

INSTALLATION INSTRUCTIONS

CAUTION: Proper service and repair procedures are essential for the safe and reliable installation of chassis parts, and require experience and tools especially 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 and remove existing idler arm from "idler arm support bracket assembly" and centerlink.

NOTE: Use factory recommended tools for proper removal. Use suitable taper breaker tool (never strike idler arm with hammer or use wedge tool).

2. Install new grease fitting and seal on new idler arm as supplied.

3. Attach idler arm to idler arm support bracket assembly with (Kent Moore Tool) tool J39731 and torque to seal arm taper to stud taper. Remove tool J39731 from bracket assembly stud and install flange lock nut as supplied. Torque nut to 90 ft.-lbs. (122 N-m).

4. Attach idler arm stud to centerlink using slotted nut supplied. Make certain the seal is on the stud. Torque nut to 50 ft.-lbs. (68 N-m) and tighten to align slot and cotter 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 1995 UTHO U.S.A.

UTHO IN U.S.A.

INSTRUCCIONES DE INSTALACION

FORMULARIO 4166

PRECAUCION: El servicio adecuado y los procedimientos de reparación son esenciales para la instalación segura y de confianza de las piezas del bastidor y requieren experiencia y herramientas diseñadas especialmente para dicho fin. La instalación de estas piezas **DEBE** hacerse mediante un mecánico calificado, de lo contrario puede resultar en un vehículo inseguro y/o lesiones personales.

1. Levante el vehículo y saque el brazo loco del "ensamble de soporte del brazo loco" y el eslabón central.
NOTA: Use herramientas recomendadas por la compañía para el desmontaje correcto. Use una herramienta correspondiente para romper el ahusamiento (no golpee nunca el brazo loco con un martillo ni use una herramienta acuñada.)
2. Instale la grasera y sello nuevos sobre el nuevo brazo loco, según se suministran.
3. Une el brazo loco al ensamble de soporte del brazo con la herramienta Kent Moore, No. J39731 y aplique un momento de torsión para asentar el ahusamiento del brazo al ahusamiento del perno. Quite la herramienta J39731 del perno del ensamble de soporte e instale la tuerca fiadora de reborde que se suministra. Aplique un momento de torsión de 122 N-m (90 libras-pie).
4. Conecte el perno del brazo loco al eslabón central utilizando la tuerca ranurada que se suministra. Asegúrese que el sello este sobre el perno. Aplique un momento de torsión de 68N-m (90 libras-pie) y apriete para alinear la ranura con el agujero para la clavija hendida. Cierre con una clavija hendida.
NOTA: Al alcanzar la torsión debida, ubique el agujero en el perno para la clavija hendida y entonces siga apretando hasta que la primera ranura disponible en la tuerca se alinee con el agujero en el perno. Nunca retroceda la tuerca para alinear el agujero para la clavija hendida. Siempre siga apretando hasta la próxima ranura disponible. Meta la clavija hendida y ábrala para cerrar la tuerca ranurada.
5. Lubrique el brazo loco. Informe al dueño del vehículo que el brazo tiene graseras y debe lubricarse cada 2000 a 4000 millas.
6. Se recomienda una revisión del alineamiento de la parte delantera.

NOTA: Puede haber alguna diferencia visual entre este brazo loco y el antiguo. Esta diferencia no afectará de ninguna manera la operación del vehículo o la vida de este conjunto.

NOTA: Las piezas en este juego han sido diseñadas para el cambio de las piezas originales del equipo en el vehículo que están gastadas o no funcionan como fueron producidas por la fábrica de automóviles. Estas piezas no han sido diseñadas para su instalación en vehículos donde los sistemas de suspensión o dirección han sido modificados para carreras, competencias o algún otro propósito.

© COPYRIGHT 1995 LITHO U.S.A.

LITHO IN U.S.A.

Formulario 4166

DIRECTIVES D'INSTALLATION

FORMULAIRE 4166

ATTENTION: un entretien et des réparations adéquates sont essentiels pour que l'installation des pièces de châssis soit fiable et sécuritaire. Ces pièces **DOIVENT** être installées par un mécanicien expérimenté à l'aide des outils appropriés, autrement le véhicule ne serait pas sécuritaire et des blessures corporelles pourraient en résulter.

1. Lever le véhicule et retirer le bras de renvoi existant de son support de fixation et de la barre d'accouplement.
NOTE: Pour la dépose, utiliser les outils recommandés par le fabricant. Utiliser un outil de dépose conique (ne jamais frapper le bras de renvoi avec un marteau et ne jamais utiliser un outil conçu pour enfoncer).
2. Installer le graisseur et le joint neufs fournis dans l'ensemble sur le nouveau bras de renvoi.
3. Fixer le bras de renvoi au support avec l'outil J39731 (Kent Moore Tool) et serrer de façon à bien caler le cône du bras et du goujon. Retirer l'outil J39731 du goujon du support et installer le contre-écrou à collet fourni. Serrer l'écrou jusqu'à 90 lb-pi (122 Nm).
4. Fixer le bras de renvoi à la barre d'accouplement à l'aide de l'écrou crénelé fourni. S'assurer que le joint est bien sur l'écrou. Serrer l'écrou jusqu'à 50 lb-pi (68 Nm), puis ajuster le serrage pour que la fente et le trou de goupille soient alignés. Bloquer avec la goupille.
NOTE: Lorsque le serrage est terminé, localiser le trou de goupille dans le goujon, puis continuer de serrer jusqu'à ce que la prochaine fente de l'écrou soient alignée avec le trou du goujon. Ne jamais desserrer l'écrou pour aligner le trou de goupille. On doit toujours continuer de serrer jusqu'à la prochaine fente. Installer la goupille, puis l'évaser pour verrouiller l'écrou crénelé.
5. Lubrifier le bras de renvoi. Mentionner au propriétaire que le bras de renvoi est muni de raccords de graissage qui doivent être lubrifiés à tous les 3 200 à 6 400 kilomètres (2 000 à 4 000 milles).
6. Une vérification du réglage du train avant est recommandée.

NOTE: Il peut y avoir une différence visuelle entre ce bras de renvoi et l'ancien. Cette différence n'affectera en rien le fonctionnement du véhicule ou la durée de vie de ces pièces.

NOTE: Les pièces contenues dans cette trousse sont conçues pour remplacer les pièces d'équipement d'origine usées ou défectueuses, telles que produites par le fabricant du véhicule. Ces pièces ne sont pas conçues pour être installées sur des véhicules dont la suspension ou le système de direction ont été modifiés pour la course, la compétition ou autres.

© COPYRIGHT 1995 IMPRIMÉ AUX ÉTATS-UNIS

IMPRIMÉ AUX ÉTATS-UNIS

Formulaire 4166