

Cette garniture superieure est le resultat d'une recherche intensive et d'un cntrole de qualite rigoureux. Neanmoins, aucune garniture n'est superieure a la qaulite de son installation.

JOINT DE PALIER ARRIERE PRINCIPAL N° 2900

ATTENTION: NE JAMAIS INSTALLER UN JOINT SANS LA PROTECTION D'UN LUBRIFIANT DE RODAGE.

IMPORTANT: Ce joint est conçu pour les blocs aux dimensions de logement de joint standard. Le diamètre correct du tourillon du joint de vilebrequin est de 2,430 a 2,432 pouces et l'alesage correcte de logement de 2,777 a 2,779 pouces.

Pour les blocs 400 ayant un alesage du logement de scellement ouvert a le taille principale du 400 (2,641 pouces), utiliser Fel-Pro No. 2909.

Les test ont montre que la majorite des fuites du joint arriere principal peuvent etre evitees si les proceures indiquees ci-dessous sont suivies:

1. **NETTOYER A FOND LE BLOC**, le couvercle du palier et le vilebrequin pour eliminaer toute matiere etranegere.
2. **EBARBER LE COTE TRANCHANT** ou l'alesage du looment de scellement rejoint la surface du couverle et du bloc. Cela evitera de "racier" le cote arriere du joint durant l'installation.
3. **INSTALLER LES MOITIES DU JOINT** avec la levre d'etancheite vers l'annt du moteur.
4. **DECALER LES LIGNES DE SEPARATION DU JOINT** d'environ .95cm de la surface du couverle et du bloc.
5. **APPLIQUER UNE FINE COUCHE** de scellement de silicone aux extremités du joint qui dépassent du couvercle et du bloc, et le long du chanfrein aux cotes du couvercle.
6. **LUBRIFIER LA LEVRE D'ETANCHEITE ET LE VILEBREQUIN** avec de l'huile ou de la graisse. NOTE: Utiliser une graisse si une longue periode de temps va s'écouler avant le demarrage.
7. **INSTALLER LE COUVERCLE ET ETABLIR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN** selon les specifications du fabricant.
8. **ELIMINER TOUT EXCES DE RTV** pouvant s'etre epanchee autour du joint et du couvercle.

ESSAYER DE FAIRE TOURNER LE MOTEUR. Verifier toutes les surfaces de jointement soigneusmenet pour s'assurer que tous les scellements aient tenu durent l'operation.

Imprime Aux Etats-Unis

Formule No. I-949 (10/03)



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

Fel-Pro products are the result of exhaustive research and strict quality control. However, no sealing product is better than the quality of its installation.

NO. 2900 REAR MAIN BEARING SEAL

CAUTION: NEVER INSTALL ANY SEAL WITHOUT BREAK-IN LUBRICANT PROTECTION.

IMPORTANT: This seal is designed to fit blocks with standard seal housing dimensions. The correct cranksaft seal journal diameter is 2.430"-2.432", and the correct housing bore is 2.777"-2.779".

For 400 blocks that have the seal housing bore opened up to the 400 main size (2.841"), use Fel-Pro No. 2909.

Testing has shown that the majority of rear main seal leaks can be avoided if the following procedures are followed:

1. **THOROUGHLY CLEAN ALL FOREIGN MATERIAL FROM** block, bearing camp and crankshaft.
2. **DEBUR THE SHARP EDGE** where the seal housing bore meets the mating surfaces of the cap and block. This will prevent "shaving" the back side of the seal during installation.
3. **INSTALL THE SEAL HALVES** with the sealing lip toward the front of the engine.
4. **OFFSET THE SEAL PARTING LINES** 3/8" from the cap and block surfaces.
5. **SPARINGLY, APPLY A THIN FILM** of silicone sealer to the seal ends that protrude from the cap and block, and along the chamber at the sides of the cap.
6. **LUBRICATE THE SEAL LIP AND CRANKSHAFT** with oil or grease. NOTE: Use grease if there will be a long period of time before startup.
7. **INSTALL THE CAP AND SET THE CRANK END PLAY** per manufacturers specs.
8. **REMOVE ANY EXCESS SEALER** that may have squeezed out around the seal and cap.

TEST RUN ENGINE. Check all mating areas thoroughly to determine that all seals hold during operation.

Cette garniture superieure est le resultat d'une recherche intensive et d'un cntrole de qualite rigoureux. Neanmoins, aucune garniture n'est superieure a la qaulite de son installation.

JOINT DE PALIER ARRIERE PRINCIPAL N° 2900

ATTENTION: NE JAMAIS INSTALLER UN JOINT SANS LA PROTECTION D'UN LUBRIFIANT DE RODAGE.

IMPORTANT: Ce joint est conçu pour les blocs aux dimensions de logement de joint standard. Le diamètre correct du tourillon du joint de vilebrequin est de 2,430 a 2,432 pouces et l'alesage correcte de logement de 2,777 a 2,779 pouces.

Pour les blocs 400 ayant un alesage du logement de scellement ouvert a le taille principale du 400 (2,641 pouces), utiliser Fel-Pro No. 2909.

Les test ont montre que la majorite des fuites du joint arriere principal peuvent etre evitees si les proceures indiquees ci-dessous sont suivies:

1. **NETTOYER A FOND LE BLOC**, le couvercle du palier et le vilebrequin pour eliminaer toute matiere etranegere.
2. **EBARBER LE COTE TRANCHANT** ou l'alesage du looment de scellement rejoint la surface du couverle et du bloc. Cela evitera de "racier" le cote arriere du joint durant l'installation.
3. **INSTALLER LES MOITIES DU JOINT** avec la levre d'etancheite vers l'annt du moteur.
4. **DECALER LES LIGNES DE SEPARATION DU JOINT** d'environ .95cm de la surface du couverle et du bloc.
5. **APPLIQUER UNE FINE COUCHE** de scellement de silicone aux extremités du joint qui dépassent du couvercle et du bloc, et le long du chanfrein aux cotes du couvercle.
6. **LUBRIFIER LA LEVRE D'ETANCHEITE ET LE VILEBREQUIN** avec de l'huile ou de la graisse. NOTE: Utiliser une graisse si une longue periode de temps va s'écouler avant le demarrage.
7. **INSTALLER LE COUVERCLE ET ETABLIR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN** selon les specifications du fabricant.
8. **ELIMINER TOUT EXCES DE RTV** pouvant s'etre epanchee autour du joint et du couvercle.

ESSAYER DE FAIRE TOURNER LE MOTEUR. Verifier toutes les surfaces de jointement soigneusmenet pour s'assurer que tous les scellements aient tenu durent l'operation.

Imprime Aux Etats-Unis

Formule No. I-949 (10/03)



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

Fel-Pro products are the result of exhaustive research and strict quality control. However, no sealing product is better than the quality of its installation.

NO. 2900 REAR MAIN BEARING SEAL

CAUTION: NEVER INSTALL ANY SEAL WITHOUT BREAK-IN LUBRICANT PROTECTION.

IMPORTANT: This seal is designed to fit blocks with standard seal housing dimensions. The correct cranksaft seal journal diameter is 2.430"-2.432", and the correct housing bore is 2.777"-2.779".

For 400 blocks that have the seal housing bore opened up to the 400 main size (2.841"), use Fel-Pro No. 2909.

Testing has shown that the majority of rear main seal leaks can be avoided if the following procedures are followed:

1. **THOROUGHLY CLEAN ALL FOREIGN MATERIAL FROM** block, bearing camp and crankshaft.
2. **DEBUR THE SHARP EDGE** where the seal housing bore meets the mating surfaces of the cap and block. This will prevent "shaving" the back side of the seal during installation.
3. **INSTALL THE SEAL HALVES** with the sealing lip toward the front of the engine.
4. **OFFSET THE SEAL PARTING LINES** 3/8" from the cap and block surfaces.
5. **SPARINGLY, APPLY A THIN FILM** of silicone sealer to the seal ends that protrude from the cap and block, and along the chamber at the sides of the cap.
6. **LUBRICATE THE SEAL LIP AND CRANKSHAFT** with oil or grease. NOTE: Use grease if there will be a long period of time before startup.
7. **INSTALL THE CAP AND SET THE CRANK END PLAY** per manufacturers specs.
8. **REMOVE ANY EXCESS SEALER** that may have squeezed out around the seal and cap.

TEST RUN ENGINE. Check all mating areas thoroughly to determine that all seals hold during operation.



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

Fel-Pro products are the result of exhaustive research and strict quality control. However, no sealing product is better than the quality of its installation.

NO. 2900 REAR MAIN BEARING SEAL

CAUTION: NEVER INSTALL ANY SEAL WITHOUT BREAK-IN LUBRICANT PROTECTION.

IMPORTANT: This seal is designed to fit blocks with standard seal housing dimensions. The correct cranksaft seal journal diameter is 2.430"-2.432", and the correct housing bore is 2.777"-2.779".

For 400 blocks that have the seal housing bore opened up to the 400 main size (2.841"), use Fel-Pro No. 2909.

Testing has shown that the majority of rear main seal leaks can be avoided if the following procedures are followed:

1. **THOROUGHLY CLEAN ALL FOREIGN MATERIAL FROM** block, bearing camp and crankshaft.
2. **DEBUR THE SHARP EDGE** where the seal housing bore meets the mating surfaces of the cap and block. This will prevent "shaving" the back side of the seal during installation.
3. **INSTALL THE SEAL HALVES** with the sealing lip toward the front of the engine.
4. **OFFSET THE SEAL PARTING LINES** 3/8" from the cap and block surfaces.
5. **SPARINGLY, APPLY A THIN FILM** of silicone sealer to the seal ends that protrude from the cap and block, and along the chamber at the sides of the cap.
6. **LUBRICATE THE SEAL LIP AND CRANKSHAFT** with oil or grease. NOTE: Use grease if there will be a long period of time before startup.
7. **INSTALL THE CAP AND SET THE CRANK END PLAY** per manufacturers specs.
8. **REMOVE ANY EXCESS SEALER** that may have squeezed out around the seal and cap.

TEST RUN ENGINE. Check all mating areas thoroughly to determine that all seals hold during operation.

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

Form No. I-949 (1/03)

Cette garniture superieure est le resultat d'une recherche intensive et d'un cntrole de qualite rigoureux. Neanmoins, aucune garniture n'est superieure a la qaulite de son installation.

JOINT DE PALIER ARRIERE PRINCIPAL NO 2900

ATTENTION: NE JAMAIS INSTALLER UN JOINT SANS LA PROTECTION D'UN LUBRIFIANT DE RODAGE.

IMPORTANT: Ce joint est concu pour les blocs aux dimensions de logement de joint standard. Le diametre correct du tourillon du joint de vilebrequin est de 2,430 a 2,432 poucesm et l'alesage correcte de logement de 2,777 a 2,779 pouces.

Pour les blocs 400 ayant un alesage du logement de scellement ouvert a le taille principale du 400 (2,641 pouces), utiliser Fel-Pro No. 2909.

Les test ont montre que la majorite des fuites du joint arriere principal peuvent etre evitees si les proceures indiquees ci-dessous sont suivies:

1. **NETTOYER A FOND LE BLOC**, le couvercle du palier et le vilebrequin pour eliminaer toute matiere etranegere.
2. **EBARBER LE COTE TRANCHANT** ou l'alesage du looment de scellement rejoint la surface du couverle et du bloc. Cela evitera de "racier" le cote arriere du joint durant l'installation.
3. **INSTALLER LES MOITIES DU JOINT** avec la levre d'etancheite vers l'annt du moteur.
4. **DECALER LES LIGNES DE SEPARATION DU JOINT** d'environ .95cm de la surface du couverle et du bloc.
5. **APPLIQUER UNE FINE COUCHE** de scellement de silicone aux extremités du joint qui dépassent du couvercle et du bloc, et le long du chanfrein aux cotes du couvercle.
6. **LUBRIFIER LA LEVRE D'ETANCHEITE ET LE VILEBREQUIN** avec de l'huile ou de la graisse. NOTE: Utiliser une graisse si une longue periode de temps va s'ecouler avant le demarrage.
7. **INSTALLER LE COUVERCLE ET ETABLIR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN** seion les specifications du fabricant.
8. **ELIMINER TOUT EXCES DE RTV** pouvant s'etre epanchee autour du joint et du couvercle.

ESSAYER DE FAIRE TOURNER LE MOTEUR. VErifier toutes les surfaces de jointement soigneusmenet pour s'assurer que tous les scellements aient tenu durent l'operation.



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

Fel-Pro products are the result of exhaustive research and strict quality control. However, no sealing product is better than the quality of its installation.

NO. 2900 REAR MAIN BEARING SEAL

CAUTION: NEVER INSTALL ANY SEAL WITHOUT BREAK-IN LUBRICANT PROTECTION.

IMPORTANT: This seal is designed to fit blocks with standard seal housing dimensions. The correct cranksaft seal journal diameter is 2.430"-2.432", and the correct housing bore is 2.777"-2.779".

For 400 blocks that have the seal housing bore opened up to the 400 main size (2.841"), use Fel-Pro No. 2909.

Testing has shown that the majority of rear main seal leaks can be avoided if the following procedures are followed:

1. **THOROUGHLY CLEAN ALL FOREIGN MATERIAL FROM** block, bearing camp and crankshaft.
2. **DEBUR THE SHARP EDGE** where the seal housing bore meets the mating surfaces of the cap and block. This will prevent "shaving" the back side of the seal during installation.
3. **INSTALL THE SEAL HALVES** with the sealing lip toward the front of the engine.
4. **OFFSET THE SEAL PARTING LINES** 3/8" from the cap and block surfaces.
5. **SPARINGLY, APPLY A THIN FILM** of silicone sealer to the seal ends that protrude from the cap and block, and along the chamber at the sides of the cap.
6. **LUBRICATE THE SEAL LIP AND CRANKSHAFT** with oil or grease. NOTE: Use grease if there will be a long period of time before startup.
7. **INSTALL THE CAP AND SET THE CRANK END PLAY** per manufacturers specs.
8. **REMOVE ANY EXCESS SEALER** that may have squeezed out around the seal and cap.

TEST RUN ENGINE. Check all mating areas thoroughly to determine that all seals hold during operation.

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

Form No. I-949 (1/03)

Cette garniture superieure est le resultat d'une recherche intensive et d'un cntrole de qualite rigoureux. Neanmoins, aucune garniture n'est superieure a la qaulite de son installation.

JOINT DE PALIER ARRIERE PRINCIPAL NO 2900

ATTENTION: NE JAMAIS INSTALLER UN JOINT SANS LA PROTECTION D'UN LUBRIFIANT DE RODAGE.

IMPORTANT: Ce joint est concu pour les blocs aux dimensions de logement de joint standard. Le diametre correct du tourillon du joint de vilebrequin est de 2,430 a 2,432 poucesm et l'alesage correcte de logement de 2,777 a 2,779 pouces.

Pour les blocs 400 ayant un alesage du logement de scellement ouvert a le taille principale du 400 (2,641 pouces), utiliser Fel-Pro No. 2909.

Les test ont montre que la majorite des fuites du joint arriere principal peuvent etre evitees si les proceures indiquees ci-dessous sont suivies:

1. **NETTOYER A FOND LE BLOC**, le couvercle du palier et le vilebrequin pour eliminaer toute matiere etranegere.
2. **EBARBER LE COTE TRANCHANT** ou l'alesage du looment de scellement rejoint la surface du couverle et du bloc. Cela evitera de "racier" le cote arriere du joint durant l'installation.
3. **INSTALLER LES MOITIES DU JOINT** avec la levre d'etancheite vers l'annt du moteur.
4. **DECALER LES LIGNES DE SEPARATION DU JOINT** d'environ .95cm de la surface du couverle et du bloc.
5. **APPLIQUER UNE FINE COUCHE** de scellement de silicone aux extremités du joint qui dépassent du couvercle et du bloc, et le long du chanfrein aux cotes du couvercle.
6. **LUBRIFIER LA LEVRE D'ETANCHEITE ET LE VILEBREQUIN** avec de l'huile ou de la graisse. NOTE: Utiliser une graisse si une longue periode de temps va s'ecouler avant le demarrage.
7. **INSTALLER LE COUVERCLE ET ETABLIR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN** seion les specifications du fabricant.
8. **ELIMINER TOUT EXCES DE RTV** pouvant s'etre epanchee autour du joint et du couvercle.

ESSAYER DE FAIRE TOURNER LE MOTEUR. VErifier toutes les surfaces de jointement soigneusmenet pour s'assurer que tous les scellements aient tenu durent l'operation.