



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.

REAR MAIN BEARING SEAL

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

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 cap 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. **CAUTION:** Some caps have a steel pin in the bottom of the seal groove area. Remove before installing a molded rubber seal.
4. **INSTALL THE SEAL HALVES** with the sealing lip toward the front of the engine.
5. **OFFSET THE SEAL PARTING LINES** 3/8" from the cap and block surfaces.
6. **SPARINGLY APPLY A THIN FILM** of silicone sealer, such as RTV Black, to the seal ends that protrude from the cap and block plus along the chamfer at the sides of the cap.
7. **LUBRICATE THE SEAL LIP AND CRANKSHAFT** with oil or grease. NOTE: Use grease if there will be a long period of time before startup.
8. **INSTALL THE CAP AND SET THE CRANK END PLAY** per manufacturers specs.
9. **REMOVE ANY EXCESS RTV** 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.

REAR MAIN BEARING SEAL

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

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 cap 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. **CAUTION:** Some caps have a steel pin in the bottom of the seal groove area. Remove before installing a molded rubber seal.
4. **INSTALL THE SEAL HALVES** with the sealing lip toward the front of the engine.
5. **OFFSET THE SEAL PARTING LINES** 3/8" from the cap and block surfaces.
6. **SPARINGLY APPLY A THIN FILM** of silicone sealer, such as RTV Black, to the seal ends that protrude from the cap and block plus along the chamfer at the sides of the cap.
7. **LUBRICATE THE SEAL LIP AND CRANKSHAFT** with oil or grease. NOTE: Use grease if there will be a long period of time before startup.
8. **INSTALL THE CAP AND SET THE CRANK END PLAY** per manufacturers specs.
9. **REMOVE ANY EXCESS RTV** 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 supérieure est le résultat d'une recherche intensive et d'un contrôle de qualité rigoureux. Néanmoins, aucune garniture n'est supérieure à la qualité de son installation.

JOINT DE PALIER ARRIERE PRINCIPAL

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

Les test ont montré que la majorité des fuites du joint arrière principal peuvent être évitées si les procédures indiquées ci-dessous sont suivies:

1. **NETTOYER A FOND LE BLOC**, le couvercle du palier et le vilebrequin pour éliminer toute matière étrangère.
2. **EBARBER LE COTE TRANCHANT** où l'alésage du logement de scellement rejoint la surface du couvercle et du bloc. Cela évitera de "racler" le côté arrière du joint durant l'installation.
3. **ATTENTION:** Quelques couvercles ont une épingle d'acier au bas de la zone de rainure du joint. L'ôter avant d'installer un joint de caoutchouc moulé.
4. **INSTALLER LES MOITIÉS DU JOINT** avec la lèvre d'étanchéité vers l'anant du moteur.
5. **DECALER LES LIGNES DE SEPARATION DU JOINT** d'environ 0,95cm de la surface du couvercle et du bloc.
6. **APPLIQUER UNE FINE COUCHE** de scellement de sili cone, tel que RTV Black, aux extrémités du joint qui dépassent du couvercle et du bloc, et le long du chanfrein aux côtés du couvercle.
7. **LUBRIFIER LA LEVRE D'ETANCHEITE ET LE VILEBREQUIN** avec de l'huile ou de la graisse si une longue période de temps va s'écouler avant le démarrage.
8. **INSTALLER LE COUVERCLE ET ETABLIR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN** selon les spécifications du fabricant.
9. **ELIMINER TOUT EXCES DE RTV** pouvant s'être épanché autour du joint et du couvercle.

ESSAYER DE FAIRE TOURNER LE MOTEUR. Vérifier toutes les surfaces de jointement soigneusement pour s'assurer que tous les scellements aient tenu durent l'opération.

© 2002 Federal-Mogul Corporation
Form No. I-950 (Rev. 03/02)

Printed in U.S.A.

Cette garniture supérieure est le résultat d'une recherche intensive et d'un contrôle de qualité rigoureux. Néanmoins, aucune garniture n'est supérieure à la qualité de son installation.

JOINT DE PALIER ARRIERE PRINCIPAL

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

Les test ont montré que la majorité des fuites du joint arrière principal peuvent être évitées si les procédures indiquées ci-dessous sont suivies:

1. **NETTOYER A FOND LE BLOC**, le couvercle du palier et le vilebrequin pour éliminer toute matière étrangère.
2. **EBARBER LE COTE TRANCHANT** où l'alésage du logement de scellement rejoint la surface du couvercle et du bloc. Cela évitera de "racler" le côté arrière du joint durant l'installation.
3. **ATTENTION:** Quelques couvercles ont une épingle d'acier au bas de la zone de rainure du joint. L'ôter avant d'installer un joint de caoutchouc moulé.
4. **INSTALLER LES MOITIÉS DU JOINT** avec la lèvre d'étanchéité vers l'anant du moteur.
5. **DECALER LES LIGNES DE SEPARATION DU JOINT** d'environ 0,95cm de la surface du couvercle et du bloc.
6. **APPLIQUER UNE FINE COUCHE** de scellement de sili cone, tel que RTV Black, aux extrémités du joint qui dépassent du couvercle et du bloc, et le long du chanfrein aux côtés du couvercle.
7. **LUBRIFIER LA LEVRE D'ETANCHEITE ET LE VILEBREQUIN** avec de l'huile ou de la graisse si une longue période de temps va s'écouler avant le démarrage.
8. **INSTALLER LE COUVERCLE ET ETABLIR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN** selon les spécifications du fabricant.
9. **ELIMINER TOUT EXCES DE RTV** pouvant s'être épanché autour du joint et du couvercle.

ESSAYER DE FAIRE TOURNER LE MOTEUR. Vérifier toutes les surfaces de jointement soigneusement pour s'assurer que tous les scellements aient tenu durent l'opération.

© 2002 Federal-Mogul Corporation
Form No. I-950 (Rev. 03/02)

Printed in U.S.A.

Cut to 3 X 4.5



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.

REAR MAIN BEARING SEAL

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

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 cap 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. **CAUTION:** Some caps have a steel pin in the bottom of the seal groove area. Remove before installing a molded rubber seal.
4. **INSTALL THE SEAL HALVES** with the sealing lip toward the front of the engine.
5. **OFFSET THE SEAL PARTING LINES** 3/8" from the cap and block surfaces.
6. **SPARINGLY APPLY A THIN FILM** of silicone sealer, such as RTV Black, to the seal ends that protrude from the cap and block plus along the chamfer at the sides of the cap.
7. **LUBRICATE THE SEAL LIP AND CRANKSHAFT** with oil or grease. NOTE: Use grease if there will be a long period of time before startup.
8. **INSTALL THE CAP AND SET THE CRANK END PLAY** per manufacturers specs.
9. **REMOVE ANY EXCESS RTV** 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.

REAR MAIN BEARING SEAL

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

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 cap 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. **CAUTION:** Some caps have a steel pin in the bottom of the seal groove area. Remove before installing a molded rubber seal.
4. **INSTALL THE SEAL HALVES** with the sealing lip toward the front of the engine.
5. **OFFSET THE SEAL PARTING LINES** 3/8" from the cap and block surfaces.
6. **SPARINGLY APPLY A THIN FILM** of silicone sealer, such as RTV Black, to the seal ends that protrude from the cap and block plus along the chamfer at the sides of the cap.
7. **LUBRICATE THE SEAL LIP AND CRANKSHAFT** with oil or grease. NOTE: Use grease if there will be a long period of time before startup.
8. **INSTALL THE CAP AND SET THE CRANK END PLAY** per manufacturers specs.
9. **REMOVE ANY EXCESS RTV** 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 supérieure est le résultat d'une recherche intensive et d'un contrôle de qualité rigoureux. Néanmoins, aucune garniture n'est supérieure à la qualité de son installation.

JOINT DE PALIER ARRIERE PRINCIPAL

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

Les test ont montré que la majorité des fuites du joint arrière principal peuvent être évitées si les procédures indiquées ci-dessous sont suivies:

1. **NETTOYER A FOND LE BLOC**, le couvercle du palier et le vilebrequin pour éliminer toute matière étrangère.
2. **EBARBER LE COTE TRANCHANT** où l'alésage du logement de scellement rejoint la surface du couvercle et du bloc. Cela évitera de "racler" le côté arrière du joint durant l'installation.
3. **ATTENTION:** Quelques couvercles ont une épingle d'acier au bas de la zone de rainure du joint. L'ôter avant d'installer un joint de caoutchouc moulé.
4. **INSTALLER LES MOITIÉS DU JOINT** avec la lèvre d'étanchéité vers l'anant du moteur.
5. **DECALER LES LIGNES DE SEPARATION DU JOINT** d'environ 0,95cm de la surface du couvercle et du bloc.
6. **APPLIQUER UNE FINE COUCHE** de scellement de sili cone, tel que RTV Black, aux extrémités du joint qui dépassent du couvercle et du bloc, et le long du chanfrein aux côtés du couvercle.
7. **LUBRIFIER LA LEVRE D'ETANCHEITE ET LE VILEBREQUIN** avec de l'huile ou de la graisse si une longue période de temps va s'écouler avant le démarrage.
8. **INSTALLER LE COUVERCLE ET ETABLIR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN** selon les spécifications du fabricant.
9. **ELIMINER TOUT EXCES DE RTV** pouvant s'être épanché autour du joint et du couvercle.

ESSAYER DE FAIRE TOURNER LE MOTEUR. Vérifier toutes les surfaces de jointement soigneusement pour s'assurer que tous les scellements aient tenu durent l'opération.

© 2002 Federal-Mogul Corporation
Form No. I-950 (Rev. 03/02)

Printed in U.S.A.

Cette garniture supérieure est le résultat d'une recherche intensive et d'un contrôle de qualité rigoureux. Néanmoins, aucune garniture n'est supérieure à la qualité de son installation.

JOINT DE PALIER ARRIERE PRINCIPAL

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

Les test ont montré que la majorité des fuites du joint arrière principal peuvent être évitées si les procédures indiquées ci-dessous sont suivies:

1. **NETTOYER A FOND LE BLOC**, le couvercle du palier et le vilebrequin pour éliminer toute matière étrangère.
2. **EBARBER LE COTE TRANCHANT** où l'alésage du logement de scellement rejoint la surface du couvercle et du bloc. Cela évitera de "racler" le côté arrière du joint durant l'installation.
3. **ATTENTION:** Quelques couvercles ont une épingle d'acier au bas de la zone de rainure du joint. L'ôter avant d'installer un joint de caoutchouc moulé.
4. **INSTALLER LES MOITIÉS DU JOINT** avec la lèvre d'étanchéité vers l'anant du moteur.
5. **DECALER LES LIGNES DE SEPARATION DU JOINT** d'environ 0,95cm de la surface du couvercle et du bloc.
6. **APPLIQUER UNE FINE COUCHE** de scellement de sili cone, tel que RTV Black, aux extrémités du joint qui dépassent du couvercle et du bloc, et le long du chanfrein aux côtés du couvercle.
7. **LUBRIFIER LA LEVRE D'ETANCHEITE ET LE VILEBREQUIN** avec de l'huile ou de la graisse si une longue période de temps va s'écouler avant le démarrage.
8. **INSTALLER LE COUVERCLE ET ETABLIR LE JEU AXIAL DU VILEBREQUIN** selon les spécifications du fabricant.
9. **ELIMINER TOUT EXCES DE RTV** pouvant s'être épanché autour du joint et du couvercle.

ESSAYER DE FAIRE TOURNER LE MOTEUR. Vérifier toutes les surfaces de jointement soigneusement pour s'assurer que tous les scellements aient tenu durent l'opération.

© 2002 Federal-Mogul Corporation
Form No. I-950 (Rev. 03/02)

Printed in U.S.A.

Cut to 3 X 4.5