

Gangübersetzungen:	
1. Gang	3,80 : 1
2. Gang	2,06 : 1
3. Gang	1,26 : 1
4. Gang	0,822 : 1
Rückwärtsgang	3,61 : 1
Hinterachsübersetzung:	
Normal	5,375 : 1
Bergübersetzung	5,857 : 1
Schaltungsweise	Handschtaltung durch Gestänge, Schaltknüppel am Rahmentunnel montiert
Achsantrieb	Schrägverzahntes Antriebskegelrad und Teller- rad, Kegelraddifferential und Doppelgelenk- Antriebswellen

Das Fahrgestell

Rahmen	Zwei Seitenträger, durch sechs Querträger verbunden und an Karosseriebodenbleche verschweißt
Radaufhängung	Vorn mit Einzelradaufhängung mit je zwei Kurbellängslenkern, hinten mit Doppelgelenkachswellen und Achslenkern
Stoßdämpfer	Hydraulische, teleskopische, zweiwegig wirkende Stoßdämpfer vorn und hinten
Federung	Vorn zwei durchgehende Vierkant-Drehfederstäbe, querliegend. Hinten ein runder Federstab auf jeder Seite, querliegend
Lenkung	Roblenkung mit Lenkschubstange in der Mitte der Achse, geteilte Spurstangen und Lenkungs-dämpfer
Bremsen	Hydraulisch auf alle vier Räder wirkend. Bis Baujahr 1970 Trommelbremsen an allen Rädern. Seit Baujahr 1970 Scheibenbremsen an den Vorderrädern mit Bremshilfsgerät Mechanisch auf Hinterräder wirkend
Handbremse	
Vorderradeinstellung:	
Vorspur (Räder druckfrei)	0° 15' +/— 15'
Vorspur (Räder gedrückt)	0° +/— 10'
Sturz	0° 40' +/— 20'
Nachlauf	3° +/— 40'
Spreizung	4° 20'
Spurdifferenzwinkel bei 20°	
Einschlag	
Kurveninneres Rad	32° +/— 2°
Kurvenäußeres Rad	24° +/— 1°
Einstellung der Federstreben der Hinterradaufhängung:	
Vor 1968	20° +/— 30'
Nach 1968	21° 10' +/— 50'