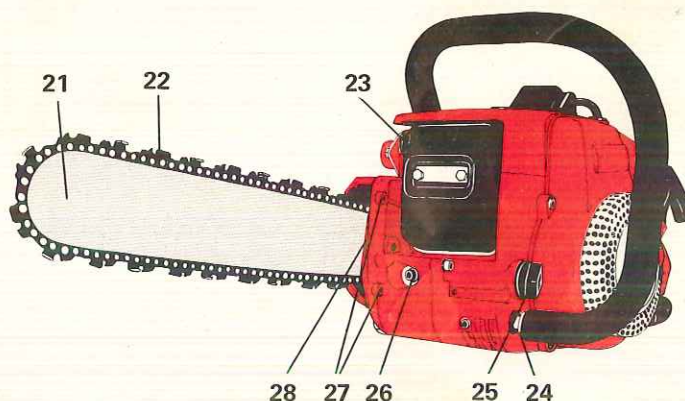
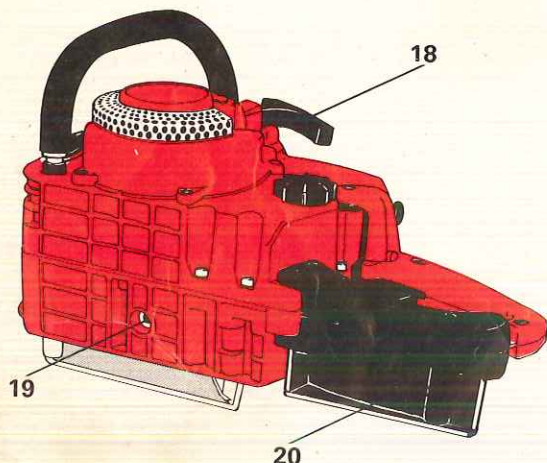
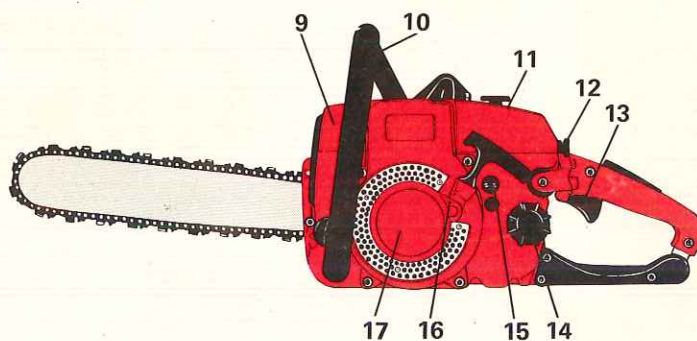
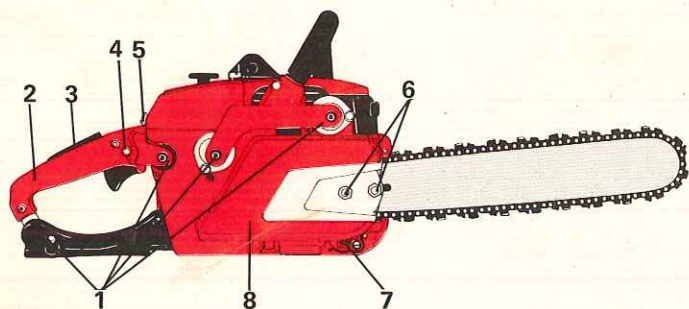


**Leggete attentamente
questo manuale
prima di usare
la vostra nuova
JONSEREDS 49 SP**



Descrizione generale JONSEREDS 49SP



1. Tamponi antivibranti. 2. Impugnatura posteriore. 3. Bloccaggio di sicurezza. 4. Bloccaggio dell'acceleratore (per l'avviamento). 5. Pulsante d'arresto. 6. Perni fissaggio lama. 7. Tappo del filtro olio con perno paracatena. 8. Copricatena. 9. Carter del cilindro. 10. Impugnatura anteriore. 11. Coperchio del filtro aria. 12. Arricchitore per avviamento a freddo. 13. Acceleratore. 14. Tappo del serbatoio carburante. 15. Viti regolazione carburatore. 16. Foro di lubrificazione della molla dell'avviamento. 17. Congegno d'avviamento. 18. Impugnatura dell'avviamento. 19. Vite regolazione pompa di lubrificazione. 20. Paramano destro. 21. Lama. 22. Catena. 23. Marmitta silenziatrice. 24. Tampone antivibrante incorporato. 25. Tappo serbatoio dell'olio. 26. Pompa di lubrificazione. 27. Attacco per denti d'appoggio. 28. Vite tendicatena.

La Jonsereds 49SP è equipaggiata di un motore a due tempi, monocilindrico raffreddato ad aria, di tipo a flusso di lavaggio invertito.

Il sistema d'accensione è costituito da un volano-magnete marca Pagani, con bobina separata, montata al di fuori del volano.

Il serbatoio del carburante è munito di una valvola che compensa le variazioni di pressione all'interno del serbatoio.

Il carburatore a membrana è di marca Tillotson.

La lubrificazione della catena è assicurata da una pompa automatica regolabile.

Riavvolgimento automatico della funicella d'avviamento in nailon.

Passo della catena $3/8$ " oppure 0,325".

Spessore delle maglie motrici 1,47 mm.

Velocità della catena 18 m/s ad 8.000 g/min con ruota motrice ad 8 denti.

Cilindrata 49 cm³.

Rapporto di compressione 9:1.

Alesaggio 44 mm.

Corsa 32 mm.

Capacità serbatoio carburante 0,8 litri.

Capacità serbatoio lubrificante 0,3 litri.

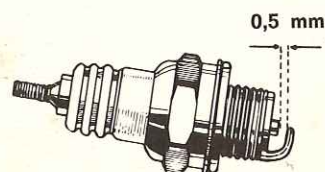
Manutenzione del motore

Il motore è provato al banco e regolato in fabbrica.

Durante le prime 10—15 ore il motore non deve essere sfruttato al massimo per lunghi periodi.

Le prese d'aria di raffreddamento e le alette di raffreddamento devono essere mantenute sempre ben pulite, per non compromettere il raffreddamento del motore.

Ogni circa 2 settimane si deve controllare la distanza degli elettrodi della candela. La distanza deve essere di 0,5 mm. In un motore a due tempi la candela ha una durata relativamente breve. Le fabbriche di candele consigliano di cambiare la candela dopo 75 ore di funzionamento. Usare soltanto candele originali del giusto grado termico.



Distanza degli elettrodi

Almeno una volta alla settimana si devono smontare i carter del ventilatore e del cilindro per una accurata pulizia delle alette di raffreddamento.

Montaggio della lama e della catena

- A. Copricatena
- B. Piastra interna guidacatena
- C. Perni fissaggio lama
- D. Perno tendicatena
- E. Foro di lubrificazione
- F. Piastra esterna guidacatena

La sega viene fornita con lama e catena smontate.

Per il montaggio procedere come segue:

Smontare il copricatena (A) e la piastra guidacatena esterna (F). Accertarsi che il foro di lubrificazione (E) nella lama sia pulito, in modo da non ostacolare l'afflusso dell'olio di lubrificazione alla lama ed alla catena.

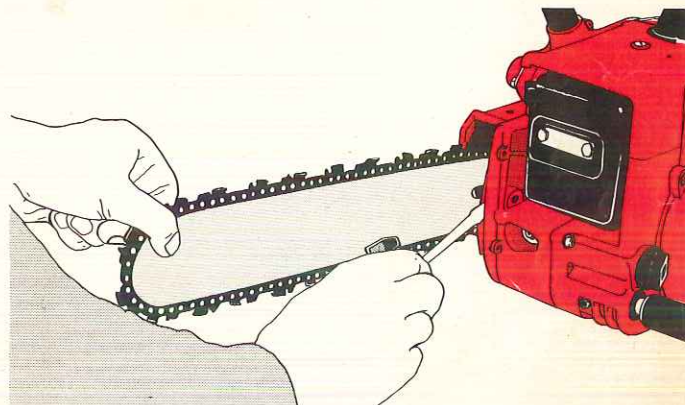
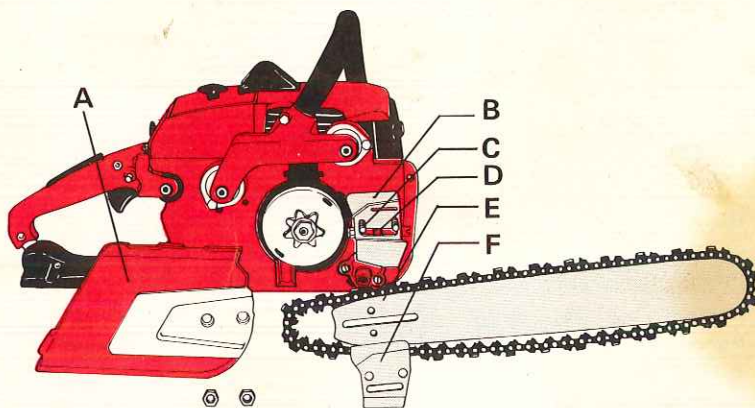
Montare la catena sulla lama e farla passare attorno alla ruota motrice, infilando quindi la lama sui perni di fissaggio (C).

Controllare che il perno tendicatena sia ben inserito nel suo alloggiamento nella lama. Rimontare la piastra esterna guidacatena ed il copricatena.

Stringere entrambi i dadi in modo immobilizzare la lama nella sua sede.

Tendere la catena facendo ruotare in senso orario la vite del tendicatena. Durante la messa in tensione della catena, tenere alzata la punta della lama. La tensione è corretta quando la catena è a contatto tutt'attorno alla lama. Deve sempre essere possibile fare scorrere a mano la catena.

Stringere ulteriormente i due dadi della lama mediante una chiave a tubo.



Non lavorare mai con catena troppo lenta.

Usare sempre una chiave combinata per il montaggio e la messa in tensione della catena.



Miscela carburante

Il serbatoio del carburante ha una capacità di 0,8 litri. La benzina deve essere a circa 85 NO.

Farsi consigliare dal rivenditore Jonsereds in merito alla scelta dell'olio ed al rapporto benzina-olio per la miscela.

Mescolare bene la miscela prima di fare rifornimento. Usare recipienti ben puliti ed un imbuto munito di reticella filtrante.



Lubrificazione della catena

Il serbatoio dell'olio ha una capacità di circa 0,3 litri.

La lubrificazione della catena è automatica, per cui non si corre mai il rischio che la catena scorra senza lubrificante. Per la catena si raccomanda di usare uno speciale tipo di olio ad alta vischiosità.

E' importante scegliere il giusto tipo di olio (giusto grado di vischiosità) a seconda delle stagioni.

Ricordarsi che non si deve mai usare un tipo di olio più fluido di quanto non sia richiesto dalla temperatura.

Ad ogni rifornimento di olio fare ben attenzione a che nessuna impurità cada nel serbatoio dell'olio.

E' proibito l'uso di olio di recupero per la lubrificazione della catena.

Istruzioni per l'avviamento

Prima di fare il rifornimento, leggere quanto prescritto dalle istruzioni relative alla «Miscela carburante» e «Lubrificazione della catena».

Controllare che il pulsante d'arresto non sia sulla posizione «Stop».

Appoggiare la sega sul terreno, senza che la catena possa venire a contatto di sassi, rami o cespugli.

Inserire l'arricchitore d'avviamento, tirando completamente in fuori la **manopola (1)** dell'arricchitore per avviamento a freddo.

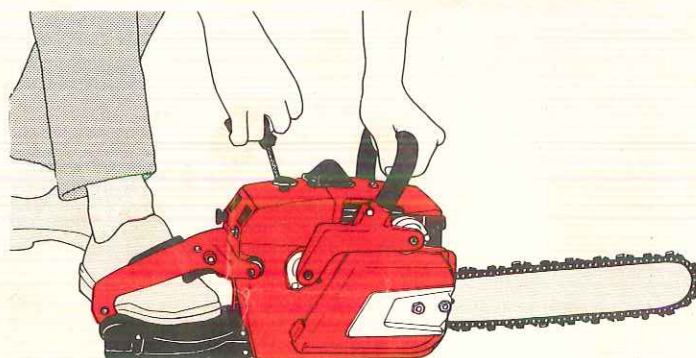
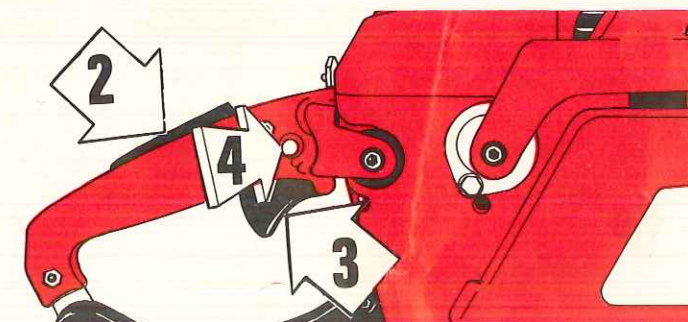
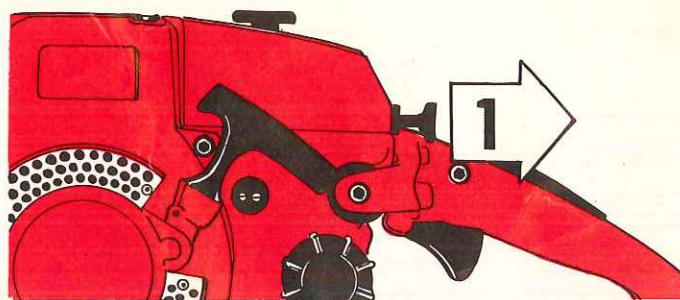
Premere il **bloccaggio di sicurezza (2)** e tirare in su l'**acceleratore (3)**. Premere quindi il bottone di **bloccaggio dell'acceleratore (4)** e rilasciare l'acceleratore.

Piazzare il piede sull'impugnatura posteriore e tirare la funicella d'avviamento per circa 10 cm, in modo da mettere in presa la frizione ad incastro del congegno d'avviamento. Dare quindi uno strappo veloce e deciso.

Quando il motore comincia a dare qualche scoppio, chiudere l'arricchitore e rifare la manovra d'avviamento fino a che il motore sia avviato.

Dopo l'avviamento del motore, premere l'acceleratore in modo da eliminare il bloccaggio dell'acceleratore e portare il motore al minimo.

A motore caldo, procedere come sopra indicato, ma senza tirare l'arricchitore e lasciando l'acceleratore sul minimo.



Carburatore

La regolazione si effettua mediante le tre viti H, L e T.

H = Ugello del massimo

L = Ugello del minimo

T = Regime minimo

Regolazione di base: Avvitare a fondo la vite (L), svitandola quindi di 1 giro. Ripetere la stessa operazione per la vite (H).

N.B. Non forzare troppo l'avvitamento delle viti onde evitare di danneggiare le delicate sedi degli ugelli e le punte.

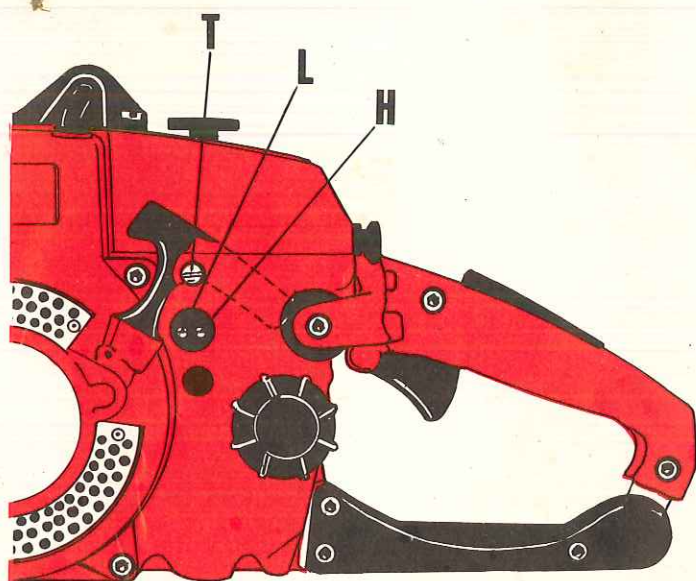
Regolazione precisa finale: Avviare il motore. Regolare il minimo mediante la vite (T). La regolazione è corretta quando, con motore al minimo, la catena rimane ferma, vale a dire che il motore deve girare tanto lentamente che la frizione non riesce ad innestarsi ed a trascinare la catena.

Se, accelerando, il motore tende ad arrestarsi, svitare leggermente la vite (L) del minimo. Anche la regolazione della vite (H) influisce sull'accelerazione. Per ottenere un minimo regolare si consiglia di non svitare più del necessario la vite (L).

Se il motore tende ad «imballarsi» svitare leggermente la vite (H). Se la miscela è troppo ricca, il motore emette molto fumo quando è sotto sforzo. Dopo la messa a punto, la vite (H) deve trovarsi ad almeno $\frac{3}{4}$ di giro dal fondo e la vite (L) ad almeno un giro dal fondo.

Se la miscela è troppo magra, la velocità di rotazione del motore diventa eccessiva, con conseguente pericolo di grippaggio.

N. B. Non regolare mai la miscela senza aver prima controllato che il filtro dell'aria sia ben pulito.

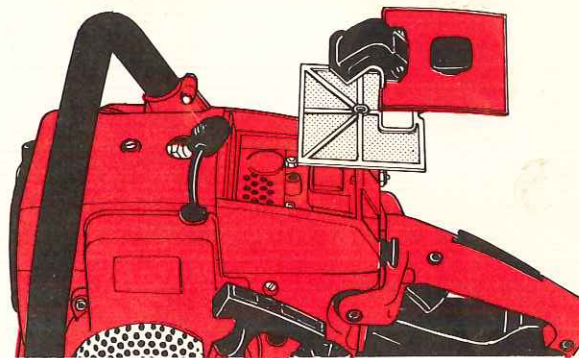


Filtro del carburante

All'estremità del tubo del carburante, all'interno del serbatoio, si trova una sonda di pescaggio che svolge anche la funzione di filtro del carburante. Per la sua sostituzione o eventuale pulizia, questo filtro è accessibile attraverso il bocchettone di riempimento del serbatoio.

Filtro dell'aria

Il filtro dell'aria deve essere lavato almeno una volta al giorno con acqua saponata, benzina pura o petrolio, in modo che il motore possa sempre lavorare con la giusta proporzione di benzina ed aria. Un filtro aria intasato provoca sempre disturbi di funzionamento ed un aumentato consumo di carburante.



Pompa dell'olio

La lubrificazione della catena è assicurata da una pompa automatica, che normalmente non richiede alcuna manutenzione, a condizione che si usi olio pulito e che nessuna impurità possa penetrare nel serbatoio dell'olio. Usare sempre olio speciale per lubrificazione catene.

Per la posizione della pompa dell'olio vedere la freccia nella figura.

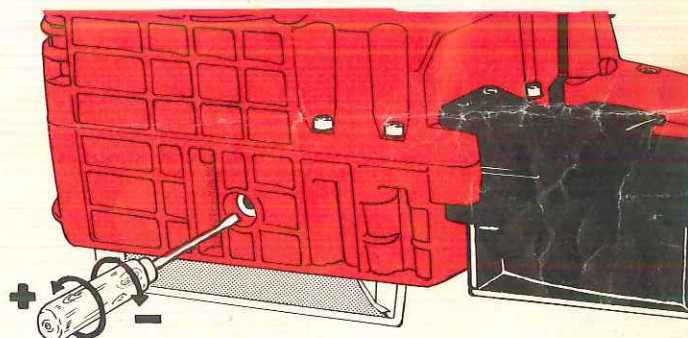
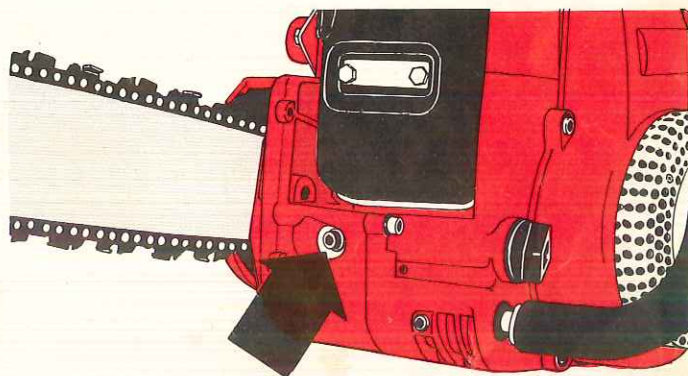
La quantità di olio mandata alla catena è regolabile mediante l'apposita vite di registro, raggiungibile attraverso un foro che si trova sul fondo della sega (vedere figura).

La pompa è regolata in fabbrica per fornire alla catena una quantità normale di olio.

Per ottenere una normale quantità di olio si deve girare la vite di regolazione in senso orario fino all'arresto (l'afflusso di olio è così completamente bloccato) e quindi svitarla di 1 giro e mezzo o 2.

Non serrare mai troppo a fondo la vite di regolazione.

La regolazione deve essere fatta in modo che si esauriscano contemporaneamente i serbatoi del carburante e dell'olio.

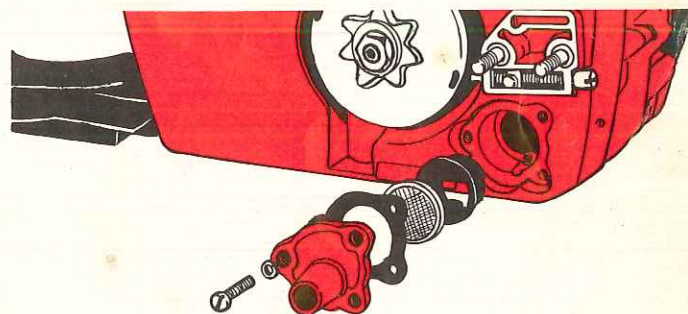


Filtro dell'olio

Per pulire la reticella dell'olio, quando è intasata dalle impurità, procedere come segue:

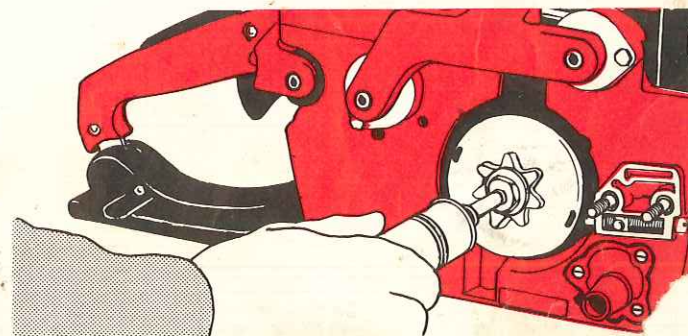
Smontare il tappo ed il filtro, scaricare l'olio rimanente e pulire bene il filtro. Riempire quindi a metà il serbatoio di petrolio o benzina ed olio e scuotere energicamente. Svuotare nuovamente il serbatoio e riempirlo quindi con olio nuovo e pulito, controllando che il congegno di lubrificazione funzioni.

Non usare **mai** olio di recupero!



Frizione

Il cuscinetto della frizione deve essere lubrificato almeno una volta alla settimana, o anche più spesso se necessario, usando una siringa per lubrificazione (vedere figura). Prima di lubrificare, accertarsi che il foro sia pulito.



Sistema d'accensione

Regolazione apertura puntine

Smontare il congegno d'avviamento, il volano-magnete ed il coperchio del meccanismo delle puntine. Applicare il dado sul perno del volano e far ruotare l'albero del motore fino a che le puntine raggiungano il massimo di apertura. La distanza fra le puntine deve essere di 0,40 mm. Per registrare la distanza fra le puntine, agire su quella fissa.

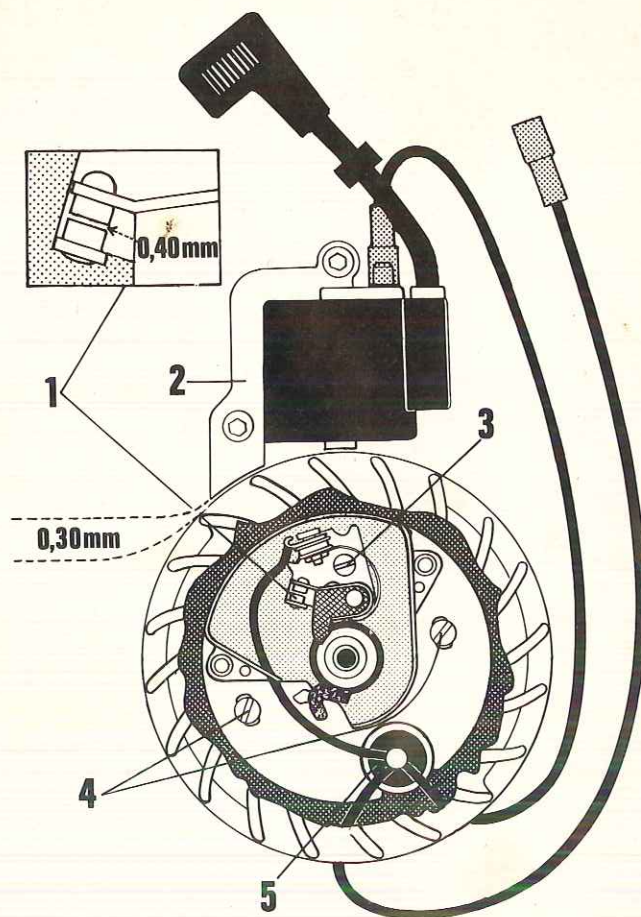
Regolazione dell'accensione

Al momento dell'uscita dalla fabbrica, il motore è regolato su 2,0 mm di anticipo, il che significa che l'accensione avviene quando il pistone si trova 2,0 mm al disotto del punto morto superiore. La regolazione dell'anticipo avviene facendo ruotare la piastra del rottore.

Facendo ruotare la piastrina in senso **contrario** al senso di rotazione del motore si aumenta l'anticipo dell'accensione. Facendola invece ruotare nello stesso senso di rotazione del motore si ritarda l'accensione (diminuisce l'anticipo).

La distanza fra il volano ed il nucleo di ferro della bobina deve essere di 0,3 mm.

1. Puntine del rottore
2. Bobina d'accensione
3. Vite di bloccaggio della puntina fissa
4. Viti di bloccaggio della piastra
5. Condensatore



Congegno d'avviamento

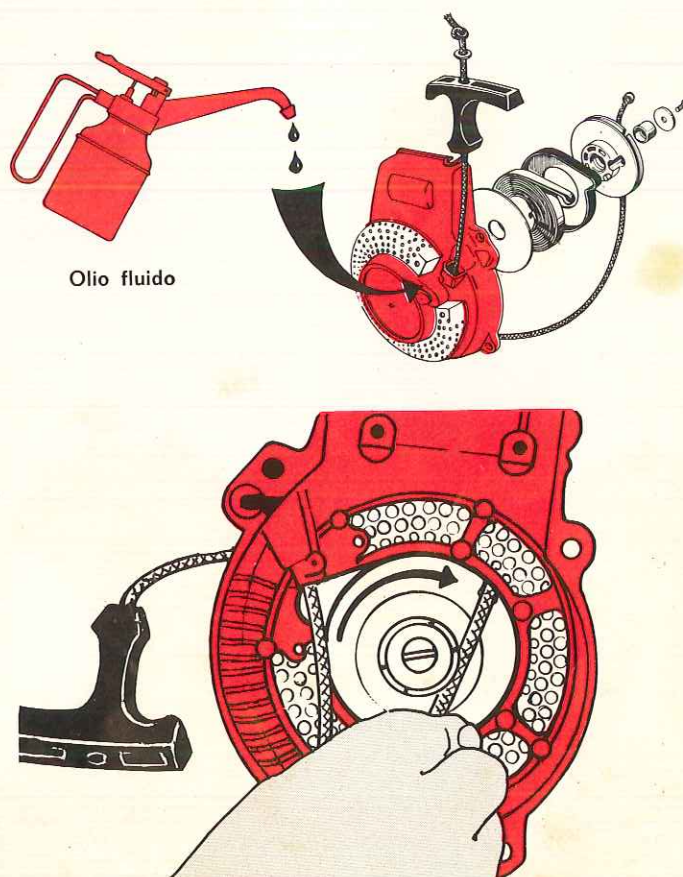
Per sostituire la molla di riavvolgimento o la funicella d'avviamento si deve svitare il perno del congegno d'avviamento ed estrarre tutto il gruppo del congegno stesso, compresa la puleggia.

La funicella deve essere disposta come indicato nella figura.

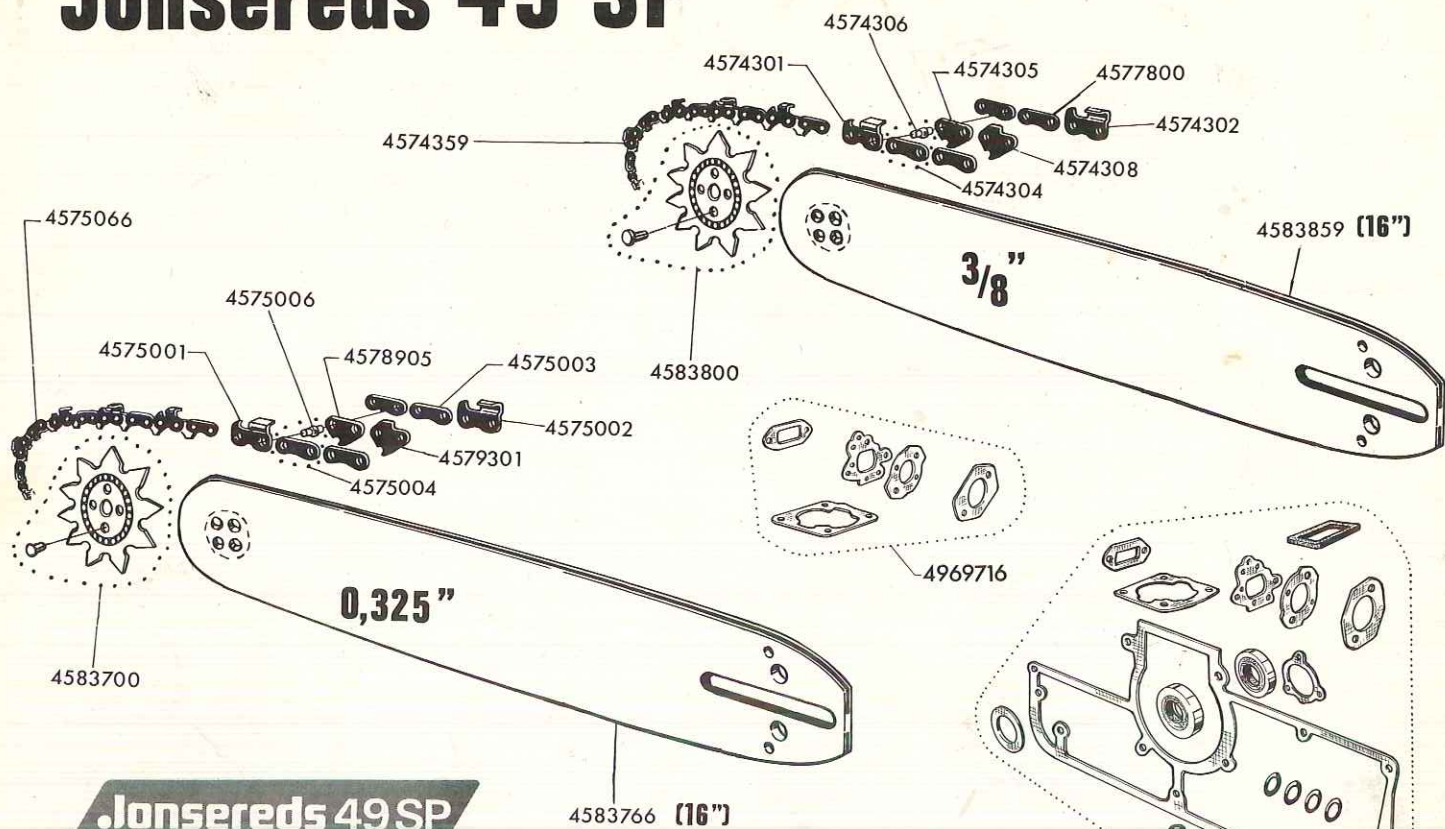
La molla deve essere fissata sul lato inferiore della puleggia e sistemata all'interno del carter del ventilatore. La regolazione della tensione della molla deve essere fatta dopo il montaggio, facendo passare la funicella nello apposito incastro ricavato nella puleggia e facendo ruotare in senso orario la puleggia stessa. Per il montaggio del carter del ventilatore si deve tirare in fuori la funicella per circa 50 cm e quindi applicare il carter sopra il volano.

Lasciare quindi riavvolgere completamente la funicella in modo che entri in presa la frizione ad incastro.

La lubrificazione della molla si effettua attraverso l'apposito foro praticato sul lato esterno del carter. Usare olio fluido tipo ATF.



Jonsereds 49 SP



Jonsereds 49 SP

4889913



4889900



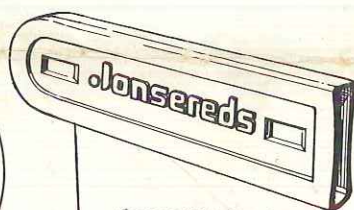
4889929



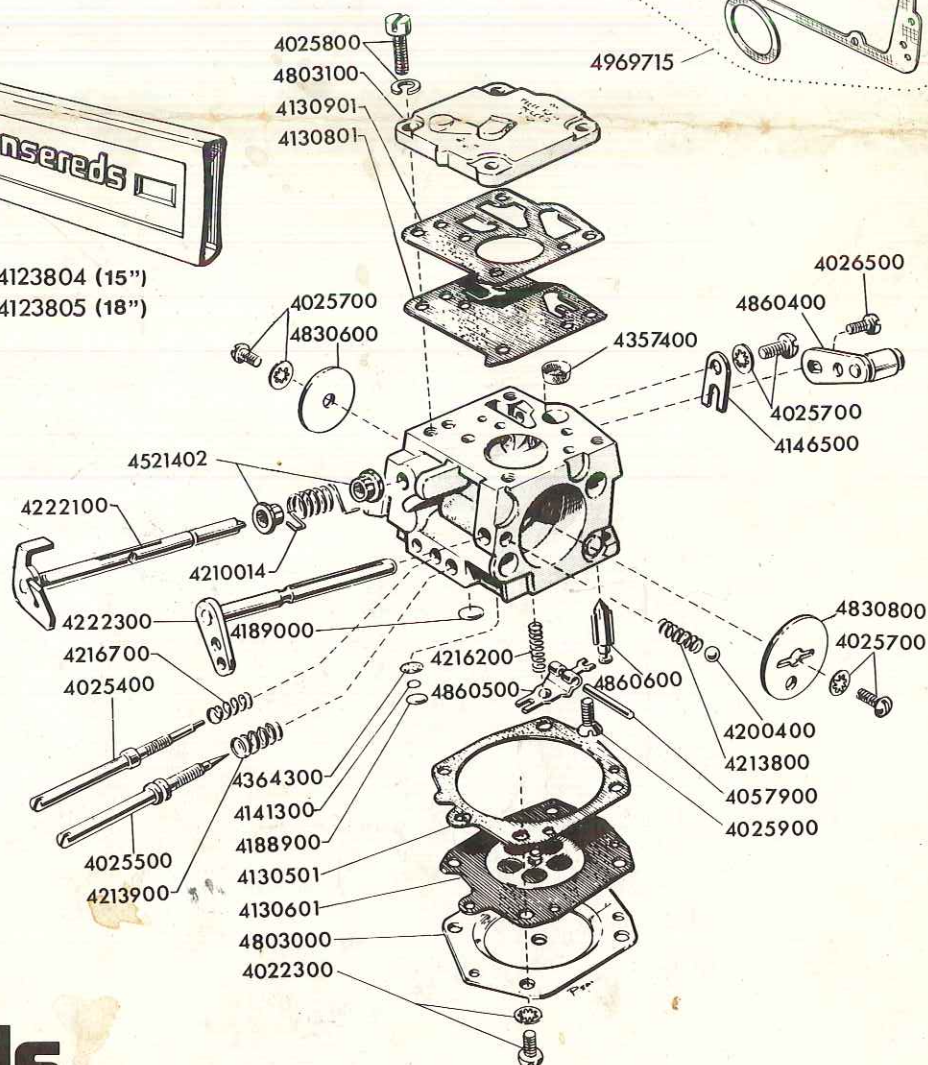
4510404

**Hörselskydd skall bäras
vid användning av sågen**

4889923



{4123804 (15")
4123805 (18")



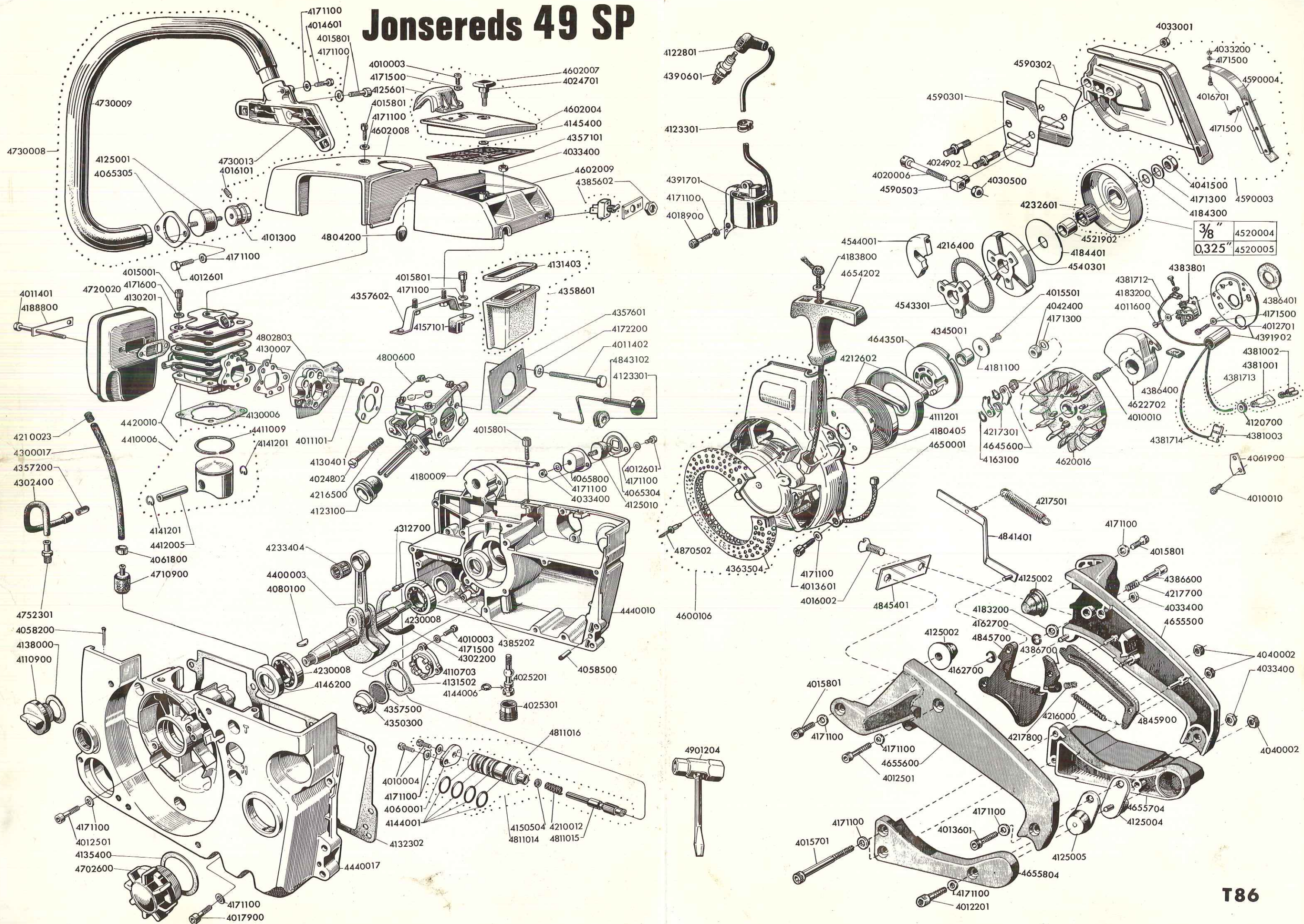
Jonsereds

Jonsereds Motorsågar, 433 81 Partille

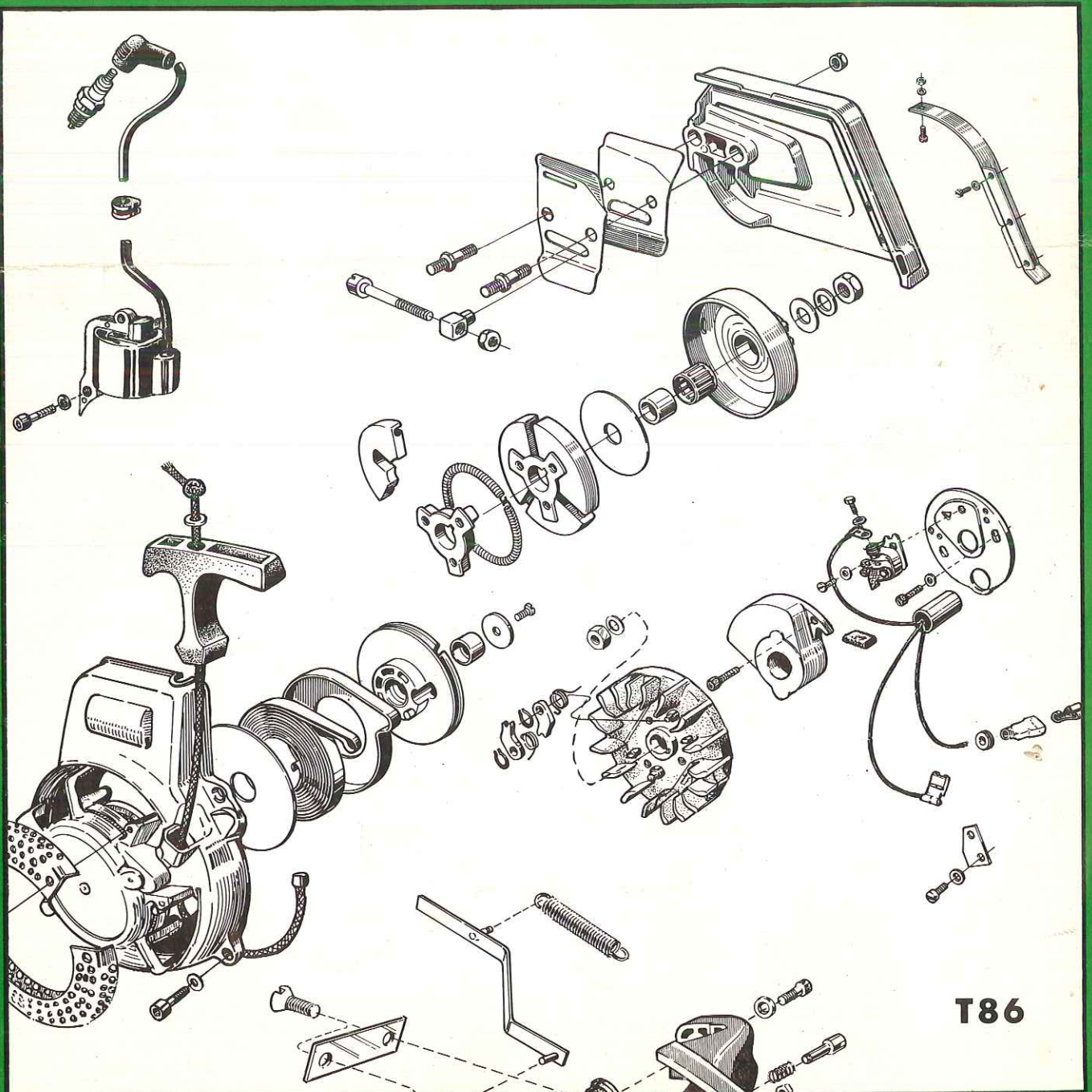
4990690

AB REPRONA OFFSET, LYSEKIL

Jonsereds 49 SP



Reservdelsslista för Jonsereds 49 SP. Spare Parts List Jonsereds 49 SP.



T86

Manutenzione della lama

Le lame munite di ruota di rinvio all'estremità devono essere lubrificate con grasso o con olio per cambi SAE 140. E' consigliabile lubrificare la lama ad ogni rifornimento di carburante, ma comunque almeno due volte al giorno, servendosi del lubrificatore.

Si può anche immergere tutta la punta della lama, con la ruota di rinvio, in un recipiente pieno d'olio e lasciarvela per tutta la notte.

Rodaggio della catena nuova

Immergere la catena in olio per catena.

Montare la catena come prescritto a pagina 3. Avviare il motore e far girare la catena, a bassa velocità, per un paio di minuti.

Controllare che la pompa dell'olio funzioni regolarmente.

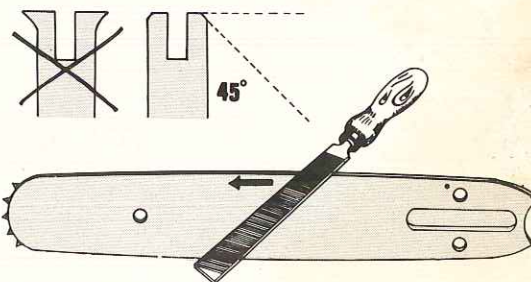
Arrestare il motore e regolare la tensione della catena. Avviare nuovamente il motore e far scaldare la catena praticando quattro o cinque tagli in un tronco.

Arrestare il motore, lasciar raffreddare un pò la catena e regolarne la tensione.

Ripetere la regolazione fino a che la catena abbia raggiunto il suo massimo allungamento.

La regolazione deve sempre essere fatta a catena **fredda**.

Non toccare mai la catena quando il motore è in moto!



Nel periodo invernale, la ruota deve essere lubrificata con olio motori.

Rivoltare giornalmente la lama, in modo da ottenere una usura uniforme. Pulire bene e spesso i fori ed i canali di lubrificazione.

Almeno una volta alla settimana, limare via le sbavature lungo i bordi della lama. Vedere figura.

Non lavorare mai una lama molto consumata, che potrebbe rapidamente rovinare una catena nuova.

Affilatura e manutenzione della catena

L'affilatura può essere effettuata anche con la catena montata sulla lama, ma in tal caso la catena deve essere molto tesa.

Le catene nuove di fabbrica hanno i denti affilati ad un angolo di 30°, adatto ai più comuni tipi di legno e che deve essere mantenuto fino alla completa usura della catena.

Usando una dima o un guidalima sarà più facile ottenere angoli di affilatura corretti. Tenendo l'indice di angolatura parallelo alla lama si ottiene un angolo di affilatura di 30°. Appoggiando il lato piano della dima contro il lato piano del dente, la lima verrà a trovarsi automaticamente alla giusta altezza.

I denti della catena devono essere affilati fino a che l'angolo di attacco risulti di 85°, cioè leggermente inclinato in avanti.

Per catene da 3/8" si deve usare una lima di 5,5 mm.

Per catene da 0,325" si deve usare una lima di 4,8 mm.

Tenere sempre la lima perpendicolare e limare soltanto in una direzione.

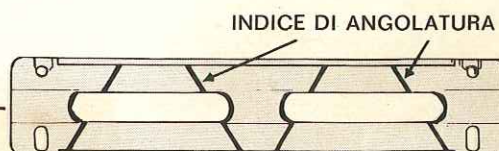
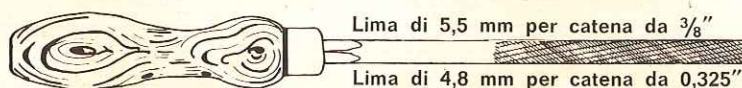
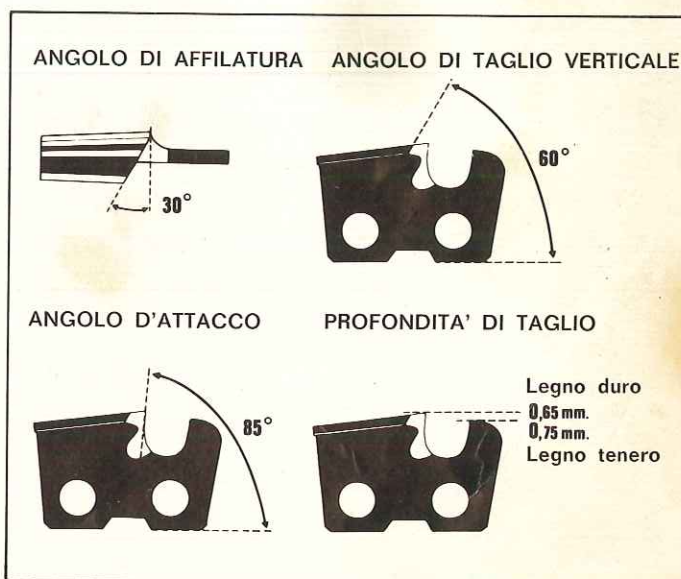
Dopo l'affilatura di tutti i denti si deve controllare e regolare la profondità di taglio. Le catene nuove sono regolate per una profondità di taglio di 0,65 mm, che può essere aumentata a 0,75 mm per lavoro su legni teneri.

Per ottenere la stessa profondità di taglio per tutti i denti, si consiglia di usare la dima di affilatura corrispondente al tipo di catena (esiste infatti una dima per catene da 3/8" ed una per catene da 0,325").

Non eseguire mai personalmente l'operazione di rivettatura delle maglie della catena, ma affidarla ad una officina d'assistenza che possiede gli speciali attrezzi necessari.

Dovendo cambiare un dente della catena, il dente nuovo deve essere affilato alla stessa lunghezza degli altri denti.

Mantenere sempre i denti ben affilati. Affilare spesso ma leggermente.



Norme di sicurezza

1. Informarsi accuratamente delle norme e regolamenti di sicurezza in vigore concernenti l'uso delle motoseghe.
2. Chi impiega una sega a catena motorizzata deve conoscerne bene il funzionamento e la manutenzione.
3. La frizione centrifuga deve essere regolata in modo da lasciare un buon margine di sicurezza fra il regime del minimo ed il regime di innesto del movimento della catena. Non usare la sega se il dispositivo di arresto della catena è difettoso.
4. Prima di avviare il motore, assicurarsi che la sega sia ben appoggiata e che la catena non possa agganciare nessun oggetto.
5. Non procedere alla regolazione della lama o della catena quando il motore è avviato.
6. Iniziare l'abbattimento dell'albero praticando una tacca di direzione della caduta di dimensioni proporzionate al diametro del tronco.
7. Se la tacca di direzione viene praticata con la motosega, fare in modo che entrambi i tagli arrivino alla stessa profondità, cosa che riesce più facile facendo prima il taglio superiore.
8. Il taglio d'abbattimento deve essere praticato in modo che non termini ad un livello inferiore alla tacca di direzione. Lasciare una sezione di rottura di spessore sufficiente a guidare la caduta dell'albero. Ricordarsi che si perde il controllo della direzione di caduta se il taglio d'abbattimento arriva fino alla tacca di direzione della caduta.
9. Usare una leva a cuneo per facilitare la caduta dell'albero, introducendone la punta nella fessura appena la sega sia arrivata ad una profondità sufficiente.
10. La leva a cuneo e l'uncino di rotolamento devono sempre fare parte dell'attrezzatura.
11. Al momento dell'abbattimento, assicurarsi che nessuno si trovi nel raggio di caduta dell'albero. Lanciare sempre un grido di avvertimento, tenendo tuttavia presente che il rumore della motosega potrà coprire la voce.
12. Lavorando con la parte superiore della sega (catena che taglia in spinta) la sega potrà essere proiettata all'indietro, specialmente al momento dell'attacco. E' per questo che il motore deve sempre essere spinto al massimo dei giri prima di iniziare un lavoro del genere. Si corre lo stesso pericolo anche lavorando con la parte inferiore (catena che taglia in trazione) se la parte superiore (in spinta) viene ad essere incastrata. Procedere nel lavoro in modo da evitare che possano verificarsi incidenti di questo genere.
13. Durante tutti gli spostamenti con motore in marcia, la sega deve sempre essere portata con una mano, con la punta della lama in avanti e con la catena arrestata (in folle). Nel caso di motoseghe con frizione centrifuga, non tenere mai il dito sull'acceleratore durante gli spostamenti con motore in marcia.
14. Il trasporto della motosega deve sempre avvenire con catena smontata o debitamente protetta con l'apposito copricatena.
15. Non procedere mai al rifornimento di carburante o alla regolazione del sistema di alimentazione in vicinanza di fiamme libere. Spegnerne prima anche la sigaretta! Il rifornimento di carburante non può essere fatto con motore in marcia.
16. Prima di avviare il motore dopo il rifornimento di carburante, spostare la motosega di qualche metro, onde evitare che qualche scintilla possa incendiare l'eventuale carburante traboccato dal serbatoio.
17. Non conservare i recipienti del carburante o la motosega all'interno di locali d'abitazione o in tutt'altro modo che possa comportare pericoli d'incendio. Per il carburante, non usare mai recipienti di vetro o di plastica. Ricordarsi che i recipienti vuoti del carburante contengono sempre dei gas esplosivi.
18. Non far mai funzionare la motosega in locali chiusi. I gas di scarico della combustione sono velenosi.



Rivenditore:

Jonsereds

Jonsereds Chain Saws, S-433 81 Partille, Sweden.