecht führen!



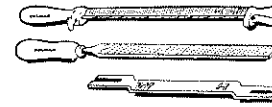
3. Haben alle Hobelzähne einen Schärfwinkel von 35°?



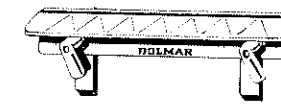
4. Haben alle Tiefenbegrenzer eine Spantiefe von 0,7 mm für hartes oder getrocknetes Holz? (Für weiches Holz 1,0 mm Spantiefe)!



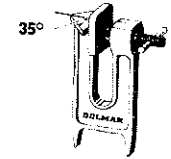
Tiefenbegrenzer abrunden!



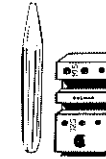
DOLMAR-Feilvorrichtung für Dreilaschen-Hobelzahn-Sägeketten, bestehend aus Feilhalter mit Rundfeile 5,5 mm, Flachfeile und Höhenmeßlehre. H = 0,7 mm (für hartes oder getrocknetes Holz) W = 1,0 mm (für weiches Holz)



DOLMAR-Schärfkluppe zum Einspannen von Dreilaschen-Hobelzahn-Sägeketten. Das eingezeichnete Schärfgitter ist eine wirksame Hilfe für winkelgerechtes Freihandfeilen der Kette.



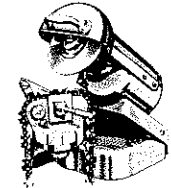
DOLMAR-Feilbock zum Einspannen der Sägekette und zum Schärfen von aufmontierten Sägeketten. Der Feilbock ist lediglich in den Stamm einzuschlagen.



DOLMAR-Nietwerkzeug mit Nietamboß und Durchreiber für Dreilaschen-Hobelzahn-Sägeketten.



DOLMAR-Sägekettenschutz aus Kunststoff schützt Ihre Sägekette beim Transport und und bei der Lagerung!



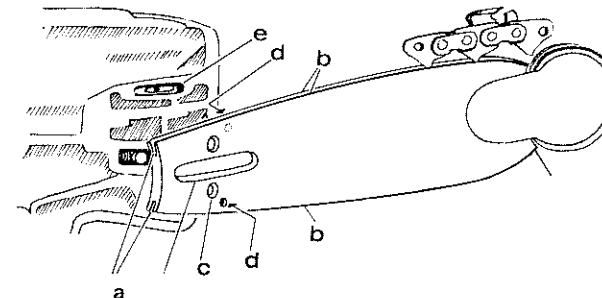
DOLMAR-Schleifapparate für alle Sägeketten. Bei Bestellung bitte Sägekette-Modell angeben.

Sägeschiene

Vorweg: Die Ölpumpe fördert das Sägekettenöl durch ein Langloch im Motorgehäuse in die Sägeschienennut.

Deshalb befindet sich auf jeder Seite der DOLMAR-Sägeschiene eine kleine Ölbohrung, durch die das Sägekettenöl in die Schienennut gedrückt wird.

Bitte halten Sie die Ölbohrungen in der Sägeschiene und im Motorgehäuse sehr sauber! Zum Reinigen der Schienennut liegt ein Nutreiniger der DOLMAR-Werkzeugsatz bei. Wenden Sie auch des öfteren die Sägeschiene (obere Schienenauffläche nach unten). Dadurch wird eine gleichmäßige Abnutzung der Sägeschiene und eine längere Lebensdauer erreicht. Natürlich muß nach dem Wenden die Sägekette wieder richtig aufgelegt werden: Die Schneidkanten der Hobelzähne auf der **oberen** Schienenseite zeigen in Richtung Schienenspitze!



- a) Schienennut
- b) obere und untere Schienenaufflächen
- c) Bohrung für Spanzapfen
- d) Ölbohrung an der Sägeschiene (wechselseitig)
- e) Ölbohrung im Motorgehäuse

Ölpumpe für die Sägekettenschmierung

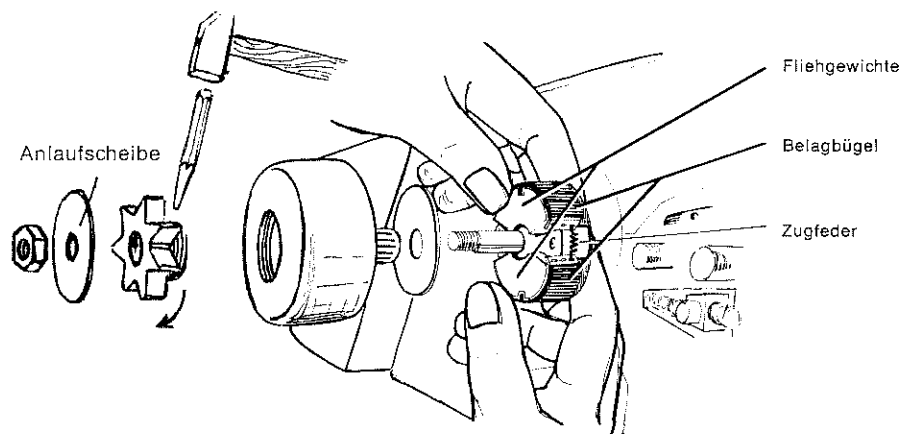
Die DOLMAR-Kolbenölpumpe wird mechanisch (durch die Kurbelwelle) angetrieben und arbeitet daher zuverlässig und drehzahleregelt. Sie fördert das Sägekettenöl (am Motorgehäuse) aus dem Öltank über die Öl-Saugleitung, die Ölpumpe und die Öl-Druckleitung durch die Ölbohrungen im Motorgehäuse/Sägeschiene in die Sägeschiene. (Bei Zweimannsägen erfolgt eine zusätzliche Tropfschmierung der Sägekette an der Schienenspitze durch Öltank am Schienenkopf.) Die Ölpumpe hat eine, von Hand einstellbare Mengenregulierung: rechtsherum drehen = weniger Öl, linksherum drehen = mehr Öl. Achten Sie immer darauf, daß genügend sauberes Sägekettenöl aufgefüllt ist, dann ist eine Pflege und Wartung der Ölpumpe nicht nötig und die exakte Sägekettenschmierung ist gewährleistet. Das Sägekettenöl wird zwar im Öltank gefiltert (herausziehbarer Filter gelegentlich überprüfen) - dennoch kein Altöl verwenden!

Kettenrad

Die Beanspruchung des Kettenrades ist besonders groß. Ein verbrauchtes, an den Zähnen stark eingelaufenes Kettenrad also rechtzeitig auswechseln. Besonders dann, wenn eine neue Sägekette aufgelegt wird. Auswechseln des Kettenrades: Die Sechskantmutter vor dem Kettenrad hat Linksgewinde, also rechtsherum lösen. Kettenrad m. Kupplungstrommel abnehmen und in einen Schraubstock spannen (Schutzbacken benutzen!). Das Kettenrad hat ebenfalls Linksgewinde - also rechtherum (mit Hammer und Dorn) lösen. Vor dem Einbauen des neuen Kettenrades m. Kupplungstrommel das freiliegende Nadellager mit Wälzlagerfett leicht einfetten. Bei der Montage die Anlaufscheibe nicht vergessen.

Bei Typ CX-Super-G:

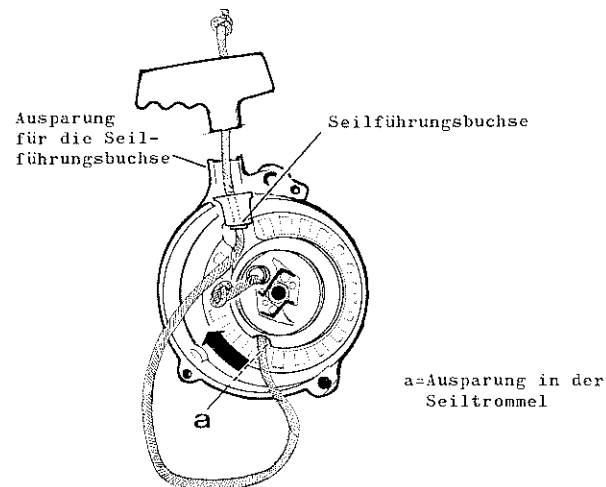
Die Sechskantmutter vor dem Kettenrad hat Normalgewinde (Rechtsgewinde) - also linksherum lösen. Das Kettenrad sitzt mit einer Passfeder fest auf der Welle und muß mit der (mitgelieferten) Abziehvorrichtung - bitte drei Schrauben benutzen! - abgezogen werden. Beim Zusammenbau die Kettenradwelle nicht fetten! Darauf achten, daß erst die Anlaufscheibe mit großer Bohrung, dann das Kettenrad und dann die zweite Anlaufscheibe mit kleiner Bohrung montiert wird.



Fliehkraftkupplung

Die DOLMAR-Fliehkraftkupplung hat Servowirkung - sie darf beim Sägen nicht schleifen, sonst nutzen sich die Kupplungsbeläge zu schnell ab. (Deshalb immer mit Vollgas schneiden - aber: zwischen den Schnitten Gas wegnehmen!) Abgenutzte Kupplungsbeläge können Sie leicht selbst auswechseln: Kettenrad m. Kupplungstrommel abnehmen (siehe "Kettenrad"), freigelegte Fliehgewichte mit Belagbügel und Federn abziehen und auswechseln. Dann die gesamte Kupplung - mit allen Teilen gleichzeitig - auf die Kupplungsnahe drücken. Nadellager vorher leicht einfetten!

Bei Typ CX-Super-G: Die 7 Schlitzschrauben des Getriebedeckels herauserschrauben, Getriebedeckel (25) vorsichtig mit einem Holzhammer lösen (Zylinderstift!). Achtung: Fließfettfüllung! Die komplette Kettenradwelle bleibt im Motorgehäuse sitzen, die anderen Getriebe-Teile sind im Getriebedeckel befestigt. Jetzt muß noch der abdichtende Gehäusedeckel für die Kupplungstrommel abgenommen werden (5 Senkschrauben), dann kann die Kupplungstrommel und die Kupplung - wie oben - abmontiert und ausgetauscht werden. Es darf kein Fett an die Kupplungsbeläge gelangen; also Raum hinter Gehäusedeckel evtl. säubern. Beim Zusammenbau den Getriebedeckel mit "flüssiger Dichtung" abdichten, Fließfett wieder auffüllen (siehe "Technische Daten").



Anwerfvorrichtung

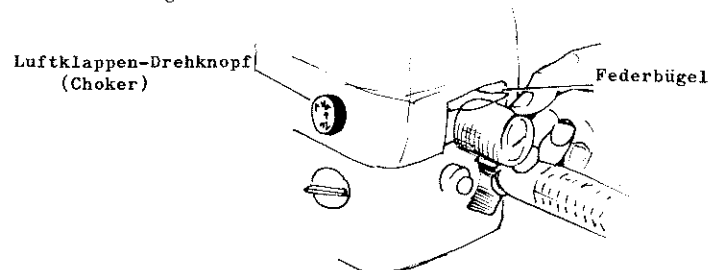
Wir wollen es nochmals betonen: Anwerfseil beim Anwerfen niemals zurückschnellen lassen, sondern zurückführen - sonst könnte die Rückholfeder brechen! Erneuern eines Anwerfseiles: Öl-Saugleitung und Öl-Druckleitung von der Ölpumpe lösen, Anwerfvorrichtung abschrauben (fassen Sie mit einem Schraubenzieher in die Schlitzlöcher bei den drei Befestigungsschrauben und drücken die Anwerfvorrichtung hebelartig heraus). Sodann werden folgende Teile abgenommen: ein Sicherungsring, zwei Bremsfedern, ein Druckring und noch ein Sicherungsring. Die Seiltrommel vorsichtig etwas anheben - und mit einem Schraubenzieher die Rückholfeder zurückhalten und die Aufhängung der Rückholfeder an der Seiltrommel abstreifen - Seiltrommel vollends abheben. Das neue Seil einführen und an beiden Enden (a=in der Seiltrommel, b=am Anwerfgriff) gut verknoten.

Rückholfeder auswechseln: Vorsicht! Die Rückholfeder muß langsam ausgewickelt werden. Den äußeren Haken der neuen Rückholfeder an dem langen Führungsstift einhängen und Rückholfeder langsam einwickeln. Vor dem Zusammenbau das innere Ende der Rückholfeder etwas vorziehen, damit der Haken an diesem Ende sicher in die Ausparung der Seiltrommel eingehängt werden kann. Seiltrommel aufstecken.

Seil vorher aufrollen, richtige Lage der Anwerfklinken beachten - prüfen, ob die Rückholfeder richtig eingerastet hat (durch Rechtsdrehen). Seiltrommel wieder sichern. Die Seiltrommel (mit dem heraushängenden Seil am Anwerfgriff in die Ausparung der Seiltrommel legen) nach rechts spannen und den Anwerfgriff mit dem befestigten Seil unter Vorspannung (!) in die Ausparung - für die Seilführungsbuchse - einhängen. Beim Wiederanbau der Anwerfvorrichtung muß der Zapfen der Ölpumpen-Antriebswelle in die Schlitzmutter der Kurbelwelle eingreifen. Am besten: Antriebswelle etwa 5 mm herausziehen, um das ineinandergreifen der Teile besser beobachten zu können. Bitte nicht mit dem Hammer nachhelfen! Ölleitungen wieder befestigen. Abgerissene Ölleitungen lassen sich leichter wieder aufstecken, wenn Sie die Enden der Ölleitungen vorher in heißes Wasser stecken - besonders, wenn Ölleitungen verhärtet sind.

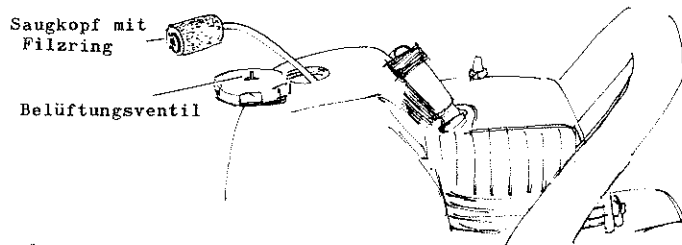
Luftfilter

Der Luftfilter muß öfter gereinigt werden. Bei harter Sägearbeit sogar zweimal am Tag! Vor dem Abnehmen des Luftfilters (Federbügel nach oben drücken, bei Bajonettverschluss: durch Linksdrehung lösen) Luftklappe (Choker) schließen, d.h. auf ZU. Reinigen des Luftfilters: Mit der offenen Fläche nach unten auf dem Handballen ausklopfen, gelegentlich in Benzin auswaschen. Nur mit sauberem Luftfilter erhalten Sie die volle Motorleistung!



Kraftstofffilter im Kraftstofftank

Nach etwa 100 Betriebsstunden sollte der Filzring erneuert werden: Saugkopf mit Filzring vorsichtig mit dem Finger oder einem Drahthaken aus dem Tank holen, Sicherungsklammer und Unterlegscheibe lösen – nun kann der Filzring ausgetauscht werden.



Belüftungsventil

Der kleine Stift im Tankverschluß (für den Kraftstofftank) dient zur Belüftung des Kraftstofftanks. Der Stift muß leicht beweglich sein, sonst gibt es Vergaserstörungen und der Motor läuft nicht einwandfrei.

Vergaser

Der TILLOTSON-Membranvergaser ist vom Werk eingestellt. Bei anderen Luftdruckverhältnissen am Einsatzort kann eine geringfügige Änderung der Grundeinstellung erforderlich sein. Die Grundeinstellung lautet:

Leerlaufstellschraube

Vorsichtig nach rechts bis zum Anschlag zudrehen – dann wieder 1 bis 1¼ Umdrehungen nach links aufdrehen.

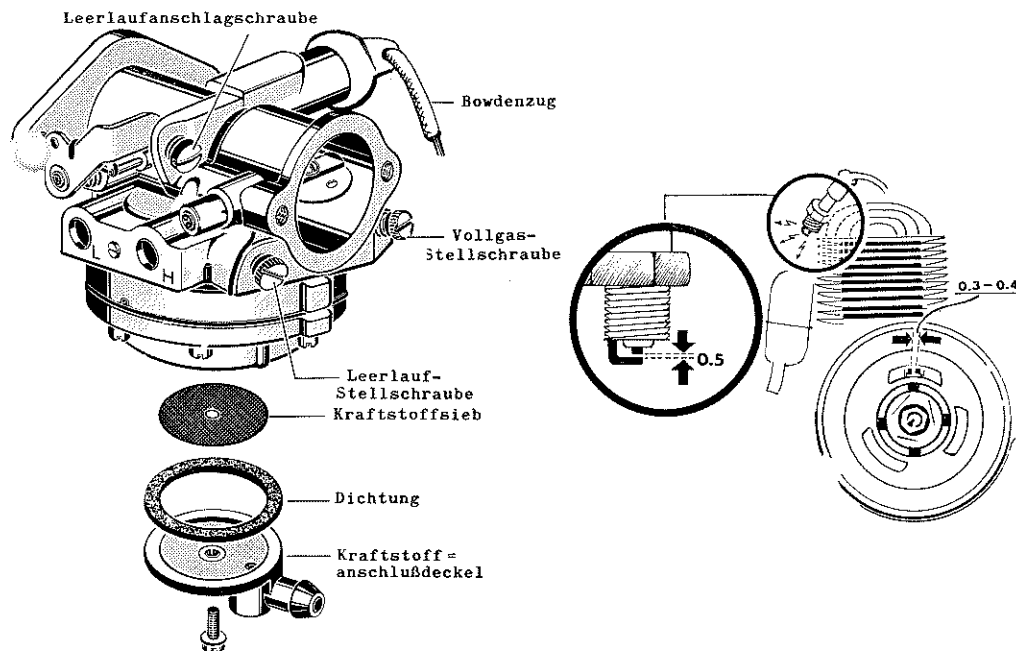
Vollgasstellschraube

Vorsichtig nach rechts bis zum Anschlag zudrehen – dann wieder etwa eine ¾ bis 1 Umdrehung nach links aufdrehen.

Diese beiden Stellschrauben bestimmen das richtige Mischverhältnis von Kraftstoff und Luft.

Der ruhige und gleichmäßige Leerlauf dagegen wird an der **Leerlaufanschlagschraube** reguliert – aber bei warmem Motor, bitte. Zum Schutz der Kupplungsfedern und Kupplungsbeläge den Leerlauf des Motors so niedrig wie möglich einregulieren. Außerdem läuft bei richtig eingestelltem Leerlauf die Sägekette **nicht** mit!

Störungen am Vergaser gibt es kaum. Der „TILLOTSON“ ist wartungsfrei, es sei denn, Schmutz ist durch unsauberen Kraftstoff in die Düsen und Ventile eingedrungen. Dann nehmen Sie den Vergaser auseinander und reinigen die Teile in sauberem Benzin. Bevor Sie den Vergaser abbauen, empfiehlt es sich, die Umgebung des Vergasers zu reinigen und den Vergaser auf einem sauberen Stück Papier auseinanderzunehmen!



Überprüfen der Zündung (oder: Hat die Zündkerze einen Zündfunken?)

Der Zündkerzenstecker wird abgezogen, die Zündkerze herausgeschraubt und gereinigt (oder auch nur getrocknet). Den richtigen Elektrodenabstand von 0,5 mm prüfen, die Zündkerze wieder am Zündkabel anschließen und die Zündkerze an Masse der Maschine (Zylinderkühlrippen) halten. Betätigen Sie jetzt die Anwerfvorrichtung und beobachten dabei, ob die Zündkerze funkt. Der Zündfunken muß **zwischen** den Elektroden überspringen. Sollte kein Zündfunken kommen, empfehlen wir eine neue Zündkerze mit dem Wärmewert 225. (Beru 225/14 UK/4, Elektrodenabstand 0,5 mm).

Hinweis für den Techniker: Der Zündzeitpunkt ist **3,4 mm** vor dem oberen Totpunkt. Der Kontaktabstand beträgt bei geöffnetem Unterbrecher **0,3 bis 0,4 mm**.

Kleines Kapitel über Fehlerursachen

Wenn der Motor schlecht oder gar nicht anspringt oder nicht auf Touren kommt,

dann prüfen Sie bitte, ob noch Kraftstoff im Tank ist. Es könnte auch sein, daß durch falsche Vergasereinstellung zuviel Kraftstoff in den Motor gelangt ist — dann Zündkerze heraus-schrauben, trocknen, Motor bei hineingeschobenem Luftklappen-Zugknopf einige Male durchziehen, erst dann Zündkerze wieder einschrauben und wie bei normalen (Kalt/Warm-)Start Motorsäge anwerfen. Eventuell ist auch der Zündkerzenstecker beschädigt — erneuern! Prüfen Sie Vergasereinstellung, das saubere (!) Kraftstoffsieb im Vergaser, den sauberen (!) Luftfilter und den sauberen (!) Kraftstofffilter (sowie das Belüftungsventil) im Kraftstofftank.

Wenn die Sägekette kein Öl bekommt,

dann ist vielleicht der Öltank leer — auffüllen. Oder die Ölbohrungen an der Sägeschiene und am Motorgehäuse, durch die das Sägekettenöl gedrückt wird, sind verschmutzt — bitte säubern!

Ist die Ölpumpe defekt — Werkstatt aufsuchen. Verstopften Saugkopf im Öltank können Sie selber reinigen.

Wenn Fehler beim Sägen auftreten (verlaufende oder holpernde Schnitte),

dann die Sägekette überprüfen: Bei verlaufenden Schnitten ist die Sägekette einseitig stumpf oder hat einseitig ungleiche Zahn-längen — sofort nachschärfen, gleiche Schärfe-winkel beachten (links/rechts).

Schneidet die Sägekette zu schwer, dann ist sie stumpf oder hat falsche Brust- oder Schärfe-winkel — nachschärfen. Vielleicht sind die Tiefenbegrenzer zu hoch — alle tiefer feilen. Bei nur teilweise tiefer gefeilten Tiefenbegrenzern holpert die Sägekette. Wenn die Sägekette reißt, dann kann es auch hier durch falsch geschärfte Sägekettenzähne, durch zu stramme Sägekettenspannung (in Verbindung mit unzureichender oder gar fehlender Sägekettenschmierung!) oder auch durch ein beschädigtes Kettenrad herrühren.

Wenn noch immer Fehler beim Sägen auftreten (schiefe, verlaufende Schnitte),

dann überprüfen Sie die Sägeschiene: Sind die Laufflächen an der Sägeschienennut einseitig verschlissen — sofort begradigen, und zukünftig Motorsäge beim Schneiden am Bügelgriff führen, Sägeschiene öfters wenden, Sägekette richtig schärfen und Kettenrad rechtzeitig auswechseln!

Immer sauberes Sägekettenöl verwenden. Auf ausreichende Sägekettenschmierung achten!

Lieber Motorsägenbesitzer,
das wär's. Größere Reparaturen lassen Sie lieber in einer DOLMAR-Werkstatt ausführen.
Was noch besser ist: Lesen Sie dieses Büchlein und heben Sie es gut auf!

