



PERFORMER-PLUS
CAMSHAFT / LIFTERS / LUBE KIT
CATALOG # 2102
MODEL: 283-350 c.i.d. Chevrolet V8 engines (1957-1987)
GENERAL INSTRUCTIONS

- **Please** study these instructions carefully before you remove your stock camshaft. If you have any questions or problems, do not hesitate to contact our **Technical Hotline at: 1-800-416-8628**, 7am-5pm, Monday-Friday, PST or e-mail us at edelbrock@edelbrock.com.
- These instructions are designed to give general installation guidelines. A complete step-by-step procedure manual would require many pages. If you are a novice or just learning to work on automotive engines, we recommend consulting either Chilton or Motors automotive manuals before you begin. You may also contact an experienced mechanic. Be advised: improper installation may result in **LOW MILEAGE, POOR PERFORMANCE, COSTLY REINSTALLATION AND EVEN ENGINE DAMAGE**. Installing a camshaft is a complex procedure. Please follow these instructions carefully. **Failure to do so may void your warranty.**
- **Before** you begin the removal and installation process, please examine the kit for possible shipping damage. If the camshaft is damaged, contact your dealer immediately. Also, make sure you have all the recommended tools and parts as listed below. As you read through these instructions the first time, use the preparation checklist to check off the exact items you will need.
- Performer-Plus camshafts are ground specifically for use with the corresponding Performer manifold #2101 or #3701. Both are dyno-matched and street proven to work as a team; especially when matched with the Edelbrock Tubular Exhaust Systems. However, the Performer camshaft package may be used by itself. This part number has received a C.A.R.B.- E.O. number and is street legal in all 50 states.

PREPARATION CHECKLIST

Tools & Equipment For Installation

- Box and open end wrenches
- Socket set
- Distributor wrench
- Pliers (channel locks & hose clamp)
- Screw drivers (regular and phillips)
- Torque wrench
- Hammer
- Gasket scraper or putty knife
- Timing light
- Vacuum gauge
- Rags
- Water bucket
- Harmonic balancer puller
- Masking tape (for tagging hoses and electrical wires)
- Chalk, Paper and pencil
- Crankshaft dampener puller

Hardware & Parts To Buy

- Gaskets - Edelbrock #7201, OEM or equivalent
- Pipe plugs, if needed
- Edelbrock Gasgacinch #9300
- RTV Silicone sealer
- Engine oil & filter
- Radiator coolant
- Edelbrock Sure Seat Valve Springs, #5802 or #5902 (for rotators)
- Edelbrock Performer-Link True Rolling Timing Chain & Gear Set #7800 or #7802
- Front cover oil seal, OEM or equivalent

NOTE: Sure seat springs #5902 not applicable to cylinder heads 1977 and later with casting #14014416. These heads must use Edelbrock spring set #5802.

REMOVAL OF ENGINE PARTS BEFORE CAMSHAFT INSTALLATION

Be sure to keep all parts in order

WARNING! DO NOT REMOVE RADIATOR CAP OR RADIATOR HOSES WHILE ENGINE IS HOT!

BEFORE BEGINNING: If the Air Conditioning condenser needs to be removed to provide clearance for camshaft removal, have the system evacuated by an appropriate repair facility **BEFORE** starting the installation. The facility can recharge the system after installation.

1. Disconnect the battery.
2. Drain radiator coolant. Drain plug will normally be located on lower right or left side of the radiator facing the engine.
3. Remove radiator and air conditioning condenser if so equipped. In some cases, the front grille may have to be removed. Measure distance from front cover to grille or brackets that may interfere with camshaft against the length of the camshaft.
4. Remove the gas cap to relieve pressure. Disconnect fuel line and plug. Replace gas cap.
5. Disconnect all linkage from carburetor such as throttle, throttle springs, transmission, cruise control and automatic choke.
6. Tag and remove coil wires and sensor wires.
7. Tag and remove vacuum lines.

8. Remove valve covers.
9. Remove distributor cap and wires, rotate engine until rotor points towards number 1 terminal in cap and pointer on front cover is on top dead center (TDC) and remove distributor. Note the approximate position of the distributor housing in relation to the manifold to assist in getting the distributor properly located during re-installation.
10. Remove carburetor and intake manifold. Remove and discard intake manifold gasket.
11. Remove rocker arms and pushrods.
12. Remove hydraulic valve lifters.
13. Remove crankshaft pulley, and using a suitable puller, crankshaft dampener.
14. Loosen oil pan and remove water pump and front cover.

NOTE: The front cover oil seal should be replaced before the front cover is re-installed.

15. Remove fuel pump and fuel pump pushrod. Rotate engine until timing marks are aligned as in Figure 1.
16. Remove bolts retaining camshaft sprocket. Remove sprocket and chain.
17. Remove crank sprocket using a gear puller.
18. Remove camshaft.

• VALVE SPRINGS

WARNING ABOUT YOUR WARRANTY: In order for this *Performer-Plus* cam and lifter kit to be covered under ANY WARRANTY you must use either the correct Edelbrock *Sure Seat* valve springs or the stock original equipment valve springs. Failure to do so could cause the cam lobes to wear excessively and could cause additional engine damage.

1. This camshaft is designed to function either with the stock springs or with Edelbrock *Sure Seat* valve springs #5802 (std. retainer set), or for use with valve rotators, use #5902.
2. For older vehicles and vehicles with high mileage we highly recommend replacing the valve springs with *Sure Seat* Valve Springs # 5802 (std. retainer set), or for use with valve rotators, #5902. **NOTE:** *Sure Seat Springs #5902 not applicable to cylinder heads 1977 and later with casting #14014416. These heads must use Edelbrock spring set #5802.*
3. Check spring height and set to factory specifications for correct year and model.

DUE TO THE MANY POSSIBLE SETTINGS OVER THE YEARS, WE ADVISE CHECKING MOTORS, CHILTON, OR FACTORY SERVICE MANUALS FOR CORRECT SPRING HEIGHT FOR YOUR VEHICLE.

• IMPORTANT NOTES AFFECTING YOUR WARRANTY

CAM LOBE WEAR - Cam lobe wear is almost non-existent unless mismatched parts are used or installation of the cam and lifters is done improperly. Cam damage can result from the timing gear loosening due to improper torque on bolts. Bolts holding gear to camshaft should be torqued carefully and a locking compound applied to threads of bolts. Before installing your new *Performer-Plus* camshaft, check the gear drive on the distributor and oil pump for any signs of wear. If worn, be sure to replace with a new gear or you may wear out your camshaft prematurely. High-volume oil pumps are not recommended with *Performer-Plus* camshafts. Edelbrock camshafts are designed to use O.E.M. type gears only.

- **CAM GEARS AND CAMSHAFT END PLAY** - If cam gear becomes loose, the cam will slide back in the block, causing the lifters to hit the lobes next to them and also the cam bearing journals. If the engine is run after this happens, the bottom of the lifters and the sides of the lobes will become chipped.

• LIFTERS

1. New lifters must be used with a new camshaft. Use only the lifters supplied with your kit.
2. Check to make sure all lifters fit freely in lifter bores.

• INSTALLATION INSTRUCTIONS

1. Coat cam lobes and bottom of each lifter with MOS2 lube supplied with your kit. **THIS WILL HELP PREVENT CAM LOBE AND LIFTER WEAR FROM OCCURRING DURING INITIAL ENGINE START UP.**
2. Install new camshaft with new sprockets and timing chain.

CAUTION: When using *Performer-Link True Rolling Timing Chain and Gear Set* (#7800) with an Edelbrock cam and lifter kit, straight up timing alignment is achieved. If any other timing gear set is used, it is necessary to check camshaft position for correct timing

alignment. This requires indexing the camshaft with a degree wheel to verify timing alignment. O.E.M. or non-Edelbrock timing gear sets are not recommended for use with Edelbrock camshafts. Use locking compound material on bolt threads holding gear to cam. Torque to factory recommendations specified in Motors or other repair manual.

3. Install camshaft with timing marks lined up as recommended by factory specifications. See Figure 2. **NOTE:** *Install new seal between oil pan and front cover if old seal is damaged after removal. Use RTV silicone sealant on seal to ensure proper seal to pan.*
4. Torque front timing cover bolts to 6-7 ft. lbs.
5. Install front harmonic balancer and torque to 60 ft.-lbs.,.
6. Install fuel pump and pushrod.
7. Install water pump using new gaskets and torque to 30 ft.-lbs.

8. VALVE ADJUSTMENT

Step 1. Install pushrod with lube on both ends. Make sure tip hits center of lifter cup. Install rocker arms. You are now ready to start valve adjustment.

Step 2. With #1 cylinder at TDC firing position, adjust exhaust valves on cylinder numbers 1, 3, 4, 8 and intake valves on cylinder numbers 1, 2, 5, 7 as follows: You need to set rockers at zero lash. While tightening the rocker nut, spin the pushrod, when you feel resistance, you are at zero lash. Tighten rocker nut half turn past zero lash. **NOTE:** If rocker nut has no pressure feel while tightening, replace with new nuts supplied. Nuts must have a locking feel to them.

Step 3. Turn engine one complete revolution so #6 cylinder is at TDC firing position and adjust exhaust valves on cylinder numbers 2, 5, 6, 7 and intake valves on cylinders 3, 4, 6, 8 in the same manner. The valves are now adjusted.

9. Install intake manifold using new intake gasket set and torque bolts to 25 ft/lbs.

• DISTRIBUTOR INSTALLATION & ENGINE TIMING

1. Turn the engine over in direction of rotation until the No. 1 intake valve closes and continue until the pointer on the front cover is approximately five degrees before top dead center (BTDC). See Figure 1 for firing order.
2. Re-install the distributor with the rotor pointing towards No. 1 terminal in the cap, and with the distributor housing in its original position. If distributor will not drop down all the way to the flange on the manifold, it will be necessary to align the distributor shaft with the oil pump drive. Slowly rotate the engine until the distributor drops down against the manifold, then continue turning until two complete revolutions are completed and the timing marks once again come to five degrees BTDC.
3. Lightly tighten the hold-down clamp so that the distributor can still be turned to determine final setting using a timing light with the engine running.
4. Replace valve covers, carburetor linkage and remaining vacuum and electrical connections.
5. Engine oil & filter should be changed before start-up.

• CAMSHAFT & LIFTER RUN-IN

IMPORTANT: DO NOT ALLOW THE ENGINE TO RUN UNDER 2500 RPM FOR THE FIRST 1/2 HOUR. Slow idle speeds will result in severe cam and lifter wear.

START THE ENGINE AND BRING TO BREAK-IN RPM.

- **SPECIAL INSTRUCTIONS**

With the Edelbrock manifold and camshaft package plus a header installation, a carburetor jet change and ignition timing changes may be required for best performance. Due to the varied applications of years and models of vehicles, no one combination could suffice for all installations. The following procedure is only a guideline and in many cases, the manufacturing specifications for recommended carburetors or timing may be best. The following data was found to produce best results in a test vehicle equipped with a typical 350 c.i.d. Chevy engine.

- **CARBURETION**

OEM Rochester 4-bbl - No modifications necessary.
Edelbrock Q-Jet carburetors #1901 & #1902 (750 cfm); #1903 & #1904 (795 cfm) - No modifications necessary.
Edelbrock #1400 (600 cfm, electric choke, street legal); #1405 (600 cfm, manual choke); #1406 (600 cfm, electric choke) - no modifications necessary.

- **IGNITION TIMING**

Increase initial setting to 14° BTDC (Before Top Dead Center). Total mechanical advance not to exceed 32° achieved at 3500 rpm. To select the proper distributor vacuum advance port on your carburetor, we suggest the following procedure. Before removing the vacuum line from your carburetor, before any teardown, with the engine warmed up to operating temperature and idling, pull the hose off the port that routes to the vacuum advance canister. After the hose has been removed from the carb, place your finger over the vacuum outlet. If, (at idle) you feel your finger being sucked in toward the carburetor, you have full-time vacuum advance. If you don't feel any vacuum pulling at your finger with the engine at an idle, you have timed/ported vacuum advance. **NOTE:** The best combination for any particular vehicle or application must be determined by trial and error using the above information as a guideline.

- **TUBULAR EXHAUST SYSTEM** - For best performance, a tubular exhaust system is recommended with the Performer package to provide the most low-end torque. Please consult your Edelbrock dealer or the Edelbrock catalog for a listing of available Edelbrock *Tubular Exhaust Systems*. Be sure to check local emission control regulations for legality of camshaft and exhaust system changes.
- **IMPORTANT NOTE:** When using *Performer-Link True Rolling* timing chain and gear sets (#7800) with an Edelbrock cam and lifter kit, straight up timing alignment is achieved. If any other timing gear set is used, it is necessary to check camshaft position for correct timing alignment. This requires indexing the camshaft with a degree wheel to verify timing alignment. O.E.M. or non-Edelbrock timing gear sets are not recommended for use with Edelbrock camshafts.
- **SPECIAL NOTICE:** Edelbrock Performer-Plus camshaft/lifters/lube kits #2102 and #2103 have received E.O. number making them legal for street use on pollution-controlled motor vehicles in all 50 states. To assist you with emissions equipment certification, we have included a fan shroud decal to help testing personnel verify that the camshaft is a legal replacement part for small-block Chevrolet/GMC vehicles. The adhesive-backed decal should be affixed to your fan shroud next to the existing emission and engine specification decal. Do not cover your original equipment specification decal with the Edelbrock Performer-Plus camshaft decal.
- **PLEASE** complete and mail your warranty card. Be sure to write the model number of this product in the "Part #____" space.
THANK YOU.

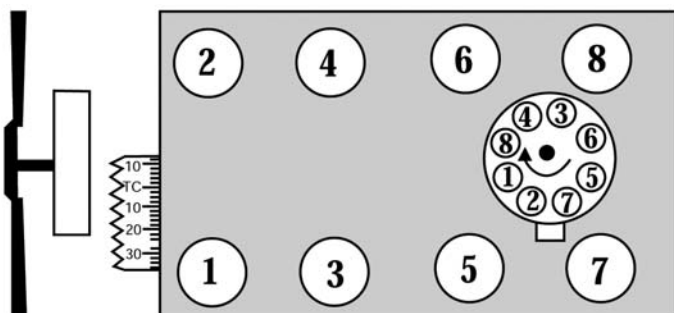


Figure 1 - 283-400 c.i.d Chevrolet V8

Firing Order: 1-8-4-3-6-5-7-2

Turn distributor counter clockwise to advance timing

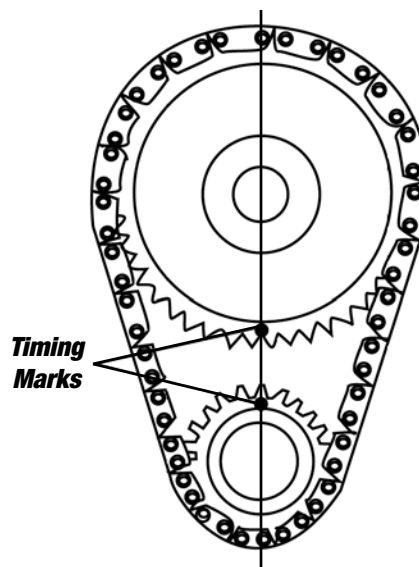


Figure 2 - Timing Chain Sprocket Alignment.



**JUEGO DE ÁRBOL DE LEVAS, ELEVADORES O ALZAVÁLVULAS Y
LUBRICANTE PERFORMER-PLUS
CATÁLOGO Nº 2102
MODELO: Motores Chevrolet V8 de 283-350 c.i.d. (1957-1986)
INSTRUCCIONES GENERALES**

- Estudie minuciosamente estas instrucciones antes de quitar el árbol de levas original. Si tiene alguna duda o problema, llame a nuestra **línea telefónica directa de asistencia técnica al: 1-800-416-8628**, de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., de lunes a viernes, hora estándar del Pacífico, o envíenos un mensaje por correo electrónico a edelbrock@edelbrock.com.
- Estas instrucciones están diseñadas como criterios generales de instalación. Un manual completo de procedimientos paso por paso contendría una gran cantidad de páginas. Si es un principiante o recién está aprendiendo a trabajar en motores automotrices, le recomendamos que consulte los manuales automotrices Chilton o Motors antes de comenzar. También puede contactarse con un mecánico con experiencia. Atención: la instalación incorrecta puede producir **BAJO KILOMETRAJE, BAJA RENDIMIENTO, REINSTALACIÓN COSTOSA Y HASTA DAÑOS AL MOTOR**. La instalación del árbol de levas es un procedimiento complejo. Siga cuidadosamente estas instrucciones. **No hacerlo puede invalidar la garantía.**
- **Antes** de comenzar el proceso de retiro e instalación, revise el juego para verificar que no haya sufrido daños durante el envío. Si el árbol de levas está dañado, comuníquese con su concesionario de inmediato. Además, verifique que tenga todas las herramientas y partes recomendadas incluidas en la lista de abajo. Cuando lea estas instrucciones por primera vez, utilice la lista de verificación de preparación para determinar los artículos exactos que necesitará.
- Los árboles de levas Performer-Plus están rectificadas específicamente para ser utilizados con el múltiple Performer Nº 2101 ó Nº 3701 correspondiente. Ambos se hacen corresponder con dinamómetro y han demostrado funcionar bien como equipo en la práctica, especialmente cuando se utilizan con los sistemas de escape tubular Edelbrock. Sin embargo, el paquete de árbol de levas Performer se puede usar por sí solo. Se le asignó un número C.A.R.B.- E.O. y su uso público es legal en los 50 estados de EE.UU.

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PREPARACIÓN

Herramientas y equipos para la instalación

- Llaves de estrías y española
- Juego de dados
- Llave para distribuidor
- Pinzas (pinzas de extensión y abrazadera para manguera)
- Destornilladores (regular y en cruz)
- Torquímetro
- Martillo
- Raspajuntas o espátula
- Luz de regulación
- Medidor de vacío
- Trapos
- Cubo para agua
- Extractor del compensador armónico
- Cinta adhesiva (para marcar mangueras y cables eléctricos)
- Tiza, papel y lápiz
- Extractor del amortiguador del cigüeñal

Herrajes y partes que deben comprarse

- Juntas: Edelbrock Nº 7201, OEM (fabricante de equipo original) o equivalente
- Tapones para tubo, si son necesarios
- Edelbrock Gargachinch Nº 9300
- Sellador de silicona RTV
- Aceite para motores y filtro
- Refrigerante para el radiador
- Resortes para válvulas Edelbrock Sure Seat, Nº 5802 o Nº 5902 (para rotadores)
- Juego de cadena y engranaje de regulación de encendido Edelbrock Performer-Link True Rolling Nº 7800 o Nº 7802
- Sello de aceite para la cubierta delantera, OEM o equivalente

NOTA: Los resortes Sure Seat Nº 5902 no pueden usarse con las culatas de cilindros de 1977 o posteriores con la pieza fundida Nº 14014416. Dichas culatas deben utilizar el juego de resortes Edelbrock Nº 5802.

RETIRO DE PARTES DEL MOTOR ANTES DE LA INSTALACIÓN DEL ÁRBOL DE LEVAS

Asegúrese de mantener todas las partes en orden.

¡ADVERTENCIA! ¡NO quite la tapa o mangueras del radiador con el motor caliente!

1. Desconecte la batería.
2. Drene el refrigerante del radiador. El tapón de drenaje normalmente está situado en el lado inferior derecho o izquierdo del radiador, de frente hacia el motor.
3. Retire el radiador y el condensador de aire acondicionado, si lo hay. En algunos casos es necesario quitar la parrilla delantera. Mida la distancia desde la cubierta delantera hasta la parrilla o los soportes que pueden interferir con el árbol de levas contra el largo del mismo.
4. Retire la tapa del tanque de gasolina para aliviar la presión. Desconecte la línea de combustible y coloque un tapón. Reinstale la tapa del tanque de gasolina.
5. Desconecte todo el varillaje del carburador, tal como el acelerador, los resortes del acelerador, la transmisión, el control de cruce y el embrague automático.
6. Marque y retire los cables de la bobina y cables de detección.
7. Marque y retire las líneas de vacío.
8. Retire las cubiertas de las válvulas.
9. Retire la tapa y cables del distribuidor, haga girar el motor hasta que el rotor apunte hacia la terminal número 1 en la tapa y que el puntero en la cubierta delantera quede en el punto muerto superior (TDC), y quite el distribuidor. Note la posición aproximada de la caja del distribuidor en relación con el múltiple para ayudar a situar correctamente el distribuidor durante la reinstalación.
10. Retire el carburador y el múltiple de admisión. Retire y deseche la junta del múltiple de admisión.
11. Retire los brazos de balancín y las varillas de empuje.
12. Retire los alzávalvulas hidráulicos.
13. Retire la polea del cigüeñal y utilice un extractor adecuado para quitar el amortiguador del cigüeñal.
14. Afloje el colector de aceite y retire la bomba de agua y la cubierta delantera. **NOTA:** El sello de aceite para la cubierta delantera debe ser reemplazado antes de reinstalar la misma.

15. Retire la bomba de combustible y la varilla de empuje de la misma. Haga girar el motor hasta que las marcas de regulación estén alineadas, tal como se muestra en la Figura 1.
16. Quite los pernos que retienen la rueda dentada del árbol de levas. Retire la rueda dentada y la cadena.
17. Utilice un extractor de engranajes para quitar la rueda dentada de la manivela.
18. Retire el árbol de levas.

• RESORTES DE VÁLVULAS

ADVERTENCIA SOBRE LA GARANTÍA: Usted debe usar los resortes de válvulas Edelbrock Sure Seat o los resortes de válvulas del equipo original para que este juego de levas y elevadores Performer-Plus esté cubierto bajo CUALQUIER GARANTÍA. De lo contrario, los lóbulos de la leva se desgastarán excesivamente y pueden causar otros daños al motor.

1. Este árbol de levas está diseñado para funcionar con los resortes originales o con los resortes de válvulas Edelbrock Sure Seat N° 5802 (juego de retén estándar); para el uso con rotadores de válvulas, utilice los resortes N° 5902.
2. Para vehículos más antiguos y vehículos con kilometraje alto, recomendamos enfáticamente reemplazar los resortes de válvulas con Resortes Sure Seat N° 5802 (juego de retén estándar); para el uso con rotadores de válvulas, utilice los resortes N° 5902.

NOTA: Los resortes Sure Seat N° 5902 no pueden usarse con las culatas de cilindros de 1977 o posteriores con la pieza fundida N° 14014416. Dichas culatas deben utilizar el juego de resortes Edelbrock N° 5802.

3. Verifique la altura del resorte y ajústela de acuerdo con las especificaciones de la fábrica para el año y modelo correctos.

DEBIDO A LA POSIBLE AMPLIA VARIEDAD DE AJUSTES A TRAVÉS DE LOS AÑOS, RECOMENDAMOS CONSULTAR LOS MANUALES MOTORS, CHILTON O MANUALES DE SERVICIO DE FÁBRICA PARA DETERMINAR LA ALTURA CORRECTA DEL RESORTE PARA SU VEHÍCULO.

• NOTAS IMPORTANTES QUE AFECTAN LA GARANTÍA

DESGASTE DE LOS LÓBULOS DE LA LEVA: El desgaste de los lóbulos de la leva es casi inexistente, a menos que se utilicen partes que no corresponden o que la instalación de la leva y elevadores se realice en forma incorrecta. El aflojamiento del engranaje de regulación debido al apriete incorrecto de los pernos puede dañar la leva. Los pernos que sujetan el engranaje al árbol de levas deben apretarse con cuidado y se debe aplicar un compuesto de fijación a las roscas de los pernos. Antes de instalar el nuevo árbol de levas Performer-Plus, revise la transmisión del engranaje en el distribuidor y la bomba de aceite para detectar señales de desgaste. Si está gastada, asegúrese de reemplazar el engranaje con uno nuevo o se puede producir desgaste prematuro del árbol de levas. No se recomienda el uso de bombas de aceite de alto volumen con los árboles de levas Performer-Plus. Los árboles de levas Edelbrock están diseñados para usar engranajes OEM únicamente.

- **JUEGO LONGITUDINAL DE LOS ENGRANAJES Y ÁRBOLES DE LEVAS:** Si el engranaje de la leva se suelta, la leva se deslizará hacia atrás en el bloque y hará que los elevadores choquen con los lóbulos adyacentes y con los muñones de la leva. Si el motor se pone en funcionamiento después de haber sucedido esto, se producirán picaduras en el extremo inferior de los elevadores y en los costados de los lóbulos.

• ELEVADORES

1. Se deben usar elevadores nuevos con un árbol de levas nuevo. Sólo utilice los elevadores incluidos en el juego.
2. Verifique que todos los elevadores calcen libremente en los orificios para los mismos.

• INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN

1. Aplique una capa de lubricante MOS2 (incluido en el juego) a los lóbulos de la leva y al extremo inferior de cada elevador. **ESTO AYUDARÁ A EVITAR EL DESGASTE DE LOS LÓBULOS DE LA LEVA Y DE LOS ELEVADORES DURANTE LA PUESTA EN MARCHA INICIAL DEL MOTOR.**
2. Instale el árbol de levas nuevo con ruedas dentadas y cadena de regulación nuevas.

PRECAUCIÓN: Cuando se utiliza el Juego de cadena y engranaje de regulación Edelbrock Performer-Link True Rolling (N° 7800) con un juego de leva y elevador Edelbrock, se logra un alineamiento vertical hacia arriba. Si se utiliza cualquier otro engranaje de regulación, es necesario comprobar la posición del árbol de levas para lograr un alineamiento de regulación correcto, lo cual significa que hay que graduar el árbol con una rueda medidora en grados para verificar el alineamiento. No se recomienda utilizar engranajes de regulación O.E.M. o de otros fabricantes con los árboles de levas Edelbrock. Aplique compuesto de fijación a las roscas de los pernos de contacto del engranaje y la leva. Apriete los pernos de acuerdo con las recomendaciones de la fábrica indicadas en el manual Motors u otro manual de reparación.

3. Instale el árbol de levas con las marcas de regulación alineadas en la forma recomendada en las especificaciones de la fábrica. Consulte la Figura 2. **NOTA:** Instale un sello nuevo entre el colector de aceite y la cubierta delantera si el sello antiguo se dañó al retirarlo. Aplique sellador de silicona RTV al sello para garantizar un sellado apropiado contra el colector.
4. Apriete los pernos de la cubierta de regulación delantera a 6-7 pies-lbs.
5. Instale el compensador armónico delantero y apriételo a 60 pies-lbs.
6. Instale la bomba de combustible y la varilla de empuje.
7. Instale la bomba de agua con juntas nuevas y apriétela a 30 pies-lbs.

8. AJUSTE DE LAS VÁLVULAS

- Paso 1. Instale la varilla de empuje con lubricante en ambos extremos. Verifique que la punta haga contacto con el centro del tazón del elevador. Instale los brazos de balancín. Ahora está listo para comenzar el ajuste de las válvulas.
- Paso 2. Con el cilindro N° 1 en la posición de disparo en el punto muerto superior (TDC), ajuste las válvulas de escape de los cilindros N° 1, 3, 4 y 8, y las válvulas de admisión de los cilindros N° 1, 2, 5 y 7, de la siguiente manera: Debe ajustar los balancines a cero juego. Mientras aprieta la tuerca del balancín, gire la varilla de empuje y cuando sienta resistencia, significa que está en el punto de cero juego. Apriete la tuerca del balancín media vuelta más allá del punto de cero juego. Nota: Si no siente presión en la tuerca del balancín mientras la aprieta, reemplácela con una de las tuercas nuevas incluidas. Debe sentir resistencia en las tuercas al apretarlas.
- Paso 3. Haga girar el motor una revolución completa, de modo que el cilindro N° 6 esté en posición de disparo en el punto muerto superior (TDC), y ajuste las válvulas de escape de los cilindros N° 2, 5, 6 y 7, y las válvulas de admisión de los cilindros N° 3, 4, 6 y 8 de la misma manera. Ahora las válvulas están ajustadas.
9. Instale el múltiple de admisión con un juego de juntas nuevas y apriete los pernos a 25 pies-lbs.

• INSTALACIÓN DEL DISTRIBUIDOR Y REGULACIÓN DEL MOTOR

1. Haga girar el motor en la dirección de rotación hasta que la válvula de admisión N° 1 se cierre, y continúe hasta que el puntero de la cubierta delantera esté situado aproximadamente cinco grados antes del punto muerto superior (BTDC). Consulte el orden de disparo en la Figura 1.
2. Reinstale el distribuidor con el rotor apuntando hacia la terminal N° 1 en la tapa y con la caja del distribuidor en su posición original. Si el distribuidor no baja hasta la brida del múltiple, será necesario alinear el eje del distribuidor con el impulsor de la bomba de aceite. Haga girar lentamente el motor hasta que el distribuidor baje contra el múltiple, luego continúe girándolo hasta completar dos revoluciones y hasta que las marcas de regulación queden situadas cinco grados antes del punto muerto superior (BTDC).
3. Apriete ligeramente la abrazadera de sujeción de modo que aún sea posible girar el distribuidor para determinar el ajuste final mediante una luz de regulación con el motor en funcionamiento.
4. Reconecte las cubiertas de las válvulas, el varillaje del carburador y las conexiones de vacío y eléctricas restantes.
5. Se debe cambiar el filtro y el aceite del motor antes de la puesta en marcha.

- **RODAJE DEL ÁRBOL DE LEVAS Y DEL ELEVADOR**
IMPORTANTE: NO PERMITA QUE EL MOTOR FUNCIONE A MENOS DE 2500 RPM DURANTE LA PRIMERA MEDIA HORA. Las velocidades en ralentí lento producirán desgaste excesivo de la leva y elevador. ARRANQUE EL MOTOR Y AUMENTE LA VELOCIDAD A LAS RPM DE RODAJE.
- **INSTRUCCIONES ESPECIALES**
Con la instalación del paquete de múltiple y árbol de levas Edelbrock más un cabezal, quizás sea necesario cambiar las boquillas del carburador y la sincronización de la ignición para lograr un mejor rendimiento. Debido a la variedad de aplicaciones de los años y modelos de vehículos, no hay ninguna combinación individual que sea satisfactoria para todas las instalaciones. El siguiente procedimiento es sólo una pauta y, en muchos casos, sería mejor aplicar las especificaciones de fabricación para los carburadores o regulación recomendada. Los siguientes datos demostraron producir los mejores resultados en un vehículo de prueba equipado con un motor Chevy típico de 350 c.i.d.
- **CARBURACIÓN**
OEM Rochester de 4 gargantas; no es necesario hacer ninguna modificación.
Carburadores Edelbrock Q-Jet N° 1901 y N° 1902 (750 pies cúb. por minuto); N° 1903 y N° 1904 (795 pies cúb. por minuto); no es necesario hacer ninguna modificación.
Edelbrock N° 1400 (600 pies cúb. por minuto, ahogador eléctrico, uso público legal E.O.; N° D-215-10); N° 1405 (600 pies cúb. por minuto, ahogador manual); N° 1406 (600 pies cúb. por minuto, ahogador eléctrico); no es necesario hacer ninguna modificación.
- **SINCRONIZACIÓN DE LA IGNICIÓN**
Aumente el ajuste inicial a 14° antes del punto muerto superior (BTDC). El avance mecánico total no debe exceder 32°, logrados a 3500 rpm. Sugerimos el siguiente procedimiento para seleccionar el puerto de avance de vacío del distribuidor correcto en el carburador. Antes de desconectar la línea de vacío del carburador y antes de empezar a desarmar, con el motor caliente a la temperatura de operación y en ralentí, desconecte la manguera del puerto que va al cartucho de avance de vacío. Después de haber desconectado la manguera del carburador, coloque el dedo sobre la salida de vacío. Si (en ralentí) siente succión en el dedo hacia el carburador, tiene un avance de vacío de tiempo completo. Si no siente succión en el dedo con el motor en ralentí, entonces tiene un avance de vacío de puerto regulado. **NOTA:** La mejor combinación para cualquier vehículo o aplicación en particular debe ser determinada al azar utilizando la información anterior como pauta.

- **SISTEMA DE ESCAPE TUBULAR:** Para lograr el mejor rendimiento, se recomienda un sistema de escape tubular con el paquete Performer para producir el par de torsión más bajo posible. Consulte con su concesionario Edelbrock o el catálogo Edelbrock para obtener una lista de los sistemas de escape tubular Edelbrock disponibles. Asegúrese de consultar las reglamentaciones de control de emisiones locales en cuanto a la legalidad de los cambios del sistema de escape y el árbol de levas.
- **NOTA IMPORTANTE:** Cuando se utiliza el Juego de cadena y engranaje de regulación Edelbrock Performer-Link True Rolling (N° 7800) con un juego de leva y elevador Edelbrock, se logra un alineamiento de regulación vertical hacia arriba. Si se utiliza cualquier otro engranaje de regulación, es necesario comprobar la posición del árbol de levas para lograr un alineamiento de regulación correcto, lo cual significa que hay que graduar el árbol con una rueda medidora en grados para verificar el alineamiento. No se recomienda utilizar engranajes de regulación O.E.M. o de otros fabricantes con los árboles de levas Edelbrock.
- **AVISO ESPECIAL:** A los juegos de árbol de levas, elevador y lubricante Edelbrock Performer-Plus N° 2102 y N° 2103 se les asignó un número E.O., lo cual legaliza su uso público en vehículos con motores de contaminación controlada en los 50 estados de EE.UU. Para ayudarlo con la certificación del equipo de medición de emisiones, hemos incluido una calcomanía en la cubierta del ventilador para que el personal de pruebas pueda verificar que el árbol de levas es una parte de reemplazo legal para los vehículos Chevrolet/GMC de bloque pequeño. La calcomanía con respaldo adhesivo debe ser colocada en la cubierta del ventilador, al lado de la calcomanía de especificación de emisiones y del motor existente. No cubra la calcomanía de especificación de equipo original con la calcomanía del árbol de levas Edelbrock Performer-Plus.
- **POR FAVOR** complete y envíe por correo su tarjeta de garantía. Asegúrese de anotar el número de modelo de este producto en el espacio que señala "N° de Parte ____". **MUCHAS GRACIAS.**

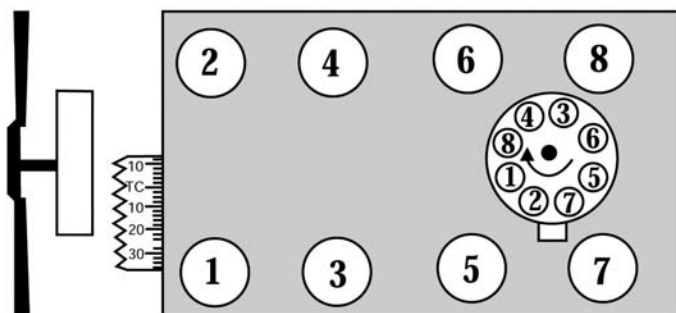


Figura 1 - Chevrolet V8 de 283-400 c.i.d.

Orden de disparo: 1-8-4-3-6-5-7-2

Gire el distribuidor en sentido contrario a las agujas del reloj para avanzar la regulación

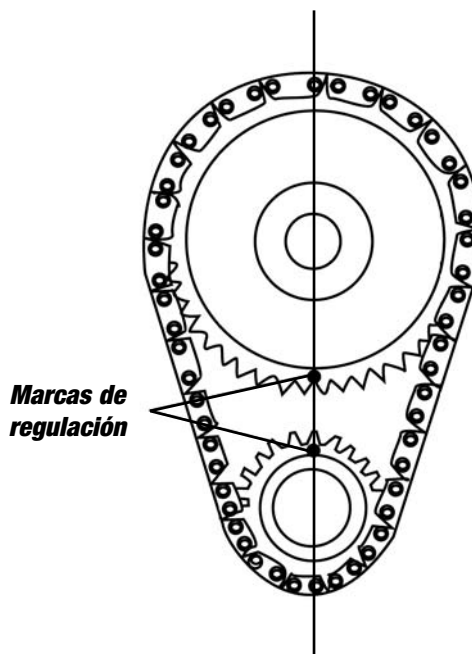


Figura 2 - Alineamiento de la rueda dentada de la cadena de regulación



**ARBRE À CAMES PERFORMER-PLUS /
POUSOIRS / NÉCESSAIRE DE GRAISSAGE
CATALOGUE N° 2102
MODÈLE : Moteurs Chevrolet V8 avec cylindrée de 283-350 (1957-1986)
INSTRUCTIONS GÉNÉRALES**

- Veuillez lire attentivement ces directives avant de retirer votre arbre à cames de série. Si vous avez des questions ou des problèmes, n'hésitez pas à communiquer avec notre **soutien téléphonique : 1-800-416-8628**, 7 h à 17 h, du lundi au vendredi, HNP ou envoyez-nous un courriel à **edelbrock@edelbrock.com**.
- Ces directives sont conçues pour fournir des lignes directrices générales pour la pose. Un manuel de procédure complet étape par étape exigerait de nombreuses pages. Si vous êtes débutant ou si vous commencez à apprendre à travailler sur des moteurs d'automobiles, nous vous recommandons de consulter l'un des manuels d'automobile Chilton ou Motors avant de commencer. Vous pouvez aussi communiquer avec un mécanicien d'expérience. Soyez avisé : une mauvaise installation peut conduire à **UN FAIBLE KILOMÉTRAGE, UN MAUVAIS RENDEMENT ET À UNE NOUVELLE POSE ONÉREUSE, ET MÊME À ENDOMMAGER LE MOTEUR**. La pose d'un arbre à cames constitue d'une procédure complexe. Veuillez vous conformer aux directives suivantes. **Ne pas les suivre peut entraîner l'annulation de la garantie.**
- **Avant** de commencer le processus de retrait et de pose, veuillez vérifier si la trousse à été endommagée pendant le transport. Si l'arbre à cames est endommagé, communiquez immédiatement avec votre concessionnaire. De plus, vérifiez que vous disposez de tous les outils et de toutes les pièces recommandés figurant sur la liste ci-dessous. Lorsque vous lisez ces directives pour la première fois, utilisez la liste de vérification de préparation et cochez chacun des articles dont vous aurez besoin.
- Les arbres à cames Performer-Plus sont spécifiquement rectifiés pour être utilisés avec le collecteur d'admission Performer correspondant, numéro 2101 ou 3701. Les deux forment un groupe et sont testés au dynamomètre et sur route pour fonctionner ensemble, particulièrement lorsqu'ils sont appariés aux systèmes d'échappement tubulaire Edelbrock. Cependant, l'ensemble d'arbre à cames Performer peut être utilisé seul. Ce numéro de pièce a reçu un numéro C.A.R.B.- E.O. et il est conforme au code de la route dans les 50 états.

LISTE DE VÉRIFICATION DE PRÉPARATION

Outils et matériel pour la pose

- Boîtier et clés à fourche
- Jeu de douilles
- Clé à distributeur
- Pincettes (multiprises ordinaires et pour collier de serrage)
- Tournevis (ordinaire et cruciforme)
- Clé dynamométrique
- Marteau
- Racloir de joint ou couteau à mastiquer
- Vacuomètre à lampe stroboscopique
- Chiffons
- Bassin d'eau
- Extracteur d'amortisseur de vibrations
- Ruban-cache (pour marquer les tuyaux et les fils électriques)
- Craie, papier et crayon
- Extracteur d'amortisseur de vilebrequin

Quincaillerie et pièces à acheter

- Joints - Edelbrock numéro 7201, d'un équipementier ou l'équivalent
- Obturateurs de tuyaux, le cas échéant.
- Edelbrock Gascacinch numéro 9300
- Scellant à la silicone à vulcanisation à la température ambiante
- Huile et filtre à huile moteur
- Liquide de refroidissement du radiateur
- Ressorts de soupapes Sure Seat Edelbrock, numéro 5802 or numéro 5902 (pour les rotateurs)
- Chaîne de distribution à roulement constant Performer-Link Edelbrock et jeu d'engrenages numéro 7800 ou numéro 7802
- Joint d'étanchéité à l'huile du couvercle avant, d'un équipementier ou l'équivalent

REMARQUE : Les ressorts Sure Seat numéro 5902 ne conviennent pas aux culasses construites à partir de 1977 avec une pièce moulée numéro 14014416. Ces culasses doivent utiliser des jeux de ressorts Edelbrock numéro 5802.

RETRAIT DE PIÈCES DU MOTEUR AVANT LA POSE DE L'ARBRE À CAMES

Assurez-vous de garder toutes les pièces en ordre

AVERTISSEMENT ! NE RETIREZ PAS LE BOUCHON OU LES TUYAUX DU RADIATEUR LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD !

1. Débranchez la batterie.
2. Vidangez le liquide de refroidissement du radiateur. Le robinet de vidange se trouve normalement dans la partie inférieure droite ou gauche du radiateur lorsqu'on fait face au moteur.
3. Retirez le radiateur et le condenseur de la climatisation, le cas échéant. Dans certains cas, la calandre avant doit être retirée. Mesurez la distance entre le couvercle avant et la calandre ou les supports qui peuvent gêner l'arbre à cames en raison de sa longueur.
4. Retirez le bouchon du réservoir de carburant pour éliminer la pression. Débranchez la conduite de carburant et bouchez-la. Posez le bouchon du réservoir de carburant.
5. Déconnectez du carburateur tout ce qui y est relié, comme le papillon, les ressorts de papillon, la boîte de vitesse, la commande du régulateur automatique de vitesse et l'étrangleur automatique.
6. Étiquetez et retirez les fils de bobines et des capteurs.
7. Étiquetez et retirez les conduites de dépression.
8. Retirez les couvre-culbuteurs.
9. Retirez le chapeau et les fils du distributeur, faites tourner le moteur jusqu'à ce que le rotor soit dirigé vers la borne 1 du chapeau et que l'index du cache avant soit au point mort haut (PMH) et retirez le distributeur. Notez la position approximative du boîtier du distributeur par rapport au collecteur pour faciliter son installation à l'endroit approprié lors de sa pose.
10. Retirez le carburateur et le collecteur d'admission. Retirez et jetez le joint du collecteur d'admission.
11. Retirez les culbuteurs et les tiges poussoirs.
12. Retirez les tiges de soupapes hydrauliques.
13. Retirez la poulie du vilebrequin et, à l'aide d'un extracteur approprié, l'amortisseur du vilebrequin.

14. Desserrez le carter d'huile et retirez la pompe à eau ainsi que le couvercle avant. **REMARQUE :** Le joint d'étanchéité à l'huile du couvercle avant doit être remplacé avant la pose du couvercle avant.
15. Retirez la pompe à carburant et la tige poussoir de la pompe à carburant. Faites tourner le moteur jusqu'à ce que les marques de repère du calage de l'allumage soient alignées tel que montré à la figure 1.
16. Retirez les boulons fixant les pignons de l'arbre à cames. Retirez les pignons de l'arbre à cames et la chaîne.
17. Retirez les pignons de vilebrequin à l'aide d'un extracteur de pignons.
18. Retirez l'arbre à cames.

• **RESSORTS DE SOUPAPES**

AVERTISSEMENT À PROPOS DE LA GARANTIE :

Pour que cette trousse d'arbre à cames et de poussoirs Performer-Plus soit couverte par UNE GARANTIE QUELCONQUE, vous devez utiliser des ressorts de soupapes Edelbrock Sure Seat ou des ressorts de soupapes du matériel d'origine de série. Tout défaut de respecter cette condition peut provoquer une usure excessive des bossages de cames et entraîner des dommages supplémentaires au moteur.

1. Cet arbre à cames est conçu pour fonctionner avec les ressorts de série ou avec les ressorts de soupape Edelbrock Sure Seat numéro 5802 (jeu de coupelles standard) ; pour être utilisé avec des rotateurs de soupapes, utilisez le numéro 5902.
2. Dans le cas de véhicules plus anciens ou de véhicules dont le kilométrage est élevé, nous recommandons fortement de remplacer les ressorts de soupapes par des ressorts de soupape Edelbrock Sure Seat numéro 5802 (jeu de coupelles standard) ; pour être utilisé avec des rotateurs de soupapes, utilisez le numéro 5902. **REMARQUE :** Les ressorts Sure Seat, numéro 5902, ne conviennent pas aux culasses construites à partir de 1977 avec une pièce moulée numéro 14014416. Ces culasses doivent utiliser des jeux de ressorts Edelbrock numéro 5802.
3. Vérifiez la hauteur des ressorts et la régler selon les caractéristiques de l'usine correspondant à l'année et au modèle appropriés.

EN RAISON DES NOMBREUX RÉGLAGES UTILISÉS AU COURS DES ANS, NOUS CONSEILLONS DE VÉRIFIER LA HAUTEUR DES RESSORTS DE VOTRE VÉHICULE DANS LES MANUELS DE RÉPARATION MOTORS, CHILTON OU DE L'USINE.

• **REMARQUES IMPORTANTES AU SUJET DE VOTRE GARANTIE**

USURE DES BOSSAGES DE CAMES - L'usure des bossages de cames est presque nulle à moins que des pièces inadaptées soient utilisées ou que les cames et les poussoirs soient mal posés. Les cames peuvent être endommagées si le pignon de distribution est desserré en raison d'un couple inapproprié appliqué aux boulons. Le couple doit être appliqué délicatement aux boulons maintenant le pignon sur l'arbre à cames et un composé de blocage doit être ajouté sur leur filetage. Avant de poser le nouvel arbre à cames Performer-Plus, vérifiez si la transmission par engrenages du distributeur et de la pompe à huile présente des signes d'usure. Si elle est usée, remplacez-la par une transmission neuve, sinon l'arbre à cames pourrait s'user prématurément. L'utilisation d'une pompe à huile à grand débit n'est pas recommandée avec les arbres à cames Performer-Plus. Les arbres à cames Edelbrock sont conçus de sorte que seuls des pignons d'équipementiers puissent être utilisés.

- **JEU AXIAL DES PIGNONS-CAMES ET D'ARBRE À CAMES** - Si un pignon-came se desserre, la came glisse dans le bloc, de sorte que les poussoirs heurtent les bossages à côté d'eux ainsi que les tourillons des paliers de cames. Si le moteur tourne après ce desserrement, le bas des poussoirs et les côtés des bossages deviennent ébréchés.

• **POUSOIRS**

1. Il faut poser des poussoirs neufs avec un arbre à cames neuf. N'utilisez que les poussoirs fournis avec la trousse.
2. Vérifiez que tous les poussoirs s'insèrent librement dans leur alésage.

• **NOTICE D'INSTALLATION**

1. Recouvrez les bossages des cames et le bas de chaque poussoir de graisse MOS2 fournie avec la trousse. **ELLE AIDE À ÉVITER L'USURE DES BOSSAGES DE CAMES ET DES POUSOIRS LORS DU DÉMARRAGE INITIAL DU MOTEUR.**
2. Posez l'arbre à cames neuf avec des pignons et une chaîne de distribution neufs. **MISE EN GARDE :** Un alignement du calage s'effectue lors de l'utilisation d'une chaîne de distribution à roulement constant et d'un jeu d'engrenages numéro 7800 Performer-Link avec une trousse de cames et de poussoirs Edelbrock. Il est nécessaire de vérifier l'alignement du calage de la position de l'arbre à cames lorsqu'un autre jeu de pignons de distribution est utilisé. Cela nécessite l'indexation de l'arbre à cames à l'aide d'un rapporteur d'angles afin de vérifier l'alignement du calage. Avec des arbres à cames Edelbrock, il n'est pas recommandé d'utiliser des jeux de pignons de distribution offerts par des équipementiers ou d'autres entreprises que Edelbrock. Utilisez un composé de blocage sur le filetage des boulons fixant le pignon à la came. Appliquez le couple selon les recommandations du fabricant et tel qu'indiqué dans un manuel Motors ou un autre manuel.
3. Posez l'arbre à cames en alignant les marques de calage selon les spécifications recommandées par le fabricant. Se reporter à la figure 2. **REMARQUE :** Posez un joint neuf entre le carter d'huile et le couvercle avant si le joint a été endommagé lors de son retrait. Utilisez un scellant à la silicone à vulcanisation à la température ambiante pour garantir une bonne étanchéité du carter.
4. Appliquez un couple de 6-7 lb. pi. aux boulons du carter de distribution.
5. Posez un amortisseur de vibrations avant et appliquez un couple de 60 lb. pi.
6. Posez la pompe à carburant et la tige poussoir.
7. Posez une pompe à eau munie de joints neufs et appliquez un couple de 30 lb. pi.

8. **RÉGLAGE DES SOUPAPES**

Étape 1. Posez la tige poussoir avec de la graisse à ses deux extrémités. Vérifiez que le bout atteint le centre de la coupelle des poussoirs. Posez les culbuteurs. Vous êtes maintenant prêt à commencer le réglage des soupapes.

Étape 2. Mettez le cylindre numéro 1 à la position d'allumage du PMH, réglez les soupapes d'échappement des cylindres numéro 1, 3, 4 et 8, ainsi que les soupapes d'admission des cylindres numéro 1, 2, 5 et 7 de la façon suivante : Vous devez régler les culbuteurs pour qu'ils n'aient pas de jeu. Serrez l'écrou des culbuteurs, tournez la tige poussoir et lorsque vous sentez une résistance, le jeu est nul. Serrez l'écrou des culbuteurs d'un demi-tour après le jeu nul. Remarque : Si aucune sensation de pression n'est ressentie lorsque les écrous des culbuteurs sont serrés, remplacez-les par les écrous neufs fournis. Une sensation de serrage doit être ressentie lors du serrage des écrous.

Étape 3. Faites tourner le moteur d'un tour complet de sorte que le cylindre numéro 6 soit à la position d'allumage du PMH et réglez les soupapes d'échappement des cylindres numéro 2, 5, 6 et 7, ainsi que les soupapes d'admission des cylindres numéro 3, 4, 6 et 8 de la même façon. Les soupapes sont maintenant réglées.

9. Posez un collecteur d'admission muni de joints d'admission neufs et appliquez un couple de 25 lb. pi. aux boulons.

• **POSE DU DISTRIBUTEUR ET CALAGE DU MOTEUR**

1. Faites tourner le moteur dans le sens de rotation jusqu'à ce que la soupape d'admission no 7 se ferme et continuez jusqu'à ce que l'index du couvercle avant soit à cinq degrés approximativement avant le PMH. Reportez-vous à la figure 1 au sujet de l'ordre de l'allumage.
2. Posez le distributeur en dirigeant le rotor vers la borne no 1 du chapeau et en mettant son boîtier à sa position initiale. Lorsque le distributeur ne descend pas complètement le long de la bride du collecteur, il est alors nécessaire d'aligner son axe avec l'axe d'entraînement de la pompe à huile. Faites tourner lentement le moteur jusqu'à ce que le distributeur

tombe contre le collecteur, puis continuez à la faire tourner pendant deux tours complets ; les repères de calage doivent être de nouveau à cinq degrés avant le PMH.

3. Serrez un peu la bride de maintien, de sorte que le distributeur puisse tourner afin de déterminer le réglage final à l'aide d'une lampe stroboscopique alors que le moteur tourne.
4. Remplacez les caches-soupapes, la tringlerie du carburateur et les autres connexions de dépression et électriques.
5. L'huile moteur et son filtre doivent être changés avant le démarrage.

• **RODAGE DE L'ARBRE À CAMES ET DES POUSSOIRS**

IMPORTANT : NE LAISSEZ PAS LE MOTEUR TOURNER À PLUS DE 2 500 tr/min PENDANT LA PREMIÈRE DEMI-HEURE. Le ralenti lent peut gravement endommager les cames et les poussoirs.

FAITES DÉMARRER LE MOTEUR ET MONTEZ SON RÉGIME AU RÉGIME DE RODAGE.

• **DIRECTIVES SPÉCIALES**

Lors de la pose d'un ensemble de collecteur et d'arbre à cames Edelbrock et d'une culasse, une modification du gicleur du carburateur et du calage de l'allumage peuvent être nécessaires pour obtenir un meilleur rendement. En raison des diverses applications relatives aux années et aux modèles de véhicules, aucune combinaison ne pourrait correspondre à toutes les installations. La procédure suivante ne constitue qu'un guide et, dans de nombreux cas, il est préférable d'utiliser les spécifications du fabricant relativement aux carburateurs et au calage. Les données suivantes permettent d'obtenir les meilleurs résultats avec un véhicule d'essai muni d'un moteur Chevy typique de cylindrée 350.

• **CARBURATION**

Équipementier Rochester 4 corps bbl-Aucune modification nécessaire. Carburateur Q-Jet Edelbrock numéro 1901 et numéro 1902 (750 pi3/min) ; numéro 1903 et numéro 1904 (795 pi3/min)- aucune modification nécessaire.

Edelbrock numéro 1400 (600 pi3/min, étrangleur électrique, conforme au code de la route E.O. Numéro D-215-10) ; numéro 1405 (600 pi3/min, étrangleur manuel) ; numéro 1406 (600 pi3/min, étrangleur électrique)- aucune modification nécessaire.

• **CALAGE DE L'ALLUMAGE**

Augmentez le réglage initial jusqu'à 14° avant le PMH (avant le point mort haut). L'avance mécanique totale ne doit pas dépasser 32° à 3 500 tr/min. Pour choisir l'orifice d'avance à dépression approprié du distributeur de votre carburateur, nous suggérons la procédure suivante : Avant de retirer la conduite de dépression de votre carburateur, avant tout démontage, et lorsque le moteur est à la température de fonctionnement et qu'il tourne au ralenti, retirez le tuyau de l'orifice qui achemine la dépression au

réservoir d'avance à dépression. Une fois le tuyau retiré du carburateur, mettez votre doigt sur la sortie de dépression. Si (au ralenti) vous sentez une aspiration sur votre doigt venant du carburateur, vous avez une avance à dépression permanente. Si vous ne sentez pas d'aspiration sur votre doigt lorsque le moteur tourne au ralenti, vous avez une avance à dépression temporisée/à l'orifice. **REMARQUE :** La meilleure combinaison pour n'importe quel type de véhicule ou d'application doit être déterminée par essai et erreur à l'aide des données ci-dessus utilisées comme guide.

- **SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT TUBULAIRE** - Pour obtenir un meilleur rendement, il est recommandé d'utiliser un système d'échappement tubulaire avec l'ensemble Performer afin d'obtenir le plus grand couple de sortie. Veuillez consulter votre concessionnaire Edelbrock ou le catalogue Edelbrock pour obtenir une liste des systèmes d'échappement tubulaires Edelbrock. Vérifiez les règlements locaux sur les systèmes antipollution au sujet de la légalité des modifications aux systèmes d'échappement et d'arbres à cames.
- **REMARQUE IMPORTANTE :** Un alignement du calage de l'allumage s'effectue lors de l'utilisation d'une chaîne de distribution à roulement constant et d'un jeu d'engrenages numéro 7800 Performer-Link avec une trousse de cames et de poussoirs Edelbrock. Il est nécessaire de vérifier l'alignement du calage de la position de l'arbre à cames lorsqu'un autre jeu de pignons de distribution est utilisé. Cela nécessite l'indexation de l'arbre à cames à l'aide d'un rapporteur d'angles afin de vérifier l'alignement du calage. Avec des arbres à cames Edelbrock, il n'est pas recommandé d'utiliser des jeux de pignons de distribution offerts par des équipementiers ou d'autres entreprises que Edelbrock.
- **REMARQUES SPÉCIALES :** Les trousse d'arbres à cames / poussoirs / graisse Performer-Plus Edelbrock numéro 2102 et 2103 ont reçu un numéro E.O. indiquant leur conformité au code de la route sur des véhicules moteurs antipollution dans 50 états. Pour vous aider au sujet de la certification antipollution, nous avons inclus un autocollant de déflecteur de ventilateur pour faciliter la vérification par le personnel d'essai, de la légalité de l'arbre à cames en tant que pièce de rechange pour les véhicules Chevrolet/GMC à petit bloc. L'autocollant doit être apposé sur votre carénage de ventilateur, à côté des autocollants existants relatifs à la pollution et aux caractéristiques du moteur. Ne recouvrez pas l'autocollant sur les caractéristiques de l'équipement d'origine avec l'autocollant de l'arbre à cames Performer-Plus Edelbrock.
- **VEUILLEZ** remplir votre bon de garantie et le poster. Assurez-vous d'inscrire le numéro de modèle du produit dans l'espace " N° pièce ____ ". **MERCI.**

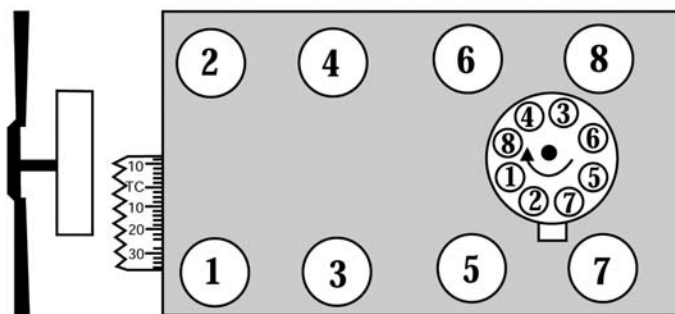


Figure 1 - Chevrolet V8, cylindrée 283-400

Ordre d'allumage : 1-8-4-3-6-5-7-2

Tournez le carburateur dans le sens anti-horaire pour avancer le calage

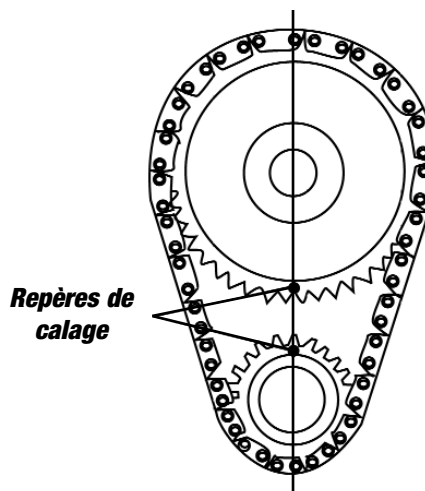


Figure 2 - Alignement des pignons de la chaîne de distribution

CAMSHAFT: Performer-Plus**CATALOG #: 2102****ENGINE: 283-350 c.i.d. Chevrolet V8, 1967-1987****RPM RANGE: Idle-5500****CAUTION:**

Use only Sure Seat Valve Springs, #5802 or 5902

Use stock ratio rocker arms only

Duration at 0.006" Lift:	Intake 278°	Exhaust 288°
Duration at 0.050" Lift:	Intake 204°	Exhaust 214°

Lift at Cam:	Intake 0.280"	Exhaust 0.295"
Lift at Valve:	Intake 0.420"	Exhaust 0.442"

Centerlines: Lobe Separation: 112° Intake CL: 107°

Timing at 0.050" Lift:	Open	Close
Intake:	5°ATDC	29°ABDC
Exhaust:	44°BBDC	10°BTDC

CAUTION: Use Performer-Link Timing Chain and Gear Set, #7800. Do not use late model timing sets. They are machined in a retarded position and are not recommended for this camshaft installation. Edelbrock Performer-Link True Rolling Timing Sets feature three keyways for specific timing selection. Always use the "0" or straight-up timing mark when installing Performer-Plus camshafts with Performer-Link Timing Sets.

©2005 Edelbrock Corporation
Rev. 3/05 - RS/mcCatalog #2102
Brochure #63-0347**ÁRBOL DE LEVAS: Performer-Plus****CATÁLOGO N°: 2102****MOTOR: Chevrolet V8 de 283-350 c.i.d., 1967 a 1987****RANGO DE RPM: Ralenti a 5500****PRECAUCIÓN:**

Sólo utilice resortes para válvulas Sure Seat N° 5802 o N° 5902.

Sólo utilice brazos de balancín de relación original.

Duración con una elevación de 0,006 pulg.:

Admisión 278° Escape 288°

Duración con una elevación de 0,050 pulg.:

Admisión 204° Escape 214°

Elevación en la leva: Admisión 0,280 pulg. Escape 0,295 pulg.**Elevación en la válvula:** Admisión 0,420 pulg. Escape 0,442 pulg.**Líneas centrales:**

Separación de los lóbulos: 112°

Línea central de admisión: 107°

Regulación con una elevación de 0,050 pulg.:**Admisión****Apertura:** 5° ATDC (después del punto muerto superior)**Cierre:** 29° ABDC (después del punto muerto inferior)**Escape****Apertura:** 44° BBDC (antes del punto muerto inferior)**Cierre:** 10° BTDC (antes del punto muerto superior)

PRECAUCIÓN: Utilice el Juego de cadena y engranaje de regulación Performer-Link, N° 7800. No utilice los juegos de regulación de modelos recientes. Están maquinados en posición retardada y no se recomiendan para la instalación de este árbol de levas. Los Juegos de regulación Edelbrock Performer-Link True Rolling incluyen tres chaveteras para la selección de regulaciones específicas. Siempre utilice el "0" para la marca de regulación vertical hacia arriba cuando instale los árboles de levas Performer-Plus con juegos de regulación Performer-Link.

©2005 Edelbrock Corporation
Rev. 3/05 - RS/mcCatalog #2102
Brochure #63-0347**ARBRE À CAMES : Performer-Plus****No. DE CATALOGUE : 2102****MOTEUR : Chevrolet V8 avec cylindrée de 283-350 (1967-1987)****RÉGIME : Ralenti - 5500****MISE EN GARDE :**

N'utilisez que des ressorts de soupapes Sure Seat, numéro 5802 ou 5902.

N'utilisez que des culbuteurs de rapport de série.

Durée avec un levage de 0,006 po :

Admission 278° Échappement 288°

Durée avec un levage de 0,050 po :

Admission 204° Échappement 214°

Levage à la came : Admission 0,280 po Échappement 0,295 po**Levage à la soupape :** Admission 0,420 po Échappement 0,442 po**Axes :** Séparation des bossages : 112° Admission CL : 107°**Calage avec un levage de 0,050 po :****Ouvert****Fermé****Admission :** 5° APMH 29° APMB**Échappement :** 44° APMB 10° APMH

MISE EN GARDE : Utilisez la chaîne de distribution et le jeu de pignons numéro 7800 Performer-Link. N'utilisez pas les jeux de calage de modèle à retard. Ils sont usinés à une position de retard et ne sont pas recommandés pour la pose de cet arbre à cames. Les ensembles de calage à roulement constant Performer-Link Edelbrock comportent trois rainures de clavettes pour la sélection du calage spécifique. Utilisez toujours le repère de calage " 0 " ou direct lors de la pose d'arbres à cames Performer-Plus avec des ensembles de calage Performer-Link.

©2005 Edelbrock Corporation
Rev. 3/05 - RS/mcCatalog #2102
Brochure #63-0347

WARNING: *In addition to the break-in procedure described in the main installation instructions, you must use Edelbrock break-in oil PN 1070 or equivalent. If using your own engine oil, use Edelbrock Zinc Additive PN 1074 or equivalent. Failure to use proper engine break-in oil or zinc additive can permanently damage the new camshaft and void manufacture warranty. Engine break-in oil and zinc additive is NOT included with this camshaft and must be purchased separately.*



PN 1070



PN 1074

Edelbrock

Edelbrock LLC • 2700 California Street • Torrance, CA 90503
Tech Line: 1-800-416-8628