INSTALLATION INSTRUCTIONS

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

1. Raise vehicle, remove wheel and tire, and place a support under the lower control arm.
2. Separate upper ball joint stud from steering knuckle using a suitable tool.

NOTE: If upper arm is mounted with the original factory standard bolts and flat washers, cam and bolts must be installed (Ref. MOOG Kit No. K-6302) after new bushing installation. Proceed with the next step. Otherwise, skip to Step No. 4 if cam and bolts have already been installed.

3. Remove either front or rear mounting bolt, loose washers, and nut. If slotted hole in bracket is not exposed on both sides of bracket, use a sharp hand chisel, or equivalent, to break tack welds on flat washers covering the slotted holes. Be sure to grind welds smooth and not damage bracket. Repeat the same procedure for other mounting bolt.
4. Remove upper control arm from vehicle and identify if arm is a bar or a stamped type.
5. Remove and install bushings as follows.

   FOR BAR-TYPE ARMS:

   Remove old bushings using appropriate tools. Drive new bushings supplied into arm until larger diameter contacts edge of hole.

   FOR STAMPED-TYPE ARMS:

   Clean dirt or grease away from area around each bushing on arm. If bushings are tack welded to arm, break each weld with a sharp hand chisel, or equivalent, being careful not to distort arm. Be sure to grind welds smooth on extruded lips of holes in arm. Install new bushings supplied into arm until larger diameter contacts extruded lip of hole. ***NOTE:*** If vehicle is used to transport maximum loads, it is recommended to tack weld the new bushings to arm as originally equipped.
6. Locate arm into frame brackets and install cam and bolts, making sure that the bolt heads are on the inboard sides of frame brackets. Do not tighten nuts.
7. Insert ball joint stud into steering knuckle and torque original slotted nut to 75 foot pounds. Lock with a cotter pin. ***NOTE:*** After reaching torque required, nut must always be tightened further. Never back nut off to insert cotter pin.
8. Remove support from underneath lower control arm, install wheel and tire, and lower vehicle to floor.
9. Check front end alignment and adjust as required. ***NOTE:*** When rotating cam bolts, be sure that nuts are not completely loosened, since cams may become dislocated from cam guides.
10. With vehicle at curb height position, torque cam and bolt nuts to 95 foot pounds.

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 1990 / ISSUED NOVEMBER, 1990 / LITHO U.S.A.

INSTRUCCIONES DE INSTALACION

PRECAUCION: Para una instalación confiable y segura de las piezas del chasis, es esencial que se proporcione un servicio adecuado y que se utilicen procedimientos de reparación apropiados. Se requieren, además, experiencia y herramientas especialmente diseñadas para tal propósito. Estas piezas ***DEBEN*** ser instaladas por un mecánico calificado. En caso contrario, puede producirse un vehiculo peligroso y/o lesiones personales.

1. Levante el vehiculo, quite las ruedas y las llantas, y coloque un soporte debajo del brazo de control inferior.
2. Separe el perno de la rótula superior del muñón de dirección, utilizando una herramienta apropiada.
   NOTA: Si el brazo superior está instalado con los pernos y las arandelas planas originales, estándares de fábrica, la leva y los pernos deben ser instalados (Ref. Juego de Piezas MOOG No. K-6302) después de la instalación de los bujes nuevos. Continúe con el siguiente paso. De otra manera, avance hasta el paso No. 4, si es que la leva y los pernos ya fueron instalados.
3. Quite el perno de sujeción delantero o trasero, afloje las arandelas y la tuerca. Si el hueco ranurado del soporte no está expuesto en ambos lados del soporte, use un cincel de mano filoso o una herramienta similar, para romper los puntos de soldadura en las arandelas planas que cubren los huecos ranurados. Asegúrese de pulir en forma pareja los puntos de soldadura y de no dañar el soporte. Repita el mismo procedimiento para el otro perno de sujeción.
4. Quite el brazo de control superior del vehiculo e identifique si el brazo es de tipo varilla (en forma de tubo) o troquelado (barra sólida).
5. Quite e instale los bujes como sigue:
   PARA BRAZOS TIPO VARILLA (en forma de tubo):
   Quite los bujes usados, utilizando las herramientas apropiadas. Empuje los bujes nuevos suministrados, dentro del brazo, hasta que el diámetro mayor toque el borde del orificio.
   PARA BRAZOS TIPO TROQUELADO (barra sólida):
   Limpie la suciedad o la grasa del área de alrededor de cada buje en el brazo. Si los bujes están sujetos por los puntos de soldadura al brazo, rompa cada punto de soldadura con un cincel de mano filoso o una herramienta similar, teniendo cuidado de no torcer el brazo. Asegúrese de pulir en forma pareja los puntos de soldadura en los bordes troquelados de los orificios en el brazo. Instale los bujes nuevos suministrados, dentro del brazo, hasta que el diámetro mayor haga contacto con los bordes troquelados del orificio.
   NOTA: Si el vehiculo se utiliza para transportar cargas de peso máximo, se recomienda asegurar los puntos de soldadura de los bujes neuvos al brazo, como fue originalmente equipado.
6. Localice el brazo dentro de los soportes del bastidor e instale la leva y los pernos. No apriete las tuercas.
7. Inserte el perno de la rótula dentro del muñón de dirección y apriete la tuerca original ranurada a 75 pies-lbs. Trábelo con una chaveta de horquilla.
   NOTA: Después de haber llegado a la torsión requerida, la tuerca debe ser apretada un poco más. Nunca dé hacia atrás la tuerca para insertar la chaveta de horquilla.
8. Quite el soporte instalado debajo del brazo de control inferior, instale la rueda y llanta, y baje el vehiculo al piso.
9. Verifique la alineación del tren delantero y ajústelo como sea necesario.
10. Con el vehiculo en posición de altura en orden de marcha, apriete la leva y las tuercas de los pernos a 95 pies-lbs.

NOTA: Las piezas en este juego están diseñadas para reemplazar las piezas del equipo original que estén gastadas o que no funcionen en el vehiculo, tal y como fue producido en la fábrica. Estas piezas no están diseñadas para instalarse en vehiculos cuyos sistemas de suspensión y/o dirección hayan sido modificados para carreras, competencias o para cualquier otro propósito.

Form 3593

Form 3593

INSTRUCTIONS D'INSTALLATION

ATTENTION: Pour monter des pièces de châssis d'une manière sûre et fiable, il faut s'assurer que le travail comme tel et les réparations sont bien exécutés et cela exige de l'expérience et un outillage spécialisé. Ces pièces **DOIVENT** être installées par un mécanicien compétent, sinon le véhicule peut ne pas offrir toute la sécurité voulue et, en conséquence, il y aura risque de blessures.

1. Soulever le véhicule. Enlever la roue et le pneu et placer un support sous le bras de suspension inférieur.
2. Dégager le pivot de rotule supérieure, du porte-fusée de direction à l'aide d'un outil approprié.

NOTA: Si le bras de suspension supérieur est assemblé à l'aide des boulons et des rondelles plates standard d'origine de l'usine, il faut installer la came et les boulons (se reporter au jeu MOOG n° K-6302) après avoir mis en place la nouvelle bague. Passer à l'étape suivante. Autrement, passer à l'étape 4 lorsque la came et les boulons ont déjà été installés.

3. Enlever le boulon d'assemblage avant ou arrière, desserrer les rondelles et l'écrou. Si le trou fileté de l'étrier n'est pas à nu des deux côtés de l'étrier, briser les soudures par points des rondelles plates recouvrant les trous filetés, à l'aide d'un burin manuel bien affûté ou d'un outil similaire. Veiller à meuler les soudures pour qu'elles soient bien lisses et à ne pas endommager l'étrier. Reprendre le processus pour l'autre boulon d'assemblage.
4. Dégager le bras de suspension supérieur du véhicule et vérifier si le bras est du type à barre ou estampé.
5. Enlever les bagues et les installer comme indiqué ci-dessous.

   BRAS A BARRE

   Enlever les vieilles bagues à l'aide des outils appropriés. Rentrer les nouvelles bagues fournies, dans le bras jusqu'à ce que le plus grand diamètre touche au rebord du trou.

   BRAS ESTAMPES

   Enlever la saleté ou la graisse autour de chaque bague sur le bras. Si les bagues sont soudées par points au bras, briser chaque soudure à l'aide d'un burin manuel affûté ou d'un outil similaire en veillant à ne pas déformer le bras. Veiller à meuler les soudures jusqu'à ce qu'elles soient bien lisses sur les lèvres extrudées des trous du bras. Installer les nouvelles bagues fournies, dans le bras jusqu'à ce que le plus grand diamètre touche à la lèvre extrudée du trou. ***NOTA:*** Si le véhicule sert à transporter des charges maximum, il est conseillé de souder par points les nouvelles bagues au bras comme à l'origine.
6. Positionner le bras dans les étriers du cadre et installer la came et les boulons. Ne pas serrer les écrous.
7. Rentrer le pivot de rotule dans le porte-fusée de direction et serrer l'écrou crénelé d'origine au couple de 75 pi lb. Bloquer à l'aide d'une goupille. ***NOTA:*** Après avoir atteint le couple requis, il faut toujours serrer davantage l'écrou. Ne jamais desserrer l'écrou pour rentrer la goupille.
8. Enlever le support sous le bras de suspension inférieur; installer la roue et le pneu et abaisser le véhicule au sol.
9. Vérifier la géométrie du train avant et la régler s'il y a lieu.
10. Après avoir réglé le véhicule à la hauteur de train routier, serrer les écrous de la came et des boulons au couple de 95 pi lb.

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