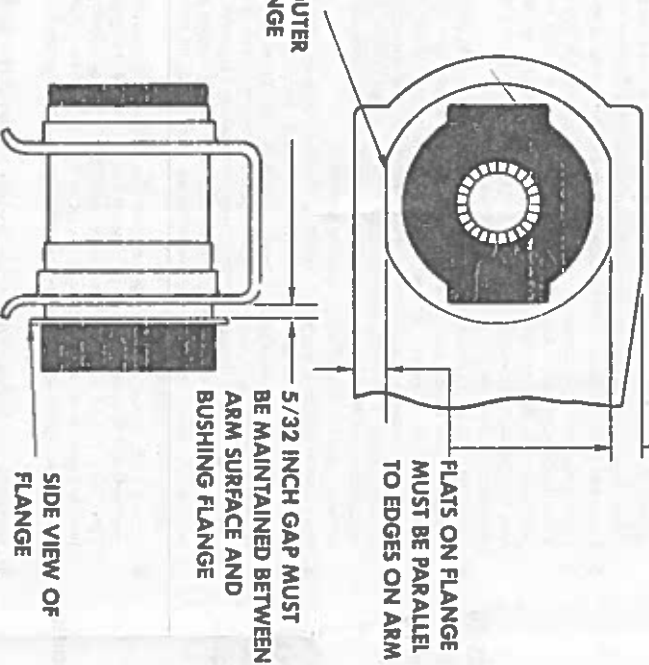


INSTALLATION INSTRUCTIONS

LOWER ARM BUSHING - REAR POSITION

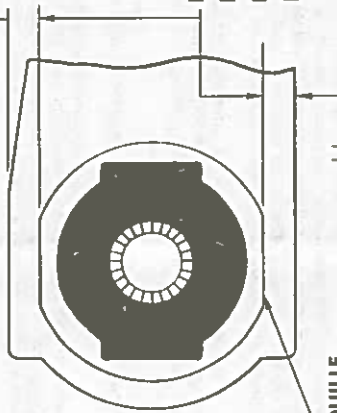


1. Remove lower control arm from vehicle. Exercise care when removing coil spring to prevent a serious injury from occurring. **NOTE:** Disc brake caliper, rotor, and dust shield must be removed before lower arm can be disconnected from steering knuckle.
2. Drive existing bushings out of control arm being careful not to distort arm in any way.
3. Install new smaller diameter front bushing supplied into front side of hole in lower arm, until flange of outer metal sleeve is flush with arm. Use a support spacer between sides of arm to prevent distortion.
4. Install new larger diameter rear bushing supplied into rear side of hole in lower arm, with flats on flange of bushing outer metal sleeve aligned parallel to top and bottom edges of arm, as shown in illustration. Again, use a spacer between sides of arm and press bushing until a 5/32 inch gap exists between bushing flange and arm.
5. Position lower control arm on frame using original pivot balls and nuts, but do not tighten nuts at this time. Install coil spring and raise lower arm into position to insert ball joint stud into steering knuckle. Clean ball joint stud taper and tapered hole in steering knuckle thoroughly before inserting stud. Use original slotted nut and torque to 80 foot pounds (108 newton meters). Lock with a cotter pin, and tighten nut to nearest slot if necessary to align hole in stud with nut slots.
6. Insert outer tie-rod end stud into steering knuckle and torque original slotted nut to 35-47 foot pounds (47-64 newton meters). Connect sway bar link to lower arm and torque nut to 6-12 foot pounds (9-16 newton meters).
7. Install disc brake dust shield, rotor, and caliper to steering knuckle.
8. Install wheel and tire and lower vehicle to floor. Tighten lower arm pivot nuts to 150 foot pounds (203 newton meters) with vehicle at curb height position.
9. 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.

MODE DE POSAGE

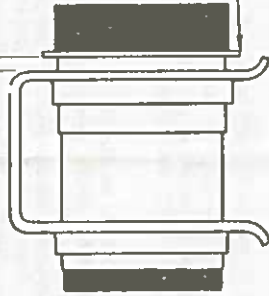
ARRIERE DE LA DOUILLE
DU BRAS DE SUSPENSION INFÉRIEUR



LES BORDS PLATS DU
RABAT DOIVENT ÊTRE
PARALLÈLE AU BRAS
DE SUSPENSION

RABAT DE LA DOUILLE
METALLIQUE

IL FAUT UN ÉCARTEMENT
DE 5/32 POUCE ENTRE LE
RABAT DE LA DOUILLE ET
LE BRAS DE SUSPENSION



RABAT DE LA DOUILLE
VU EN PROFIL

1. Déposer le bras de suspension inférieur, du véhicule. Prendre des précautions pour déposer le ressort hélicoïdal sans quoi on peut se blesser sérieusement. **NOTE:** Il faut déposer l'étrier et le rotor de frein ainsi que l'écran en tôle, avant de pouvoir déécoupler le bras de suspension inférieur, de la fusée de direction.
2. Extraire les douilles usées, du bras de suspension, en prenant soin de ne pas gauchir le bras.
3. Prendre dans le kit, la douille neuve au plus petit diamètre. On doit introduire cette petite douille dans l'ouverture avant du bras de suspension inférieur, mais en insérant par l'avant du véhicule. Introduire cette petite douille jusqu'à ce que son rabat soit bien appuyé contre le bras de suspension. Placer une entretoise entre les pattes du bras de suspension pour ne pas gauchir ce dernier.
4. Prendre dans le kit, la douille neuve au plus grand diamètre. On doit introduire cette grande douille dans l'ouverture arrière du bras de suspension inférieur, mais en insérant par l'arrière du véhicule. Introduire cette grande douille de manière à ce que les bords plats du rabat, se trouvent parallèles au bras de suspension, tel qu'ilustré ci-contre. Placer à nouveau une entretoise entre les pattes du bras de suspension on et introduire la douille à la presse, jusqu'à ce qu'il reste un écartement de 5/32 de pouce entre le rabat de la douille et le bras de suspension.
5. Boulonner le bras de suspension inférieur au châssis à l'aide des boulons et des écrous d'origine, mais ne pas serrer les écrous tout de suite. Poser le ressort hélicoïdal et soulever le bras de suspension inférieur, de sorte qu'il soit possible d'enfiler la queue du joint à rotule dans la fusée de direction. Bien nettoyer la queue de rotule ainsi que l'oeil conique de la fusée de direction, avant d'accoupler ces pièces. Utiliser l'écrou crénelé d'origine et serrer au couple de 80 lb/pt (108 m.naN). Insérer une goupille mais pour ce faire, serrer l'écrou un peu plus si nécessaire, jusqu'à ce qu'un cran de l'écrou libère l'ouverture du passage de la goupille.
6. Accoupler la queue de rotule de l'embout (Tie Rod End) extérieur de barre d'accouplement, à la fusée de direction et serrer l'écrou crénelé d'origine, au couple de 35-47 lb/pt (47-64 m.naN). Raccorder la bague de barre anti-divers (Sway Bar), au bras de suspension et serrer l'écrou au couple de 6-12 lb/pt (9-16 m.naN).
7. Remettre en place l'écran en tôle et rattacher le rotor et l'étrier de frein, à la fusée de direction.
8. Reposer la roue et descendre le véhicule au sol. Lorsque le véhicule est à sa hauteur normale, serrer les écrous de l'axe de pivotement du bras de suspension, au couple de 150 lb/pt (203 m.naN).
9. Il est recommandé de vérifier la géométrie du train avant.

NOTE: Les pièces de ce kit sont 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, des compétitions ou pour tout autre motif.