

GRUPPE 73, FEDERN

Beschreibung	1
Vorderfeder, Ausbau	1
Kontrollmessen	2
Hinterfeder, Ausbau	2

GRUPPE 76, STOSSDÄMPFER

Beschreibung	5
Ausführung	5
Arbeitsweise	5
Stoßdämpfer kontrollieren	6
Vordere Stoßdämpfer auswechseln	6
Hintere Stoßdämpfer auswechseln	6
Stoßdämpfer einbauen	7

GRUPPE 77, RÄDER

Rad auswechseln	9
Vorderradlager auswechseln und einstellen	9
Werkzeuge	12
Technische Daten	13

GRUPPE 73

FEDERN

BESCHREIBUNG

Die Volvo P 120 und P 1800 sind vorn und hinten mit Schraubenfedern ausgerüstet. Die Vorderräder haben außerdem Einzelradaufhängung.

Das Oberteil der Vorderfedern ist in dem Vorderachsquerträger in einem Gehäuse gelagert und das Unterteil in den unteren Schwingarmen, die zwischen dem Vorderachsquerträger und den unteren Kugelgelenken an jeder Seite angebracht

sind. Die Oberteile der Hinterfedern sind in der Karosserie in Gehäusen gelagert und die Unterteile der Federn sind an der Hinterachse befestigt. Die Hinterfedern des 120 Kombi sind außerdem unten von einer Führung auf dem Tragarm unterstützt. Dieser Wagen ist außerdem mit Gummi-hohl-Zusatzfedern versehen.

REPARATURANWEISUNGEN

VORDERFEDER

Ausbau

1. Radzierdeckel abnehmen und Radmuttern lösen.
2. Vorderachse aufbocken.
3. Radmuttern abdrehen und Rad abnehmen.
4. Stoßdämpfermuttern und Scheiben sowie äußere Gummibuchsen (3, Abb. 1; 1, Abb. 2) ausbauen. Schraube (4, Abb. 2) für die Befestigungsscheibe (3) entfernen und die Scheibe sowie den Stoßdämpfer nach unten herausziehen.
5. Wagenheber unter dem unteren Schwingarm genau unter der Feder ansetzen und anheben, bis sich der obere Gummipuffer anhebt.
6. Querstabilisator vom unteren Schwingarm abschrauben. Mutter (12, Abb. 1) für das untere Kugelgelenk ausbauen.
7. Wagenheber langsam ablassen und Feder

herausnehmen, wenn der Schwingarm ausreichend nach unten gekommen ist. Falls sich das untere Kugelgelenk nicht löst, wenn der Wagenheber abgelassen wird, Abziehvorrichtung SVO 2294 verwenden.

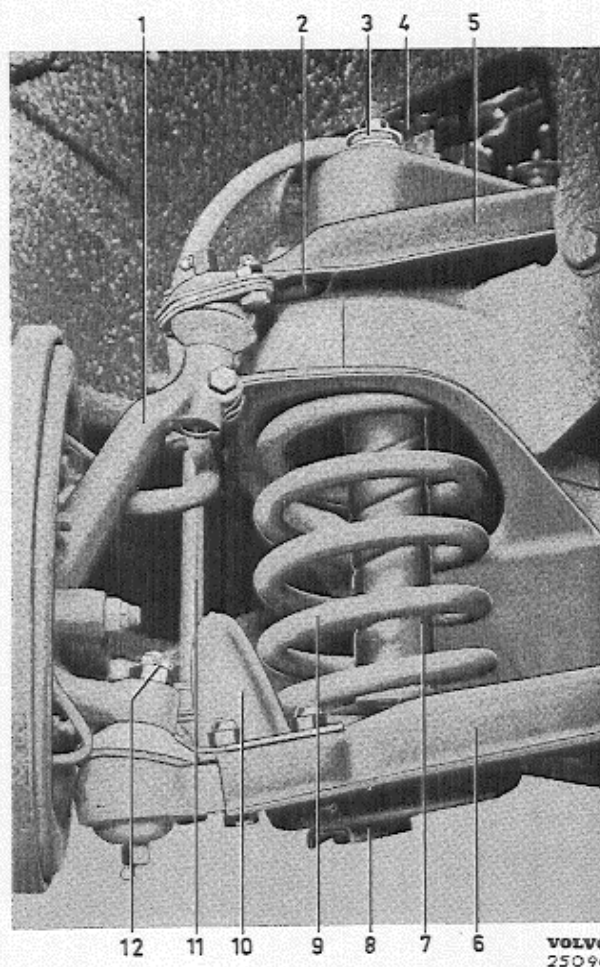


Abb. 1 Vorderfeder und Stoßdämpfer

1. Achsschenkel
2. Obere Gummipuffer
3. Gummibuchse
4. Scheibe
5. Oberer Schwingarm
6. Unterer Schwingarm
7. Stoßdämpfer
8. Befestigungsscheibe
9. Feder
10. Unterer Gummipuffer
11. Querstabilisator
12. Mutter für unteres Kugelgelenk

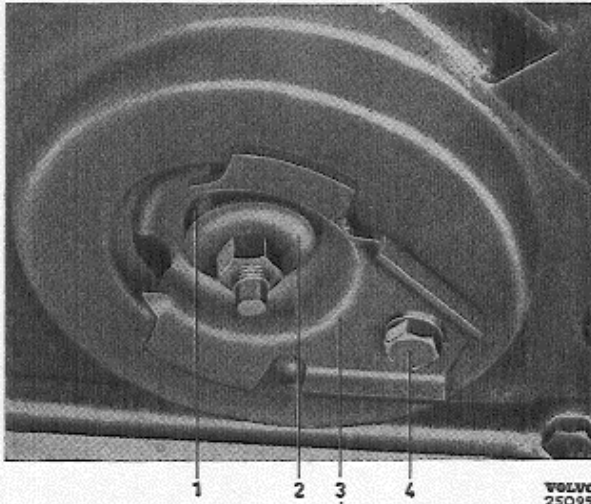


Abb. 2 Untere Befestigung für vorderen Stoßdämpfer

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| 1. Gummibuchse | 3. Befestigungsscheibe |
| 2. Scheibe für Gummibuchse | 4. Schraube |

Kontrollmessen

Feder vor dem Einbau messen. Feder völlig zusammendrücken und die Länge entsprechend den Belastungen in "Technische Daten" messen.

Auch Gummizwischenstück (9, Abb. 6) kontrollieren.

Einbau

Gummizwischenstück (9, Abb. 6) und Scheibe (10) im Federgehäuse des Vorderachsquerträgers an ihre Plätze bringen. Den Einbau der Vorderfeder in umgekehrter Reihenfolge wie den Ausbau vornehmen.

HINTERFEDER

Ausbau

1. Radmuttern an den Hinterrädern lösen. Hinterachse an den hinteren Wagenheberbefestigungen aufbocken.
2. Räder abnehmen und Handbremse lösen.
3. Wagenheber unter dem Hinterachsgehäuse ansetzen und anheben, bis die Stoßdämpferbänder keine Spannung mehr haben.
- 4a. P 120, 2- und 4türig, P 1800:
Untere Stoßdämpferbefestigung (Abb. 5) und obere Befestigung des Stoßdämpferbandes (6, Abb. 5) an beiden Seiten lösen. Vordere Tragarmbefestigung etwas lösen.

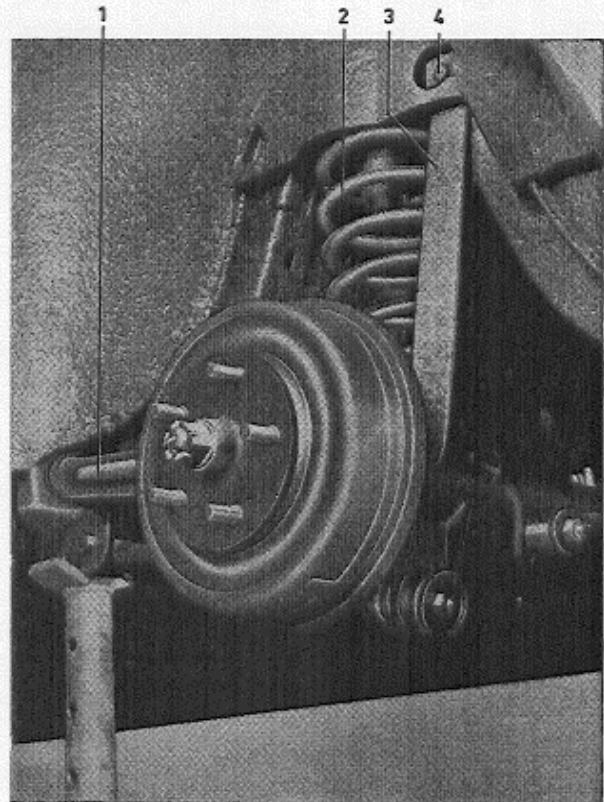


Abb. 3 Hinterfeder

- | |
|------------------------------------|
| 1. Tragarm |
| 2. Feder |
| 3. Stoßdämpferband |
| 4. Befestigung für Stoßdämpferband |

4b. Kombiwagen:

Die untere Stoßdämpferbefestigung (Abb. 4) sowie die untere Befestigung für das Stoßdämpferband (6, Abb. 4) an beiden Seiten lösen.

5. Hinterachse ablassen, bis die Feder frei ist, und Hinterfeder mit Gummizwischenstück herausnehmen.

Kontrollmessen

Siehe unter Vorderfeder "Kontrollmessen".

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Beachten, daß der Gummipuffer (7, Abb. 5) und das Gummizwischenstück (4, Abb. 5) an die richtige Stelle der Hinterachse kommen.

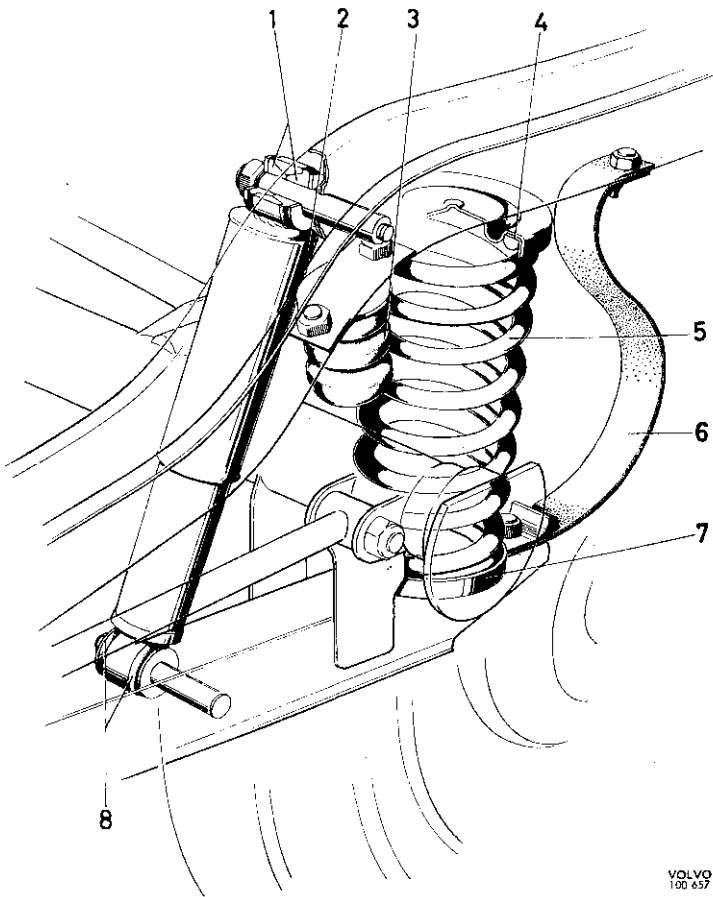


Abb. 4 Hinterfeder und Stoßdämpfer, P 120 Kombi

1. Gummibuchsen, obere Stoßdämpferbefestigung
2. Stoßdämpfer
3. Gummihohl-Zusatzfeder
4. Gummizwischenstück
5. Feder
6. Stoßdämpferband
7. Unterer Federhalter
8. Gummibuchsen, untere Stoßdämpferbefestigung

VOLVO
100 657

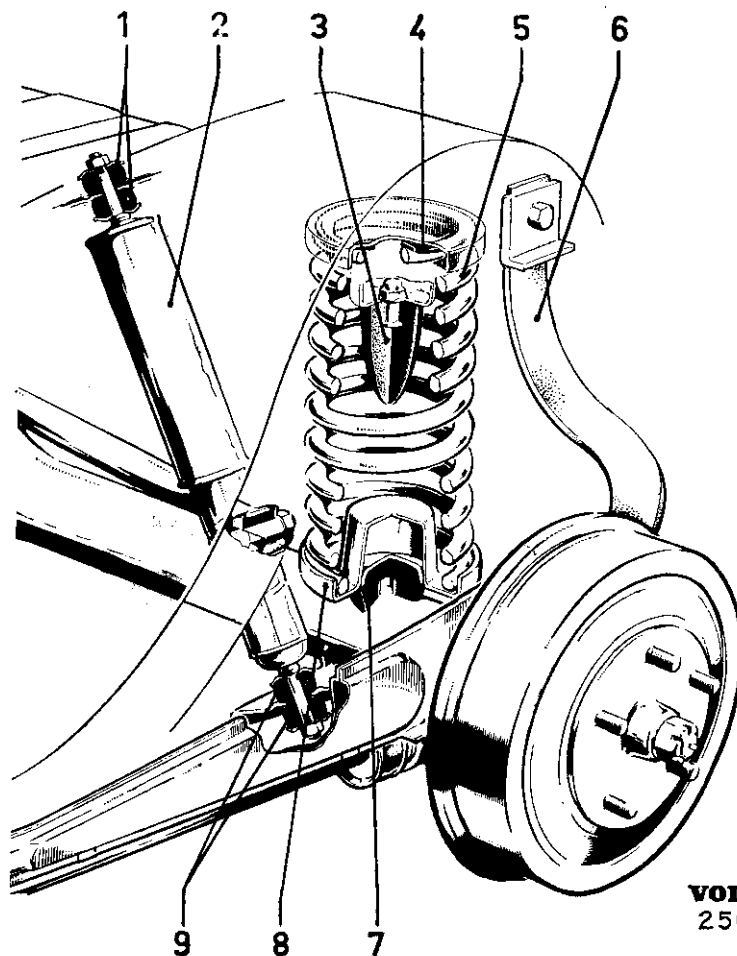


Abb. 5 Hinterfeder und Stoßdämpfer, P 120 und P 1800

1. Gummibuchsen, obere Stoßdämpferbefestigung
2. Stoßdämpfer
3. Gummipuffer
4. Gummizwischenstück
5. Feder
6. Stoßdämpferband
7. Gummikissen
8. Federhalter
9. Gummibuchsen, untere Stoßdämpferbefestigung

VOLVO
25074

GRUPPE 76

STOSSDÄMPFER

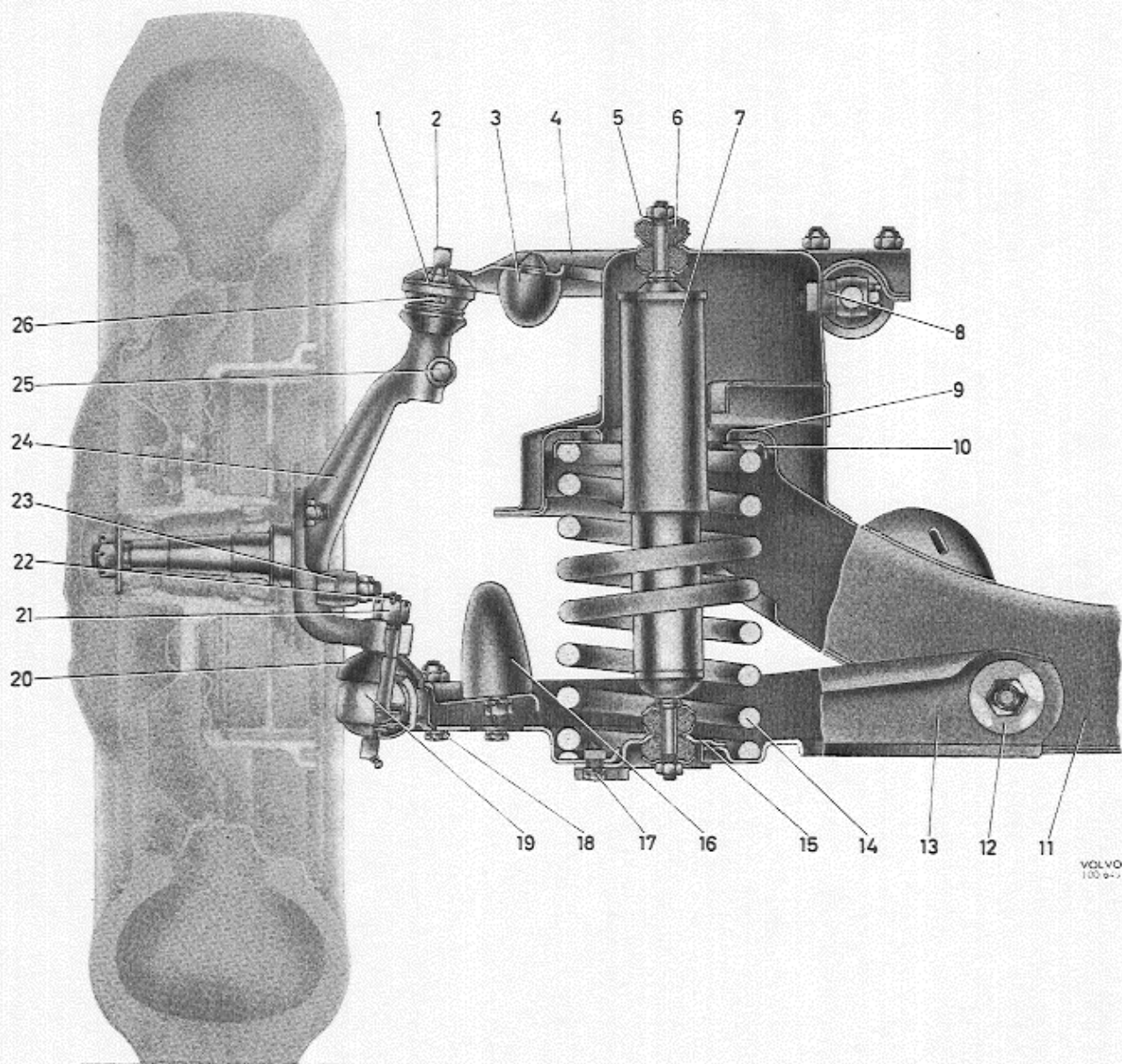


Abb. 6 Vorderfeder und Stoßdämpfer

- | | | |
|-----------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1. Oberes Kugelgelenk | 10. Scheibe | 19. Unteres Kugelgelenk |
| 2. Schmiernippel | 11. Vorderachsquerträger | 20. Gummischutz |
| 3. Gummipuffer | 12. Scheibe | 21. Mutter |
| 4. Oberer Schwingarm | 13. Unterer Schwingarm | 22. Splint |
| 5. Scheibe | 14. Vorderfeder | 23. Lenkhebel |
| 6. Gummibuchse | 15. Befestigungsscheibe | 24. Achsschenkel |
| 7. Stoßdämpfer | 16. Gummipuffer | 25. Klemmschraube |
| 8. Ausgleichscheibe | 17. Schraube | 26. Schraube |
| 9. Gummizwischenstück | 18. Schraube | |

BESCHREIBUNG

Die Volvo P 120 und P 1800 sind mit hydraulischen, doppelwirkenden Teleskop-Stoßdämpfern ausgerüstet. Die Stoßdämpfer sind wartungsfrei und nicht zerlegbar. Die hinteren Stoßdämpfer sind schräg nach innen zur Mitte der Karosserie befestigt. (Aufwärts-rückwärts für Kombiwagen.) Zwischen jedem Tragarm und der Karosserie ist ein Stoßdämpferband (3, Abb. 3) eingebaut. Diese Bänder verhindern Schäden an den hinteren Stoßdämpfern, da sie die Raddurchfederung nach unten begrenzen. Die Durchfederung nach oben wird durch die Gummipuffer

begrenzt (bei 121 Kombi durch eine Gummihohl-Zusatzfeder).

AUSFÜHRUNG

Die Ausführung der Stoßdämpfer geht aus der Abb. 7 hervor. Der äußere Zylinder (1) dient lediglich als Staubschutz. Die beiden inneren Zylinder (2 und 4) sind konzentrisch, einer in dem anderen angeordnet. Der innerste der beiden Zylinder (2) ist der Arbeitszylinder und ist mit einem Ventil (6) am unteren Ende versehen. In diesem Zylinder befindet sich ein Kolben (5), in den Löcher gebohrt sind. Der Durchgang durch diese Löcher wird durch Ventile gesteuert.

Der Kolben ist an einer Kolbenstange (3) befestigt, deren oberes Teil als Karosseriebefestigung ausgeführt ist. Am Unterteil des Stoßdämpfers ist eine einfache Schraubverbindung am Zylinder angebracht (4). Der Abstand zwischen dem inneren (2) und äußeren Zylinder (4) dient als Vorratsbehälter und ist nur teilweise mit Stoßdämpferflüssigkeit gefüllt. Der innere Zylinder ist an beiden Seiten des Kolbens (5) mit Flüssigkeit gefüllt. Der Deckel (8) dient als Abdichtung und als Führung für die Kolbenstange (3). Der Ring (7) dient als Spritzscheibe für die Flüssigkeit.

ARBEITSWEISE DES STOSSDÄMPFERS

Wenn der Stoßdämpfer durch die Bewegung des Wagens zusammengepreßt wird, verschiebt sich der Kolben (5) im inneren Zylinder (2). Stoßdämpferflüssigkeit dringt dann durch die ventilgesteuerten Löcher in den Kolben. Die Geschwindigkeit, mit der sich der Kolben bewegt, wird durch die Schnelligkeit bestimmt, mit der die Stoßdämpferflüssigkeit von der einen Seite des Kolbens durch die Löcher zur anderen Seite gelangt. Weil die gebohrten Löcher sehr klein sind, kann die Stoßdämpferflüssigkeit nur langsam durchfließen und bremst dadurch die Bewegung des Kolbens. Wird der Stoßdämpfer plötzlich zusammengepreßt oder auseinandergezogen, wird eine weitere Bremswirkung durch die Wirbelbildung in der Stoßdämpferflüssigkeit, die durch die Löcher strömt, erzielt. Hierdurch werden die Federschwingungen des Wagens gedämpft und ein weiches Fahren erreicht.

Beim Zusammenpressen oder Auseinanderziehen des Stoßdämpfers wird das Volumen an jeder Seite des Kolbens nicht in dem gleichen Umfang verändert, weil die Kolbenstange einen gewissen Platz einnimmt. Dadurch geht ein Teil der Stoßdämpferflüssigkeit beim Zusammenpressen durch das Ventil (6) in den Vorratsbehälter, und beim Auseinanderziehen des Stoßdämpfers wird die Stoßdämpferflüssigkeit wieder in den Zylinder (2) unter dem Kolben gesaugt.

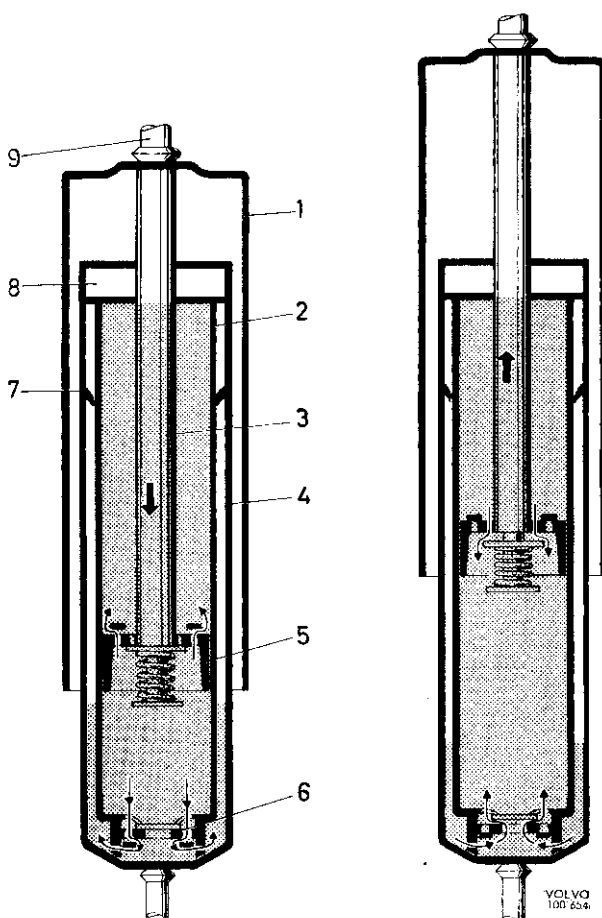


Abb. 7 Stoßdämpfer

1. Staubschutz
2. Arbeitszylinder
3. Kolbenstange
4. Behälter
5. Kolben
6. Ventil
7. Spritzscheibe
8. Dichtung
9. Obere Befestigung

REPARATURANWEISUNGEN

STOSSDÄMPFER KONTROLLIEREN

Der Zustand der Stoßdämpfer kann leicht geprüft werden durch wiederholtes Durchdrücken des Wagens, wonach man losläßt. Danach ist die Dämpfung dieser Bewegungen zu beurteilen. Die Probe kann auch beim Fahren auf unebener Fahrbahn durchgeführt werden.

Wenn der Stoßdämpfer ausgebaut ist, sollte er in seiner unteren Befestigung in einer ähnlichen Stellung festgeklemmt werden, die er im Wagen einnimmt. Wenn der Stoßdämpfer schnell auseinandergezogen und zusammengepreßt wird, kann man beurteilen, ob der Stoßdämpfer überhaupt arbeitet. Die Dämpfungswirkung kann jedoch nur mit Spezialprüfvorrichtungen endgültig bestimmt werden.

Es ist bei der Kontrolle des Stoßdämpfers zu beachten, daß der Widerstand im Dämpfer beim Herausziehen normalerweise dreimal größer ist als beim Zusammenpressen, das ist von der Konstruktion des Stoßdämpfers abhängig.

Stoßdämpfer, die nicht einwandfrei in beiden Richtungen arbeiten, sind auszuwechseln. Verschlossene oder beschädigte Gummibuchsen sind auszuwechseln.

VORDERE STOSSDÄMPFER AUSWECHSELN

1. Obere Befestigungsmutter, Scheibe (4, Abb. 1) und Gummibuchse (3) ausbauen.
2. Untere Befestigungsmutter, Scheibe und Gummibuchse ausbauen, siehe Abb. 2.
3. Schraube (4, Abb. 2) für Befestigungsscheibe (3) im unteren Schwingarm lösen und Befestigungsscheibe sowie Stoßdämpfer herausziehen.
4. Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Scheiben lt. Abb. 6 anbringen. Muttern lt. Anweisungen unter "Stoßdämpfer einbauen" anziehen.

HINTERE STOSSDÄMPFER AUSWECHSELN

1. Obere Befestigungsmutter, Scheibe und Gummibuchse für P 120 vom Kofferraum (Abb. 8) und für P 1800 durch das Loch (Abb. 9) in der Kofferbrücke am Rückblickfenster ausbauen.
Ausbau des Stoßdämpfers bei Kombiwagen, siehe Abb. 11.
2. Untere Befestigungsmutter, Scheibe und Gummibuchse ausbauen. Stoßdämpfer entfernen.
3. Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. (Siehe Abb. 8 und 9). Für P 120 und P 1800 ist die Scheibe mit dem größeren

Loch an der Innenseite der untersten Gummibuchse anzubringen. Muttern lt. Anweisungen unter "Stoßdämpfer einbauen", Seite 7-7, anziehen.

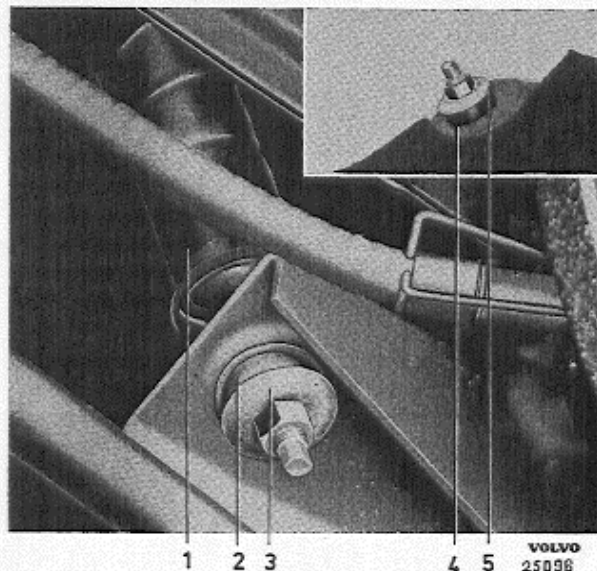


Abb. 8 Befestigung des hinteren Stoßdämpfers, P 120

1. Stoßdämpfer
2. Untere Gummibuchse
3. Untere Scheibe
4. Obere Gummibuchse
5. Obere Scheibe (4 und 5 sind vom Kofferraum aus zugänglich)

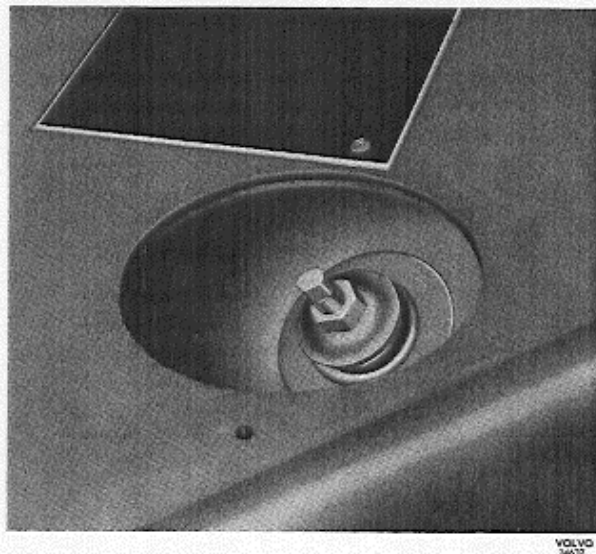


Abb. 9 Obere Befestigung des hinteren Stoßdämpfers, P 1800

STOSSDÄMPFER EINBAUEN

Bei einigen Ausführungen von Stoßdämpferbefestigungen ist die Befestigungsmutter direkt an der Stoßdämpferstange befestigt. Da das Anziehmoment der genannten Mutter von Wagen- und

Stoßdämpferausführung abhängig ist, geben wir Ihnen Anweisungen über die Stoßdämpfer, die in unseren verschiedenen Modellen vorkommen (siehe Abb. 10).

Wagenmodell	Fabrikat	Maß III (Abb. D) mm	Einbauen lt. Abb.
P 120	Delco, früh. Ausf.	44	A
P 120	Delco, jetz. Ausf.	49	B
P 120	Gabriel, Ausf. I	44	A
P 120	Gabriel, Ausf. II	52	C
P 120	Gabriel, Ausf. III	49	B
P 1800 bis einschl. Fahrgestellnr. 2443	Gabriel, Ausf. I	44	A
	Gabriel, Ausf. II	52	C
P 1800 ab Fahrge- stellnr. 2444	Delco	44	A

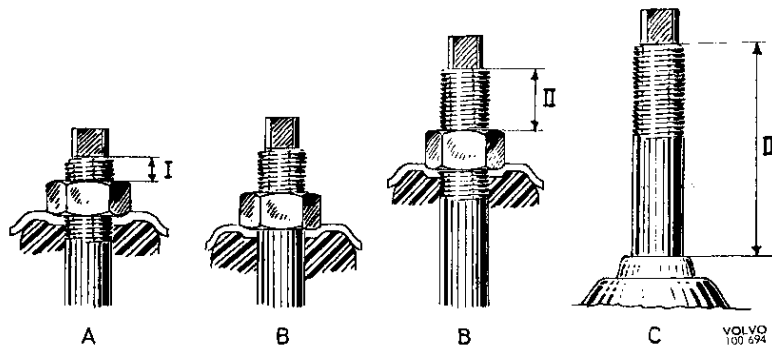


Abb. 10 Stoßdämpfer einbauen

- A. I=3 mm
 B. Bis zum Gewindeanschlag anziehen
 C. II=11 mm
 D. III=Abstand hängt vom Stoßdämpfertyp ab, siehe obige Tabelle

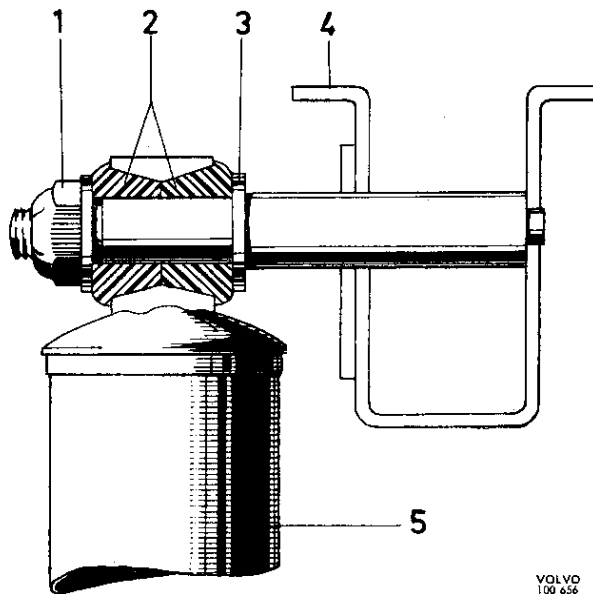


Abb. 11 Stoßdämpfer,
P 120 Kombi

1. Mutter
 2. Gummibuchsen
 3. Scheibe
 4. Rahmen

RÄDER

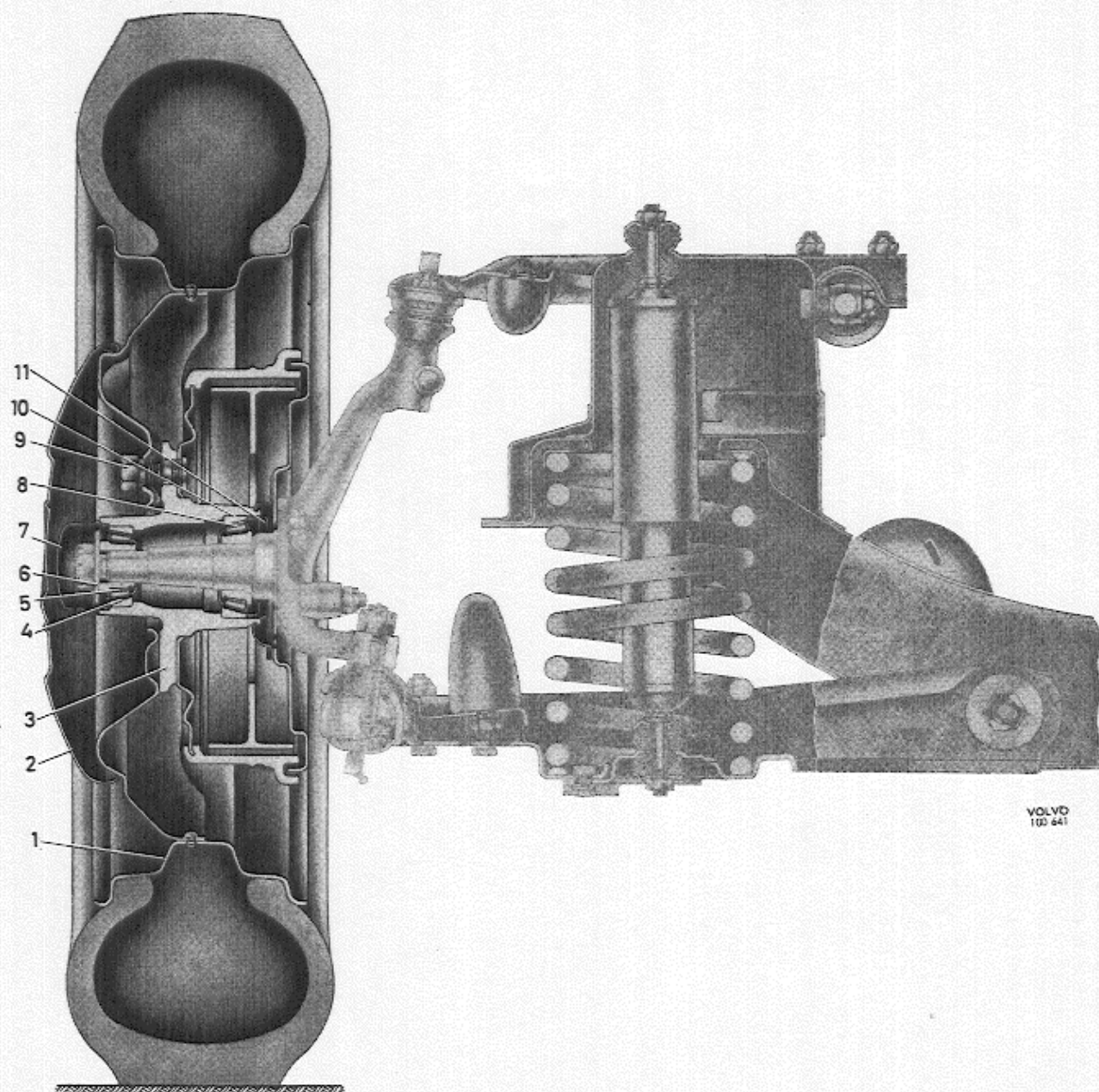


Abb. 12 Rad und Nabe

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| 1. Felge | 7. Fettbuchse |
| 2. Radzierdeckel | 8. Rollenlager, inneres |
| 3. Nabe | 9. Radmutter |
| 4. Außenring, äußeres Lager | 10. Außenring, inneres Lager |
| 5. Rollenlager, äußeres | 11. Dichtungsring |
| 6. Scheibe | |

RAD AUSWECHSELN

Beim Radwechsel ist es wichtig, daß die Anliegeflächen zwischen Rad und Nabe von Sand und Schmutz gereinigt werden sowie von Überschuffarbe, wenn es sich um neue Teile handelt.

RADBOLZEN AUSWECHSELN

Beim Auswechseln eines Radbolzens ist der alte Bolzen herauszupressen, wonach ein Bolzen von Übergröße eingebaut wird. Bevor ein solcher Bolzen durch die Bohrung der Bremsscheibe gepreßt werden kann, muß diese Bohrung auf 16,6–16,8 mm ausgebohrt werden. Bei Hinterradnaben kann der Radbolzen meistens ohne Bearbeitung des Loches eingebaut werden.

VORDERRADLAGER AUSWECHSELN UND EINSTELLEN

1. Radzierdeckel abnehmen und Radmuttern etwas lösen.
2. Vorderachse unter dem unteren Schwingarm aufbocken. Radmuttern abschrauben und Rad abnehmen.

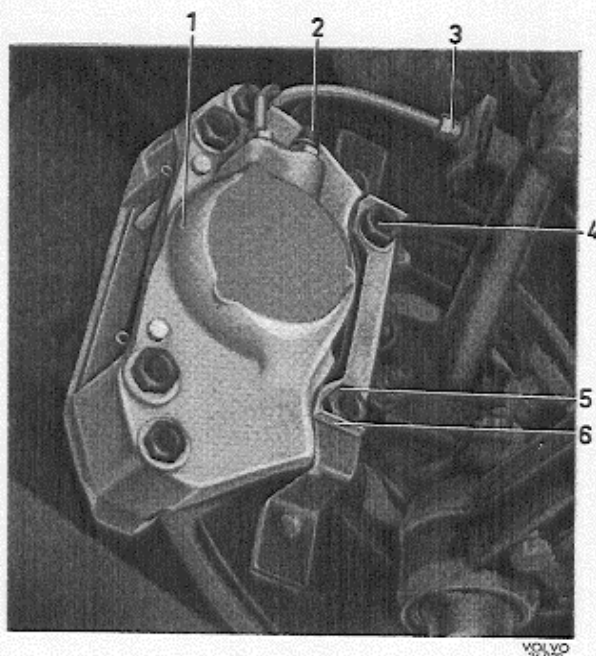


Abb. 13 Vorderradbremse

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| 1. Vorderradbremse | 4. Befestigungsschraube |
| 2. Entlüftungsnippel | 5. Befestigungsschraube |
| 3. Bremsleitung | 6. Sicherungsscheibe |

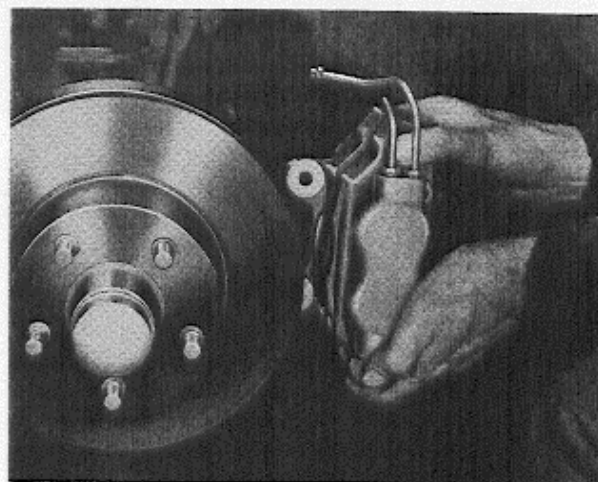


Abb. 14 Ausbau der Vorderradbremse

3. Bremsleitung (3, Abb. 13) lösen und Anschluß verschließen. Sicherungsblech (6) aufbiegen und Befestigungsschrauben (4, 5) ausschrauben. Bremssattel (1) kpl. (Abb. 14) hervorholen. (Bezieht sich auf Wagen mit Scheibenbremsen.)
4. Fettbuchse mit Werkzeug SVO 2197 (Abb. 15) ausbauen. Splint und Kronenmutter entfernen. Nabe mit Abziehvorrichtung SVO 1791 (Abb. 15) abziehen. Das innere Lager vom Achsschenkel mit der Abziehvorrichtung SVO 1794 (Abb. 17), falls das Lager noch fest sitzt, abziehen.

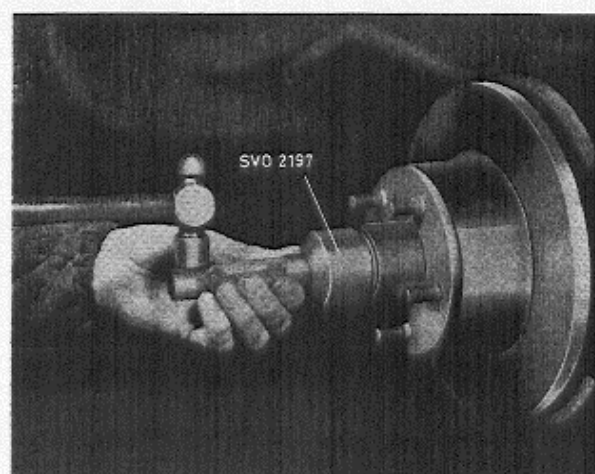


Abb. 15 Ausbau der Fettbuchse

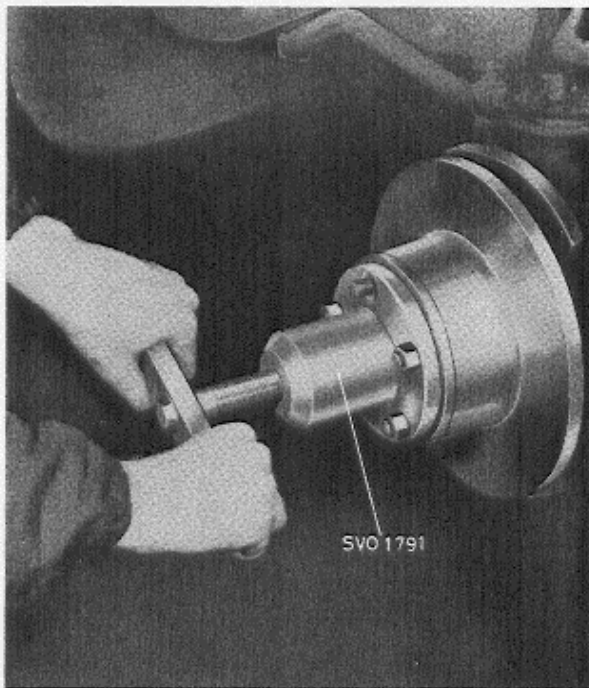


Abb. 16 Ausbau der Nabe

5. Lagerringe ausbauen. Für den Ring des inneren Lagers Dorn SVO 1799 (Abb. 18) und für den Ring des äußeren Lagers Dorn SVO 1800 (Abb. 19) sowie Standardschaft SVO 1801 verwenden.
6. Nabe, Bremsscheibe und Fettbuchse reinigen.

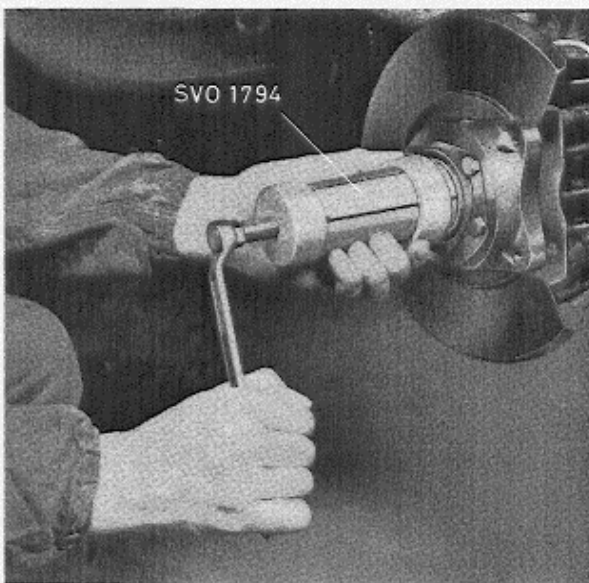


Abb. 17 Ausbau des inneren Lagers

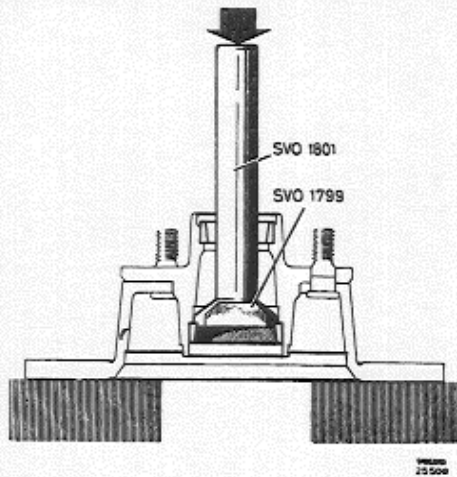


Abb. 18 Ausbau des inneren Lagerrings

7. Die neuen Lagerringe einpressen. Außer Standardschaft SVO 1801 ist für den Ring des inneren Lagers Dorn SVO 1798 (Abb. 20) und für den Ring des äußeren Lagers Dorn SVO 1797 (Abb. 21) zu verwenden.
8. Fett in die Lager mit Hilfe eines Schmiergeräts einpressen. Ist ein solches Gerät nicht zugänglich, ist soviel Fett von Hand einzupacken, daß der Raum zwischen Rollenhalter und Lagerinnenring ganz mit Fett gefüllt wird. Auch die Außenseiten der Lager und die in die Nabe eingepreßten Außenringe sind einzufetten. Die Aushöhlung in der Nabe ist mit Fett zu füllen, und zwar bis zum kleinsten Durchmesser des Außenrings für das äußere Lager (siehe Abb. 23).

Das innere Lager in der Nabe anbringen. Dichtungsring mit Dorn SVO 1798 sowie Standardschaft SVO 1801 einpressen, siehe Abb. 22.

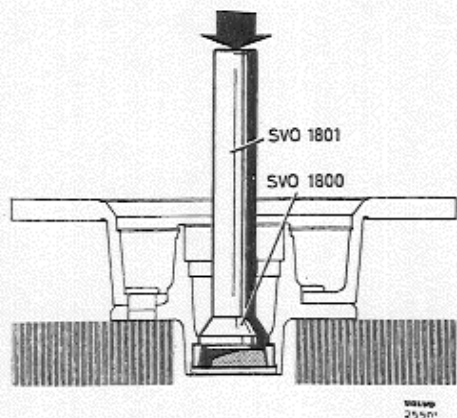


Abb. 19 Ausbau des äußeren Lagerrings

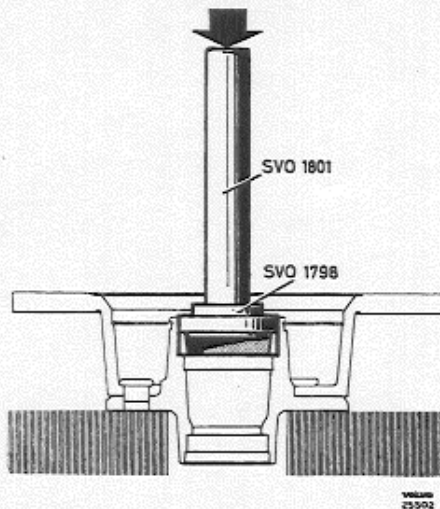


Abb. 20 Einbau des inneren Lagerrings

9. Nabe am Achsschenkelbolzen anbringen. Äußeres Lager, Scheibe und Kronenmutter anbringen.
10. Die Vorderradlager sind durch Anziehen der Mutter mit einem Momentschlüssel bei einem Wert von 7 mkg (50 lb.ft.) einzustellen. Danach ist die Mutter um zwei Sechskante zu lösen. Wenn die Aussparung der Mutter nicht mit dem Splintloch im Achsschenkel übereinstimmt, ist die Mutter noch etwas zu lösen, so daß der Splint eingebaut werden kann. Kontrollieren, daß sich das Rad leicht drehen läßt, ohne daß Spiel vorkommt.

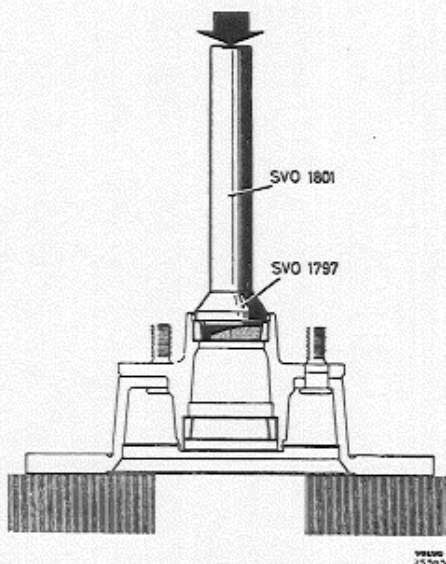


Abb. 21 Einbau des äußeren Lagerrings

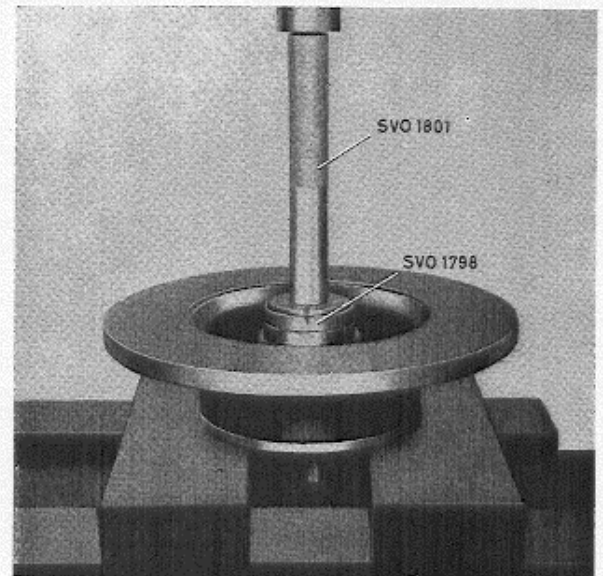


Abb. 22 Einbau des Dichtungsring

11. Fettbuchse bis zur Hälfte mit Fett füllen und mit Werkzeug SVO 2197 einbauen.
12. Nur bei Wagen mit Scheibenbremsen: Bremssattel und Befestigungsschrauben sichern. Bremsleitung anschließen. Radzylinder (siehe Abt. 5) entlüften.
13. Rad anbringen, nachdem die Anliegefläche zwischen Rad und Nabe von Sand und Schmutz gereinigt worden ist. Muttern soviel anziehen, daß sich das Rad nicht von der Nabe abdrücken kann. Wagen ablassen und Radmutter anziehen. Die Muttern über Kreuz anziehen, bis alle Muttern mit einem Moment von 10–14 mkg angezogen sind. Radzierdeckel anbringen.

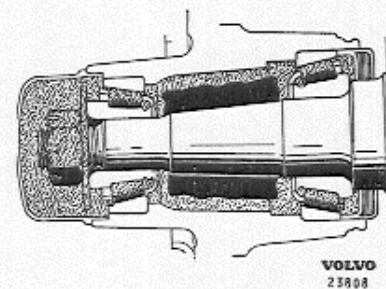
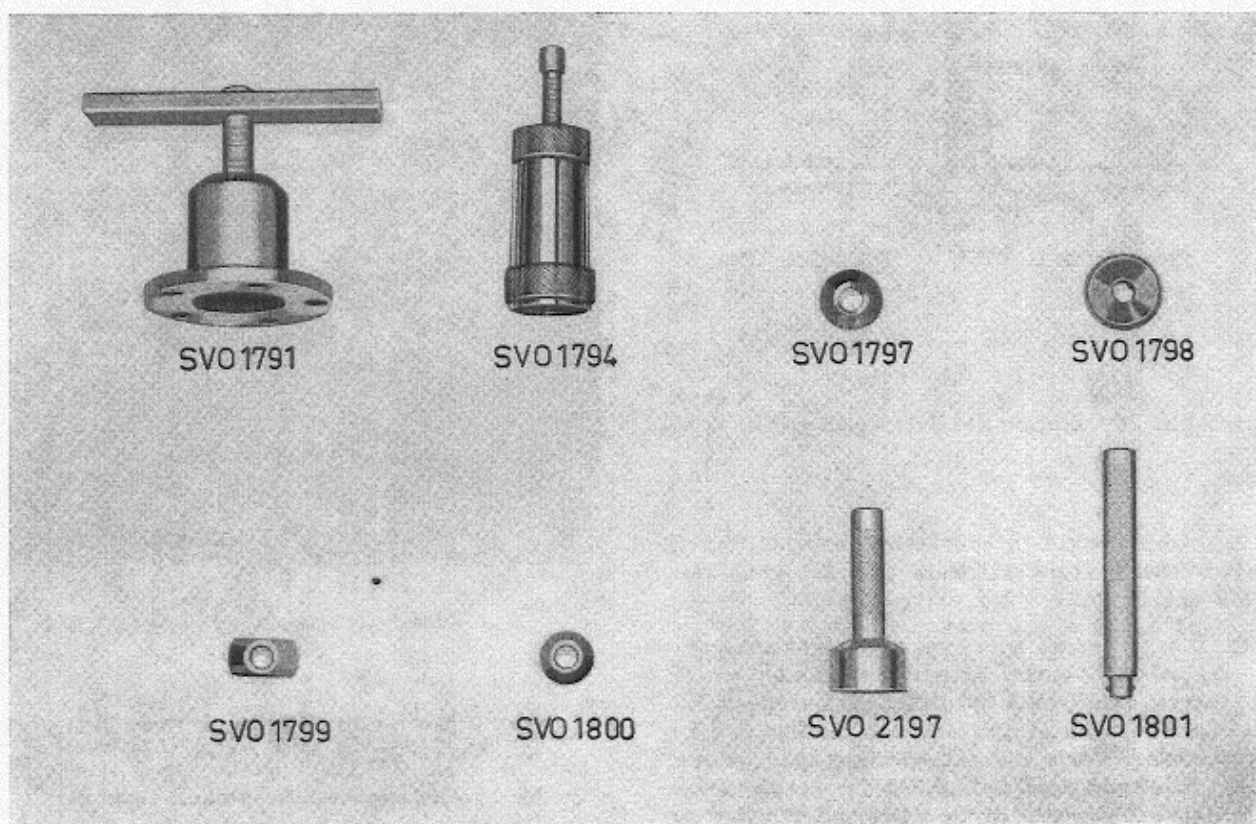


Abb. 23 Abschmieren der Vorderradlager

WERKZEUGE

Für Arbeiten an den Radnaben sind folgende Spezialwerkzeuge erforderlich.



VOLVO
1981 222

- SVO 1791 Abziehvorrichtung für Radnabe.
- SVO 1794 Abziehvorrichtung für Innenring des inneren Radlagers.
- SVO 1797 Dorn zum Einbau des äußeren Lagerrings.
- SVO 1798 Dorn zum Einbau des inneren Lagerrings und der Nabendichtung.

- SVO 1799 Dorn zum Ausbau des inneren Lagerrings.
- SVO 1800 Dorn zum Ausbau des äußeren Lagerrings.
- SVO 1801 Standardschaft 18 X 200.
- SVO 2197 Dorn zum Ein- und Ausbau der Fettbuchse.

TECHNISCHE DATEN

FEDERN

Vorderfedern

Typ	Schraubenfedern
Drahtstärke	14,1–14,3 mm
Außendurchmesser	121,0–122,5 mm
Anzahl der Windungen	8,7

Prüfwerte:

Erforderliches Gewicht zum Zusammenpressen der Feder um 10 mm (gemessen bei einer Federlänge von 175–215 mm)	47,8–51,8 kg
Blocklänge	max. 120 mm
Belastung für eine Federlänge von 195 mm	481–511 kg

Hinterfedern, Standard

	P 120 2- u. 4türige Ausf.	P 120 Kombiwagen	P 1800
Typ		Schraubenfedern	
Drahtstärke	11,7–11,9 mm	12,28–12,48 mm	11,2–11,4 mm
Außendurchmesser	114,5–116,0 mm	127,5–129,0 mm	116,0–117,5 mm
Anzahl der Windungen	10,7	9,2	10,7

Prüfwerte:

Belastung für 10 mm Zusammenpressen	19,4–21,4 kg	18,5–20,5 kg	16,1–17,7 kg
gemessen bei einer Federlänge von	225–265 mm	227–267 mm	225–265 mm
Blocklänge	max. 123 mm	max. 110 mm	max. 118 mm
Belastung	276–294 kg	276–294 kg	229–234 kg
für eine Federlänge von	245 mm	247 mm	245 mm

Hinterfedern, zuzüglich

Typ		Schraubenfedern	
Drahtstärke	12,3–12,5 mm	12,77–12,97 mm	
Außendurchmesser	115,0–116,5 mm	127,5–129,0 mm	
Anzahl der Windungen	10,7	9,5	

Prüfwerte:

Belastung für 10 mm Zusammenpressen	23,4–25,4 kg	22,4–24,4 kg
gemessen bei einer Federlänge von	225–265 mm	245–285 mm
Blocklänge	max. 129 mm	max. 119 mm
Belastung	342 kg	273–297 kg
für eine Federlänge von	245 mm	265 mm

STOSSDÄMPFER

Typ	doppeltwirkende, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer		
Gesamtlänge:			
Vordere Stoßdämpfer, zusammengepreßt	ca. 300 mm	ca. 300 mm	ca. 300 mm
Vordere Stoßdämpfer, auseinandergezogen ..	ca. 415 mm	ca. 415 mm	ca. 425 mm
Hinterere Stoßdämpfer, zusammengepreßt	ca. 355 mm	ca. 270 mm	ca. 356 mm
Hinterere Stoßdämpfer, auseinandergezogen ..	ca. 530 mm	ca. 428 mm	ca. 526 mm

RÄDER

Felgen	P 120 2- u. 4türige Ausf.	P 120 Kombiwagen	P 1800
Typ		Scheibenräder	
Bezeichnung	4J×15	4 1/2×15J	4 1/2×15J
Anzahl Radmuttern	5	5	5
Radialschlag	max. 2,5 mm	max. 2,5 mm	max. 1,8 mm
Axialschlag	max. 2,5 mm	max. 2,5 mm	max. 2,5 mm
Unwucht (mit mont. Reifen)	max. 900 gcm	max. 900 gcm	max. 900 gcm
Anziehmoment für Radmuttern	10–14 mkg	10–14 mkg	10–14 mkg

Reifen

Typ	schlauchlos	schlauchlos	Gürtelreifen mit Schlauch
Abmessungen, früh. Ausf.	5,90–15"	6,40–15"	165 mm–15"
jetz. Ausf.	6,00–15"		

Reifendrucktabelle

		5,90–15"	6,00–15"	6,40–15"	165–15"
Normalbetrieb	Vorn Hinten	1,4 atü 1,6 atü			1,8 atü 2,0 atü
Mit 1 bis 2 Personen + Gepäck	Vorn Hinten	1,4 atü ¹⁾ 1,6 atü	1,4 atü ¹⁾ 1,6 atü	1,4 atü 1,7 atü	
Mit 5 Personen + Gepäck	Vorn Hinten	1,4 atü ¹⁾ 1,8 atü	1,4 atü ¹⁾ 1,8 atü	1,4 atü 2,1 atü	

¹⁾ Für Reifen 5,9–15" und 6,00–15" ist der Druck um 0,4 atü bei überwiegenden Geschwindigkeiten zwischen 140 bis 160 km/h zu erhöhen.