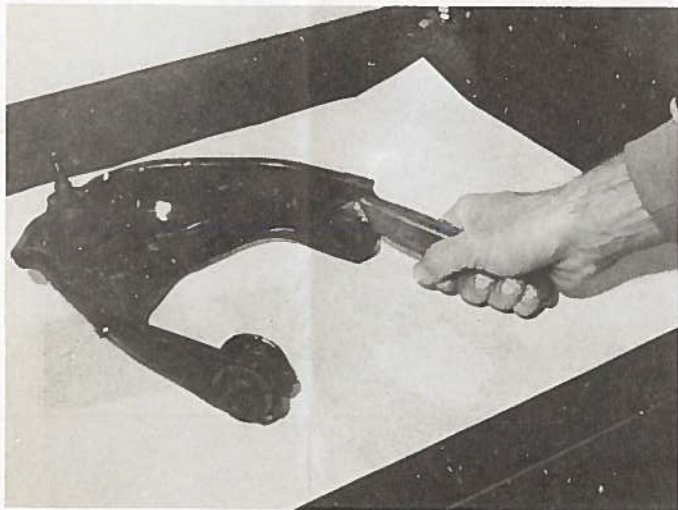


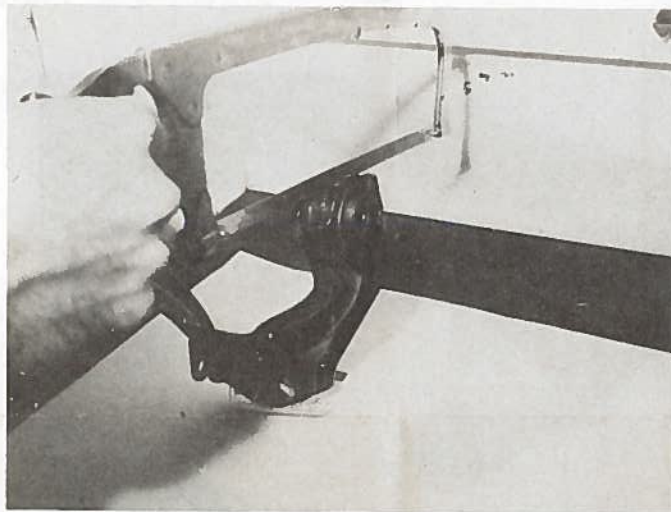
# INSTALLATION INSTRUCTIONS

1. With vehicle firmly supported under lower control arm, remove tapered stud from steering knuckle with a suitable taper breaking tool. **CAUTION: Never strike steering knuckle with a hammer.** Then, disconnect shock absorber from control arm.
2. Remove upper control arm from vehicle. Press bushings out of arm with a support spacer between the sides of arm for each bushing to prevent distortion of arm.  
**NOTE:** On rear bushings where the outer metal sleeve is spun or flared over against arm, use a knife or razor blade to cut off the inner rubber lip between inner and outer metal sleeves of bushing. Press rubber and inner sleeve out of arm, and then use a saw to cut remaining outer sleeve in half. Drive each half out of arm using a spacer between the two sides to prevent distortion of arm. Refer to illustrations below.
3. Install new bushings supplied into control arm, again using the support spacer. Press each bushing until flange stops on control arm surface.
4. Position upper control arm on frame by inserting pivot bolt through arm and frame with bolt head towards front of vehicle. Use original retainers, serrated spacers, lock nut, and metal brake hose protector cup, if equipped.
5. Insert stud of upper ball joint into steering knuckle and tighten lock nut supplied to 33 foot pounds (44 newton meters). Now, torque pivot bolt lock nut to 50 foot pounds (68 newton meters), and install plastic brake hose protector on end of pivot bolt, if equipped, on 1976 models.
6. Insert shock absorber bolt through bracket on upper arm and torque lock nut to 43 foot pounds (59 newton meters). Install wheel and tire and lower vehicle to floor.
7. 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.



**REMOVING INNER RUBBER LIP  
FROM REAR BUSHING IN STEP 2.**



**SAWING OUTER METAL  
SLEEVE IN HALF IN STEP 2.**

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

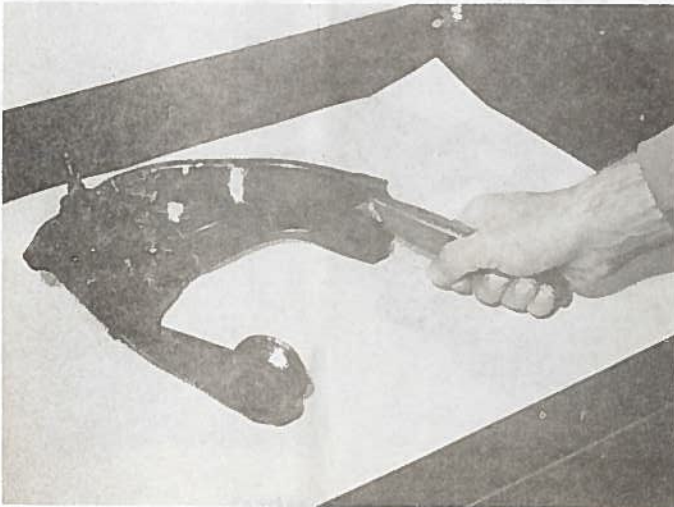
## MODE DE POSAGE

1. Après avoir placé un support ferme sous le bras de suspension inférieur, extraire la queue de rotule conique, de la fusée de direction (Knuckle), à l'aide d'un outil approprié. **ATTENTION: Ne jamais frapper la fusée de direction à l'aide d'un marteau.** Déboulonner ensuite l'amortisseur de chocs et le détacher du bras de suspension.
2. Déposer du véhicule, le bras de suspension en prenant soin de placer un appui ou entretoise, entre les pattes de ce bras de suspension. Il faudra s'y prendre de la même façon pour repousser chacune des douilles, afin de ne pas déformer le bras de suspension.

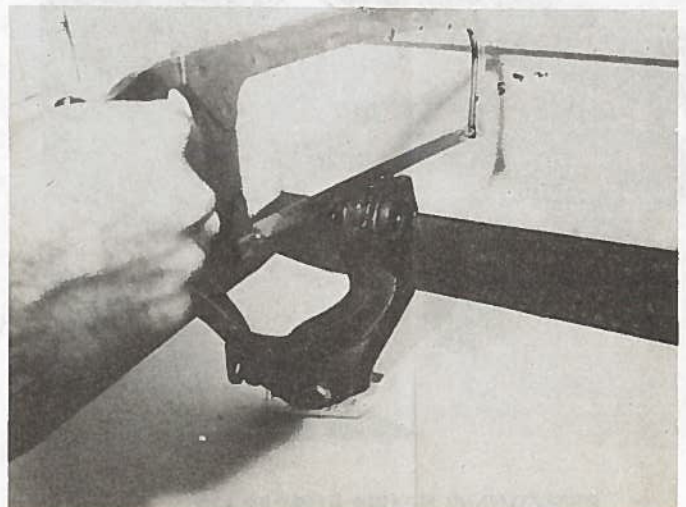
**NOTE:** Lorsque la douille métallique de revêtement, est emboutie ou repoussée contre le bras de suspension, utiliser un canif ou une lame tranchante et couper le rebord intérieur de la douille caoutchouc qui est elle-même sertie dans la douille métallique de revêtement. Extraire à l'aide d'une presse, la douille caoutchouc (et le manchon métallique qui se trouve en son centre). Ensuite, à l'aide d'une scie pour métaux, couper la douille métallique de revêtement en deux parties. Repousser chaque "demi-douille" de revêtement, hors de la patte du bras de suspension en prenant soin de placer un appui ou entretoise entre les pattes pour ne pas déformer le bras de suspension. Voir ci-dessous les illustrations.

3. Poser les nouvelles douilles ci-incluses, dans le bras de suspension, en utilisant constamment l'appui ou entretoise entre les pattes du bras. Presser la douille jusqu'à ce que la collerette soit bien appuyée contre la patte du bras de suspension.
4. Mettre le bras de suspension en place et le raccorder au châssis à l'aide de l'axe de pivotement qui doit pénétrer dans le bras de suspension et dans le châssis; la tête de l'axe de pivotement doit se trouver placée vers l'avant du véhicule. Utiliser les menus pièces d'origine pour l'assemblage, telles que: les attaches d'origine, les rondelles d'espacement dentelées, l'écrou de blocage ainsi que le protecteur métallique de flexible de frein, s'il y a lieu.
5. Introduire la queue du joint à rotule dans la fusée de direction et serrer l'écrou ci-inclus dans le kit, à 33 lb/pi (44 m.naN) de torsion. Ensuite, serrer l'écrou de blocage de l'axe de pivotement, à 50 lb/pi (68 m.naN) de torsion. Poser au bout de l'axe, le protecteur plastique — de flexible de frein, s'il y a lieu, tel que modèles 1976.
6. Introduire la tige filetée de l'amortisseur de chocs, dans la bride de fixation du bras de suspension supérieur et boulonner. Serrer l'écrou de blocage à 43 lb/pi. (59 m/newton) de torsion. Poser troue et pneu et descendre le véhicule au sol.
7. On recommande de vérifier la géométrie 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 automobile ou pour tout autre motif.



La coupe du rebord intérieur  
de la douille caoutchouc – Article-2



La coupe de la douille métallique  
de revêtement – Article 2