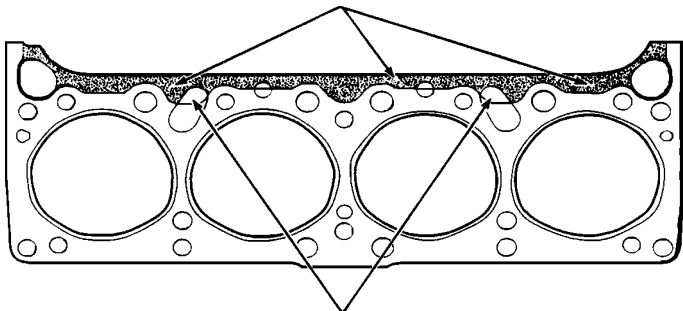




FEL-PRO INSTALLATION TIPS

HEAD GASKET

1. Shaded area of head gasket which falls beyond the edge of the engine castings on models for years 1967 and up will not affect engine performance.



2. Engine performance is not affected by the partial gasket openings visible beyond the edge of the engine castings when head gasket is used on engines after 1966. These late models no longer have oil drain back holes. In order to apply proper clamp load on the head gasket, it is important that:

1. A correct size threading tap should be run into the block bolt holes, well below the maximum depth of bolt penetration, to insure "bottoming" of the bolts when tightened to the correct torque level.
2. Bolt threads should be thoroughly cleaned with a wire brush.
3. A good grade of gasket sealer should be applied to all bolt threads which enter water jackets to prevent leakage past the bolts.

Bolts which do not enter water jackets should be lightly oiled.

©2003 Federal Mogul Corporation
Printed in U.S.A.

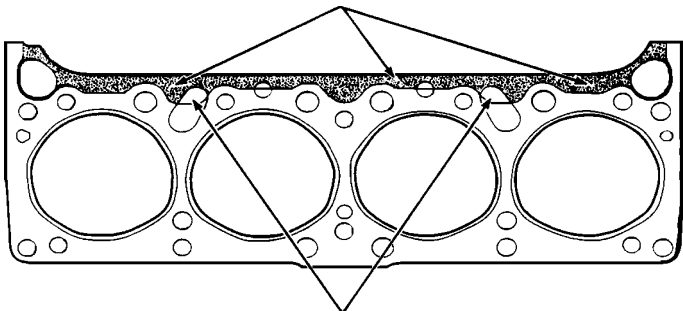
Form No. I-904 (Rev. 1/03)



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

HEAD GASKET

1. Shaded area of head gasket which falls beyond the edge of the engine castings on models for years 1967 and up will not affect engine performance.



2. Engine performance is not affected by the partial gasket openings visible beyond the edge of the engine castings when head gasket is used on engines after 1966. These late models no longer have oil drain back holes. In order to apply proper clamp load on the head gasket, it is important that:

1. A correct size threading tap should be run into the block bolt holes, well below the maximum depth of bolt penetration, to insure "bottoming" of the bolts when tightened to the correct torque level.
2. Bolt threads should be thoroughly cleaned with a wire brush.
3. A good grade of gasket sealer should be applied to all bolt threads which enter water jackets to prevent leakage past the bolts.

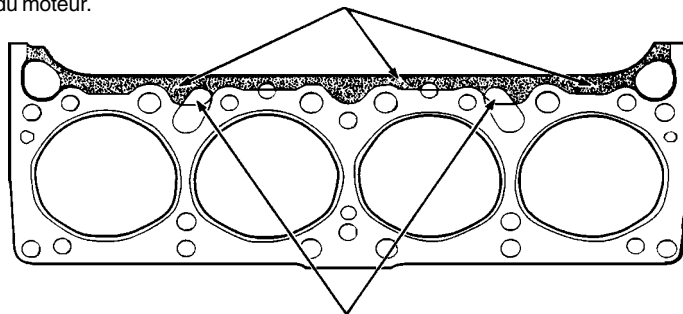
Bolts which do not enter water jackets should be lightly oiled.

©2003 Federal Mogul Corporation
Printed in U.S.A.

Form No. I-904 (Rev. 1/03)

JOINT DE CULASSE

1. La partie du joint de culasse qui se trouve derrière le bord du moulage du bloc moteur sur les modèles conçus à partir de 1967 ne changent pas la capacité du moteur.



2. La capacité du moteur n'est pas changée par les ouvertures partielles du joint visibles derrière le bord du bloc moteur quand le joint de culasse est utilisé sur les moteurs conçus après 1966. Ces derniers modèles ne sont plus équipés de trous arrière de drainage de l'huile. Afin que la pression de serrage sur le joint de culasse soit correcte, il est important:

1. De faire passer un taraud à la bonne dimension dans les trous de serrage du bloc, sur une profondeur bien supérieure à la longueur des vis, afin d'éviter qu'elles ne viennent talonner pendant le serrage;
2. De bien nettoyer les filets des vis avec une brosse métallique;
3. D'utiliser un mastic à joint de bonne qualité sur les filets de tous les vis qui pénètrent dans les chemises afin d'assurer l'étanchéité autour de celles-ci.

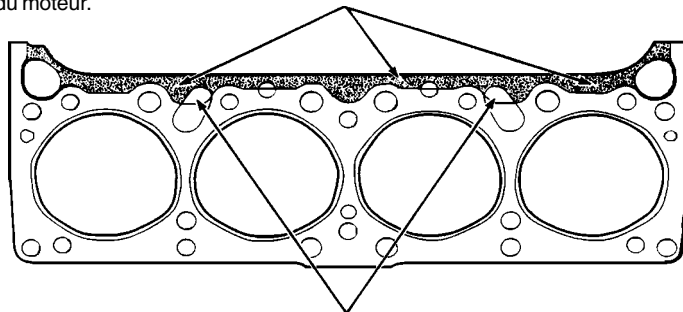
Lubrifier légèrement les vis qui ne pénétrèrent pas dans les chemises.

Imprimé Aux Etats-Unis

Formule No. I-904 (Rev. 1/03)

JOINT DE CULASSE

1. La partie du joint de culasse qui se trouve derrière le bord du moulage du bloc moteur sur les modèles conçus à partir de 1967 ne changent pas la capacité du moteur.



2. La capacité du moteur n'est pas changée par les ouvertures partielles du joint visibles derrière le bord du bloc moteur quand le joint de culasse est utilisé sur les moteurs conçus après 1966. Ces derniers modèles ne sont plus équipés de trous arrière de drainage de l'huile. Afin que la pression de serrage sur le joint de culasse soit correcte, il est important:

1. De faire passer un taraud à la bonne dimension dans les trous de serrage du bloc, sur une profondeur bien supérieure à la longueur des vis, afin d'éviter qu'elles ne viennent talonner pendant le serrage;
2. De bien nettoyer les filets des vis avec une brosse métallique;
3. D'utiliser un mastic à joint de bonne qualité sur les filets de tous les vis qui pénètrent dans les chemises afin d'assurer l'étanchéité autour de celles-ci.

Lubrifier légèrement les vis qui ne pénétrèrent pas dans les chemises.

Imprimé Aux Etats-Unis

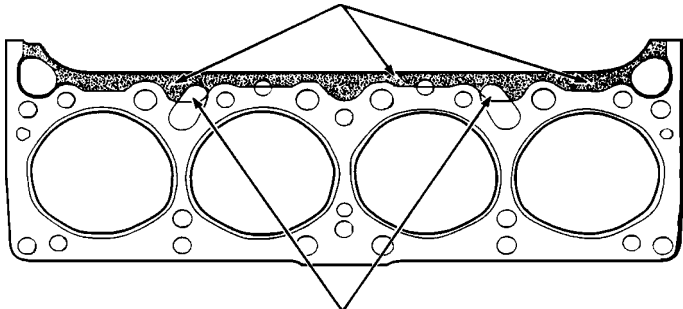
Formule No. I-904 (Rev. 1/03)



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

HEAD GASKET

1. Shaded area of head gasket which falls beyond the edge of the engine castings on models for years 1967 and up will not affect engine performance.



2. Engine performance is not affected by the partial gasket openings visible beyond the edge of the engine castings when head gasket is used on engines after 1966. These late models no longer have oil drain back holes. In order to apply proper clamp load on the head gasket, it is important that:

1. A correct size threading tap should be run into the block bolt holes, well below the maximum depth of bolt penetration, to insure "bottoming" of the bolts when tightened to the correct torque level.
2. Bolt threads should be thoroughly cleaned with a wire brush.
3. A good grade of gasket sealer should be applied to all bolt threads which enter water jackets to prevent leakage past the bolts.

Bolts which do not enter water jackets should be lightly oiled.

©2003 Federal Mogul Corporation
Printed in U.S.A.

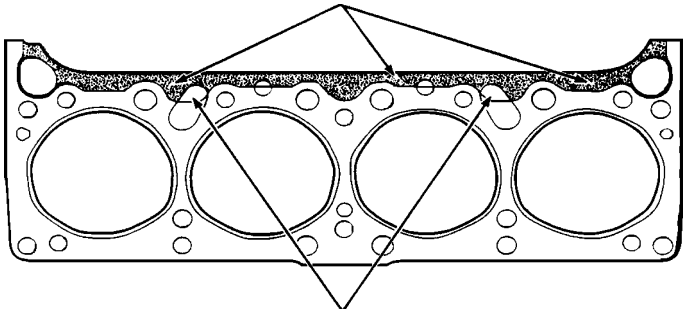
Form No. I-904 (Rev. 1/03)



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

HEAD GASKET

1. Shaded area of head gasket which falls beyond the edge of the engine castings on models for years 1967 and up will not affect engine performance.



2. Engine performance is not affected by the partial gasket openings visible beyond the edge of the engine castings when head gasket is used on engines after 1966. These late models no longer have oil drain back holes. In order to apply proper clamp load on the head gasket, it is important that:

1. A correct size threading tap should be run into the block bolt holes, well below the maximum depth of bolt penetration, to insure "bottoming" of the bolts when tightened to the correct torque level.
2. Bolt threads should be thoroughly cleaned with a wire brush.
3. A good grade of gasket sealer should be applied to all bolt threads which enter water jackets to prevent leakage past the bolts.

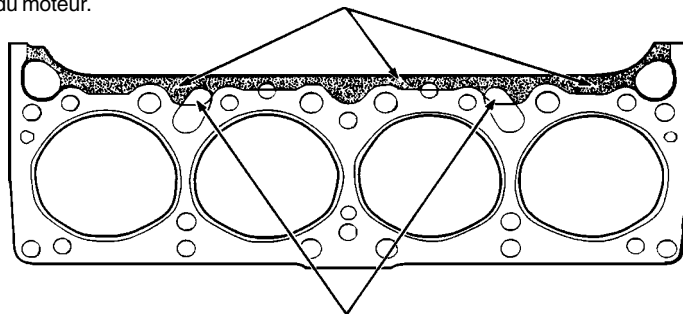
Bolts which do not enter water jackets should be lightly oiled.

©2003 Federal Mogul Corporation
Printed in U.S.A.

Form No. I-904 (Rev. 1/03)

JOINT DE CULASSE

1. La partie du joint de culasse qui se trouve derrière le bord du moulage du bloc moteur sur les modèles conçus à partir de 1967 ne changent pas la capacité du moteur.



2. La capacité du moteur n'est pas changée par les ouvertures partielles du joint visibles derrière le bord du bloc moteur quand le joint de culasse est utilisé sur les moteurs conçus après 1966. Ces derniers modèles ne sont plus équipés de trous arrière de drainage de l'huile. Afin que la pression de serrage sur le joint de culasse soit correcte, il est important:

1. De faire passer un taraud à la bonne dimension dans les trous de serrage du bloc, sur une profondeur bien supérieure à la longueur des vis, afin d'éviter qu'elles ne viennent talonner pendant le serrage;
2. De bien nettoyer les filets des vis avec une brosse métallique;
3. D'utiliser un mastic à joint de bonne qualité sur les filets de tous les vis qui pénètrent dans les chemises afin d'assurer l'étanchéité autour de celles-ci.

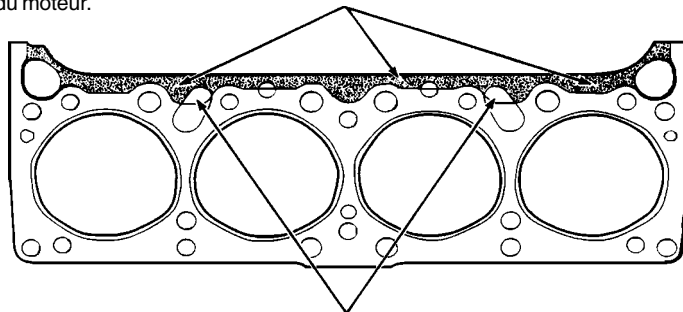
Lubrifier légèrement les vis qui ne pénétrèrent pas dans les chemises.

Imprimé Aux Etats-Unis

Formule No. I-904 (Rev. 1/03)

JOINT DE CULASSE

1. La partie du joint de culasse qui se trouve derrière le bord du moulage du bloc moteur sur les modèles conçus à partir de 1967 ne changent pas la capacité du moteur.



2. La capacité du moteur n'est pas changée par les ouvertures partielles du joint visibles derrière le bord du bloc moteur quand le joint de culasse est utilisé sur les moteurs conçus après 1966. Ces derniers modèles ne sont plus équipés de trous arrière de drainage de l'huile. Afin que la pression de serrage sur le joint de culasse soit correcte, il est important:

1. De faire passer un taraud à la bonne dimension dans les trous de serrage du bloc, sur une profondeur bien supérieure à la longueur des vis, afin d'éviter qu'elles ne viennent talonner pendant le serrage;
2. De bien nettoyer les filets des vis avec une brosse métallique;
3. D'utiliser un mastic à joint de bonne qualité sur les filets de tous les vis qui pénètrent dans les chemises afin d'assurer l'étanchéité autour de celles-ci.

Lubrifier légèrement les vis qui ne pénétrèrent pas dans les chemises.

Imprimé Aux Etats-Unis

Formule No. I-904 (Rev. 1/03)