



MODELL NR. 04356—20000001 UND DARÜBER

BEDIENUNGS-
ANLEITUNG**GREENSMASTER® 3100**

Lesen Sie diese Anleitung vor der Inbetriebnahme der Maschine durch, damit Sie dieses Produkt besser verstehen und die Sicherheit und Leistung gewährleistet sind. Achten Sie besonders auf die **SICHERHEITSVORSCHRIFTEN**, die durch dieses Symbol hervorgehoben werden.



Schenken Sie dem Gefahrensymbol, welches **VORSICHT, WARNUNG ODER GEFAHR** „Sicherheitshinweise für Personen“ bedeutet, bitte Ihre besondere Beachtung. Das Nichtbeachten der Anweisungen kann zu Körperverletzungen führen.



Vorwort

Wir haben den Greensmaster 3100 für einen effizienten, störungsfreien und zeitsparenden Mäheinsatz auf anspruchsvollen Rasenflächen der feinsten Golfplätze entwickelt. Bei der Entwicklung dieser Maschine haben wir die jüngsten Erkenntnisse der Technik, des Designs und der Sicherheit berücksichtigt; dabei haben wir nur die besten Werkstoffe verwendet und Verarbeitungsmethoden gewählt. Wenn Sie die vorgeschriebenen Betriebs- und Wartungsvorschriften beachten, verspricht diese Maschine einen hervorragenden Einsatz.

Da Sie sich für den Marktführer im Mähbereich entschieden haben, wissen wir, dass die langfristige Leistung und Zuverlässigkeit für Sie von höchster Bedeutung sind. Lesen Sie selbst und alle, die mit dem Greensmaster 3100 in Kontakt kommen, deshalb diese Anleitung gründlich durch, damit Sie die Vorschriften für den sicheren Betrieb und die korrekte Wartung immer befolgen.

Inhalt

Inhalt	2	Wartung	24
		Wartungsplan	24
Vorwort	2	Schmierung	26
		Wechseln des Motoröls und -filters	28
Sicherheit	3	Warten des Luftfilters	28
Schall- und Vibrationspegel	5	Einstellen des Gaszugs	29
Sicherheits- und Hinweisschilder	6	Einstellen des Chokezugs	29
		Einstellen des Vergasers und des	
Technische Daten	9	Drehzahlreglers	29
		Austauschen der Zündkerzen	30
Setup	10	Austauschen des Kraftstofffilters	30
Einbauen der Schneidwerke	10	Wechseln des Hydrauliköls und -filters	31
Einbauen der Schneidwerke	11	Kontrollieren der Hydraulik-leitungen und -	
Ballast hinten	12	schläuche	31
		Einstellen der Bremsen	32
Vor Inbetriebnahme	13	Einstellen der hinteren Nockenwelle	32
Prüfen des Motorölstands	13	Einstellen der Höhe des Hub- und	
Befüllen des Benzintanks	13	des Mähpedals	33
Kontrollieren Sie die Hydraulikanlage	14	Parallelstellen der Hub- und Mähpedale	33
Reifendruck	15	Einstellen des Fahrpedals	34
Kontrolle der Radmuttern auf Korrektes		Einstellen des Hubs/der Absenkung des	
Drehmoment	15	Schneidwerks	34
		Einstellen der Hubzylinder	35
Bedienungselemente	16	Warten des Fahrschalters	35
		Warten des Mäh-/Hubschalters	36
Betrieb	18	Einstellen des Fahrantrieb-Rückzugsgestänges	36
Einfahrzeit	18	Batteriepflege	37
Startanleitungen	18	Fehlersuche und -behebung	38
Prüfen der Funktion der Sicherheitsschalter	19	Einlagerung	44
Prüfen der Funktion des Leckdetektors	20	Identifikation und Bestellungen	44
Vorbereiten der Maschine zum Mähbetrieb	21		
Übungszeit	21		
Vor dem Mäheinsatz	21		
Mähvorgänge	21		
Leckdetektorfunktion	23		
Transportbetrieb	23		
Inspektion und Pflege nach dem Mähen	23		

Sicherheit

Ausbildung

1. Diese Anleitungen sorgfältig durchlesen. Vor Inbetriebnahme von Maschinen und Geräten mit ihren Bedienungselementen und deren Gebrauch vertraut werden.
2. Kinder sowie Personen, die mit diesen Anleitungen nicht vertraut sind, dürfen den Rasenmäher nie benutzen. Örtliche Vorschriften beschränken u.U. das Mindestalter von Bedienern.
3. Nie mähen, wenn sich Unbeteiligte, insbesondere Kinder oder Haustiere in Maschinennähe befinden.
4. Zu beachten ist, daß Bediener oder Benutzer für Unfälle und Gefahren verantwortlich sind, die Unbeteiligten oder ihrem Eigentum durch den Mäheinsatz erleiden/entstehen.
5. Keine Passagiere mitführen.
6. Alle Fahrer müssen sich um professionelle und praxisnahe Anleitungen bemühen und solche erhalten. Im Rahmen dieser sind die folgenden Punkte besonders hervorzuheben:
 - Aufmerksamkeit und Konzentration beim Arbeiten mit Aufsitzmaschinen
 - Kontrolle an Hängen rutschender Aufsitzmaschinen läßt sich nicht durch Bremsen realisieren. Die häufigsten Ursachen für Verlust über die Kontrolle sind:
 - ungenügende Radtraktion
 - zu schnelle Fahrt
 - ungenügende Bremsleistung
 - der Typ der eingesetzten Maschine ist für die betroffene Aufgabe ungeeignet
 - fehlendes Bewußtsein über die Auswirkungen von Bodenzuständen, besonders an Hängen.
 - falsche(s) Anhängen und Lastverteilung.

Vorbereitung

1. Beim Mähen sind immer festes Schuhwerk und lange Hosen zu tragen. Maschinen nie barfuß oder

wenn offene Sandalen getragen werden bedienen.

2. Den Einsatzbereich gründlich untersuchen und alle Fremdkörper entfernen, die u.U. von der Maschine ausgeworfen werden könnten.
3. **WARNUNG - Benzin ist höchst brennbar.**
 - Kraftstoff nur in vorschriftsmäßigen Kanistern aufbewahren.
 - Nur im Freien auffüllen. Bei der Handhabung von Brennstoffen NICHT RAUCHEN!
 - Kraftstoff vor Anlassen des Motors einfüllen. Den Deckel des Kraftstofftanks nie bei laufendem oder heißem Motor entfernen.
 - Bei Verschüttungen keinen Versuch unternehmen, den Motor anzulassen, sondern die Maschine vom Verschüttungsort entfernen und alle Entzündungsmöglichkeiten vermeiden, bis sich die Kraftstoffdünste verflüchtigt haben.
 - Alle Kraftstofftank- und -kanisterdeckel wieder sicher anbringen.
4. Schadhafte Schalldämpfer austauschen.

Betrieb

1. Den Motor nie in unbelüfteten Räumen anlassen, wo sich schädliches Kohlenmonoxid ansammeln kann.
2. Nur bei Tageslicht oder guter künstlicher Beleuchtung mähen.
3. Vor Anlassen des Motors sind alle Mähwerkzeugkupplungen auszukuppeln und der Schalthebel auf Neutral zu stellen.
4. Nicht an Hängen mit Neigungen stärker als die folgenden verwenden:
 - Nie seitwärts an Böschungen mit Gefälle über 5° mähen.
 - Nie hangaufwärts an Hängen mit Gefälle über 10° mähen.
 - Nie hangabwärts an Hängen mit Gefälle über 15° mähen.
5. Zu beachten ist, daß es kein "sicheres" Gefälle gibt. Fahren auf Grasböschungen/-gefälle

erfordert besondere Vorsicht. Um einem Umkippen vorzubeugen:

- beim Hangauf- und -abwärtsfahren nie plötzlich anhalten oder anfahren;
 - die Kupplung langsam herauslassen und die Maschine immer im Gang halten, besonders beim Hangabwärtsfahren;
 - auf Gefälle/Böschungen und beim scharfen Wenden ist mit niedriger Geschwindigkeit zu fahren;
 - immer auf Unebenheiten und Löcher oder andere Gefahrenquellen achten;
 - nie seitwärts an Böschungen mähen, außer der Mäher wurde eigens für diesen Zweck ausgeführt.
- 6.** Beim Schleppen schwerer Lasten oder Gebrauch schwerer Werkzeuge ist mit Vorsicht vorzugehen.
- Nur zugelassene Schleppunkte verwenden.
 - Lasten sind auf solche zu beschränken, die sicher unter Kontrolle gehalten werden können.
 - Scharfes Wenden ist zu vermeiden. Beim Rückwärtsfahren mit Vorsicht vorgehen.
 - Wo in der Bedienungsanleitung vorgeschrieben, sind Gegengewichte oder Radballast zu verwenden.
- 7.** Beim Überqueren oder in der Nähe von öffentlichen Straßen ist auf Verkehr zu achten.
- 8.** Vor Überqueren von Flächen außer Rasen sind die Messerbalken auszuschalten.
- 9.** Bei Verwendung von Zubehör Auswürfe nie auf Unbeteiligte lenken. Beim Betrieb sind Unbeteiligte aus dem Arbeitsbereich fernzuhalten.
- 10.** Rasenmäher nie mit defekten Schutzvorrichtungen, Ablenkblechen oder fehlenden Sicherheitseinrichtungen benutzen.
- 11.** Die Motordrehzahlregelung nie verändern oder den Motor überdrehen. Betrieb des Motors mit höher als zulässiger Drehzahl kann zu Verletzungen führen.
- 12.** Vor Verlassen des Fahrersitzes:
- den Zapfwellenantrieb ausschalten und alle

Werkzeuge absenken;

- auf Neutral schalten und die Feststellbremse aktivieren;
 - den Motor abstellen und den Zündschlüssel ziehen.
- 13.** Bei Transport oder wenn die Maschine außer Betrieb genommen wird, immer zunächst den Antrieb der Werkzeuge auskuppeln.
- 14.** Den Motor abstellen und den Antrieb der Werkzeuge auskuppeln
- vor Befüllen mit Kraftstoff;
 - vor Entfernen der Grasfangvorrichtung;
 - vor Einstellen der Schnitthöhe, außer wenn diese Einstellung vom Fahrersitz vorgenommen werden kann
 - vor Entfernen von Verstopfungen.
 - vor Kontrolle, Reinigung oder Arbeiten am Rasenmäher.
 - nach Aufprallen auf Fremdkörper. Den Rasenmäher auf Schäden kontrollieren und vor erneuter Inbetriebnahme instand setzen.
- 15.** Vor Abstellen des Motors ist die Motordrehzahl zu reduzieren. Wenn der Motor mit einem Absperrventil ausgerüstet ist, den Kraftstoffhahn bei Beenden des Mähens abdrehen.

Wartung und Lagerung

- 1.** Um den sicheren Betriebszustand der Maschinen sicherzustellen, sind alle Muttern, Schrauben und Bolzen in fest angezogenem Zustand zu halten.
- 2.** Die Maschine nie mit Kraftstoff im Tank in einem Gebäude einlagern, wo Dünste durch nacktes Licht oder Funken entzündet werden könnten.
- 3.** Den Motor vor Einlagern in geschlossenen Räumen abkühlen lassen.
- 4.** Zum Mindern der Brandgefahr sind Motor, Schalldämpfer, Batteriefach und Kraftstofftankbereich frei von Gras, Blättern oder überflüssigem Schmierfett zu halten.
- 5.** Die Grasfangvorrichtung regelmäßig auf Abnutzung oder Verschleiß kontrollieren.

6. Abgenutzte oder defekte Teile aus Sicherheitsgründen austauschen.
7. Wenn der Kraftstofftank abgelassen werden muß, ist diese Maßnahme im Freien zu treffen.
8. Bei Maschineneinstellungen mit Vorsicht umgehen, um einem Einquetschen der Finger zwischen drehbaren Messern und starren Maschinenteilen vorzubeugen.
9. Bei Maschinen mit mehreren Messerbalken ist beim Drehen eines Messerbalkens auf die anderen zu achten, die sich u.U. mitdrehen.
10. Wenn die Maschine geparkt, eingelagert oder unbeaufsichtigt abgestellt werden soll, das Schnittwerk absenken, es sei denn eine positive mechanische Sperre wird verwendet.

Schall- und Vibrationspegel

Schallpegel

Diese Maschine entwickelt einen ununterbrochenen A-gewichteten Schallpegel von 84.2 dB(A). Dieser Wert entspricht Messungen identischer Maschinen nach den Vorgängen von 91/386/EWG sowie deren Änderungen.

Diese Maschine entwickelt einen Schallpegel von 99 LWA. Dieser Wert entspricht Messungen identischer Maschinen nach den Vorgängen von 84/538/EWG sowie deren Änderungen..

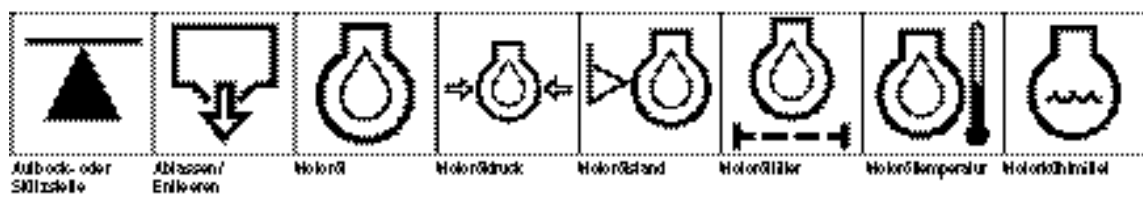
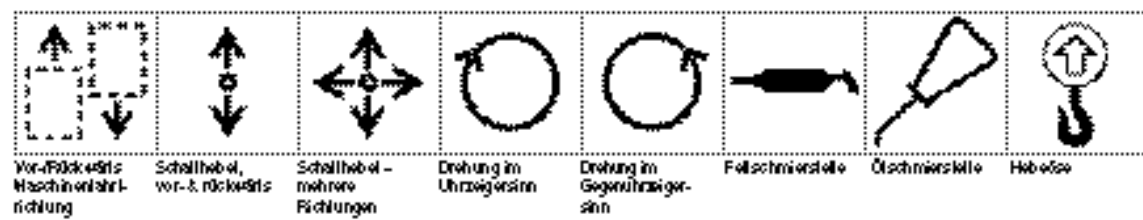
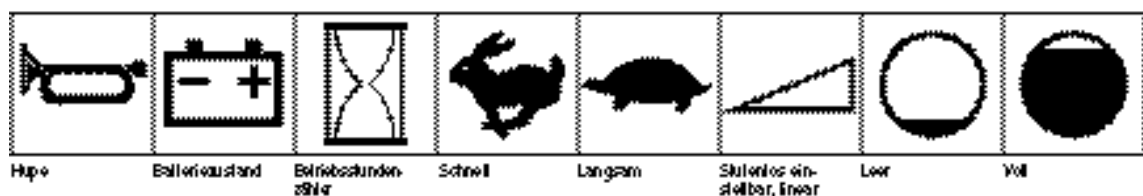
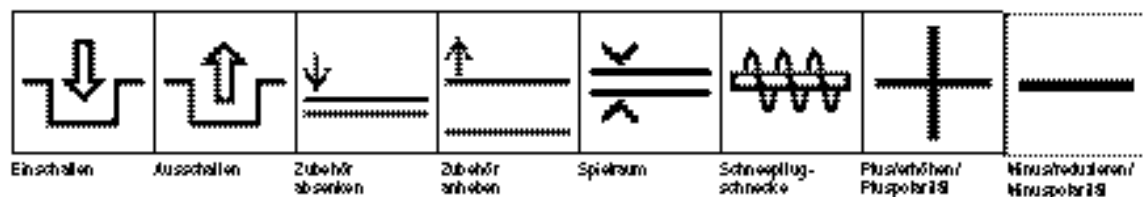
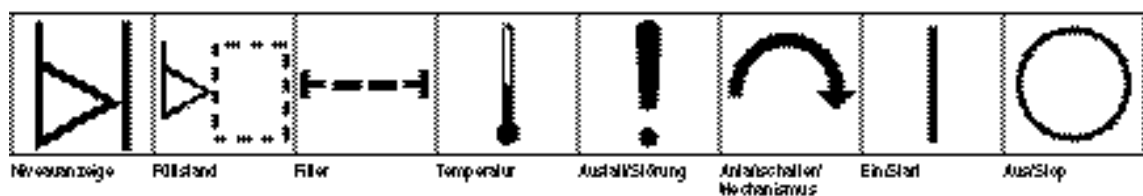
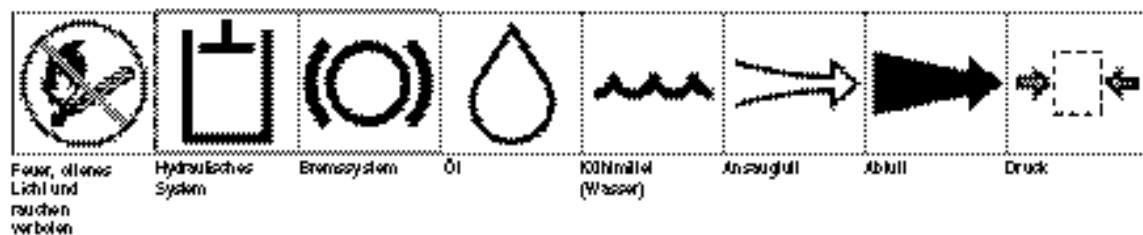
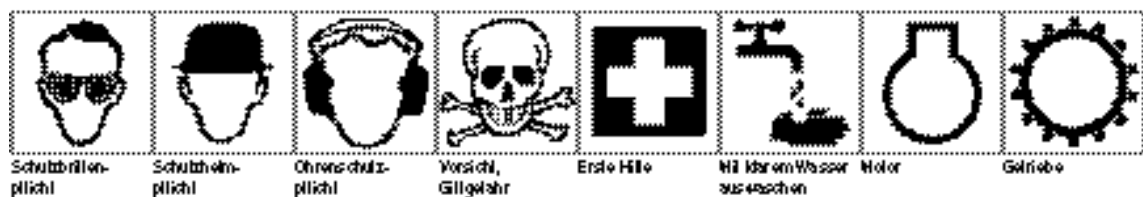
Vibrationspegel

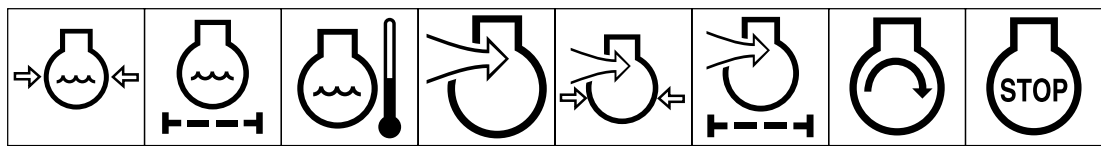
Diese Maschine entwickelt keine Vibrationen höher als $2,5 \text{ m/s}^2$ an den Händen. Dieser Wert entspricht Messungen an identischen Maschinen nach den Vorgängen von ISO 5349.

Diese Maschine entwickelt keine Vibrationen höher als $0,05 \text{ m/s}^2$ am Gesäß. Dieser Wert entspricht Messungen an identischen Maschinen nach den Vorgängen von ISO 2631.

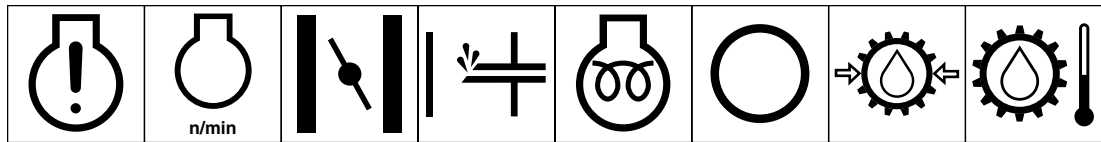
Sicherheits-und Hinweisschilder

Beizende Flüssigkeiten, chemische Verbrennung an Fingern oder Händen	Giftiger Rauch oder Giftgase, Erststickungsgefahr	Stromschlaggefahr	Flüssigkeiten unter hohem Druck, Injektion unter die Haut	Sprüh unter hohem Druck, Hautabschürfungsgefahr	Sprüh unter hohem Druck, Hautabschürfungsgefahr	Quetschgefahr für Finger und Hände, von oben ange-setzte Kraft	Quetschgefahr für Zehen oder Füße, von oben ange-setzte Kraft
Quetschgefahr f.d. ganzen Körper, von oben ange-setzte Kraft	Quetschgefahr für den Oberkörper, seitlich ange-setzte Kraft	Quetschgefahr für Finger oder Hände, seitlich ange-setzte Kraft	Quetschgefahr für Beine, seitlich ange-setzte Kraft	Quetschgefahr f.d. ganzen Körper	Quetschgefahr für Kopf, Oberkörper und Arme	Schnittgefahr für Finger oder Hände	Schnittgefahr für Füße
Schnitt- oder Verhadergefahr für Füße, drehende Schnecke	Amputationsgefahr für Füße, drehende Messer	Amputationsgefahr für Finger oder Hände, Ventilatorflügel	Vor Berühren ab-warten, bis alle beweglichen Maschinenteile zum kompletten Stillstand gekommen sind	Amputationsgefahr für Finger oder Hände, Motorventilator	Verhadergefahr f.d. ganzen Körper, Geräteantriebswelle	Verhadergefahr für Finger oder Hände, Kettenantrieb	
Verhadergefahr für Hände & Arme, Riemenantrieb	Ganzer Körper ist ausgeschleudert oder fliegenden Gegenständen ausgesetzt	Gesicht ist ausgeschleudert oder fliegenden Gegenständen ausgesetzt	Vor-/Rückwärts Überfahrungsgefahr (zutreffende Maschine soll im gestrichelten Kästchen erscheinen)	Maschinenkippsgefahr, Aufsitzmäher	Rollgefahr ÜBER-ROLLBÜGEL (zutreffende Maschine soll im gestrichelten Kästchen erscheinen)	Gefahr von gespeicherter Energie, Rückschlag oder Aufwärtsbewegung	Heiße Oberfläche, Verbrennungsgefahr für Finger oder Hände
Explosionsgefahr	Brandgefahr oder offenes Licht	Hubzylinder mit Sperrvorrichtung arretieren, bevor Gefahrenbereich betreten wird	Sicheren Abstand zur Maschine einhalten	Bei laufendem Motor aus dem Schwenkbereich fernbleiben	Sicherheitsbleche/-vorrichtungen nie bei laufendem Motor öffnen oder entfernen	Nie auf Ladeplattform steigen, solange die Zapfwelle mit der Zugmaschine verbunden ist & der Motor läuft	Nicht aufsteigen
Vor Wartungs- oder Reparaturmaßnahmen getroffen werden, den Motor abstellen & den Zündschlüssel ziehen	Mitführen von Passagieren ist nur auf dem Beifahrersitz gestattet & wenn die Sicht des Fahrers nicht beeinträchtigt wird	Für vorschriftsmäßige Wartungsmaßnahmen das technische Handbuch heranziehen	Sicherheitsgurt anlegen	Warndreieck	Umrißwarndreieck	Bedienungsanleitung lesen	

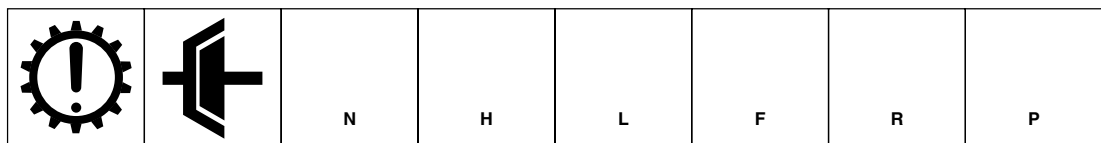




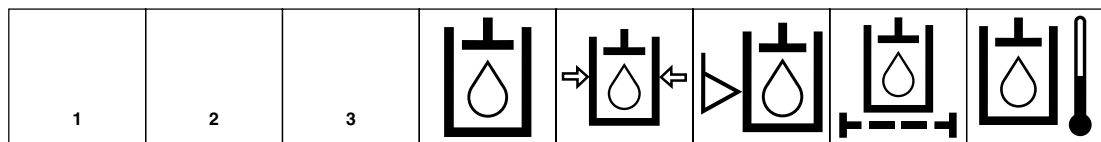
Motorkühlmittel-
druck Motorkühlmittel-
filter Motorkühlmittel-
temperatur Motoransaug-/
-verbrennungsluft Motoransaug-/
-verbrennungsluft-
druck Motoransaug-/
-luftfilter Motor starten Motor abstellen



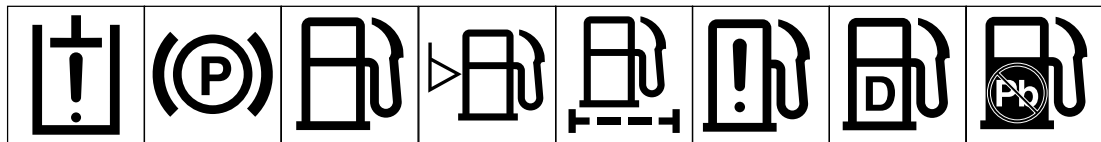
Motorausfall/
-störung Motordrehzahl/
-frequenz Choke Starthilfe Glühkerzen
(Starthilfe bei
kalter Witterung) Getriebeöl Getriebeöldruck Getriebeöl-
temperatur



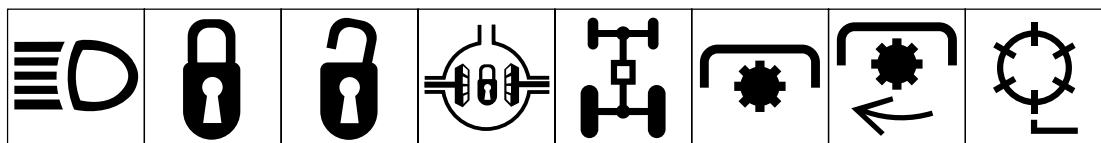
Getriebeausfall/
-störung Kupplung Leerlauf Hoch Niedrig Vorwärts Rückwärts Parken



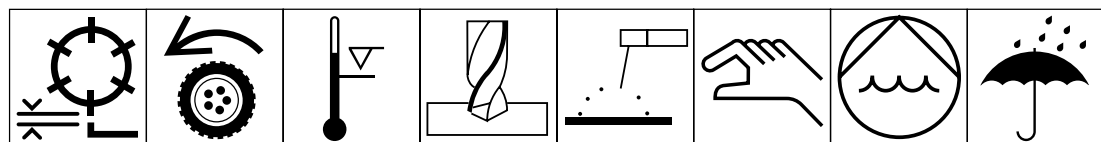
1. Gang 2. Gang 3. Gang (andere Nr.
können bis höchstem
Vorwärtsgang
gewählt werden) Hydrauliköl Hydrauliköldruck Hydraulikölstand Hydraulikölfilter Hydrauliköl-
temperatur



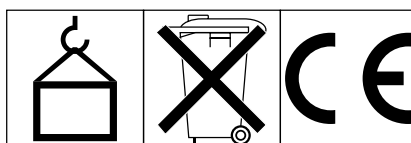
Hydrauliköl-
ausfall/-störung Feststellbremse Kraftstoff Kraftstoffstand Kraftstofffilter Kraftstoff-
systemausfall/
-störung Diesel Unverbleiter
Kraftstoff



Scheinwerfer Verriegeln Entriegeln Differentialsperre Allradantrieb Zapfwelle Drehzahl-
Zapfwelle Mähspindel



Höheneinstellung
- Mähspindel Antrieb Über dem
Betriebs-
temperaturbereich Bohren Manuelles
Elektroschweißen Per Hand 0356 Wasser-
pumpe 0626 Trocken
halten



0430 Gewicht Nicht im Müll
entsorgen CE Logo

Technische Daten

Konfiguration: ein Dreiradfahrzeug mit zwei angetriebenen Vorderrädern und einem hinteren Lenkrad. Der Fahrer sitzt in der Mitte über dem 1. Schneidwerk, wobei die 2. und 3. Schneidwerke vor dem Fahrzeug her laufen.

Leistung: Viertaktbenziner mit Elektrostart und einer Leistung von 13,4 kW bei 3600/min. Die Motordrehzahl ohne Belastung wird auf 2900/min geregelt.

Fahrantrieb: Hydrostatischer Antrieb mit mehreren Stapelpumpen, Ventilen und zwei Umlaufkolbenmotoren, die die Vorderräder antreiben.

Schneidwerke: Hydrostatischer Antrieb mit drei Stapelpumpabschnitten, drei Ventilabschnitten und drei übersetzten Motoren, die die Spindeln antreiben.

Hydroventil: Fünfspulensektoren: Die ersten drei Spulensektoren steuern die Absenken-, Mäh- und Hubfunktionen der Mähwerke. Die ausgeschobenen Spulen dienen den Absenken- und MÄH-Funktionen, eingeschoben dienen sie der HUB-Funktion. Der vierte Spulensektor dient der Antriebssteuerung; N (Leerlauf/Neutral), 1 (Mähen) und 2 (Transport). Der fünfte Spulensektor kontrolliert den Vor- und Rückwärtsantrieb.

Reifendruck:

- 55–83 kPa — vorne
- 55–103 kPa — hinten

Bremsen: 15 cm Trommelbremse mit Klinkenwerk-Arretierung als Feststellbremse.

Hydrofilter: 10 Mikronen, Patrone.

Hydroölreservoir: Füllmenge: 32 l mit internem Ablenker. Öltyp: Mobil 15M. Werksseitig wird roter Färbstoff hinzugefügt.

Benzintank: Füllmenge: 28 l.

Kraftstofffilter: Inline-Typ.

Kraftstoffpumpe: Vakuum-Impulstyp.

Sitzverstellung: 17,8 cm (vor- und rückwärts).

Antriebsräder: Nadellager in Radmotoren.

Hintere Laufräder: Timken Kegelwalze

Elektrisches & Armaturen: Der Motor ist mit einer 16 A Lichtmaschine ausgerüstet; der Stromkreis wird

durch eine 20 A Sicherung geschützt. Armaturen umfassen einen Amperemeter und einen Betriebsstundenzähler. Eine Zubehöranschlussklemme ist am Leckdetektor-Prüfschalter vorgesehen, für wenn eine Betriebsbeleuchtung gewünscht wird.

Batterie: 12-V-Bleisäurebatterie mit 32-Ah-Leistung.

Abmessungen: Länge—18,4 cm, Breite—12,4 cm, Höhe—15,2 cm.

Allgemeine Angaben:

Schnittbreite:	149.9 cm
Radspur:	123.3 cm
Radstand:	119 cm
Länge:	229 cm
Breite:	177 cm
Höhe:	123 cm
Nettogewicht (naß):	381 kg
Versandgewicht (im Karton):	471 kg

Geschwindigkeit:

1. Gang — 6,1 km/h
 2. Gang — 11,9 km/h
- Rückwärtsgang — 13,1 km/h

Spindeldrehzahl: 1975 U/min. (ca.)

Schnitthöhe:

0,46 cm	(11-Messer Spindel)
0,64 cm	(8-Messer Spindel)
1,0 cm	(5-Messer Spindel)

Änderungen von Spezifikation und Konzeption ohne weiters vorbehalten.

Setup

Einbauen der Schneidwerke

Für Schneidwerke der Serien 04404, 04406, 04408, 04450 und 04468.

Anmerkung: Lagern Sie, um einem Beschädigen der Schläuche während des Schärfens, Einstellens der Schnitthöhe und des Durchführens irgendwelcher anderer Wartungsmaßnahmen an den Schneidwerken vorzubeugen, die Motoren der Schneidwerkspindeln immer in den Stützrohren an der Vorderseite des Chassis.

1. Entfernen Sie die Schneidwerke aus ihren Versandkartons. Bauen Sie die Schneidwerke entsprechend ihren Bedienungsanleitungen zusammen und führen alle Einstellungen durch. Stellen Sie die Schnitthöhe mit Hilfe der lose mitgelieferten Messlehre ein.
2. Schieben Sie die Schneidwerke unter die Zugestelle und ziehen die Schlaufe an der Oberseite der Schneidwerke über die Hubarme (Bild 1).

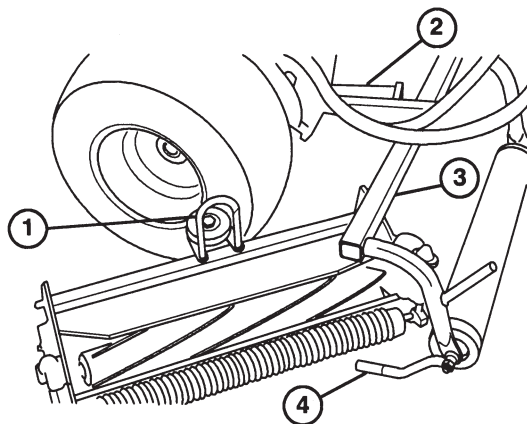


Bild 1

1. Schlaufe
2. Hubarm
3. Zuggestell
4. Zugarm

3. Bringen Sie die Befestigungsmuttern der Spindeltriebsmotoren an jedem Schneidwerk an. Lassen Sie ca. 1,2 cm Gewinde an allen Befestigungsbolzen sichtbar (Bild 2).

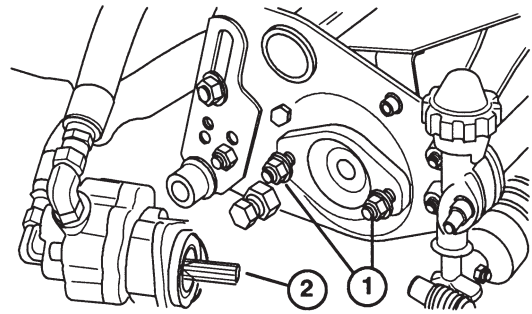


Bild 2

1. Motorbefestigungsmuttern
2. Einfetten

4. Entfernen Sie die Schutzkappen von den Schneidwerken und den Spindelmotorantriebswellen. Fetten Sie die Keilwelle des Motors mit frischem Fett ein und bringen den Motor durch Drehen im Uhrzeigersinn an, so dass die Motorflansche von den Bolzen entfernt sind. Drehen Sie dann den Motor entgegen dem Uhrzeigersinn, bis die Flansche die Bolzen umhüllen. Ziehen Sie jetzt die Befestigungsmuttern fest (Bild 2).

Anmerkung: Bewahren Sie die Schutzkappen der Schneidwerke sicher auf. Montieren Sie diese immer dann, wenn Sie die Spindeltriebsmotoren entfernen, um die Lager der Schneidwerke vor einer Verschmutzung zu schützen.

5. Schieben Sie die Hülse am Kugelgelenk zurück und drehen die Zugarme so nach unten, dass der Steckschlüssel über den Kugelbolzen passt. Lösen Sie die Hülse, so dass sie über den Bolzen geht und die Baugruppen miteinander verbindet (Bild 4).
6. Befestigen Sie die Körbe an den Zugstellen, lockern die Klemmmuttern an den Zugarmen und stellen die Kugelsechskante so weit ein, dass ein Spiel von 6–11 mm zwischen der Korblippe und den Spindelmessern besteht (Bild 3).

Anmerkung: So wird verhindert, dass der Korb das Schneidwerk nach vorne kippt, wodurch sich die Öse beim Mähen vom Hubarm lösen würde.

Stellen Sie sicher, dass sich die Korblippen an allen Spindeln über die gesamte Breite im gleichen Abstand von den Spindelmessern befinden. Wenn der Abstand zwischen Korb und Spindel zu gering ist, kann es zum Kontakt zwischen dem Korb und den Spindelmessern kommen, wenn das Schneidwerk vom Boden abgehoben wird.

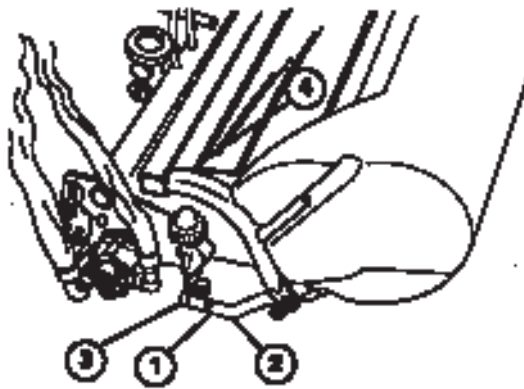


Bild 3

1. Klemmutter
2. Zugarm
3. Abstandeinstellung—Kugelgelenk
4. 6–11 mm Abstand

7. Richten Sie die Innensechskante der Kugelgelenke so aus, dass die offene Seite des Sechskants in Richtung Kugelbolzen zentriert ist. Ziehen Sie die Klemmutter fest, um das Innensechskant in seiner Stellung zu arretieren (Bild 3).

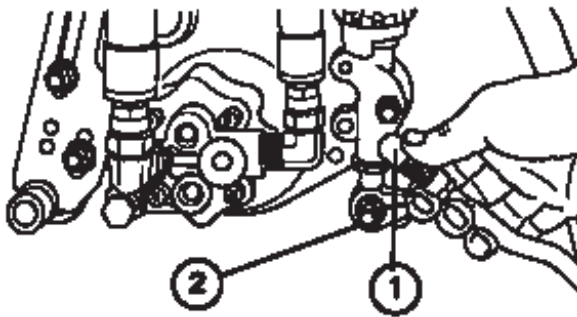


Bild 4

1. Bis zur Befestigungsfläche zurückschieben
2. Kugelbolzen

Einbauen der Schneidwerke

Für Schneidwerke der Serien 04480, 04481, 04482 und 04483.

Anmerkung: Lagern Sie, um einem Beschädigen der Schläuche während des Schärfens, Einstellens der Schnitthöhe und des Durchführens irgendwelcher anderer Wartungsmaßnahmen an den Schneidwerken vorzubeugen, die Motoren der Schneidwerkspindeln immer in den Stützrohren an der Vorderseite des Chassis.

1. Entfernen Sie die Schneidwerke aus ihren Versandkartons. Bauen Sie die Schneidwerke entsprechend ihren Bedienungsanleitungen zusammen und führen alle Einstellungen durch. Stellen Sie die Schnitthöhe mit Hilfe der lose mitgelieferten Messlehre ein.

2. Bringen Sie an jedem Ende der vorderen Walze der Schneidwerke jeweils eine Scheibe und einen Kugelbolzen an (Bild 5).
3. Schieben Sie das Schneidwerk unter das Zuggestell, während Sie die Hubwalze am Hubarm einhaken (Bild 5).

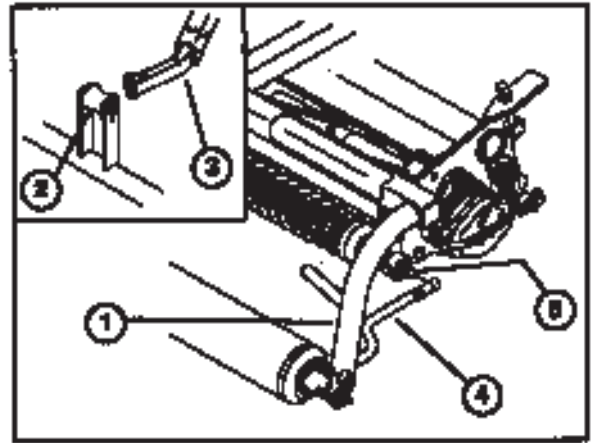


Bild 5

1. Zuggestell
2. Hubwalze
3. Hubarm
4. Zugarm
5. Kugelbolzen

4. Schieben Sie die Hülse am Kugelgelenk zurück und drehen die Zugarme so nach unten, dass der Steckschlüssel über den Kugelbolzen passt. Lösen Sie die Hülse, so dass sie über den Bolzen geht und die Baugruppen miteinander verbindet (Bild 6).
5. Befestigen Sie die Körbe an den Zuggestellen, lockern die Klemmmuttern an den Zugarmen und stellen das Kugelsechskant so weit ein, dass ein Spiel von 6–11 mm zwischen der Korbblippe und den Spindelmessern oder dem vorderen Ablenklech besteht.

Anmerkung: So wird verhindert, dass der Korb das Schneidwerk nach vorne kippt, wodurch sich die Hubwalze beim Mähen vom Hubarm lösen würde.

Stellen Sie sicher, dass sich die Korbblippen an allen Spindeln über die gesamte Breite im gleichen Abstand von den Spindelmessern befinden. Wenn der Abstand zwischen Korb und Spindel zu gering ist, kann es zum Kontakt zwischen dem Korb und den Spindelmessern kommen, wenn das Schneidwerk vom Boden abgehoben wird.

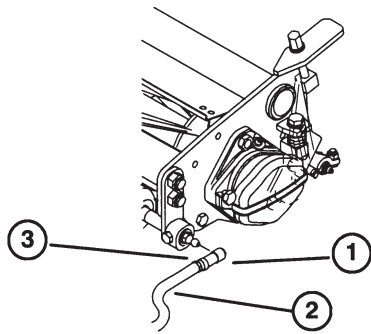


Bild 6

- 1. Kugelgelenk
- 2. Zugarm
- 3. Klemmmutter

6. Richten Sie die Innensechskante der Kugelgelenke so aus, dass die offene Seite des Sechskants in Richtung Kugelbolzen zentriert ist. Ziehen Sie die Klemmmutter fest, um das Innensechskant in seiner Stellung zu arretieren (Bild 6).
7. Bringen Sie die Innensechskantschrauben an, mit denen die Spindeltriebsmotoren an jedem Schneidwerk befestigt werden. Lassen Sie ca. 1,2 cm Gewinde an allen Schrauben sichtbar (Bild 7).

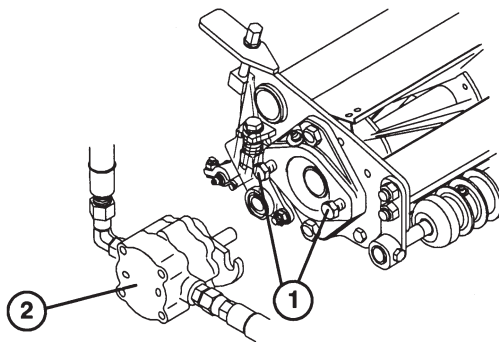


Bild 7

- 1. Innensechskantschrauben
- 2. Antriebsmotor

8. Entfernen Sie die Schutzkappen von den Schneidwerken und den Spindelmotorantriebswellen.

Anmerkung: Bewahren Sie die Schutzkappen der Schneidwerke sicher auf. Montieren Sie diese immer dann, wenn die Spindeltriebsmotoren entfernt werden, um die Lager der Schneidwerke vor einer Verschmutzung zu schützen.

9. Füllen Sie den Hohlraum am Ende des Schneidwerks mit Hilfe einer Handfettpresse mit Nr. 2 Allzweckschmierfett.
10. Fetten Sie die Keilwelle des Motors mit frischem Fett ein und bringen den Motor durch Drehen im Uhrzeigersinn an, so dass die Motorflansche von den Bolzen entfernt sind. Drehen Sie dann den Motor entgegen dem Uhrzeigersinn, bis die Flansche die Bolzen umhüllen. Ziehen Sie jetzt die Innensechskantschrauben fest (Bild 7).

Ballast hinten

Dieses Gerät entspricht den Anforderungen von ANSI B71.4-1999, wenn die Hinterräder mit 18 kg Kalziumchlorid-Ballast belastet werden.

Wichtig Entfernen Sie, wenn ein Reifen, der mit Kalziumchlorid belastet wurde, platt wird, die Maschine so schnell wie möglich von der Rasenfläche. Gießen Sie reichlich Wasser auf die betreffende Fläche, um einer Beschädigung des Rasens vorzubeugen.

Vor Inbetriebnahme

Prüfen des Motorölstands

Das Kurbelgehäuse wird werksseitig mit 1,7 l (mit Filter) Motoröl zu Versand gebracht; den Ölstand vor und nach der ersten Inbetriebnahme prüfen.

1. Die Maschine auf einer ebenen Fläche abstellen.
2. Den Ölmeßstab heraus-schrauben und mit einem sauberen Lappen abwischen. Den Meßstab wieder in das Ölfüll-/meßrohr einschrauben und sicherstellen, daß er vollständig eingeführt wird. Den Meßstab herausnehmen, und den Ölstand prüfen. Bei niedrigem Stand den Fülldeckel von der Kipphebelabdeckung abschrauben, und Öl nachfüllen, bis der Ölstand die VOLL-Markierung am Meßstab erreicht.

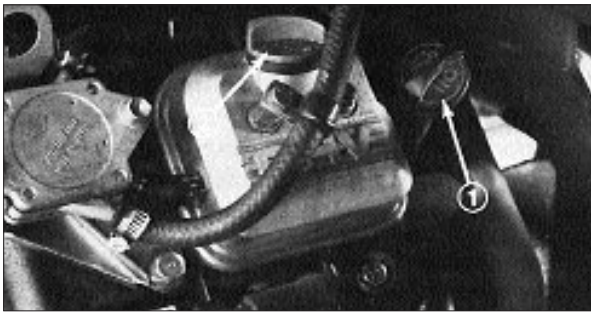


Bild 8

1. Ölmeßstab
2. Öffnung in der Kipphebelabdeckung

3. Der Motor kann mit beliebigen Qualitätsölen der API Klassifikation SG, SH, oder SJ gefahren werden. Die empfohlene Viskosität (Gewicht) ist SAE 30.
4. Das Öl durch die Öffnung in der Kipphebelabdeckung gießen, bis der Ölstand die VOLL-Markierung am Meßstab erreicht. Das Öl langsam eingießen, und den Ölstand bei diesem Schritt mehrmals prüfen. NICHT ZU VIEL ÖL EINFÜLLEN.

Wichtig Den Ölstand alle 8 Betriebsstunden oder täglich prüfen. Das Öl zunächst nach den ersten 8 Betriebsstunden wechseln; danach – unter normalen Einsatzbedingungen – das Öl alle 50 Stunden und den Filter alle 100 Stunden wechseln. Wenn der Motor dagegen in besonders staubiger oder schmutziger Umgebung eingesetzt wird, das Öl häufiger wechseln.

5. Den Ölmeßstab wieder fest einschrauben.

Befüllen des Benzintanks



GEFAHR



Benzin ist feuergefährlich—immer mit Vorsicht lagern und hantieren. Den Tank nie bei laufendem oder heißem Motor oder in unbelüfteten Räumen befüllen. Dünste können sich ansammeln und durch offenes Licht oder Funken mehrere Meter entfernt entzündet werden. Beim Befüllen des Kraftstofftanks zum Vorbeugen gegen Explosionen NICHT RAUCHEN! Den Tank immer im Freien befüllen und alle Verschüttungen vor Anlassen des Motors aufwischen. Um Verschüttungen vorzubeugen, immer einen Füllstutzen oder einen Trichter benutzen. Den Tank vor Anlassen des Motors bis 25 mm unterhalb der Tankoberseite, nicht des Füllstutzens, befüllen. Benzin nur in sauberen, vorschriftsmäßigen Benzinkanistern aufbewahren; dabei den Verschluß fest aufgedreht lassen. Benzin an einem kühlen, gut durchlüfteten Ort aufbewahren. Um die Flüchtigkeit des Brennstoffs zu gewähren, nie mehr Benzin als für 30 Tage beschaffen. Benzin dient nur dem Einsatz mit Verbrennungsmotoren, deshalb nie für andere Zwecke benutzen. Den Brennstoff aus der Reichweite von Kindern fernhalten.

TORO EMPFIEHLT NACHDRÜCKLICH FÜR TORO MASCHINEN MIT OTTOMOTOREN DEN GEBRAUCH VON FRISCHEM, SAUBEREM BLEIFREIEM NORMALBENZIN. BLEIFREIES BENZIN BRENNT SAUBERER UND VERLÄNGERT DIE LEBENSERWARTUNG DES MOTORS, FÖRDERT GUTE STARTEIGENSCHAFTEN UND REDUZIERT KOHLENSTOFFABLAGERUNGEN IM BRENNRAUM DES MOTORS. WENN KEIN BLEIFREIES BENZIN VERFÜGBAR IST, KANN AUCH VERBLEITES BENUTZT WERDEN.

Hinweis: Nie Methanol, Benzin mit Methanolgehalt, Gasohol mit mehr als 10% Ethanol, Benzinadditiven, Superbenzin oder PLG benutzen, da diese Brennstoffe zu Motorschäden führen können



Bild 9

1. Kraftstofftank Verschluß

1. Den Kraftstofftank bis zur Unterseite des Füllstutzens befüllen. **NICHT ÜBERFÜLLEN.** Den Verschluß fest aufdrehen.

Kontrollieren Sie die Hydraulikanlage

Die hydraulische Anlage ist für den Einsatz mit schleißhemmendem Hydrauliköl ausgelegt. Der Ölbehälter der Maschine wird im Werk mit ca. 32,2 l Mobil 15M Hydrauliköl befüllt. **Kontrollieren Sie den Hydraulikölstand vor dem ersten Anlassen des Motors und dann täglich.**

Hydrauliköl der Gruppe 1 (mildes Klima—durchschnittliche Belastung)

Anmerkung: Die in dieser Gruppe aufgeführten Ölsorten sind gleichwertig.

ISO VG 46/48 Schleißhemmendes Mehrviskositäts-Hydrauliköl

Mobil	DTE 15M
Amoco	Rycon Premium ISO 46
Castrol	AWH 46
Conoco	Hydroclear AW MV68
Gulf	Harmony HVI 46 AW
Kendall	Hyken Golden MV SAE 5W-20
Pennzbell	AWX MV46
Phillips	Magnus A KV 5W-20
Shell	Tellus T 46
Sunoco	Sun Hyd. Oil 2105
Texaco	Rando HDZ 46
Universal-Traktor-Hydrauliköl	
Mobil	Mobilfluid 424

Amoco	1000 Fluid
Chevron	Traktor-Hydrauliköl
Conoco	Hydroclear Powertran
Esso	Hydraul
Gulf	Universal Traktoröl
Kendall	Hyken 052
Marathon	Maraf fluid Super HT
Pennzoil	Hydra-trans
Phillips	HG Fluid
Shell	Donax TD
76 Lubricants	Hydraulik-/Traktoröl
Sunoco	TH Fluid
Texaco	TDH

Hydrauliköl der Gruppe 2 (warmes Klima—starke Belastung)

Anmerkung: Die in dieser Gruppe aufgeführten Ölsorten sind gleichwertig.

ISO VG 68 Schleißhemmendes Hydrauliköl

Mobil	DTE 26
Amoco	Rykon AW Nr. 68
Castrol	AWS 68
Chevron	Hydrauliköl AW ISO 68
Conoco	Hydroclear AW 68
Exxon	Nuto H 68
Gulf	Harmony 68AW
Kendall	Four Seasons AW68
Marathon	ISO 68
Pennzoil	IAW-Hydrauliköl 68
Phillips	Magnus A ISO 68
Shell	Tellus 68
76 Lubricants	AW 68
Sunoco	SunVis 868
Texaco	Rando HD 68

Wichtig Die Ölsorten der 1. Gruppe sind typischerweise für Umgebungstemperaturen von 0 bis 41° C geeignet. Die Ölsorten des ISO-Typs 46/68 bieten beim Durchschnittsgebrauch erfahrungsgemäß in einem breiteren Temperaturbereich eine optimale Leistung. Die Universal-Traktoröle bringen dort, wo sie bevorzugt werden, eine ähnliche Leistung, verlieren allerdings im Vergleich mit Ölen des Typs 46/48 u.U. etwas an Leistung, wenn die Maschine bei höheren Umgebungstemperaturen eingesetzt wird.

Die Ölsorten der 2. Gruppe sind bei stärkerer Belastung in wärmeren Regionen zu empfehlen, wo die Umgebungstemperatur zwischen 20 und 49° C liegt. Ihr Einsatz bei niedrigeren Temperaturen

kann infolge der höheren Viskosität dieser Öle zu erschwertem Anlassen, schwächerer Motorleistung bei kälterer Witterung, trägen oder überhaupt nicht funktionierenden Ventilen bei kälterer Witterung und höherem Filter-Staudruck führen.

Anmerkung: Stellen Sie sicher, dass das ursprüngliche Öl vollständig aus der Anlage entfernt wird, wenn Sie von einer Ölsorte zu einer anderen wechseln, da einige Ölsorten mit anderen Marken unverträglich sind.

Hydrauliköl der Gruppe 3 (biologisch abbaubar): ISO VG 32/46 schleißhemmendes Hydrauliköl

Mobil EAL 224H

Anmerkung: Dieses biologisch abbaubare Hydrauliköl ist mit den Ölen der Gruppen 1 und 2 nicht verträglich.

Anmerkung: Sie müssen, wenn Sie von herkömmlichem auf biologisch abbaubares Öl umstellen sicherstellen, dass Sie die von Mobil vorgeschriebenen Spülmaßnahmen befolgen. Ihr Toro-Vertragshändler berät Sie gerne ausführlicher.

Wichtig Verwenden Sie nur die angegebenen Hydrauliköle. Andere Ölsorten können die hydraulische Anlage beschädigen.

Anmerkung: Ein roter Farbstoff für das Öl der hydraulischen Anlage wird in 19,8 ml Flaschen angeboten. Eine Flasche reicht für 22 l Hydrauliköl. Unter Bestell-Nr. 44-2500 über Ihren lokalen TORO-Vertragshändler zu beziehen.

1. Die Maschine auf einer ebenen Fläche abstellen. Sicherstellen, daß sich die Maschine ausreichend abgekühlt hat, so daß das Öl kalt ist. Den Ölstand durch das Schauglas an der Seite des Öltanks kontrollieren. Der Ölstand ist ausreichend, wenn er die VOLL-Markierung neben dem Schauglas erreicht.
2. Wenn der Ölstand unter der VOLL-Markierung am Hilfstank steht, den Deckel vom Hydrauliköltank abschrauben, und den Tank mit Mobil 15M oder gleichwertigem Hydrauliköl auffüllen, bis der Ölstand die Markierung neben dem Schauglas erreicht. Nie verschieden Ölsorten miteinander vermischen. Dann den Deckel wieder aufschrauben.

Wichtig Um einer Kontaminierung der

Anlage vorzubeugen, die Oberseite des Hydraulikölbehälters vor dessen Öffnung abwischen. Sicherstellen, daß Gießkanne und Trichter sauber sind.

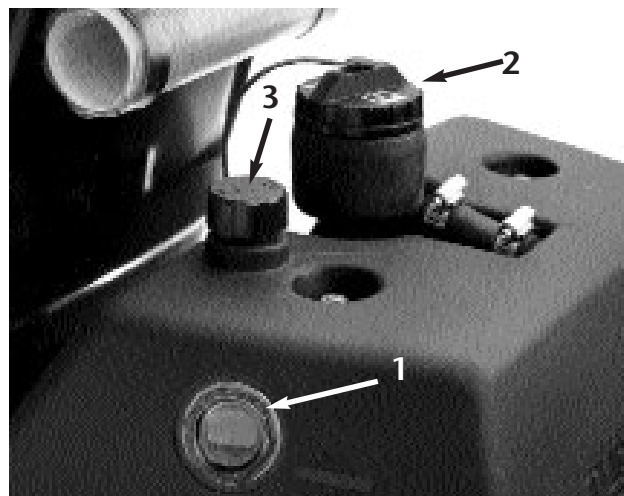


Bild 10

1. Sichtglas
2. Verschuß - Hydroreservoir
3. Hilfstank-Belüftung

Reifendruck

Reifen werden werksseitig vor Versand zu stark aufgeblasen. Den Reifendruck vor Inbetriebnahme auf den korrekten Druck regeln.

Den Reifendruck an die herrschenden Rasenbedingungen anpassen, d.h. vom Mindestdruck von 55 kPa bis zum Maximaldruck von 83 kPa.

Den Druck des Hinterrads von 55 Kpa bis maximal 103 Kpa regeln. Bei niedrigerem Reifendruck erhöht sich die Traktion.

Kontrolle der Radmuttern auf Korrektes Drehmoment

!
WARNUNG
!

Die Radmuttern nach 1–4 Betriebsstunden und dann nochmals nach 10 Stunden sowie alle 200 Stunden danach auf 95–122 Nm festziehen. Nichtbeibehalten des korrekten Drehmoments kann zu Ausfall oder Radverlust führen, was Verletzungsgefahr mit sich bringt.

Bedienungselemente

MAHPEDAL (Bild 11)—Wenn Sie das Mähpedal im Einsatz VOLL durchdrücken, senken sich die Schneidwerke, und die Spindeln beginnen sich zu drehen. Das Mähpedal bleibt dann in der durchgedrückten Stellung, d.h. Sie müssen nicht weiter darauf drücken.

BREMSPEDAL (Bild 11)—Das Bremspedal aktiviert eine mechanische Kfz-Trommelbremse an jedem Antriebsrad.

HUBPEDAL (Bild 11)— Drücken des Hubpedals während des Betriebs bringt die Spindeln zum Stillstand und hebt die Mähspindeln an. Das Hubpedal muß GANZ durchgedrückt werden, bis sich die Spindeln angehoben haben und vollständig zum Stillstand gekommen sind.

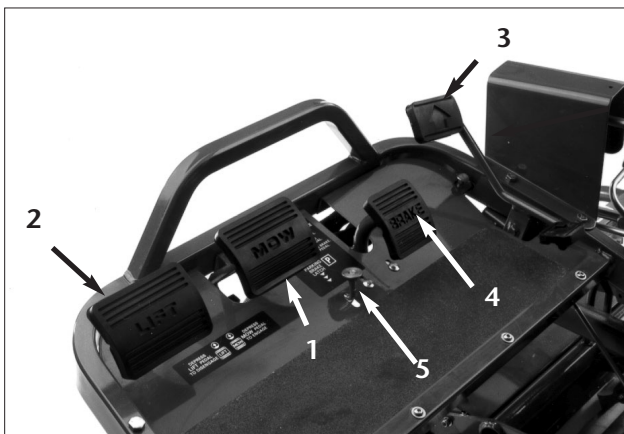


Bild 11

1. Mähpedal
2. Hubpedal
3. Fahrpedal
4. Bremspedal
5. Feststellbremsknopf

FAHRPEDAL (Bild 11)—Das Fahrpedal bewirkt das Vorwärts- und Rückwärtsfahren sowie das Stoppen der Maschine. Drücken Sie die Oberseite des Pedals nach unten, um vorwärts zu fahren und die Unterseite, um rückwärts zu fahren. Lassen Sie zum Stoppen der Maschine das Pedal in seine Neutralstellung zurückgehen. Stützen Sie Ihre Ferse im Vorwärtsbetrieb nicht auf der Unterseite des Pedals (Bild 12) ab.

GASHEBEL (Bild 11)— Der Gashebel regelt die Motordrehzahl. Bewegung des Gashebels in Richtung FAST [Schnell] erhöht die Motordrehzahl; in Richtung SLOW [Langsam] reduziert sich die Motordrehzahl.

HINWEIS: Der Motor läßt sich nicht mit dem

Gashebel abstellen.

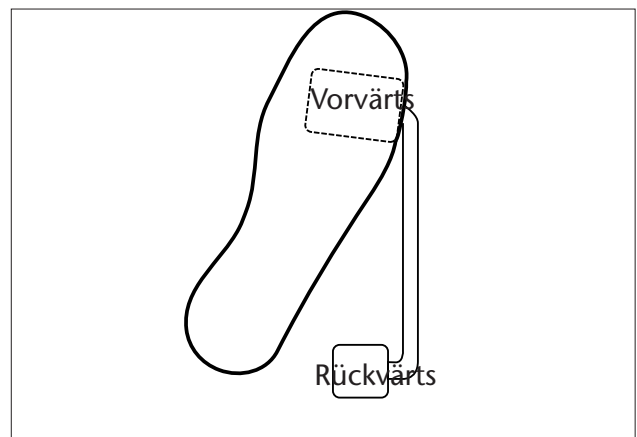


Bild 12

CHOKE (Bild 13)— Zum Anlassen eines kalten Motors, den Vergaserchoke durch Vorwärtsstellen des Chokehebels in die CLOSED-Position schließen. Nachdem der Motor angesprungen ist, den Choke so regeln, daß sich ein ruhiger Motorlauf ergibt. Den Choke sobald wie möglich in die OPEN-Stellung zurückziehen. Ein bereits warmgelaufener Motor erfordert wenig oder keinen Choke.

ZÜNDSCHLOSS (Bild 13)— Den Zündschlüssel in das Schloß stecken und zum Anlassen des Motors im Uhrzeigersinn auf START drehen. Sobald der Motor angesprungen ist, den Zündschlüssel wieder loslassen. Zum Abstellen des Motors den Zündschlüssel im Gegenuhrzeigersinn auf OFF drehen.

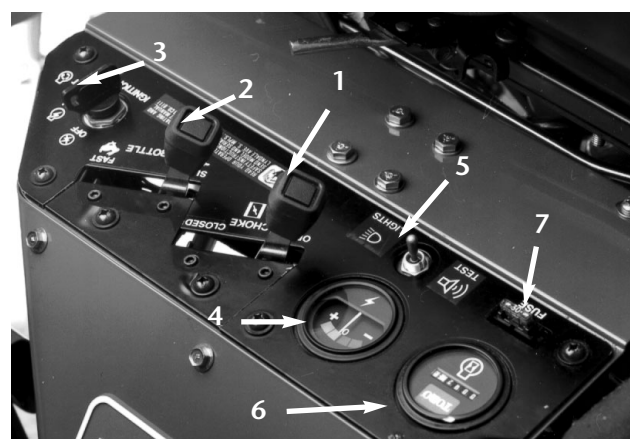


Bild 13

1. Chokehebel
2. Gashebel
3. Zündschloß
4. Amperemeter
5. Leckdetektor-/Lichtschalter
6. Betriebsstundenzähler
7. Sicherung (20A)

SPANNUNGSMESSER Der Spannungsmesser zeigt die Spannung der elektrischen Anlage an.

SICHERUNG (Bild 13)—Die 10-A-Sicherung ist Bestandteil des Schaltkreises.

LECKDETEKTOR-/LICHTSCHALTER (Bild 13)—Den Schalter von der mittigen Stellung nach rückwärts ziehen, um die Funktion des Leckdetektoralarms und der Zeitverzögerung zu prüfen. Den Schalter zum Einschalten der Beleuchtung (Zubehör) vorwärts stellen.

BETRIEBSSTUNDENZÄHLER (Bild 13)—Zeigt die von der Maschine absolvierten Betriebsstunden an. Der Betriebsstundenzähler beginnt seine Zählung, sobald das Zündschloß auf ON gestellt wird.

SITZEINSTELLHEBEL (Bild 13)—Der links vom Sitz befindliche Hebel ermöglicht eine Vor- und Rückwärtseinstellung bis zu 100 mm.

MÄHAUSPERRHEBEL (Bild 14)—sperrt das Mähpedal aus, d.h. versehentliches Starten der Schneidwerke wird verhindert. Um diese Vorrichtung zu entriegeln, den Mähauseperr-Hebelbügel nach außen ziehen, im Uhrzeigersinn drehen, und das Ende in das hintere Loch im Profilteil stecken.

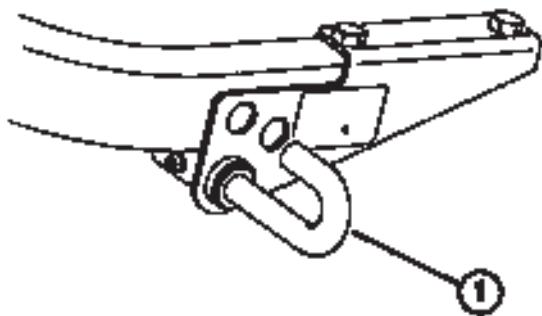


Bild 14

1. Mähauseperr-Hebelbügel

SCHALTHEBEL (Bild 15)—Ermöglicht die Auswahl von zwei Antriebs- und einer NEUTRAL-Stellung. Es darf während des Betriebseinsatzes der Maschine umgeschaltet werden, ohne Schäden zu verursachen.

1. Neutral—Wird zum Anlassen des Motors benutzt.
2. 1. Gang—Wird zum Mähen von Rasen benutzt.
3. 2. Gang—Wird zum Transportieren der Maschine benutzt.

HINWEIS: Wenn die Maschine im Rückwärtsgang

mit abgesenkten Mähspindeln betrieben wird, werden diese von den Limitarmen angehoben.

LENKGESTÄNGE-SPERRHEBEL (Bild 15)—Den Hebel zum Lockern rückwärts drehen, dann zur Einstellung des Lenkgestänges auf eine komfortable Stellung anheben oder absenken. Danach den Hebel zum Festziehen wieder vorwärts drehen.

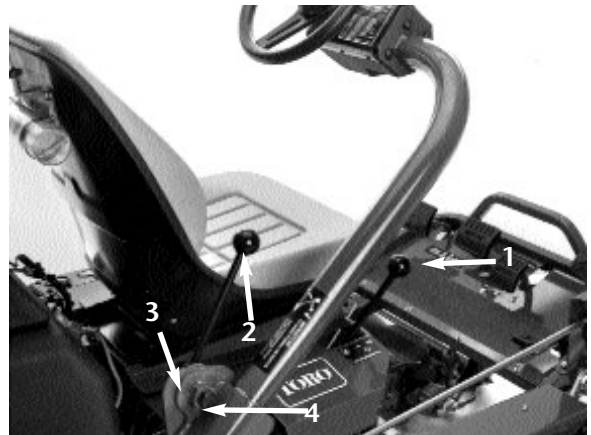


Bild 15

1. Schalthebel
2. Lenkgestänge-Sperrhebel
3. Stellschraube
4. Einstellbolzen

Zum Einstellen des Sperrhebels:

1. Den Hebel zum Lösen der Einstellung rückwärts drehen und das Lenkgestänge in seine niedrigstmögliche Einstellung bringen.
2. Die Hebel-Stellschraube lockern.
3. Den Einstellbolzen (linksgängiges Gewinde) zum Festziehen im Gegenuhrzeigersinn oder im Uhrzeigersinn zum Lockern der Einstellung drehen.
4. Zum Arretieren der Einstellung die Stellschraube festziehen.

Betrieb

Einfahrzeit

1. Für Empfehlungen zu den Ölwechsel- und Wartungsmaßnahmen während der Einfahrzeit, siehe das mit dem Motor des Greensmaster 3100 gelieferte Handbuch.
2. Der Greensmaster 3100 muß nur über 8 Stunden Mähbetrieb eingefahren werden.
3. Die ersten Betriebsstunden sind ausschlaggebend für die langfristige Zuverlässigkeit der Maschine. Die Leistung genau verfolgen, damit kleinere Schwierigkeiten, die sich später in katastrophalen Problemen ausarten könnten, frühzeitig korrigiert werden können. Die Maschine während der Einfahrzeit regelmäßig auf irgendwelche Anzeichen von Lecks, lockere Befestigungsteile oder andere Störungen untersuchen.
4. Um optimale Bremsleistung zu gewährleisten, die Bremsen vor Gebrauch einfahren. Dazu wie folgt vorgehen: Die Bremsen kräftig durchdrücken und die Maschine mit Mähgeschwindigkeit fahren, bis die Bremsen heiß werden, was durch ihren Geruch erkennbar wird. Nach dem Einfahren müssen die Bremsen eventuell nachgestellt werden. Siehe *Bremseinstellung*.

Startanleitungen

HINWEIS: Den Bereich unter dem Mäher gründlich absuchen, um sicherzustellen, daß dieser frei von allem Schutt ist.

1. Den Mähsperrhebel entriegeln, indem der Bügel nach außen gezogen, im Uhrzeigersinn gedreht und sein Ende in das hintere Loch im Profilteil eingesteckt wird.
2. Den Fuß vom Fahrpedal nehmen und sicherstellen, daß sich das Pedal auf Neutral [Leerlauf] befindet.
3. Den Chokehebel—beim Anlassen eines kalten Motors - auf ON—und den Gashebel auf Halbgas stellen.
4. Den Zündschlüssel einstecken und im Uhrzeigersinn soweit drehen, bis der Motor anspringt. Nachdem der Motor läuft, den Choke so stellen, daß der Motor ruhig läuft. Den Choke so bald wie möglich wieder voll öffnen, indem der Hebel rückwärts auf OFF gestellt wird. Ein warmgelaufener Motor verlangt keinen oder nur wenig Choke.
5. Nachdem der Motor angesprungen ist, die Maschine mit den folgenden Schritten durchprüfen:
 - A. Den Gashebel auf FAST stellen und die Spindeln durch drücken des Mähpedals kurzfristig zuschalten (die Mähspindeln sollten sich absenken und alle Spindeln müssen sich drehen).
 - B. Das Hubpedal betätigen; dann müssen die Mähspindeln zum Stillstand kommen und die Spindeleinheiten sich in die Transportstellung anheben.



Hinweis: Den Motor abstellen. Den Ansatz aller Körbe prüfen um festzustellen, daß diese während des Betriebs keinen Kontakt mit den Spindeln erhalten haben. Sollten die Körbe dennoch mit den Spindeln Kontakt nehmen, die erforderliche(n) Einstellungen vornehmen.
 - C. Das Bremspedal bestätigen, um die Maschine an einer Fortbewegung zu verhindern und das Fahrpedal durch die Vorwärts- und Rückwärtsstellungen bewegen. Den o.g. Ablauf für 1-2 Minuten fortsetzen.
 - D. Die Fahr-, Mäh- und Hubpedale neutralisieren, die Feststellbremse anziehen und den Motor abstellen. Auf Ölundichtheiten prüfen; wenn solche erscheinen, die Festigkeit der Hydroanschlüsse prüfen. Wenn weiterhin Öllecks auftreten, Ihren TORO Vertragshändler um Unterstützung bitten und, bei Bedarf, Ersatzteile anfordern.

Wichtig : Für einen gewissen Zeitraum können die Motor- und Raddichtungen bis zum Ende der Einfahrzeit Ölschmutz aufweisen.

HINWEIS: Bei neuen Greensmaster 3100, wenn die Lager und Spindeln noch nicht frei sind, müssen die o.g. Prüfungen bei Vollgas durchgeführt werden. Nach der Einfahrzeit wird die Vollgasstellung u.U. überflüssig.

Prüfen der Funktion der Sicherheitsschalter

Das Sicherheitssystem verhindert ein Andrehen oder Anlassen des Motors, wenn niemand auf dem Fahrersitz Platz genommen hat, wenn sich der Schalthebel nicht auf NEUTRAL befindet und die Mähspindeln nicht ABGESTELLT sind. Zusätzlich stellt sich der Motor ab, wenn sich der Fahrer bei zugeschaltetem Mähwerk oder Schalthebel im 1. oder 2. Gang vom Sitz abhebt. Die täglichen Prüfungen durchführen, um die Funktionsfähigkeit des Sicherheitssystems nachzuweisen.

 VORSICHT 
Das Sicherheitssystem dient dem Bedienerschutz - deshalb nie umgehen oder abklemmen. Täglich das Sicherheitssystem zur Gewährleistung der Funktionsintegrität prüfen. Falls ein Schalter defekt ist, muß dieser vor Inbetriebnahme gewechselt werden. Unabhängig davon, ob die Schalter befriedigend funktionieren, zur Gewährleistung der Betriebssicherheit diese Schalter alle zwei Jahre auswechseln. Verlassen Sie sich nicht ausschließlich auf diese Sicherheitsschalter—gesunden Menschenverstand walten lassen!

1. Nehmen Sie auf dem Sitz Platz, aktivieren die Feststellbremse, stellen den Schalthebel auf Neutral, entfernen Ihren Fuß vom Fahrpedal und stellen sicher, dass es in die Neutralstellung zurückgeht. Drücken Sie dann auf das Hubpedal und lassen es wieder los. Versuchen Sie anschließend, den Motor zu starten. Der Motor muss sich drehen lassen und laufen, was bedeutet, dass die Sicherheitsschalter einwandfrei funktionieren. Machen Sie, wenn sich der Motor nicht drehen lässt, mit Schritt 2 weiter. Setzen Sie sich, wenn sich der Motor drehen ließ jedoch nicht anspringt, mit Ihrem Toro-Vertragshändler in Verbindung.
2. Auf dem Fahrersitz Platz nehmen, die Feststellbremse aktivieren und das Hubpedal erst ganz durchdrücken, dann wieder loslassen. Mit dem Schalthebel den 1. und 2. Gang einlegen; dabei versuchen, den Motor in jeder Position anzulassen. Der Motor darf sich nicht drehen lassen, was auf die Funktionsintegrität des Fahrschalters und des Ventilverteilers hinweist. Wenn sich der Motor nicht starten ließ, mit Schritt 3 weitermachen. Wenn sich der Motor starten läßt, setzen Sie sich zur weiteren Unterstützung mit Ihrem TORO Vertragshändler in Verbindung.
3. Auf dem Fahrersitz Platz nehmen, die Feststellbremse aktivieren, das Hubpedal durchdrücken und wieder loslassen. Den Schalthebel auf Neutral stellen und versuchen, den Motor anzulassen. Der Motor muß sich starten lassen und laufen, was bedeutet, daß die Funktionsintegrität des Fahr- und der Mäh/Hubschalter am Ventilverteiler gewährleistet ist—mit Schritt 4 weitermachen. Wenn sich der Motor drehen, jedoch nicht starten ließ, liegt das Problem nicht beim Sicherheitssystem. Wenn sich der Motor nicht starten ließ, setzen Sie sich zur weiteren Unterstützung mit Ihrem TORO Vertragshändler in Verbindung.
4. Auf dem Fahrersitz Platz nehmen, die Feststellbremse aktivieren und den Schalthebel auf Neutral stellen. Das Mähpedal durchdrücken und versuchen, den Motor anzulassen. Der Motor sollte sich nicht drehen lassen, was auf die Funktionsintegrität des Mäh/Hubschalters hinweist. Wenn sich der Motor nicht drehen ließ, mit Schritt 5 weitermachen. Wenn sich der Motor starten ließ, setzen Sie sich zur weiteren Unterstützung mit Ihrem TORO Vertragshändler in Verbindung.
5. Nehmen Sie auf dem Fahrersitz Platz, schalten auf Neutral, drücken das Hubpedal und lassen es dann wieder los. Starten Sie den Motor und drücken das Mähpedal durch. Erheben Sie sich leicht vom Sitz. Der Motor muss jetzt abwürgen. Wenn der Motor stoppt, sind die Sicherheitsschalter in Ordnung. Stellen Sie, wenn der Motor nicht zum Stillstand kommt, diesen ab und gehen der Ursache des Problems nach, bevor Sie die Maschine wieder in Betrieb nehmen. Wenden Sie sich, wenn Sie Unterstützung brauchen, an Ihren lokalen TORO-Vertragshändler.
6. Nehmen Sie auf dem Fahrersitz Platz, schalten auf Neutral, drücken das Hubpedal voll durch

und lassen es dann wieder los. Starten Sie den Motor und fahren auf einen freien Arbeitsbereich, wo sich weder Schmutz noch Fremdkörper befinden. Halten Sie alle Unbeteiligten und insbesondere Kinder von der Vorderseite und dem Einsatzbereich der Maschine fern. Stellen Sie den Schalthebel auf Neutral, stellen sicher, dass das Mähpedal deaktiviert ist, stellen den Gashebel auf halbes Vollgas und aktivieren die Feststellbremse. (Aktivieren Sie die Feststellbremstaste nicht.) Halten Sie sich am Lenkrad fest, stemmen Ihre Füße gegen das Fußbrett und das Bremspedal und legen den 1. Gang ein. Erheben Sie sich leicht vom Sitz. Der Motor muss dann abwürgen. Wenn der Motor stoppt, sind die Sicherheitsschalter in Ordnung.

- Wiederholen Sie diese Kontrolle im 2. Gang. Stellen Sie, wenn der Motor nicht zum Stillstand kommt, diesen ab und gehen der Ursache des Problems nach, bevor Sie die Maschine wieder in Betrieb nehmen. Wenden Sie sich, wenn Sie Unterstützung brauchen, an Ihren lokalen TORO-Vertragshändler.

Anmerkung: Der Greensmaster 3100 ist mit einem Sicherheitsschalter an der Feststellbremse ausgerüstet. Der Motor kommt zum Stillstand, wenn Sie den 1. oder 2. Gang einlegen und die Feststellbremse aktiviert ist.

Prüfen der Funktion des Leckdetektors

Der TURF GUARDIAN—Leckdetektor erkennt Lecks im Hydrosystem. Wenn der Ölstand im Hydroreservoir um 12–18 cl fällt, schließt sich der Schwimmerschalter im Tank. Nach einer Verzögerung von 1 Sekunde ertönt eine Warnung. Eine Ölexpansion aufgrund normaler Erwärmung während des Betriebs führt zum Übergang von Öl in das Hilfsreservoir. Nachdem die Zündung abgestellt wurde, kann das Öl in den Haupttank zurückströmen.

Prüfen der Systemfunktion

- Bei Zündung auf ON den Leckdetektorschalter rückwärts ziehen und halten. Nachdem ca. 1 Sekunde verstrichen ist, muß der Alarm vernehmbar werden.

- Den Detektorschalter wieder loslassen.

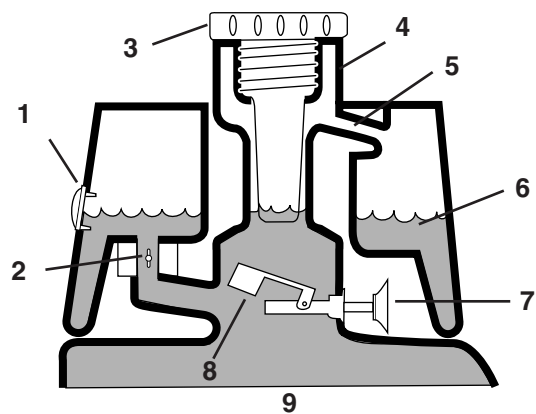


Bild 17
VOR ANLASSEN (kaltes Öl)

- Sichtglas
- Magnetrücklaufventil offen
- Verschluß - Füllrohr
- Füllrohr
- Überlaufrohr
- Flüssigkeitsstand (kalt)
- Kein Ton
- Angehobener Schwimmer, Schalter offen
- Hydroöltank

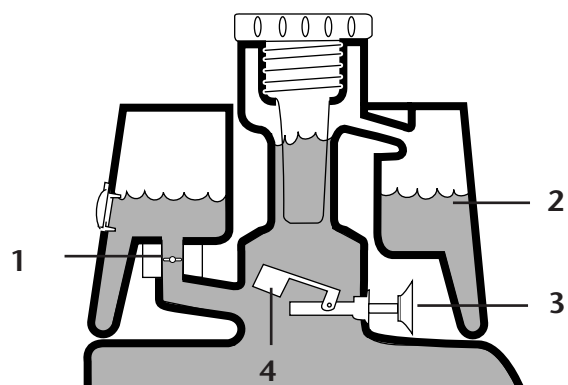
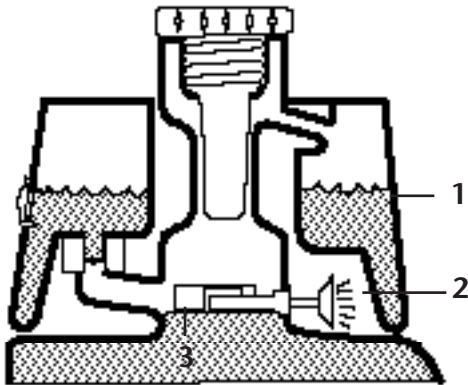


Bild 18
NORMALBETRIEB (warmes Öl)

- Magnetrücklaufventil geschlossen
- Flüssigkeitsstand (warm)
- Kein Ton
- Angehobener Schwimmer, Schalter offen

Prüfen der Funktion des Leckdetektorsystems

- Die Zündung auf ON stellen. DEN MOTOR NICHT ANLASSEN.



**Bild 19
LECKALARM!!**

1. Flüssigkeitsstand (warm)
2. Warnsummer
3. Schwimmer unten, Schalter geschlossen

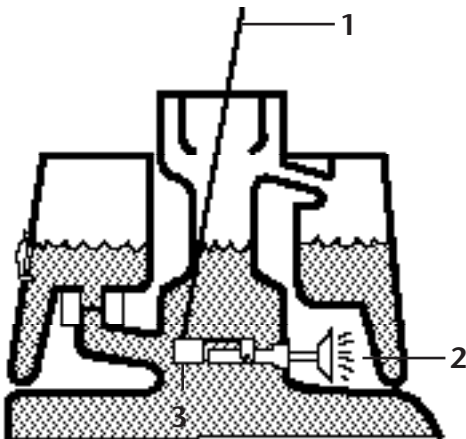


Bild 20

1. Saubere(r) Stange oder Schraubenzieher
2. Warnsummer
3. Den Schwimmerschalter nach unten drücken

2. Den Tankverschluß und das Sieb des Hydroreservoirs entfernen.
3. Eine(n) saubere(n) Stange oder Schraubenzieher in das Füllrohr des Reservoirs einführen und den Schwimmerschalter vorsichtig nach unten drücken (Bild 20). Nach einer Verzögerung von 1 Sekunde muß der Alarmsummer vernehmbar werden.
4. Den Schwimmer wieder loslassen; der Alarm sollte dann gestillt werden.
5. Das Sieb und den Tankverschluß wieder einsetzen/aufschauben. Die Zündung auf OFF stellen.

Vorbereiten der Maschine zum Mähbetrieb

Um einen Abgleich der Maschine bei mehreren Überläufen zu erleichtern, die folgenden Schritte an den Fangkörben der 2. und 3. Spindel vornehmen:

1. Ca. 12 cm von der äußeren Kante jedes Fangkorbes messen.
2. Entweder einen Streifen von weißem Klebeband oder eine Line mit weißer Farbe parallel mit der äußeren Kante jedes Korbes anbringen (Bild 21).

Übungszeit

Bevor der GREENSMaster 3100 auf Rasenflächen eingesetzt wird ist zu empfehlen, einen freien Ort ausfindig zu machen und dort das Starten, Stoppen, Anheben und Absenken der Mähspindeln, Wenden, usw. zu üben. Hierdurch erhalten Sie Zuvertrauen in die Leistung des GREENSMaster 3100.

Wichtig Wenn während des Betriebs der 2. Gang gewählt wird, ergibt sich keine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Sobald jedoch das Hubpedal gedrückt wird, ergibt sich eine plötzliche Zunahme der Fahrgeschwindigkeit. Aus Sicherheitsgründen bei Mähen immer nur den 1. Gang wählen und den 2. für Transportzwecke reservieren.

Vor dem Mäheinsatz

Kontrollieren Sie die Grünfläche auf Schmutz, entfernen das Fähnchen aus seinem Loch und bestimmen die günstigste Mährichtung. Orientieren Sie sich dabei an der letzten Mährichtung. Variieren Sie bei aufeinander folgenden Mähvorgängen immer die Muster, damit die Grashalme weniger dazu neigen, sich flachzulegen und deshalb schwerer von den Unter- und Spindelmessern aufzunehmen sind.

Mähvorgänge

1. Die Rasenfläche im 1. Gang anfahren. Den Mähvorgang an einer Ecke der Rasenfläche beginnen, um ein Schlangenmuster erzeugen zu können. Hierdurch wird Zerquetschen auf ein

Minimum beschränkt und ein attraktives, sauberes Muster auf dem Rasen hinterlassen.

Wichtig Rasenflächen im 1. Gang anfahren, da sich die Fahrgeschwindigkeit durch Zuschalten der Mähspindeln automatisch reduziert. Sobald die Mähspindeln abgestellt werden, erhöht sich zwangsläufig die Fahrgeschwindigkeit wieder.

2. Das Mähpedal aktivieren, sobald die vorderen Kanten der Grasfangkörbe die äußere Peripherie der Rasenfläche überschreiten. Dieser Vorgang führt zum Absenken der Mähspindeln auf den Rasen und zum Anstellen der Spindeln.

HINWEIS: Die Mähspindel Nr. 1 (hinten) beginnt sich erst zu drehen, wenn sich Mähspindeln Nr. 2 und Nr. 3 auf Bodenniveau befinden und zu schneiden begonnen haben.

Wichtig Es muß daran gedacht werden, daß Mähspindel Nr. 1 verzögert zugeschaltet wird, weshalb die zeitliche Abstimmung zur Minimierung des Mähaufwands geübt werden muß.

3. Bei erneuten Überläufen so wenig wie möglich überlappen. Um gerade Spuren über den Rasen zu hinterlassen, die Maschine immer im gleichen Abstand vom Rand des vorigen Schnitts halten und einen imaginären Richtpunkt 2 bis 3 Meter vor der Maschine auf der ungemähten Rasenfläche halten (Bild 21). Gewissen Personen fällt es leichter, den äußeren Rand des Lenkrads mit in das Blickfeld aufzunehmen, d.h. den äußeren Rand des Lenkrads mit einem Punkt abzustimmen, der immer im gleichen Abstand vor der Vorderseite der Maschine liegt (Bild 21).
4. Sowie die Vorderseite der Körbe den äußeren Rand des Rasens durchbricht, das Hubpedal nach unten drücken. So werden die Mähspindeln abgestellt und die Spindeln angehoben. Die zeitliche Abstimmung dieses Vorgangs ist wichtig, so daß der Mäher nicht in Randbereichen mäht. Es muß jedoch immer so viel Rasen wie möglich gemäht werden, um Nachschneiden an der Rasenperipherie zu minimieren.

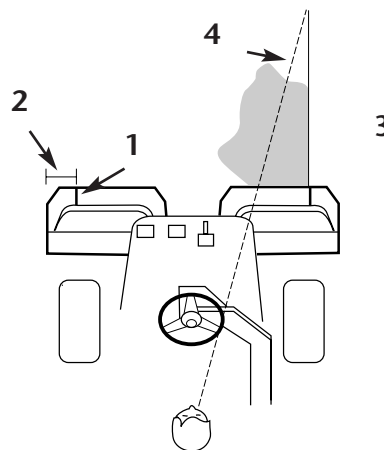


Bild 21

1. Abgleichstreifen
2. Ca. 12 cm
3. Gras rechts schneiden
4. Orientierungspunkt ca. 2-3 m vor der Maschine im Blick halten

5. Mähzeit reduzieren und Abstimmen des nächsten Überlaufs erleichtern, indem die Maschine kurzfristig in die gegenüberliegende Richtung gewendet wird, bevor die Maschine wieder dem ungemähten Rasenabschnitt zugewendet wird; d.h., wenn nach rechts gewendet werden soll, zunächst leicht nach links ausschwenken, dann nach rechts wenden. So läßt sich die Maschine schneller zum nächsten Überlauf abstimmen. Beim Wenden in entgegengesetzter Richtung gleichweise vorgehen. Es ist zu empfehlen, den Wendekreis so eng wie möglich zu halten. Bei warmem Wetter sollte jedoch großzügiger gewendet werden, um ein Aufwühlen des Rasens zu vermeiden.

HINWEIS: Aufgrund der Art der Servolenkung kehrt das Lenkrad nach dem Wenden nicht in seine ursprüngliche Position zurück.

Wichtig Nie mit laufenden Spindeln auf der Rasenfläche zum Stillstand kommen, da so der Rasen beschädigt wird. Stillstand des Greensmaster 3100 auf nassen Rasenflächen können die Räder zu Markierungen und Dellen führen.

6. Wenn während des Mähens der Leckdetektoralarm vernehmbar wird, unverzüglich die Mähspindeln anheben, sofort den Rasen verlassen und die Maschine an einem Ort abseits vom Rasen abstellen. Die Ursache für den Alarm ausfindig machen und das Problem beseitigen.

Wichtig

Ein längerer Leerlauf der Maschine nach starker Beanspruchung kann zu einem Fehlalarm im Leckdetektorsystem führen, der auf das Zusammenziehen des Öls im Laufe seiner Abkühlung zurückzuführen ist. Unter solchen Umständen die Maschine für eine Minute abstellen, während sich der Haupttank vom Hilfsreservoir füllt.

7. Die Arbeit durch Mähen der äußeren Peripherie abschließen. Sicherstellen, daß die Schnittrichtung entgegengesetzt der letzten verläuft. Immer auf Witterungs- und Rasenbedingungen achten und sicherstellen, daß die Mährichtung immer entgegengesetzt der letzten verläuft. Das Fähnchen wieder einsetzen.
8. Vor Transport der Maschine zur nächsten Rasenfläche alle Grasfangkörbe entleeren. Schweres, nasses Schnittgut bewirkt eine erhöhte Belastung der Fangkörbe und belastet die Maschine mit unnötigem Gewicht, wodurch sich die Belastung für Motor, Hydrosystem, Bremsen, etc. erhöht.

Leckdetektorfunktion

Der Leckdetektoralarm ertönt aus einem der folgenden Gründe:

1. Die Maschine ist leck geworden.
2. Der Ölstand im Hauptreservoir hat sich aufgrund des Zusammenziehens des Öls durch Abkühlung um zwischen 12–13cl g reduziert.

Wenn der Alarm vernehmbar wird, die Maschine so bald wie möglich abstellen und auf Undichtheiten prüfen. Wenn der Alarm beim Mähen eines Rasens vernehmbar wird, zuerst die Rasenfläche verlassen. Die Quelle des Lecks ausfindig machen und vor erneuter Inbetriebnahme instandsetzen. Wenn kein Leck gefunden wird und ein Fehlalarm befürchtet werden muß, den Zündschlüssel auf OFF stellen und die Maschine für 1–2 Minuten stehen lassen, um ein Normalisieren des Ölstands zu ermöglichen. Dann die Maschine wieder anlassen und an einen unempfindlichen Ort fahren um zu bestätigen, daß wirklich keine Lecks vorhanden sind.

Fehlalarme aufgrund eines Ölschwunds können auf längeren Leerlauf nach normalem Betrieb zurückzuführen sein. Ein Fehlalarm kann gleichfalls

auftreten, wenn die Maschine nach besonders schwerer Belastung mit reduzierter Last gefahren wird. Um Fehlalarmen vorzubeugen, ist zu empfehlen, die Maschine abzustellen, anstelle sie für länger im Leerlauf laufen zu lassen.

Transportbetrieb

Sicherstellen, daß die Mähspindeln in der obersten UP-Position stehen. Wenn Umstände eine schnellere Fahrgeschwindigkeit zulassen, den 2. Gang wählen. Auf unebenem oder hügeligem Gelände, den 1. Gang einlegen und mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit transportieren. Um einem Verlust der Lenkungskontrolle vorzubeugen, an steilen Hängen die Geschwindigkeit der Maschine mit Hilfe der Bremsen reduzieren. Unebenes Gelände immer mit reduzierter Geschwindigkeit anfahren (1. Gang) und starke Unebenheiten immer vorsichtig überqueren. Mit der Maschinenbreite vertraut werden. Nicht versuchen, zwischen Hindernissen durchzufahren, die eng nebeneinander stehen, um aufwendigen Schäden und Ausfallzeiten vorzubeugen.

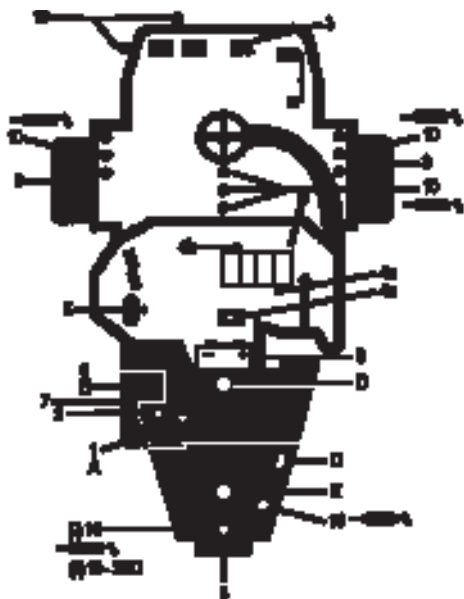
Inspektion und Pflege nach dem Mähen

Die Maschine nach dem Mähen gründlich waschen. Dazu einen Gartenschlauch ohne Spritzdüse verwenden, um einem Eindringen von Wasser/Schmutz in Dichtungen und Lagern vorzubeugen. Nach der Reinigung die hydraulischen und mechanischen Bauteile der Maschine auf mögliche Hydrauliklecks, Defekte und Abnutzungen prüfen. Außerdem die Mähspindeln auf Schärfe prüfen. Das Mäh/ Hubpedal und die Bremsgestänge-Baugruppe mit SAE 30 Öl oder Sprühschmiermittel abschmieren, um mögliche Korrosion zu verhindern und die gute Mähleistung für den nächsten Einsatz zu gewährleisten.

Wartung

Wartungsplan

Wartungsmaßnahme	Intervall & Service			
Batteriefüllstand kontrollieren Batteriekabelanschlüsse kontrollieren Das Schaumelement im Luftfilter warten Alle Schmierstellen einfetten †Motoröl wechseln	Alle 50 Stunden	Alle 100 Stunden	Alle 200 Stunden	Alle 800 Stunden
†Motorölfilter wechseln Luftfilterelement wechseln				
Vordruckeinstellung des Mähspindellagers kontrollieren Radmuttern festziehen				
Zündkerzen wechseln Kraftstofffilter wechseln Ventilspiel kontrollieren Motordrehzahl kontrollieren (Leerlauf und Vollgas)				
† Eingefahren nach 8 Stunden				
Bewegliche Schläuche wechseln Sicherheitsschalter wechseln Kraftstofftank—ablassen und spülen Hydrauliköltank—ablassen und spülen Hydrauliköl wechseln	Jährlich empfohlene Maßnahmen Alle Maßnahmen sollten alle 2000 Betriebsstunden oder mindestens alle 2 Jahre durchgeführt werden.			



1. Ölstand im Motor
2. Ölstand im Hydrauliköltank
3. Bremswirkung
4. Sicherheitsschalter
 - 4.a. Sitz
 - 4.b. Schneidwerkhub
 - 4.c. Fahrpedal
5. Leckdetektoralarm
6. Luftfilter
7. Motorlamellen
8. Reifendruck (56–83 kPa vorne, 56–103 kPa hinten)
Radmutterfestigkeit (54–68 Nm)
9. Batterie
10. Schmierung

Für ersten Ölwechsel siehe Betriebsanleitung	Flüssigkeit	Füllmenge	Wechselintervall		Filter Bestell-Nr.
			Flüssigkeit	Filter	
A. Motoröl	SAE 30 SG	1,7 l	50 Std.	100 Std.	491056
B. Luftfilter				100 Std.	394018
C. Kraftstofffilter				1000 Std.	83-1320
D. Hydrauliköl	Mobil DTE 15M	28.4 l	2000 Std.	2000 Std.	68-9880
E. Kraftstofftank	Bleifreies Benzin	32.2 l			

Schmierung

Stellen Sie, bevor Sie die Maschine warten oder Einstellungen daran durchführen, den Motor ab und ziehen den Zündschlüssel.

Die Zugmaschine weist Schmiernippel auf, die regelmäßig mit Nr. 2 Allzweckschmierfett auf Lithiumbasis eingefettet werden müssen. Fetten Sie alle Lager und Büchsen, wenn die Maschine unter normalen Bedingungen eingesetzt wird, alle 50 Betriebsstunden.

Fetten Sie die folgenden Lager und Büchsen der Zugmaschine ein: Kupplungen und externes Kugellager an der Hinterradspindel (1) (Bild 22), Lenkgabelspindel (1) (Bild 23), Hubarmgelenk (3), Schwenscharnier (3) (Bild 24), Zuggestellwelle und -spindel (12) Bild 25), Zylinder der Servolenkung (1) (Bild 26), Mähhubgelenk (1) (Bild 27), Hubzylinder (3) (Bild 28) und Mähsperrhebel (Bild 29).

1. Wischen Sie die Schmiernippel ab, um das Eindringen von Fremdkörpern in die Lager und Büchsen zu vermeiden.
2. Pressen Sie Fett in die Lager und Büchsen.
3. Wischen Sie überflüssiges Fett ab.
4. Fetten Sie die Spindelmotorwelle und den Hubarm ein, wenn Sie das Schneidwerk zur Wartung entfernen.
5. Tröpfeln Sie täglich nach der Reinigung einige Tropfen SAE 30 oder Sprühöl (WD 40) auf alle Gelenkstellen.



Bild 22



Bild 23

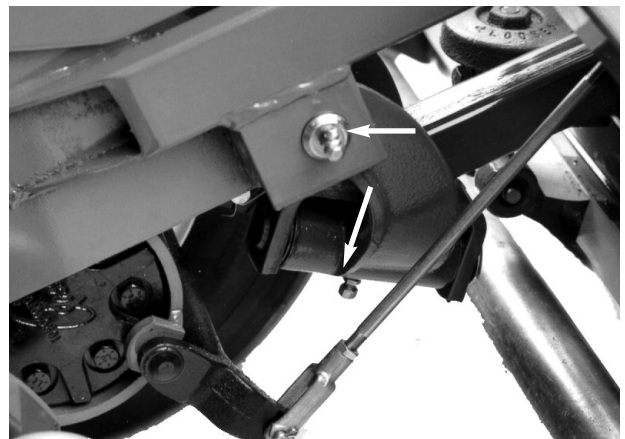


Bild 24



Bild 25



Bild 26

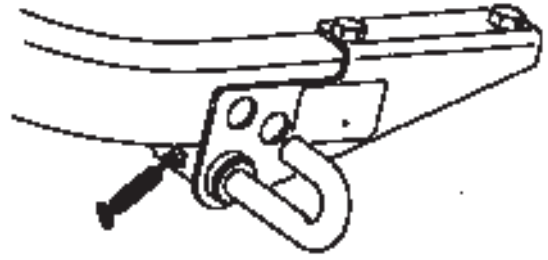


Bild 29



Bild 27

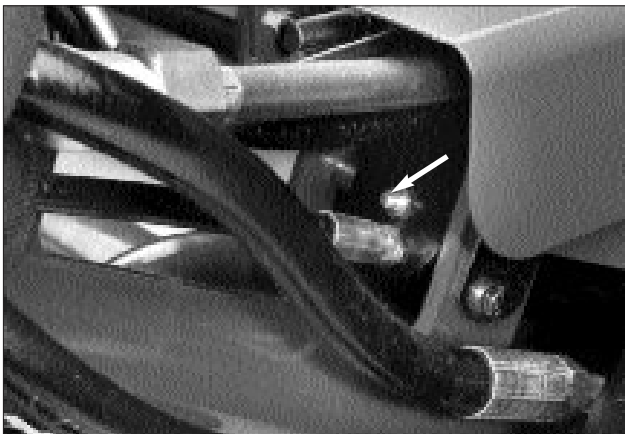


Bild 28



VORSICHT



Stellen Sie, bevor Sie die Maschine warten oder Einstellungen daran durchführen, den Motor ab und ziehen den Zündschlüssel.

Wechseln des Motoröls und -filters

Wechseln Sie das Öl und den Filter zunächst nach den ersten acht Betriebsstunden und dann das Öl alle 50 und den Filter alle 100 Stunden.

1. Entfernen Sie die Verschlusschraube und lassen das Öl in ein Auffanggefäß ab. Schließen Sie die Verschlusschraube wieder, wenn kein Öl mehr ausströmt.

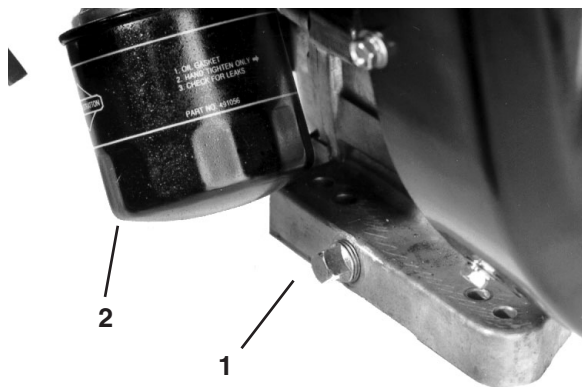


Bild 30

1. Verschlusschraube
2. Ölfilter

2. Entfernen Sie den Ölfilter. Ölen Sie die neue Dichtung am Ölfilter leicht mit frischem Öl ein.
3. Drehen Sie den Filter per Hand ein, bis die Dichtung die Ansatzfläche berührt; ziehen Sie ihn dann um eine weitere 1/2 bis 3/4 Umdrehung fest. ZIEHEN SIE NICHT ZU FEST.
4. Füllen Sie das Kurbelgehäuse mit Öl; siehe KONTROLLIEREN DES MOTORÖLSTANDS.
5. Entsorgen Sie Altöl vorschriftsmäßig.

Warten des Luftfilters

Warten Sie den Schaumeinsatz des Luftfilters alle 50 Betriebsstunden und die Kartusche alle 100 Betriebsstunden. Reinigen Sie bei besonders staubigen oder schmutzigen Betriebsbedingungen häufiger.

1. Lösen Sie die Verschlussclips und entfernen den Luftfilterdeckel. Reinigen Sie den Deckel gründlich.



Bild 31

1. Luftfilterdeckel

2. Entfernen Sie die Flügelmutter, mit der der Einsatz und die Kartusche im Luftfilter abgesichert werden.
3. Entfernen Sie den Schaumstoffeinsatz, wenn dieser verschmutzt ist, vorsichtig vom Papiereinsatz. Reinigen Sie ihn gründlich.



Bild 32

1. Schaumeinsatz
2. Papiereinsatz

- A. WASCHEN Sie den Schaumeinsatz in einer warmen Seifenlauge. Drücken Sie den Einsatz, um den Schmutz zu entfernen, wringen ihn aber nicht, sonst kann der Schaum reißen.
- B. TROCKNEN Sie den Einsatz durch Einwickeln in einen sauberen Lappen. Drücken Sie den Lappen und den Schaumeinsatz, um diesen zu trocknen.

C. TRÄNKEN Sie den Einsatz mit frischem Motoröl. Drücken Sie den Schaumeinsatz, um überflüssiges Öl zu entfernen und das restliche Öl gründlich zu verteilen. Ein ölfuchter Schaumeinsatz ist wünschenswert.

4. Kontrollieren Sie beim Warten des Schaumeinsatzes den Zustand des Papiereinsatzes. Reinigen Sie ihn durch leichtes Abklopfen auf einer flachen Oberfläche und tauschen ihn bei Bedarf aus.
5. Legen Sie den Schaum- sowie den Papiereinsatz wieder ein und montieren den Filterdeckel.

Wichtig Lassen Sie den Motor nie ohne den Luftfiltereinsatz laufen, sonst resultieren daraus ein extremer Motorverschleiß und mit Wahrscheinlichkeit ein Motorschaden.

Einstellen des Gaszugs

Die einwandfreie Funktion des Gaszugs hängt von seiner korrekten Einstellung ab. Stellen Sie sicher, dass der Gashebel einwandfrei funktioniert, bevor Sie versuchen, den Vergaser einzustellen.

1. Lockern Sie die Klemmschraube des Bowdenzugs, mit der dieser am Motor befestigt ist.
2. Stellen Sie den Gashebel im Schaltfeld ganz nach vorne auf SCHNELL.
3. Ziehen Sie fest am Bowdenzug, bis die Rückseite der Schwenkplatte den Anschlag berührt.

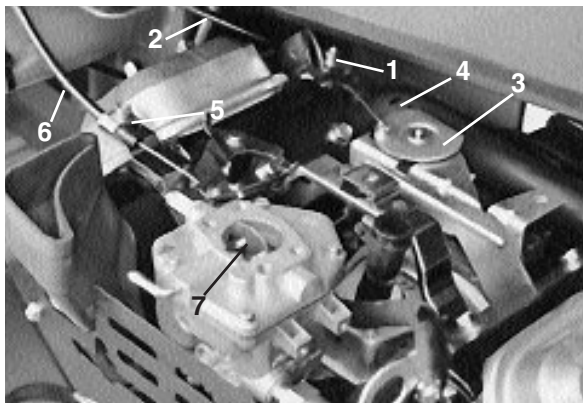


Bild 33

1. Klemmschraube—Bowdenzug
2. Gaszug
3. Schwenkplatte
4. Stopp
5. Klemmschraube—Chokezug
6. Chokezug
7. Choke-Drosselklappe

4. Ziehen Sie die Bowdenzug-Klemmschraube an und kontrollieren die Motordrehzahleneinstellung.

Hoher Leerlauf: $2850 \pm 50/\text{min}$

Niedriger Leerlauf: $1400 \pm 50/\text{min}$

Einstellen des Chokezugs

1. Lockern Sie die Klemmschraube des Bowdenzugs, mit der dieser am Motor befestigt ist.
2. Stellen Sie den Chokehebel im Schaltfeld ganz nach vorne auf ZU.
3. Ziehen Sie fest am Chokezug, bis die Choke-Drosselklappe ganz geschlossen ist; ziehen Sie dann die Klemmschraube des Chokezugs fest.

Einstellen des Vergasers und des Drehzahlreglers

Wichtig Stellen Sie vor dem Einstellen des Vergasers und des Drehzahlreglers sicher, dass die Gas- und Chokehebel einwandfrei eingestellt sind.

Während der Einstellung des Vergasers und des Drehzahlreglers muss der Motor laufen. Schalten Sie, um Verletzungen vorzubeugen, auf Neutral und aktivieren die Feststellbremse. Halten Sie Ihre Hände, Füße, Ihr Gesicht und die anderen Körperteile von Schnittmessern und sich drehenden Motorteilen fern.

1. Starten Sie den Motor und lassen ihn ca. fünf Minuten lang mit halbem Vollgas warmlaufen.

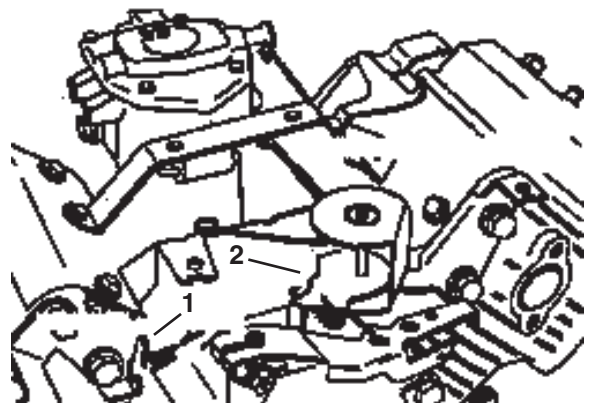


Bild 34

1. Anker-Federmitnehmer—geregelter Leerlauf
2. Anker-Federmitnehmer—geregeltes Vollgas

2. Stellen Sie den Gashebel auf LANGSAM. Halten

Sie den Reglerhebel so, dass sich der Gashebel auf Leerlauf befindet (gegen die Leerlauf-Anschlagsschraube) und stellen die Leerlauf-Anschlagsschraube auf $1400 \pm 50/\text{min}$, indem Sie die Schraube hinein oder heraus drehen. Kontrollieren Sie die Motordrehzahl mit einem Drehzahlmesser.

3. Drehen Sie die Leerlaufmischungsschraube langsam im Uhrzeigersinn (magere Mischung), bis sich die Motordrehzahl zu reduzieren beginnt. Merken Sie sich die Nadelstellung.

Drehen Sie die Leerlaufmischungsschraube langsam entgegen dem Uhrzeigersinn (fette Mischung), bis sich die Motordrehzahl zu reduzieren beginnt. Merken Sie sich die Nadelstellung.

Stellen Sie die Schraube auf die halbe Distanz zwischen den mageren und fetten Einstellungen.

4. Halten Sie, wenn Sie die Leerlaufmischungsschraube eingestellt haben, den Reglerhebel so, dass sich der Gashebel auf Leerlauf befindet (gegen die Leerlaufanschlagschraube) und stellen die Leerlaufanschlagschraube nach, um die Motordrehzahl auf $1200 \pm 50/\text{min}$ zu stellen.
5. Biegen Sie, wenn sich der Reglerhebel in der geregelten Leerlaufstellung befindet (keine Spannung der Vollgasstellung), den Federankermitnehmer am geregelten Leerlauf, bis Sie eine geregelte Leerlaufdrehzahl von $1400 \pm 50/\text{min}$ erzielen.
6. Stellen Sie den Gashebel auf SCHNELL. Biegen Sie den Federankermitnehmer in der Vollgaseinstellung, bis Sie eine Vollgasdrehzahl von $2850 \pm 50/\text{min}$ realisieren.

Austauschen der Zündkerzen

Tauschen Sie die Zündkerzen alle 800 Betriebsstunden aus. Der empfohlene Elektrodenabstand beträgt 0,76 mm.

Die korrekte Zündkerze ist eine Champion RC 12YC.

Anmerkung: Zündkerzen halten normalerweise über längere Zeit. Die Kerze muss jedoch bei allen Motorproblemen entfernt und geprüft werden.

1. Reinigen Sie den Bereich um die Zündkerze, so dass kein Schmutz in den Zylinder fällt, wenn Sie die Kerze entfernen.
2. Ziehen Sie die Zündkerzenstecker und entfernen die Kerzen aus dem Zylinderkopf.
3. Kontrollieren Sie den Zustand der Seitenelektrode,

der zentralen Elektrode und der Isolierung um die zentrale Elektrode, um sicherzustellen, dass nirgendwo Defekte aufgetreten sind.

Wichtig Tauschen Sie angerissene, verrußte, verschmutzte oder auf eine andere Art problematische Zündkerzen aus. Elektroden dürfen nicht sandgestrahlt, abgekratzt oder mit einer Drahtbürste gereinigt werden, da sich Grobstaub auf diese Weise nach und nach von der Zündkerze lösen könnte und in den Zylinder fallen würde. Dies würde zu Motorschäden führen.

4. Stellen Sie den Abstand zwischen der Mittel- und der Masselektrode auf 0,76 mm ein. Schrauben Sie eine Zündkerze mit dem korrekten Elektrodenabstand und einer Dichtscheibe in den Zylinderkopf ein und ziehen sie auf 22,6 Nm fest. Ziehen Sie, wenn Sie keinen Drehmomentschlüssel zur Hand haben, die Kerze fest an.

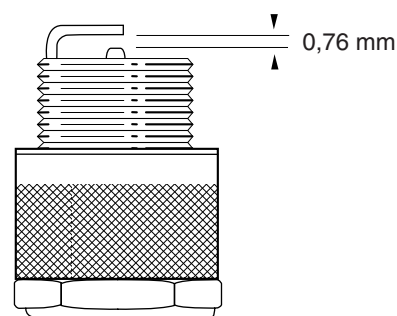


Bild 35

Austauschen des Kraftstofffilters

In die Kraftstoffleitung ist zwischen dem Kraftstofftank und dem Vergaser ein Filter eingebaut. Tauschen Sie diesen Filter alle 800 Betriebsstunden oder vorher aus, wenn der Kraftstofffluss beeinträchtigt wird. Stellen Sie sicher, dass der Pfeil am Filter vom Kraftstofftank weg ausgerichtet ist.

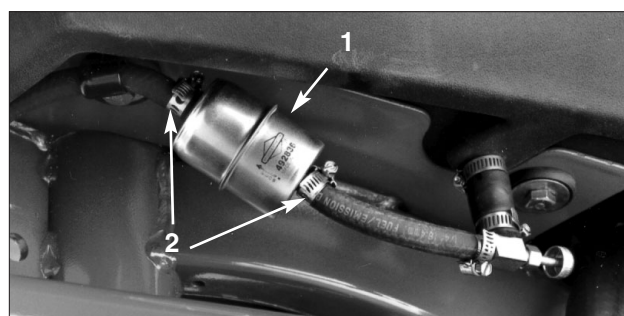


Bild 36

1. Kraftstofffilter
2. Schlauchschellen

Lassen Sie Benzin, da es extrem entzündlich ist, nur im Freien ablaufen und stellen sicher, dass der Motor abgekühlt ist, um einer Brandgefahr vorzubeugen. Wischen Sie verschüttetes Benzin ab. Lassen Sie Kraftstoff nicht in der Nähe von offenem Licht oder an Stellen ab, wo sich Benzindämpfe durch einen Funken entzünden könnten. Rauchen Sie beim Umgang mit Benzin nie.

1. Schließen Sie den Kraftstoffhahn, lockern die Schlauchschelle an der Vergaserseite des Filters und ziehen die Kraftstoffleitung vom Filter ab.
2. Stellen Sie ein Auffanggefäß unter den Filter, lockern die verbliebene Schlauchschelle und entfernen den Filter.
3. Montieren Sie den neuen Filter so am Filterkörper, dass der Pfeil weg vom Kraftstofftank ausgerichtet ist.

Wechseln des Hydrauliköls und -filters

Tauschen Sie das Hydrauliköl und den -filter normalerweise alle 2.000 Betriebsstunden aus. Setzen Sie sich, wenn das Öl verschmutzt wird, mit Ihrem lokalen TORO-Vertragshändler in Verbindung, weil die Anlage dann gespült werden muss. Verschmutztes Öl sieht im Vergleich zu frischem Öl milchig oder schwarz aus.

1. Entfernen Sie die Verschlusschraube und lassen das Hydrauliköl in ein Auffanggefäß ab. Schrauben Sie die Verschlusschraube wieder fest ein, wenn kein Hydrauliköl mehr ausströmt.



Bild 37

1. Verschlusschraube—Hydraulikölbehälter

2. Reinigen Sie den Bereich um den Filteranbaubereich herum. Stellen Sie ein Auffanggefäß unter den Filter und entfernen den Filter.

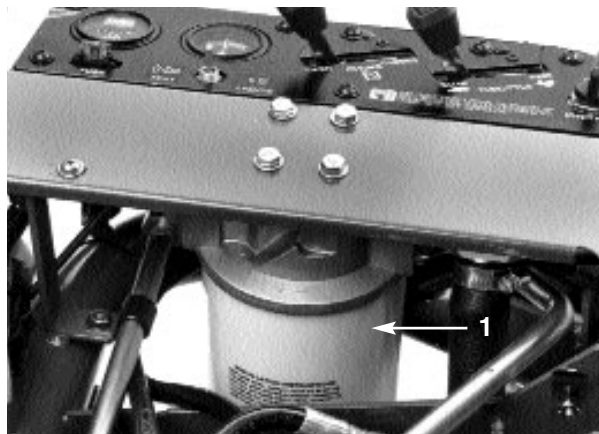


Bild 38

1. Hydraulikölfilter

3. Füllen Sie den Ersatzfilter mit Hydrauliköl Mobil DTE 15M, ölen die Dichtung ein und drehen den Filter per Hand ein, bis die Dichtung den Anbaustutzen berührt. Ziehen Sie ihn eine 3/4 Umdrehung weiter fest. Jetzt müsste der Filter dicht sein.
4. Füllen Sie den großen Hydraulikölbehälter sowie den kleinen Hilfstank mit ca. 32 l Hydrauliköl. Siehe *Kontrolle der Hydraulikanlage*.
5. Starten Sie die Maschine und lassen sie ca. 3 bis 5 Minuten lang laufen, um das Hydrauliköl in Umlauf zu bringen und Luftblasen aus der Anlage zu entfernen. Stellen Sie die Maschine ab und überprüfen den Ölstand.

ANMERKUNG: Stellen Sie, wenn der Leckdetektor ertönt, die Zündung auf AUS und lassen einige Minuten verstreichen, damit sich das Öl in den Behältern ausgleichen kann. Prüfen Sie noch einmal den Ölstand und füllen bei Bedarf Öl nach.

6. Entsorgen Sie Altöl vorschriftsmäßig.

Kontrollieren der Hydraulikleitungen und -schläuche

Kontrollieren Sie die Hydraulikleitungen und -schläuche täglich auf Dichtheit, verknickte Leitungen, lockere Verbindungen, Verschleiß, lockere Schellen, Witterungseinflüsse und chemische Schäden. Führen Sie vor dem Betrieb alle erforderlichen Reparaturen

durch.

! **VORSICHT** !

Halten Sie Ihren Körper und Ihre Hände von Nadellöchern und Düsen fern, aus denen Hydrauliköl unter hohem Druck ausgestoßen wird. Gehen Sie hydraulischen Undichtheiten nur mit Pappe oder Papier nach. Unter Druck austretendes Hydrauliköl kann unter die Haut dringen und Verletzungen verursachen. Wenn Flüssigkeit in die Haut eindringt, muss sie innerhalb weniger Stunden von einem Arzt, der mit dieser Art von Verletzungen vertraut ist, chirurgisch entfernt werden. Andernfalls kann es zu Gangrän kommen.

Einstellen der Bremsen

An beiden Seiten des Greensmaster 3100 befindet sich eine Bremseinstellstange, so dass die Bremsen gleichmäßig eingestellt werden können. Stellen Sie die Bremsen wie folgt ein:

1. Fahren Sie den Greensmaster 3100 und drücken das Bremspedal; dabei müssen beide Räder gleichmäßig blockieren.

! **VORSICHT** !

Kontrollieren Sie die Bremsen aus Sicherheitsgründen immer auf einer weiten, offenen und ebenen Fläche, wo sich weder Unbeteiligte noch Hindernisse befinden.

2. Klemmen Sie, wenn die Bremsen nicht gleichmäßig blockieren, die Bremsstangen ab, indem Sie den Splint und den Lastösenbolzen entfernen.
3. Lockern Sie die Klemmmutter am entsprechenden Lastösenbolzen.

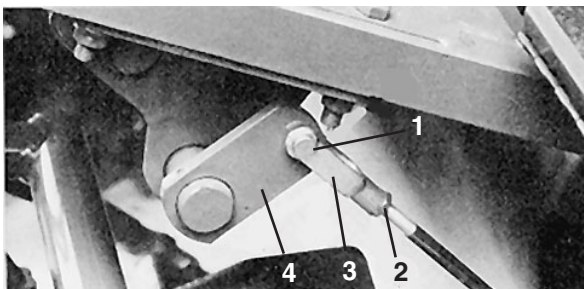


Bild 39

1. Lastösenbolzen u. Splint
2. Klemmmutter
3. Lastösenbolzen
4. Bremsbügel

4. Bringen Sie den Lastösenbolzen am Bremsbügel an.
5. Kontrollieren Sie das Spiel des Bremspedals nach Abschluss der Einstellung. Es muss ein Spiel von 1,2 bis 2,5 cm bestehen, bevor die Bremsbacken mit den Trommeln in Berührung kommen. Stellen Sie bei Bedarf nach, um dieses Spiel herbeizuführen.
6. Fahren Sie den Greensmaster 3100 und drücken das Bremspedal; dabei müssen beide Bremsen gleichmäßig beißen. Stellen Sie die Bremsen bei Bedarf nach.
7. Polieren Sie die Bremsen jährlich, siehe *Einfahrzeit*.

Einstellen der hinteren Nockenwelle

Bei einer mit den Ventilen falsch abgestimmten Nockenwelle kann es zu den nachstehenden Folgen kommen:

- A. Keine höhere Fahrgeschwindigkeit im 2. Gang (Transportstellung).
- B. Das Mähpedal bleibt ohne Fußdruck nicht im gedrückten Zustand (eingeklinkt).
- C. Langsames Anheben der Schneidwerke.
- D. Langsamer oder überhaupt kein Antrieb der Schneidwerke.

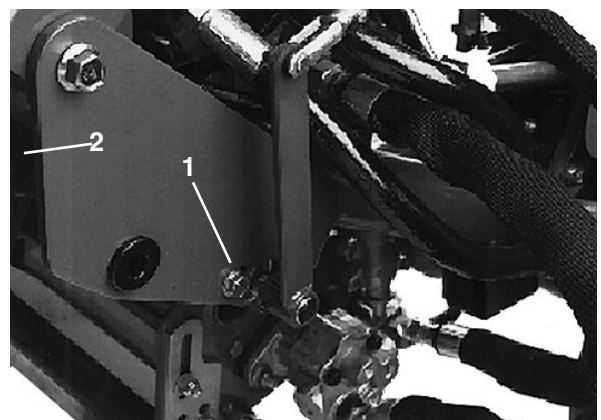


Bild 40

1. Befestigungs-Innensechskantschrauben
2. Nockenblöcke

1. Lockern Sie, wenn es zu einer oder mehreren der Störungen kommt, die hinteren Befestigungs-Innensechskantschrauben der Nockenwelle und verlegen diese, bis die Störung beseitigt ist.
2. Ziehen Sie die Innensechskantschrauben wieder fest.

Stellen Sie nach Abschluss der Nockenwelleneinstellung den Mähen-/Hubschalter sowie die Höhe des Hub- und des Mähpedals neu ein.

Einstellen der Höhe des Hub- und des Mähpedals

Stellen Sie die Hub- und Mähpedale wie folgt auf die gleiche Höhe ein, um die korrekte Spulenwegstrecke im Ventilblock zu beziehen:

1. Stellen Sie die Spulen 1, 2 und 3 auf Neutral (Mitte der Wegstrecke) und entfernen den Schutz der Übertragungsstange vom Fußbrett.
2. Lockern Sie die Klemmmutter, die das Joch an der Vorderseite der langen Schaltstange befestigt; entfernen Sie den Splint und den Lastösenbolzen.
3. Stellen Sie den Einstellhebel per Hand, um die Mäh- und Hubpedale parallelzustellen. Stellen Sie dann das Joch an der Schaltstange so ein, dass das Loch im Joch mit dem im Einstellhebel übereinstimmt.

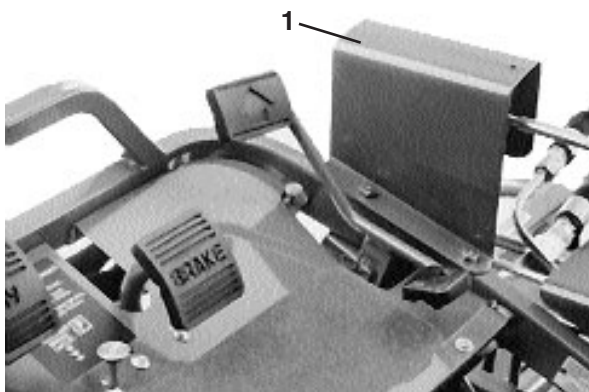


Bild 41

1. Schutz—Übertragungsstange

4. Bringen Sie den Lastösenbolzen und Splint wieder an. Ziehen Sie die Klemmmutter fest und bringen den Schutz über der Übertragungsstange an.
5. Aktivieren Sie das Mähpedal per Hand. Stellen Sie sicher, dass die Hubschwenkplatte unter den Pedalen den Anschlag, der auf das Chassis

geschweißt ist, nicht berührt, damit die Spule ihren gesamten Weg durchlaufen kann.

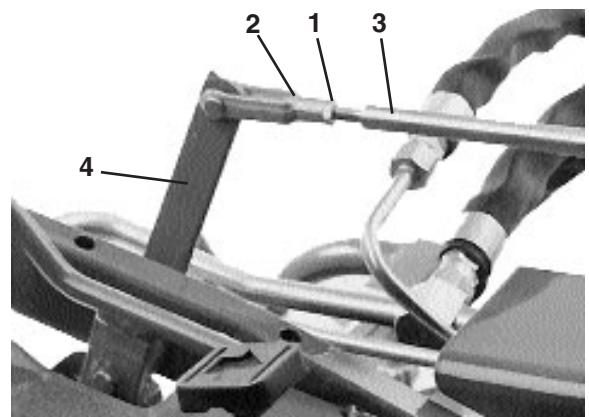


Bild 42

1. Klemmmutter
2. Joch
3. Schaltgestänge
4. Einstellhebel

Parallelstellen der Hub- und Mähpedale

Sie müssen die Hubschwenkplatte einstellen, wenn die Hub- und Mähpedale in der Neutralstellung nicht parallel, d.h. auf gleicher Höhe sind.

1. Lockern Sie die Mutter an der Rückseite der Hubschwenkplatte.
2. Drehen Sie die exzentrische Schraube zum Anheben oder Absenken der Hubschwenkplattenfeder. Dadurch stellen Sie die Hub- und Mähpedale gleich.

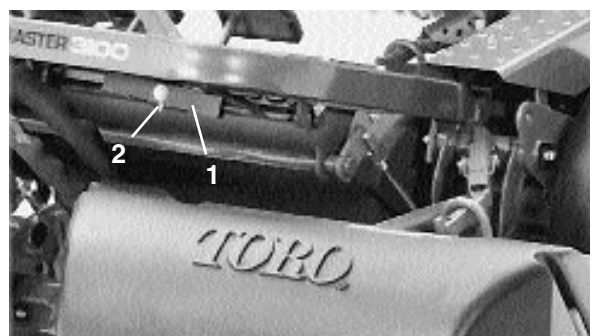


Bild 43

1. Hubschwenkplatte
2. Exzentrische Schraube

3. Halten Sie die Schraube, während Sie die Mutter zum Arretieren der Einstellung festziehen.

Einstellen des Fahrpedals

Gehen Sie zum Prüfen der Vorwärts- und Rückwärtsfunktion des Fahrpedals folgendermaßen vor:

Vorwärts

1. Drücken Sie das Fahrpedal ganz nach vorne durch, bis die Ventilspule im 5. Abschnitt vollständig herausgezogen ist.
2. Dabei muss das Pedal den Pedalanschlag berühren. Sie müssen den Anschlag einstellen, wenn das Pedal ihn vor dem vollständigen Herausziehen der Spule berührt und auch, wenn das Pedal den Anschlag nicht erreicht.

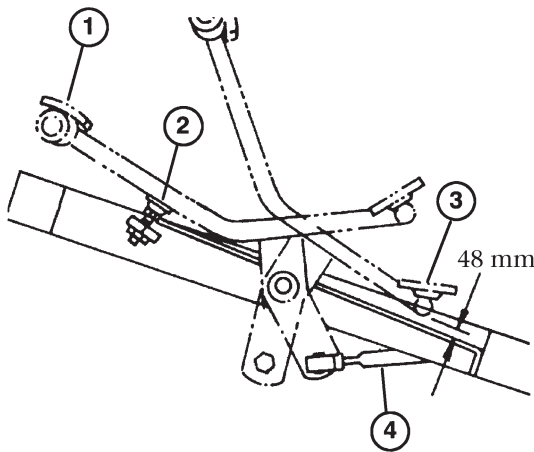


Bild 44

1. Ganz nach vorne
2. Pedalanschlag
3. Rückwärtsgang
4. Schaltgestänge

3. Lockern Sie die Sechskantmutter, mit der die Gewindestange am Chassis befestigt ist. Drehen Sie beim Kontrollieren des Pedals die Flanschnutter am Gestänge, um den Anschlag (Stange) anzuheben oder abzusenken.
4. Ziehen Sie die Mutter zum Abschluss fest.

Rückwärtsgang

1. Drücken Sie das Fahrpedal ganz nach hinten durch (Rückwärtsfahrt), bis die Ventilspule im 5. Abschnitt vollständig eingeschoben ist.
2. Kontrollieren Sie die Entfernung zwischen der Unterseite des Pedals und dem Fußbrett, siehe

Bild 48. Die Entfernung muss bei ca. 4,8 mm liegen. Sie müssen die Fahr Schaltstange einstellen, wenn der Abstand mehr oder weniger als 4,8 mm beträgt.

3. Entfernen Sie die Klemmmutter und das Kugelgelenk, mit denen das Schaltgestänge an der Fahrwellen-Schwenkplatte befestigt ist.
4. Lockern Sie die Klemmmuttern, mit denen die Kugelgelenke am Schaltgestänge befestigt werden und stellen diese ein, um die 4,8-mm-Abmessung zu erzielen, wenn Sie die Stange wieder montieren.

Einstellen des Hubs/der Absenkung des Schneidwerks

1. Der Maschinenhub-/absenkungskreis der Schneidwerke ist mit einem Stromventil ausgerüstet. Dieses Ventil wird im Werk um ca. 3 1/2 Umdrehungen geöffnet. Zum Ausgleichen unterschiedlicher Hydrauliköltemperaturen und Mähgeschwindigkeiten etc. müssen Sie dieses Ventil jedoch u.U. einstellen. Gehen Sie dabei folgendermaßen vor:

Anmerkung: Warten Sie, bis das Hydrauliköl seine normale Betriebstemperatur erreicht hat, bevor Sie das Stromventil einstellen.

2. Heben Sie den Sitz hoch und machen das auf dem Hauptregelventil befindliche Stromventil ausfindig.

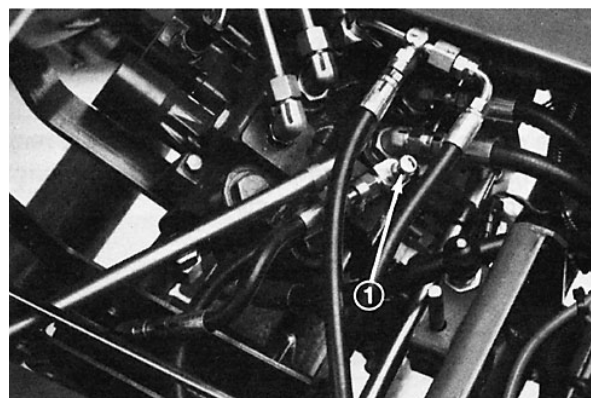


Bild 45

1. Stromventil

3. Lockern Sie die Klemmmutter, mit der das Einstellrad am Stromventil arretiert wird. Halten Sie, während Sie die Klemmmutter lösen, die Stromventil-Einstellschraube fest, damit sie sich nicht drehen kann.

4. Drehen Sie, wenn sich das mittlere Schneidwerk zu spät senkt, die Einstellschraube um 1/4 Umdrehung entgegen dem Uhrzeigersinn oder um 1/4 Umdrehung im Uhrzeigersinn, wenn es sich zu früh absenkt.
5. Halten Sie, wenn Sie die gewünschte Einstellung herbeigeführt haben, die Einstellschraube fest, um ein weiteres Drehen zu verhindern und ziehen die Klemmmutter fest.

Einstellen der Hubzylinder

Sie müssen zum Regeln der Höhe der vorderen Schneidwerke im angehobenen (Transport) Zustand die vorderen Hubzylinder u.U. einstellen.

1. Senken Sie die Schneidwerke auf den Boden ab.
2. Lockern Sie die Klemmmutter am Lastösenbolzen des Schneidwerk-Hubzylinders, den Sie einstellen möchten.
3. Klemmen Sie den Zylinder-Lastösenbolzen vom Hubarm ab.
4. Drehen Sie den Lastösenbolzen so lange, bis Sie die gewünschte Höhe erzielt haben.
5. Verbinden Sie den Zylinder-Lastösenbolzen mit dem Hubarm und ziehen die Klemmmutter fest.

Warten des Sitzschalters

1. Kippen Sie den Sitz nach vorne und sichern ihn mit dem Ständer ab, damit er nicht versehentlich herunterfallen und Verletzungen verursachen kann.
2. Entfernen Sie den Überzug vom Tastenende des Sitzschalters und bewahren diesen für das Anbringen am neuen Schalter sicher auf. Ziehen Sie die Schalteranschlüsse.
3. Lockern Sie die Klemmmutter und schrauben den Schalter von seinem Befestigungsbügel ab.
4. Schrauben Sie den neuen Schalter durch den Bügel, bis die Schaltertaste ungefähr 1,6 mm kürzer ist als der Rückzugfederstift an der Oberseite des Sitzes. Bringen Sie den Überzug in den Einbaurillen an.
5. Lassen Sie den Sitz vorsichtig in seine normale

Einsatzstellung zurückgehen, setzen sich aber noch nicht darauf und üben auch keine Kraft darauf aus. Zwischen dem Schalter und der Sitzplatte muss ein geringer Abstand bestehen.

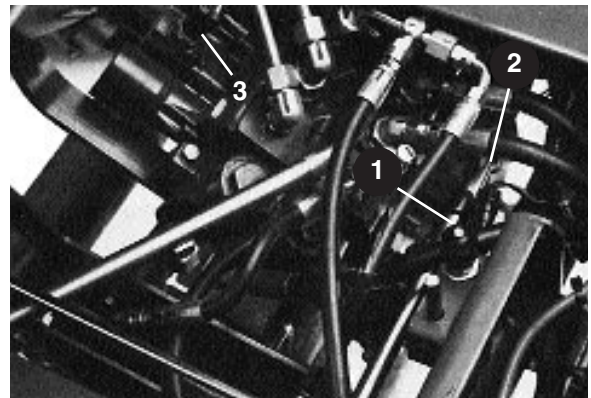


Bild 46

1. Fahrtschalter
2. Sitzschalter
3. Mäh-/Hubschalter

6. Sichern Sie den Schalter durch Festziehen der Klemmmutter auf 8,5 Nm am Befestigungsbügel ab.

Wichtig Wenn Sie die Klemmmutter zu fest ziehen, werden die Schaltergewinde beschädigt.

7. Schließen Sie einen Durchgangsprüfer oder ein Mehrfachprüfgerät an den Schalterklemmen an. Der Schaltkreis darf beim abgesenkten Schalter keinen Durchgang haben, wenn sich niemand auf dem Sitz befindet. Wiederholen Sie, wenn es dennoch Durchgang gibt, die Schritte 4–6. Machen Sie, wenn es keinen Durchgang gibt, mit Schritt 8 weiter.
8. Nehmen Sie auf dem Sitz Platz. Der Sitzschalter muss Durchgang haben. Wiederholen Sie, wenn es keinen Durchgang gibt, die Schritte 4–7. Machen Sie, wenn es Durchgang gibt, mit Schritt 9 weiter.
9. Stecken Sie die Schalteranschlüsse zusammen.

Warten des Fahrtschalters

1. Kippen Sie den Sitz nach vorne und sichern ihn mit dem Ständer ab, damit er nicht versehentlich herunterfallen und Verletzungen verursachen kann.
2. Ziehen Sie die Schalteranschlüsse vom Fahrtschalter, der sich in der Ventilverteilerhaube im Wahlventilbereich befindet.

3. Lockern Sie die Klemmmutter und schrauben den Schalter von seinem Befestigungsbügel ab.
4. Stellen Sie den Schalthebel auf Neutral.
5. Schrauben Sie den neuen Schalter teilweise in die Haube ein.
6. Schließen Sie einen Durchgangsmesser oder ein Mehrfachmessgerät an die Schalterklemmen an und drehen den Schalter weiter ein, bis es Durchgang gibt. Drehen Sie den Schalter dann um eine weitere 1/2 Umdrehung (180 Grad).
7. Sichern Sie ihn mit der Klemmmutter, die Sie auf 8,5 Nm festziehen, an der Haube ab.

Wichtig Wenn Sie die Klemmmutter zu fest ziehen, werden die Schaltergewinde beschädigt.

8. Schließen Sie einen Durchgangsmesser oder ein Mehrfachmessgerät an den Schalterklemmen an und legen den 1. oder 2. Gang ein. In einer dieser Schalthebelstellungen darf es keinen Durchgang geben. Wiederholen Sie die Schritte 5 und 6, wenn es Durchgang gibt.
9. Stellen Sie den Schalthebel auf Neutral und schließen einen Durchgangsprüfer oder ein Mehrfachprüfgerät an den Schalterklemmen an. Der Schalter muss jetzt Durchgang haben. Das bedeutet, dass der Schalter einwandfrei funktioniert.
10. Stecken Sie die Schalteranschlüsse zusammen.

Warten des Mäh-/Hubschalters

Wichtig Vor dem Einstellen des Mäh-/Hubschalters muss der Laufweg der Spulen 1, 2 und 3 korrekt sein. Siehe Einstellen der hinteren Nockenwelle.

1. Kippen Sie den Sitz nach vorne und sichern ihn mit dem Ständer ab, damit er nicht versehentlich herunterfallen und Verletzungen verursachen kann.
2. Ziehen Sie die Schalteranschlüsse vom Mäh-/Hubschalter, der sich in der Ventilverteilerhaube befindet.
3. Lockern Sie die Klemmmutter und schrauben den Schalter aus der Ventilverteilerhaube heraus.
4. Schrauben Sie, während Sie das Hubpedal in seiner durchgedrückten Stellung halten (Ventilverteilerspulen ganz EIN), den neuen

Schalter teilweise in die Haube ein.

5. Schließen Sie einen Durchgangsmesser oder ein Mehrfachmessgerät an den Schalterklemmen an und drehen den Schalter weiter ein, bis es Durchgang gibt. Drehen Sie den Schalter dann um eine 1/2 Umdrehung (180 Grad) weiter ein und sichern ihn mit 8,5 Nm an der Haube ab.

Wichtig Wenn Sie die Klemmmutter zu fest ziehen, werden die Schaltergewinde beschädigt.

6. Schließen Sie einen Durchgangsprüfer oder ein Mehrfachprüfgerät an den Schalterklemmen an und drücken das Mähpedal. Es darf dann keinen Durchgang geben. Wiederholen Sie Schritt 4, wenn es Durchgang gibt. Machen Sie, wenn es keinen Durchgang gibt, mit Schritt 7 weiter.
7. Drücken Sie das Hubpedal und lassen es wieder los (in die Neutralstellung zurück). Der Schaltkreis muss jetzt Durchgang haben.
8. Stecken Sie die Schalteranschlüsse zusammen.

Einstellen des Fahrtrieb-Rückzugsgestänges

Sie müssen, wenn der Schalthebel nicht auf Neutral oder aus dem 2. Gang in den 1. Gang zurückgeht, wenn das Mähpedal aktiviert wird, das Fahrtrieb-Rückzugsgestänge einstellen.

1. Lockern Sie die Klemmmutter, mit der die Kabelgruppe am Bügel der Mäh-/Hubschaltstange befestigt ist.
2. Legen Sie den 1. Gang ein.
3. Ziehen Sie, während Sie die Mäh-/Hubschaltstange in ihrer hinteren Stellung halten, die hintere Sicherungsmutter fest, um fast das ganze Spiel aus der Kabelgruppe zu entfernen. Spannen Sie das Kabel nicht zu fest.
4. Ziehen Sie zum Arretieren der Einstellung die vordere Klemmmutter fest.
5. Kontrollieren Sie die Funktion und stellen bei Bedarf nach.

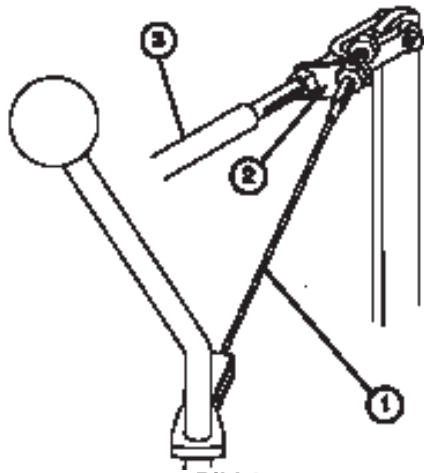


Bild 47

1. Kabelgruppe
2. Mäh-/Hub-Schaltstangenbügel
3. Mäh-/Hub-Schaltstange

6. Klemmen Sie, wenn es an den Polen zu Korrosion kommt, die Kabel ab—zuerst das Minuskabel (–)—und schaben die Klemmen und Pole getrennt ab. Klemmen Sie die Kabel—Pluskabel zuerst (+)—an und überziehen die Klemmen/Pole mit Vaseline.

Batteriepflege

1. Stellen Sie immer den vorschriftsmäßigen Flüssigkeitsstand in der Batterie sicher und halten deren Oberseite sauber. Wenn der Greensmaster 3100 bei äußerst hohen Umgebungstemperaturen eingelagert wird, entspannt sich die Batterie schneller, als wenn er unter kühleren Bedingungen eingelagert wird.

Die Gase aus der Batterie und Benzindünste sind explosiv; halten Sie deshalb offenes Licht und elektrische Funken aus dem Einlagerungsbereich fern und rauchen nicht.

2. Kontrollieren Sie den Batteriefüllstand alle 50 Betriebsstunden oder, wenn die Maschine eingelagert wird, alle 30 Tage.
3. Halten Sie die Batteriezellen mit destilliertem oder demineralisiertem Wasser gefüllt. Füllen Sie die Zellen nicht höher als bis zur Unterseite des Spaltrings in jeder Zelle.
4. Halten Sie die Oberseite der Batterie durch regelmäßiges Waschen mit einer in Ammoniak- oder Natronlösung getränkten Bürste sauber. Spülen Sie die Oberfläche mit klarem Wasser ab. Entfernen Sie während der Reinigung die Batteriezelldeckel nicht.
5. Um einen guten elektrischen Kontakt sicherzustellen, müssen die Batteriekabel an den -polen festgezogen bleiben.

Fehlersuche und -behebung

ZUSTAND	URSACHE	BEHEBUNGSMASSNAHME
MOTOR:		
1. Leistungsrückgang	<ul style="list-style-type: none">• Kein Kraftstoff• Verstopfte Kraftstoffleitung—Schmutz im Kraftstofftank• Verstopfter Kraftstofffilter• Zu wenig Öl im Kurbelgehäuse• Falsches Öl im Kurbelgehäuse• Vergaser Kraftstoff Magnet• Gaszug falsch eingestellt• Choke geschlossen• Verstopfter Luftfiltereinsatz• Vergaser funktioniert nicht richtig• Zündung funktioniert nicht richtig• Kühlrippen mit Schmutz verstopft. Der Motor wird zu heiß.• Interne Motorstörung• Motor:Pumpe-Kupplung locker• Hydraulikanlage funktioniert nicht richtig	<ul style="list-style-type: none">• Füllen Sie den Kraftstofftank auf.• Reinigen Sie den Kraftstofftank. Verwenden Sie frischen Kraftstoff.• Tauschen Sie den Kraftstofffilter aus.• Füllen Sie Öl nach. Kontrollieren Sie den Ölstand häufiger.• Ersetzen Sie das Öl durch die korrekte Sorte.• Kontrollieren Sie den Magneten und die Verdrahtung.• Reparieren Sie bei Bedarf.• Stellen Sie neu ein.• Tauschen Sie den Einsatz aus. Warten Sie häufiger.• Reparieren Sie bei Bedarf.• Reparieren Sie bei Bedarf.• Reinigen Sie die Rippen. Reparieren Sie den Motor bei Bedarf.• Reparieren Sie bei Bedarf.• Reparieren Sie oder tauschen aus.• <i>Siehe Fehlersuche und -behebung, Hydraulik, (siehe unten).</i>
2. Der Motor lässt sich nicht starten.	<ul style="list-style-type: none">• Zündung defekt• Kein Kraftstoff• Defekte Starteranlage• Vergaser Kraftstoff Magnet	<ul style="list-style-type: none">• Reparieren Sie bei Bedarf.• Kontrollieren Sie den Kraftstoffstand. Füllen Sie Benzin in den Benzintank.• Kontrollieren Sie die Anschlüsse, den Magneten, den Anlasser und das Zündschloss.• Kontrollieren Sie den Magneten und die Verdrahtung.
HYDRAULIK:		
1. Keine höhere Fahrgeschwindigkeit im 2. Gang.	<ul style="list-style-type: none">• Falsch eingestellter Schalthebel• Falsch eingestellte hintere Nockenwelle• Das Mäh-/Hubgestänge klemmt, oder die Hubschwenkplattenfeder ist zerbrochen.• Falsche Rastteile in Spule Nr. 4.• Entspannungsventile in Spule Nr. 2 oder Nr. 3 in geöffneter Stellung festgefressen. (Die Spindeldrehzahl der Schneidwerke Nr. 1 oder Nr. 3 wird ebenfalls niedrig ausfallen.)	<ul style="list-style-type: none">• Einstellen. Siehe Einstellen des Fahrschalters.• Führen Sie die Einstellung durch Bewegen der rechten Seite der hinteren Nockenwelle nach vorne oder der linken Seite nach hinten durch.• Schmieren oder reparieren Sie die Maschine.• Entfernen Sie den Ventilverteiler und reparieren die Spulengruppe Nr. 4.• Entfernen und reparieren oder tauschen Sie die Entspannungskartusche aus.

ZUSTAND	URSACHE	BEHEBUNGSMASSNAHME
2. Fahrgeschwindigkeit im 1. oder im Rückwärtsgang Normale Fahrgeschwindigkeit im 2. Gang.	<ul style="list-style-type: none"> • Defekte oder fehlende Scheibendichtung zwischen den Ventilabschnitten Nr. 3 und Nr. 4. • Der Teller in der Spule Nr. 4 ist im offenen Zustand festgefressen. Vom Sitz weg. • Offen stehende Fahrtriebs-Entspannungskartusche im Spulenabschnitt Nr. 4. 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernen Sie den Ventilverteiler. Ersetzen Sie die Scheibendichtung. • Entfernen Sie den Ventilverteiler. Reparieren Sie den Spulenabschnitt Nr. 4. • Entfernen Sie die Entspannungskartusche. Reparieren Sie sie oder tauschen sie aus.
3. Fahrgeschwindigkeit im 1. oder im Rückwärtsgang Normale Fahrgeschwindigkeit im 2. Gang.	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Antriebsmotor-Wirtschaftlichkeit. Öl läuft an den internen Zahnradern vorbei. • Fehlende Hydraulikpumpen-Wirtschaftlichkeit. Öl läuft an den internen Zahnradern vorbei. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen Sie, um den defekten Motor zu ermitteln. Reparieren Sie den Motor oder tauschen ihn aus. • Überprüfen Sie die Diagnose. Reparieren Sie die Pumpe oder tauschen sie aus.
4. Langsamer oder überhaupt kein Fahrtrieb in allen Gängen.	<ul style="list-style-type: none"> • Die Bremsen schleifen • Defekte O-Ringdichtungen um die Fahrtriebs-Entspannungskartusche oder die Eingangshülse im Spulenventil Nr. 4. Öl läuft aus dem Ölbehälter aus. • Abgenutzte(r) oder schwache(r) Antriebsmotor(en). • Pumpe stark verschlissen. • Fahrtriebs-Entspannung im Spulenventil Nr. 4 steht offen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ursache feststellen u. beheben. • Entfernen Sie die Entspannungs- und Eingangshülse. Tauschen Sie die O-Ringe aus. • Überprüfen Sie die Reparatur. Reparieren oder tauschen Sie den/die Motor(en) aus. • Überprüfen Sie die Reparatur. Reparieren oder austauschen. • Entfernen, reparieren oder austauschen.
5. Langsamer oder überhaupt kein Fahrtrieb in allen Gängen. (Spindeln sind gleichfalls betroffen)	<ul style="list-style-type: none"> • Niedriger Ölstand im Behälter. • Lockerer Schalthebelbügel • Falsch eingestellte hintere Nockenwelle • Der Motor leidet unter schwacher Leistung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Füllen Sie Öl bis auf den korrekten Stand nach. • Stellen Sie den Schalthebel ein und ziehen ihn fest. • Stellen Sie neu ein. • Reparieren Sie bei Bedarf.
6. Schalthebel klemmt	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Schmierung in der Spulenrastgruppe Nr. 4. 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernen Sie den Ventilverteiler. Zerlegen Sie die Einrastgruppe und reparieren diese.
7. Alle drei Schneidwerke heben und senken sich zu langsam.	<ul style="list-style-type: none"> • Hubzylinder u. -gestänge klemmen (fehlende Schmierung). 	<ul style="list-style-type: none"> • Schmieren Sie häufiger.
8. Das mittlere Schneidwerk (Nr. 1) senkt sich zu spät oder zu früh.	<ul style="list-style-type: none"> • Falsch eingestelltes Stromventil 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellen Sie neu ein.
9. Die vorderen Schneidwerke sind in der angehobenen (Transport) Stellung zu hoch oder zu niedrig.	<ul style="list-style-type: none"> • Falsch eingestellte vordere Hubzylinder. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellen Sie neu ein.

ZUSTAND	URSACHE	BEHEBUNGSMASSNAHME
10. Die Schneidwerke heben sich zu langsam an.	<ul style="list-style-type: none"> • Falsch eingestellte hintere Nockenwelle • Der Laufweg der Spule Nr. 2 wird durch den Mäh-/Hubschalter eingeschränkt. • Der Hubrückschlagsteller im Spulenbereich Nr. 1 hat sich im teilweise geschlossenen Zustand festgefressen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellen Sie neu ein. • Stellen Sie den Schalter nach. • Entfernen Sie das Hub-Rückschlagventil. Reparieren oder austauschen.
11. Die Schneidwerke senken sich beim Transport (zwischen Grünflächen)	<ul style="list-style-type: none"> • Internes Leck im Hubzylinder • Die Stöpseldichtungen im Hub-Rückschlagventil im Spulenkörper Nr. 1 sind defekt. • Der Einraststift in der Spule Nr. 1 ist locker. • Die Spule Nr. 1 ist im Ventilkörper locker. Öl läuft daran vorbei. 	<ul style="list-style-type: none"> • Heben Sie die Schneidwerke an und bocken sie auf. Entfernen Sie die Leitungen vom angelöteten Rohr und entfernen die Blöcke. Die Leitung, aus der Öl herausläuft, ist mit dem defekten Zylinder verbunden. Reparieren Sie den Zylinder. • Entfernen Sie die Stöpsel vom Hub-Rückschlagventil. Tauschen Sie die O-Ringgruppen aus. • Entfernen Sie den Einstelldeckel von der Haube der Spule Nr. 1. Ziehen Sie den Bolzen mit einem Schraubenzieher fest. • Bringen Sie die Spulventilgruppe wieder an.
12. Die Schneidwerke senken sich während der Einlagerung der Maschine. (über Nacht)	<ul style="list-style-type: none"> • Normalzustand 	<ul style="list-style-type: none"> • Reparaturen erübrigen sich.
13. Ein oder mehrere Schneidwerk(e) drehen sich nur langsam oder werden überhaupt nicht angetrieben.	<ul style="list-style-type: none"> • Die Unter- und Spindelmesser sind zu eng zueinander eingestellt. • Stramme Spindellager • Falsch eingestellte hintere Nockenwelle • Der Teller in der Entspannungskartusche ist vom Sitz weg. • Falsche Saugleitung(en) eingebaut. Die Leitung ist zusammengefallen. • Eine Leitungsarmatur ist verstopft. • Ein Motor ist zu stark abgenutzt. • Die Spindel dreht sich zu langsam — Schneidwerk Nr. 1 • Die Pumpe ist zu stark abgenutzt. • Die Spule im Ventilkörper ist locker. Öl läuft an der Spule vorbei. • Die Stahldruckleitung ist beschädigt. Strömung eingeschränkt (nur vorderes Schneidwerk). • Niedriger Ölstand. (Beeinträchtigt die gesamte Maschinenleistung). 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellen Sie laut den Anweisungen in der Bedienungsanleitung der Zugmaschine neu ein. • Reparieren Sie bei Bedarf. • Stellen Sie neu ein. • Entfernen und reparieren oder tauschen Sie die Entspannungskartusche aus. • Entfernen. Verwenden Sie nur Original-Toro-Ersatzteile. • Reparieren Sie bei Bedarf. • Überprüfen Sie die Reparatur. Reparieren Sie den Motor, oder tauschen Sie ihn aus. • Kontrollieren Sie die Hubzylinder auf interne Dichtheit. Reparieren oder austauschen. • Überprüfen Sie die Reparatur. Reparieren oder austauschen. • Tauschen Sie die Spulventilgruppe aus. • Tauschen Sie die Leitung aus. • Füllen Sie Öl nach.

ZUSTAND	URSACHE	BEHEBUNGSMASSNAHME
14. Das mittlere Schneidwerk (Nr. 1) läuft in angehobener Stellung.	<ul style="list-style-type: none"> • Falsch eingestellte hintere Nockenwelle. Die Spule Nr. 3 steht zu weit aus dem Körper vor. • Beeinträchtigung (Einschränkung, Beschränkung) der angelöteten Leitungsgruppe am Spulenabschnitt Nr. 3. • Beeinträchtigung der Ventilrücklauföffnung zwischen dem Spulenabschnitt Nr. 3 und der rechten Abdeckung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellen Sie die Nockenwelle nach. • Beseitigen Sie die Beeinträchtigung. • Zerlegen Sie die Abdeckung und entfernen die Beeinträchtigung.
15. Die Spindeltriebs-Druckleitungen pulsieren beim Betrieb.	<ul style="list-style-type: none"> • Normalzustand. Variiert von einer zur anderen Leitung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reparaturen erübrigen sich.
16. Das Mähpedal bleibt nicht unten, wenn nicht mit dem Fuß darauf gedrückt wird. (Spule Nr. 1 nicht in der Auskerbung).	<ul style="list-style-type: none"> • Falsch eingestellte hintere Nockenwelle • Defekte Raste—Spule Nr. 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellen Sie die Nockenwelle nach. • Entfernen und reparieren
17. Leckdetektoralarm ertönt.	<ul style="list-style-type: none"> • Ölleck in der Anlage • Niedriger Ölstand • Das Öl zieht sich zusammen, wenn es abkühlt, weil die Maschine nach starker Belastung lange im Leerlauf gelaufen ist. • Das Magnetventil hat sich nicht geöffnet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reparieren Sie bei Bedarf. • Füllen Sie Öl nach. • Stellen Sie den Motor ca. eine Minute lang ab, während der Hauptbehälter für Hydrauliköl vom Hilfsbehälter nachgefüllt wird. • Reparieren Sie bei Bedarf.
18. Der Leckdetektoralarm ertönt nicht.	<ul style="list-style-type: none"> • Der Schwimmerschalter des Leckdetektors funktioniert nicht richtig. • Die Zeitverzögerung funktioniert nicht richtig. • Der Alarm funktioniert nicht. • Elektrische Störung. • Das Magnetventil hat sich nicht geschlossen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrollieren Sie die Funktion des Schwimmerschalters des Leckdetektors und die Verdrahtung. • Austauschen • Austauschen • Prüfen Sie die Reparatur nach. Reparieren Sie bei Bedarf. • Reparieren Sie bei Bedarf.
ELEKTRIK		
1. Der Motor springt an (sollte aber nicht), wenn ein Gang eingelegt ist.	Der Fahrschalter ist falsch eingestellt oder defekt.	Siehe <i>Warten des Fahrschalters</i> .
2. Der Motor springt an (sollte aber nicht), wenn das Mähpedal gedrückt wird (eingekuppelte Spindeln).	Der Mäh-/Hubschalter ist falsch eingestellt oder defekt.	Siehe <i>Warten des Mäh-/Hubschalters</i> .
3. Der Motor springt an (sollte aber nicht), wenn sich kein Bediener auf dem Sitz befindet.	Der Sitzschalter ist falsch eingestellt oder defekt.	Siehe <i>Warten des Sitzschalters</i> .

ZUSTAND	URSACHE	BEHEBUNGSMASSNAHME
<p>4. Unabhängig von der Stellung des Schalthebels oder des Mähpedals dreht sich der Motor nicht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Mäh-/Hubschalter, Fahrschalter und/oder Sitzschalter sind/ist falsch eingestellt oder defekt. • Die Batterieklemmen sind korrodiert • Die Drähte am Mäh-/Hubschalter oder am Fahrschalter sind locker. • Die Batterie ist leer. • Der Magnet ist defekt. • Das Zündschloss ist defekt. • Der Anlasser ist defekt. • Der Motor hat sich festgefressen. • Die Drähte am Zündschloss, Spannungsmesser oder Magneten sind locker. • Der Fahrer muss auf dem Sitz Platz nehmen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe <i>Warten des Fahrschalters</i>. • Siehe <i>Warten des Mäh-/Hubschalters</i>. • Siehe <i>Warten des Sitzschalters</i>. • Reinigen Sie die Klemmen. • Kontrollieren Sie die Drähte und schließen sie richtig an. • Laden Sie die Batterie auf oder tauschen sie aus. • Tauschen Sie den Magneten aus. • Tauschen Sie das Zündschloss aus. • Reparieren Sie den Anlasser oder tauschen ihn aus. • Reparieren Sie den Motor. • Klemmen Sie die Drähte an. • Nehmen Sie auf dem Sitz Platz.
<p>5. Der Motor dreht sich, springt jedoch nicht an, wenn sich der Schalthebel und das Mähpedal auf Neutral befinden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Ursache hat nichts mit den Sicherheitsschaltern zu tun. • Falsch eingestellte hintere Nockenwelle • Der Motor- oder Gleichrichterstecker ist lose. • Der „I“-Draht am Zündschloss ist lose. • Motorproblem oder kein Benzin im Tank. • Das Sicherheitsrelais an der Feststellbremse ist defekt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Sicherheitsschalter sind i.O.; machen Sie deshalb mit der nächsten Ursache weiter. • Siehe <i>Einstellen der hinteren Nockenwelle</i>. • Klemmen Sie den Draht an. • Klemmen Sie den Draht an. • Stellen Sie die Ursache fest und beheben sie. • Tauschen Sie das Relais aus.
<p>6. Der Motor kommt nicht zum Stillstand, wenn das Mähpedal gedrückt wird (bei eingekuppelten Spindeln) und Sie sich vom Sitz erheben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Mäh-/Hubschalter oder der Sitzschalter ist falsch eingestellt oder defekt. • Die Sitzrückstellstiftfeder ist zerbrochen, fehlt oder ist verklemmt. • Die Sitzschwenkplatte lässt sich nicht frei bewegen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe <i>Warten des Mäh-/Hubschalters</i>. • Siehe <i>Warten des Sitzschalters</i>. • Teile austauschen, lockern und einfetten, so dass sich der Stift ungehindert drehen kann. • Lockern und schmieren Sie den Sitzschwenkstift, damit er sich ungehindert drehen kann.
<p>7. Der Motor kommt nicht zum Stillstand, wenn ein Gang eingelegt ist und Sie sich vom Sitz erheben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fahr- oder der Sitzschalter ist falsch eingestellt oder defekt. • Die Sitzrückstellstiftfeder ist zerbrochen, fehlt oder ist verklemmt. • Die Sitzschwenkplatte lässt sich nicht frei bewegen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe <i>Warten des Fahrschalters</i>. • Siehe <i>Warten des Sitzschalters</i>. • Teile austauschen, lockern und einfetten, so dass sich der Stift ungehindert drehen kann. • Lockern und schmieren Sie den Sitzschwenkstift, damit er sich ungehindert drehen kann.

ZUSTAND	URSACHE	BEHEBUNGSMASSNAHME
<p>8. Der Motor läuft nicht weiter, wenn Sie auf dem Sitz sitzen und einen Gang einlegen oder das Mähpedal drücken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Sitzschalter ist falsch eingestellt oder defekt. • Die Sitzrückstellstiftfeder ist in der Oben-Stellung verklemmt. • Die Drähte am Feststellbremsschalter sind locker. • Die Drähte am Feststellbremsschalter sind defekt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe <i>Warten des Sitzschalters</i>. • Verklemmte Teile lockern und einfetten, so dass sich der Stift ungehindert drehen kann. Tauschen Sie defekte Federn aus. • Klemmen Sie die Drähte an. • Tauschen Sie den Schalter aus.
<p>9. Unabhängig von der Stellung des Schalthebels oder des Mähpedals (selbst wenn beide auf Neutral stehen) würgt der Motor ab, wenn Sie sich vom Sitz erheben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Mäh-/Hubschalter und/oder der Fahrshalter sind/ist falsch eingestellt oder defekt. • Die Drähte am Mäh-/Hubschalter und/oder am Fahrshalter sind locker. • Die Drähte am Fahrshalter-Verlängerungsstecker sind locker. • Der „B“-Draht am Zündschloss ist lose. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe <i>Warten des Schalters</i>. • Klemmen Sie die Drähte an. • Klemmen Sie die Drähte an. • Klemmen Sie den Draht an.
<p>10. Der Motor scheint beim Transport zu häufig „auszusetzen“. Anmerkung: Ein gewisses „Aussetzen“ ist normal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Sitz hebt sich zu leicht von der Sitzschaltertaste ab. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellen Sie den Sitzschalter ein: siehe <i>Warten des Sitzschalters</i>. • Weisen Sie den Bediener an, sich während des Transports nach hinten auf den Sitz zu setzen.
<p>11. Der Motor wird durch Drehen des Zündschlüssels auf AUS nicht abgestellt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • C-Zündschlüssel • Das Zündschloss ist defekt. • Die Drähte im Stecker sind kurzgeschlossen. • Der Zündzeitpunkt oder der Vergaser ist falsch eingestellt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Schieben Sie den Stecker auf die Klemmen des Zündschlosses. • Tauschen Sie das Zündschloss aus. • Reparieren Sie die betroffenen Drähte. • Stellen Sie den Vergaser oder den Zündzeitpunkt ein.
<p>12. Die Batterie wird nicht aufgeladen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Defekte oder fehlende Sicherung • Lose(r) Draht/Drähte in der elektrischen Anlage. • Defekter Regler oder Motorladekreis 	<ul style="list-style-type: none"> • Setzen Sie eine neue Sicherung ein. • Kontrollieren Sie alle Anschlüsse und führen die erforderlichen Reparaturen durch. • Montieren Sie einen neuen Regler, oder reparieren Sie den Motorladekreis.
<p>13. Der Motor kommt nicht zum Stillstand, wenn Sie auf dem Sitz sitzen und bei aktivierter Feststellbremse ein Gang eingelegt ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Stecker ist vom Feststellbrems-Sicherheitsrelais abgetrennt. • Der Feststellbremsschalter ist defekt. • Die Diode ist defekt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Schieben Sie den Stecker auf das Feststellbrems-Sicherheitsrelais. • Tauschen Sie den Feststellbremsschalter aus. • Tauschen Sie die Diode aus.

Einlagerung

Führen Sie, wenn Sie den Greensmaster 3100 über längere Zeit einlagern möchten, vor der Einlagerung die folgenden Schritte durch:

1. Entfernen Sie Schmutz- und Schnittgutrückstände von der Maschine. Schärfen Sie die Spindel- und die Untermesser bei Bedarf; beachten Sie das Handbuch der Schneidwerke. Behandeln Sie die Unter- und Spindelmesser mit einem Rostschutzmittel. Schmieren Sie alle Schmierstellen: siehe *Schmierung*.
2. Bocken Sie die Räder auf, um das Gewicht von den Reifen zu nehmen.
3. Lassen Sie das Hydrauliköl auslaufen und ersetzen das Öl und den Hydraulikölfilter; kontrollieren Sie die Hydraulikleitungen und -armaturen. Tauschen Sie bei Bedarf aus; siehe *Wechseln des Hydrauliköls und -filters und Kontrollieren der Hydraulikleitungen und -schläuche*.
4. Entfernen Sie den Kraftstoff vollständig aus dem Kraftstofftank; lassen Sie den Motor laufen, bis er infolge von Benzinmangel abwürgt. Entfernen Sie die restliche Menge Kraftstoff, die im Tank zurückbleibt, durch Aufsaugen mit einem sauberen, trockenen Lappen. Tauschen Sie den Kraftstofffilter aus; siehe *Austauschen des Kraftstofffilters*.
5. Lassen Sie das Öl im warmen Zustand aus dem Kurbelgehäuse ablaufen. Füllen Sie das Kurbelgehäuse mit frischem Öl auf; siehe *Wechseln des Motoröls und -filters*.
6. Entfernen Sie die Zündkerzen, gießen 3 cl SAE 30 in die Zylinder und drehen den Motor langsam, um das Öl zu verteilen. Tauschen Sie die Zündkerzen aus; siehe *Austauschen der Zündkerzen*.
7. Entfernen Sie Schmutz und Schnittgutrückstände vom Zylinder, den Zylinderrippen und vom Ventilatorgehäuse.
8. Entfernen Sie die Batterie und laden sie voll auf. Lagern Sie sie entweder auf einem Regal oder in der Maschine. Lassen Sie die Kabel abgeklemmt, wenn Sie die Batterie in der Maschine lagern.

Lagern Sie die Batterie an einem kühlen Ort ein, um ein zu schnelles Entladen der Batterie zu vermeiden.

9. Lagern Sie die Maschine wo möglich an einem warmen, trockenen Ort ein.

Identifikation und Bestellungen

Modell- und Seriennummern

Der Greensmaster 3100 weist zwei Identifikationsnummern auf: eine Modell- und eine Seriennummer. Diese beiden Nummern sind in ein Typenschild gestanzt, das mit der rechten Innenseite des Fußbretts vernietet ist. Geben Sie bei jedem Schriftverkehr bezüglich des Greensmaster 3100 die Modell- und Seriennummern an, damit Sie die passenden Informationen und Ersatzteile erhalten.

Machen Sie bei Ersatzteilbestellungen über einen Toro-Vertragshändler immer die folgenden Angaben:

1. Modell- und Seriennummern der Maschine.
2. Ersatzteilnummer, Beschreibung und Menge der gewünschten Teile.

Anmerkung: Bestellen Sie nie anhand der Bezeichnungs-Nr., wenn Sie einen Ersatzteilkatalog benutzen; verwenden Sie immer die Ersatzteilnummer.