INSTALLATION INSTRUCTIONS

NOTE: Remember to follow all instructions carefully for a proper installation, and for your own protection adopt and follow safe shop procedures.

1. Raise vehicle and remove existing idler arm from centerlink and frame.
   NOTE: Use factory recommended tools for proper removal.

2. Install new grease fittings and seals on new idler arm as supplied.

3. Attach idler arm bracket to frame with original bolts. Torque bolts to 102 ft.-lbs. (138 Nm).

4. Attach idler arm stud to centerlink using slotted nut supplied. Make certain the seal is on the stud. Torque nut to 35 ft-lbs. (47 Nm) and tighten to align slot and coffer pin hole. Lock with cotter pin.
   NOTE: When the torque 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 the next available slot. Install cotter pin and spread to lock slotted nut.

5. Lubricate idler arm. Advise vehicle owner that arm has lubrication fittings and should be lubricated every 2000 to 4000 miles.

6. A front end alignment check is recommended.

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: 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 1994 LITHO U.S.A.

INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN

FORMULARIO 4126

NOTA: Acuérdese de seguir todas las instrucciones cuidadosamente para una instalación correcta. Para su protección propia adopte y siga procedimientos de taller seguros.

1 Levante el vehículo y quite la manga muerta existente de la conexión central y el chasis.
NOTA: Use las herramientas recomendadas por la fábrica para quitar la manga muerta de manera correcta.

2. Instale las partes sueltas de grasa nuevas y los cierres herméticos proveídos en la manga muerta nueva.

3. Sujete el soporte de la manga muerta al chasis con los tornillos originales. Tuerza los tornillos a 102 pies/libras. (138 Nm).

4. Sujete la espiga de la manga muerta a la conexión central usando la tuerca con ranuras proveída, Asegúrese que el cierre her-mético esté en la espiga. Tuerza la tuerca a 35 pies/libras (47 Nm) y apriete para alinear la huella y el agujero del pasador de chaveta. Cierre con el pasador de chaveta.
NOTA: Cuando se alcance la torsión, encuentre el agujero del pasador de chaveta en la espiga y continúe a apretar hasta la primera huella disponible en la tuerca esté alineada con el agujero en la espiga. No retroceda nunca la tuerca para alinear el aguejero del pasador de chaveta. Continúe siempre a apretar hasta la primera huella disponible. Instale el pasador de chaveta y extienda para cerrar la tuerca con ranuras.

5. Lubrique la manga muerta. Aconseje al propietario del vehículo que la manga tiene partes sueltas de lubricante y deben ser lubricadas después de cada 2000 a 4000 millas.

6. Se recomiende una inspección de la alineación del frente del vehículo.

NOTA: Puede haber algunas diferencias visuales entre esta manga muerta y la vieja manga muerta. Estas diferencias no afectarán de ninguna manera el funcionamiento del vehículo o la duración de este equipo.

NOTA: Las partes en este equipo son diseñadas para reemplacer los accesorios originales que son desgastados o que no funcionan más que eran producidos por los fabricantes de vehículos. Estas partes no son diseñadas para instalación en vehículos en que la suspensión y/o el sistema de engranajes hayan sido modificados para carreras, competiciones, o cualquier otro propósito.

INSTRUCTIONS D'INSTALLATION

IMPRIMÉ 4126

NOTA: Veiller à se conformer scrupuleusement à ces instructions afin d'assurer une installation convenable; et pour garantir sa propre sécurité, adopter des pratiques de travail sûres.

1 . Soulevez le véhicule et enlevez le bras de renvoi existant de la barre d'accouplement et du cadre.
NOTA: Utilisez les outils recommandés par le fabricant pour enlever correctement la pièce.

2. Installez, sur le nouveau bras de renvoi, les nouveaux graisseurs et joints fournis.

3. Attachez le support du bras de renvoi au cadre à l'aide des boulons d'origine. Serrez les boulons au couple de 138 Nm (102 pi lb).

4. Attachez le pivot du bras de renvoi à la barre d'accouplement à l'aide de l'écrou fendu fourni. Assurez-vous que le joint est sur le pivot. Serrez l'écrou au couple de 47 Nm (35 pi lb) et serrez de façon à aligner la fente et le trou pour goupille. Bloquez à l'aide de la goupille fendue.

   NOTA: Une fois que vous avez atteint le couple de serrage, repérez le trou pour goupille dans le pivot puis continuez de serrer jusqu'à ce que la première fente libre de l'écrou soit vis-à-vis du trou dans le pivot. Ne desserrez jamais l'écrou pour l'aligner avec le trou pour goupille; continuez toujours de serrer jusqu' à la fente libre suivante. Installez la goupille fendue et ouvrez-la pour bloquer l'écrou fendu.

5. Graissez le bras de renvoi. Informez le ou la propriétaire du véhicule que ce bras est doté de graisseurs et qu'il doit être lubrifié tous les 2 000 à 4 000 milles (environ 3 000 à 6 000 km).

6. Il est recommandé de vérifier le réglage de la géométrie du train avant.

NOTA: Le nouveau bras de renvoi peut être visuellement différent de l'ancien. Toutefois, cette différence ne nuira aucunement au fonctionnement du véhicule ni à la durabilité de la pièce.

NOTA: Les pièces de ce jeu sont conçues pour remplacer les pièces d'équipement d'origine, usées au défaillantes, 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/suspension a été modifié pour transformer ceux-ci en véhicules de course, de compétition ou pour servir à toutes autres fins.