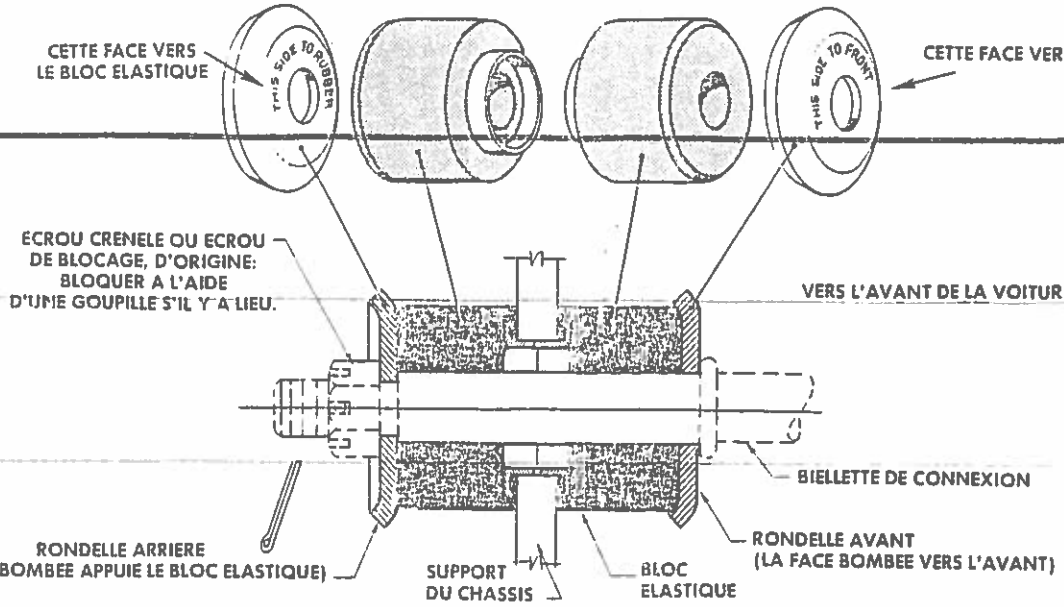
MODE DE POSAGE DE LA BIELLETTE DE CONNEXION



SI LE SUPPORT DE LA BIELLETTE DE CONNEXION EST RIVETE:

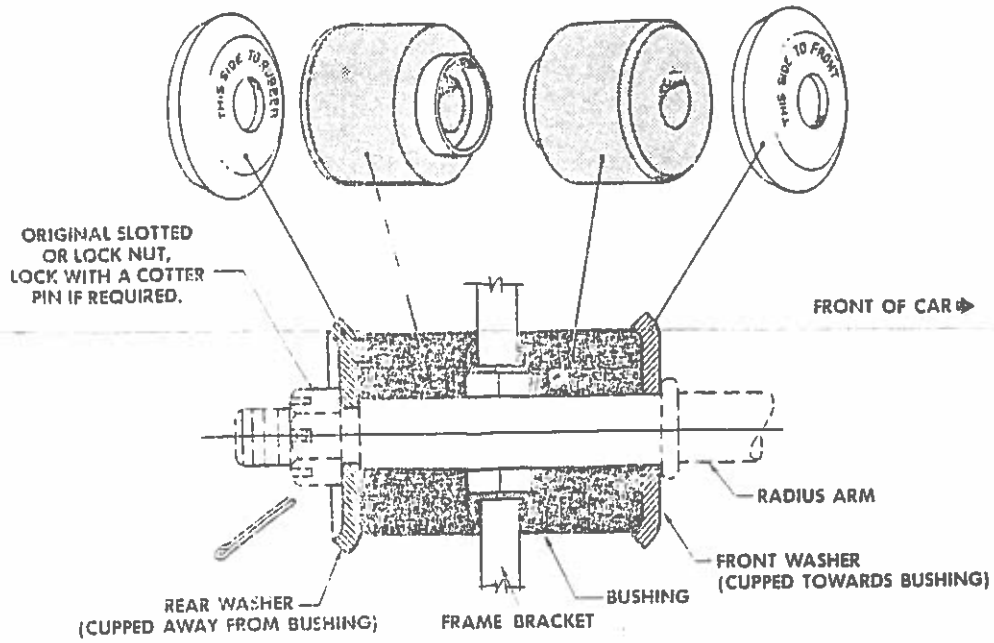
1. Soulever l'avant de la voiture et détacher l'amortisseur de chocs du support de la biellette de connexion (Radius Arm, Strut). Placer des chandelles sous les longerons du châssis et un vérin sous l'essieu.
2. Déboulonner la plaque d'ancrage qui retient la partie supérieure du ressort dans sa loge, retirer les deux boulons et déposer la plaque d'ancrage.
3. Retirer l'écrou boulonnant la plaque d'ancrage qui retient la partie inférieure du ressort à sa loge ainsi qu'à l'essieu. Enlever la plaque d'ancrage. Il devient alors possible de déposer le ressort.
4. Désaccoupler les barres et bielles d'accouplement (Connecting Rod and Tie Rods) des fusées de direction (Knuckles), du lévier de commande (Pitman Arm) en prenant soin de ne pas endommager les gaines en caoutchouc.
5. Déposer la loge inférieure du ressort, et s'il y a lieu, enlever la cale (Shim) de la biellette de connexion. Retirer l'écrou et le boulon retenant la biellette de connexion à l'essieu.
6. Du côté support du châssis, retirer de la biellette de connexion, la goupille, l'écrou crénelé, la rondelle arrière et le bloc élastique arrière. Il est maintenant possible de déposer la biellette de connexion du véhicule et de retirer le bloc élastique avant ainsi que la rondelle avant.
7. Poser les blocs élastiques neufs et les rondelles ci-inclus, tel qu'illustré; s'assurer que la rondelle avant présente sa face creuse au bloc élastique avant et que la rondelle arrière présente sa face bombée au bloc élastique arrière. S'assurer que les blocs élastiques soient bien encastrés dans l'ouverture du châssis.
8. Raccorder la biellette de connexion au support du châssis en utilisant l'écrou crénelé d'origine et serrer à 90 lb/pi. de torsion. Bloquer à l'aide d'une goupille. **NOTE:** Après avoir atteint la torsion requise, si l'écrou ne dégage pas l'ouverture du passage de la goupille, serrer davantage, jusqu'à ce que le cran suivant permette l'insertion de la goupille.
9. Raccorder les barres d'accouplement (Tie Rods) aux leviers de commande et aux fusées de direction après les avoir introduit dans la biellette de connexion. Serrer les écrous crénelés d'origine à 60 lb/pi de torsion. Bloquer à l'aide de goupilles.
10. Pour les véhicules de ½ et ¾ de tonne, serrer à 200 lb/pi. de torsion le boulon à l'écrou reliant la biellette de connexion à l'essieu. Serrer à 250 lb/pi. de torsion, pour les véhicules de 1 tonne. S'il y a lieu, placer une cale (Shim) à l'écrou et poser la loge inférieure du ressort, placer correctement le ressort dans sa loge. Mettre la plaque d'ancrage inférieure en position sur la loge inférieure du ressort et boulonner en utilisant l'écrou d'origine. Serrer l'écrou à 55 lb/pi. de torsion.
11. Mettre la plaque d'ancrage supérieure en position sur la loge supérieure du ressort et poser les deux boulons d'origine. Serrer à 20 lb/pi. de torsion.
12. Raccorder l'amortisseur de chocs au support de la biellette de connexion et serrer le boulon et l'écrou à 50 lb/pi. de torsion.
13. Ramener la voiture au sol. Régler le train avant selon les spécifications.

SI LE SUPPORT DE LA BIELLETTE DE CONNEXION EST BOULONNE:

1. Du côté du support du châssis, retirer de la biellette de connexion la goupille, l'écrou crénelé, la rondelle arrière et le bloc élastique arrière.
2. Retirer les boulons retenant le support au châssis; enlever de la biellette de connexion le support, le bloc élastique avant et la rondelle avant.
3. Insérer les blocs élastiques neufs ci-inclus dans le support du châssis et poser les rondelles neuves ci-incluses, tel qu'illustré; s'assurer que la rondelle avant présente sa face creuse au bloc élastique avant et que la rondelle arrière présente sa face bombée au bloc élastique arrière. Raccorder la biellette de connexion au support en utilisant l'écrou crénelé d'origine mais ne pas serrer.
4. S'assurer que les blocs élastiques soient bien encastrés dans l'ouverture du châssis; utiliser les boulons d'origine pour raccorder le support au châssis et serrer à 40 lb/pi. de torsion.
5. Maintenant, serrer l'écrou crénelé d'origine à 95 lb/pi. de torsion et bloquer à l'aide d'une goupille. **NOTE:** Après avoir atteint la torsion requise, si l'écrou ne dégage pas l'ouverture du passage de la goupille, serrer d'avantage, jusqu'à ce que le cran suivant permette l'insertion de la goupille.
6. Régler le train avant selon les spécifications.

NOTE: Les pièces de ce kit son fabriquées en fonction du remplacement des pièces d'origine usées ou hors d'état de service, des véhicules tels qu'ils sont produits par les fabricants d'automobiles. Ces pièces ne sont pas destinées aux véhicules dont la suspension et/ou la conduite a été modifiée en vue des courses automobiles ou pour tout autre motif

INSTALLATION INSTRUCTIONS FOR RADIUS ARM BUSHING ASSEMBLY



FOR RIVETED-ON TYPE RADIUS ARM BUSHING BRACKET:

1. Raise the front end of vehicle and disconnect the shock absorber from the radius arm bracket. Place safety stands under frame and a jack under axle.
2. Remove the two spring upper retainer attaching bolts from top of spring upper seat and remove retainer.
3. Remove the nut attaching spring lower retainer to lower seat and axle and remove retainer. Spring can now be removed.
4. Remove drag links from steering arms or knuckles and Pitman arm, being careful not to damage rubber dust boots.
5. Remove the spring lower seat and remove shim, if required, from radius arm. Then, remove bolt and nut attaching the radius arm to the axle.
6. Remove cotter pin, slotted or lock nut, rear washer, and rear bushing from frame bracket end of radius arm. Arm can now be removed from vehicle, as well as front bushing and washer.
7. Install new bushings and washers supplied, as illustrated, with front washer cupped towards bushing and rear washer cupped away from bushing. Make certain that bushings are inserted properly into hole in frame bracket.
8. Use original slotted or lock nut on frame bracket end of radius arm and torque nut to 95 foot pounds. Lock with a cotter pin, if required. **NOTE:** Tighten nut to nearest slot if cotter pin hole does not line up after proper torque is obtained.
9. Attach drag links to steering arms or knuckles and Pitman arm, after insertion through opening in radius arm, and tighten original slotted nuts to 60 foot pounds of torque. Lock with cotter pins.
10. Torque radius arm to axle attaching bolt and nut to 200 foot pounds for ½ and ¾ ton vehicles or to 250 foot pounds for one ton vehicles. Position shim, if equipped, over nut, install the spring lower seat, and place spring in correct position on seat. Attach spring lower retainer over lower seat on axle bolt, using original nut. Torque nut to 55 foot pounds.
11. Position the upper retainer over spring and against upper seat using the two original bolts. Torque bolts to 20 foot pounds.
12. Install shock absorber to radius arm bracket and torque bolt and nut to 50 foot pounds.
13. Lower vehicle to floor and check front end alignment as necessary.

FOR BOLTED-ON TYPE RADIUS ARM BUSHING BRACKET:

1. Remove cotter pin, slotted or lock nut, rear washer, and rear bushing from frame bracket end of radius arm.
2. Remove bracket to frame attaching bolts and remove bracket, front bushing, and front washer from radius arm.
3. Install new bushings and washers supplied onto frame bracket, as illustrated, with front washer cupped towards bushing and rear washer cupped away from bushing. Install original slotted or lock nut onto radius arm bracket end, but do not tighten.
4. Making certain that bushings are properly inserted into hole in frame bracket, attach bracket to frame using original bolts and torque bolts to 40 foot pounds.
5. Tighten original slotted or lock nut at this time to 95 foot pounds of torque. Lock with a cotter pin, if required. **NOTE:** Tighten nut to nearest slot if cotter pin hole does not line up after proper torque is obtained.
6. Check front end alignment as necessary.

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.

COPYRIGHT 1985 / ISSUED OCTOBER, 1985 / LITHO U.S.A.

Form 1997