

# DOLMAR



**Einmann-Motorsägen  
und  
Zweimann-Motorsägen  
mit Benzinmotor**

**Bedienungsanleitung**

<b>Vor dem Sägen: Sicherheitsregeln beachten</b>	
Zusammenbau und Sägekette spannen	2
Tanken	3
Motor starten und abstellen	3/4
Sägekettenschmierung	4
Handhabung der Motorsäge (Beim Ablängen, beim Fällen)	4
<b>Pflege und Wartung:</b>	5
Kettenrad	6
Flehkraftkupplung	6
Sägekette (Schärfeanleitung)	7
Anwerfvorrichtung	8
Sägeschiene	9
Ölpumpe für die Sägekettenschmierung	9
Überprüfen der Zündung (mit Unterbrecher-Kontakten)	10
Kontaklose Zündung (Elektronik)	11
Vergaser	12/13
Luftfilter	13
Kraftstofffilter im Kraftstofftank	14
Belüftungsventil am Kraftstofftank	14
Wenn die Motorsäge längere Zeit nicht gebraucht wird	14
Kleines Kapitel über Fehlerursachen	15

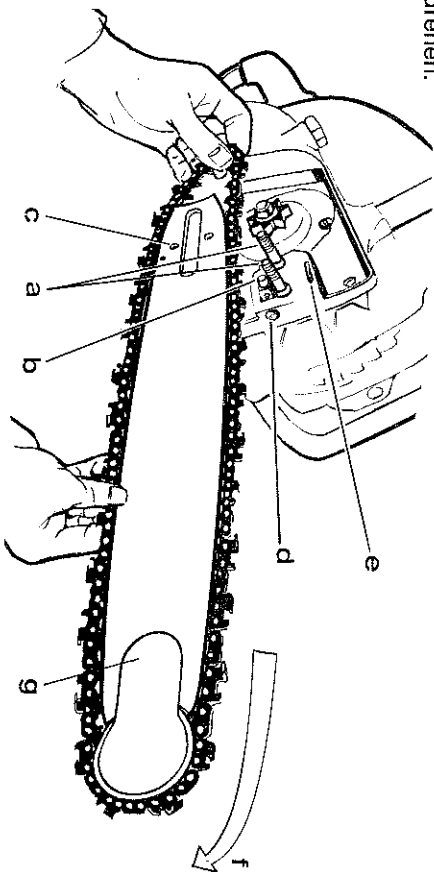
DOLMAR-Motorsägen sind tausendfach erprobt und bewährt. In aller Welt werden täglich mit DOLMAR-Motorsägen Bäume gefällt und Holz gesägt! Geben Sie Ihrer neuen „DOLMAR“ aber auch die nötige Pflege! Alles Wissenswerte hierüber steht in diesem Büchlein. So manches Verschleißteil können Sie selber auswechseln, größere Reparaturen führt besser der DOLMAR-Fachmann aus. Und vergessen Sie bitte nicht, die Garantiekarte auszufüllen und zurückzusenden!

**Vor dem Sägen: Sicherheitsregeln beachten!**

1. Immer mit Schutzhelm arbeiten! 2. Nicht rauchen beim Einfüllen von Kraftstoff! 3. Motorsäge nicht mit laufendem Motor transportieren! 4. Niemand darf sich im Schwenkbereich der Motorsäge aufhalten! 5. Achten Sie auf sicheren Stand bei der Arbeit! 6. Immer erst Zackenleiste in das Holz setzen, dann sägen! 7. Beim Fällen seitwärts vom fallenden Baum stehen! 8. Auf herabfallende Äste achten! 9. Motorsäge bei der Arbeit immer mit beiden Händen halten! 10. Neue Sägeketten nach kurzer Schnittzeit unbedingt nachspannen! 11. Die Spannung der Sägekette nicht bei laufendem Motor prüfen! 12. Immer alle erreichbaren Schrauben und Muttern auf festen Sitz prüfen!

**Zusammenbau und Sägekette spannen**

Sechskantmuttern der Befestigungsbolzen (a) lösen und dann den Kettenrad-Schutz abnehmen. Legen Sie die Sägekette so in die Sägeschiennut, daß die Schneidkanten der Hobelzähne auf dem oberen Teil der Sägeschiene in Richtung (f) Sägeschienspitze zeigen. Das überhängende Ende der Sägekette über das Kettenrad legen und gleichzeitig die Sägeschiene mit der aufgelegten Sägekette auf die beiden Befestigungsbolzen (a) setzen. Beim Aufsetzen der Sägeschiene soll der Spannzapfen (b) in die untere Spannzapfenbohrung (c) der Sägeschiene einrasten. Notfalls die Spannschraube (d) nach links oder rechts drehen — der Spannzapfen schiebt sich dann nach hinten oder nach vorn. Kettenrad-Schutz wieder leicht anschrauben (Federschreiben nicht vergessen) und jetzt erst Sägekette spannen: Spannschraube (d) nach rechts drehen.



Die Sägekette soll bei Sägeschielen mit Umlenkkrolle (g) stramm sitzen, aber sich von Hand noch leicht durchziehen lassen. Bei Sägeschielen ohne Umlenkkrolle muß die Sägekette etwa 2 bis 3 mm durchhängen.

Zum Schluß Kettenrad-Schutz fest anschrauben. Achten Sie beim Zusammenbau auf saubere Auflageflächen an Sägeschiene und Motorgehäuse. Sehr sauber müssen auch die kleinen Ölbohrungen (e) in diesen Teilen sein. Hierdurch wird das Sägekettenöl in die Sägeschiennut gepumpt, damit die Sägekette während des Sägens geschmiert wird!

**Tanken**

**Kraftstoff (Großer Tankerschluß):**

Tanken Sie Zweitaktgemisch 25 : 1, also auf 25 Liter Normalbenzin kommt 1 Liter Motoröl, Viskosität SAE 30. (Für 1 Ltr. Benzin = 40 ccm Öl.) Während der Einlaufzeit — die ersten 40 Betriebsstunden — nehmen Sie ein Mischungsverhältnis von 20 : 1. Verwenden und Tankerschluß sauber machen! Markenöl. Vor dem Einfüllen gut mischen und Tankerschluß sauber machen! Daß der Kraftstoff sauber sein muß — ist klar. Verunreinigungen verursachen Vergaserstörungen! Wenn die vollgetankte Motorsäge einige Tage stillgestanden hat, vor dem Anwerfen gut schütteln (Kraftstoff mischen)!

**Sägekettenöl (Kleiner Tankverschluss):**

Tanken Sie auf keinen Fall Altköl! Richtig ist immer ein „Spezial-Sägekettenöl“, durch Ihren DOLMAR-Dienst erhältlich. Vorübergehend genügt auch ein sauberes Maschinenöl, Viskosität SAE 30. Vor dem Einfüllen Tankverschluss sauber machen.

Füllen Sie spätestens immer dann Sägekettenöl nach, wenn auch Kraftstoff getankt werden muß. Achten Sie während des Betriebes auf ausreichende Sägekettenenschmierung.

**Motor starten und abstellen**

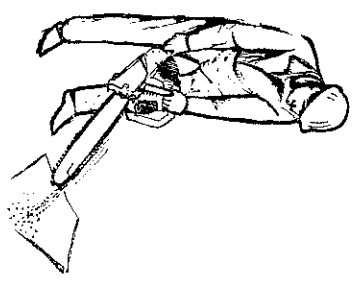
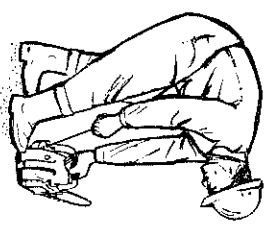
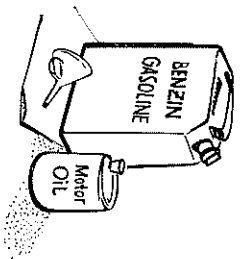
Motorsäge auf den Boden stellen und auf sicheren Stand achten. Chokerklappe schließen: durch Herausziehen des Choker-Zugknopfes oder durch Drehen des Drehknopfes in Pfeilrichtung „Start“.

Kurzschluß-Kippschalter (nur bei einigen DOLMAR-Motorsägen) in Stellung „ON“. Gashebel in Halbgasstellung arretieren und Anwerfgriff 3-5 mal langsam herausziehen; dadurch wird zündfähiges Gasgemisch erzeugt. Jetzt, bei neu einsetzendem Kompressionsdruck, Motor ruckartig anwerfen. Anwerfgriff nicht plötzlich loslassen, sondern langsam zurückführen! Nach den ersten Zündungen, Choker-Zugknopf sofort wieder hineinschieben, beziehungsweise Drehknopf auf „Normal“ drehen.

Das Starten eines warmen Motors erfolgt bei geöffneter Chokerklappe. Abstellen des Motors: Kurzschlußknopf drücken, bis Motor und Sägekette stillstehen oder Kurzschlußschalter in Stellung „OFF“.

**Sägekettenenschmierung**

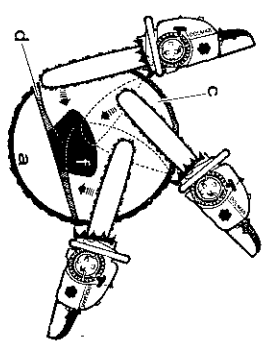
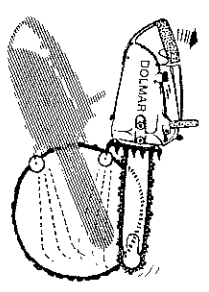
Sobald der Motor läuft, fördert die mechanisch angetriebene Ölpumpe das Sägekettenöl zur Sägevorrichtung in die Sägeschiennut. An den durchsichtigen Ölleitungen können Sie erkennen, ob das Sägekettenöl gefördert wird. Eine andere Prüfung: Motorsäge mit der Sägeschienspitze nach unten halten, Gas geben, bis die Sägekette mitläuft — dann muß sich auf hellem Grund eine Ölspur abzeichnen. Bei den meisten DOLMAR-Motorsägen kann die Fördermenge des Sägekettenöles an der Ölpumpe eingestellt werden. Siehe Kapitel „Ölpumpe für die Sägekettenenschmierung“.



**Handhabung der Motorsäge**

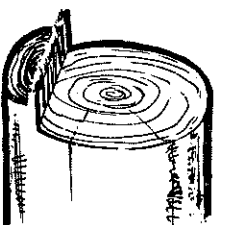
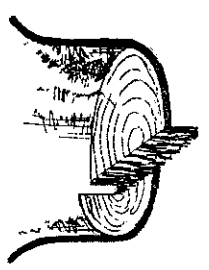
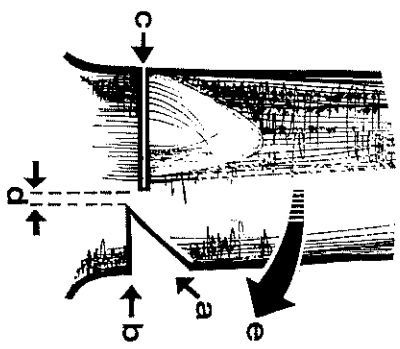
Machen Sie erst ein paar Probeschnitte mit der Motorsäge und spannen dann die Sägekette bei abgestelltem Motor nach. Laufende Sägekette niemals den Erdboden berühren lassen, sonst ist die Sägekette schnell stumpf. Die Gefahr der Bodenberührung besteht vor allem dann, wenn liegende Stämme abgelängt werden.

**Beim Ablängen:** Zackenleiste ansetzen — Gas geben — und mit laufender Sägekette in das Holz einsägen; dabei Motorsäge am Pistolenhandgriff hochziehen (Zackenleiste = Drehpunkt) und mit der anderen Hand Motorsäge am Bügelgriff führen. Mit einem Schnitt ist es selten getan. Also, nachsetzen: Bei leichtem Druck auf den Bügelgriff unter Vollgas weiterschneiden und Motorsäge vom Stamm zurückziehen, Zackenleiste tiefer ansetzen und 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 (a), der die Fallrichtung (e) des Baumes bestimmt. Dann der Fallschnitt (c), der stets etwa 3 cm höher liegt, als die Fallkerbschle (b)! Dabei nicht die Bruchleiste (d) durchschneiden — sonst höchste Gefahr!

Bäume, deren Stammdurchmesser größer als die Länge der Sägeschiene sind, werden durch mehrfaches Nachsetzen (wie beim Ablängen) gefällt. Achten Sie auf einen geraden Schnitt: Hierzu Motorsäge am Bügelgriff richtig führen. Bei starken Hölzern vor Beginn des Fallschnittes vom Fallkerb aus das Stammherz durchstechen.



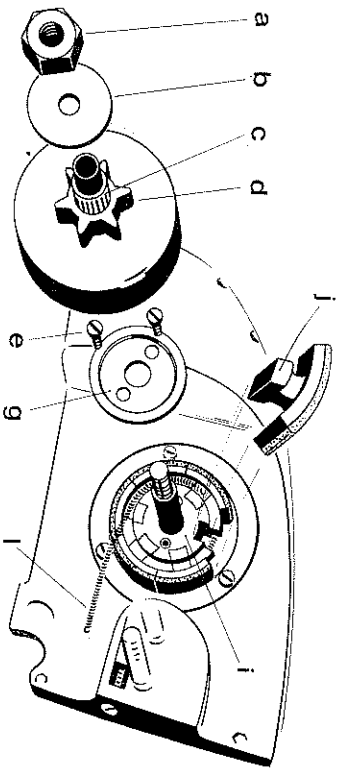
- a) Fallkerb
- b) Fallkerbschle
- c) Fallschnitt
- d) Bruchleiste
- e) Fallrichtung
- f) Herzschnitt

## Kettenrad

Die Beanspruchung des Kettenrades ist besonders groß. Ein verbrauchtes, an den Zähnen stark eingelaufenes Kettenrad also rechtzeitig auswechseln. Die Sechskantmutter (a) vor dem Kettenrad hat Linksgewinde — also rechts herum lösen. Dazu die Kurbelwelle gegen einen Kolbenstopper (Sonderzubehör) im Zündkerzenloch vorsichtig festsetzen.

Bei der Mehrzahl der DOLMAR-Motorsägen sind Kettenrad und Kupplungstrommel hartverfettet. Es muß also die komplette Einheit ausgetauscht werden. Wenn das Kettenrad (d) von der Kupplungstrommel abschraubbar ist, kann mit einer Spezial-Montagevorrichtung (DOLMAR-Werkzeug) die Kupplungstrommel festgeklemmt und das Kettenrad rechts herum gelöst werden.

Vor dem Einbauen des neuen Kettenrades mit Kupplungstrommel (d) das freiliegende Nadellager (c) mit Wälzlagerfett von innen leicht einfetten. Bei der Montage: Anlaufscheibe (b) nicht vergessen!



## Fliehkraftkupplung

Die Kupplung soll beim Sägen nicht schleifen, sonst nutzen sich die Kupplungsbeläge zu schnell ab. Deshalb immer mit Vollgas schneiden, aber zwischen den Schritten Gas wegnehmen. Die Ketten-geschwindigkeit wird beim Schneiden durch mehr oder weniger Druck auf die Motorsäge reguliert.

Fliehkraft auswechseln: Sechskantmutter (a) rechts herum lösen. Kettenrad mit Kupplungstrommel (d) abnehmen. Vordere Führungsscheibe (g) der Kupplung abnehmen durch Lösen der Senkschrauben (e). Herausziehen eines Fliehkraftgewichtes (f) läßt die Ringfeder (j) abspringen. Jetzt können alle Fliehkraftgewichte (immer nur satzweise!) ausgetauscht werden. Danach Ringfeder wieder in die Nut einlegen (vorher Federenden zusammenhaken) und die Führungsscheibe (g) wieder fest anschrauben.

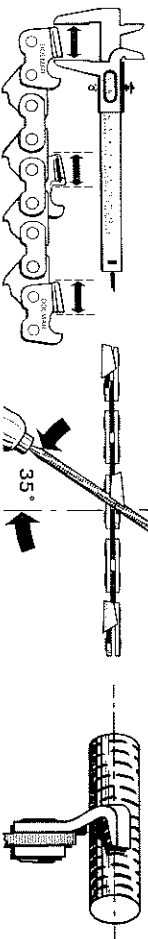
Ist eine der beiden Ringfedern beschädigt, muß die Nabe abgezogen werden, da grundsätzlich beide Federn gleichzeitig ausgewechselt werden müssen. — Abziehvorrichtung im Sonderzubehör.

Vor Aufsetzen der Nabe prüfen, ob Konus von Nabe und Kurbelwelle sauber und absolut fettfrei sind. Nadellager (c) vor Montage von innen leicht einfetten. Die Kupplungsbeläge dürfen nie Fett abbekommen!

## Sägekette

Bei einer richtig geschärften Sägekette haben alle Hobelzähne gleiche Dachlänge, gleiche Schärft- und Brustwinkel und gleiche Höhe der Tiefenbegrenzer. Die Vorteile sind: Glatte Schnittflächen, enorme Schnittleistung, geringer Kraftaufwand beim Sägen und weniger Kraftstoffverbrauch! Achten Sie auch immer auf gute Sägeketten-schmierung. Damit die Gelenke geschmeidig bleiben, legen Sie die Sägekette öfter in ein Ölbad. Jede neue Sägekette längt sich in der ersten halben Arbeitsstunde — also nachspannen! Vor Auflagen einer neuen Sägekette das Kettenrad prüfen: Stark ausgelaufene Kettenräder sind Gefahr für eine neue Sägekette! Am besten zwei Sägeketten abwechselnd benutzen. Während man mit der einen Sägekette schneidet, liegt die andere — gut geschärft — im Ölbad.

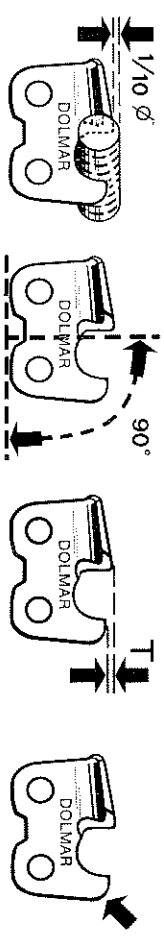
**Schärfranleitung für DOLMAR-Dreilaschen-Hobelzahn-Sägeketten:**



Alle Hobelzähne in einer Sägekette müssen gleiche Zahndachlängen haben. Richtiger Schärftwinkel ist = 35°. Beachten Sie die auf der Schärftkluppe eingezzeichneten Schärftwinkel, beziehungsweise die Richtungskanten am Feilbock.

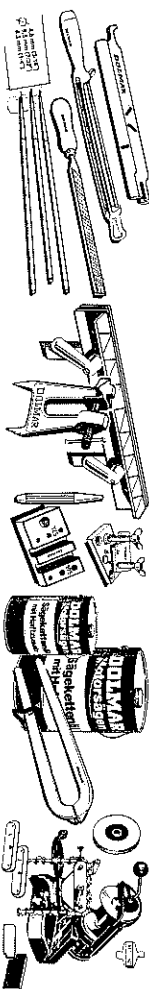
Rundfeile waagrecht führen! Die richtige DOLMAR-Felle verwenden. Nach halbverbrauchtstem Zahn nächst kleineren Feilendurchmesser benutzen!

Sägeketten-Teilung	Feilendurchmesser
0,404"	4,8 mm (3/16")
7/16"	5,5 mm (7/32")
	6,3 mm (1/4")



1/10 des Feilen-Durchmessers über dem Zahndach führen. Am besten den DOLMAR-Feilenhalter benutzen! Brustwinkel ist immer 90°.

Richtige Spanntiefe (T) = Tiefenbegrenzer nach Meßlehre befeilen und Tiefenbegrenzer vorne stets wieder gut abrunden.



**DOLMAR-Feilvorrichtungen** \* (Feilhalter, Rundfeile, Flachfeile und Kettensägefeile) für Hobelzähnen.

**DOLMAR-Rundfeilen** \* in verschiedenen Durchmessern je nach Sägekettenmodell, passend für DOLMAR-Feilvorrichtung.

**DOLMAR-Feilbock** zum Schärften der aufgelagerten Kette. **DOLMAR-Schärftkluppe** für exaktes Ketten-schärfen.

**DOLMAR-Schärftapparat** \* für Sägeketten. Präzises Schärfen erhält die Leistung der Sägekette.

**DOLMAR-Sägekettenöl** mit Hartzusatz gewährleistet hervorragende Kettenschmierung, erhöht die Lebensdauer.

**DOLMAR-Nietwerkzeuge** \* mit Nietamboß und Drehheber für verschiedenste Sägeketten. Nützlich auch für unterwegs.

**DOLMAR-Sägeketten-schutz** aus Kunststoff schützt Ihre Sägekette beim Transport und bei der Lagerung.

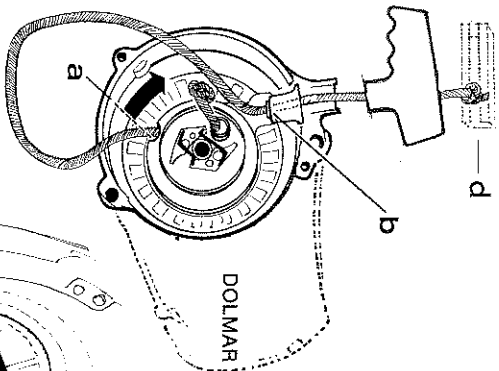
**Hinweis:** Bei Bestellung des Zubehörs bitte stets Ihre Sägekettenmodelle angeben!

## Anwerfvorrichtung

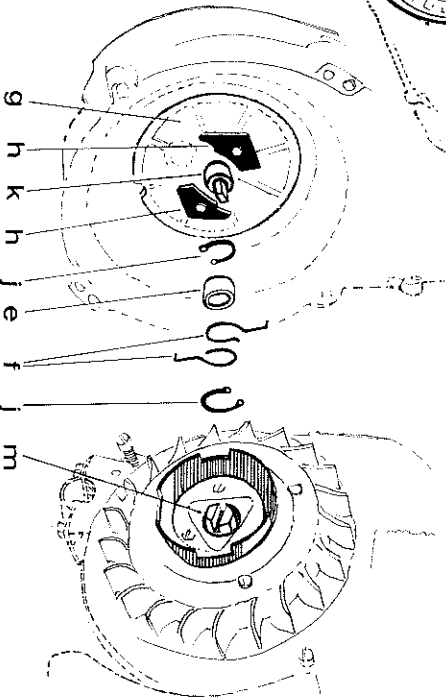
Wir wollen es nochmals betonen: Anwerfseil beim Anwerfen niemals zurück-schnellen lassen, sondern zurückführen — sonst könnte die Rückholfeder brechen! Anwerfseil nie bis zum Anschlag herausziehen!

**Anwerfseil erneuern:** Ölleitungen abschrauben oder von den Pumpenanschlüssen abziehen und dann Ventilatorgehäuse abschrauben. Alte Seilreste entfernen. Das neue Seil in die Seiltrommel einfädeln und durch die Seilführungsbuchse (b) ziehen. Nehmen Sie dabei einen Drahtnaken zur Hilfe. Das Seilende in der Seiltrommel mit einem festen Knoten sichern. Das andere Ende am Anwerfgriff ebenfalls mit einem Knoten (d) versehen.

Vor dem Spannen, Seiltrommel mit der Aussparung (a) unter die Seilführungsbuchse (b) drehen, das Seil durch diese Aussparung (a) aus der Seiltrommel herausführen, dabei Seilschlaufe bilden.

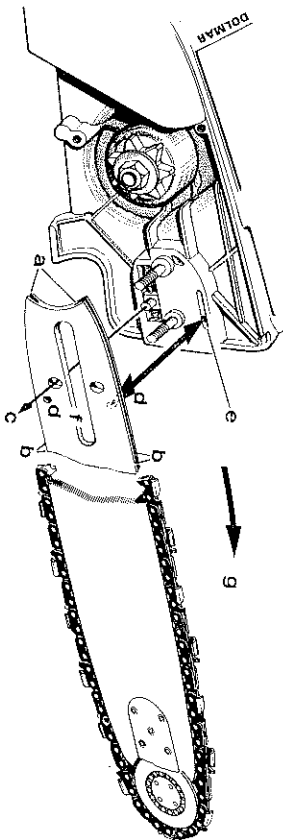


Jetzt kann die Rückholfeder durch 5-6 Umdrehungen der Seiltrommel (4 1/2 Umdrehungen bei Typ CA) rechtsherum gespannt werden, dabei bleibt das Seil noch aus der Aussparung hängen. Die gespannte Seiltrommel gut festhalten — sonst hakt beim Zurückschnellen die Rückholfeder aus! Das Seil nun am Anwerfgriff straffziehen und gegen den Federdruck langsam aufspulen lassen.



**Rückholfeder auswechseln:** Ventilatorgehäuse oder Anwerfvorrichtung abschrauben, einen Sicherungsring (i), zwei Bremsfedern (f), einen Druckring (e) und noch einen Sicherungsring (j) lösen. Die Seiltrommel (g) vorsichtig etwas anheben — mit einem Schraubenzieher die Rückholfeder zurückhalten und abstreifen. Die nun freiliegende Rückholfeder mit Federgehäuse kann mit einer Spitzzange bequem herausgehoben und ausgewechselt werden.

Wiederanbau des Ventilatorgehäuses oder der Anwerfvorrichtung: Der Zapfen der Ölpumpenantriebswelle (k) muß in die Nutmutter (m) auf der Kurbelwelle eingreifen. Um das Inneinandergreifen der Teile besser beobachten zu können, Ölpumpenantriebswelle etwa 5 mm herausdrehen. Die Ölleitungen lassen sich leichter wieder aufstecken, wenn man die Enden der Ölleitungen vorher in heißes Wasser hält — besonders, wenn Ölleitungen verhärtet sind.



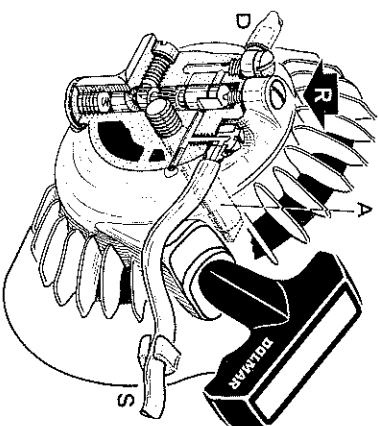
## Sägekettenschmierung

In der Sägekettenschneide befindet sich oberhalb des Führungsschlitzes (f) eine kleine Ölbohrung (d), durch die das Sägekettenöl in die Sägekettenschneide (a) gedrückt wird. Halten Sie diese Ölbohrung in der Sägekettenschneide sowie die Ölbohrung im Motorgehäuse (e) sauber! Wenden Sie auch des öfteren die Sägekettenschneide: Obere Sägekettenschneide nach unten. Dadurch wird eine gleichmäßige Abnutzung der Laufflächen (b) und eine längere Lebensdauer von Sägekettenschneide und Sägekette erreicht. Natürlich muß nach dem Wenden die Sägekette wieder richtig aufgelegt werden: Die Schneidkanten der Hobelzähne, die in der oberen Sägekettenschneide laufen, zeigen in Richtung (g) zur Sägekettenschneide! Zum Reinigen der Sägekettenschneide liegt ein Nutreiniger dem DOLMAR-Werkzeugsatz bei.

## Ölpumpe für die Sägekettenschmierung

Die DOLMAR-Kolbenölpumpe wird mechanisch durch Kurbelwelle und Ölpumpenantriebswelle (A) angetrieben und arbeitet daher zuverlässig und drehzahlgerecht. Sie saugt das Sägekettenöl aus dem Öltank durch die Sägekettenölleitung (S) und drückt es durch die Öldruckleitung (D) und Ölbohrungen in die Sägekettenschneide. Manche Ölpumpen sind mengenregulierbar: Einstellschraube (R) rechtsherum drehen = weniger Öl, linksherum drehen = mehr Öl.

Immer genügend sauberes Sägekettenöl tanken, dann ist eine Wartung der Ölpumpe nicht notwendig — sie schmiert sich selbst. Gelegentlich den Filter im Öltank auf Sauberkeit überprüfen.



## Überprüfen der Zündung (mit Unterbrecher-Kontakten)

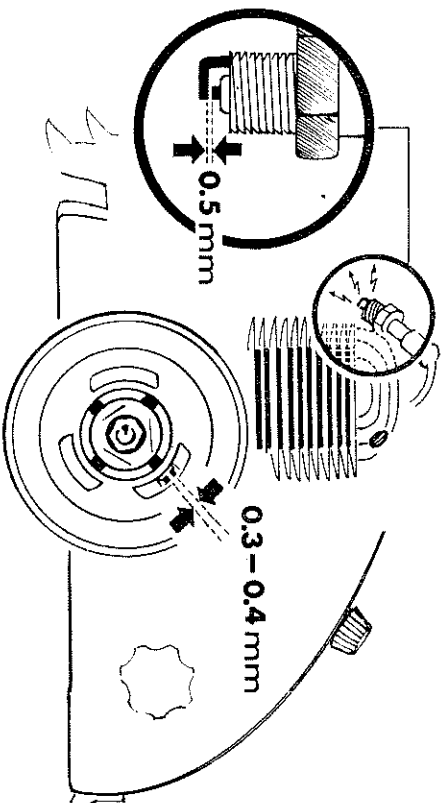
Der Zündkerzenstecker wird abgezogen, die Zündkerze herausgeschraubt und gereinigt oder getrocknet. Den richtigen Elektrodenabstand von 0,5 mm prüfen, und gegebenenfalls die Masse-Elektrode nachrichten. (Normaler Abbrand = 0,1 mm nach ca. 40 Betriebsstunden (5000 km). Nach etwa 160 Betriebsstunden (entsprechend 20 000 Auto-km) müßte die Kerze erneuert werden.) Zündkerze wieder am Zündkabel anschließen und an die Zylinderkühlrippen halten, aber nicht in die Nähe des Zündkerzenloches. Jetzt Anwerfvorrichtung betätigen und beobachten, ob die Zündkerze funkt: Der Zündfunke muß zwischen den Elektroden überspringen.

Bei verbrauchten oder schadhafte Elektroden neue Zündkerze einsetzen (Wärmewert 225).

**Hinweis für den Techniker:** Der Abstand der geöffneten Unterbrecherkontakte im Schwungradmagnetzünder beträgt 0,3 bis 0,4 mm.

### Zündzeitpunkte:

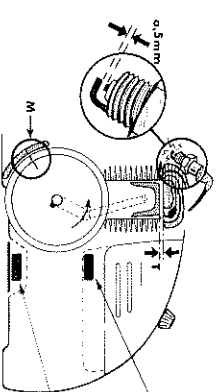
CA	2,0 mm vor dem oberen Totpunkt
CC, CC-Super	2,2 mm vor dem oberen Totpunkt
CT (CT-G)	3,4 mm vor dem oberen Totpunkt



Um die genaue ZündEinstellung zu kontrollieren, ohne die Maschine zu demontieren, gibt es bei DOLMAR das „ZEP“ (Zündungs-Einstell-Prüfgerät, 956 001 000). Mit der Meßuhr kann der obere Pleuellager-Totpunkt ganz exakt bestimmt und mit dem Kopfhörer-Gerät dann der Zündungsmoment, beziehungsweise das Öffnen der Unterbrecherkontakte, genau abgehört werden. Ein Gerät zur Arbeitserleichterung, für Fehlersuche und Fehlerbestimmung.

## Kontaktlose Zündung (Elektronik)

DOLMAR-Motorsägen mit kontaktloser Zündung sind äußerlich am angebauten elektronischen Schaltgerät erkennbar. Es sitzt bei der:



... DOLMAR CT, Typ-Nr. 115, auf dem Pleuellager, unter der Abdeckhaube.  
 ... DOLMAR CC-Super, Typ-Nr. 117, unter dem Pleuellager, hinter der Grundplatte.

**Die Zündanlage** hat keine Unterbrecherkontakte. Der Zündstrom wird über das elektronische Schaltgerät gesteuert, welches mit der jeweils dazugehörigen komplett bestückten Ankerplatte werkseitig genau abgestimmt ist. Abgestimmt wird, mit Hilfe einer Zündlichtpistole, auf die günstige Motor Drehzahl von 6000 U/min. Montiert und eingestellt wird die Zündanlage durch exakte ÜberEinstellung der drei Markierungen (M) an Schwungrad, Ankerplatte und Pleuellager. Bei defekter Zündanlage müssen Ankerplatte und Schaltgerät zusammen ausgetauscht werden. Prüf- und Reparatur-Anleitungen sind in Vorbereitung.

**Überprüfen der Zündung** an der Zündkerze, siehe Seite 10.

**Zündkerze:** Wärmewert = 225, Elektrodenabstand = 0,5 mm.

**Die Zündzeitpunkte (T)** ergeben sich bei Übereinstimmung der Markierungen (M) automatisch:

DOLMAR CC-Super	= 1,8 mm vor oberem Totpunkt
DOLMAR CT	= 2,6 mm vor oberem Totpunkt

**Beim evtl. Auswechseln der Pleuellager-Magnetseite beachten:**

1. Pleuellager in Zündzeitpunkt-Stellung bringen
2. Markierung des aufgesteckten Schwungrades sehr genau auf das neue Pleuellager übertragen
3. Schwungrad wieder abnehmen
4. Ankerplatte nach neuer Markierung des Pleuellagers ausrichten und festschrauben
5. Schwungrad aufsetzen (vorderer Pleuellager und -bohrung mit Trichloräthylen reinigen!), dann folgendermaßen festschrauben:  
 bei der DOLMAR CC-Super mit 3,5 kpm  
 bei der DOLMAR CT mit 5,0 kpm

## Vergaser

Die **Leerlauf-Stellschraube** und die **Vollgas-Stellschraube** bestimmen das richtige Mischverhältnis von Kraftstoff und Luft. Sie sind vom Werk eingestellt. Andere Luftdruckverhältnisse am Einsatzort können eine geringfügige Änderung der Einstellung erforderlich machen. Die Grundeinstellung lautet: Stellschrauben bis zum Anschlag zudrehen – dann aufdrehen

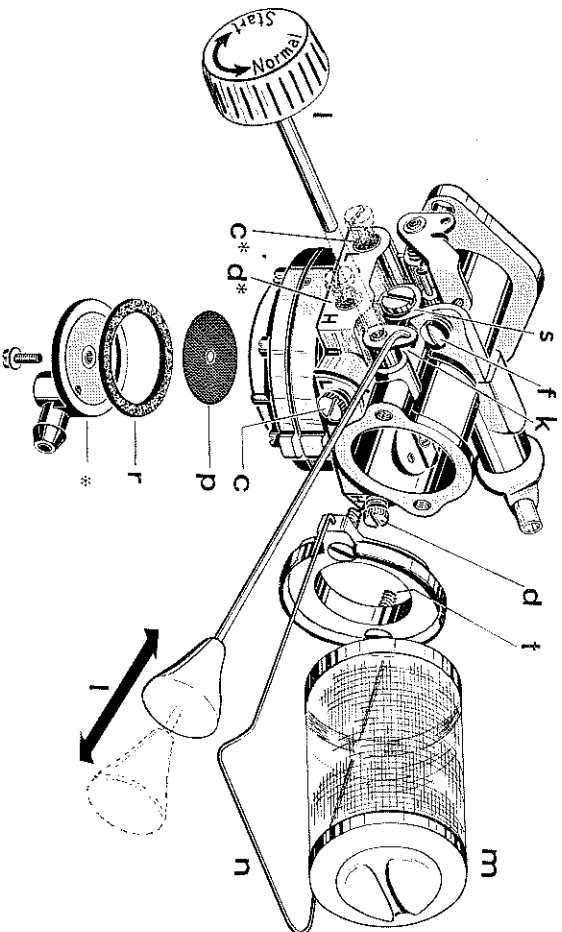
### die Leerlauf-Stellschraube (L)

für die Typen CC, CC-Super . . . . . =  $\frac{3}{4}$  bis 1 Umdrehung  
für die Typen CA, CT \*) , CT-G \*) . . . . . = 1 bis  $1\frac{1}{4}$  Umdrehungen

### die Vollgas-Stellschraube (H)

für die Typen CA . . . . . =  $\frac{3}{4}$  bis 1 Umdrehung  
für die Typen CC, CC-Super . . . . . = ca. 1 Umdrehung  
für die Typen CT \*) , CT-G \*) . . . . . = 1 bis  $1\frac{1}{4}$  Umdrehungen

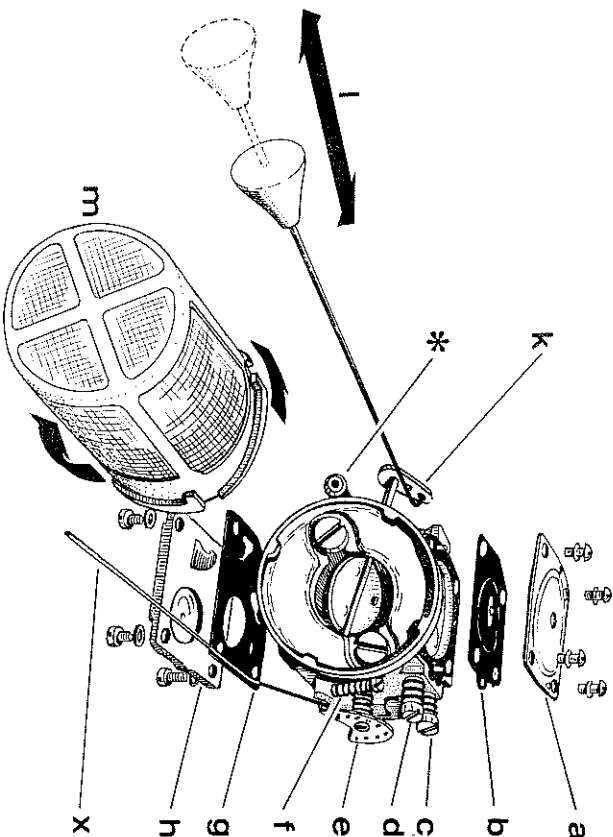
\*) Keinstfalls, weniger als 1 Umdrehung öffnen!



- a) Membrandeckel
- b) Steuermembrane
- c) Leerlauf-Stellschraube
- c\*) Leerlauf-Stellschraube beim Typ CT
- d) Vollgas-Stellschraube
- d\*) Vollgas-Stellschraube beim Typ CT
- e) Drosselklappenwelle
- f) Leerlauf-Anschlagschraube
- g) Pumpenmembrane
- h) Pumpendeckel
- x) Gasgestänge
- \*) Kraftstoffanschluß
- k) Chokerwelle mit Hebel
- l) Choker-Drehknopf bzw. Choker-Zugknopf
- m) Luftfilter
- n) Federbügel
- p) Kraftstoffsieb
- r) Dichtung
- s) Regler-Ventil
- t) Senkschraube

Der ruhige und gleichmäßige Leerlauf wird bei warmem Motor an der **Leerlauf-Anschlagschraube** eingestellt. So niedrig wie möglich, damit die Kupplung nicht schleift und die Sägekette nicht mitläuft. Durch unsauberen Kraftstoff kann Schmutz in den Vergaser eingedrungen sein. Nehmen Sie dann den Vergaser auseinander und legen die in Benzin gereinigten Teile auf ein Stück sauberes Papier. Decken Sie nach dem Abnehmen des Vergasers die Ansaugöffnung im Zylinder ab, damit kein Schmutz eindringen kann.

Beim Typ CT: Senkschrauben für Luftfilterflansch (t) mit flüssiger Dichtung einsetzen.



### Luftfilter

Der Luftfilter (m) muß öfter gereinigt werden. Bei harter Sägearbeit sogar mehrmals am Tag! Vor dem Abnehmen des Luftfilters Choker-Klappe schließen: Zugknopf herausziehen oder Drehknopf auf „Start“ drehen. Reinigen des Luftfilters: Mit der offenen Fläche nach unten auf der Hand ausklopfen oder in Benzin auswaschen.

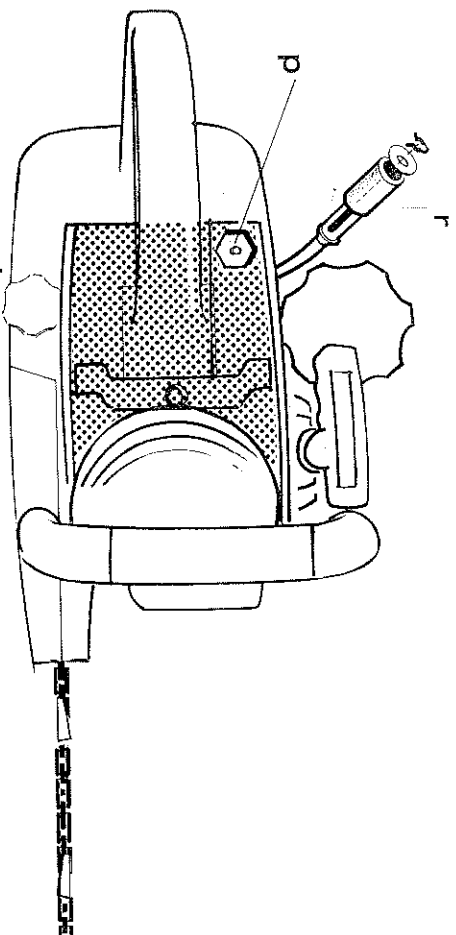
Nur mit sauberem Luftfilter erhalten Sie die volle Motorleistung!

## Kraftstofffilter im Kraftstofftank

Nach etwa 100 Betriebsstunden sollte der Filzring (r) erneuert werden: Saugkopf vorsichtig aus dem Tank holen und Sicherungsklammer und Unterlegscheibe lösen. Nun kann der Filzring ausgetauscht werden.

## Belüftungsventil am Kraftstofftank

Der kleine Stift des Belüftungsventils für den Kraftstofftank muß leicht beweglich sein, sonst gibt es Vergaserstörungen und der Motor läuft nicht einwandfrei. Gegebenenfalls das komplette Belüftungsventil (p) auswechseln.



- Wenn die Motorsäge längere Zeit nicht gebraucht wird**
1. Kraftstofftank und Öltank leeren
  2. Vergaser durch Motorbetrieb ohne Kraftstoffzufuhr leerlaufen lassen
  3. Zylinderlaufbahn einölen (ca. 1 cm Korrosionsschutz-Öl durch das Zündkerzenloch einfüllen und Motor einige Male durchdrehen)
  4. Motor und Sägevorrichtung äußerlich gründlich reinigen
  5. Gereinigte und geschärfte Sägekette im Ölbad aufbewahren
  6. Sägekette und andere Blankteile leicht einfetten
  7. Motor und Sägevorrichtung an trockenen Platz stellen und am besten noch in Ölpapier einwickeln

## Kleines Kapitel über Fehlerursachen

**Wenn der Motor schlecht oder gar nicht anspringt oder nicht auf Touren kommt,** prüfen Sie zuerst, ob noch Kraftstoff im Tank ist. Es könnte auch sein, daß durch falsche Vergasereinstellung zuviel Kraftstoff in den Motor gelangt ist – dann Zündkerze herauserschrauben und trocknen. Motor bei hineingeschobenem Choker-Zugknopf (Drehknopf „Normal“) einige Male durchziehen, Zündkerze wieder einschrauben und wie bei normalem 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 im Kraftstofftank sowie das Belüftungsventil.

**Wenn die Sägekette kein Öl bekommt,** dann ist vielleicht der Öltank leer – auffüllen. Oder die Ölbohrungen an der Sägekette und am Motorgehäuse, durch die das Sägekettenöl gedrückt wird, sind verschmutzt – säubern!  
Ist die Ölpumpe defekt – Werkstatt aufsuchen. Den verschmutzten Saugkopf im Öltank können Sie leicht selber reinigen. Evtl. Öltank demontieren und mit Benzin sauber auswaschen.

Zur Belüftung des Öltanks ist entweder eine haarfeine Bohrung im Gehäuse **oder** in der Verschlusschraube, keinesfalls dürfen beide bestehen. Eine aber darf nicht verschmutzen oder abgedichtet werden. Selbst beim Über-Kopf-Sägen tritt hier während der Arbeit kein Öl aus. Wird die Säge aber für längere Zeit auf die Kupplungsseite gelegt, kann Öl herausickern. – Mit einer Nadel sollten Sie diese Bohrung von Zeit zu Zeit säubern.

**Wenn Fehler beim Sägen auftreten (verlaufende oder holpernde Schnitte),** Sägekette überprüfen: Bei verlaufenden Schnitten ist die Sägekette stumpf oder hat einseitig ungleiche Zahnlängen – sofort nachschärfen. Gleiche Schärfe winkel beachten!

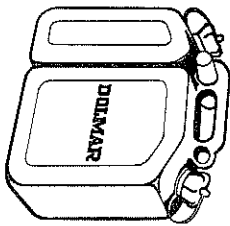
Wenn nur noch mit großem Kraftaufwand gesägt werden kann, ist die Sägekette stumpf oder hat falsche Brust- oder Schärfeinkel – nachschärfen. Vielleicht sind die Tiefenbegrenzer zu hoch – alle tiefer feilen. (Abrunden nicht vergessen!) Bei nur teilweise tiefer gefeilten Tiefenbegrenzern holpert die Sägekette. Wenn die Sägekette reißt, kann es durch falsch geschärfte Sägekettenzähne, durch zu stramme Sägekettenspannung in Verbindung mit unzureichender oder gar fehlender Sägekettenenschmierung oder auch durch ein beschädigtes Kettenrad bedingt sein.

**Wenn noch immer Fehler beim Sägen auftreten (schiefe, verlaufende Schnitte),** dann überprüfen Sie die Sägekette: Sind die Laufflächen an der Sägekettenschalen einseitig verschliffen, Sägekette auswechseln. (Die abgenutzte Sägekette können Sie in einer Werkstatt wieder richten lassen.) Motorsäge beim Schneiden am Bügelgriff führen, Sägekette öfter wenden, Sägekette richtig schärfen und Kettenrad rechtzeitig auswechseln!

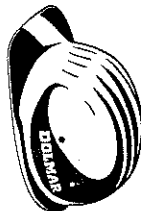
**Immer sauberes Sägekettenöl (Öl mit Spezial-Haftzusatz) verwenden. Auf ausreichende Sägekettenenschmierung achten!**



## Nützliches Zubehör erleichtert die Arbeit!



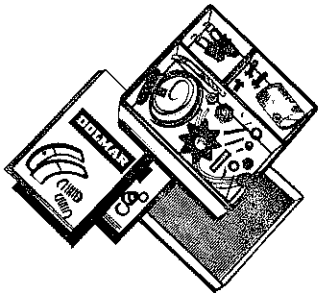
**Doppelkanister** aus Kunststoff, praktisch und sehr stabil, mit angelassenen, genormten Verschlüssen — die nicht verlorengehen können — und Gießtülle mit Luftführung, für 5 Liter Kraftstoff und 2,5 Liter Sägekettenöl.



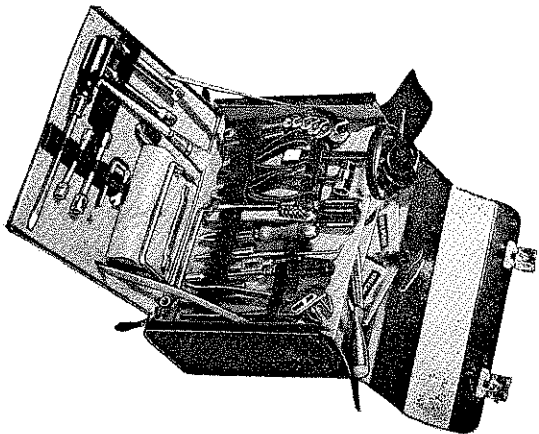
**Der bewährte Schutzhelm** aus Kunststoff schützt Sie vor herabfallenden Ästen und Holzabschnitten.



**Der Motorsägen-Schnittkeil** aus Kunststoff, leicht und enorm schlagfest, dient zum Abstützen der Schnittfuge und verhindert eine Beschädigung der Sägekette beim Keilen.



**DOLMAR-Selbsthilfekasten** mit den wichtigsten Verschleißteilen für Sofortreparaturen an Benzinmotorsägen! Bei Bestellung bitte Motorsägen-Typ angeben.



**DOLMAR-Programm** Motorsägen mit Benzin- oder Elektromotor für stärkste Hölzer bis 250 cm Stammdurchmesser, Erdbohrgeräte, Trennschleifer, Kulturen-Reinigungsgeräte. Möchten Sie mehr darüber wissen? Wünschen Sie eine unverbindliche Vorführung? — Bitte schreiben Sie uns!

**DOLMAR-Werkzeugtasche** mit Spezial-Werkzeugen, mit wichtigsten Verschleißteilen und dem Zündungseinsteil-Prüfgerät (ZEP).

Preis- und Konstruktionsänderungen vorbehalten.

