INSTALLATION INSTRUCTIONS FOR LOWER ADJUSTABLE BALL JOINT
MODE DE POSAGE DU JOINT A ROTULE INFERIEUR REGLABLE

THE STEERING KNUCKLE MUST BE REPLACED IN ANY AND ALL CASES OF BALL JOINT STUD BREAKAGE.
IL FAUT TOUJOURS REMPLACER LA FUSEE DE DIRECTION LORSQUE LA QUEUE DE ROTULE EST BRISEE.

NOTE: Both the left and the right upper ball joints should be replaced for best results. This unit pre-lubricated and pre-assembled for your convenience.

CAUTION: THE BALL JOINT ASSEMBLY MUST BE MOUNTED INTO THE LOWER CONTROL ARM BEFORE FINAL ADJUSTMENT IS MADE.

1. Slide stem of assembly "A" thru hole "B" in the lower control arm. Install bolt "E" and stop-out, bolt "H", lockwashers "F" and nuts "G". Do not tighten. Place lockwasher "C" over stem of assembly "A" and install Jam nut "D". Tighten to 20-30 foot pounds torque. Tighten bolts "E" and "H" to 14-19 foot pounds torque.
2. To adjust, loosen nut "D" and adjust by turning stem of assembly "A" in a clockwise direction. Stud should be free to rotate and tilt without binding. Tighten nut "D" to 20-30 ft. lbs. while holding stem of assembly "A" to prevent change in adjustment.
3. Slide seal over stud and tighten nut "J" to 60-80 foot pounds torque. Install cotter pin.
4. Lubricate with a good grade of chassis lubricant.
5. Check wheel bearings for proper adjustment and align front end. Wheel balancing is recommended.

NOTE: Advise car owner of adjustable feature and recommend 10,000 mile re-adjustment tune up.

FOR RE-ADJUSTMENT: This ball joint is compression loaded. To adjust properly, vehicle weight must be removed from the adjustment surface.

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.

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

NOTE: Pour de meilleurs résultats, remplacer les deux joints à rotule, le gauche et le droit. Cet ensemble est prélubrifié et préassemblé pour votre commodité.

ATTENTION: POUR EFFECTUER L'AJUSTEMENT FINAL DE CE JOINT A ROTULE IL FAUT D'ABORD QU'IL SOIT POSE DANS LE BRAS DE SUSPENSION.

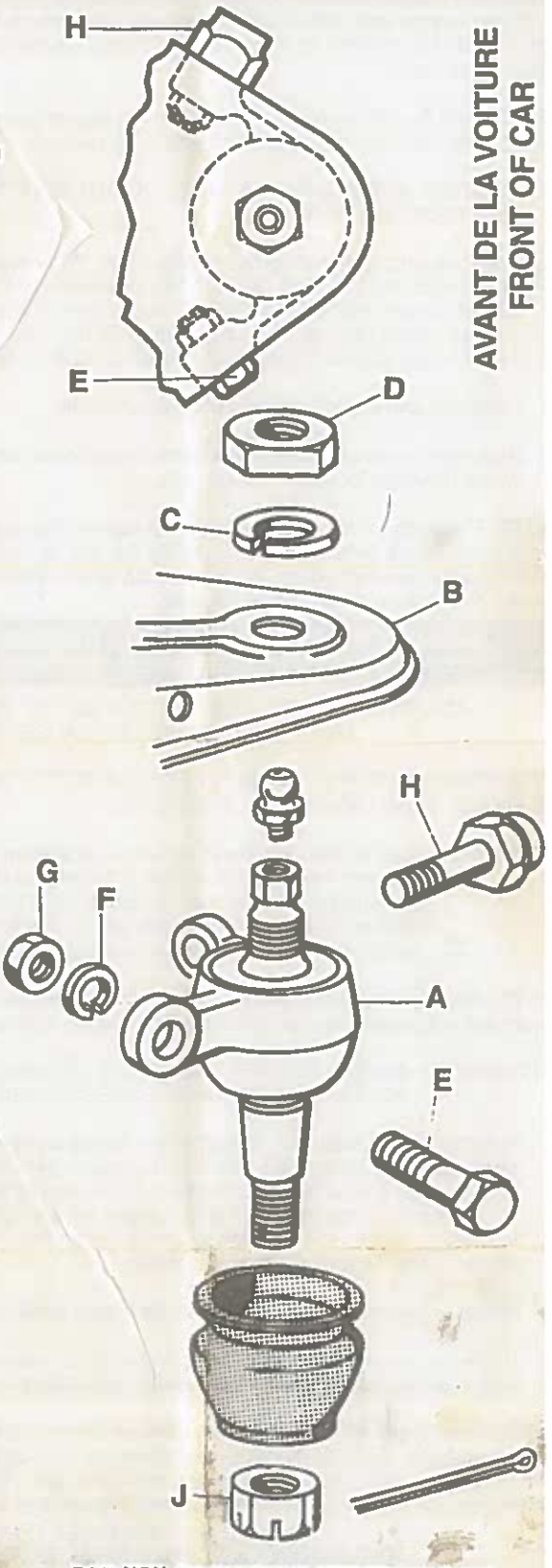
1. Glisser la tige filetée de l'ensemble "A" dans l'orifice "B" du bras de suspension. Insérer le boulon "E" ainsi que le boulon de butée "H", les rondelles de blocage "F" et les écrous "G". Ne pas serrer. Placer la rondelle de blocage "C" autour de la tige filetée du joint complet "A" et visser l'écrou de retenue "D". Serrer à 20-30 lb/pi. de torsion. Serrer les boulons "E" et "H" à 14-19 lb/pi. de torsion.
2. L'ajustage se fait en desserrant l'écrou "D" et en vissant vers la droite la tige filetée du joint "A". La queue du joint doit pouvoir tourner librement et s'incliner sans se coincer. Serrer l'écrou "D" à 20-30 lb/pi. tout en gardant la tige filetée en position pour ne pas en changer l'ajustement.
3. Glisser la gaine sur la queue du joint et serrer l'écrou "J" à 60-80 lb/pi. de torsion. Insérer la goupille.
4. Graisser à l'aide d'un lubrifiant à chassis de bonne qualité.
5. Voir à ce que les roulements de roue soient bien ajustés et régler le train avant selon les spécifications. On recommande d'équilibrer les roues.

NOTE: Dire à l'automobiliste que les joints à rotule s'ajustent et lui recommander un rajustage aux 10,000 milles.

RAJUSTAGE: Ce joint à rotule est déjà sous compression. Pour le bien ajuster, il faut enlever le poids du véhicule de son aire d'ajustement.

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.

NOTA: CE JEU PEUT CONTENIR DES GRAISSEURS AUTOTARAUDEURS S'ADAPTANT A DES TROUS FILETES OU NON FILETES



FOR NON-ADJUSTABLE, SEE OTHER SIDE
POUR JOINT A ROTULE NON REGLABLE
VOIR AU VERSO

NSTALLATION INSTRUCTIONS FOR LOWER NON-ADJUSTABLE BALL JOINT
MODE DE POSAGE DU JOINT A ROTULE NON-REGLABLE

THE STEERING KNUCKLE MUST BE REPLACED IN ANY AND ALL CASES OF BALL JOINT STUD BREAKAGE.
IL FAUT TOUJOURS REMPLACER LA FUSEE DE DIRECTION LORSQUE LA QUEUE DE ROTULE EST BRISEE.

AUTION: Proper service and repair procedures are essential for safe andreliable installation chassis parts, and require experience and tools specially designed for the purpose. These arts **MUST** be installed by a qualified mechanic, otherwise an unsafe vehicle and/or personal jury could result.

OTE: Both the left and right lower ball joints should be replaced for best results. This unit is elubricated and pre-assembled for your convenience.

CAUTION: INSTALL THE LARGE STOP-OUT BOLT "H" SO THAT IT FACES THE FRONT OF THE CAR.

Install assembly by sliding stem of assembly "A" through the hole "B" in lower control arm. Install Bolt "E", Stop-Out Bolt "H", lockwashers "F" and nuts "G" in order as shown. Do not tighten. Place lockwasher "C" over Stem of assembly "A" against control arm surface. Install jam nut "D" and tighten to 20-30 ft. lbs. Tighten Bolts "E" and "H" to 14-19 ft. lbs. torque. Tighten nut "J" to 60-80 ft. lbs torque.

Lubricate with a good grade of chassis lubricant.

Align front end of car to specifications. Wheel balancing is recommended. Check front wheel bearings for proper adjustment.

OTE: The parts in this kit are designed to replace the worn or non-functioning original equipent parts in the vehicle as produced by the car factory. These parts are not designed for stallation on vehicles where the suspension and/or steering systems havebeen modified for acing, competition, or any other purpose.

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

CAUTION: DO NOT OVER TIGHTEN NUT "D" ON STEM OF BALL JOINT. OVER TIGHTENING CAN CAUSE STEM TO TWIST OFF.

TTENTION: POSER LE GROS BOULON DE BUTEE "H" DE FACON A CE QUE LA TETE E DIRIGE VERS L'AVANT DE LA VOITURE.

TTENTION: Des techniques d'entretien et de réparation appropriées sont essentielles pour assurer une installation sûre et fiable, des pièces de châssis et exigent une expérience pertinente et l'emploi d'outils conçus expressement à cette fin. Ces pièces doivent être installées par un mécanicien compétent à défaut de quoi, le véhicule risque d'être dangereux et/ou il y a risque de blessures.

OTE: Pour de meilleurs résultats, remplacer les deux joints à rotule, le gauche et le droit. Cet nsemble est prélubrifié et préassemblé pour votre commodité.

TTENTION: **NE PAS** SERRER TROP FORT L'ECROU "D" SUR LA TIGE DU JOINT A ROTULE. UN SERRAGE EXCESSIF PEUT TORDRE LA TIGE.

. Poser ce joint à rotule en glissant la tige filetée de l'ensemble "A" dans l'orifice "B" du bras de suspension, Insérer le boulon "E", le boulon de butée "H", les rondelles de blocage "F" ainsi que les écrous "G" dans l'ordre indiqué. Ne pas serrer. Placer la rondelle de blocage "C" autour de la tige filetée du joint complet "A", sur le bras de suspension. Poser l'écrou de retenue "D" et serrer à 20-30 lb/pi. Serrer les boulons "E" et "H" à 14-19 lb/pi. de torsion. Serrer l'écrou "J" à 60-80 lb/pi. de torsion.

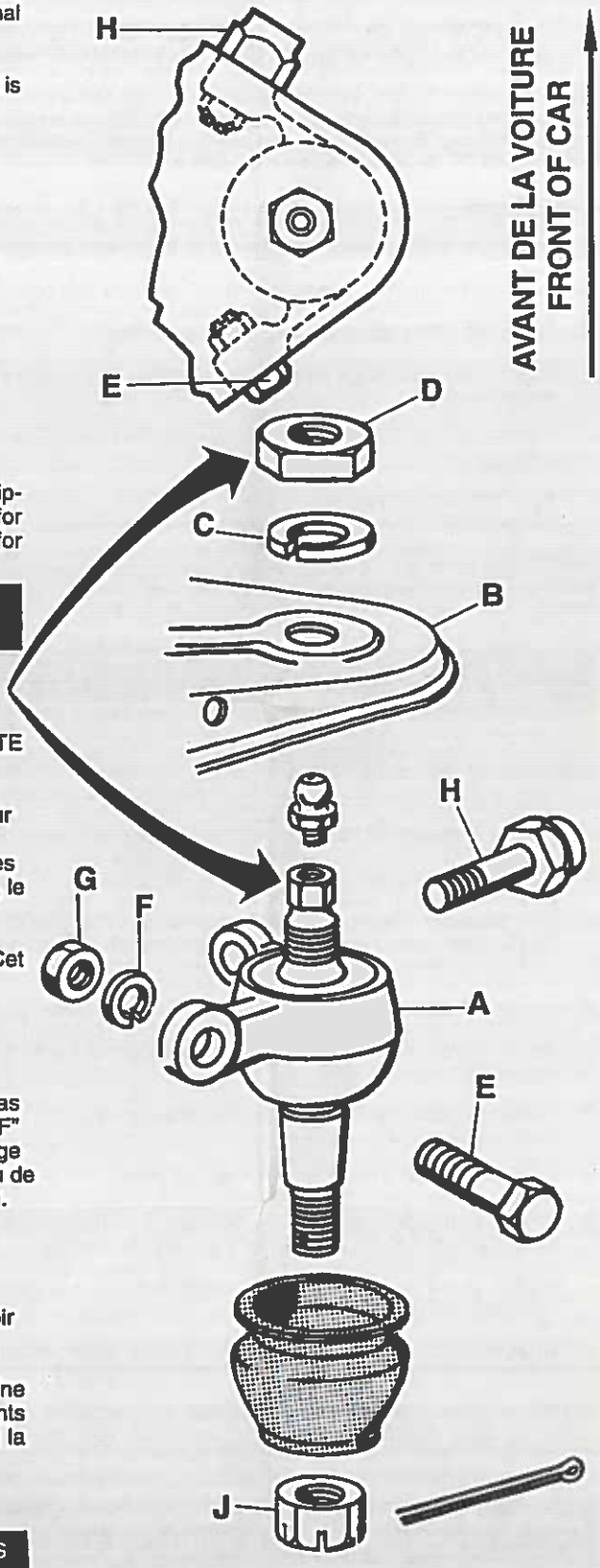
. Graisser avec un lubrifiant à chassis de bonne qualité.

. Régler le train avant selon les spécifications. On recommande d'équilibrer les roues. Voir à ce que les roulements de roue soient bien ajustés.

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

FOR ADJUSTABLE SEE OTHER SIDE
POUR JOINT A ROTULE REGLABLE VOIR AU VERSO

NOTA: CE JEU PEUT CONTENIR DES GRAISSEURS AUTOTARAUDEURS S'ADAPTANT A DES TROUS FILETES OU NON FILETES



© COPYRIGHT 1986 / REVISED OCTOBER, 1986 / LITHO U.S.A.