

INSTALLATION INSTRUCTIONS
 INSTRUCTIONS D'INSTALLATION
 INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN

FORM NUMBER
 4245

P.O. Box 7224, St. Louis, MO 63177

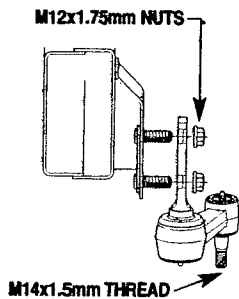
Printed in U.S.A.

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

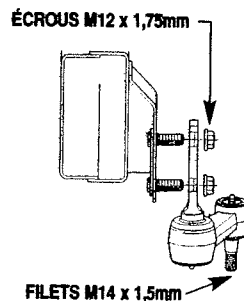
NOTE: Suivre attentivement toutes les instructions d'installation et adopter des mesures de sécurité qui permettent de travailler en toute sécurité.

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

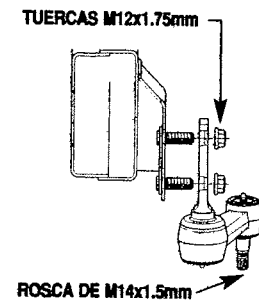
**R1500 & R2500
 W/7500 lb. GVWR**



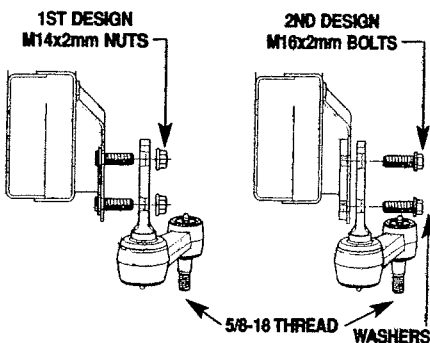
**R1500 et R2500
 AVEC PBV DE 7500 lb**



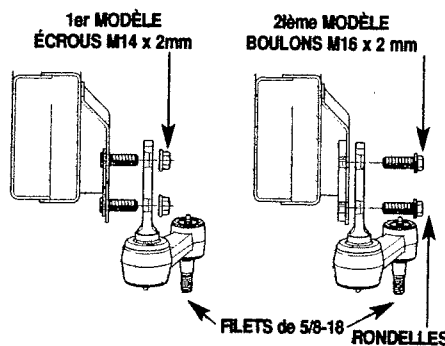
**R1500 y R2500
 con 7500 libras GVWR**



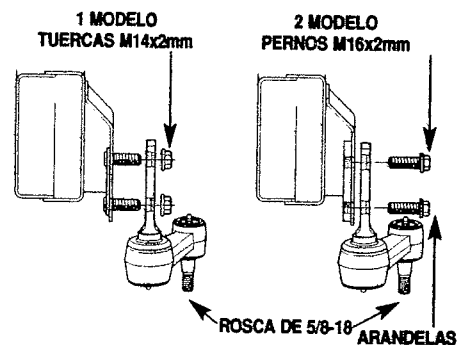
**R2500 W/8800 lb. GVWR
 & R3500 W/I.F.S.**



**R2500 avec PBV de 8800 lb
 et R3500 AVEC I.F.S.**



**R2500 con 8800 libras GVWR
 y R3500 con I.F.S.**



1. Raise vehicle and remove existing idler arm and bracket from center link and frame.
2. Install new grease fittings and seals on new idler arm as supplied.
3. Attach idler arm bracket to frame side rail with the original stud plate and nuts or bolts with washers. (See illustration.) Torque bolt or nut as specified.
 M12x1.75 Nut; 60 ft.-lbs. (81 N-m)
 M14x2 Nut; 70 ft.-lbs. (94 N-m)

1. Lever le véhicule et enlever le bras de renvoi existant et le support de la barre d'accouplement et du cadre.
2. Installer les nouveaux graisseurs et joints d'étanchéité sur le nouveau bras de renvoi.
3. Attacher le support de fixation du bras de renvoi aux montants latéraux du cadre à l'aide de la plaque, du goujon et des écrous ou des boulons et des rondelles (voir illustration). Serrer le

1. Levante el vehículo y quite la manga muerta existente de la conexión central y el chasis.
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 tonillos originales. (Mira ilustración.) Tuerza los tornillos a:
 Tuerca M12x1.75; 60 pies/libras. (81•N-m)
 Tuerca M14x2; 70 pies/libras. (94 N•m)

M16x2 Bolt; 200 ft.-lbs. (271 N-m)

4. Attach center link to idler arm stud using slotted nut supplied. Make certain the seal is on the stud. Torque nut to 65 ft.-lbs. (88 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. The 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.

boulon ou l'écrou comme spécifié.

Écrou M12 x 1,75 mm: 60 lb-pi (81 Nm)

Écrou M14 x 2 mm: 70 lb-pi (94 Nm)

Boulon M16 x 2 mm: 200 lb-pi (271 Nm)

4. Attacher la barre d'accouplement au bras de renvoi et au goujon à l'aide de l'écrou crénelé fourni. S'assurer que le joint se trouve sur le goujon. Serrer l'écrou à 65 lb-pi (88 N-m), puis serrer davantage pour aligner la rainure et le trou de goupille. Bloquer avec une goupille.

NOTE: Une fois le serrage complété, repérer le trou de goupille dans le goujon et continuer de serrer jusqu'à ce que la prochaine fente de l'écrou soit alignée avec le trou du goujon. Ne jamais desserrer l'écrou pour effectuer l'alignement avec le trou de goupille. Toujours continuer de serrer jusqu'à la prochaine fente. Installer la goupille et écarter les tiges pour bloquer l'écrou crénelé.

5. Lubrifier le bras de renvoi. Aviser le propriétaire du véhicule à l'effet que ce bras comporte des graisseurs et qu'il doit être lubrifié à tous les 3 200 à 6 400 kilomètres (2 000 à 4000 milles).

6. Une vérification de la géométrie du train avant est recommandée.

NOTE: Il peut y avoir une différence visuelle entre ce bras de renvoi et le vieux bras de renvoi. Cette différence n'influence en rien le fonctionnement du véhicule ou la durée de vie de cet ensemble.

NOTE: Les pièces comprises dans cet ensemble sont conçues pour remplacer les pièces originales du véhicule. Ces pièces ne sont pas conçues pour être installées sur des véhicules dont la suspension ou la direction ont été modifiées pour la course, la compétition ou d'autres fins.

Perno M16x2; 200 pies/libras. (271 N•m)

4. Sujete la espiga de la manga muerta a la conexión central usando la tuerca con ranuras proveída. Asegúrese que el cierre hermético esté en la espiga. Tuerza la tuerca a 65 pies/libras (88 N•m) 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 agujero 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 recomienda 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 reemplazar 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.