

Lehrgang

WERKSTATT-TABELLEN

Diese Tabellen sollen Ihnen bei der Arbeit an den Citroen-Fahrzeugen helfen. Sie enthalten die wichtigsten Daten aller Typen, und werden einmal im Jahr überarbeitet neu herausgegeben. Alles was Sie hier nicht finden, ersehen Sie bitte aus den Rep.-Handbüchern, Techn.-Rundschreiben oder Mitteilungen.

INHALT

	Seiten
Zündung	3 - 4
Zündkerzen (s. auch TR)	5
Zündung Verstellkurven	6 - 13
Leerlaufdrehzahlen	14
Ventileinstellung-Steuerzeiten	17 - 19
Anzugsmomente	21 - 23
Füllmengen	25
Öldruck (Motor)	26
Reifendrucke	27
Bremsscheiben	28
Bodenfreiheit	29
Achswerte	29
Keilriemen	30
Dreh- und Wechselstromlichtmaschinen	31 - 33
GS-Wandler und Borg-Warner	34 - 35

Korrektiv 3/74

Zündung	2 CV			Dyane		Ami 6/8		Ami Super	GS	CX
	16 PS	23 PS	28 PS	23 PS	28/32	24,5 PS	32 PS			
1. Zylinder ist	-	-	-	-	-	-	-	hinten links		an Schwungscheibe
Schließwinkel	144°	144°- 109°	109°	109°	109°	144°	109°	57°		55°
Zündmarkierung (Schwungscheibe)	12°	12°	8°	12°	8°	12°	8°	0° = OT	10° ab 1972 = OT	Gradeinteilung
Dyn. ZündEinst.	-	-	-	-	-	-	-	33°	33°	10°
U/min	-	-	-	-	-	-	-	2500	2500	850 - 900
An der Kurbelwelle	-	-	-	-	-	-	-	33°	33°	10°
An der Nockenwelle	-	-	-	-	-	-	-	-	11°30'	-
Zündkabel für 1. Zylinder befindet sich auf der Verteilerkappe:								4 ● ● ○ 1	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> 4 ● ●²/_K ● 3 ● ○ 1 vorne </div> <div style="text-align: center;"> 2 ● 1 ○ vorne </div> </div>	
								3 ● ● 2		

Korrektiv 3/74

Zündung	D-Modelle						SM	SM IE	
	90 PS	98 PS	104 PS	110 PS	120 PS	126 PS			
1. Zylinder ist	vorn (Schwungrad)						vorn rechts		
Schließwinkel	Duc. 57°, SEV 59°, Bosch 50°						72°/88°	88°	
Zündmarkierung (Schwungscheibe)	12°	12°*	OT	OT	8°30'	OT	Gradeinteilung auf Schwungscheibe		
Dyn. ZündEinst.	24°	28°	20°	23°	22°	22°	29°	22°	
U/min	2000	2000	2000	2000	1800	1800	2000	2000	
An der Nockenwelle	6°	8°	10°	11°30'	6°45'	11°	-	-	
*Bei Fzg. mit eingeb. Gradskala = OT (ab 1972)									
Zündkabel für 1. Zylinder befindet sich auf Verteilerkappe	1 ○ ● 3			2 ● ○ 1			<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> ● K 4 ● </div> <div style="text-align: center;"> ● K ● 3 IE </div> </div> <hr/> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> 4 ● ● 2 3 ● ○ 1 </div> <div style="text-align: center;"> 4 ● ○ 1 K ● 3 BW IE </div> </div>		
	2 ● ● 4			4 ● ● 2					
	4 ● ● 2 3 ● ○ 1			4 ● ○ 1 K ● 3					
	● ● ● ① ●			● ● ● ① ●					
K = Kondensator									

Zündkerzen

Korrektiv 3/74

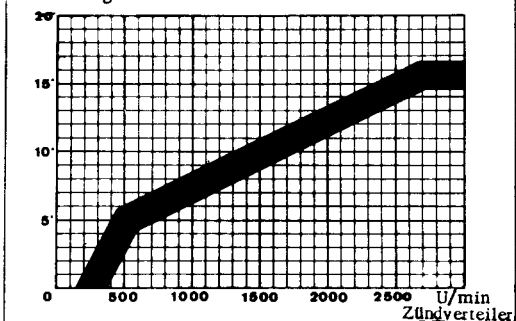
TYP	Motor	S.E.V. MARCHAL	BOSCH	CHAMPION	LODGE	GOLDEN LODGE	HITACHI	BERU	A.C.	EYQUEM	MARELLI
D Spécial	3 N	35 B	W22 5T35	L 87 Y L 92 Y (USA)	HNY	-	-	-	42 FS	705 S	CW 7 N
D Super DS 20 Break 20	17 N	35 B	W22 5T35	L 87 Y L 92 Y (USA)	HN ou	-	-	240/14	42 FS	705 S	CW 7 N
DS 21 Break 21	21 N	35 B	W22 5T1	L 87 Y L 92 Y (USA)	HN ou	H	M 43	240/14	42 FS	705 S	CW 7 N
DS 21 IE	12 N	35 B	W22 5T35	L 87 Y	-	-	M 43	240/14	42 FS	705 S	CW 7 N
DS 23/CX	-	35-1	-	L 87 Y	-	-	-	240/14	42 FS	705 S	-
2 CV 4 DYANE 4	79/1	35 B	W22 5T1	L 85	-	-	-	-	42 FS	755	CW 7 NBT
2 CV 6 MEHARI	M 28/1	35	W22 5T1	L 85	-	-	-	-	42 FS	755	CW 7 NBT
AK	M 28/1	35	W22 5T1	L 85	-	-	-	-	42 FS	755	CW 7 NBT
AZU	A 79/0	35	-	L 85	-	-	-	-	42 FS	755	CW 7 NBT
DYANE 6 AMI 8	M 28	34 S	W22 5T1	-	-	-	-	-	42 FS	755	CW 8 NBT
GS	G 10 G 12	34 S 34 HS	280 T30	-	-	-	-	-	40.8XLS	80 LS	-
SM	C 114 1	GT34/5H	W17 5T30	-	-	HL	-	175/14	42XLS	707 LS	CW 7 LP
SM IE	114-03	GT 34/5H	-	-	-	HL	-	13 A	42XLS	707 LS	CW 7 LP

Elektrodenabstand 0.5 - 0.6 mm für alle Typen

D-Modell SEV-March. A 224 oder Duc. 4254 A

FLIEHKRAFT

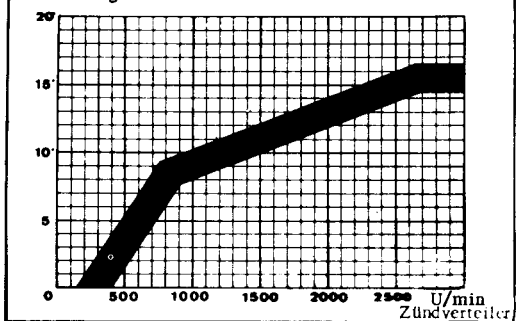
Frühzündung



D-Modell SEV-March. A 251 oder Duc. 4291 A u. B

FLIEHKRAFT

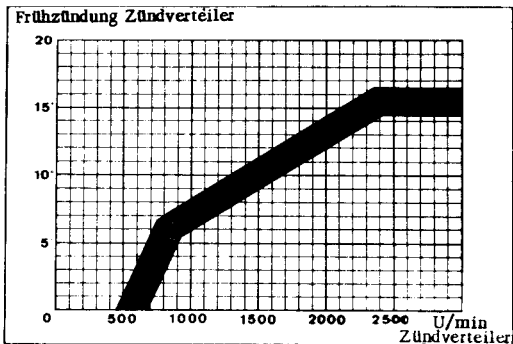
Frühzündung Zündverteiler



D-Modell

SEV-March. A 252 oder Duc 4254 B u. C

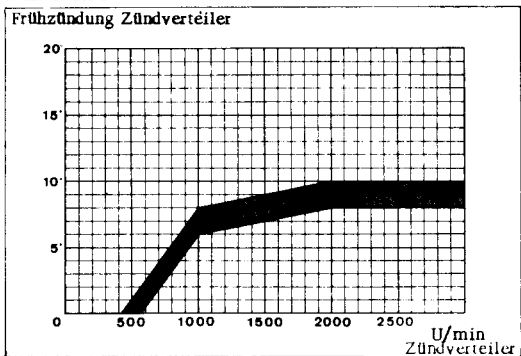
FLIEHKRAFT



D-Modell (Bosch)

Typ ZV11/7A 3A

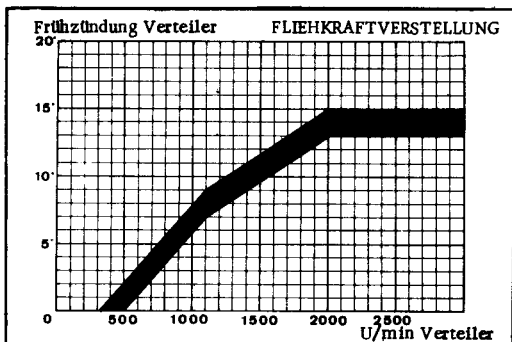
FLIEHKRAFT



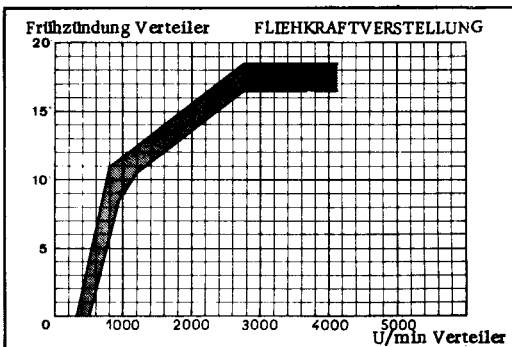
GS - ZÜNDVERTEILER

Fliehkraftverstellung

Frühzündkurve G. A. 1 (1015)



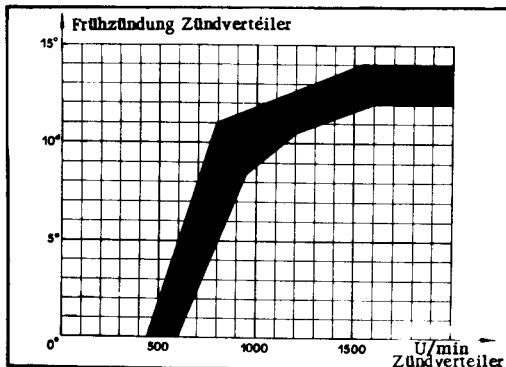
Frühzündkurve G. A. 2 (1015)



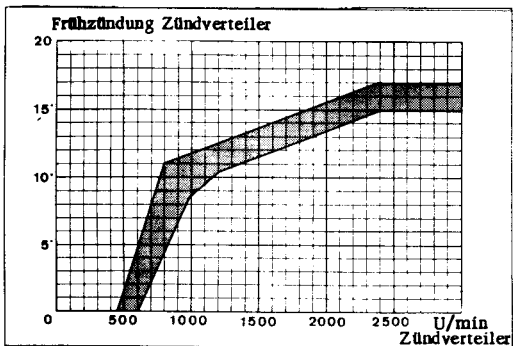
GS-ZÜNDVERTEILER

Fliehkraftverstellung

Frühzündkurve G. A. 3 (1220)



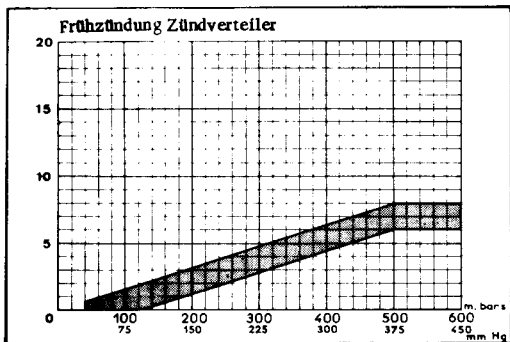
Frühzündkurve G. A. 5 (1015)



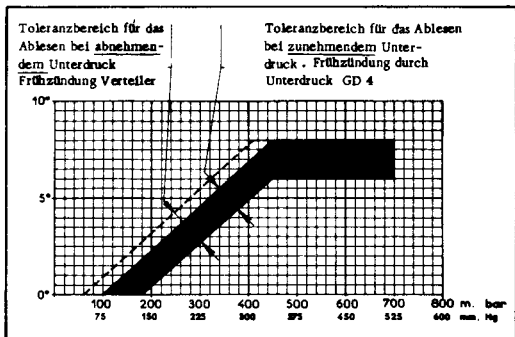
GS-ZÜNDVERTEILER

Unterdruckverstellung

Frühzündkurve G. D. 1 (1015)

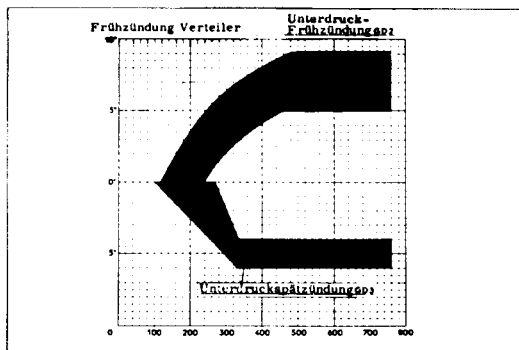


Frühzündkurve G. D. 4 (1220)



GS-ZÜNDVERTEILER MIT 2 UNTERDRUCKDOSEN

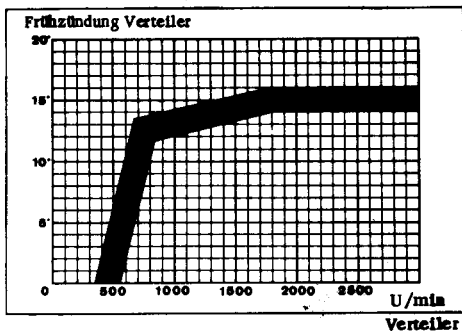
Frühzündkurve G. D. 2 und
Spätzündkurve G. D. 3 (1015)



SM - ZÜNDVERTEILER

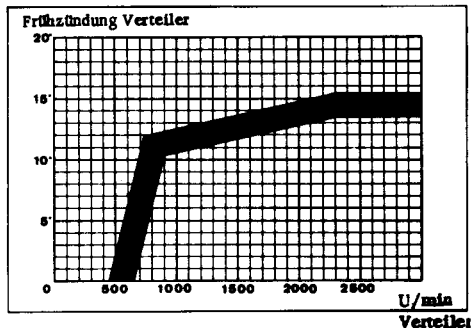
Fahrzeuge vor Dezember 1970

S. 21-1 a

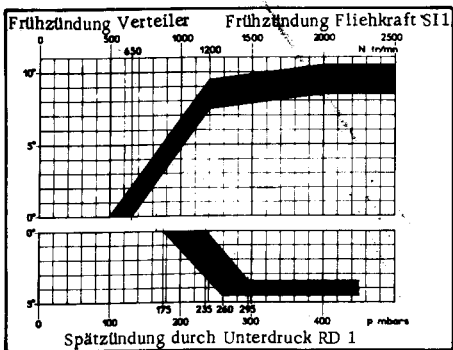


Fahrzeuge ab Dezember 1970

S. 21-3 a



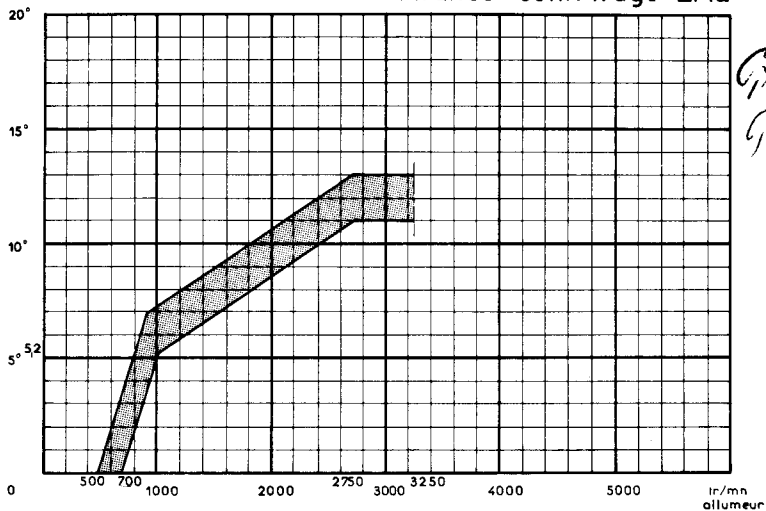
SM IE



S. 21-5 a

Korrektiv 3/74

Avance centrifuge LA2



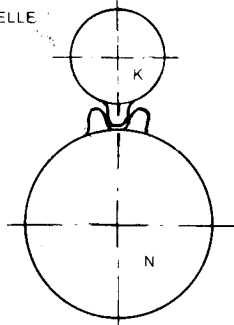
Korrektiv 3/74

Leerlaufdrehzahlen			
Modell	Leerlauf	Anfahrbeginn	beschl. Leerlauf
"A"	750-850	-	-
"G"	850-950	-	-
DX-DY → 73	650±25	750±25	875±25
DX-DY → 73	650±25	800±25	900±25
DX-IE → 73	750	850	950
DX-IE → 73	750±25	950± ₂₅ ⁰	1000± ₂₅ ⁰
DJ-IE	750±25	-	-
DJ	650±25	-	-
DX BW	825±25	Schalthebel in Position "P"	
DX IE BW	975±25		
SM IE	925±25	-	-
SM	800-1000	-	-
CX 2000	850- 900	-	-

Korrektiv 3/74

Ventile	2 CV				DYANE				AMI 6/8				GS	
	16 PS		23 PS		28 PS		23 PS		28/32 PS		24.5 PS			32 PS
Spiel. kalt (Einlaß)	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Spiel. kalt (Auslaß)	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Spiel. warm (Einlaß)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spiel. warm (Auslaß)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wenn offen	A1	A2	A1	A2	A1	A2	A1	A2	A1	A2	A1	A2	A1	A2
	E1	E2	E1	E2	E1	E2	E1	E2	E1	E2	E1	E2	E1	E2
dann einstellen	E1	E2	A2	A1	A2	A1	A2	A1	A2	A1	E1	E2	A2	A1
	A1	A2	E2	E1	E2	E1	E2	E1	E2	E1	A1	A2	E2	E1

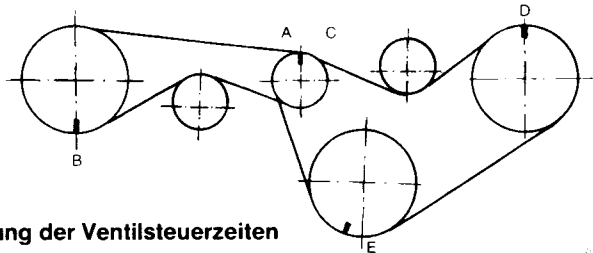
A-MODELLE



GS

Kurzer Riemen 91 Z
Langer Riemen 103 Z

A-B $\hat{=}$ 42 Z auf der Spannseite
C-D $\hat{=}$ 32 Z auf der Spannseite
E-C $\hat{=}$ 25 Z



Einstellung der Ventilsteuerzeiten

Motorsteuerung

Geänderte Zahnriemen GS 1220 I → Sept. 73

Ventile

Spiel am Kipphebel (kalt)

Einlaß

0,20

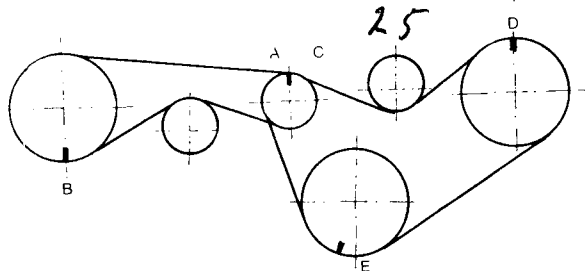
(Zwischen Kipphebelfuß u. Nockenoberseite) Auslaß

0,20

Einstellung der Ventilsteuerzeiten

Kurzer Riemen 93 Z

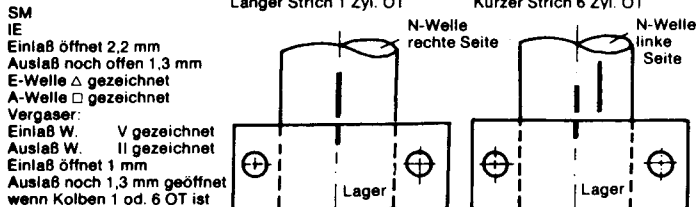
Langer Riemen 105 Z

A-B \triangleq 43 Z auf der SpannseiteC-D \triangleq 33 Z auf der SpannseiteE-C \triangleq ~~26 Z~~ auf der Spannseite

Korrektiv 3/74

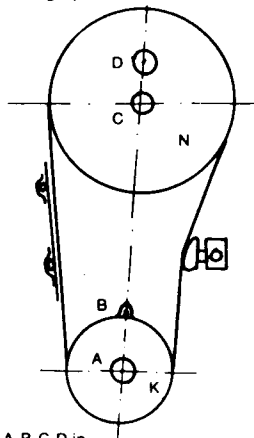
Ventile		D-Modelle + CX 2000 für alle D-Modelle und CX gültig		SM
Spiel, kalt (Einlaß)	0,15	<i>nur Kalt</i>		0,30-0,35
Spiel, kalt (Auslaß)	0,20			0,50-0,55
Spiel, warm (Einlaß)	0,20			-
Spiel, warm (Auslaß)	0,25			-
		für alle D-Modelle und CX wenn offen		-
		dann einstellen		-
		A1	E3 + A4	-
		A3	E4 + A2	-
		A4	E2 + A1	-
		A2	E1 + A3	-

Einstellung der Ventilsteuerzeiten (Ventilspiel Kontr.)



D-MODELLE + CX 2000

Kolben 1 + 4 OT
Kette gespannt

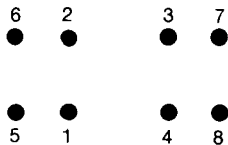


A-B-C-D
in einer Linie

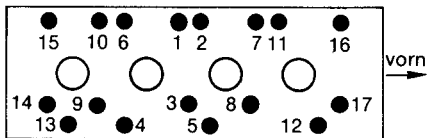
Anzugsmomente	2 CV	2 CV 4	2 CV 6	Dyane 4	Dyane 6	Ami	Ami	GS	D-Modelle	SM
	16 PS	23 PS	28 PS	23 PS	28/32 PS	24,5 PS	32 PS		78/90 PS 90/98 PS 104/120 PS	
Zylinderkopf anziehen/festziehen	1/2,5	1/2,5	1/2,5	1/2,5	1/2,5	1/2,5	1/2,5	G 12 0,8/2,2 0,8/1,7	anziehen 3/ festziehen 6-6,5	anziehen 5 festziehen 11
Ventildeckel	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	1-1,5 kg	-
Schwungscheibe	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	5,3-5,8	6,5-7 mkg	12
Hauptlager	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	3,4-4,5	10 kg	9-10
Pleuellager	-	-	-	-	-	-	-	-	6,8	-
Motorgehäuse	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,2-1,5	-	-
Ventilator	5	5	5	5	5	5	5	18	-	-
Ansaugkrümmer	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5-2,5	2-3
Auspuffkrümmer	1-1,5	1-1,5	1-1,5	1-1,5	1-1,5	1-1,5	1-1,5	1,5	2,5-3	2-3
Vergaserflansch	1-1,2	1-1,2	1-1,2	1-1,2	1-1,2	1-1,2	1-1,2	1-1,2	1,5	1,5
Kettenspanner	-	-	-	-	-	-	-	1,8	1,4-1,9	2
Nockenwelle	-	-	-	-	-	-	-	Rad 8,2	Gabel 1,4-1,9	2,6-2,8
Kipphebelwelle	-	-	-	-	-	-	-	1,7-1,8	Auslaßkipphebel 2,4 ± 0,3	-

Reihenfolge des Festziehens der Zylinderkopfschrauben

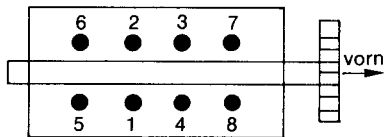
SM



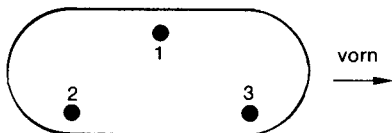
D-Modelle



GS-Modelle



A-Modelle



Korrektiv 3/74

Anzugsmomente	2 CV 4	2 CV 6	Dyane 4	Dyane 6	Ami	Ami	GS	CX	D-Modelle		SM
	23 PS	28 PS	23 PS	28/32 PS	24,5 PS	32 PS			78/90 PS 90/98 PS 104/110/120/126		
Ölfilter		v. Hand.		v. Hand		v. Hand	v. Hand	1 mkg	1 mkg	v. Hand	
Getriebewelle oben unten	7-9 7-8,5	7-9 7-8,5	7-9 7-8,5	7-9 7-8,5	7-9 7-8,5	7-9 7-8,5	7-8,5 10-12		15-16,5 19,5-21,5	15-16,5 19,5-21,5	
Halslager	3,8-4,2	3,8-4,2	3,8-4,2	3,8-4,2	3,8-4,2	3,8-4,2			2-3	2-3	
Bremsschuh								3,7	13-14	13-14	
Gelenkwellen innen außen	5 35	5 35	5 35	5 35	5 35	5 35	4,5-5 35-40	35-40	8,5-11,0 -	10,5-13,5 -	
Kugelbolzen	-	-	-	-	-	-	2,7-3	oben 7 unten 5	10	10	
Spurstange	1,5-2	1,5-2	1,5-2	1,5-2	1,5-2	1,5-2	1,8-2		7	6	
Radnabe hinten	30	30	30	30	30	30	30	35-40	10	10	
Radmutter	4-6	4-6	4-6	4-6	4-6	4-6	4-6	6-8	6-8	8-10	
Tellerrad	7-8	7-8	7-8	7-8	7-8	7-8	4,8-5,3/8,1-9	-	11,5-13	11,5-13	
Ringmutter/Halbw.	8	8	8	8	8	8	6-10		10	10	
Mutter/Halbwelle	14-16	14-16	14-16	14-16	14-16	14-16	14-16		15	15	

Korrektiv 3/74

Füllmengen	2 CV			DYANE		AMI 6/8		GS	D-MODELLE					SM
	16 PS	23 PS	28 PS	23 PS	28/32 PS	24,5 PS	32 PS		CX	90/98 PS	104 PS	BW 110 PS	120 PS	
Motor	2	2	2,2	2	2,2	2	2,2	3,5	4,6	4,4	4,5	4,5	4,5	6
Mit Ventildeckel	2,2	2,2	2,5	2,3	2,5	2,5	2,5	—	—	—	—	—	—	—
Mit Filter	—	—	2,7	—	2,7	—	2,7	3,7	5,8	5	5	5	5	7
Getriebe	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,4	1,6	2	2	—	2	—
Differential	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,2	—	—
5. Gang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,25	2,25	1,2	2,25	2,25
Mit Drehmomentwandler	—	—	—	—	—	—	—	Fluide T (blau) 4	—	—	—	ATF 33 (rot) 6	—	—
Beim Wechsel	—	—	—	—	—	—	—	1,4	—	—	—	2,5	—	—
Hydraulik	—	—	—	—	—	—	—	3,5	6	6	6	6	6	5,4
Bei Wechsel	—	—	—	—	—	—	—	ca. 2	ca. 4	ca. 4	ca. 4	ca. 4	ca. 4	ca. 3,5
Kühlwasser	—	—	—	—	—	—	—	—	11	10,4	13	13	13	13
Frostschutz Ltr.														
bei -15	—	—	—	—	—	—	—	—	3,5	3,5	4	4	4	4
bei -20	—	—	—	—	—	—	—	—	3,8	3,8	4,8	4,8	4,8	4,8
bei -25	—	—	—	—	—	—	—	—	4,2	4,2	5,2	5,2	5,2	5,2

Korrektiv 3/74

Öldruck Motor	Temp.	Umd. min.	Kp	Umd. min.	Kp
2 CV 16 PS	80°	4000	2,5-3,1		
2 CV 23 PS	80°	6000	4-5		
2 CV 28 PS	80°	6000	5,5-6,5		
Dyane 18 PS	80°	4000	2,8 + 0,3		
Ami 8 32 PS/Super	80°	/2000	/4,7	6000	5,5-6,5/6,2-7
GS	80°	2000	3,8	6000	5,4-6,2
D - Modell	60°	2000	3,8		
D IE	60°	2000	3,8		
SM	100° - 110°	1000	1,5	6000	4,5-5,5
Dyane 23 PS	80°			6000	4-5
CX 2000	100°	2000	3	4000	4,5

REIFENDRUCKTABELLE

	REIFEN	AUFFÜLLDRÜCKE			
		VORN	HINTEN	ERSATZ-RAD	
AZ (2 cv Alle Typen)	125 x 380 X	1,400	1,800	2,000	
	135 x 380 X	1,400	1,800	2,000	
AM (AMI 6)	125 x 380 X	1,300	1,500	1,700	
	135 x 380 X	1,300	1,550	1,750	
AMB (AMI 6 Break) AMF-AMC (AMI 6 Break)	125 x 380 X	1,300	1,600	1,800	
	135 x 380 X	1,300	1,700	1,900	
AM 2-AM 2 PA (AMI 6)	125 x 380 X	1,500	1,800	2,000	
	135 x 380 X	1,400	1,700	1,900	
AMB2 (AMI 6 Break) AMF 2-AMC 2 (AMI6Break)	125 x 380 X	1,500	1,800	2,000	
	135 x 380 X	1,400	1,700	1,900	
AM 3-AM 3 PA (AMI 8)	125 x 380 X	1,800	1,800	2,000	
	135 x 380 X	1,800	1,800	2,000	
AMF 3-AMC 3 (AMI 8 Break)	135 x 380 X	1,400	1,800	2,000	
AK-AKB (Lieferwagen 350)	135 x 380 X	1,400	1,800	2,000	
AKS (Lieferwagen 400)	135 x 380 X	1,400	2,000	2,200	
AY (Dyane Alle Typen)	125 x 380 X	1,400	1,800	2,000	
	135 x 380 X	1,400	1,800	2,000	
AYCA	135 x 380 X	1,400	1,800	2,000	
	Normalstraße	135 x 380 XM + S	1,400	2,000	2,200
	Schotterstraße	135 x 380 X	1,600	1,800	2,200
(MEHARI)	135 x 380 XM x S	1,200	1,200	1,400	
M.35	135 SR x 15 ZX	1,800	1,800	2,000	
GS	145 SR x 15 ZX	1,800	1,900	2,000	
SM	195/70 VR x 15 X	2,200	2,000	2,300	
D-Modelle	180 SR x 15 XAS	1,900	1,700	2,100	
21 - 19 Break	180 SR x 15 XAS	1,900	2,100	2,300	
DS 21 IE	185 HR x 15 XAS	2,000	1,800	2,200	

Korrektiv 3/74

Bremsen	2 CV-Dyane	AMI 8	GS	D-Modelle	SM
vorn	Trommel	Scheibe	Scheibe	Scheibe	Scheibe
Ø-Stärke	200 mm	7 mm	7 mm	12 mm	12 mm
hinten	Trommel	Trommel	Scheibe	Trommel	Scheibe
Ø-Stärke	180 mm	180 mm	6 mm	225 mm	7 mm
Rep.-Maß					
vorn Ø-Stärke	202 mm	4 mm	4 mm	11 mm	11 mm
hinten Ø-Stärke	182 mm	182 mm	4 mm	227 mm	6 mm
vorn	Scheibe	CX 2000		hinten	Scheibe
Stärke	20 mm			Stärke	9 mm
Rep.-Maß	18 mm			Rep.-Maß	7 mm

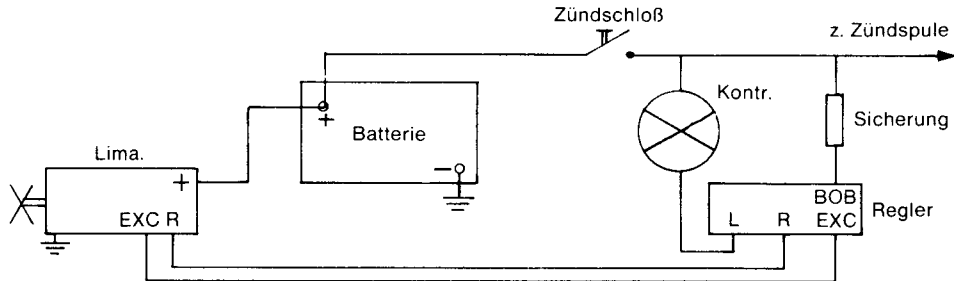
Korrektiv 3/74

Bodenfreiheit	2 CV	Ami 6/8		Ami Super		GS	D-Modelle Reifen 180x380	SM	CX
	Dyane	Lim.	Break	Lim.	Break				
vorn mm	195±2,5	195±2,5	190±2,5	188±5	196±5	189±10	235±3	196±5	155±8
hinten mm	280±2,5	290±2,5	280±2,5	258±5	278±5	272±10	355±10	355±5	213±8
Gemessen vorn	Unterkante Rahmen zw. den Befestigungsschr. der Achsrohre					Stabi- Unterkante	Stabi- Unterkante	Stabi- Unterkante	
Gemessen hinten						Achsrahm.- Unterkante	Stabi- Unterkante	Stabi- Unterkante	
Achswerte Spur vorn	vorn offen 1-3 mm	vorn offen 1-3mm	vorn offen 1-3mm	vorn zu 0-2mm	vorn zu 2-4mm	0±1mm	vorn zu 1-4mm		
Spur hinten	vorn zu 0-8mm	vorn zu 0-8mm	vorn zu 0-8mm	0±4mm	vorn offen 0-2mm	vorn offen 0-2mm	vorn zu 1-4mm		
Radsturzvorn	1° 0' +45' -25'	1° 0' +45' -25'	1° 30' +45'	H 0°±1°	0°±15' r.u.l.10' gleich	0° r.u.l.15' gleich	0° 0' +13' -29'		
Radsturz hinten	0°±15'	0°±15'	0°±15'	H 0°±40'	0°±15' r.u.l.10' gleich	0° r.u.l.15' gleich	0° 0' +0' -24'		
Spurdifferenzwinkel	2°30' - 3°30'	2°30' -3°30'	2°30' -3°30'		1°-2°				
Nachlauf	14°-15°	14°-15°	5°20'	H 1°30'	1°30'	1°42'±4'	0°40'-1°		

Anm. H = Hochstellung

Spannung der Keilriemen	D-Modelle	SM
Lichtmaschine Skala 7M	--	38-41 kg/85-90 lbs
Klima-Anlage Skala 11M	50 kg/110 lbs	27-30 kg/60-65 lbs
bei alten Riemen	-	--
Lichtmaschine Skala 7M	-	25-30 kg/55-65 lbs
Klima-Anlage Skala 11 M	-	18-23 kg/40-50 lbs

Schaltung der Drehstromlichtmaschine D-Modelle, SM.



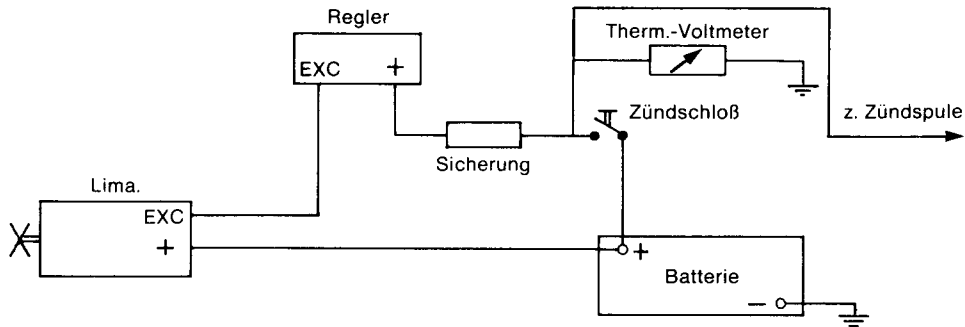
Anm.:

Bei Anlaßkontakt im Wahlhebel kommt die Masse von der Klemme „L“ des Reglers.

Anm.:

Bei eingeschalteter Zündung muß Spannung an EXC-Lichtmaschine sein. Bei laufendem Motor, und erhöhter Drehzahl muß die Ladespannung **bis auf ca. 14,5 V ansteigen**.

Schaltung der Dreh- und Wechselstromlichtmaschine A-Modelle, GS.



Anm.:

Bei eingeschalteter Zündung muß Spannung an EXC-Lichtmaschine sein. Bei laufendem Motor, und erhöhter Drehzahl muß die Ladespannung **bis auf ca. 14,5 V ansteigen**.

GS-Wandler	Öldruck	Festbremsdrehzahl Handbremse fest, Räder verkeilt
Schalthebelstellung	Leerlauf	3er Gang
bei 850 Umdrehungen	4 atü	—
bei 5000 Umdrehungen	5,5 – 6 atü	—
Vollgas max. 10 Sek.	—	ca. 2100 Umdr./min.
Betriebstemperatur 70°		

Anm. Wird Festbremsdrehzahl nicht erreicht, aber über 1400 Umdr./min. so hat Motor schlechte Leistung.
 Liegt Drehzahl über 2100 Umdr./min.: Öl-Kontr., Öldruck-Kontr., Wandler defekt.
 Liegt Drehzahl unter 1400 Umdr./min.: Wandler defekt.
 (Freilauf für Leitrad rutscht durch).
 Wird nur $\frac{2}{3}$ der Endgeschwindigkeit erreicht, Wandler defekt.

Borg Warner	Öldruck	Schalthebelstellung	Drehzahl	Bemerkung
Leerlauf	3,5 – 5 atü	"D"	800 – 850 IE 925 ± 25	Handbremse fest Räder verkeilt max. 10 Sek. Ölstand Kontr.
Vollgas	12,5 – 15,5	"D"	1750 – 2000	
Wandlerkontrolle	–	–	–	
Vollgas	–	"1"	1750 – 2000	wenn Drehzahl höher, dann in "R"
	–	"R"	1750 – 2000	Drehzahl ok, hintere Kupplung defekt
	–	"D"	–	s. auch Anm. GS-Wandler
Geschwindigkeit des Fahrzeugs beim Schalten				
Gaspedal vor „KICKDOWN“	1. → 2.	2. → 3.	3. → 2.	2. → 1.
	10 – 45 km/h	15 – 85 km/h	10 – 55 km/h	5 – 10 km/h
KICKDOWN	60 – 65 km/h max.	115 – 120 km/h max.	100 – 105 km/h Zurückschaltung beim Beschleunigen	50 – 55 km/h 3. → 1.