

de matériel. Puis serrez les 5 boulons et goujons supérieurs **côté entrée** à 108 N.m.

Pour les moteurs 351 W, serrez tous les boulons et tous les goujons de tête de cylindre à 142 N.m en respectant la séquence de serrage recommandée par le constructeur original de matériel. Puis serrez les 5 boulons et goujons supérieurs **côté entrée** à 156 N.m.

Distributeur d'entrée (tous moteurs): Serrez tous les boulons à un couple compris entre 30 et 32,5 N.m en respectant la séquence de serrage recommandée par le constructeur original de matériel.

NETTOYEZ LES SURFACES DE CONTACT.

REPLACEZ LES CHEVILLES à chaque nouvelle installation des têtes de cylindre. Ceci assure un bon alignement des têtes de cylindres et des garnitures.

VERIFIEZ LA CULASSE ET LE BLOC: en utilisant des chevilles pour l'alignement, assurez-vous que les joints de combustion ne pendent pas dans la chambre de combustion et dans les chanfreins de cylindre.

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 TOUTS 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.

LORS DE L'UTILISATION DE GOUJONS, scellez les filetages du bloc avec un produit d'étanchéité.

POUR EVITER LES ECHORCHURES DE LA TETE DE CYLINDRE ET REDUIRE LE FROTTEMENT utilisez des rondelles trempées sous les têtes de boulon et les écrous.

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 LA GARNITURE.

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.

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.

TEST DU MOTEUR. Vérifiez soigneusement toutes les surfaces de contact pour vous assurer que tous les joints tiendront lors du fonctionnement.



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

HEAD GASKET

SPECIAL TORQUE SPECIFICATIONS

For 260, 289 and 302 engines, torque all cylinder head bolts/studs to 70 ft. lbs. following the OEM recommended torque sequence. Then go back and torque the 5 upper **Intake Side** bolts/studs to 80 ft. lbs.

For 351 W engines, torque all cylinder head bolts/studs to 105 ft. lbs. following to OEM recommended torque sequence. Then go back and torque the 5 upper **Intake Side** bolts/studs to 115 ft. lbs.

Intake Manifold (All Engines): Torque all bolts to 22-24 ft. lbs. following the OEM recommended torque sequence.

CLEAN MATING SURFACES.

REPLACE DOWELS every time the cylinder heads are reinstalled. This provides proper alignment of the cylinder head(s) and gasket(s).

CHECK HEAD AND BLOCK: Using dowels for alignment, make certain the combustion seals do not hang into the combustion chamber and cylinder chamfers.

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.

WHEN USING STUDS, seal the block threads with a sealer.

TO PREVENT GALLING OF THE CYLINDER HEAD AND REDUCE FRICTION use hardened washers under the bolt heads or nuts.

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.

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.

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.

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

GARNITURE DE TETE

SPECIFICATIONS SPECIALES DE COUPLE

Pour les moteurs 260, 289 et 302, serrez tous les boulons et tous les goujons de tête de cylindre à 95 N.m en respectant la séquence de serrage recommandée par le constructeur original

de matériel. Puis serrez les 5 boulons et goujons supérieurs **côté entrée** à 108 N.m.

Pour les moteurs 351 W, serrez tous les boulons et tous les goujons de tête de cylindre à 142 N.m en respectant la séquence de serrage recommandée par le constructeur original de matériel. Puis serrez les 5 boulons et goujons supérieurs **côté entrée** à 156 N.m.

Distributeur d'entrée (tous moteurs): Serrez tous les boulons à un couple compris entre 30 et 32,5 N.m en respectant la séquence de serrage recommandée par le constructeur original de matériel.

NETTOYEZ LES SURFACES DE CONTACT.

REPLACEZ LES CHEVILLES à chaque nouvelle installation des têtes de cylindre. Ceci assure un bon alignement des têtes de cylindres et des garnitures.

VERIFIEZ LA CULASSE ET LE BLOC: en utilisant des chevilles pour l'alignement, assurez-vous que les joints de combustion ne pendent pas dans la chambre de combustion et dans les chanfreins de cylindre.

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 TOUTS 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.

LORS DE L'UTILISATION DE GOUJONS, scellez les filetages du bloc avec un produit d'étanchéité.

POUR EVITER LES ECHORCHURES DE LA TETE DE CYLINDRE ET REDUIRE LE FROTTEMENT utilisez des rondelles trempées sous les têtes de boulon et les écrous.

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 LA GARNITURE.

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.

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.

TEST DU MOTEUR. Vérifiez soigneusement toutes les surfaces de contact pour vous assurer que tous les joints tiendront lors du fonctionnement.



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

HEAD GASKET

SPECIAL TORQUE SPECIFICATIONS

For 260, 289 and 302 engines, torque all cylinder head bolts/studs to 70 ft. lbs. following the OEM recommended torque sequence. Then go back and torque the 5 upper **Intake Side** bolts/studs to 80 ft. lbs.

For 351 W engines, torque all cylinder head bolts/studs to 105 ft. lbs. following to OEM recommended torque sequence. Then go back and torque the 5 upper **Intake Side** bolts/studs to 115 ft. lbs.

Intake Manifold (All Engines): Torque all bolts to 22-24 ft. lbs. following the OEM recommended torque sequence.

CLEAN MATING SURFACES.

REPLACE DOWELS every time the cylinder heads are reinstalled. This provides proper alignment of the cylinder head(s) and gasket(s).

CHECK HEAD AND BLOCK: Using dowels for alignment, make certain the combustion seals do not hang into the combustion chamber and cylinder chamfers.

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.

WHEN USING STUDS, seal the block threads with a sealer.

TO PREVENT GALLING OF THE CYLINDER HEAD AND REDUCE FRICTION use hardened washers under the bolt heads or nuts.

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.

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.

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.

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

GARNITURE DE TETE

SPECIFICATIONS SPECIALES DE COUPLE

Pour les moteurs 260, 289 et 302, serrez tous les boulons et tous les goujons de tête de cylindre à 95 N.m en respectant la séquence de serrage recommandée par le constructeur original