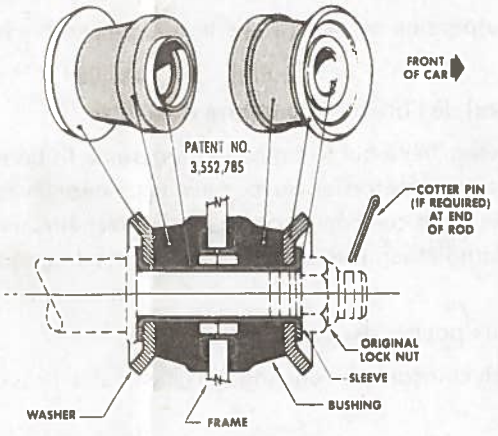
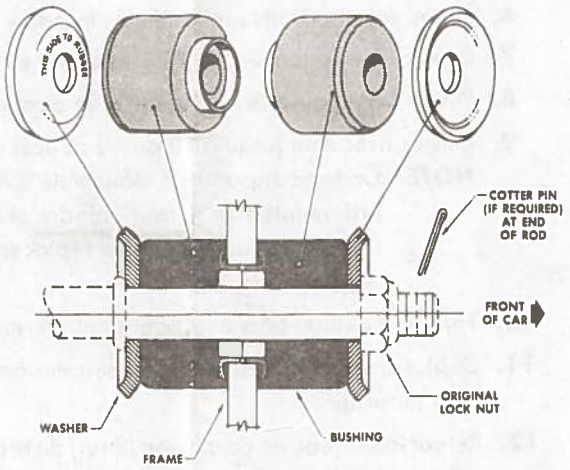
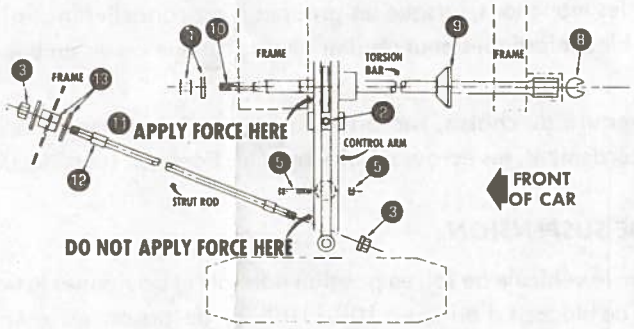
INSTALLATION INSTRUCTIONS FOR
STRUT ROD BUSHING ASSEMBLY



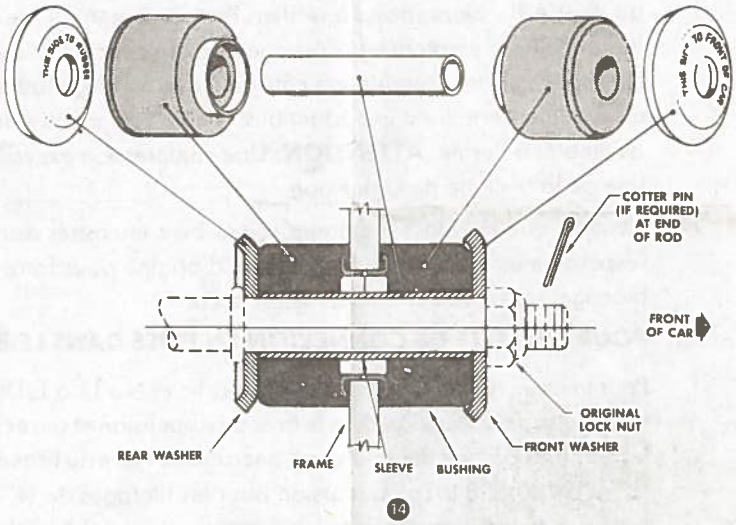
BUSHING AND WASHER ASSEMBLIES SUPPLIED



WITHOUT SLEEVE SUPPLIED



FOR STRUT ROD MOUNTED THROUGH CONTROL ARM



WITH ONE-PIECE SLEEVE SUPPLIED

NOTE: Improper removal and installation of certain Chrysler Product strut rod bushings can permanently distort and damage front end components. When the strut rod mounts through a hole in the lower control arm and is attached by one nut, it is recommended that the torsion bar and lower control arm be loosened and pushed back from the frame permitting the strut rod to be easily removed.

Begin with Step No. 1 for vehicle with strut rods mounted through lower control arms, as illustrated above. If vehicle has strut rods mounted on top of or underneath lower control arms, skip Step No. 1 through No. 11 and begin with Step No. 12.

1. Raise and support vehicle under frame allowing wheels to hang free in full rebound position. ***Note:*** It is not necessary to remove the tire or disconnect the lower ball joint.
2. Relieve all load from torsion bar until adjustment bolt can be moved freely in control arm.
3. Remove front and rear strut rod nuts.
4. Remove cotter pin, nut and washer from lower inner control arm shaft.
5. Remove shock absorber lower mounting bolt and nut. Push shock up and clear of lower control arm and leave hanging.
6. Remove anti-roll stabilizer bar attachments from control arm or strut rod if so equipped.

(See reverse side for continuation of instructions.)

© COPYRIGHT 1985 / ISSUED SEPTEMBER, 1985 / LITHO U.S.A.

Form 2501

6. Retirer les dispositifs anti-roulis de la barre stabilisatrice, du bras de suspension ou de la biellette de connexion selon le cas.
7. Retirer les tôles antiéclaboussures avant et arrière s'il y en a.
8. Retirer l'anneau ressort à fente (et le disque en plastique si tel est le cas) de l'arrière de la barre de torsion.
9. Glisser avec soin jusqu'à 10 ou 12 pouces vers l'avant le dispositif d'étanchéité qui se trouve à l'arrière de la barre de torsion.
   NOTE: Certains dispositifs d'étanchéité sont pressés contre l'étrier de la barre de torsion au moyen d'un anneau métallique en leur propre intérieur. Il faut prendre garde de ne pas plier cet anneau en coincant le dispositif d'étanchéité hors de l'étrier à l'aide d'un tournevis. Pour replacer le dispositif d'étanchéité dans l'étrier, presser le rebord avec les doigts jusqu'à ce qu'il siège dans sa loge.
10. Tapoter l'axe du bras de suspension inférieur à l'aide d'un maillet doux pour le dégager du châssis.
11. Déplacer vers l'arrière le bras de suspension avec la barre de torsion, en coinçant un outil entre le châssis et le bras de suspension (voir illustration).
12. Retirer la biellette de connexion (Strut) du bras de suspension et du châssis, cela après avoir retiré les raccordements anti-roulis de la barre stabilisatrice et qui peuvent être raccordés à la biellette, ainsi que décrit à l'article No 6.
13. Selon ce qu'il y a de fourni dans ce nécessaire, poser les blocs élastiques neufs, les rondelles neuves et le manchon monopièce neuf, ou encore, les groupes blocs élastiques, rondelles et manchons neufs tout assemblés à l'usine; les mettre correctement en position, tel qu'illustré. Il y deux choses à vérifier. Premièrement, s'il n'y a pas de manchon monopièce d'inclus dans le nécessaire, s'assurer que les rondelles présentent leur côté convexe aux blocs élastiques. Deuxièmement, si ce nécessaire contient un manchon, s'assurer que la rondelle avant présente son côté concave au bloc élastique avant et que la rondelle arrière présente son côté convexe au bloc élastique arrière. Il est important aussi de ne pas omettre de poser les manchons, lorsque les groupes blocs rondelles inclus furent assemblés à l'usine. ***ATTENTION:*** Une compression excessive des blocs élastiques peut résulter en une fatigue ou en un bris de la tige de la biellette de connexion.
14. Sassurer que les blocs élastiques soient bien encastrés dans l'ouverture du châssis, raccorder la tige de la biellette au bras de suspension inférieur, utiliser les pièces d'origine pour faire le raccordement, les écrous de blocage, les boulons, les rondelles de blocage, les écrous ordinaires selon le cas.
15. ***POUR BIELLETTE DE CONNEXION EN PRISE DANS LE BRAS DE SUSPENSION.***

    Pour la pose, renverser les étapes et les articles No 11 à 1. Descendre le véhicule au sol, en position normale et boulonner la tige de la biellette de connexion dans le bras de suspension et serrer l'écrou de blocage d'origine à 100-110 lb/pi. de torsion, serrer ensuite les écrous d'origine des boulons d'ancrage de l'axe du bras de suspension inférieur à 130-145 lb/pi. de torsion pour les filetages de ⅝" et à 180-200 lb/pi. de torsion pour les filetages de ¾". Serrer l'écrou du boulon d'ancrage de l'amortisseur à 50-55 lb/pi., serrer les raccordements de la barre stabilisatrice à 14-19 lb/pi. de torsion pour les raccords des bouts, ou, à 30-40 lb/pi. pour les brides qui tiennent la barre stabilisatrice à la biellette de connexion. Finalement, utiliser l'écrou de blocage d'origine, au châssis, pour raccorder la biellette de connexion et serrer à 40-60 lb/pi. de torsion. Insérer des goupilles comme il se doit.

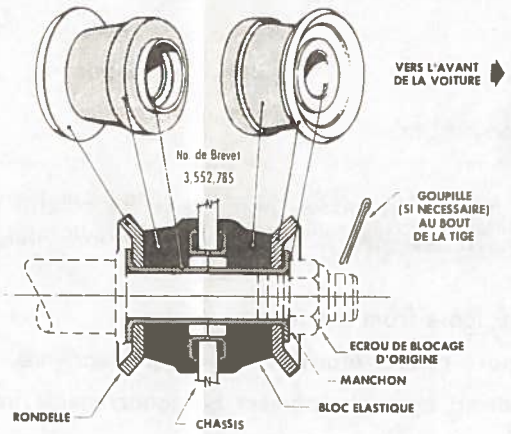
    POUR BIELLETTE DE CONNEXION EN PRISE AU-DESSUS OU AU-DESSOUS DU BRAS DE SUSPENSION.

    Raccorder la biellette au bras de suspension inférieur et serrer les écrous à 95-115 lb/pi. de torsion. Raccorder la biellette au châssis à l'aide de l'écrou de blocage d'origine et serrer à 40-60 lb/pi. de torsion. Insérer une goupille s'il y a lieu. Raccorder la barre stabilisatrice à la bride de serrage de la biellette poser les boulons et serrer les écrous à 30-40 lb/pi. de torsion.
16. On recommande un réglage du train avant.

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.

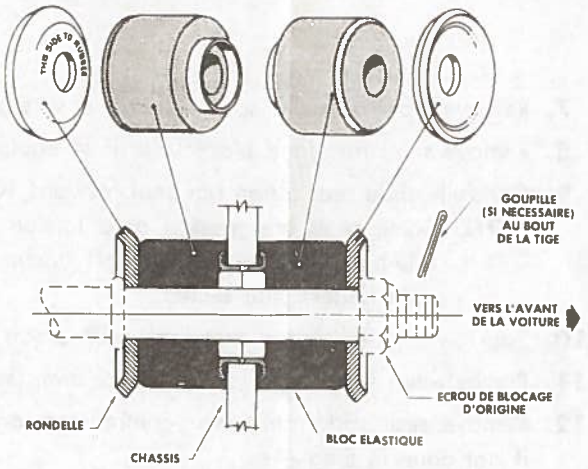
IMPRIMÉE AUX É.U.A.

MODE DE POSAGE DES BLOCS ELASTIQUES DE BIELLETTE DE CONNEXION



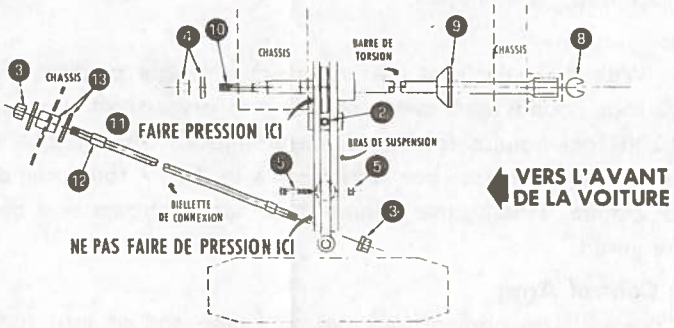
14

LES BLOCS ELASTIQUES ET RONDELLES DEJA ASSEMBLES SONT INCLUS



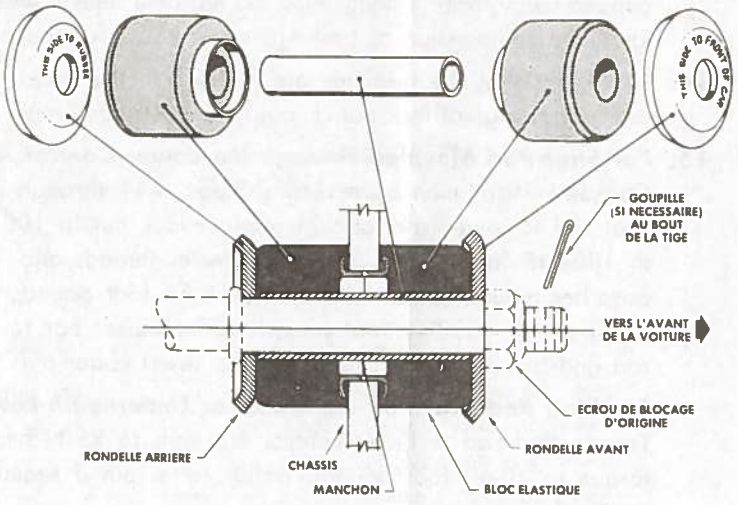
14

MANCHON NON-INCLUS



14

POUR BIELLETTE DE CONNEXION EN PRISE DANS LE BRAS DE SUSPENSION



14

MANCHON MONOPIECE INCLUS

NOTE: Un mauvais posage, aussi bien qu'un mauvais déposage, des blocs élastiques de biellettes de connexion (Strut) des voitures Chrysler, peut tordre ou endommager les pièces du train avant d'une façon permanente. Lorsque la tige de la biellette de connexion est en prise dans le bras de suspension et retenue par un écrou, on recommande de desserrer la barre de torsion ainsi que l'axe du bras de suspension au châssis et de repousser ces deux derniers vers l'arrière pour faciliter la dépose de la biellette.

Procéder selon ce qui suit en commençant par l'article No 1, pour réparer les véhicules pourvus de biellettes de connexion (Strut) en prise dans le bras de suspension, voir ci-haut les illustrations. Si le véhicule est pourvu de biellettes de connexion en prise au-dessus ou en dessous du bras de suspension, ignorer les articles No 1 à 11 et procéder selon ce qui suit en commençant par l'article No 12.

1. Soulever le véhicule, placer des chandelles sous les longerons du châssis et laisser pendre lâchement les roues. ***NOTE:*** Il n'est pas nécessaire d'enlever le pneu ni de retirer le joint à rotule inférieur.
2. Enlever la tension qu'il y a sur la barre de torsion jusqu'à ce que le boulon de réglage soit libre dans le bras de suspension.
3. Retirer les écrous avant et arrière de la tige de la biellette de connexion.
4. Retirer la goupille, l'écrou et la rondelle de l'axe du bras de suspension.
5. Retirer l'écrou et le boulon d'ancrage inférieur de l'amortisseur. Repousser l'amortisseur vers le haut et laisser pendre au-dessus du bras de suspension.

(Voir au verso pour le reste des instructions.)

7. Remove front and rear splash guards if so equipped.
8. Remove snap ring (and plastic disc if so equipped) from rear of torsion bar.
9. Carefully slide rear tosion bar seal forward 10 to 12 inches.
   NOTE: Some seals are pressed onto torsion bar anchor with a metal ring hidden inside seal. Be careful not to bend this ring when prying seal off anchor with a screwdriver. To assemble seal back into position, press on seal lip with fingers until seated.
10. Tap lower inner control arm shaft with a soft mallet to break shaft loose from frame.
11. Pry between frame and lower control arm, (see illustration) and move control arm and torsion bar rearward.
12. Remove strut rod from lower control arm and frame, after removing anti-roll stabilizer bar attachments from strut rod if not done in Step #6.
13. Install new bushings, washers, and one-piece sleeve, if supplied, or new bushing, washer, and sleeve assemblies, whichever are supplied, in the correct position as illustrated. Make sure that washers are cupped away from bushings if no one-piece sleeve is supplied, or if sleeve is supplied, make certain that front washer is cupped towards bushing and rear washer cupped away from bushing. Also, do not omit sleeves when supplied as parts of bushings and washer assemblies. ***CAUTION:*** Excessive compression of bushings could cause fatigue or failure of strut rod.
14. Be certain that the bushings are inserted in the hole in the frame properly, and then secure strut rod to lower control arm using original lock nut or bolts, lock washers, nuts, or lock nuts, as equipped.
15. ***For Strut Rod Mounted Through the Lower Control Arm:***
    Complete installation by reversing Steps #11 through #1. With the vehicle at the correct curb height position, torque strut rod to lower control arm original lock nut to 100-110 foot pounds and lower control arm pivot shaft original nut to 130-145 foot pounds for ⅝" diameter threads and 180-200 foot pounds for ¾" diameter threads. Also torque shock absorber mounting bolt and nut to 50-55 foot pounds and anti-roll stabilizer bar attachments to 14-19 foot pounds for end links or to 30-40 foot pounds for stabilizer bar to strut clamps. Finally, use original lock nut on frame end of strut rod and torque to 40-60 foot pounds. Insert cotter pins as required.

    For Strut Rod Mounted on Top of or Underneath Lower Control Arm:
    Torque strut rod to lower control arm nuts to 95-115 foot pounds. Use original lock nut on frame end of strut rod and torque to 40-60 foot pounds. Install cotter pin if required. Torque stabilizer bar to strut rod clamp bolts and lock nuts to 30-40 foot pounds.
16. A front end alignment check is recommended.

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.