



EDELBROCK CARBURETORS PERFORMER / THUNDER SERIES AVS INSTALLATION INSTRUCTIONS

PLEASE study these instructions carefully before beginning this installation. Most installations can be accomplished with common tools and procedures. However, you should be familiar with and comfortable working on your vehicle. If you do not feel comfortable performing this installation, it is recommended to have the installation completed by a qualified mechanic. If you have any questions, please call our **Technical Hotline at: 1-800-416-8628**, 7:00 am - 5:00 pm, Pacific Standard Time, Monday through Friday.

DESCRIPTION: Edelbrock Carburetors have been calibrated, factory flow-tested, and preset. These instructions also apply to carburetors featuring our Black and EnduraShine™ finishes. Please read all instructions prior to installation. **Edelbrock Performer and Thunder Series AVS Carburetors are non-emissions carburetors, check your local emissions laws before installing (except for #1400, please visit www.edelbrock.com for more details).**

KIT CONTENTS: PERFORMER / THUNDER SERIES AVS

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1 Installation Instruction Sheet | <input type="checkbox"/> 1 5/32" Vacuum Tee (Except #1409 & 1410) |
| <input type="checkbox"/> 1 Warranty Card | <input type="checkbox"/> 1 1/4 NPT Pipe Plug (Except #1409 & 1410) |
| <input type="checkbox"/> 1 Square-Bore Base Gasket | <input type="checkbox"/> 1 Throttle Cable Ball-End Stud - 10-32 x .250"
(Except #1409 & 1410) |
| <input type="checkbox"/> 1 Air Cleaner Gasket | <input type="checkbox"/> 1 10-32 Hex Nut (Except #1409 & 1410) |
| <input type="checkbox"/> 1 Air Cleaner Stud | <input type="checkbox"/> 1 3/16" Internal Star Washer (Except #1409 & 1410) |
| <input type="checkbox"/> 1 Red Choke Positive Wire (Electric choke carburetors only) | <input type="checkbox"/> 4 5/16" SAE Flat Washers (EnduraShine™ finish only) |
| <input type="checkbox"/> 1 Black Choke Ground Wire (Electric choke carburetors only) | <input type="checkbox"/> 1 In-line Fuel Filter Kit (#1405 and #1406 Only) |
| <input type="checkbox"/> 2 5/32" Vacuum Caps (Except #1409 & 1410) | |

TOOLS RECOMMENDED FOR INSTALLATION

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Sockets/Wrenches/Tubing Wrenches | <input type="checkbox"/> Screwdrivers & Torx Driver (for electric choke models) |
| <input type="checkbox"/> Pliers | <input type="checkbox"/> Wire Crimpers (for electric choke models) |
| <input type="checkbox"/> Hacksaw and/or Tubing Cutter | <input type="checkbox"/> Test Meter or Test Light (for electric choke models) |

PARTS RECOMMENDED FOR INSTALLATION

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> New Fuel Filter (Edelbrock #8135 or equivalent) or Fuel Line/Filter kit such as Chrome Steel Fuel Line Kit #8134, Dual Feed Line #8132, Dual Feed Line with Blue Filter #8133, or Dual Feed Line with Polished Filter #8128 | #9266 for dual-plane (stock or Performer series) manifolds. May be used in place of Square-Bore Adapter Plate #2732 on some Edelbrock manifolds. |
| <input type="checkbox"/> Banjo Fuel Fitting #8089 (if required for air cleaner clearance). | <input type="checkbox"/> Throttle Linkage Kits for Ford or Chrysler applications (See Carburetor PREPARATION, Step #1 on Page #5) |
| <input type="checkbox"/> New air cleaner (Edelbrock #1221 or #4221 recommended). If stock or other air cleaner is to be used, check fit on carburetor before installation to determine if Edelbrock Air Cleaner Spacer #8092 is required. | <input type="checkbox"/> Transmission Cable Adapter #8026 - Required for all Edelbrock/Carter AFB Carburetors when using the following Transmission: GM 700R4/2004R, 4L60. |
| <input type="checkbox"/> Choke Cable Kit #8013 (manual choke only) or Electrical Connectors (electric choke only). | <input type="checkbox"/> Carburetor adapter, if carburetor is to be installed on other than square-bore intake manifold. See Page 4, Steps #3 and #4 for specific part numbers. Do not use a 4-bbl to 2-bbl adapter (Use Edelbrock carbs on intake manifolds designed for 4-bbl carburetors only!) |
| <input type="checkbox"/> Throttle cable, transmission, and cruise control bracket #8031 for small-block and big-block Chevy, or #8032 for small-block Chevy with Vortec and E-Tec intakes. Other applications may require modification to original throttle cable bracket. | <input type="checkbox"/> Universal Throttle Return Spring Kit #8005 (if original return spring cannot be reused). |
| <input type="checkbox"/> Divided Square-Bore Heat Insulator Gasket | <input type="checkbox"/> EGR Adapter #1476 - Required if using an Edelbrock Performer 1400 carburetor on an OE small-block Chevrolet manifold. |

CHECK THE FOLLOWING BEFORE BEGINNING INSTALLATION

- Replace or add an in-line fuel filter. Dirt (i.e. corrosion residue or other debris) found in carburetor will void your warranty.
- Check and replace the air filter if necessary.
- Check PCV valve and replace if clogged.
- Check all hoses for leaks or cracks and replace if necessary.
- Check fuel pump for proper operation. Replace if necessary.
- Check the intake manifold and cylinder head gaskets for leaks and replace if necessary.
- Check the ignition system: clean and gap or replace spark plugs, plug wires, and adjust ignition timing to proper specifications.

IMPORTANT WARNINGS

Important Warnings Regarding Your Edelbrock Performer and Thunder Series AVS Carburetors. For a Successful Installation, Read This Page Before Beginning the Installation.

WARNING: Proper installation is the responsibility of the installer. Improper installation will void your warranty and may result in poor performance and engine or vehicle damage.

When working around gasoline, always work in a well ventilated area and keep all open flames, sparks, and other sources of ignition away from the work area. Failure to do so can result in a FIRE or EXPLOSION.

- **Edelbrock Performer and Thunder Series AVS carburetors ARE NOT for computer-controlled applications.** This includes some 1981 & later GM vehicles with Rochester Q-Jet carburetor (*will have a 2-wire plug that connects to the front of the carb*) and some 1981 & later Ford vehicles with automatic overdrive (AOD) transmissions.
- **The stock steel fuel line must be converted to a fuel resistant rubber hose.** The stock steel line will not connect to the Performer or Thunder Series AVS Carburetor. Use the Edelbrock Universal Fuel Line Kit #8135, this kit contains a filter, rubber fuel hose and fittings to adapt 5/16" and 3/8" stock fuel lines. Please visit www.edelbrock.com for additional Fuel Line Kit options.
- **The use of a new fuel filter (*filter included with #1405 and #1406*) between the fuel pump and carburetor is required.** Failure to do so will void the manufacturer's warranty of the carburetor. It's good practice to keep the filter away from heat and not allow it to come in contact with any part of the engine.
- **You must use an Edelbrock Adapter #2696 when** installing a Performer or Thunder Series AVS Carburetor on a General Motors Quadrajet or Chrysler Thermoquad manifold.
- **You must use an Edelbrock EGR Adapter #1476 when** installing a Performer 1400 Carburetor onto an OE small block Chevrolet manifold.
- **Transmission Cable Adapter #8026 - Required for all Edelbrock/Carter AFB Carburetors when using the following Transmission: GM 700R4/2004R, 4L60.**
- **You must use an Edelbrock Adapter #2732** when installing a Performer or Thunder Series AVS Carburetors on Edelbrock manifolds #2131, #2146, #2151, #2156, #2161, #2171, #2176, #2186, #2191, #3706, #3761, #3731, and #5486. ***Without this adapter, a vacuum leak will occur, affecting the performance of the carburetor.*** Adapter is not needed on #2101, #2104, #2601, #2604 and #3701.
- **It may be necessary to re-route the fuel line to prevent interference with the air cleaner.** Use Edelbrock Banjo Fitting #8089, Air Cleaner Spacer #8092 (3/4") or Air Cleaner Spacer #8093 (1/2").
- **Do not use more than 6.5 psi fuel pressure.** Excessive fuel pressure may cause flooding. At IDLE, the fuel pressure must not exceed 6.5 psi. If the vehicle has an adjustable fuel-pressure regulator, it is highly recommended to set it to 5.5 psi. With most fuel pumps, the minimum fuel pressure is encountered at high rpm and wide-open-throttle. Fuel pressure should not drop below 2.0 psi. If it does, a fuel pump with more capacity may be required. Note that some later model vehicles (*the 5.0L Ford is one example*) have mechanical pumps that will give more than 6.0 psi at idle. The vehicle will perform well, but may be prone to stalls on quick turns and stops with the clutch disengaged. If this problem occurs, check the fuel pressure. If it is more than 6.0 psi at IDLE, it should be reduced through the use of a regulator, such as Edelbrock #1727 and #8190, or by creating a restricted by-pass bleed to the fuel return line. Edelbrock Street Fuel Pumps are highly recommended for all Edelbrock Performer and Thunder Series AVS carburetors.

WARNING: EDELBROCK CARBURETORS ARE NOT CALIBRATED FOR OR COMPATIBLE WITH ALCOHOL RACE FUEL OR E85 PUMP FUEL. USE OF ALCOHOL OR E85 IN YOUR EDELBROCK CARBURETOR WILL DAMAGE YOUR CARBURETOR AND VOID ALL MANUFACTURE'S WARRANTIES. THESE FUELS CAN ALSO DAMAGE OTHER FUEL SYSTEM COMPONENTS, UNLESS SPECIFICALLY DESIGNED FOR USE WITH ALCOHOL OR E85 FUELS.

- **Blended Fuels** - Typically, two types of blended fuels are available: E10 and E15. E10 is a blend of fuel which contains no more than 10% ethanol, while E15 contains no more than 15% ethanol. As long as there is no more than 10% ethanol mixed with the gasoline, your carburetor will function properly. As the percentage of ethanol climbs above 10%, a richer calibration may be required. Also, because ethanol is more volatile than gasoline, hard hot starting and poor hot weather driveability may result.

Other blended fuels may contain either methanol or alcohol blended with gasoline. Methanol blended fuel should not be used in your Edelbrock Performer or Thunder Series AVS carburetor as it will cause corrosion of the fuel system components. It can also cause rapid failure of seals, gaskets, diaphragms and pump plungers.

Always check to see if you are using a blended fuel. Although the pump may not indicate the fuel is blended, it is always advisable to verify the type of fuel the station carries.

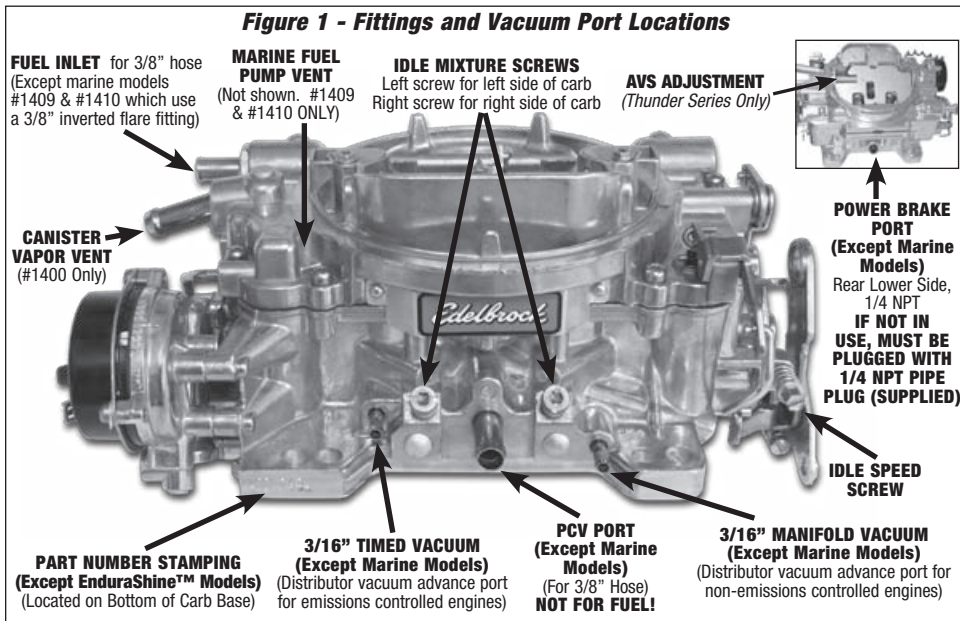
- **Excessive under hood temperature:** Ensure fuel line is not located too close to heat sources such as the exhaust or block, causing expanding fuel to be forced past the needle and seat. Fuel can also boil inside the carburetor due to missing gaskets, spacers, or heat shields. Also check to see if the exhaust heat riser is stuck, allowing excessive heat under the carburetor. Use Edelbrock Divided Heat Insulator Gasket #9266 for dual-plane manifolds, Square-Bore Heat Insulator Gasket #9265 for single-plane manifolds, and #9267 Heat Insulator Gaskets for dual-quad manifolds. For additional information on Insulator Spacers, please visit our website at www.edelbrock.com.

If you have any questions or concerns with the installation or performance, do not return to the carburetor to the retailer...call the Edelbrock Carb Tech Hotline at 800-416-8628 from 7am - 5pm PST Monday-Friday.

Please also visit the Edelbrock website to view the complete Owner's Manual, carburetor calibration reference carts and other technical information not found in these instructions.

INSTALLATION PROCEDURE

Figure 1 - Fittings and Vacuum Port Locations



BEFORE REMOVING OLD CARBURETOR

1. Determine if the distributor vacuum port is timed (no vacuum at idle) or full (vacuum present at idle). With the engine at operating temperature and idling, pull the vacuum advance hose off of the carburetor and “feel” for vacuum by putting your finger on the vacuum port (See Fig. 2). If your distributor has timed vacuum advance, you will hook the vacuum hose from the distributor to the passenger side vacuum port on the new carburetor. If it has full vacuum advance, it will be hooked up to the driver side port.



Fig. 2

2. The stock steel fuel line must be modified to accommodate a rubber fuel hose as the stock steel line will not connect directly to the Performer or Thunder Series AVS Carburetor. The use of the Edelbrock Universal Fuel Line Kit #8135 is highly recommended. #8135 contains a fuel filter, rubber fuel hose, and fittings to adapt to 5/16” or 3/8” stock steel fuel lines. Edelbrock Dual and Single Feed Line Kits w/ Filter #8133 and #8134 are also available (See Fig. 3). **NOTE:** #1405 and #1406 carburetors are supplied with a fuel filter. If using #8135 on these carburetors, the filter included in #8135 can be saved for later use.

WARNING: DO NOT slide the rubber fuel hose directly onto the steel fuel line, proper fuel fittings must be used to avoid fuel leaks. Be sure to deburr and clean the stock steel fuel line after modification.

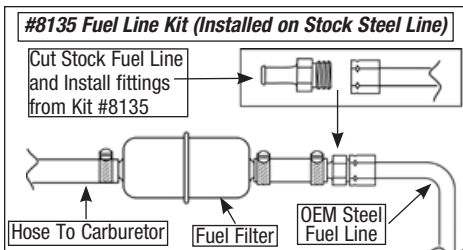


Fig. 3

#8133 Dual Fuel Line Kit (Installed on carb)



#8134 Fuel Line Kit (Installed on carb)



WARNING: The use of a new fuel filter (included with #1405 and #1406) between the fuel pump and carburetor is required. Failure to do so will void the manufacture’s warranty of the carburetor.

3. You must use Edelbrock Adapter #2696 or Adapter & Fuel Line Kit #2697 when installing a Performer or Thunder Series AVS carburetor on a General Motors Quadrajet or Chrysler Thermoquad intake manifold. #2697 includes adapter #2696 and fuel line kit #8135. Do not use an open adapter (See Fig. 4).



Fig. 4

4. You must use an Edelbrock Adapter #2732 when installing a Performer or Thunder Series AVS Carburetors on Edelbrock manifolds #2131, #2146, #2151, #2156, #2161, #2171, #2176, #2186, #2191, #3706, #3761, #3731, and #5486. Without this adapter, a vacuum leak will occur, affecting the performance of the carburetor. In those applications, install the adapter as shown (See Fig. 5).

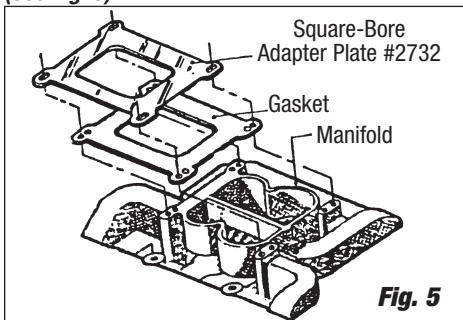


Fig. 5

NOTE: Adapter is not needed on #2101, #2104, #2601, #2604 and #3701.

5. **Do not use more than 6.5 PSI fuel pressure.** Excessive fuel pressure may cause flooding. If your fuel pressure is too high, install an adjustable pressure regulator, such as Edelbrock #1727 or #8190.

6. It may be necessary to re-route the fuel line to prevent interference with the air cleaner. Test fit your air cleaner on your new carburetor before you begin installation. Look for areas of interference such as the choke housing, fuel inlet fitting, and fuel line.

EDELBROCK CARBURETOR INSPECTION

1. Check for possible damage to the carburetor.
2. Make sure all throttle linkages operate freely.
3. Ensure that all fuel inlet, vacuum ports and throttle bores are free from packing material.

CARBURETOR REMOVAL

1. Prior to removal, make sure that the engine is cool.
2. Disconnect the negative battery cable from the battery.
3. Remove air cleaner. Be sure to carefully disconnect any hoses from the air cleaner and note their location for reinstallation. You may want to mark them with masking tape for easy reference.
4. Disconnect throttle linkage, kickdown linkage (certain automatic transmission applications only), cruise control (if equipped) and any return springs if present.

NOTE: Check carefully for the precise location of all these linkages and return springs. You may want to mark them with masking tape for easy reference.

5. Disconnect all wires, tubes, and hoses from carburetor and note their locations.

NOTE: There should be a maximum of one wire to the electric choke and one to the idle compensator solenoid (if equipped with A/C). Any other electrical wiring attached to your carburetor indicates a computer controlled engine. Edelbrock carburetors will not function correctly on computer controlled applications.

6. Disconnect the heater tube from the choke housing (if so equipped). Edelbrock carburetors do not use the hot-air-style choke, so this tube may be left disconnected with no problems. If you would like to cover this opening on a stock manifold, you may be able to use the appropriate

Edelbrock Choke Adapter Plate: #8901 for small-block Chevrolets; #8961 for big-block Chevrolets; #8951 for Oldsmobile V8s; #8971 for 351-M/400 Fords; #8981 for 351-W Fords.

7. Carefully remove the fuel line from the carburetor. **TAKE EXTREME CARE NOT TO SPILL ANY EXCESS FUEL.** Place a rag underneath the fuel line to absorb any spillage that may occur. Certain models require two wrenches to remove the fuel line; one to hold the fitting on the carburetor and the second to turn the fitting on the fuel line. Use a tubing wrench to avoid rounding the tube fitting nut.

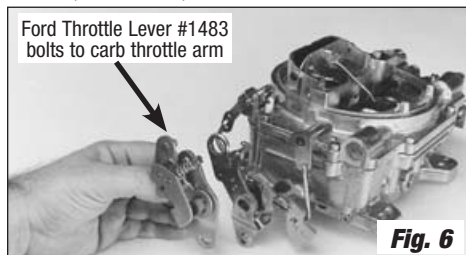
8. Remove mounting nuts or bolts and washers. Be sure to put them where they won't fall into the intake manifold upon carburetor removal.

9. Remove carburetor, being careful not to spill any dirt into the intake manifold. Immediately place a clean rag into the intake manifold to keep foreign objects out.

10. Remove old mounting gasket and thoroughly clean mounting surface. Compare old carb gasket to the gasket included with your Edelbrock carburetor. If there is a difference in bolt pattern or bore spacing, an adapter will be required (see "Before Removing Old Carburetor" on Page 4, Steps #3 & #4).

CARBURETOR PREPARATION

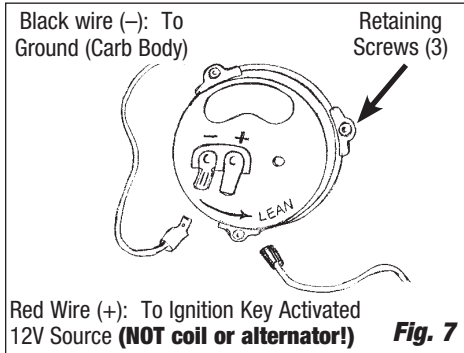
1. Compare the throttle arm of your new carburetor with the old one to be sure that all required linkages will hook up. Install the proper throttle and transmission linkage for your particular application. Throttle stud is removable and must be installed in the proper location. Chrysler vehicles with automatic transmission will require Throttle Lever Kit #1481. Ford vehicles with automatic transmission (**except AOD**) and cable linkage will require Throttle Lever Kit #1483 (**See Fig. 6**) and Throttle Cable Plate Kit #1490 (for 289-302), #1491 (for 351-W), #1493 (for 351-C & 351-M/400), or #1495 (for 429/460).



2. Check and prepare carburetor for proper vacuum fitting installation (EGR, power brakes, PCV, distributor, transmission, etc.), using the supplied

vacuum caps, "T" and hose when applicable. **If vacuum port at rear of carb is not used, plug with the 1/4 NPT pipe plug supplied (Except marine models, port is not drilled).**

3. On electric choke models (See Fig. 7), remove one choke housing retaining screw and install eyelet end of choke ground wire (black) to the choke housing, and reinstall the screw. Connect clip end of choke ground wire to negative (-) spade terminal on choke housing.



CARBURETOR INSTALLATION

1. Remove rag from intake manifold and install new studs, manifold gasket and adapters (where applicable).

NOTE: For emission purposes, the Performer 1400 Carburetor uses a heat Insulator Gasket (supplied) instead of a paper gasket.

Do not use any cement, glue, or RTV sealant on gasket.

2. Carefully place new carburetor on the manifold gasket.

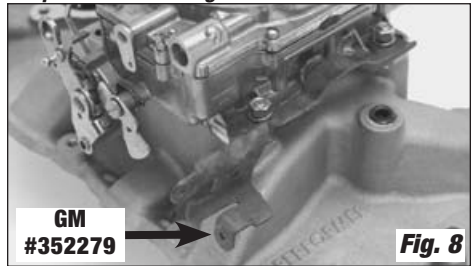
3. Replace all mounting nuts and washers. EnduraShine™ finish carburetors should use the supplied 5/16" flat washers under any other washers used. Hand tighten with a short box-end wrench, alternating between diagonally opposed nuts.

CAUTION: Overtightening may break carb base and void your warranty.

4. Connect all throttle and transmission linkages and throttle return springs. You may have to cut, bend or modify your stock throttle cable brackets to fit the new carburetor, or use GM #352279 (See Fig. 8). 1972-78 small-block Chevrolets may use Edelbrock Throttle, Transmission, and Cruise Control bracket #8031, #8036, #8030 (chrome) or #8032 for Vortec/E-Tec applications.

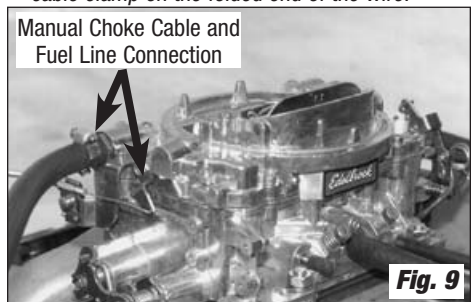
NOTE: Transmission Cable Adapter #8026 - Required for all Edelbrock/Carter AFB Carburetors when using the following Transmission: GM 700R4/2004R, 4L60.

IMPORTANT NOTE: With engine OFF, make sure that there is no interference when opening and closing the throttle. Be sure there is no binding or hanging up between idle and wide open throttle, as this could cause the throttle to stick open, resulting in loss of engine speed control. Make sure choke is open before testing.



5. Manual choke: Connect manual choke cable to the choke lever cable mounting bracket (See Fig. 9).

NOTE: If manual choke is not connected (secondary carb of dual-quad setup, for example) then the choke blade must be fixed open. To lock open, use a stiff piece of wire between the choke lever and the mounting bracket. Fold the wire to double its thickness about one inch from one end. Insert the wire in the choke lever, hold choke blade in the wide-open position, and tighten the cable clamp on the folded end of the wire.



6. Connect all vacuum hoses to their proper location on the carburetor (See Fig. 1 on page 3). Replace hoses that appear brittle or cracked to prevent vacuum leaks.

7. Connect fuel line to carburetor. Avoid contact with any sharp edges or areas of extreme heat.

NOTE: Some late model Ford 460 engines are equipped with hot fuel bypass units. It is necessary to replace the stock unit with Ford #E3TZ9N176B (with blue dot) which has a .040" orifice.

8. Edelbrock idle compensator #8059 may be installed to raise idle speed during air conditioning compressor operation.

9. Install new air cleaner gasket and air cleaner stud (supplied). Install air cleaner, making sure it does not contact the carburetor linkage or fuel line, and has proper hood clearance. We recommend Edelbrock Pro-Flo chrome air cleaner #1221, which is a 14" diameter, open element air cleaner that is designed to fit all Edelbrock Performer and Thunder Series AVS carburetors. Extremely low profile air cleaners will not fit electric choke carburetors without air cleaner spacer #8092 (due to choke and fuel line interference) but will fit manual choke carburetors when used with 90° banjo fuel inlet fitting #8089 (See Fig. 10).



10. Mark air cleaner stud for proper length, remove from carburetor, and cut with a hacksaw. Deburr stud and reinstall it in the carburetor, along with the air cleaner (See Fig. 11).

NOTE: Running without an air cleaner is strongly discouraged for a street-driven vehicle. Dirt and varnish will accumulate in critical bleeds and upset the fuel metering. Dirt and debris may easily get into the fuel bowl through the bowl vents or larger bleeds and cause a multitude of problems.



11. Recheck all linkage for smooth throttle operation.

12. Reconnect the negative battery cable from the battery.

IMPORTANT WARNING BEFORE STARTING THE ENGINE

Make sure to read the following before starting the engine.

- **Be sure all vacuum lines are properly connected.** Be sure to install appropriate fitting in 1/4" Vacuum opening at rear of carburetor, or plug with 1/4" NPT plug supplied.
- **Check for signs of flooding before operating vehicle.** If flooding occurs, see "If You Have a Problem" section on Page #9.
- **Do not pump the accelerator more than two or three times with the engine off.** This will cause fuel to collect on the throttle shaft and may cause flooding.

13. Start engine and check for fuel or vacuum leaks. With engine at normal operating temperature and the choke fully open, set idle speed and mixture screws (See "Idle Mixture" Section).

CAUTION: Be alert of carburetor flooding when fuel is first applied. Flooding can be caused by dirt, small particles from hose cutting, floats and inlet needles which have settled during shipping, or by other conditions as discussed below. Each Edelbrock carburetor is flow tested in the factory for both air and liquid flow so flooding is rare. However, for safety sake please observe this caution. When the fuel pump is turned on or when the engine is first started, watch closely for signs of flooding. If flooding is apparent, tap the body of the carburetor lightly with a rawhide mallet or the wooden handle of a small hammer. If flooding continues, pinch the fuel line hose to shut off flow, run the engine to clear the carburetor, and let the fuel line flow again. If flooding still continues, shut off the engine. Clean up any raw gasoline and refer to the "Trouble Shooting" section on page 9.

WARNING: Never pour fuel directly down the carburetor when attempting to start the engine! This may cause a backfire and possible engine compartment fire, resulting in engine or vehicle damage, personal injury, and/or death.

14. When restarting the vehicle, after it has been sitting for 10-30 minutes, you may experience some difficulty starting. The result will be similar to a flooded carburetor. To help eliminate or minimize this issue, the use of an Edelbrock Heat Insulator Gasket Part Number 9266 (*sold separately*) is highly recommended. For additional heat insulator selections please visit www.edelbrock.com.

IDLE MIXTURE

The Edelbrock Performer and Thunder Series AVS carburetors have conventional Idle Mixture Screws (IMS) that provide a leaner A/F when turned clockwise and richer A/F when turned counter clockwise. The idle air flow is controlled by a conventional screw that opens the Primary Throttles. The following procedure should be used to set the idle mixture and speeds.

1. Fully warm engine and ensure choke is fully open.
2. Air cleaner in place.
3. Set desired speed with the idle speed screw.
4. Adjust the IMS on ONE side to get the maximum possible RPM. Do not go rich beyond the maximum speed point.
5. If the above changed the idle speed more than 40 RPM, then readjust the speed.
6. Adjust the side OPPOSITE of that in Step 4 to get maximum RPM.
7. Reset the speed.
8. Carefully trim each IMS to again get the maximum idle RPM.
9. Go leaner just enough to get a 20 RPM drop in speed.
10. Reset the speed to the desired RPM.
11. This is a Lean-Best Idle Set. Setting richer than this will not improve idle quality or performance, but could tend to foul plugs.

LONG DURATION CAMSHAFT

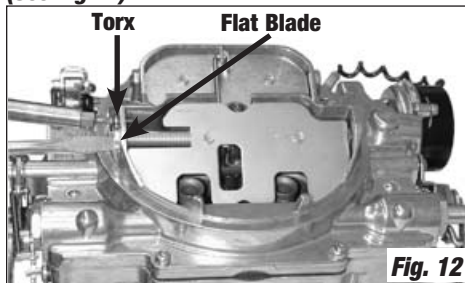
If the engine has a fairly radical camshaft it may require an excessive amount of throttle opening for idle and/or have low idle vacuum levels. Either condition can lead to poor levels of adjustability and erratic idles.

Another fix for the above condition is to run as much spark advance as possible at idle. If the distributor is fitted with a vacuum advance unit, connect it directly to manifold vacuum. If you are not able to employ vacuum advance for some reason, then the mechanical curve should have a low limit, which will allow you to use plenty of initial spark advance.

ADJUSTING THE AIR VALVE SECONDARY

(Thunder Series AVS Carburetors Only)

1. With Torx drive (T15) and flat blade screw driver in place, loosen Torx screw, make sure flat blade is secure to prevent loss of spring pressure (**See Fig 12**).



2. If you lose spring pressure, turn flat blade screw counter-clockwise until the air valve just reaches the closed position, plus an additional 1-1/2 turn to achieve the factory setting.

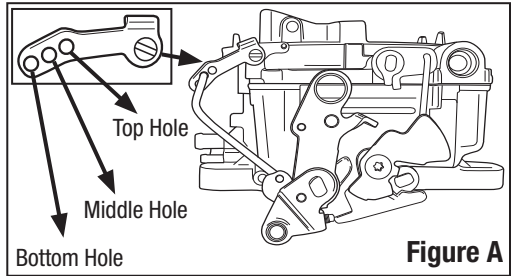
NOTE: Turn only 1 full turn beyond closed position for 1803/1804 factory setting. For single carb applications, set 1803/1804 carburetors to 1-1/2 turns past closed position.

3. The factory setting is the most common setting. If additional tuning is required, turn the air valve screw counter-clockwise to make the air valve open later, it is not recommend to go beyond one turn more than the factory setting, or more than 2-1/2 turns past the closed position.

CALIBRATING THE PUMP

The pump plunger is not driven directly by the throttle, but through an intermediate Pump Drive Spring that extends the duration of the “pump shot” past the time the throttle stops moving. The Edelbrock Performer and Thunder Series AVS carburetors have an external pump lever with three hole locations for link attachment providing three distinct pump delivery curves (Figure A).

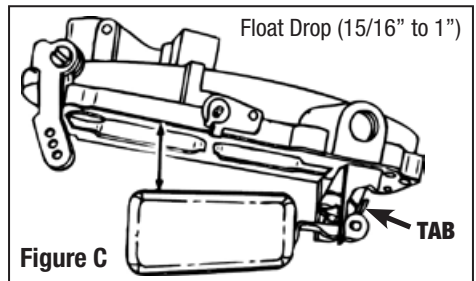
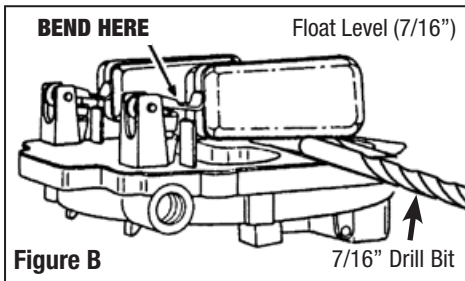
If you encounter any hesitations or stumbles that do not seem to be related to the basic metering or have not responded to changes in the basic metering, move the pump drive link to one of the holes closer to the carburetor body. This will increase the stroke length of the plunger and result in more pump delivery. See page 11 for factory Pump Drive Link Locations.



FLOAT ADJUSTMENT

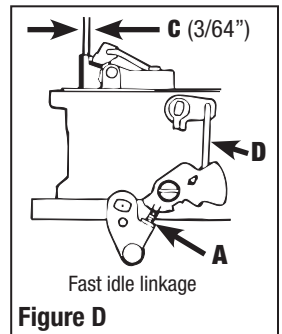
To properly adjust the floats in the Performer and Thunder AVS carburetors, two procedures must be followed. First, invert the airhorn cover (Figure B) holding the airhorn gasket in place. There should be $7/16''$ between the airhorn gasket and the top of the outer end of the float. To adjust the float level, bend the float lever until the recommended level is attained. **DO NOT press the needle into the seat when adjusting the float level.** Next, you should check the float drop (Figure C). Hold the airhorn upright and let the floats hang down. There should be $15/16''$ to $1''$ between the airhorn gasket and the top of the outer end of the float. To adjust the float drop, bend the tab on the back until the recommended float drop is attained.

Off-Road USE: Although the Edelbrock Performer and Thunder Series AVS carburetor are not calibrated with hill climbing and other extreme off-road operation in mind, they can be made to perform superbly by substituting Edelbrock #1465 spring loaded needle and seat for the original needle and seat. The spring loaded needle and seat act like a shock absorber, reducing the possibility of flooding during off-road operation. After installation of the new needle and seat, you must reset the float level to $7/16''$ and drop the float drop to $15/16''$ to $1''$ as outlined below.



CHOKE ADJUSTMENT

The length of time during which the choke will stay closed is determined by the position of the choke cap. As the choke cap is turned clockwise the choke will stay closed longer. To properly set the choke, loosen the choke cap retaining screws and turn the choke cap to the leanest notch on the choke housing. Tighten the choke cap retaining screws, and run the engine until normal operating temperature is reached. With the engine running, slowly turn the choke cap clockwise until the choke valve begins to close. Now turn the choke housing one notch counterclockwise (LEAN) and tighten the choke housing retaining screws. Periodic readjustment of the choke will be required as the temperature changes throughout the year. After each adjustment verify that the choke valve opens fully after the engine is warm.



To adjust the fast idle linkage (Figure D) place the fast idle screw A between the two notches on the cam. Close the choke valve as far as possible without forcing it. The dimension C should be 3/64" between the choke valve and the air horn. To adjust bend rod D.

Fast idle may be adjusted to manufacturers specifications (usually 1500 rpm) during normal choke cold operation. The fast idle screw A can be adjusted with engine off and throttle held open to allow screw head access. Recheck fast idle speed after each adjustment.

IF YOU HAVE A PROBLEM

- View the **Installation & Troubleshooting DVD** supplied in the box. This video shows you how to install the carb on a variety of intake manifolds, how to check linkage and vacuum line hook-ups, set the idle speed and mixture, and help you diagnose any potential trouble spots.
 - Please note that the **Installation & Troubleshooting DVD** is not supplied with "As-New" (remanufactured) carburetors. The entire content of the DVD is available on the Video section of the Edelbrock website (http://www.edelbrock.com/automotive_new/misc/tech_center/install/tech_vids.shtml). **Please also visit the Edelbrock website to view the complete Owner's Manual, carburetor calibration reference cards and other technical information not found in these instructions.**
- **If your engine has a rough idle or hesitates off-idle**, adjust your mixture screws and check your vacuum line connections. **Be sure that 1/4" vacuum opening at rear of carburetor is connected to either power brake booster or vacuum modulator (automatic transmission), or plugged with 1/4" pipe plug supplied with this carburetor.** Adjust the idle mixture screws by turning in (clockwise) until engine runs rough. Back off screws until engine begins to idle smoothly, then back off another 1/4 turn or until engine is idling smoothly at maximum idle rpm. Vacuum lines must be connected to the correct port. If the distributor has timed vacuum advance, the distributor vacuum hose should be connected to the passenger side (timed) vacuum port on the carburetor. If it has full vacuum advance, it should be connected to the driver's side (full) vacuum port.
- **If flooding occurs it may be caused by: 1)** dirt or debris stuck between the needle and seat; **2)** the floats are out of adjustment or **3)** too much fuel pressure. First, take off the top of the carburetor and remove any dirt that may be in the needle and seat. Use a fuel filter to prevent this problem in the future. Turn the top over to set the float level at 7/16". See page 8 for more information on the float level. Make sure fuel pressure does not exceed 6.5 psi. **Flooding is not a symptom of a faulty carburetor.**
- **If fuel drips from the throttle shaft**, this is caused by excessive pumping of accelerator pedal with engine off or heat soak.

If you have any questions or concerns with the installation or performance, do not return to the carburetor to the retailer...call the Edelbrock Carb Tech Hotline at 800-416-8628 from 7am - 5pm PST Monday-Friday. All returns must be accompanied by the original purchase receipt. The warranty period is 1 year for new Thunder Series AVS Carburetors, 90 days for new Performer Series Carburetors and 30 days for all "as-new" (remanufactured) carburetors.

**For further information contact the
Edelbrock Technical Department:
Between 7:00 am and 5:00 pm PST,
Monday through Friday
Tech Line: (800) 416-8628
www.edelbrock.com
FAX (310) 320-1187**

MAINTENANCE & CARE INSTRUCTIONS **FOR ENDURASHINE™ PARTS**

Congratulations, you have purchased a superior product from America's premier Automotive Aftermarket Manufacturer - Edelbrock. With the proper care and cleaning, your EnduraShine parts will continue to look good and keep their high gloss shine for years.

CLEANING OR REBUILDING YOUR CARBURETOR: NEVER clean your EnduraShine parts with solvents or carburetor cleaners of any kind. Use of these cleaners will dull the luster and will remove the coating. Never use solvents or carburetor cleaners when rebuilding your EnduraShine carburetor. Do not use paper towels to wipe or clean your EnduraShine parts. Although we test our coated products with various fuel types, gasoline formulations may stain the EnduraShine coating. In all cases, take extra care to prevent gasoline from covering the manifold or exterior of the carburetor.

ALWAYS clean your EnduraShine parts using mild soap, water or non solvent cleaners such as Simple Green. Use of products such as Novus No. 1 Plastic Clean & Shine or other products listed below will help keep the shine and act as a dust repellent. When cleaning always use a clean, soft cotton, non-abrasive, absorbent, lint-free, micro-fiber cloth and a short circular stroke cleaning motion.

SCRATCH REMOVAL: DO NOT use a chrome polish or a scratch remover that is not clear coat safe.

For best results, a high quality polish such as Novus No.2 Fine Scratch Remover, Meguiars or Mothers Plastic Polish should be used. Before the application of any scratch removal product ensure the surface of the part is clean and free of any dirt or grime and follow the directions of the cleaning product carefully.

<u>ONLY USE</u> the products listed below to clean your EnduraShine Parts	<u>DO NOT USE</u> the products listed below to clean your EnduraShine Parts
Cloth Towels Microweave Cloth Soap & Water Simple Green® Turtle Wax® Wash & Wax Automotive Paint & Finish Cleaner Novus® Plastic Polish & Detail Supply Polish Meguiars® Plastic Polish & Cleaner Meguiars® Cleaner Wax Mothers® Plastic Polish Mothers® California Gold Wax Products	Paper Towels Scouring Pads (Scotch Brite) Steel Wool Carburetor Cleaner Any Petroleum-Based Solvents Chrome Polish or Cleaner

NOTE: Any cleaning products used on your EnduraShine parts **MUST** be clear coat safe or developed for the cleaning of acrylic coatings. We suggest applying any automotive wax coat after cleaning, this will help to seal the surface and protect the finish. **Use of abrasive or solvent cleaners will void your manufacturer's warranty.**

CARBURETOR SPECIFICATIONS - ALL MODELS

Carburetor Part No.	CFM	Main Jet Primary	Main Jet Secondary	Metering Rod (Primary Only)	Step-Up Spring	Float Height	Float Drop ($\pm 1/4"$)	Pump Drive Link Location (Factory Preset)	Accelerator Pump Nozzle Diameter
1403	500	.086"	.095"	.065" x .052"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.028"
1404	500	.086"	.095"	.065" x .052"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.028"
1405	600	.100"	.095"	.070" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.028"
1406	600	.098"	.095"	.075" x .047"	Yellow (4")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.031"
1407	750	.113"	.107"	.071" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Top Hole	.035"
1409*	600	.098"	.101"	.068" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.028"
1410*	750	.113"	.107"	.071" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Top Hole	.035"
1411	750	.110"	.107"	.075" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Top Hole	.035"
1412	800	.113"	.101"	.071" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Top Hole	.035"
1413	800	.113"	.101"	.071" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Top Hole	.035"
1801	500	.086"	.095"	.065" x .052"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.028"
1802	500	.086"	.095"	.065" x .052"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.028"
1803	500	.086"	.077"	.065" x .057"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.028"
1804	500	.086"	.077"	.065" x .052"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.028"
1805	650	.095"	.098"	.068" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.031"
1806	650	.095"	.098"	.068" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.031"
1812	800	.113"	.101"	.068" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Top Hole	.035"
1813	800	.113"	.101"	.068" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Top Hole	.035"
1825	650	.095"	.098"	.065" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.031"
1826	650	.095"	.098"	.065" x .047"	Orange (5")	7/16"	15/16" to 1"	Middle Hole	.031"

* = Carburetor is certified to meet U.S. Coast Guard Requirements

WARRANTY

EDELBROCK warrants its Performer and Thunder Series AVS Carburetors to be free from defects in material or workmanship. This warranty is valid provided that the product is properly installed, subjected to normal use and service and is not modified or changed in any way, or used for racing or competition purposes. This warranty is extended to only the original consumer purchaser, the warranty period is 1 year for new Thunder Series AVS Carburetors, 90 days for new Performer Series Carburetors and 30 days for all "As-New" (remanufactured) Carburetors. Any implied warranty determined to be applicable is limited in duration to the duration of this warranty. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty is so the above limitation may not apply to you.

In the event of a defect in material or workmanship, **EDELBROCK'S** sole responsibility is to repair or replace the defective product. This warranty covers the replacement or repair at **EDELBROCK'S** option of the product only and does not cover the cost of removal or installation of the product. Final warranty determination will be the decision of **EDELBROCK**.

EDELBROCK does not warrant products which have been modified or altered outside factory specifications; subjected to conditions such as misuse, neglect, accident, improper installation or adjustment, dirt or other contaminants, weather or corrosion, gum or varnish, use of improper or poor quality fuel or fuel additives, improper fuel pressure and faulty repair or use in other than those automotive applications recommended in a current **EDELBROCK** catalog. Further, there are no warranties which extend beyond those stated here.

EDELBROCK shall not be responsible for (a) actual or alleged labor, transportation or other incidental charges or (b) actual or alleged consequential or other damages incurred by use of **EDELBROCK** Performer and/or Thunder Series AVS Carburetors. **EDELBROCK LLC** shall not be liable for any and all consequential damages occasioned by the breach of any written or implied warranty pertaining to this sale in excess of the purchase price of the product.

Warranty claims will be initiated by returning the alleged defective product to the place of purchase with dated purchase receipt and with completed applicable **EDELBROCK** warranty claim tag. Do not send the product directly to **EDELBROCK**.

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

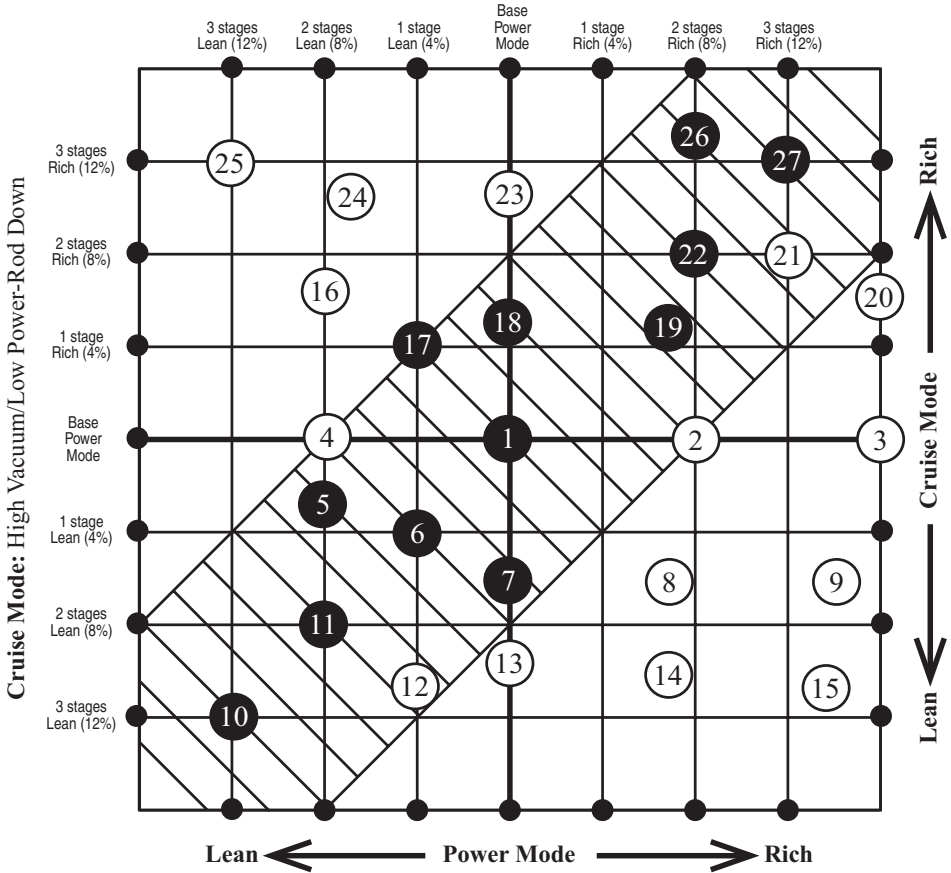
The general limited Warranty supersedes all prior warranty statements. Inquiries concerning this warranty should be directed to:

Edelbrock LLC
2700 California St.
Torrance, CA 90503
Tech Line: (800) 416-8628
FAX (310) 320-1187



#1403, #1404, #1801, #1802 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



- 1 Stock Calibration
- # Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1486** plus the stock jets and metering rods.
- # Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1403, #1404, #1801, #1802

Rod/Jet Reference Chart

REF #	MAIN JET	METERING ROD	CHANGE FROM BASE
1	1423 (.086)	1460 (065 x 052)	none - stock calibration
2	1423 (.086)	1445 (065 x 047)	Rod
3	1423 (.086)	1444 (065 x 037)	Rod
4	1423 (.086)	1461 (065 x 057)	Rod
5	1422 (.083)	1441 (062 x 052)	Rod & Jet
6	1423 (.086)	1463 (067 x 055)	Rod
7	1423 (.086)	1448 (068 x 052)	Rod
8	1423 (.086)	1447 (068 x 047)	Rod
9	1423 (.086)	1446 (068 x 042)	Rod
10	1422 (.083)	1463 (067 x 055)	Rod & Jet
11	1422 (.083)	1460 (065 x 052)	Jet
12	1422 (.083)	1462 (067 x 049)	Rod & Jet
13	1423 (.086)	1452 (070 x 052)	Rod
14	1423 (.086)	1451 (070 x 047)	Rod
15	1423 (.086)	1450 (070 x 042)	Rod
16	1422 (.083)	1438 (058 x 052)	Rod & Jet
17	1422 (.083)	1437 (057 x 049)	Rod & Jet
18	1423 (.086)	1441 (062 x 052)	Rod
19	1423 (.086)	1443 (063 x 047)	Rod
20	1423 (.086)	1442 (063 x 037)	Rod
21	1424 (.089)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
22	1424 (.089)	1460 (065 x 052)	Jet
23	1423 (.086)	1439 (060 x 052)	Rod
24	1423 (.086)	1440 (060 x 057)	Rod
25	1422 (.083)	1436 (055 x 055)	Rod & Jet
26	1424 (.089)	1441 (062 x 052)	Rod & Jet
27	1424 (.089)	1443 (063 x 047)	Rod & Jet

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

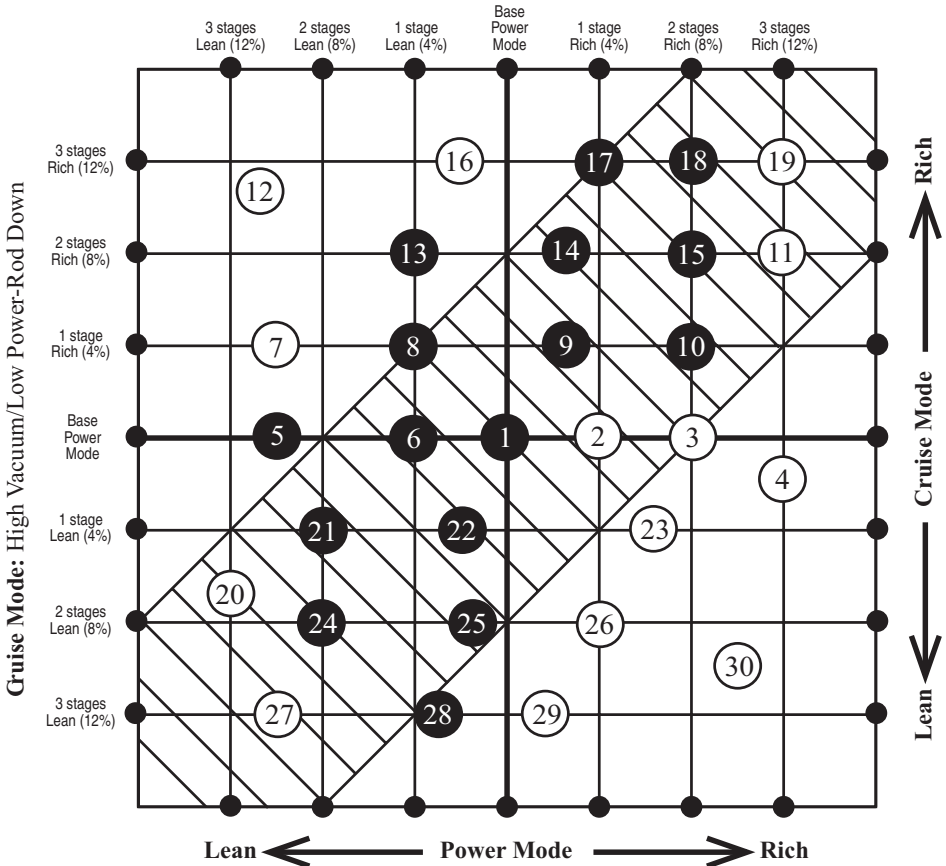
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1423 (.086)	JET #1424 (.089)	JET #1425 (.092)	JET #1426 (.095)	JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have "120-" prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-386 = .086" jet (Edelbrock p/n 1423).
120-401 = .101" jet (Edelbrock p/n 1429).

#1405 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



1 Stock Calibration

Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1479** plus the stock jets and metering rods.

Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1405

Rod/Jet Reference Chart

REF #	MAIN JET	METERING ROD	CHANGE FROM BASE
1	1428 (.100)	1451 (070 x 047)* *Some Have ID #695	none - stock calibration
2	1428 (.100)	1450 (070 x 042)	Rod
3	1428 (.100)	1449 (070 x 037)	Rod
4	1430 (.104)	1458 (075 x 037)	Rod & Jet
5	1427 (.098)	1448 (068 x 052)	Rod & Jet
6	1428 (.100)	1452 (070 x 052)	Rod
7	1427 (.098)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
8	1428 (.100)	1448 (068 x 052)	Rod
9	1428 (.100)	1446 (068 x 042)	Rod
10	1430 (.104)	1459 (075 x 047)	Rod & Jet
11	1430 (.104)	1455 (073 x 042)	Rod & Jet
12	1427 (.098)	1441 (062 x 052)	Rod & Jet
13	1429 (.101)	1448 (068 x 052)	Rod & Jet
14	1430 (.104)	1457 (073 x 052)	Rod & Jet
15	1430 (.104)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
16	1428 (.100)	1445 (065 x 047)	Rod
17	1430 (.104)	1452 (070 x 052)	Rod & Jet
18	1430 (.104)	1451 (070 x 047)* *Some Have ID #695	Jet
19	1430 (.104)	1450 (070 x 042)	Rod & Jet
20	1426 (.095)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
21	1427 (.098)	1452 (070 x 052)	Rod & Jet
22	1428 (.100)	1457 (073 x 052)	Rod
23	1428 (.100)	1455 (073 x 042)	Rod
24	1427 (.098)	1457 (073 x 052)	Rod & Jet
25	1428 (.100)	1459 (075 x 047)	Rod
26	1427 (.098)	1449 (070 x 037)	Rod & Jet
27	1426 (.095)	1446 (068 x 042)	Rod & Jet
28	1427 (.098)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
29	1427 (.098)	1455 (073 x 042)	Rod & Jet
30	1429 (.101)	1458 (075 x 037)	Rod & Jet

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

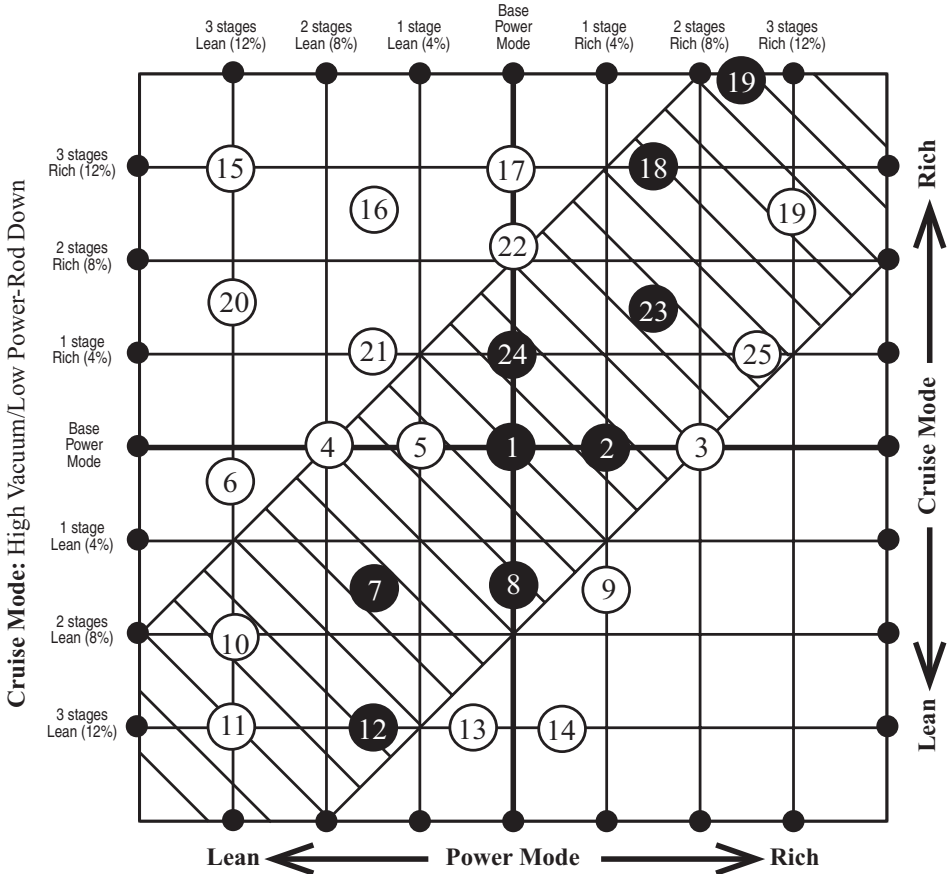
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1423 (.086)	JET #1424 (.089)	JET #1425 (.092)	JET #1426 (.095)	JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have “120-” prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098” jet (Edelbrock p/n 1427).
120-400 = .100” jet (Edelbrock p/n 1428).

#1406 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



- 1 Stock Calibration
- # Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1487** plus the stock jets and metering rods.
- # Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1406 Rod/Jet Reference Chart

REF #	MAIN JET	METERING ROD	CHANGE FROM BASE
1	1427 (.098)	1459 (075 x 047)	none - stock calibration
2	1426 (.095)	1449 (070 x 037)	Rod & Jet
3	1427 (.098)	1458 (075 x 037)	Rod
4	1425 (.092)	1446 (068 x 042)	Rod & Jet
5	1426 (.095)	1453 (071 x 047)	Rod & Jet
6	1425 (.092)	1447 (068 x 047)	Rod & Jet
7	1426 (.095)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
8	1426 (.095)	1455 (073 x 042)	Rod & Jet
9	1426 (.095)	1454 (073 x 037)	Rod & Jet
10	1425 (.092)	1451 (070 x 047)	Rod & Jet
11	1425 (.092)	1453 (071 x 047)	Rod & Jet
12	1426 (.095)	1459 (075 x 047)	Jet
13	1425 (.092)	1449 (070 x 037)	Rod & Jet
14	1426 (.095)	1458 (075 x 037)	Rod & Jet
15	1426 (.095)	1448 (068 x 052)	Rod & Jet
16	1426 (.095)	1447 (068 x 047)	Rod & Jet
17	1427 (.098)	1453 (071 x 047)	Rod
18	1429 (.101)	1459 (075 x 047)	Jet
19	1427 (.098)	1449 (070 x 037)	Rod
20	1425 (.092)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
21	1426 (.095)	1451 (070 x 047)	Rod & Jet
22	1426 (.095)	1446 (068 x 042)	Rod & Jet
23	1427 (.098)	1455 (073 x 042)	Rod
24	1427 (.098)	1456 (073 x 047)	Rod
25	1427 (.098)	1454 (073 x 037)	Rod

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

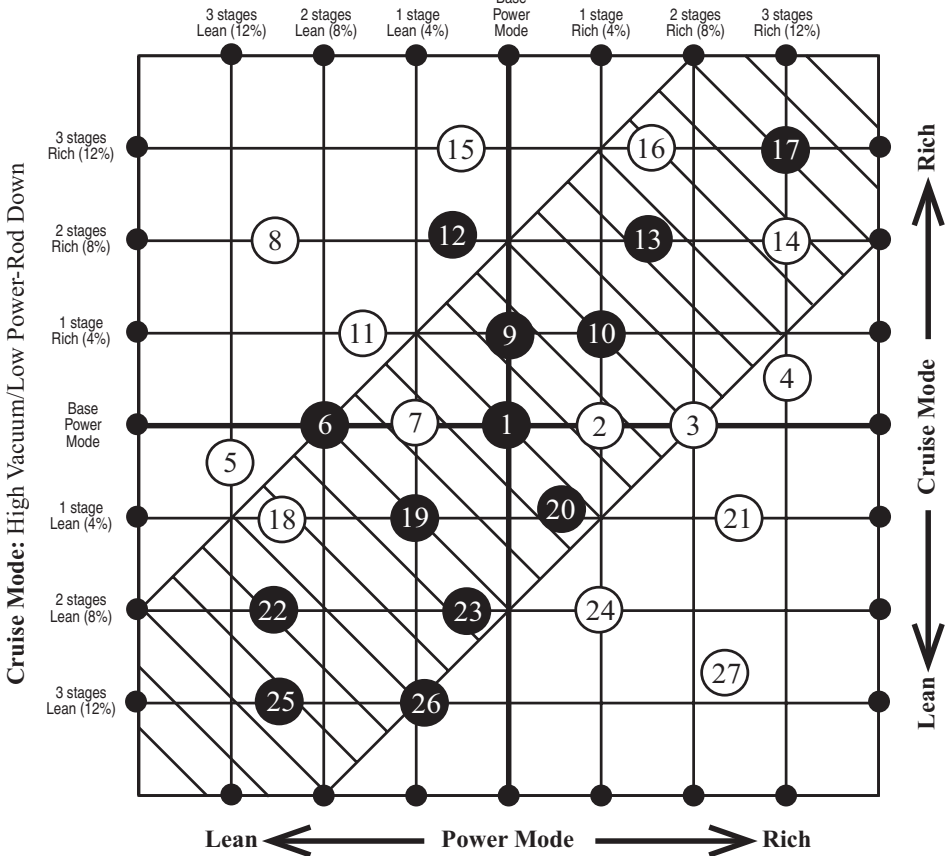
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1423 (.086)	JET #1424 (.089)	JET #1425 (.092)	JET #1426 (.095)	JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have “120-”prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098” jet (Edelbrock p/n 1427).
 120-401 = .101” jet (Edelbrock p/n 1429).

#1407 / #1410 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



1 Stock Calibration

Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1480** plus the stock jets and metering rods.

Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1407 & #1410 Rod/Jet Reference Chart

REF #	MAIN JET	METERING ROD	CHANGE FROM BASE
1	1433 (.113)	1453 (071 x 047)	none - stock calibration
2	1433 (.113)	1450 (070 x 042)	Rod
3	1433 (.113)	1449 (070 x 037)	Rod
4	1434 (.116)	1454 (073 x 037)	Rod & Jet
5	1431 (.107)	1443 (063 x 047)	Rod & Jet
6	1432 (.110)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
7	1433 (.113)	1452 (070 x 052)	Rod
8	1432 (.110)	1441 (062 x 052)	Rod & Jet
9	1433 (.113)	1447 (068 x 047)	Rod
10	1434 (.116)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
11	1432 (.110)	1443 (063 x 047)	Rod & Jet
12	1433 (.113)	1445 (065 x 047)	Rod
13	1434 (.116)	1453 (071 x 047)	Jet
14	1434 (.116)	1449 (070 x 037)	Rod & Jet
15	1433 (.113)	1443 (063 x 047)	Rod
16	1433 (.113)	1442 (063 x 037)	Rod
17	1434 (.116)	1444 (065 x 037)	Rod & Jet
18	1432 (.110)	1452 (070 x 052)	Rod & Jet
19	1433 (.113)	1457 (073 x 052)	Rod
20	1433 (.113)	1456 (073 x 047)	Rod
21	1433 (.113)	1454 (073 x 037)	Rod
22	1431 (.107)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
23	1431 (.107)	1444 (065 x 037)	Rod & Jet
24	1432 (.110)	1449 (070 x 037)	Rod & Jet
25	1431 (.107)	1447 (068 x 047)	Rod & Jet
26	1432 (.110)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
27	1432 (.110)	1454 (073 x 037)	Rod & Jet

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

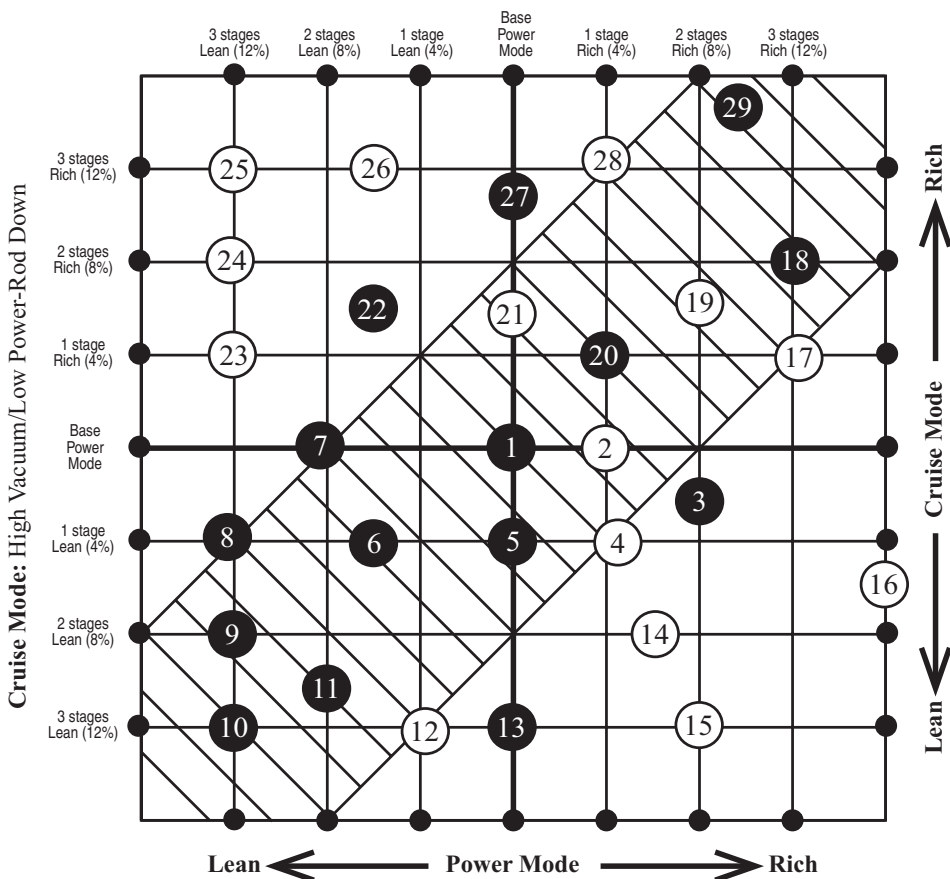
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)	JET #1431 (.107)	JET #1432 (.110)	JET #1433 (.113)	JET #1434 (.116)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have “120-” prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098” jet (Edelbrock p/n 1427).
 120-413 = .113” jet (Edelbrock p/n 1433).

#1409 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



Stock Calibration



Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1488** plus the stock jets and metering rods.



Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1409

Rod/Jet Reference Chart

<u>REF #</u>	<u>MAIN JET</u>	<u>METERING ROD</u>	<u>CHANGE FROM BASE</u>
1	1427 (.098)	1447 (068 x 047)	none - stock calibration
2	1427 (.098)	1446 (068 x 042)	Rod
3	1429 (.101)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
4	1427 (.098)	1450 (070 x 042)	Rod
5	1427 (.098)	1451 (070 x 047)	Rod
6	1427 (.098)	1452 (070 x 052)	Rod
7	1426 (.095)	1443 (063 x 047)	Rod & Jet
8	1426 (.095)	1460 (065 x 052)	Rod & Jet
9	1425 (.092)	1443 (063 x 047)	Rod & Jet
10	1426 (.095)	1452 (070 x 052)	Rod & Jet
11	1426 (.095)	1447 (068 x 047)	Jet
12	1425 (.092)	1444 (065 x 037)	Rod & Jet
13	1427 (.098)	1456 (073 x 047)	Rod
14	1429 (.101)	1459 (075 x 047)	Rod & Jet
15	1427 (.098)	1454 (073 x 037)	Rod
16	1429 (.101)	1458 (075 x 037)	Rod & Jet
17	1430 (.104)	1459 (075 x 047)	Rod & Jet
18	1430 (.104)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
19	1427 (.098)	1444 (065 x 037)	Rod
20	1429 (.101)	1451 (070 x 047)	Rod & Jet
21	1427 (.098)	1445 (065 x 047)	Rod
22	1427 (.098)	1460 (065 x 052)	Rod
23	1426 (.095)	1441 (062 x 052)	Rod & Jet
24	1426 (.095)	1439 (060 x 052)	Rod & Jet
25	1426 (.095)	1438 (058 x 052)	Rod & Jet
26	1427 (.098)	1441 (062 x 052)	Rod
27	1427 (.098)	1443 (063 x 047)	Rod
28	1429 (.101)	1462 (067 x 049)	Rod & Jet
29	1430 (.104)	1452 (070 x 052)	Rod & Jet

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

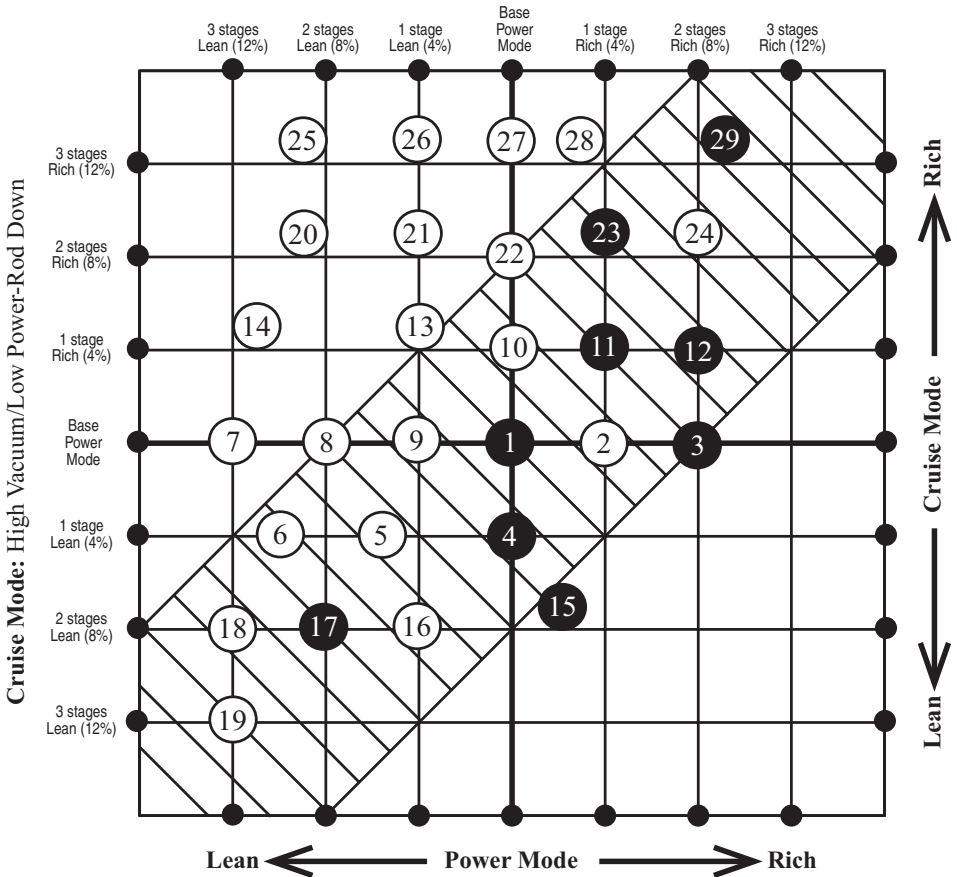
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1425 (.092)	JET #1426 (.095)	JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)	JET #1431 (.107)	JET #1432 (.110)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have “120-”prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098” jet (Edelbrock p/n 1427).
120-401 = .101” jet (Edelbrock p/n 1429).

#1411 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



- ① Stock Calibration
- # Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1489** plus the stock jets and metering rods.
- # Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1411

Rod/Jet Reference Chart

REF #	MAIN JET	METERING ROD	CHANGE FROM BASE
1	1432 (.110)	1459 (075 x 047)	none - stock calibration
2	1432 (.110)	1419 (075 x 042)	Rod
3	1432 (.110)	1458 (075 x 037)	Rod
4	1431 (.107)	1454 (073 x 037)	Rod & Jet
5	1431 (.107)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
6	1431 (.107)	1457 (073 x 052)	Rod & Jet
7	1430 (.104)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
8	1430 (.104)	1416 (065 x 042)	Rod & Jet
9	1430 (.104)	1444 (065 x 037)	Rod & Jet
10	1432 (.110)	1456 (073 x 047)	Rod
11	1432 (.110)	1455 (073 x 042)	Rod
12	1432 (.110)	1454 (073 x 037)	Rod
13	1431 (.107)	1447 (068 x 047)	Rod & Jet
14	1431 (.107)	1448 (068 x 052)	Rod & Jet
15	1431 (.107)	1458 (075 x 037)	Rod & Jet
16	1430 (.104)	1449 (070 x 037)	Rod & Jet
17	1430 (.104)	1450 (070 x 042)	Rod & Jet
18	1430 (.104)	1451 (070 x 047)	Rod & Jet
19	1430 (.104)	1453 (071 x 047)	Rod & Jet
20	1432 (.110)	1418 (070 x 057)	Rod
21	1432 (.110)	1452 (070 x 052)	Rod
22	1432 (.110)	1453 (071 x 047)	Rod
23	1432 (.110)	1450 (070 x 042)	Rod
24	1432 (.110)	1449 (070 x 037)	Rod
25	1432 (.110)	1417 (068 x 057)	Rod
26	1432 (.110)	1448 (068 x 052)	Rod
27	1432 (.110)	1447 (068 x 047)	Rod
28	1432 (.110)	1446 (068 x 042)	Rod
29	1433 (.113)	1455 (073 x 042)	Rod & Jet

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

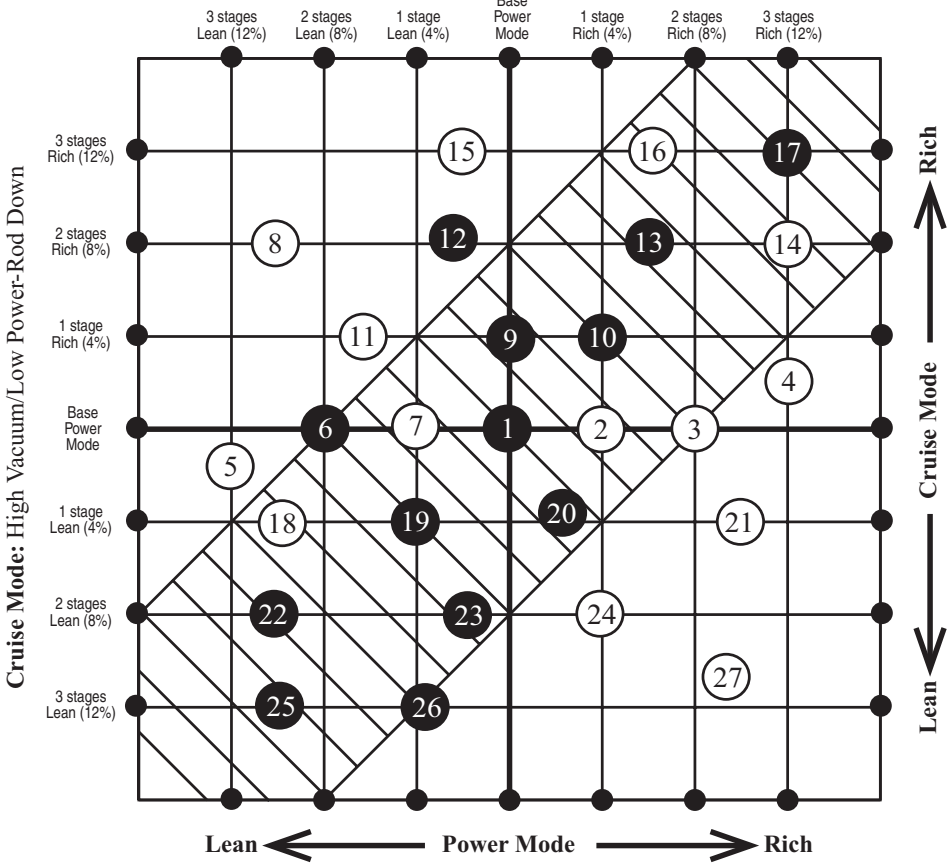
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)	JET #1431 (.107)	JET #1432 (.110)	JET #1433 (.113)	JET #1434 (.116)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have "120-" prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098" jet (Edelbrock p/n 1427).
120-413 = .113" jet (Edelbrock p/n 1433).

#1412 & #1413 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



- 1 Stock Calibration
- # Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1480** plus the stock jets and metering rods.
- # Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1412 & #1413

Rod/Jet Reference Chart

<u>REF #</u>	<u>MAIN JET</u>	<u>METERING ROD</u>	<u>CHANGE FROM BASE</u>
1	1433 (.113)	1453 (071 x 047)	none - stock calibration
2	1433 (.113)	1450 (070 x 042)	Rod
3	1433 (.113)	1449 (070 x 037)	Rod
4	1434 (.116)	1454 (073 x 037)	Rod & Jet
5	1431 (.107)	1443 (063 x 047)	Rod & Jet
6	1432 (.110)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
7	1433 (.113)	1452 (070 x 052)	Rod
8	1432 (.110)	1441 (062 x 052)	Rod & Jet
9	1433 (.113)	1447 (068 x 047)	Rod
10	1434 (.116)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
11	1432 (.110)	1443 (063 x 047)	Rod & Jet
12	1433 (.113)	1445 (065 x 047)	Rod
13	1434 (.116)	1453 (071 x 047)	Jet
14	1434 (.116)	1449 (070 x 037)	Rod & Jet
15	1433 (.113)	1443 (063 x 047)	Rod
16	1433 (.113)	1442 (063 x 037)	Rod
17	1434 (.116)	1444 (065 x 037)	Rod & Jet
18	1432 (.110)	1452 (070 x 052)	Rod & Jet
19	1433 (.113)	1457 (073 x 052)	Rod
20	1433 (.113)	1456 (073 x 047)	Rod
21	1433 (.113)	1454 (073 x 037)	Rod
22	1431 (.107)	1445 (065 x 047)	Rod & Jet
23	1431 (.107)	1444 (065 x 037)	Rod & Jet
24	1432 (.110)	1449 (070 x 037)	Rod & Jet
25	1431 (.107)	1447 (068 x 047)	Rod & Jet
26	1432 (.110)	1456 (073 x 047)	Rod & Jet
27	1432 (.110)	1454 (073 x 037)	Rod & Jet

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

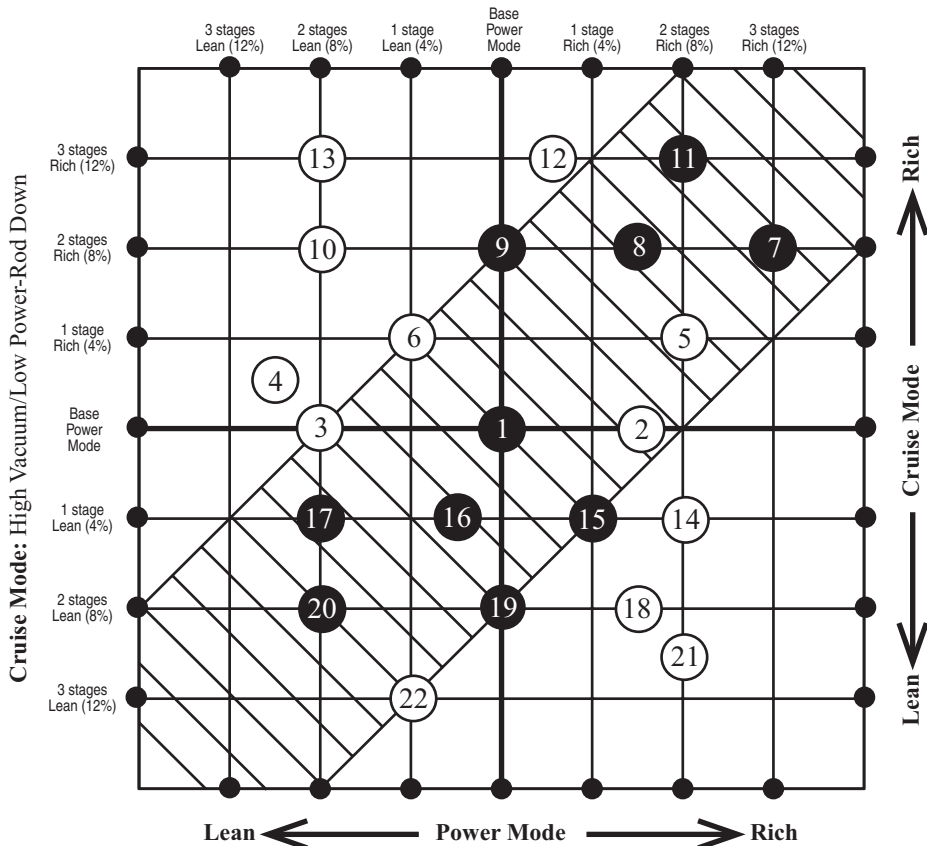
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1425 (.092)	JET #1426 (.095)	JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)	JET #1431 (.107)	JET #1432 (.110)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have "120-" prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098" jet (Edelbrock p/n 1427).
 120-413 = .113" jet (Edelbrock p/n 1433).

#1805 / #1806 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



- 1 Stock Calibration
- # Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1840** plus the stock jets and metering rods.
- # Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1805 & #1806 Rod/Jet Reference Chart

Ref#	Main Jet	Metering Rod	Change from Base
1	0.095(.2413)	.068 x .047(.17272 x .11938)	None-stock calibration
2	0.095(.2413)	.068 x .042(.17272 x .10668)	Rod
3	0.095(.2413)	.068 x .052(.17272 x .13208)	Rod
4	0.092(.23368)	.063 x .047(.16002 x .11938)	Jet and Rod
5	0.098(.24892)	.071 x .047(.18034 x .11938)	Jet and Rod
6	0.095(.2413)	.067 x .049(.17018 x .12446)	Rod
7	0.095(.2413)	.065 x .037(.1651 x .09398)	Rod
8	0.095(.2413)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Rod
9	0.095(.2413)	.065 x .047(.1651 x .11938)	Rod
10	0.095(.2413)	.065 x .052(.1651 x .13208)	Rod
11	0.098(.24892)	.068 x .047(.17272 x .11938)	Jet
12	0.098(.24892)	.068 x .052(.17272 x .13208)	Jet and Rod
13	0.098(.24892)	.068 x .057(.17272 x .14478)	Jet and Rod
14	0.098(.24892)	.073 x .047(.18542 x .11938)	Jet and Rod
15	0.092(.23368)	.065 x .037(.1651 x .09398)	Jet and Rod
16	0.092(.23368)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Jet and Rod
17	0.092(.23368)	.065 x .047(.1651 x .11938)	Jet and Rod
18	0.095(.2413)	.070 x .042(.1778 x .10668)	Rod
19	0.095(.2413)	.070 x .047(.1778 x .11938)	Rod
20	0.095(.2413)	.070 x .052(.1778 x .13208)	Rod
21	0.098(.24892)	.075 x .047(.1905 x .11938)	Jet and Rod
22	0.089(.22606)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Jet and Rod

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

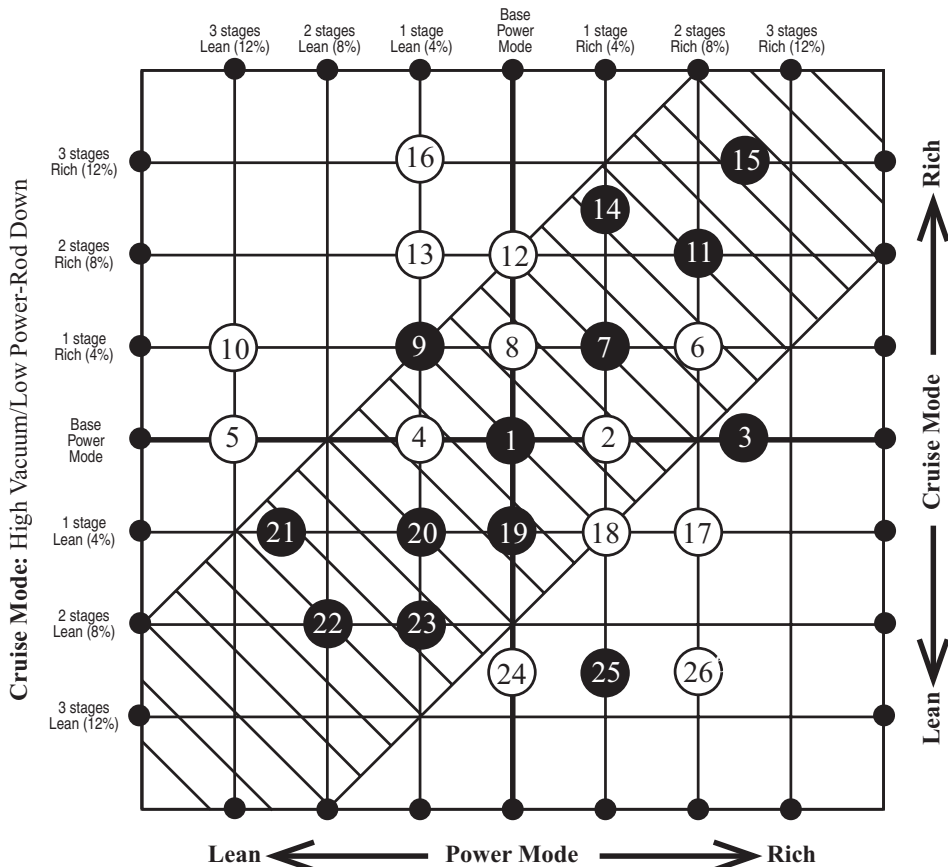
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1424 (.089)	JET #1425 (.092)	JET #1426 (.095)	JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)	JET #1431 (.107)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have “120-”prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098” jet (Edelbrock p/n 1427).
120-401 = .101” jet (Edelbrock p/n 1429).

#1812 / #1813 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



1

Stock Calibration

#

Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1841** plus the stock jets and metering rods.

#

Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1812 & #1813 Rod/Jet Reference Chart

Ref#	Main Jet	Metering Rod	Change from Base
1	0.113(.22606)	.068 x .047(.17272 x .11938)	None- stock calibration
2	0.113(.22606)	.068 x .042(.17272 x .10668)	Rod
3	0.116(.29464)	.073 x .042(.18542 x .10668)	Jet and Rod
4	0.113(.22606)	.068 x .052(.17272 x .13208)	Rod
5	0.113(.22606)	.068 x .057(.17272 x .14478)	Rod
6	0.113(.22606)	.065 x .037(.1651 x .09398)	Rod
7	0.113(.22606)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Rod
8	0.113(.22606)	.065 x .047(.1651 x .11938)	Rod
9	0.116(.29464)	.070 x .057(.1778 x .14478)	Jet and Rod
10	0.113(.22606)	.065 x .057(.1651 x .14478)	Rod
11	0.113(.22606)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Rod
12	0.113(.22606)	.063 x .047(.16002 x .11938)	Rod
13	0.116(.29464)	.068 x .057(.17272 x .14478)	Jet and Rod
14	0.116(.29464)	.067 x .049(.17018 x .12446)	Jet and Rod
15	0.116(.29464)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Jet and Rod
16	0.116(.29464)	.065 x .057(.1651 x .14478)	Jet and Rod
17	0.113(.22606)	.070 x .037(.1778 x .09398)	Rod
18	0.113(.22606)	.070 x .042(.1778 x .10668)	Rod
19	0.113(.22606)	.070 x .047(.1778 x .11938)	Rod
20	0.113(.22606)	.070 x .052(.1778 x .13208)	Rod
21	0.113(.22606)	.070 x .057(.1778 x .14478)	Rod
22	0.110(.2794)	.067 x .049(.17018 x .12446)	Jet and Rod
23	0.107(.27178)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Jet and Rod
24	0.113(.22606)	.073 x .047(.18542 x .11938)	Rod
25	0.113(.22606)	.073 x .042(.18542 x .10668)	Rod
26	0.113(.22606)	.073 x .037(.18542 x .09398)	Rod

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

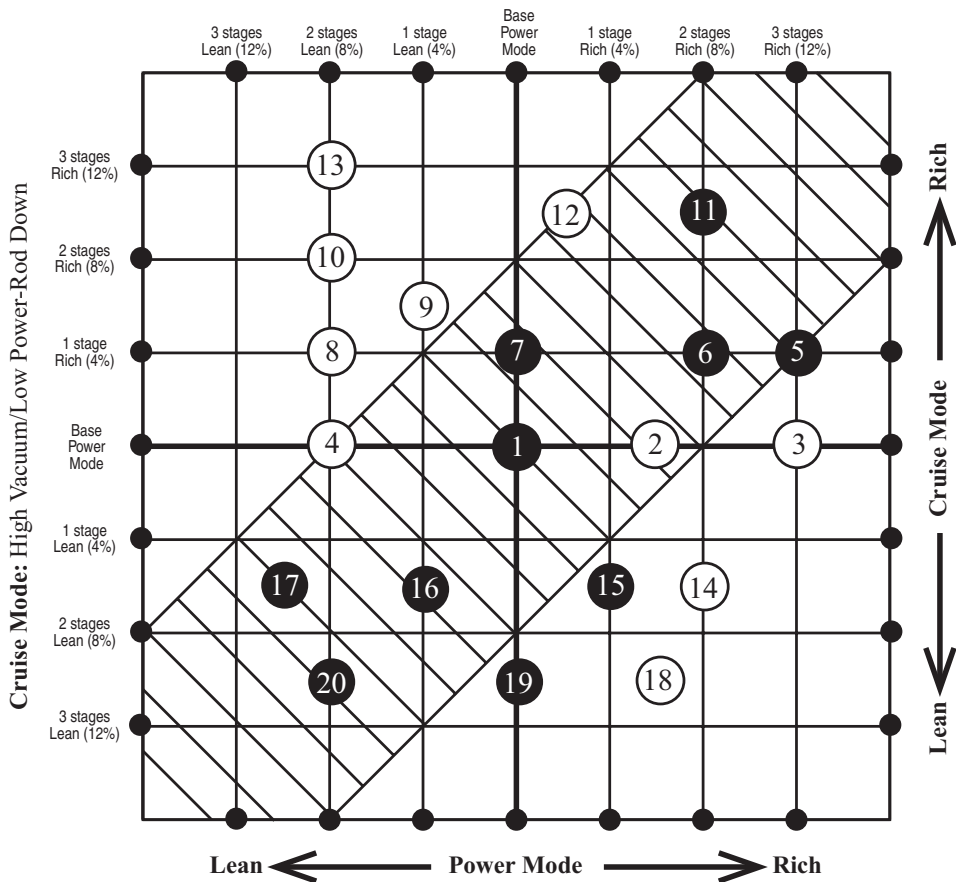
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1425 (.092)	JET #1426 (.095)	JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)	JET #1431 (.107)	JET #1432 (.110)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have "120-" prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098" jet (Edelbrock p/n 1427).
120-401 = .101" jet (Edelbrock p/n 1429).

#1825 / #1826 Calibration Reference Chart / Primary Metering

Power Mode: Low Vacuum/High Power-Rod Up



Stock Calibration



Numbers in black are the steps obtainable using **Calibration Kit #1842** plus the stock jets and metering rods.



Numbers in white are the steps obtainable using jet and rod combinations shown on the following page.

- Step 1 Select the combination of Cruise Mode and Power Mode fuel-metering stages desired for your calibration. Normal calibration changes will be within the gridded diagonal area. That is, Cruise and Power mode changes should be in the same direction (either richer or leaner) and usually by the same amount.
- Step 2 Find the number that is nearest your desired combination. This is your Calibration Reference Number.
- Step 3 Go to the next page. Find the Calibration Reference Number you have just selected in Step 2. Listed will be the Main Jet and Metering Rod required to achieve the desired fuel metering for the Primaries.

Model #1825 & #1826 Rod/Jet Reference Chart

Ref#	Main Jet	Metering Rod	Change from Base
1	0.095(.2413)	.065 x .047(.1651 x .11938)	None- stock calibration
2	0.095(.2413)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Rod
3	0.095(.2413)	.065 x .037(.1651 x .09398)	Rod
4	0.095(.2413)	.065 x .052(.1651 x .13208)	Rod
5	0.095(.2413)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Rod
6	0.098(.24892)	.068 x .047(.17272 x .11938)	Jet and Rod
7	0.095(.2413)	.063 x .047(.16002 x .11938)	Rod
8	0.098(.24892)	.068 x .057(.17272 x .14478)	Jet and Rod
9	0.098(.24892)	.067 x .055(.17018 x .1397)	Jet and Rod
10	0.095(.2413)	.062 x .052(.15748 x .13208)	Rod
11	0.098(.24892)	.065 x .047(.1651 x .11938)	Jet
12	0.101(.25654)	.070 x .057(.1778 x .14478)	Jet and Rod
13	0.095(.2413)	.060 x .052(.1524 x .13208)	Rod
14	0.098(.24892)	.071 x .047(.18034 x .11938)	Jet and Rod
15	0.092(.23368)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Jet and Rod
16	0.095(.2413)	.067 x .049(.17018 x .12446)	Rod
17	0.092(.23368)	.063 x .047(.16002 x .11938)	Jet and Rod
18	0.095(.2413)	.068 x .042(.17272 x .10668)	Rod
19	0.095(.2413)	.068 x .047(.17272 x .11938)	Rod
20	0.095(.2413)	.068 x .052(.17272 x .13208)	Rod

Secondary Metering

The factory calibration jet is shown in the center column. For leaner or richer calibration use the jet # indicated in the appropriate column.

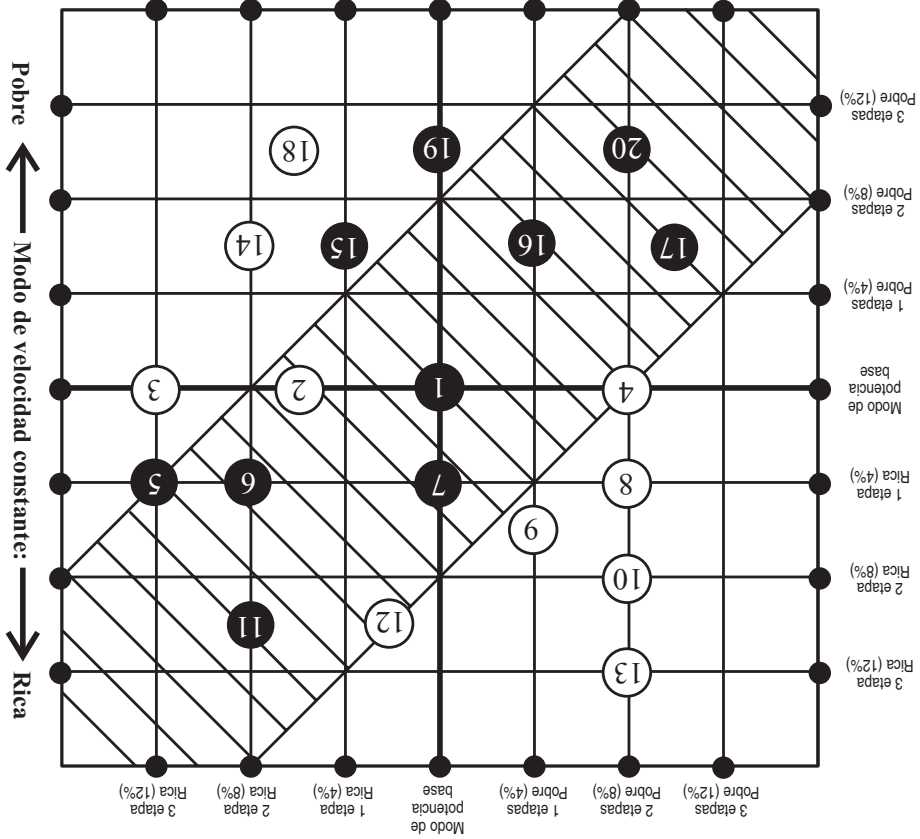
3 Stages Lean (12%)	2 Stages Lean (8%)	1 Stage Lean (4%)	SECONDARY Stock Calibration	1 Stage Rich (4%)	2 Stages Rich (8%)	3 Stages Rich (12%)
JET #1424 (.089)	JET #1425 (.092)	JET #1426 (.095)	JET #1427 (.098)	JET #1429 (.101)	JET #1430 (.104)	JET #1431 (.107)

Main Jet I.D.—All Edelbrock jets have "120-" prefix. The last three digits minus 300 = actual jet size.

Examples: 120-398 = .098" jet (Edelbrock p/n 1427).
120-401 = .101" jet (Edelbrock p/n 1429).

#1825 / #1826 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria

Modo de potencia: Vacío bajo/Alta potencia-Varilla hacia arriba



Modo de velocidad constante: Vacío alto/Baja potencia-Varilla hacia abajo

1 Calibración básica

Los números en negro son los pasos obtenibles utilizando el Juego de calibración

y varillas mostradas en la página siguiente.

Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espreas

- Step 1 Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseados para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de modo de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.
- Step 2 Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.
- Step 3 Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la espresa principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

Identificación de esprea principal: Todas las espreas Edelbrock tienen un prefijo "120-". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la esprea.
Ejemplos:
120-398 = esprea de .098 pulg. (Edelbrock, n/p 1427).
120-401 = esprea de .101 pulg. (Edelbrock, n/p 1429).

ESPREA #1424 (.089)	ESPREA #1425 (.092)	ESPREA #1426 (.095)	ESPREA #1427 (.98)	ESPREA #1429 (.101)	ESPREA #1430 (.104)	ESPREA #1431 (.107)
Pobre (12%) 3 etapas	Pobre (8%) 2 etapas	Pobre (4%) 1 etapa	Calibración SECUNDARIA de material	Rica (4%) 1 etapa	Rica (8%) 2 etapas	Rica (12%) 3 etapas

La esprea de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de esprea indicado en la columna correspondiente.

Medición secundaria

NÚM. REF.	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	0.095(.2413)	.065 x .047(.1651 x .11938)	ninguno - calibración del material
2	0.095(.2413)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Varilla
3	0.095(.2413)	.065 x .037(.1651 x .09398)	Varilla
4	0.095(.2413)	.065 x .052(.1651 x .13208)	Varilla
5	0.095(.2413)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Varilla
6	0.098(.24892)	.068 x .047(.17272 x .11938)	Varilla y esprea
7	0.095(.2413)	.063 x .047(.16002 x .11938)	Varilla
8	0.098(.24892)	.068 x .057(.17272 x .14478)	Varilla y esprea
9	0.098(.24892)	.067 x .055(.17018 x .1397)	Varilla y esprea
10	0.095(.2413)	.062 x .052(.15748 x .13208)	Varilla
11	0.098(.24892)	.065 x .047(.1651 x .11938)	Esprea
12	0.101(.25654)	.070 x .057(.1778 x .14478)	Varilla y esprea
13	0.095(.2413)	.060 x .052(.1524 x .13208)	Varilla
14	0.098(.24892)	.071 x .047(.18034 x .11938)	Varilla y esprea
15	0.092(.23668)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Varilla y esprea
16	0.095(.2413)	.067 x .049(.17018 x .12446)	Varilla
17	0.092(.23668)	.063 x .047(.16002 x .11938)	Varilla y esprea
18	0.095(.2413)	.068 x .042(.17272 x .10668)	Varilla
19	0.095(.2413)	.068 x .047(.17272 x .11938)	Varilla
20	0.095(.2413)	.068 x .052(.17272 x .13208)	Varilla

Modelo #1825 & #1826 Cuadro de referencia de varilla/esprea

Ejemplos:
120-398 = esprea de .098 pulg. (Edelbrock, n/p 1427).
120-401 = esprea de .101 pulg. (Edelbrock, n/p 1429).

Identificación de esprea principal: Todas las espreas Edelbrock tienen un prefijo "120-". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la esprea.

ESPREA #1425 (.092)	ESPREA #1426 (.095)	ESPREA #1427 (.098)	ESPREA #1429 (.101)	ESPREA #1430 (.104)	ESPREA #1431 (.107)	ESPREA #1432 (.110)
Pobre (12%) 3 etapas	Pobre (8%) 2 etapas	Pobre (4%) 1 etapa	Calibración SECUNDARIA de material	Rica (4%) 1 etapa	Rica (8%) 2 etapas	Rica (12%) 3 etapas

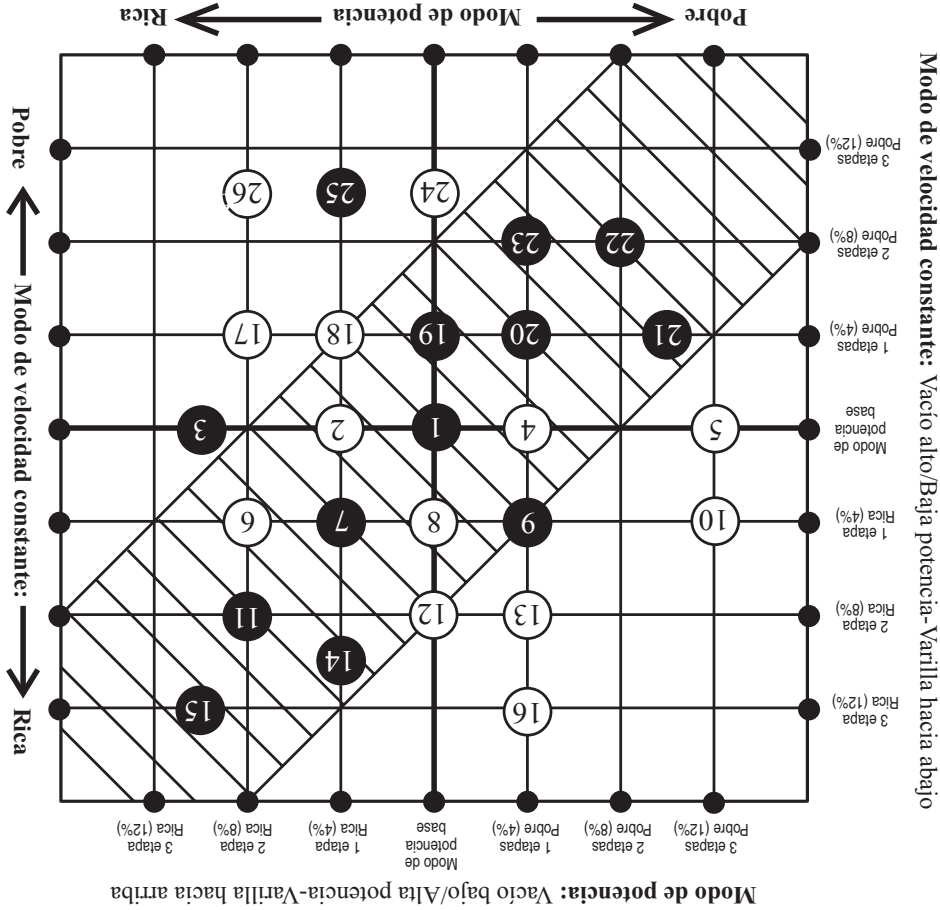
La esprea de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de esprea indicado en la columna correspondiente.

Medición secundaria

NÚM. REF.	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	0.113(-.22606)	.068 x .047(.17272 x .11938)	ninguno - calibración del material
2	0.113(-.22606)	.068 x .042(.17272 x .10668)	Varilla
3	0.116(-.29464)	.073 x .042(.18542 x .10668)	Varilla y esprea
4	0.113(-.22606)	.068 x .052(.17272 x .13208)	Varilla
5	0.113(-.22606)	.068 x .057(.17272 x .14478)	Varilla
6	0.113(-.22606)	.065 x .037(.1651 x .09398)	Varilla
7	0.113(-.22606)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Varilla
8	0.113(-.22606)	.065 x .047(.1651 x .11938)	Varilla
9	0.116(-.29464)	.070 x .057(.1778 x .14478)	Varilla y esprea
10	0.113(-.22606)	.065 x .057(.1651 x .14478)	Varilla
11	0.113(-.22606)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Varilla
12	0.113(-.22606)	.063 x .047(.16002 x .11938)	Varilla
13	0.116(-.29464)	.068 x .057(.17272 x .14478)	Varilla y esprea
14	0.116(-.29464)	.067 x .049(.17018 x .12446)	Varilla y esprea
15	0.116(-.29464)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Varilla y esprea
16	0.116(-.29464)	.065 x .057(.1651 x .14478)	Varilla y esprea
17	0.113(-.22606)	.070 x .037(.1778 x .09398)	Varilla
18	0.113(-.22606)	.070 x .042(.1778 x .10668)	Varilla
19	0.113(-.22606)	.070 x .047(.1778 x .11938)	Varilla
20	0.113(-.22606)	.070 x .052(.1778 x .13208)	Varilla
21	0.113(-.22606)	.070 x .057(.1778 x .14478)	Varilla
22	0.110(-.2794)	.067 x .049(.17018 x .12446)	Varilla y esprea
23	0.107(-.27178)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Varilla y esprea
24	0.113(-.22606)	.073 x .047(.18542 x .11938)	Varilla
25	0.113(-.22606)	.073 x .042(.18542 x .10668)	Varilla
26	0.113(-.22606)	.073 x .037(.18542 x .09398)	Varilla

Modelo #1812 & #1813 Cuadro de referencia de varilla/esprea

#1812 / #1813 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria



1 Calibración básica

Los números en negro son los pasos obtenibles utilizando el Juego de calibración 1841 más las espreas de material y las varillas de medición.

Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espreas y varillas mostradas en la página siguiente.

- Step 1** Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseados para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de modo de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.
- Step 2** Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.
- Step 3** Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la esprea principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

Identificación de espresas Edlbrock tienen un prefijo "120-". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la espresa.
Ejemplos: 120-398 = espresa de .098 pulg. (Edelbrock, n/p 1427).
120-401 = espresa de .101 pulg. (Edelbrock, n/p 1429).

3 etapas Pobre (12%) (.089)	ESPREA #1424 (.092)	ESPREA #1426 (.095)	Calibración SECUNDARIA de material (.98)	ESPREA #1429 (.101)	ESPREA #1430 (.104)	ESPREA #1431 (.107)
3 etapas Rica (12%)	Pobre (8%) 2 etapas	Pobre (4%) 1 etapa	Rica (4%) 1 etapa	Rica (8%) 2 etapas	Rica (12%) 3 etapas	

La espresa de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de espresa indicado en la columna correspondiente.

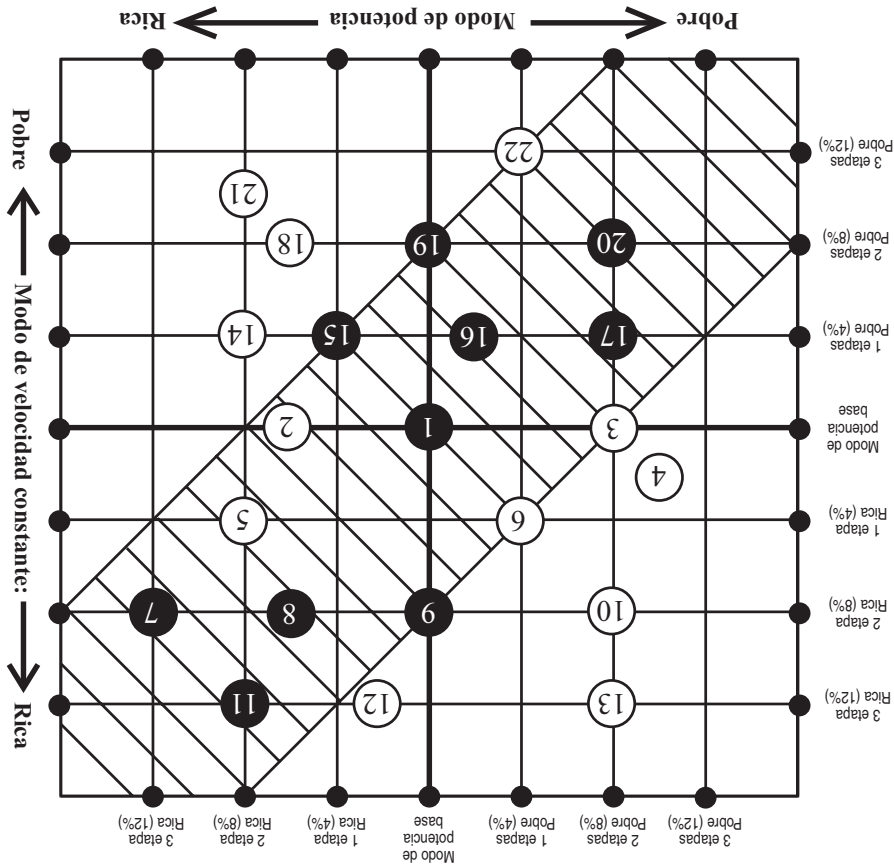
Medición secundaria

NÚM. REF	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	0.095(.2413)	.068 x .047(.17272 x .11938)	ninguno - calibración del material
2	0.095(.2413)	.068 x .042(.17272 x .10668)	Varilla
3	0.095(.2413)	.068 x .052(.17272 x .13208)	Varilla
4	0.092(.23368)	.063 x .047(.16002 x .11938)	Varilla y espresa
5	0.098(.24892)	.071 x .047(.18034 x .11938)	Varilla y espresa
6	0.095(.2413)	.067 x .049(.17018 x .12446)	Varilla
7	0.095(.2413)	.065 x .037(.1651 x .09398)	Varilla
8	0.095(.2413)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Varilla
9	0.095(.2413)	.065 x .047(.1651 x .11938)	Varilla
10	0.095(.2413)	.065 x .052(.1651 x .13208)	Varilla
11	0.098(.24892)	.068 x .047(.17272 x .11938)	Espresa
12	0.098(.24892)	.068 x .052(.17272 x .13208)	Varilla y espresa
13	0.098(.24892)	.068 x .057(.17272 x .14478)	Varilla y espresa
14	0.098(.24892)	.073 x .047(.18542 x .11938)	Varilla y espresa
15	0.092(.23368)	.065 x .037(.1651 x .09398)	Varilla y espresa
16	0.092(.23368)	.065 x .042(.1651 x .10668)	Varilla y espresa
17	0.092(.23368)	.065 x .047(.1651 x .11938)	Varilla y espresa
18	0.095(.2413)	.070 x .042(.1778 x .10668)	Varilla
19	0.095(.2413)	.070 x .047(.1778 x .11938)	Varilla
20	0.095(.2413)	.070 x .052(.1778 x .13208)	Varilla
21	0.098(.24892)	.075 x .047(.1905 x .11938)	Varilla y espresa
22	0.089(.22606)	.063 x .037(.16002 x .09398)	Varilla y espresa

**Modelo #1805 & #1806
Cuadro de referencia de varilla/espresa**

#1805 / #1806 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria

Modo de potencia: Vacío bajo/Alta potencia-Varilla hacia arriba



Modo de velocidad constante: Vacío alto/Baja potencia-Varilla hacia abajo



Calibración básica



Los números en negro son los pasos obtenibles utilizando el **Juego de calibración 1840** más las espreas de material y las varillas de medición.



Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espreas y varillas mostradas en la página siguiente.

- Step 1** Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseados para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.
- Step 2** Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.
- Step 3** Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la esprea principal y la varilla primarias.

Identificación de espresas principal: Todas las espresas Edelbrock tienen un prefijo "120". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la espresa.
Ejemplos: 120-398 = espresa de .098 pulg. (Edelbrock, n/p 1427).
120-413 = espresa de .113 pulg. (Edelbrock, n/p 1433).

3 etapas Pobre (12%)	ESPREA #1425 (.092)	ESPREA #1426 (.095)	ESPREA #1427 (.098)	ESPREA #1429 (.101)	ESPREA #1430 (.104)	ESPREA #1431 (.107)	ESPREA #1432 (.110)
3 etapas Rica (12%)	1 etapa Calibración SECUNDARIA de material	2 etapas Pobre (8%)	1 etapa Pobre (4%)	1 etapa Rica (4%)	2 etapas Rica (8%)	3 etapas Rica (12%)	

La espresa de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de espresa indicado en la columna correspondiente.

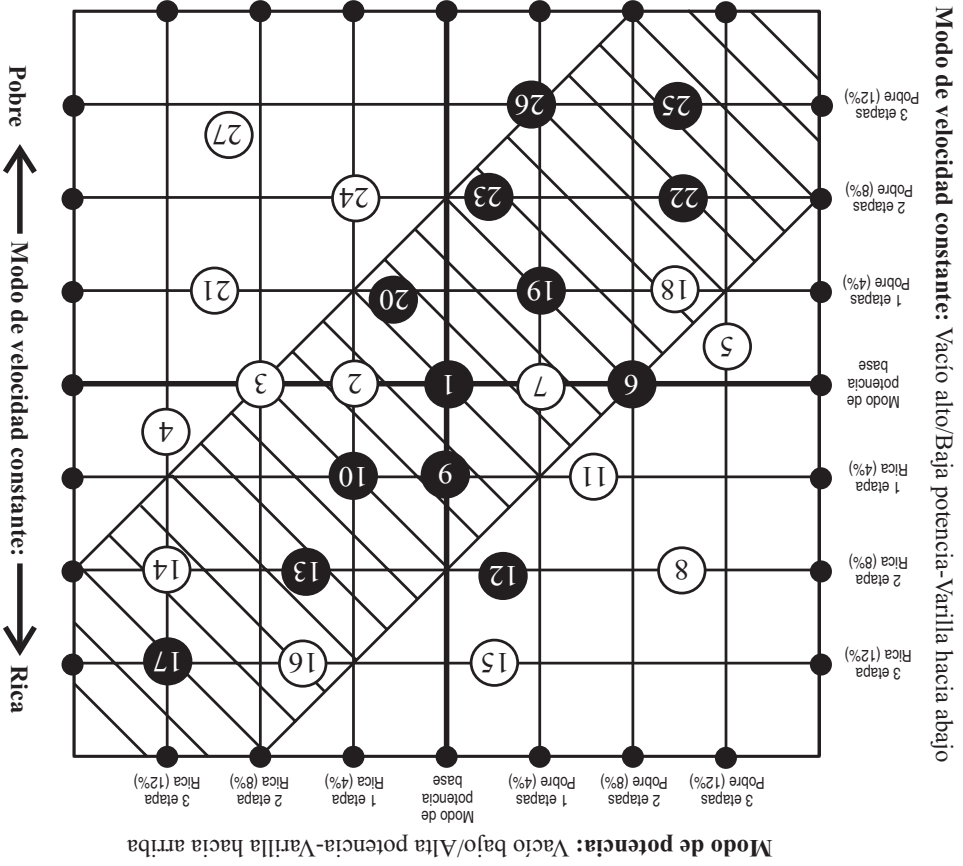
Medición secundaria

1	1433 (.113)	1453 (071 x 047)	ninguno - calibración del material
2	1433 (.113)	1450 (070 x 042)	Varilla
3	1433 (.113)	1449 (070 x 037)	Varilla
4	1434 (.116)	1454 (073 x 037)	Varilla y espresa
5	1431 (.107)	1443 (063 x 047)	Varilla y espresa
6	1432 (.110)	1445 (065 x 047)	Varilla y espresa
7	1433 (.113)	1452 (070 x 052)	Varilla
8	1432 (.110)	1441 (062 x 052)	Varilla y espresa
9	1433 (.113)	1447 (068 x 047)	Varilla
10	1434 (.116)	1456 (073 x 047)	Varilla y espresa
11	1432 (.110)	1443 (063 x 047)	Varilla y espresa
12	1433 (.113)	1445 (065 x 047)	Varilla
13	1434 (.116)	1453 (071 x 047)	Jet
14	1434 (.116)	1449 (070 x 037)	Varilla y espresa
15	1433 (.113)	1443 (063 x 047)	Varilla
16	1433 (.113)	1442 (063 x 037)	Varilla
17	1434 (.116)	1444 (065 x 037)	Varilla y espresa
18	1432 (.110)	1452 (070 x 052)	Varilla y espresa
19	1433 (.113)	1457 (073 x 052)	Varilla
20	1433 (.113)	1456 (073 x 047)	Varilla
21	1433 (.113)	1454 (073 x 037)	Varilla
22	1431 (.107)	1445 (065 x 047)	Varilla y espresa
23	1431 (.107)	1444 (065 x 037)	Varilla y espresa
24	1432 (.110)	1449 (070 x 037)	Varilla y espresa
25	1431 (.107)	1447 (068 x 047)	Varilla y espresa
26	1432 (.110)	1456 (073 x 047)	Varilla y espresa
27	1432 (.110)	1454 (073 x 037)	Varilla y espresa

Modelo #1412 & #1413 Cuadro de referencia de varilla/espresa

NÚM. REF. ESPRESA PRINCIPAL VARILLA DE MEDICIÓN CAMBIO DE LA BASE

#1412 & #1413 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria



Step 1 Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseado para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de modo de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.

Step 2 Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.

Step 3 Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la espra principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

Identificación de esprea principal: Todas las espreas Edelbrock tienen un prefijo "120-". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la esprea.
Ejemplos: 120-398 = esprea de .098 pulg. (Edelbrock, n/p 1427).
120-413 = esprea de .113 pulg. (Edelbrock, n/p 1433).

3 etapas Pobre (12%)	ESPREA #1427 (.098)	1 etapa Pobre (4%)	ESPREA #1430 (.104)	2 etapas Rica (8%)	ESPREA #1429 (.101)	3 etapas Rica (12%)	ESPREA #1434 (.116)
Calibración de material	ESPREA #1431 (.107)	SECUNDARIA	ESPREA #1432 (.110)	ESPREA #1433 (.113)	ESPREA #1434 (.116)		

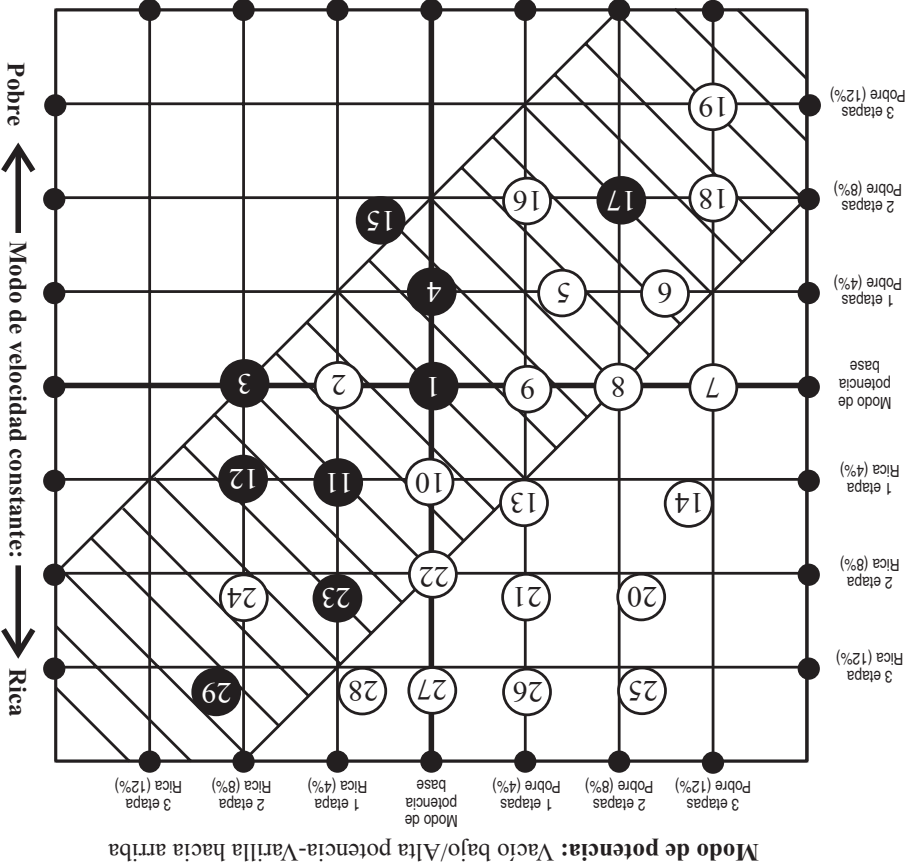
La esprea de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de esprea indicado en la columna correspondiente.

Medición secundaria

NÚM. REF	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	1432 (.110)	1459 (075 x 047)	ninguno - calibración del material
2	1432 (.110)	1419 (075 x 042)	Varilla
3	1432 (.110)	1458 (075 x 037)	Varilla
4	1431 (.107)	1454 (073 x 037)	Varilla y esprea
5	1431 (.107)	1456 (073 x 047)	Varilla y esprea
6	1431 (.107)	1457 (073 x 052)	Varilla y esprea
7	1430 (.104)	1445 (065 x 047)	Varilla y esprea
8	1430 (.104)	1416 (065 x 042)	Varilla y esprea
9	1430 (.104)	1444 (065 x 037)	Varilla y esprea
10	1432 (.110)	1456 (073 x 047)	Varilla
11	1432 (.110)	1455 (073 x 042)	Varilla
12	1432 (.110)	1454 (073 x 037)	Varilla
13	1431 (.107)	1447 (068 x 047)	Varilla y esprea
14	1431 (.107)	1448 (068 x 052)	Varilla y esprea
15	1431 (.107)	1458 (075 x 037)	Varilla y esprea
16	1430 (.104)	1449 (070 x 037)	Varilla y esprea
17	1430 (.104)	1450 (070 x 042)	Varilla y esprea
18	1430 (.104)	1451 (070 x 047)	Varilla y esprea
19	1430 (.104)	1453 (071 x 047)	Varilla y esprea
20	1432 (.110)	1418 (070 x 057)	Varilla
21	1432 (.110)	1452 (070 x 052)	Varilla
22	1432 (.110)	1453 (071 x 047)	Varilla
23	1432 (.110)	1450 (070 x 042)	Varilla
24	1432 (.110)	1449 (070 x 037)	Varilla
25	1432 (.110)	1417 (068 x 057)	Varilla
26	1432 (.110)	1448 (068 x 052)	Varilla
27	1432 (.110)	1447 (068 x 047)	Varilla
28	1432 (.110)	1446 (068 x 042)	Varilla
29	1433 (.113)	1455 (073 x 042)	Varilla y esprea

Modelo #1411 Cuadro de referencia de varilla/esprea

#1411 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria



1 Calibración básica

Los números en negro son los pasos obtenibles utilizando el **Juego de calibración 1489** más las espresas de material y las varillas de medición.

Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espresas y varillas mostradas en la página siguiente.

Step 1 Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseados para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de modo de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.

Step 2 Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.

Step 3 Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la espresa principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

Identificación de espasma principal: Todas las espasmas Edelbrock tienen un prefijo "120-". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la espasma.
Ejemplos:
120-398 = espasma de .098 pulg. (Edelbrock, n/p 1427).
120-401 = espasma de .101 pulg. (Edelbrock, n/p 1429).

ESPREA #1425 (.092)	ESPREA #1426 (.095)	ESPREA #1427 (.098)	ESPREA #1429 (.107)	ESPREA #1430 (.104)	ESPREA #1431 (.107)	ESPREA #1432 (.110)
3 etapas Pobre (12%)	2 etapas Pobre (8%)	1 etapa Pobre (4%)	Calibración SECUNDARIA de material	1 etapa Rica (4%)	2 etapas Rica (8%)	3 etapas Rica (12%)

La espasma de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de espasma indicado en la columna correspondiente.

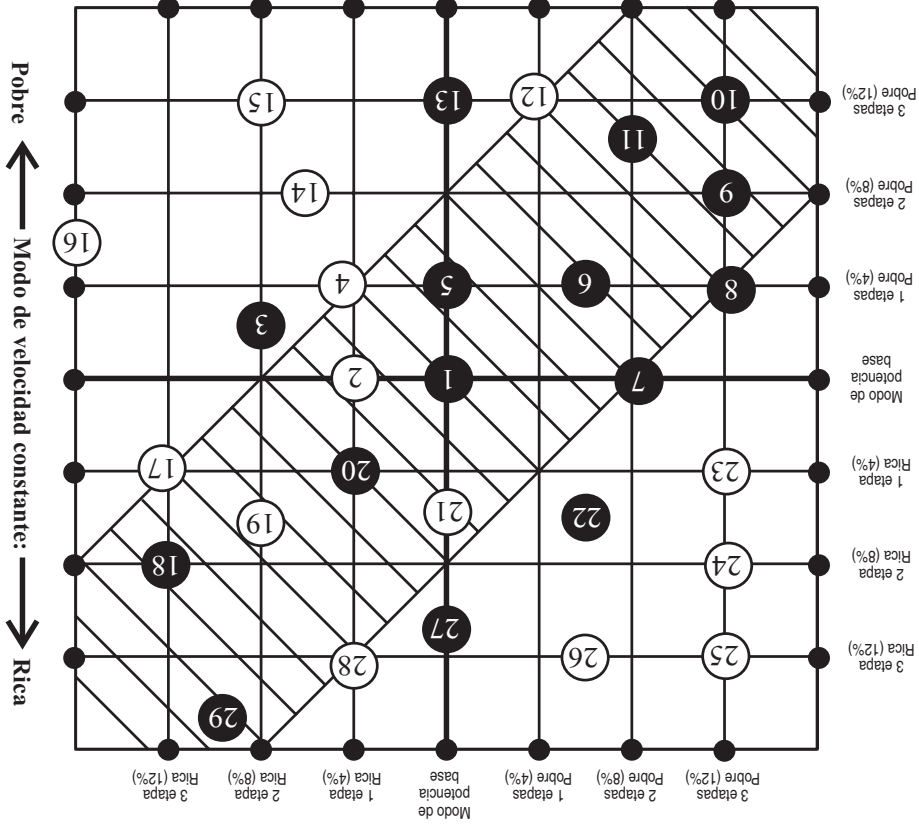
Medición secundaria

NÚM. REF	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	1427 (.098)	1447 (068 x 047)	ninguno - calibración del material
2	1427 (.098)	1446 (068 x 042)	Varilla
3	1429 (.101)	1456 (073 x 047)	Varilla y espasma
4	1427 (.098)	1450 (070 x 042)	Varilla
5	1427 (.098)	1451 (070 x 047)	Varilla
6	1427 (.098)	1452 (070 x 052)	Varilla
7	1426 (.095)	1443 (063 x 047)	Varilla y espasma
8	1426 (.095)	1460 (065 x 052)	Varilla y espasma
9	1425 (.092)	1443 (063 x 047)	Varilla y espasma
10	1426 (.095)	1452 (070 x 052)	Varilla y espasma
11	1426 (.095)	1447 (068 x 047)	Espasma
12	1425 (.092)	1444 (065 x 037)	Varilla y espasma
13	1427 (.098)	1456 (073 x 047)	Varilla
14	1429 (.101)	1459 (075 x 047)	Varilla y espasma
15	1427 (.098)	1454 (073 x 037)	Varilla
16	1429 (.101)	1458 (075 x 037)	Varilla y espasma
17	1430 (.104)	1459 (075 x 047)	Varilla y espasma
18	1430 (.104)	1456 (073 x 047)	Varilla y espasma
19	1427 (.098)	1444 (065 x 037)	Varilla
20	1429 (.101)	1451 (070 x 047)	Varilla y espasma
21	1427 (.098)	1445 (065 x 047)	Varilla
22	1427 (.098)	1460 (065 x 052)	Varilla
23	1426 (.095)	1441 (062 x 052)	Varilla y espasma
24	1426 (.095)	1439 (060 x 052)	Varilla y espasma
25	1426 (.095)	1438 (058 x 052)	Varilla y espasma
26	1427 (.098)	1441 (062 x 052)	Varilla
27	1427 (.098)	1443 (063 x 047)	Varilla
28	1429 (.101)	1462 (067 x 049)	Varilla y espasma
29	1430 (.104)	1452 (070 x 052)	Varilla y espasma

Modelo #1409 Cuadro de referencia de varilla/espasma

#1409 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria

Modo de potencia: Vacío bajo/Alta potencia-Varilla hacia arriba



Modo de velocidad constante: Vacío alto/Baja potencia-Varilla hacia abajo

- 1 Calibración básica
- # 1488 más las espesas de material y las varillas de medición.
- # Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espesas y varillas mostradas en la página siguiente.

Step 1 Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseados para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de modo de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.

Step 2 Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.

Step 3 Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la espesa principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

Identificación de esprea principal: Todas las espreas Edelbrock tienen un prefijo "120". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la esprea.
Ejemplos:
120-398 = esprea de .098 pulg. (Edelbrock, n/p 1427).
120-413 = esprea de .113 pulg. (Edelbrock, n/p 1433).

ESPREA #1427 (.098)	ESPREA #1429 (.101)	ESPREA #1430 (.104)	ESPREA #1431 (.107)	ESPREA #1432 (.110)	ESPREA #1433 (.113)	ESPREA #1434 (.116)
3 etapas Pobre (12%)	2 etapas Pobre (8%)	1 etapa Pobre (4%)	Calibración SECUNDARIA de material	1 etapa Rica (4%)	2 etapas Rica (8%)	3 etapas Rica (12%)

La esprea de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de esprea indicado en la columna correspondiente.

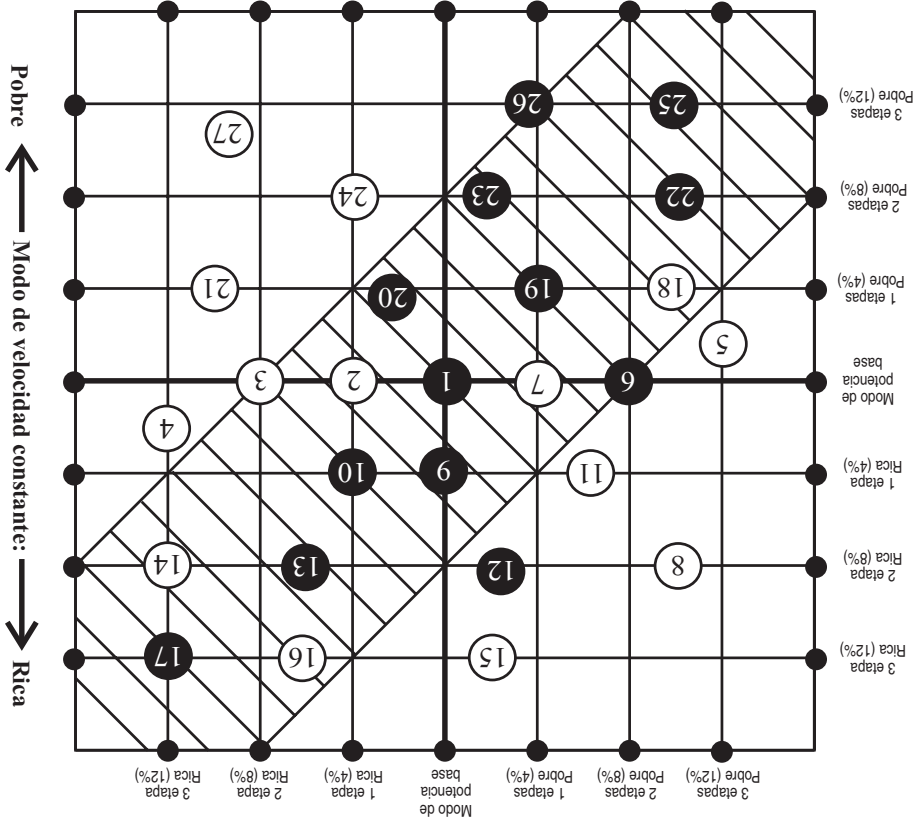
Medición secundaria

NÚM. REF	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	1433 (.113)	1453 (071 x 047)	ninguno - calibración del material
2	1433 (.113)	1450 (070 x 042)	Varilla
3	1433 (.113)	1449 (070 x 037)	Varilla
4	1434 (.116)	1454 (073 x 037)	Varilla y esprea
5	1431 (.107)	1443 (063 x 047)	Varilla y esprea
6	1432 (.110)	1445 (065 x 047)	Varilla y esprea
7	1433 (.113)	1452 (070 x 052)	Varilla
8	1432 (.110)	1441 (062 x 052)	Varilla y esprea
9	1433 (.113)	1447 (068 x 047)	Varilla
10	1434 (.116)	1456 (073 x 047)	Varilla y esprea
11	1432 (.110)	1443 (063 x 047)	Varilla y esprea
12	1433 (.113)	1445 (065 x 047)	Varilla
13	1434 (.116)	1453 (071 x 047)	Esprea
14	1434 (.116)	1449 (070 x 037)	Varilla y esprea
15	1433 (.113)	1443 (063 x 047)	Varilla
16	1433 (.113)	1442 (063 x 037)	Varilla
17	1434 (.116)	1444 (065 x 037)	Varilla y esprea
18	1432 (.110)	1452 (070 x 052)	Varilla y esprea
19	1433 (.113)	1457 (073 x 052)	Varilla
20	1433 (.113)	1456 (073 x 047)	Varilla
21	1433 (.113)	1454 (073 x 037)	Varilla
22	1431 (.107)	1445 (065 x 047)	Varilla y esprea
23	1431 (.107)	1444 (065 x 037)	Varilla y esprea
24	1432 (.110)	1449 (070 x 037)	Varilla y esprea
25	1431 (.107)	1447 (068 x 047)	Varilla y esprea
26	1432 (.110)	1456 (073 x 047)	Varilla y esprea
27	1432 (.110)	1454 (073 x 037)	Varilla y esprea

Modelo #1407 & #1410 Cuadro de referencia de varilla/esprea

#1407 / #1410 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria

Modo de potencia: Vacío bajo/Alta potencia-Varilla hacia arriba



- 1 Calibración básica
- # Los números en negro son los pasos obtenibles utilizando el Juego de calibración 1480 más las espresas de material y las varillas de medición.
- # Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espresas y varillas mostradas en la página siguiente.

Step 1 Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseados para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de modo de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.

Step 2 Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.

Step 3 Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la espresa principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

Identificación de esprea principal: Todas las espreas Edelbrock tienen un prefijo "120". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la esprea.
Ejemplos: 120-386 = esprea de .098 pulg. (Edelbrock, n/p 1427).
120-401 = esprea de .101 pulg. (Edelbrock, n/p 1429).

3 etapas Pobre (12%)	ESPREA #1423 (.086)	3 etapas Rica (12%)	1 etapa Rica (4%)	Calibración SECUNDARIA de material	2 etapas Pobre (8%)	ESPREA #1424 (.089)	1 etapa Pobre (4%)	ESPREA #1425 (.092)	2 etapas Rica (8%)	ESPREA #1429 (.101)	3 etapas Rica (12%)	ESPREA #1430 (.104)
-------------------------	------------------------	------------------------	----------------------	--	------------------------	------------------------	-----------------------	------------------------	-----------------------	------------------------	------------------------	------------------------

La esprea de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de esprea indicado en la columna correspondiente.

Medición secundaria

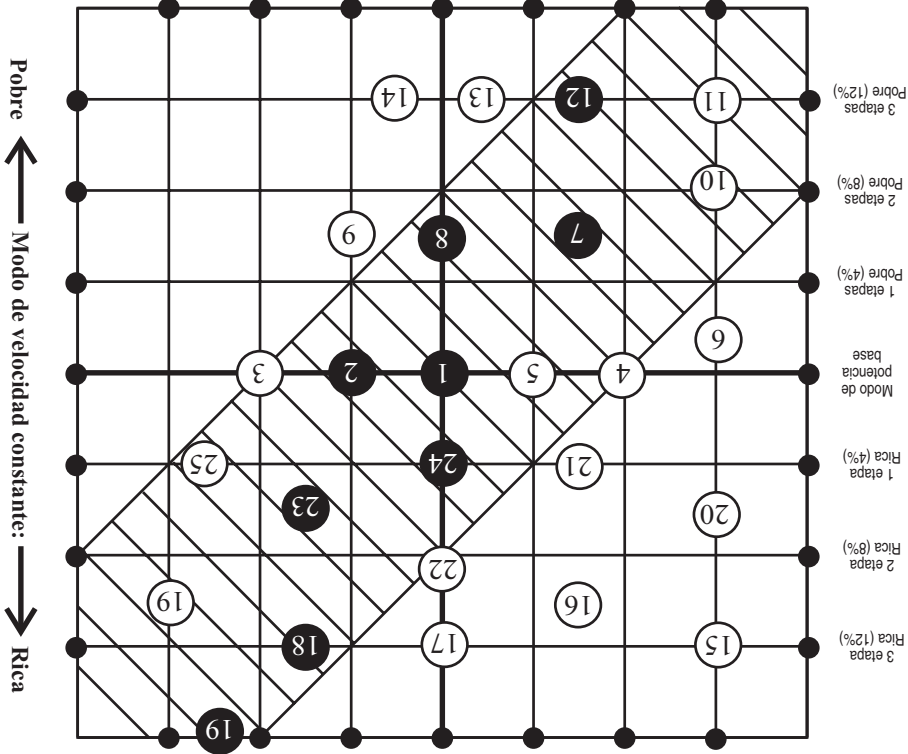
NÚM. REF.	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	1427 (.098)	1459 (075 x 047)	ninguno - calibración del material
2	1426 (.095)	1449 (070 x 037)	Varilla y esprea
3	1427 (.098)	1458 (075 x 037)	Varilla
4	1425 (.092)	1446 (068 x 042)	Varilla y esprea
5	1426 (.095)	1453 (071 x 047)	Varilla y esprea
6	1425 (.092)	1447 (068 x 047)	Varilla y esprea
7	1426 (.095)	1456 (073 x 047)	Varilla y esprea
8	1426 (.095)	1455 (073 x 042)	Varilla y esprea
9	1426 (.095)	1454 (073 x 037)	Varilla y esprea
10	1425 (.092)	1451 (070 x 047)	Varilla y esprea
11	1425 (.092)	1453 (071 x 047)	Varilla y esprea
12	1426 (.095)	1459 (075 x 047)	Esprea
13	1425 (.092)	1449 (070 x 037)	Varilla y esprea
14	1426 (.095)	1458 (075 x 037)	Varilla y esprea
15	1426 (.095)	1448 (068 x 052)	Varilla y esprea
16	1426 (.095)	1447 (068 x 047)	Varilla y esprea
17	1427 (.098)	1453 (071 x 047)	Varilla
18	1429 (.101)	1459 (075 x 047)	Esprea
19	1427 (.098)	1449 (070 x 037)	Varilla
20	1425 (.092)	1445 (065 x 047)	Varilla y esprea
21	1426 (.095)	1451 (070 x 047)	Varilla y esprea
22	1426 (.095)	1446 (068 x 042)	Varilla y esprea
23	1427 (.098)	1455 (073 x 042)	Varilla
24	1427 (.098)	1456 (073 x 047)	Varilla
25	1427 (.098)	1454 (073 x 037)	Varilla

Modelo #1406 Cuadro de referencia de varilla/esprea

#1406 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria

Modo de potencia: Vacío bajo/Alta potencia-Varrilla hacia arriba

Modo de velocidad constante: Vacío alto/Baja potencia-Varrilla hacia abajo



- 1 ● Calibración básica
- # ● Los números en negro son los pasos obtenibles utilizando el **Juego de calibración 1487** más las espreas de material y las varillas de medición.
- # ● Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espreas y varillas mostradas en la página siguiente.

Step 1 Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseados para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.

Step 2 Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.

Step 3 Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la esprea principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

Ejemplos:
120-386 = esprea de .086 pulg. (Edelbrock, n/p 1423).
120-401 = esprea de .101 pulg. (Edelbrock, n/p 1429).

Identificación de esprea principal: Todas las espreas Edelbrock tienen un prefijo "120-". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la esprea.

ESPREA #1423 (.086)	ESPREA #1424 (.089)	ESPREA #1425 (.092)	ESPREA #1426 (.095)	ESPREA #1427 (.098)	ESPREA #1429 (.101)	ESPREA #1430 (.104)
Pobre (12%) 3 etapas	Pobre (8%) 2 etapas	Pobre (4%) 1 etapa	SECUNDARIA de material Calibración	Rica (4%) 1 etapa	Rica (8%) 2 etapas	Rica (12%) 3 etapas

La esprea de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de esprea indicado en la columna correspondiente.

Medición secundaria

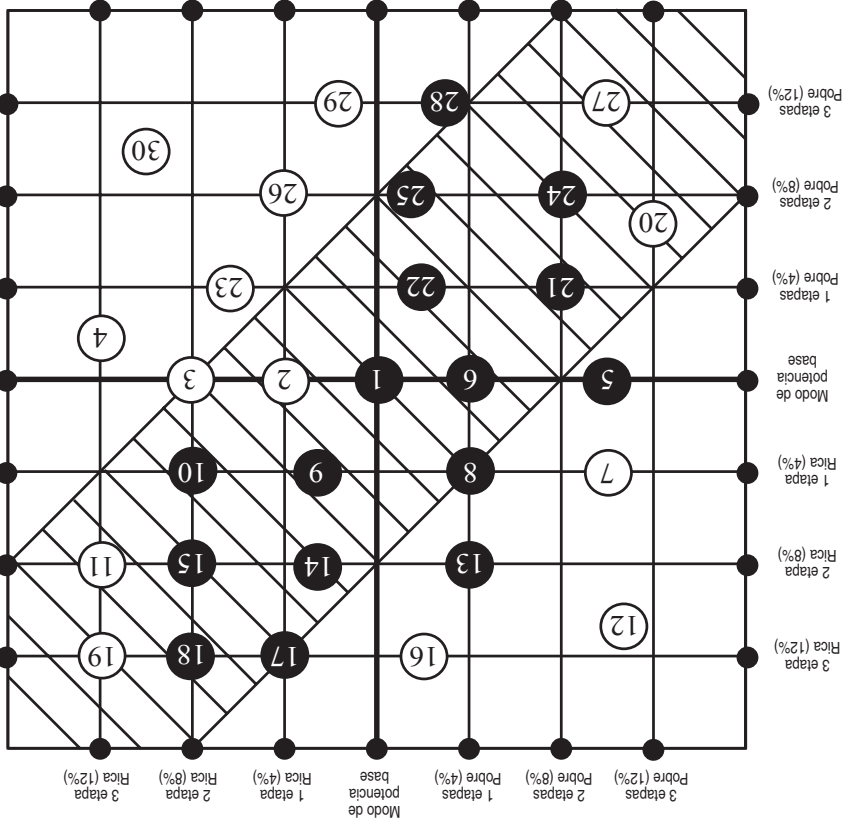
NUM. REF	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	1428 (.100)	1451 (070 x 047)*	ninguno - calibración del material
2	1428 (.100)	1450 (070 x 042)	
3	1428 (.100)	1449 (070 x 037)	
4	1430 (.104)	1458 (075 x 037)	
5	1427 (.098)	1448 (068 x 052)	
6	1428 (.100)	1452 (070 x 052)	
7	1427 (.098)	1445 (065 x 047)	
8	1428 (.100)	1448 (068 x 052)	
9	1428 (.100)	1446 (068 x 042)	
10	1430 (.104)	1459 (075 x 047)	
11	1430 (.104)	1455 (073 x 042)	
12	1427 (.098)	1441 (062 x 052)	
13	1429 (.101)	1448 (068 x 052)	
14	1430 (.104)	1457 (073 x 052)	
15	1430 (.104)	1456 (073 x 047)	
16	1428 (.100)	1445 (065 x 047)	
17	1430 (.104)	1452 (070 x 052)	
18	1430 (.104)	1451 (070 x 047)*	
19	1430 (.104)	1450 (070 x 042)	
20	1426 (.095)	1445 (065 x 047)	
21	1427 (.098)	1452 (070 x 052)	
22	1428 (.100)	1457 (073 x 052)	
23	1428 (.100)	1455 (073 x 042)	
24	1427 (.098)	1457 (073 x 052)	
25	1428 (.100)	1459 (075 x 047)	
26	1427 (.098)	1449 (070 x 037)	
27	1426 (.095)	1446 (068 x 042)	
28	1427 (.098)	1456 (073 x 047)	
29	1427 (.098)	1455 (073 x 042)	
30	1429 (.101)	1458 (075 x 037)	

* Algunos Tienen ID #695

* Algunos Tienen ID #695

#1405 Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria

Modo de potencia: Vacío bajo/Alta potencia-Varrilla hacia arriba



Modo de velocidad constante: Vacío alto/Baja potencia-Varrilla hacia abajo

- 1 Calibración básica
- # Los números en negro son los pasos obtenibles utilizando el **Juego de calibración 1479** más las espreas de material y las varillas de medición.
- # Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espreas y varillas mostradas en la página siguiente.

Step 1 Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseado para su calibración. Los cambios normales en la calibración están dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de modo de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.

Step 2 Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.

Step 3 Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la espra principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

Identificación de esprea principal: Todas las espreas Edelbrock tienen un prefijo "120-". Los últimos tres dígitos menos 300 = tamaño real de la esprea.
Ejemplos:
120-386 = esprea de .086 pulg. (Edelbrock, n/p 1423)
120-401 = esprea de .101 pulg. (Edelbrock, n/p 1429).

3 etapas Pobre (12%)	ESPREA #1423 (.086)	ESPREA #1425 (.092)	ESPREA #1426 (.095)	ESPREA #1427 (.098)	ESPREA #1429 (.101)	ESPREA #1430 (.104)
2 etapas Pobre (8%)	ESPREA #1424 (.089)	1 etapa Pobre (4%)	Calibración SECUNDARIA de material	1 etapa Rica (4%)	2 etapas Rica (8%)	3 etapas Rica (12%)

La esprea de calibración de fábrica se muestra en la columna central. Para una calibración más pobre o más rica use el número de esprea indicado en la columna correspondiente.

Medición secundaria

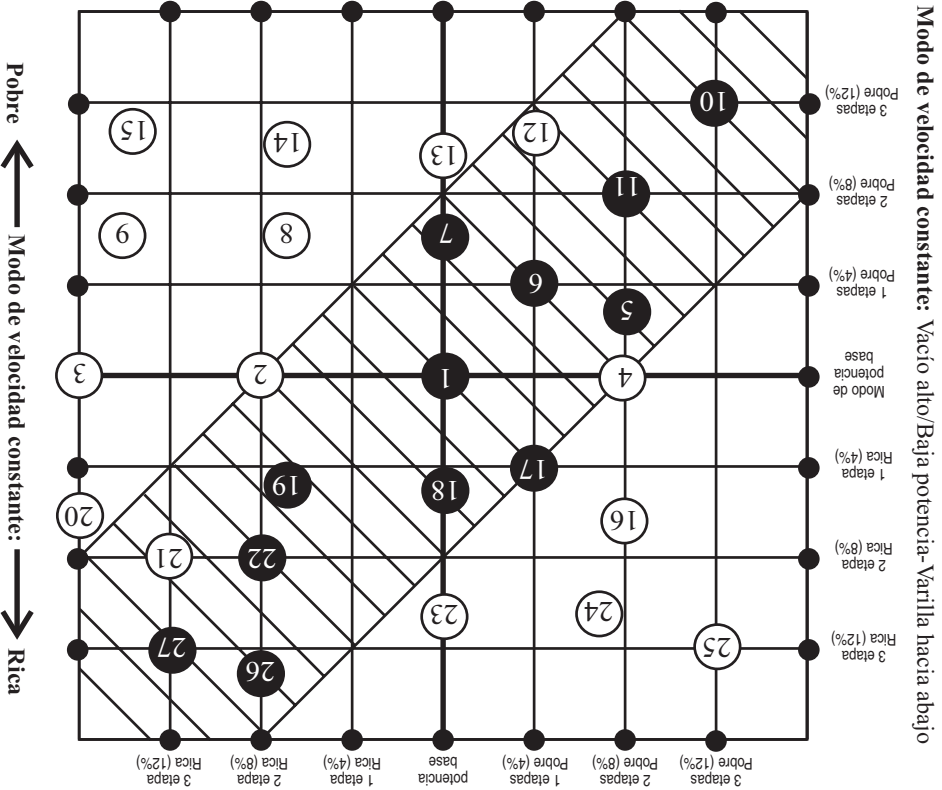
NÚM. REF	ESPREA PRINCIPAL	VARILLA DE MEDICIÓN	CAMBIO DE LA BASE
1	1423 (.086)	1460 (065 x 052)	ninguno - calibración del material
2	1423 (.086)	1445 (065 x 047)	Varilla
3	1423 (.086)	1444 (065 x 037)	Varilla
4	1423 (.086)	1461 (065 x 057)	Varilla
5	1422 (.083)	1441 (062 x 052)	Varilla y esprea
6	1423 (.086)	1463 (067 x 055)	Varilla
7	1423 (.086)	1448 (068 x 052)	Varilla
8	1423 (.086)	1447 (068 x 047)	Varilla
9	1423 (.086)	1446 (068 x 042)	Varilla
10	1422 (.083)	1463 (067 x 055)	Varilla y esprea
11	1422 (.083)	1460 (065 x 052)	Esprea
12	1422 (.083)	1462 (067 x 049)	Varilla y esprea
13	1423 (.086)	1452 (070 x 052)	Varilla
14	1423 (.086)	1451 (070 x 047)	Varilla
15	1423 (.086)	1450 (070 x 042)	Varilla
16	1422 (.083)	1438 (058 x 052)	Varilla y esprea
17	1422 (.083)	1437 (057 x 049)	Varilla y esprea
18	1423 (.086)	1441 (062 x 052)	Varilla
19	1423 (.086)	1443 (063 x 047)	Varilla
20	1423 (.086)	1442 (063 x 037)	Varilla
21	1424 (.089)	1445 (065 x 047)	Varilla y esprea
22	1424 (.089)	1460 (065 x 052)	Esprea
23	1423 (.086)	1439 (060 x 052)	Varilla
24	1423 (.086)	1440 (060 x 057)	Varilla
25	1422 (.083)	1436 (055 x 055)	Varilla y esprea
26	1424 (.089)	1441 (062 x 052)	Varilla y esprea
27	1424 (.089)	1443 (063 x 047)	Varilla y esprea

Modelo #1403, #1404, #1801, #1802 Cuadro de referencia de varilla/esprea

Cuadro de referencia de calibración / Medición primaria

#1403, #1404, #1801, #1802

Modo de potencia: Vacío bajo/Alta potencia-Varrilla hacia arriba



- 1 Calibración básica
- # Los números en negro son los pasos obtenibles utilizando el Juego de calibración 1486 más las espreas de material y las varillas de medición.
- # Los números en blanco son los pasos obtenibles usando combinaciones de espreas y varillas mostradas en la página siguiente.

- Step 1** Seleccione la combinación de etapas de medición de combustible para modo de velocidad constante y modo de potencia deseados para su calibración. Los cambios normales en la calibración estarán dentro de la zona diagonal cuadrada. Es decir, los cambios de modo de velocidad constante y potencia deben estar en la misma dirección (ya sea más rica o más pobre) y por lo general en la misma cantidad.
- Step 2** Encuentre el número más cercano a su combinación deseada. Este es su número de referencia de calibración.
- Step 3** Continúe en la siguiente página. Encuentre el número de referencia de calibración que acaba de seleccionar en el paso 2. Encontrará la esprea principal y la varilla de medición requeridas para obtener la medición de combustible deseada para las primarias.

GARANTÍA

EDELBRÖCK garantiza sus carburadores Performer y Thunder Serie AVS como libras de defectos en materiales o mano de obra. Esta garantía es válida siempre y cuando el producto esté instalado adecuadamente, sometido a uso y servicio normales y no se modifique o cambie de manera alguna, ni se use en carreras ni competencias. Esta garantía se extiende únicamente al comprador consumidor original; el período de la garantía es de 1 año para los carburadores Thunder Serie AVS nuevos, 90 días para los carburadores Serie Performer y 30 días para todos los carburadores "como nuevos" (refabricados). Toda garantía implícita determinada como aplicable está limitada en su duración a la duración de esta garantía. Algunos estados no permiten limitaciones sobre la duración de una garantía implícita, así que la limitación anterior tal vez no se aplique a usted.

En caso de un defecto en material o mano de obra, la responsabilidad exclusiva de **EDELBRÖCK** es reparar o reemplazar el producto defectuoso. Esta garantía cubre el reemplazo o reparación del producto únicamente, a opción de **EDELBRÖCK**, y no cubre el costo de remoción o instalación del producto. La determinación de garantía final será decisión de **EDELBRÖCK**.

EDELBRÖCK no garantiza productos que se hayan modificado o alterado fuera de las especificaciones de fábrica, sometido a condiciones como uso inadecuado, negligencia, accidente, instalación o ajuste inadecuados, tierra u otros contaminantes, clima o corrosión, goma o barniz, uso de combustible o aditivos de combustible inadecuados o de mala calidad, presión de combustible inadecuada y reparación defectuosa o uso en aplicaciones que no sean las automotrices recomendadas en un catálogo actual de **EDELBRÖCK**. Además, no se extienden más garantías más allá de las declaradas en la presente.

EDELBRÖCK no será responsable de (a) cargos reales o supuestos de mano de obra, transporte o incidentales de otro tipo ni (b) daños reales o supuestos de consecuencia u otro tipo incurridos por el uso de los carburadores Performer y/o Thunder Serie AVS de **EDELBRÖCK**, **EDELBRÖCK LLC** no será responsable de ningún daño de consecuencia ocasionado por infringir cualquier garantía escrita o implícita relacionada con esta venta, que exceda el precio de compra del producto.

Los reclamos de garantía iniciarán devolviendo el producto supuestamente defectuoso al lugar de compra, con el recibo de compra fechado y con la etiqueta de reclamo de garantía **EDELBRÖCK** correspondiente y completada. No envíe el producto directamente a **EDELBRÖCK**. Esta garantía le otorga derechos legales específicos, y es posible que también tenga otros derechos, que varían de un estado a otro.

La garantía general limitada sustituye a todas las declaraciones de garantía anteriores. Las consultas acerca de esta garantía deben dirigirse a:

EDELBRÖCK LLC
2700 California St. Torrance, CA 90503
Línea de Asistencia Técnica: (800) 416-8628
FAX (310) 320-1187



ESPECIFICACIONES DEL CARBURADOR – TODOS LOS MODELOS

Num. de Pieza Del Carburador	CFM	Esprea Principal Primaria	Esprea Principal Secundaria	Vanilla de Medición (Solo Primaria)	Resorte de Elevación	Altura del Flotador	Caída del Flotador (±1/4 pulg.)	Ubicación de la Articulación de Impulso de La Bomba (Preestablecido en Fábrica)	Díámetro de La Boquilla de La Bomba Del Acelerador
1403	500	.086 pulg.	.095 pulg.	.065 x .052 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.028 pulg.
1404	500	.086 pulg.	.095 pulg.	.065 x .052 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.028 pulg.
1405	600	.100 pulg.	.095 pulg.	.070 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.028 pulg.
1406	600	.098 pulg.	.095 pulg.	.075 x .047 pulg.	Amarillo (4 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.031 pulg.
1407	750	.113 pulg.	.107 pulg.	.071 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio superior	.035 pulg.
1409*	600	.098 pulg.	.101 pulg.	.068 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.028 pulg.
1410*	750	.113 pulg.	.107 pulg.	.071 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio superior	.035 pulg.
1411	750	.110 pulg.	.107 pulg.	.075 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio superior	.035 pulg.
1412	800	.113 pulg.	.101 pulg.	.071 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio superior	.035 pulg.
1413	800	.113 pulg.	.101 pulg.	.071 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio superior	.035 pulg.
1801	500	.086 pulg.	.095 pulg.	.065 x .052 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.028 pulg.
1802	500	.086 pulg.	.095 pulg.	.065 x .052 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.028 pulg.
1803	500	.086 pulg.	.077 pulg.	.065 x .057 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.028 pulg.
1804	500	.086 pulg.	.077 pulg.	.065 x .052 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.028 pulg.
1805	650	.095 pulg.	.098 pulg.	.068 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.031 pulg.
1806	650	.095 pulg.	.098 pulg.	.068 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.031 pulg.
1812	800	.113 pulg.	.101 pulg.	.068 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio superior	.035 pulg.
1813	800	.113 pulg.	.101 pulg.	.068 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio superior	.035 pulg.
1825	650	.095 pulg.	.098 pulg.	.065 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.031 pulg.
1826	650	.095 pulg.	.098 pulg.	.065 x .047 pulg.	Naranja (5 pulg.)	7/16 pulg.	15/16 a 1 pulg.	Oficio intermedio	.031 pulg.

* = Se certifica que el carburador cumple con los requisitos de la Guardia Costera de EE.UU.

INSTRUCCIONES DE MANTENIMIENTO Y CUIDADO PARA PIEZAS ENDURASHINE™

¡Felicitaciones! Usted ha comprado un producto superior del fabricante de primer nivel del mercado secundario automotriz en Estados Unidos: Edelbrock. Con el cuidado y la limpieza adecuados, sus piezas Endurashine™ seguirán viéndose bien y manteniendo su alto nivel de brillo durante años.

LIMPIEZA O RECONSTRUCCIÓN DE SU CARBURADOR: NUNCA limpie sus piezas Endurashine™ con solventes o limpiadores de carburador de ningún tipo. El uso de estos limpiadores empañará el brillo y eliminará el recubrimiento. Cuando reconstruya su carburador Endurashine™, nunca use solventes ni limpiadores de carburador. No use toallas de papel para limpiar o secar sus piezas Endurashine™. Aunque probamos nuestros productos recubiertos con diversos tipos de combustible, las fórmulas con gasolina pueden manchar el recubrimiento de Endurashine™. En todos los casos tenga cuidado adicional para impedir que la gasolina cubra el múltiple o el exterior del carburador.

SIEMPRE limpie sus piezas Endurashine™ usando jabón suave, agua o limpiadores sin solventes, como Simple Green. El uso de productos como **Novus No. 1 Plastic Clean & Shine** u otros productos señalados a continuación ayudarán a mantener el brillo y actuarán como repelente del polvo. En la limpieza, use siempre un paño suave y limpio de algodón, no abrasivo, absorbente, sin pelusa, de microfibra y haga movimientos de limpieza circulares cortos.

PARA QUITAR RAYONES: NO use un pulidor de cromo o un eliminador de rayones que no sea seguro para recubrimientos transparentes.

Para obtener mejores resultados, debe usar un pulidor de alta calidad como el removedor de rayones finos Novus No. 2, Meguiars o el pulidor de plástico Mothers. Antes de aplicar cualquier producto para eliminar rayones, asegúrese de que la superficie de la pieza esté limpia y libre de mugre o polvo y siga con cuidado las indicaciones del producto de limpieza.

<p>Para limpiar sus piezas Endurashine™, NO USE los productos indicados a continuación</p>	<p>Para limpiar sus piezas Endurashine™, continuación</p> <p>Toallas de tela Paño de microfibrado Agua y jabón Simple Green® Wash & Wax de Turtle Wax® Limpiador para pintura y acabado de automóvil Pulidor de plástico y de detallado Novus® Pulidor y limpiador de plástico Meguiars® Cera limpiadora Meguiars® Pulidor de plástico Mothers® Productos de cera California Gold de Mothers®</p>
<p>Toallas de papel Fibras para tallar (Scotch Brite) Lana de acero Limpiador para carburadores Cualquier solvente con base de petróleo Pulidor o limpiador de cromo</p>	

NOTA: Todo producto de limpieza usado en sus piezas Endurashine™ **DEBE** ser seguro para recubrimientos transparentes o desarrollado para la limpieza de recubrimientos de acrílico. Sugerimos aplicar cualquier recubrimiento de cera automotriz después de la limpieza; esto ayudará a sellar la superficie y a proteger el acabado. **El uso de limpiadores abrasivos o solventes anulará la garantía del fabricante.**

del año. Después de cada ajuste verifique que la válvula del estrangulador se abra totalmente después de que se caliente el motor.

Para ajustar la articulación de velocidad mínima rápida (Figura D), coloque el tornillo A de velocidad mínima rápida entre las dos ranuras de la leva. Cierre la válvula del estrangulador hasta donde sea posible sin forzarla. La dimensión C debe ser de 3/64 pulg. entre la válvula del estrangulador y la bocina de aire. Para ajustar, doble la varilla D.

Se puede ajustar la velocidad mínima rápida a las especificaciones del fabricante (usualmente, 1500 rpm) durante la operación normal en frío del estrangulador. El tornillo A de velocidad mínima rápida se puede ajustar con el motor apagado y el estrangulador mantenido abierto para permitir acceso a la cabeza del tornillo. Después de cada ajuste, revise nuevamente la velocidad mínima rápida.

SI TIENE ALGÚN PROBLEMA

- **Vea el DVD de instalación y diagnóstico de problemas** incluido en la caja. Este video le muestra cómo instalar el carburador en diversos múltiples de admisión, como verificar la conexión de la articulación y la tubería de vacío, a configurar la velocidad y la mezcla de velocidad mínima y ayudarlo a diagnosticar posibles problemas.

- Tome en cuenta que el **DVD de instalación y diagnóstico de problemas** no se incluye con los carburadores "como nuevos" (reabridados). El contenido completo del DVD está disponible en la sección de videos del sitio web de Edelbrock (http://www.edelbrock.com/automotive_new/misc/tech_center/install/tech_vids.shtml). Visite también el sitio web de Edelbrock para ver el Manual del propietario completo, los cuadros de referencia de calibración del carburador y otra información técnica que no se encuentra en estas instrucciones.

- **Si su motor tiene una brusa o tibia fuera de velocidad mínima**, ajuste los tornillos de la mezcla y verifique las conexiones de la tubería de vacío. **Asegúrese de que la abertura de vacío de 1/4 pulg. en la parte posterior del carburador esté conectada a un refuerzo de potencia o modulador de vacío (transmisión automática) o tapado con el tapón para tubo de 1/4 pulg. incluido con este carburador.** Ajuste los tornillos de la mezcla de velocidad mínima girando hacia adentro (en sentido de las agujas del reloj) hasta que el motor funcione bruscamente. Saque los tornillos hasta que el motor comience con la velocidad mínima uniforme, y luego saque otro 1/4 de vuelta o hasta que el motor tenga velocidad mínima uniforme con rpm máximas de velocidad mínima. Las tuberías de vacío deben estar conectadas al puerto correcto. Si el distribuidor tiene avance de vacío cronométrado, la manguera de vacío del distribuidor debe estar conectada al puerto de vacío del lado del pasajero (cronometrado) en el carburador. Si tiene avance total de vacío, debe estar conectado al puerto de vacío del lado del conductor (total).

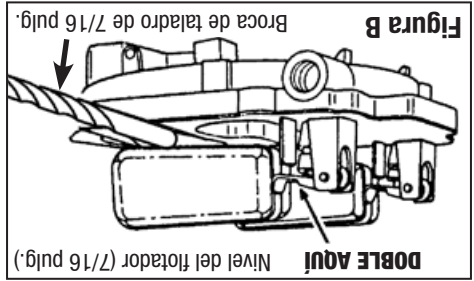
- **Si se ahoga, podría ser debido a:** 1) suciedad o desperdicios atorados entre la aguja y el asiento; 2) los flotadores están desajustados, o 3) demasiada presión de combustible. Primero quite la parte superior del carburador y quite cualquier suciedad que pueda haber en la aguja y en el asiento. Use un filtro de combustible para prevenir este problema en el futuro. Gire la parte superior para ajustar el nivel del flotador en 7/16 pulg. Vea mas información sobre el nivel del flotador en la página 8. Asegúrese de que la presión de combustible no exceda de 6.5 psi. **El ahogamiento no es síntoma de un carburador con falla.**

- **Si gotea combustible del eje del estrangulador**, es ocasionado por un bombeo excesivo del pedal del acelerador con el motor apagado o por estar mojado caliente.

Si tiene preguntas o inquietudes sobre la instalación o el desempeño, no regrese el carburador al minorista... llame a la línea de asistencia técnica de carburadores Edelbrock al 800-416-8628 de lunes a viernes de 7 a.m. a 5 p.m., horario del Pacifico. Todas las devoluciones deben estar acompañadas por el recibo de compra original. El periodo de garantía es de 1 año para los carburadores Thunder Serie AVS nuevos, 90 días para los carburadores Serie Performer nuevos y 30 días para todos los carburadores "como nuevos" (reabridados).

Si desea más información, comuníquese con el Departamento Técnico de Edelbrock: horario del Pacifico. Línea de Asistencia Técnica: (800) 416-8628
www.edelbrock.com
FAX (310) 320-1187

AJUSTE DEL ESTRANGULADOR - Longitud del tiempo durante el cual el estrangulador se mantendrá cerrado según lo determine la posición de la tapa del estrangulador. Al girar la tapa del estrangulador en el sentido de las agujas del reloj, éste se mantendrá cerrado más tiempo. Para configurar el estrangulador adecuadamente, ataje los tornillos de retención de la tapa del estrangulador y gire la tapa de este a la ranura más débil del alojamiento del estrangulador. Apriete los tornillos de retención de la tapa del estrangulador y haga funcionar el motor en hasta obtener la temperatura normal de operación. Con el motor en funcionamiento, gire lentamente la tapa del estrangulador en el sentido de las agujas del reloj hasta que la válvula del estrangulador comience a cerrarse. Ahora gire el alojamiento del estrangulador una ranura en el sentido contrario a las agujas del reloj (POBRE) y apriete los tornillos de retención del alojamiento del estrangulador. Se requerirá un reajuste periódico del estrangulador debido a los cambios de temperatura a lo largo



de 1/5/16 a 1 pulg., como se define a continuación.

USO en terracería: Aunque los carburadores Performer y Thunder Serie AVS de Edelbrock no están calibrados tomando en cuenta la subida de colinas y otras operaciones extremas en terracería, puede lograrse que se desempeñen de maravilla sustituyendo la aguja y el asiento cargados por resorte 1465 de Edelbrock por la aguja y el asiento originales. La aguja y el resorte cargados actúan como un amortiguador, lo cual reduce la posibilidad de ahogarse al operar en terracería. Después de la instalación de la nueva aguja y asiento, debe restablecer el nivel del flotador a 7/16 pulg. y bajar la caída del flotador del flotador, doble la pestaña en la parte posterior hasta obtener la caída del flotador recomendada.

AJUSTE DEL FLOTADOR - Para ajustar adecuadamente los flotadores en los carburadores Performer y Thunder AVS, se deben seguir dos procedimientos. Primero, invierta la cubierta de la bocina de aire (Figura B) que sostiene en su lugar el empaque de dicha bocina. Debe haber 7/16 pulg. entre el empaque de la bocina de aire y la parte superior del extremo exterior del flotador. Para ajustar el nivel del flotador, doble la palanca del mismo hasta obtener el nivel recomendado. **NO presione la aguja en el asiento cuando ajuste la palanca del flotador.** A continuación debe verificar la caída del flotador (Figura C). Sostenga recta la bocina de aire y deje que los flotadores cuelguen hacia abajo. Debe haber de 1/5/16 a 1 pulg. entre el empaque de la bocina de aire y la parte superior del extremo exterior del flotador. Para ajustar la caída del flotador, doble la pestaña en la parte posterior hasta obtener la caída del flotador recomendada.

LA BOMBA - El émbolo de la bomba no está impulsado directamente por el estrangulador, sino por un resorte de impulso de la "bomba intermedia" que prolonga la duración del "golpe de la bomba" más allá del momento en que el estrangulador deja de moverse. Los carburadores Performer y Thunder Serie AVS de Edelbrock tienen una palanca de bomba externa con tres ubicaciones de orificios para fijar articulaciones, los cuales generan tres curvas de ejecución de la bomba (Figura A).

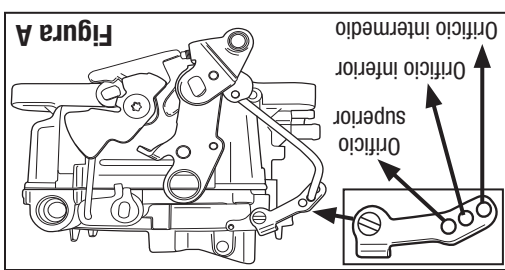


Figura A

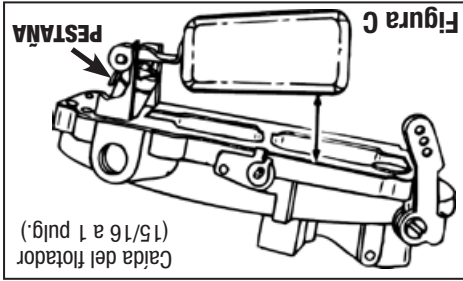


Figura C

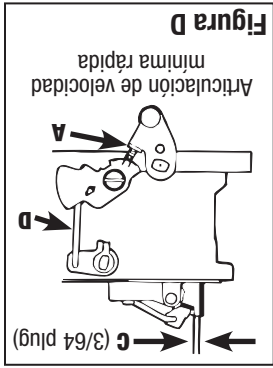
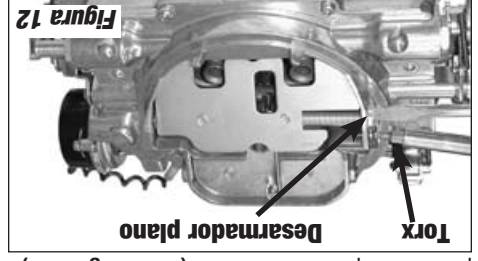


Figura D



1. Con una punta Torx (T15) y un destornillador plano en su lugar, afloje el tornillo Torx. Asegúrese de que el desarmador plano esté firme para prevenir pérdidas de presión del resorte (vea la Figura 12).

(Solo carburadores Thunder Serie AVS)

AJUSTE DEL SECUNDARIO DE LA VÁLVULA DE AIRE

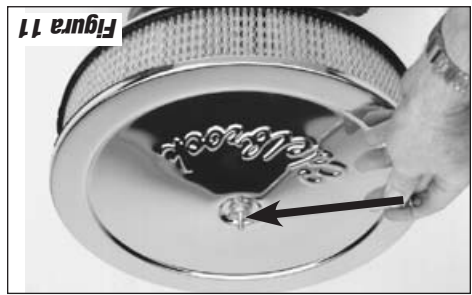
Si el motor ya tiene un árbol de levas bastante radical, podrá requerir una cantidad excesiva de apertura del estrangulador y/o tener niveles bajos de vacío en velocidad mínima. Cualquiera de las condiciones puede conducir a malos niveles de capacidad de ajuste y a velocidad mínima errática. Otro arreglo para la situación anterior es realizar tanto avance de la chispa en velocidad mínima como sea posible. Si el distribuidor está equipado con una unidad de avance de vacío, conéctelo directamente al vacío del múltiple. Si por alguna razón no puede emplear avance de vacío, entonces la curva mecánica debe tener un límite bajo, lo cual le permitirá usar bastante avance de la chispa inicial.

ÁRBOL DE LEVAS DE LARGA DURACIÓN

1. Ajuste el IMS en UN lado para obtener las RPM máximas posibles. No haga la mezcla rica más allá del punto de velocidad máxima.
2. Si pierde presión del resorte, gire el destornillador plano en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que la válvula de aire llegue a la posición cerrada, más 1-1/2 vueltas adicionales para obtener el ajuste de fábrica.
3. El ajuste de fábrica es el más común. Si se requieren vueltas adicionales, gire el tornillo de la válvula de aire en sentido contrario a las agujas del reloj para que la válvula de aire se abra posteriormente. No se recomienda ir más allá de una vuelta más que el ajuste de fábrica o más de 2-1/2 vueltas más allá de la posición cerrada.
4. Ajuste el lado OPESTO al del paso 4 para obtener las RPM máximas.
5. Si lo anterior cambia la velocidad en velocidad mínima más de 40 RPM, entonces reajuste la velocidad.
6. Ajuste el lado OPESTO al del paso 4 para obtener las RPM máximas.
7. Restablezca la velocidad.
8. Ajuste con cuidado cada IMS para obtener otra vez las RPM máximas en velocidad mínima.
9. Haga la mezcla más pobre lo suficiente para obtener una reducción de 20 RPM en velocidad.
10. Restablezca la velocidad a las RPM deseadas.
11. Este es un ajuste en velocidad mínima que es mejor pobre. Si lo ajusta más rico que esto no mejorará la calidad ni el desempeño en velocidad mínima, pero podrá tender a atascar los tapones.

NOTA: Luego gire solamente 1 vuelta completa más allá de la posición cerrada para el ajuste de fábrica 1803/1804. Para aplicaciones de un carburador, ajuste los carburadores 1803/1804 1-1/2 vueltas más allá de la posición cerrada.

Y los desperdicios pueden entrar al depósito de combustible por las ventilaciones o purgas grandes del depósito y ocasionar una gran cantidad de problemas.



11. Vuelva a revisar todas las articulaciones para que el acelerador funcione sin problemas.

12. Reconecte el cable negativo de la batería que está en la batería.

ADVERTENCIA IMPORTANTE ANTES DE ARRANCAR EL MOTOR

Asegúrese de leer lo siguiente ante de arrancar el motor.

- **Asegúrese de que todas las tuberías de vacío estén debidamente conectadas.** Asegúrese de instalar la unión adecuada en la abertura de vacío de 1/4 pulg. en la parte trasera del carburador, o conecte con el tapón 1/4 NPT suministrado.
- **Verifique que no haya indicios de ahogamiento antes de operar el vehículo.** Si se ahoga, consulte la sección "Si tiene algún problema" de la página 9.
- **No bombee el acelerador más de dos o tres veces con el motor apagado.** Esto ocasionará que se recolecte combustible en el eje del acelerador y podrá provocar un ahogamiento.

13. Arranque el motor y verifique que no haya fugas de combustible o de vacío. Con el motor a temperatura de operación normal y el estrangulador totalmente abierto, ajuste los tornillos de velocidad mínima y de mezcla (consulte la sección "Mezcla en velocidad mínima").

PRECAUCIÓN: Este alerta de que el carburador no se ahogue al aplicar combustible por primera vez. El ahogamiento puede ser ocasionado por suciedad, pequeñas partículas del corte de la manguera, flotadores y agujas de entrada que se hayan asentado en el envío, o por otras

situaciones comentadas más adelante. En la fábrica se prueba cada carburador Edelbrock tanto por flujo de aire como de líquido, así que es poco usual que se ahogue. Sin embargo, por seguridad, siga esta precaución. Cuando se enciende la bomba de combustible o cuando se arranque el motor por primera vez, observe muy de cerca por si hubiera signos de ahogamiento. Si es aparente el ahogamiento, dé un ligero golpe al cuerpo del carburador con un mazo o con el mango de madera de un martillo pequeño. Si continúa el ahogamiento, doble la manguera de la tubería de combustible para bloquear el flujo, arranque el motor para despresurizar el carburador y deje que fluya de nuevo el combustible. Si persiste el ahogamiento, apague el motor. Limpie toda la gasolina sin quemar y consulte la sección "Diagnóstico de problemas" en la página 9.

ADVERTENCIA: Nunca vierta combustible directamente en el carburador cuando trate de arrancar el motor! Esto puede ocasionar una detonación y un posible incendio en el compartimiento del motor, con el resultado de daños en el motor o el vehículo, lesiones personales y/o la muerte.

14. Cuando arranque nuevamente el motor después de estar asentado de 10 a 30 minutos, podrá experimentar algunos problemas para arrancarlo. El resultado será parecido a un carburador ahogado. Para ayudar a eliminar o minimizar la situación, se recomienda encarecidamente usar el empaque aislante térmico Edelbrock número de pieza 9266 (se vende por separado). Si desea ver selecciones adicionales de aislantes térmicos, visite www.edelbrock.com.

MEZCLA EN VELOCIDAD MÍNIMA

Los carburadores Performer y Thunder Serie AVS de Edelbrock tienen tornillos para mezcla en velocidad mínima (MS) convencionales que suministran una mezcla de aire y combustible (A/F) más pobre cuando se giran en el sentido de las agujas del reloj y más rica cuando se giran en el otro sentido. El flujo de aire en velocidad mínima está controlado por un tornillo convencional que abre los estranguladores primarios. Para ajustar la mezcla de velocidad mínima y las velocidades, se debe usar el siguiente procedimiento.

1. Motor totalmente calentado y asegurar que el estrangulador esté totalmente abierto.
2. Limpiar de aire en su lugar.
3. Ajuste la velocidad deseada con el tornillo de velocidad en velocidad mínima.

NOTA: Se recomienda encarecidamente que no se conduzca un vehículo por las calles sin un limpiador de aire. La suciedad y el barniz se acumularán en purgas vitales y perjudicarán la medición de combustible. La suciedad

10. Marque el perno limpiador de aire con la longitud adecuada, retire del carburador y corte con una sierra para metales. Quite la rebaba al perno y vévalo a instalar en el carburador, junto con el limpiador de aire (vea la Figura 11).



Figura 10)

Figura 10).
Unión para combustible tipo baño de 90°, número 8089 (vea la manual cuando se usen con una unión de entrada de combustible de estrangulador en los carburadores de estrangulador pero sí cabrán en los carburadores de estrangulador y la tubería de combustible), entre el estrangulador y la tubería de combustible), de estrangulador eléctrico sin un separador de extremadamente bajo no cabrán en los carburadores Edelbrock. Los limpiadores de aire con un perfil de carburadores Performer y Thunder Serie AVS de diámetro, diseñado para ajustarse en todos los limpiador de aire con elemento abierto de 14 pulg. aire de cromo Pro-Flo 1221 de Edelbrock, que es un limpiador de combustible y que tenga una separación adecuada del corte. Recomendamos el limpiador de aire de cromo Pro-Flo 1221 de Edelbrock, que es un limpiador de combustible y que tenga una separación adecuada del corte. Recomendamos el limpiador de

9. Instale un nuevo empaque del limpiador de aire y un perno del limpiador de aire (incluidos). Instale el limpiador de aire, asegurándose de que no haga contacto con la articulación del carburador o la tubería de combustible y que tenga una separación adecuada del corte. Recomendamos el limpiador de

8. Podrá instalar el compensador de velocidad mínima 8059 de Edelbrock para aumentar la velocidad en velocidad mínima durante la operación del compresor de aire acondicionado.
9. Instale un nuevo empaque del limpiador de aire y un perno del limpiador de aire (incluidos). Instale el limpiador de aire, asegurándose de que no haga contacto con la articulación del carburador o la tubería de combustible y que tenga una separación adecuada del corte. Recomendamos el limpiador de

7. Conecte la tubería de combustible al carburador. Evite el contacto con cualquier borde afilado o con zonas de calor extremo.

6. Conecte todas las mangueras de vacío en su ubicación adecuada sobre el carburador (vea la Figura 1 en la página 3). Reemplace las mangueras que se vean quebradas o agrietadas para prevenir fugas de vacío.

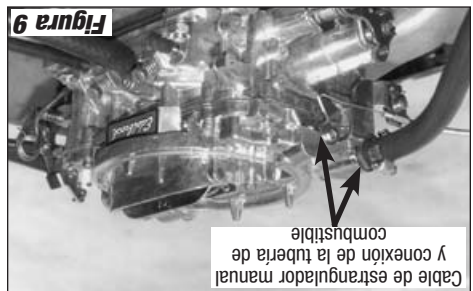


Figura 9

9).
NOTA: Si no se conecta el estrangulador manual (carburador secundario de una configuración de doble-cuadrante, por ejemplo) entonces el aspa del estrangulador debe dejarse fija abierta. Para bloquearla abierta, utilice un trozo de alambre rígido entre la palanca del estrangulador y el soporte de montaje. Doble el cable para duplicar su espesor, aproxímadamente una pulgada de un extremo. Inserte el cable en la palanca del estrangulador, sostenga el aspa del estrangulador en posición totalmente abierta y apriete la abrazadera del cable en el extremo doblado del cable.

5. Estrangulador manual: Conecte el cable del estrangulador manual al soporte de montaje del cable de palanca del estrangulador (vea la Figura

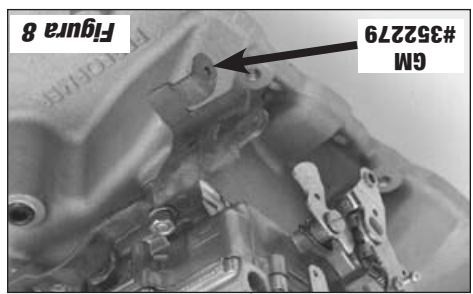


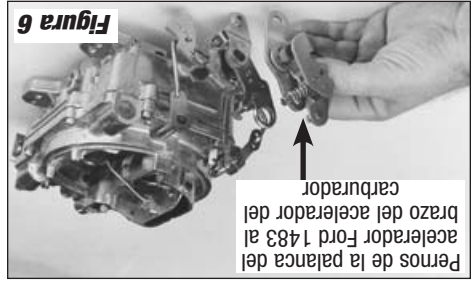
Figura 8

NOTA IMPORTANTE: Con el motor APAGADO, asegúrese de que no haya interferencia al abrir y cerrar el estrangulador. Asegúrese de que no haya adherencias ni atascos entre velocidad mínima y estrangulador totalmente abierto, puesto esto podría ocasionar que se pegue abierto, con el resultado de la pérdida de control de la velocidad del motor. Asegúrese de que el estrangulador esté abierto antes de probar.

una diferencia en el patrón de pernos de separación de diámetros interiores, se va a requerir un adaptador (vea “Cómo quitar el carburador usado” en los pasos 3 y 4 de la página 4).

PREPARACIÓN DEL CARBURADOR

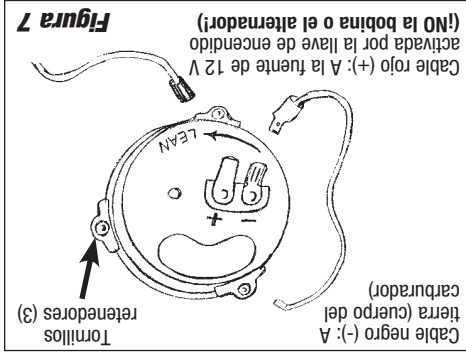
1. Compare el brazo del acelerador de su carburador nuevo con el usado, para estar seguro de que todas las articulaciones requeridas van a conectarse. Instale el acelerador y la articulación de la transmisión adecuados para su aplicación en particular. El perno del acelerador es removible y se debe instalar en la ubicación adecuada. Los vehículos Chrysler con transmisión automática requerirán el kit de palanca del acelerador 1481. Los vehículos Ford con transmisión automática (excepto el AOD) y la articulación del cable requerirán el kit de palanca de acelerador 1483 (vea la figura 6) y el kit de la placa del cable del acelerador 1490 (para 289-302), 1491 (para 351-W), 1493 (para 351-C y 351-M/400) o 1495 (para 429/460).



Pernos de la palanca del acelerador Ford 1483 al brazo del acelerador del carburador

2. Verifique y prepare el carburador para la instalación adecuada de la unión de vacío (EGR, frenos de potencia, PCV, distribuidor, transmisión, etc.) usando las tapas de vacío suministradas, T y manguera, cuando corresponda. Si no se usa el puerto de vacío de la parte posterior del carburador, tápelo con el tapón para tubos de 1/4 NPT suministrado (excepto los modelos marinos; el puerto no está perforado).

3. En los modelos con estrangulador eléctrico (vea la figura 7), quite un tornillo retenedor del alojamiento del estrangulador e instale el extremo del ojeté del cable a tierra del estrangulador (negro) con el alojamiento del estrangulador, y reinstale el tornillo. Conecte el extremo del sujetador del cable a tierra del estrangulador a la terminal de pata negativa (-) en el alojamiento del estrangulador.



Tornillos retenedores (3)
Cable negro (-): A tierra (cuerpo del carburador)
Cable rojo (+): A la fuente de 12 V activada por la llave de encendido
(! NO la bobina o alternador!)

1. Quite el trazo del múltiple de admisión e instale pernos, empaque de montaje y adaptadores nuevos (según corresponda).

NOTA: Para fines de emisiones, el carburador Performer 1400 utiliza una junta aislante térmica (suministrada) en lugar de una junta de papel. No use cemento, pegamento ni sellador RTV sobre la junta.

2. Coloque con cuidado el carburador nuevo sobre el empaque.

3. Regrese a su lugar todas las tuercas y arandelas de montaje. Los carburadores con acabado Endurashine™ deben usar las arandelas planas suministradas de 5/16 pulg. debajo de cualquier otra arandela usada. Apriete con la mano con una llave corta de tuercas, alternando entre las tuercas opuestas en sentido diagonal.

PRECAUCIÓN: Si aprieta excesivamente puede romper la base del carburador y anular su garantía.

4. Conecte todas las articulaciones de estrangulador y de la transmisión y los resortes de retorno del estrangulador. Tal vez tenga que cortar, doblar o modificar los soportes del cable del estrangulador en existencia para que ajuste el carburador nuevo, o use GM 352279 (vea la Figura 8). Los Chevrolet de bloque pequeño 1972-78 pueden usar el estrangulador Edelbrock, la transmisión y el soporte del control de velocidad constante 8031, 8036, 8030 (cromado) u 8032 para aplicaciones Vortec/E-Tec.

NOTA: Adaptador para cable de transmisión 8026 – Requerido para todos los carburadores Edelbrock/Carter AFB cuando se utiliza la siguiente transmisión: GM 700R4/2004R, 4L60.

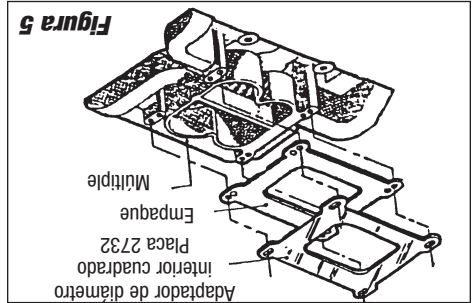


Figura 5

NOTA: No es necesario un adaptador con los 2101, 2104, 2601, 2604 y 3701.

5. **No use más de 6,5 psi de presión de combustible.** La presión excesiva de combustible puede ocasionar ahogamiento. Si la presión de combustible es demasiado alta, instale un regulador de presión ajustable, como el 1727 u 8190 de Edelbrock.

6. Tal vez sea necesario reencaminar la tubería de combustible para prevenir la interferencia con el múltiple de aire. Pruebe el ajuste de su limpiador de aire. Verifique el ajuste de su limpiador de aire en su carburador nuevo antes de comenzar la instalación. Busque áreas de interferencia, como el alojamiento del estrangulador, la unión de entrada de combustible y la tubería de combustible.

INSPECCIÓN DEL CARBURADOR EDELBROCK

1. Verifique que el carburador no esté dañado.

2. Asegúrese de que todas las articulaciones del acelerador funcionen libremente.

3. Asegúrese de que todos los diámetros interiores de entrada de combustible, puertos de vacío y estrangulador estén libres del material de empaque.

CÓMO QUITAR EL CARBURADOR

1. Antes de quitarlo, asegúrese de que el motor esté frío.

2. Desconecte el cable negativo de la batería que está en la batería.

3. Retire el limpiador de aire. Tenga cuidado de desconectar con cuidado cualquier manguera del limpiador de aire y familiarícese con su ubicación para cuando realice la reinstalación. Tal vez quiera marcar con cinta de enmascarar, para tener una referencia fácil.

4. Desconecte la articulación del acelerador, la articulación del cambio automático (solo ciertas aplicaciones de transmisión automática), control de velocidad constante (si está equipado) y cualquier

resorte de retorno, si está presente.

NOTA: Verifique con cuidado la ubicación precisa de todas estas articulaciones y resortes de retorno. Tal vez quiera marcar con cinta de enmascarar, para tener una referencia fácil.

5. Desconecte todos los cables, tubos y mangueras del carburador y fíjese bien dónde pertenecen.

NOTA: Debe haber un máximo de un cable al estrangulador eléctrico y uno al solenoide compensador de velocidad mínima (si está equipado con A/C). Cualquier otro cableado eléctrico conectado a su carburador indica un motor controlado por computadora. Los carburadores Edelbrock no usan el estrangulador de aire caliente, así que este tubo puede quedar desconectado sin problemas. Si desea cubrir esta abertura en un múltiple en existencia, tal vez pueda usar la placa adaptadora de estrangulador Edelbrock adecuada: 8901, para Chevrolet de bloque pequeño; 8961 para Chevrolet de bloque grande; 8951 para Oldsmobile con motor V8; 8971 para Ford 351-M/400; 8981 para Ford 351-W.

7. Retire con cuidado la tubería de combustible del carburador. **TENGA CUIDADO EXTREMO DE NO DERRAMAR NINGÚN EXCESO DE COMBUSTIBLE.** Coloque un trapo por debajo de la tubería de combustible para absorber cualquier derrame que pueda ocurrir. Algunos modelos requieren dos llaves para quitar la tubería de combustible; una para sostener la unión sobre el carburador y la segunda para girar la unión sobre la tubería de combustible. Use una llave para tubos para evitar que se redondee la tuerca de unión del tubo.

8. Retire las tuercas de montaje o los pernos y las arandelas. Asegúrese de ponerlos donde no caigan en el múltiple de admisión cuando quite el carburador.

9. Retire el carburador, con cuidado de no derramar ninguna suciedad en el múltiple de admisión. Coloque de inmediato un trapo limpio en el múltiple de admisión para evitar que entren objetos extraños.

10. Retire el empaque de montaje usado y limpie meticulosamente la superficie de montaje. Compare el empaque usado del carburador con el que se incluye con su carburador Edelbrock. Si hubiera

CÓMO QUITAR EL CARBURADOR USADO

1. Determine si el puerto de vacío del distribuidor es programado (sin vacío en velocidad mínima) o completo (vacío presente en operación y en velocidad mínima). Con el motor a temperatura de vacío colocado el dedo en el puerto de vacío (Vea la Figura 2). Si el distribuidor tiene avance de vacío programado, conectará la manguera de vacío del distribuidor al puerto de vacío por el lado del pasajero en el carburador nuevo. Si tiene avance de vacío completo se conectará al puerto del lado del conductor.



2. La tubería de combustible de acero

existente debe modificarse para tener espacio para una manguera de combustible de hule, pues la tubería de acero existente no se conectará directamente al carburador Performer o Thunder Serie AVS. Se recomienda encarecidamente usar el kit de la tubería de combustible universal 8135 de Edelbrock. El número 8135 contiene un filtro de combustible, una manguera de combustible de hule de acero existentes a 5/16 o 3/8 pulg. También se tienen disponibles los kits de tubería de alimentación sencilla y doble 8133 y 8134 de Edelbrock (Vea la Figura 3). **NOTA:** Los carburadores 1405 y 1406 se suministran con un filtro de combustible. Si usa el 8135 se puede guardar para usarse posteriormente.

ADVERTENCIA: NO deslice la manguera de combustible de hule directamente sobre la tubería de combustible de acero. Debe usar las uniones de combustible adecuadas para evitar fugas de combustible. Asegúrese de quitar rebabas y limpiar la tubería de combustible de acero existente después de la modificación.

Juego de tubería de combustible doble 8133
(instalado en el carburador)

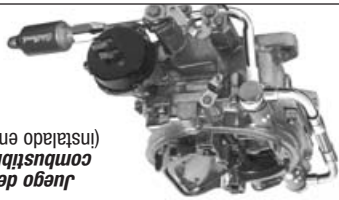
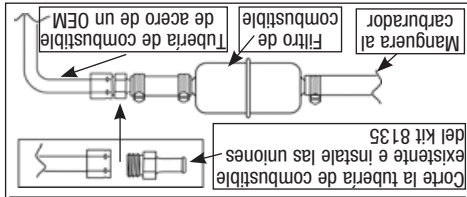


Figura 3

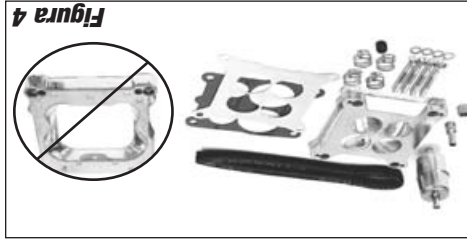


Kit de tubería de combustible 8135
(instalado en la tubería de acero existente)



ADVERTENCIA: Se requiere el uso de un nuevo filtro de combustible (incluido con los 1405 y 1406) entre la bomba de combustible y el carburador. De no hacerlo, se anulará la garantía del fabricante del carburador.

3. Cuando instale un carburador Performer o Thunder Serie AVS en un múltiple de admisión Quadrajet de General Motors o Thermoquad de Chrysler, debe usar el adaptador 2696 o el kit de tubería de combustible y adaptador 2697 de Edelbrock. El 2697 incluye el adaptador 2696 y el kit de la línea de combustible 8135. **No use un adaptador abierto (vea la Figura 4).**



4. Cuando instale carburadores Performer o Thunder Serie AVS en los múltiples Edelbrock 2131, 2146, 2151, 2156, 2161, 2171, 2176, 2186, 2191, 3706, 3761, 3731 y 5486 debe usar un adaptador 2732 de Edelbrock. Sin este adaptador ocurrirá una fuga de vacío, afectando el desempeño del carburador. En estas aplicaciones, instale el adaptador como se muestra (vea la Figura 5).

ADVERTENCIA: LOS CARBURADORES EDELBROCK NO ESTÁN CALIBRADOS PARA /NO SON COMPATIBLES CON COMBUSTIBLE DE CARRERAS DE ALCOHOL O COMBUSTIBLE DE BOMBA E85. EL USO DE ALCOHOL EN SU CARBURADOR EDELBROCK DAÑARÁ EL CARBURADOR Y ANULARÁ TODAS LAS GARANTÍAS DEL FABRICANTE. ESTOS COMBUSTIBLES PUEDEN DAÑAR TAMBIÉN OTROS COMPONENTES DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE, A MENOS QUE ESTÉN DISEÑADOS ESPECÍFICAMENTE PARA USARSE CON COMBUSTIBLES DE ALCOHOL O E85.

• **Combustibles mezclados:** Por lo general, se tienen disponibles dos tipos de combustibles mezclados: E10 y E15. El E10 es una mezcla de combustible que contiene no más de 10% de etanol, mientras que el E15 contiene no más de 15% de etanol. Mientras no haya más de 10% de etanol mezclado con la gasolina, su carburador funcionará adecuadamente. Si el porcentaje de etanol aumenta por arriba de 10%, se podrá requerir una calibración más rca. Asimismo, debido a que el etanol es más volátil que la gasolina, podrá ocasionarse un arranque caliente duro y mala capacidad de conducción en clima frío.

Otros combustibles mezclados pueden contener metanol o alcohol mezclado con gasolina. No debe usar combustible con metanol mezclado en su carburador Performer o Thunder Serie ABS de Edelbrock, pues ocasionará corrosión de los componentes del sistema de combustible. También puede causar una falla rápida de sellos, empaques, diatragmas y emboles de bomba.

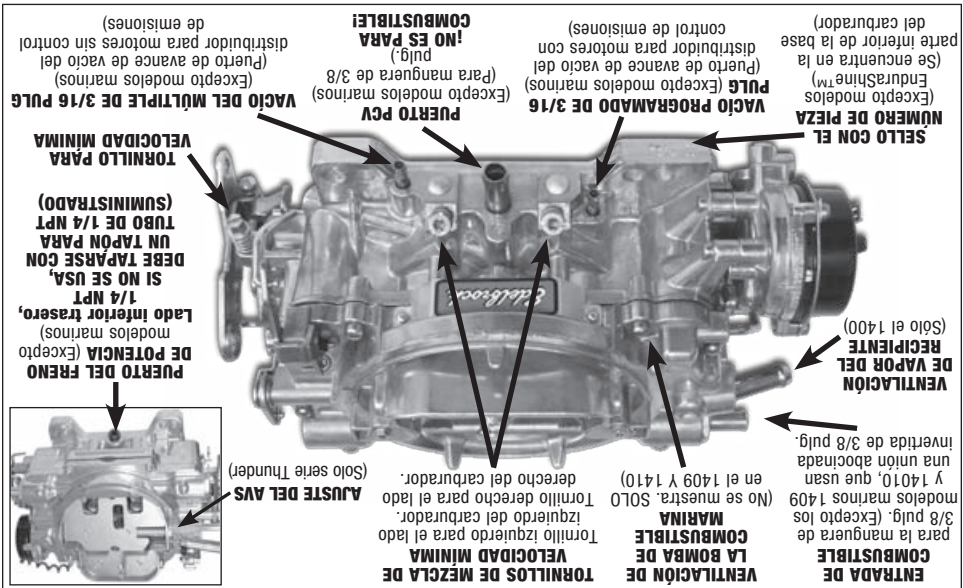
• **Temperatura excesiva debajo del coque:** Asegúrese de que la tubería de combustible no esté demastado cerca de fuentes de calor como el escape o el bloque, ocasionando que el combustible en expansión sea forzado más allá de la aguja y el asiento. El combustible también puede hervir dentro del carburador debido a que fallan empaques, separadores o blindajes contra el calor. Verifique también si el elevador térmico del escape está atorado, permitiendo calor en exceso debajo del carburador. Use el empaque aislante térmico dividido 9266 de Edelbrock para múltiples de doble plano, el empaque aislante térmico 9265 con diámetro interior cuadrado para múltiples de un plano y empaques aislantes térmicos 9267 para múltiples de doble cuadrante. Si desea más información sobre los separadores aislantes, visite nuestro sitio web en www.edelbrock.com.

Si tiene preguntas o inquietudes sobre la instalación o el desempeño, no regrese el carburador al minorista... llame a la Línea de Asistencia Técnica de Carburadores Edelbrock al 800-416-8628 de lunes a viernes de 7 a.m. a 5 p.m., horario del Pacífico.

Visite también el sitio web de Edelbrock para ver el Manual del propietario completo, los cuadros de referencia y la calibración del carburador y otra información técnica que no se encuentra en estas instrucciones.

PROCEDIMIENTO DE INSTALACIÓN

Figura 1: Ubicaciones de las uniones y del puerto de vacío



ANTES DE COMENZAR CON LA INSTALACIÓN, VERIFIQUE LO SIGUIENTE

- Reemplace o agregue un filtro de combustible en línea.
- La suciedad (por ejemplo, residuos de corrosión u otros despididos) que se encuentre en el carburador
- Verifique el múltiple de admisión y los empaques de la cabeza del cilindro por si hubiera fugas y reemplace de ser necesario.
- Verifique el sistema de encendido: limpie y separe o reemplace las bujías, cables de bujía y ajuste la sincronización del encendido según las especificaciones adecuadas.
- Verifique que la bomba de combustible funcione grétas y reemplace de ser necesario.
- Verifique todas las mangueras por si tuvieran fugas o Verifique la válvula PCV y reemplácela si está tapada.
- De ser necesario, verifique y reemplace el filtro de aire.
- anulará la garantía.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

Advertencias importantes acerca de sus carburadores Performer y Thunder Serie AVS de Edelbrock.

Para que la instalación sea exitosa, lea esta página antes de comenzar.

ADVERTENCIA: El instalador es responsable de realizar una instalación adecuada. La instalación inadecuada anulará su garantía y podrá tener como resultado un mal desempeño y daños en el vehículo o el motor.

Cuando trabaje cerca de gasolina, siempre trabaje en un área bien ventilada y mantenga todas las llamas abiertas, chispas y otras fuentes de encendido lejos del área de trabajo. De no hacerlo puede tener como resultado un INCENDIO o EXPLOSIÓN.

- Los carburadores Performer y Thunder Serie AVS de Edelbrock NO SON para aplicaciones controladas por computadora. Esto incluye algunos vehículos GM 1981 y posteriores con carburador Q-Jet de Rochester (tendrá un tapón de 2 cables que se conecta al frente del carburador) y algunos vehículos Ford 1981 y posteriores con transmisiones con sobremarcha automática (AOD).

- La tubería de combustible de acero existente debe tener conversión a una manguera de hule resistente al combustible. La tubería de acero existente no se conectará al carburador Performer o Thunder Serie AVS. Use el kit para tubería de combustible universal 8135 de Edelbrock; este kit contiene un filtro, una manguera de combustible de hule y uniones para adaptar tubería de combustible existente de 5/16 y 3/8 de pulgada. Si desea conocer opciones adicionales de kits de tubería de combustible, visite www.edelbrock.com.

- Se requiere el uso de un nuevo filtro de combustible (filtro incluido con los 1405 y 1406) entre la bomba de combustible y el carburador. De no hacerlo, se anulará la garantía del fabricante del carburador. Es buena práctica mantener alejado el filtro del calor y no permitir que entre en contacto con ninguna parte del motor.
- Cuando instale un carburador Performer o Thunder Serie AVS en un múltiple Quadrajét de General Motors o Thermoquad de Chrysler, debé usar un adaptador 2696 de Edelbrock.

- Cuando instale un carburador Performer 1400 en un múltiple para Chevrolet de bloque pequeño de equipo original debe usar un adaptador para EGR 1476 de Edelbrock.
- Adaptador para cable de transmisión 8026 – Requerido para todos los carburadores Edelbrock/Carter AFB cuando se utiliza la siguiente transmisión: GM 700R4/2004R, 4L60.

- Cuando instale carburadores Performer o Thunder Serie AVS en los múltiples Edelbrock 2131, 2146, 2151, 2156, 2161, 2171, 2176, 2186, 2191, 3706, 3761, 3731 y 5486 debe usar un adaptador 2732 de Edelbrock. Sin este adaptador ocurrirá una fuga de vacío, afectando el desempeño del carburador. No es necesario un adaptador con los 2101, 2104, 2601, 2604 y 3701.
- Tal vez sea necesario reanclar la tubería de combustible para prevenir la interferencia con el limpiador de aire. Use la unión tipo baño 8089, el separador del limpiador de aire 8092 (3/4 pulg.) o el separador del limpiador de aire 8093 (1/2 pulg.) de Edelbrock.

- No use más de 6,5 psi de presión de combustible. La presión excesiva de combustible puede ocasionar inundación. En VELOCIDAD MÍNIMA, la presión de combustible no debe exceder 6,5 psi. Si el vehículo tiene un regulador de presión de combustible ajustable, se recomienda encarecidamente que la ajuste en 5,5 psi. Con la mayoría de las bombas de combustible, la presión mínima de combustible se encuentra en altas RPM y con el acelerador a fondo. La presión del combustible no debe bajar de 2,0 psi. Si lo hace, se podrá requerir una bomba de combustible con más capacidad. Tome en cuenta que algunos vehículos de modelo más reciente (el Ford de 5,0 L es un ejemplo) tienen bombas mecánicas que darán más de 6,0 psi en velocidad mínima. El vehículo se desempeñará bien, pero podría ser propenso a pararse en vueltas y paradas rápidas con el embrague desacoplado. Si surge este problema, verifique la presión de combustible. Si es más de 6,0 psi en VELOCIDAD MÍNIMA, debe reducirse con el uso de un regulador, como el Edelbrock 1727 y 8190, o creando una purga de derivación restringida a la tubería de retorno de combustible. Se recomiendan encarecidamente las bombas de combustible Street de Edelbrock para todos los carburadores Performer y Thunder Serie AVS de Edelbrock.



Antes de comenzar con esta instalación, revise detenidamente estas instrucciones. La mayoría de las instalaciones pueden realizarse con herramientas y procedimientos usuales. Sin embargo, debe estar familiarizado y sentirse cómodo trabajando en su vehículo. Si no se siente cómodo realizando esta instalación, le recomendamos que la instalación la realice un mecánico calificado. Si tiene alguna pregunta, llame a nuestra Línea de Asistencia Técnica al: 1-800-416-8628 de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., horario del Pacífico.

DESCRIPCIÓN: Los carburadores Edelbrock se han calibrado, probado el flujo en fábrica y preconfigurado. Estas instrucciones se aplican también a los carburadores con los acabados en color negro y con EnduraShine™. Antes de la instalación, lea todas las instrucciones. Los carburadores Performer y Thunder Serie AVS de Edelbrock no tienen emisiones. Antes de instalarlos, verifique las leyes de emisiones de su localidad (excepto para el 1400: visite www.edelbrock.com para conocer más detalles).

CONTENIDO DEL KIT: PERFORMER / THUNDER SERIE AVS

- 1 Hoja de instrucciones de instalación
- 1 Tarjeta de garantía
- 1 Empaque para base con diámetro interior cuadrado
- 1 Empaque para limpiador de aire
- 1 Perno para limpiador de aire
- 1 Cable positivo para estrangulador (solo carburadores de estrangulación eléctrica)
- 1 Cable negro a tierra para estrangulador (solo carburadores de estrangulación eléctrica)
- 2 Tapas de vacío de 5/32 pulg. (Excepto los 1409 y 1410)
- 1 T de vacío de 5/32 pulg. (Excepto los 1409 y 1410)

HERRAMIENTAS RECOMENDADAS PARA LA INSTALACIÓN

- Dados/llaves/llaves para tubos
- Alicates
- Sierra para metales y/o cortadora de tubos.
- Medidor de prueba o luz de prueba (para modelos de estrangulación eléctrica).
- Plegadoras de alambre (para modelos de estrangulación eléctrica).

PIEZAS RECOMENDADAS PARA LA INSTALACIÓN

- Filtro de combustible nuevo (Edelbrock 8135 o equivalente) o tubería de combustible/kit de filtro como el kit de tubería de combustible de acero cromado 8134, tubería de alimentación doble 8132, tubería de alimentación doble con filtro azul 8133 o tubería de alimentación doble con filtro pulido 8128.
- Unión de combustible tipo baño 8089 (si se requiere para la separación del limpiador de aire).
- Limpiador de aire nuevo (se recomienda el Edelbrock 1221 o 4221). Si se va a usar el existente u otro limpiador de aire, verifique el ajuste sobre el carburador antes de la instalación para determinar si se requiere el separador del limpiador de aire Edelbrock 8092.
- Kit del cable del estrangulador 8013 (solo estrangulador manual) o conectores eléctricos (solo estrangulador eléctrico).
- Cable del acelerador, transmisión y soporte del control de velocidad constante 8031 para Chevy de bloque pequeño y bloque grande, o 8032 para Chevy de bloque pequeño con entradas Vortec y E-Tec. Otras aplicaciones podrían requerir modificar el soporte del cable del acelerador original.
- Empaque aislante térmico con diámetro interior cuadrado