

INSTALLATION INSTRUCTIONS

NOTE: The parts in this kit are designed to replace the worn or non-functioning original equipment parts in the vehicle as produced by the car factory. These parts are not designed for installation on vehicles where the suspension and/or steering systems have been modified for racing, competition, or any other purpose.

THESE INSTRUCTIONS MAY BE USED IN MORE THAN ONE KIT - PLEASE READ CAREFULLY

1. a. If supplied with (1) thick seal and (1) thin seal, assemble center link into idler arm using thick seal on long end of sleeve and thin seal on opposite end.
1. b. If supplied with (2) thick seals and (1) thin seal, assemble center link into idler arm using one thick seal and thin seal on long end of sleeve and remaining thick seal on opposite end.
2. Install flat washer if supplied, next to original nut on linkage end and tighten to 30-40 ft.-lbs. of torque. Lock each nut with cotter pin.
NOTE: When the low end of the torque range has been reached, locate cotter pin hole in stud and then continue to tighten until first available slot in nut lines up with hole in stud. Never back off nut to align cotter pin hole. Always continue tightening to next available slot. Install cotter pin and spread to lock slotted nut.
3. Install grease fittings as required.
4. Attach unit to frame with original bolts and nuts.
5. A front-end alignment check is recommended.
6. Advise car owner that the idler arm has lubrication fittings and must be lubricated every 2,000 to 4,000 miles.

NOTE: There may be some visual difference between this idler arm and the old idler arm. This difference will in no way affect the operation of the vehicle or the life of this kit.

NOTE: THIS KIT MAY CONTAIN SELF TAPPING GREASE FITTING(S) FOR THREADED OR NON-THREADED HOLES.

© COPYRIGHT 1989 / REVISED FEBRUARY, 1989 / LITHO U.S.A.

LITHO IN U.S.A. • 2/89

INSTRUCCIONES DE INSTALACION

NOTA: Las partes en este juego han sido diseñadas para el cambio de las partes originales del equipo en el vehículo que están gastadas o no funcionan, como fueron producidas por la fábrica de automóviles. Estas partes no han sido diseñadas para su instalación en vehículos donde los sistemas de suspensión o dirección han sido modificados para carreras, competencias o algún otro propósito.

ESTAS INSTRUCCIONES PUEDEN SER USADAS EN MAS DE UN JUEGO-FAVOR DE LEER CUIDADOSAMENTE.

1. a. Si se suministra con (1) sello grueso y (1) sello fino, ensamble la conexión central en el brazo loco (auxiliar) usando el sello grueso en el extremo largo del mango y el sello fino en el lado opuesto.
1. b. Si se suministro con (2) sellos gruesos y (1) sello fino, ensamble la conexión central en el brazo loco (auxiliar) usando un sello grueso y uno fino en el extremo largo del mango y el sello fino restante en el lado opuesto.
2. Instale la arandela plana, si se suministra, junto a la tuerca original en el extremo de la unión y aplique un momento de torsión de 30-40 pies-libras. Trabe cada tuerca con la clavija hendida.
NOTA: Cuando se alcance el límite bajo del momento de torsión, localice el agujero de la clavija hendida en el perno y continúe apretando hasta que la primera ranura en la tuerca se alinee con el agujero del perno. Nunca regrese la tuerca con el fin de alinear el agujero de la clavija hendida. Siempre continúe apretando hasta encontrar la siguiente ranura disponible. Instale la clavija hendida y separela para trabar la tuerca encastillada.
3. Instale las conexiones de engrase como se requiera.
4. Sujete la unidad o la armazón con los tuercas y pernos originales.
5. Se recomienda una inspección del alineamiento de la delantera.
6. Advierta al dueño del carro que el brazo loco (auxiliar) tiene conexiones de lubricación que deben ser lubricados cada 2000 a 4000 millas.

NOTA: Es posible que se advierta una diferencia visual entre este brazo loco y el usado. Esta diferencia no afectará en ninguna manera la operación del vehículo o la duración de este juego.

NOTA: ESTE JUEGO PUEDE CONTENER ACCESORIO(S) PARA GRASA AUTORROSCANTE(S) PARA AGUJEROS CON O SIN ROSCA.

INSTALLATION INSTRUCTIONS

NOTE: The parts in this kit are designed to replace the worn or non-functioning original equipment parts in the vehicle as produced by the car factory. These parts are not designed for installation on vehicles where the suspension and/or steering systems have been modified for racing, competition, or any other purpose.

THESE INSTRUCTIONS MAY BE USED IN MORE THAN ONE KIT - PLEASE READ CAREFULLY

1. a. If supplied with (1) thick seal and (1) thin seal, assemble center link into idler arm using thick seal on long end of sleeve and thin seal on opposite end.
1. b. If supplied with (2) thick seals and (1) thin seal, assemble center link into idler arm using one thick seal and thin seal on long end of sleeve and remaining thick seal on opposite end.
2. Install flat washer if supplied, next to original nut on linkage end and tighten to 30-40 ft.-lbs. of torque. Lock each nut with cotter pin.
NOTE: When the low end of the torque range has been reached, locate cotter pin hole in stud and then continue to tighten until first available slot in nut lines up with hole in stud. Never back off nut to align cotter pin hole. Always continue tightening to next available slot. Install cotter pin and spread to lock slotted nut.
3. Install grease fittings as required.
4. Attach unit to frame with original bolts and nuts.
5. A front-end alignment check is recommended.
6. Advise car owner that the idler arm has lubrication fittings and must be lubricated every 2,000 to 4,000 miles.

NOTE: There may be some visual difference between this idler arm and the old idler arm. This difference will in no way affect the operation of the vehicle or the life of this kit.

NOTE: THIS KIT MAY CONTAIN SELF TAPPING GREASE FITTING(S) FOR THREADED OR NON-THREADED HOLES.

© COPYRIGHT 1989 / REVISED FEBRUARY, 1989 / LITHO U.S.A.

LITHO IN U.S.A. • 2/89

INSTRUCTIONS D'INSTALLATION

NOTA: Les pièces de ce jeu sont conçues pour remplacer les pièces d'équipement d'origine, usées ou défectueuses, du véhicule tel que produit par le fabricant. Ces pièces ne sont pas conçues pour être montées dans des véhicules dont le système de direction et/ou de suspension a été modifié pour transformer ceux-ci en véhicules de course, de compétition ou pour servir à toutes autres fins.

CES INSTRUCTIONS PEUVENT CONVENIR A PLUS D'UN JEU. VEILLER DONC A LES LIRE ATTENTIVEMENT

1. a. Si le jeu comprend un joint épais et un joint mince, assembler la barre d'accouplement dans le bras de renvoi en plaçant le joint épais sur la longue extrémité du manchon et le joint mince à l'autre extrémité.
1. b. Si le jeu comprend deux joints épais et un joint mince, assembler la barre d'accouplement dans le bras de renvoi en plaçant un joint épais et un joint mince sur la longue extrémité du manchon et l'autre joint épais à l'autre extrémité.
2. Installer la rondelle plate (si elle est fournie) juste après l'écrou d'origine à l'extrémité tringlerie et serrer au couple de 30 à 40 pi lb. Bloquer chaque écrou avec une goupille.
NOTA: Une fois qu'on a atteint la valeur inférieure du couple de serrage, repérer le trou pour goupille dans le pivot puis continuer à serrer jusqu'à ce que la première encoche libre de l'écrou soit vis-à-vis du trou du pivot. Ne jamais desserrer un écrou pour l'aligner avec le trou de goupille; mais continuer à serrer jusqu'à l'encoche suivante. Installer la goupille et l'ouvrir pour bloquer l'écrou crénelé.
3. Installer les graisseurs au besoin.
4. Attacher le dispositif au cadre à l'aide des boulons et écrous d'origine.
5. Il est conseillé de procéder au réglage de la géométrie du train avant.
6. Informer le propriétaire de la voiture que le bras de renvoi est doté de graisseurs et doit être lubrifié tous les 2 000 à 4 000 milles (3 200 km à 6 400 km).

NOTA: Il peut y avoir quelques différences visuellement entre ce bras de renvoi et l'ancien. Ces différences ne nuiront d'aucune façon au bon fonctionnement du véhicule ni à la durée de vie utile des pièces.

NOTA: CE JEU PEUT COMPRENDRE UN OU DES GRAISSEURS AUTOTARAUDEURS POUR TROUS FILETÉS OU NON FILETÉS.