

NETTOYEZ LES SURFACES DE CONTACT.

VERIFIEZ QUE LA TETE ET LE BLOC sont plats. Reportez-vous au manuel du constructeur original de matériel pour déterminer les tolérances de planéité et les limites de réusinage.

DEGAGEZ TOUS LESTROUS FILETES dans le bloc en utilisant un taraud sous-dimensionné. Nettoyez bien sous la profondeur maximum de pénétration du boulon pour retirer le produit d'étanchéité ou la corrosion. Avec une brosse métallique, retirez tout résidu.

LUBRIFIEZ LE DESSOUS des têtes de boulon, des rondelles et des écrous soit avec de l'huile de course, du pré-lubrifiant de came moly ou anti-grippage. NE PAS utiliser de la graisse EP. Les boulons qui **entrent** dans les chemises d'eau nécessitent un produit d'étanchéité flexible non-durcissant sur les filetages.

FIXEZ ET ALIGNEZ LE JOINT EN RESPECTANT TOUTE INDICATION DE SENS PORTEE PAR LE JOINT. En l'absence de telles indications, il vous suffit de mettre le joint en place en l'adaptant à la surface du bloc-moteur.

REINSTALLEZ LES TETES SUR LE BLOC. Serrez tous les boulons et tous les goujons conformément aux spécifications du fabricant de fixations en suivant la séquence de serrage recommandée par le constructeur original de matériel.

Resserrez les fixations en 4 étapes régulières au couple spécifié, avec un mouvement régulier et uniforme avec une clé dynamométrique. Sinon, il y a risque de perte de force de serrage, jusqu'à 20% sous la force de serrage normale.

ATTENDEZ 10 MINUTES APRES LA PROCEDURE DE SERRAGE. Desserrez les boulons un par un et resserrez-les selon les spécifications. Ceci assure un serrage régulier de la garniture et réduit le risque de boulons mal serrés.

LE RESSERRAGE DES BOULONS ET DES GOUJONS est recommandé dans les conditions extrêmes, telles que la course, pour rétablir la charge de serrage maximum. **Après** un échauffement et un refroidissement complets du moteur, resserrez les boulons et les goujons aux spécifications précédemment recommandées.



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

HEAD GASKET

IMPORTANT: This gasket fits wedge engines without modifications. To fit a hemi, use a standard hemi head gasket as a template and cut push rod clearance on each end of the gasket.

To avoid possible combustion and coolant leaks on production wedge and hemi blocks, the 1/4" holes at each end of the head and block should be plugged and milled flat.

CLEAN MATING SURFACES

CHECK HEAD AND BLOCK for flatness. Refer to OEM Manual to determine flatness tolerances and resurfacing limitations.

CLEAR ALL THREADED HOLES in the block by using a under-size tap. Clean well below the maximum depth of the bolt penetration to remove any sealer and/or corrosion. Using a wire brush, clean out any residue.

LUBRICATE THE UNDERSIDE of the bolt heads, washers and nuts with either racing oil, moly cam pre-lube or anti-seize. DO NOT use EP grease. The bolts which **enter** the water jackets require a pliable non-hardening sealer on the threads.

ATTACH AND ALIGN GASKET FOLLOWING ANY DIRECTIONAL MARKINGS SHOWN ON THE GASKET. If no markings exist, simply install the gasket by matching the gasket to engine deck surface.

REINSTALL HEADS TO BLOCK. Torque all bolts/studs to the Fastener Manufacturer's specifications following the OEM recommended torque sequence.

Tighten the fasteners in 4 even steps up to the specified torque. Failure to use a smooth even motion with a torque wrench can result in clamp loads as much as 20% below normal.

WAIT 10 MINUTES FOLLOWING THE TORQUING PROCEDURE. Loosen each bolt/stud one at a time and retorque to specifications. This will provide even clamping of the gasket and reduces the chance of improperly torqued fasteners.

RETORQUING OF BOLTS/STUDS is recommended in extreme conditions, such as racing, to restore the maximum clamp load. **After** a complete engine warmup and cool down, retorque the bolts/studs to the previously recommended specifications.

JOINT DE CLASSE

IMPORTANT: ce joint s'adapte à un moteur de course sans modifications. Pour adapter à un moteur Chrysler de course, utiliser un joint de culasse standard de moteur Chrysler comme modèle, et couper l'excès de bielle à chaque bout du joint.

Pour éviter toute possibilité de combustion ou de fuite de liquide de refroidissement sur les blocs-moteur de course et Chrysler de course, colmater et aplatir par moletage les trous de 1/4 de pouce à chaque extrémité de la culasse et du bloc-moteur.

NETTOYEZ LES SURFACES DE CONTACT.

VERIFIEZ QUE LA TETE ET LE BLOC sont plats. Reportez-vous au manuel du constructeur original de matériel pour déterminer les tolérances de planéité et les limites de réusinage.

DEGAGEZ TOUS LESTROUS FILETES dans le bloc en utilisant un taraud sous-dimensionné. Nettoyez bien sous la profondeur maximum de pénétration du boulon pour retirer le produit d'étanchéité ou la corrosion. Avec une brosse métallique, retirez tout résidu.

LUBRIFIEZ LE DESSOUS des têtes de boulon, des rondelles et des écrous soit avec de l'huile de course, du pré-lubrifiant de came moly ou anti-grippage. NE PAS utiliser de la graisse EP. Les boulons qui **entrent** dans les chemises d'eau nécessitent un produit d'étanchéité flexible non-durcissant sur les filetages.

FIXEZ ET ALIGNEZ LE JOINT EN RESPECTANT TOUTE INDICATION DE SENS PORTEE PAR LE JOINT. En l'absence de telles indications, il vous suffit de mettre le joint en place en l'adaptant à la surface du bloc-moteur.

REINSTALLEZ LES TETES SUR LE BLOC. Serrez tous les boulons et tous les goujons conformément aux spécifications du fabricant de fixations en suivant la séquence de serrage recommandée par le constructeur original de matériel.

Resserrez les fixations en 4 étapes régulières au couple spécifié, avec un mouvement régulier et uniforme avec une clé dynamométrique. Sinon, il y a risque de perte de force de serrage, jusqu'à 20% sous la force de serrage normale.

ATTENDEZ 10 MINUTES APRES LA PROCEDURE DE SERRAGE. Desserrez les boulons un par un et resserrez-les selon les spécifications. Ceci assure un serrage régulier de la garniture et réduit le risque de boulons mal serrés.

LE RESSERRAGE DES BOULONS ET DES GOUJONS est recommandé dans les conditions extrêmes, telles que la course, pour rétablir la charge de serrage maximum. **Après** un échauffement et un refroidissement complets du moteur, resserrez les boulons et les goujons aux spécifications précédemment recommandées.



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

HEAD GASKET

IMPORTANT: This gasket fits wedge engines without modifications. To fit a hemi, use a standard hemi head gasket as a template and cut push rod clearance on each end of the gasket.

To avoid possible combustion and coolant leaks on production wedge and hemi blocks, the 1/4" holes at each end of the head and block should be plugged and milled flat.

CLEAN MATING SURFACES

CHECK HEAD AND BLOCK for flatness. Refer to OEM Manual to determine flatness tolerances and resurfacing limitations.

CLEAR ALL THREADED HOLES in the block by using a under-size tap. Clean well below the maximum depth of the bolt penetration to remove any sealer and/or corrosion. Using a wire brush, clean out any residue.

LUBRICATE THE UNDERSIDE of the bolt heads, washers and nuts with either racing oil, moly cam pre-lube or anti-seize. DO NOT use EP grease. The bolts which **enter** the water jackets require a pliable non-hardening sealer on the threads.

ATTACH AND ALIGN GASKET FOLLOWING ANY DIRECTIONAL MARKINGS SHOWN ON THE GASKET. If no markings exist, simply install the gasket by matching the gasket to engine deck surface.

REINSTALL HEADS TO BLOCK. Torque all bolts/studs to the Fastener Manufacturer's specifications following the OEM recommended torque sequence.

Tighten the fasteners in 4 even steps up to the specified torque. Failure to use a smooth even motion with a torque wrench can result in clamp loads as much as 20% below normal.

WAIT 10 MINUTES FOLLOWING THE TORQUING PROCEDURE. Loosen each bolt/stud one at a time and retorque to specifications. This will provide even clamping of the gasket and reduces the chance of improperly torqued fasteners.

RETORQUING OF BOLTS/STUDS is recommended in extreme conditions, such as racing, to restore the maximum clamp load. **After** a complete engine warmup and cool down, retorque the bolts/studs to the previously recommended specifications.

JOINT DE CLASSE

IMPORTANT: ce joint s'adapte à un moteur de course sans modifications. Pour adapter à un moteur Chrysler de course, utiliser un joint de culasse standard de moteur Chrysler comme modèle, et couper l'excès de bielle à chaque bout du joint.

Pour éviter toute possibilité de combustion ou de fuite de liquide de refroidissement sur les blocs-moteur de course et Chrysler de course, colmater et aplatir par moletage les trous de 1/4 de pouce à chaque extrémité de la culasse et du bloc-moteur.