

FAHRGESTELL

KUPPLUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, mit scheibenförmiger Ausrückfeder.
 Mechanisch betätigt.
 Leerweg des Kupplungspedals 25 mm

WECHSELGETRIEBE

Vier Vorwärtsgänge, vollsynchronisiert, mit Rückwärtsgang.
 Knüppelschaltung.

Übersetzungsverhältnisse:

| | |
|---------------------------|-------|
| — 1. Gang | 3,583 |
| — 2. Gang | 2,235 |
| — 3. Gang | 1,454 |
| — 4. Gang | 1,042 |
| — Rückwärtsgang | 3,714 |

DIFFERENTIAL

Im Getriebegehäuse eingeschlossen.
 Achsantrieb mit schrägverzahnten Stirnrädern.

| | | |
|----------------|---------------------|-------|
| Untersetzung { | Limousine | 13/53 |
| | Kombi | 12/53 |

Vorderradantrieb durch Achswellen, die mit dem Differential durch Tripode-Gleichlaufgelenke und den Rädern durch Kugel-Gleichlaufgelenke verbunden sind.

LENKUNG

Zahnstangenlenkung.
 Wendekreisdurchmesser 10,30 m
 Zweiteilige Lenksäule mit zwei Kardangelenken.
 Symmetrische und unabhängig für jedes Rad angeordnete Lenkspurstangen.
 Gelenke mit Dauerschmierung "for-life".

VORDERRADAUFHÄNGUNG

Einzelradaufhängung, mit unteren Querlenkern und Dämpfungsbeinen, bestehend aus je einem hydraulischen doppelwirkenden Teleskop-Stossdämpfer mit Schraubenfeder und Gummipuffer koaxial mit den Stossdämpfern.
 Querstabilisator, der auch als Schubstrebe für die unteren Lenker dient.
 Gelenke mit Dauerschmierung "for-life".

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Einzelradaufhängung mit unteren Querlenkern; Dämpfungsbeine, mit hydraulischen doppelwirkenden Teleskop-Stossdämpfern fest verbunden.
 Querblattfeder, an den Querlenkern und dem Karosserieboden durch Gummilager befestigt, und bei asymmetrischen Radschwingungen auch als Stabilisator dienend.
 Gummipuffer auf die Querlenker wirkend.
 Gelenke mit Gummibüchsen.



24429