

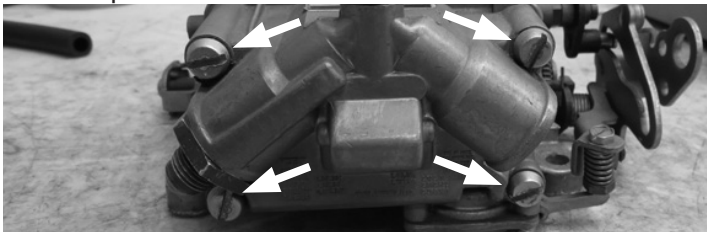


PLEASE read these instructions carefully before attempting to rebuild your carburetor. Make sure to refer to your carburetor Owner's Manual for further information if needed. If you have any questions, do not hesitate to contact our **Technical Hotline at :1-800-416-8628, 7am-5pm PST, Monday-Friday.**

DISASSEMBLY

Please note that this is a general guideline and may not cover every step required to rebuild your specific 4150-style carburetor. Please refer to your carburetor's owner's manual for any additional information.

1. Remove the four bolts or screws from the primary and four bolts or screws from the secondary fuel bowls. Remove the washers on the bolts or screws and match them up to the ones provided in the rebuild kit and set aside.

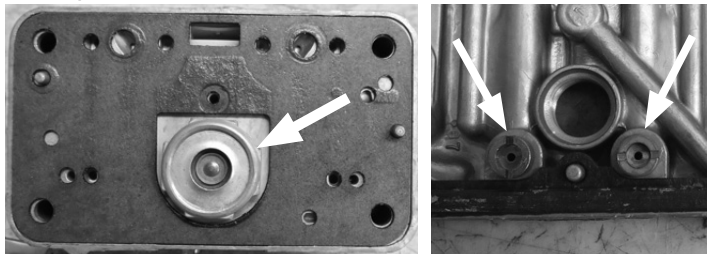


2. Remove both primary and secondary fuel bowls and metering blocks. Carefully remove the gaskets found between the fuel bowls and metering blocks. Match up the gaskets removed to the ones provided in the rebuild kit and set them aside.

NOTE: *If fuel bowls are stuck, gently tap with the handle end of a screwdriver to break free.*

3. Remove the screws securing (6 or 8) the base plate to the carburetor with a Phillips screwdriver. Carefully remove the baseplate gasket and match it up to the correct gasket provided in the rebuild kit and set aside.
4. Remove the power valve from the primary metering block using a 1" wrench. Identify the power valve number stamped on the face of the power valve and match it to the one provided in the kit. If the provided power valve does not match, additional power valves are available from Edelbrock. Remove the jets from both the primary and secondary metering blocks with a flathead screwdriver.

NOTE: *Some carburetors have a power valve on the secondary metering block. An additional power valve will be required and is available from Edelbrock.*

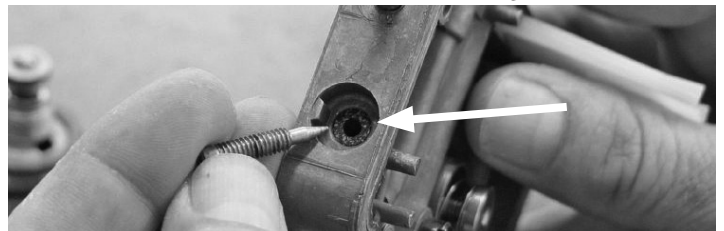


5. Using a 5/8" wrench, remove the inlet needles from both primary and secondary fuel bowls. Remove the nut and screw hardware from the needle assemblies as they will be reused.



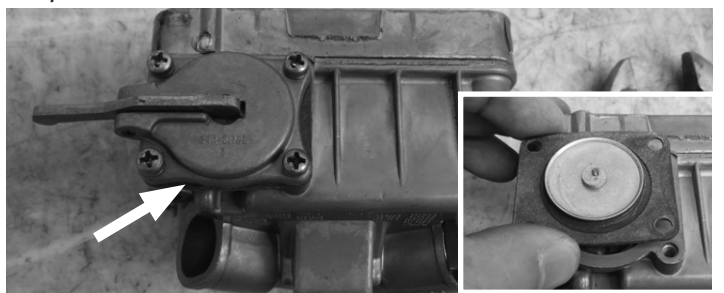
6. Using a flathead screwdriver, remove the idle mixture screws from the primary metering block, pull out the small cork O-rings and discard cork O-rings.

NOTE: *Some carburetors will have idle mixture screws on the secondary metering block. If applicable, remove the idle mixture screws and discard the cork o-rings.*



7. Using a Phillips screwdriver, remove the pump cover attached to the primary and secondary fuel bowls and remove the pump diaphragms. Match up the pump diaphragms removed to the ones provided in the rebuild kit and set them aside.

NOTE: *Some carburetors will have a check ball or a rubber check. If a rubber check is used, remove and replace with one provided in the kit.*



- Unscrew the accel pump discharge nozzle found within the throttle bore of the carburetor using a Phillips screwdriver (*double pumpers will have two*). Remove the screw, discharge nozzle, small needle inside the nozzle hole and gaskets. Match up the gaskets to the ones provided in the rebuild kit and set aside.

NOTE: Be careful not to lose the small needle that rests inside the nozzle hole. It will slide out if the carburetor body is flipped.



- Clean all parts thoroughly with approved cleaning solvent or lacquer thinner. Make sure to remove all gasket residue from carburetor, metering blocks, and fuel bowls. Make sure to clean all carbon deposits in throttle bores and passages.

NOTE: Do not use wire brushes or pointed tools to clean carburetor parts as they may damage the components. Do not immerse rubber or similar materials in cleaning solvent.

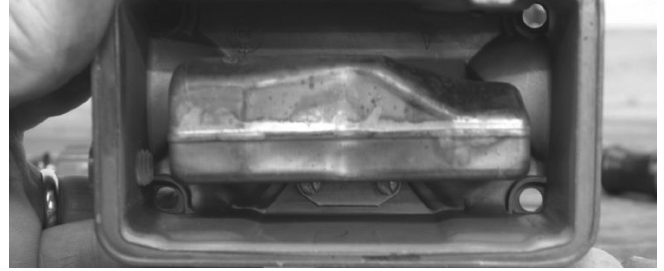
- Once all parts are clean, reinstall the baseplate onto the carburetor using the new baseplate gasket. Make sure the provided gasket matches the original gasket.
- Reinstall the small needle (pointed end down) back into the discharge nozzle hole. Install the new discharge nozzle gasket and discharge nozzle with the original Phillips screw. Repeat for second discharge nozzle if applicable.
- Insert the power valve gasket and install the new power valve into the primary metering block. Repeat on secondary metering block if applicable. Reinstall the jets into the primary and secondary metering blocks.
- Insert the new cork O-rings into the idle mix screw holes on the primary metering block and reinstall the idle mix screws. Tighten the idle mix screws, then back them out exactly 1.5 turns. Repeat to secondary metering block if applicable.
- Screw the new inlet needle into the needle provision on the primary fuel bowl. Place the adjustment screw gasket onto the inlet needle and install the adjustment screw. Place the locking screw gasket onto the adjustment screw and install the locking screw. Adjust the float to the specs provided to the right. Repeat to the secondary fuel bowl.

NOTE: To adjust the inlet needle, use a large flathead screwdriver and an open-end 5/8" wrench. Loosen the screw and turn the adjusting nut clockwise to lower the float level.

Please note that this is a general guideline for float adjustments, additional fine tuning may be required.

Brass & Nitrophyl Center Hung Float:

Primary and Secondary Side - Invert fuel bowl and adjust the float until the surface of the center float is parallel to the fuel bowl casting.



Duracon (Plastic) Center Hung Float:

Primary Side - 5/16" measured with the fuel bowl inverted, at the center of the float.

Secondary Side - 3/8" measured with the fuel bowl inverted, at the center of the float.

Brass & Nitrophyl Side Hung Float:

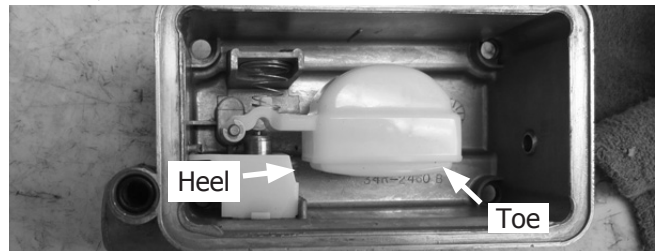
Primary Side - 7/64" measured with the fuel bowl inverted, at the toe of the float.

Secondary Side - 13/64" measured with the fuel bowl inverted, at the heel of the float.

Duracon (Plastic) Side Hung Float:

Primary Side - 7/32" measured with the fuel bowl inverted, at the toe of the float.

Secondary Side - 5/16" measured with the fuel bowl inverted, at the toe of the float.



- Place the primary metering block gasket onto the carburetor and place the primary metering block onto the primary metering block gasket. Place the primary fuel bowl gasket on the primary metering block and place the primary fuel bowl onto the primary fuel bowl gasket. Install the washers on the fuel bowl bolt or screws and fasten the primary fuel bowl to the carburetor. Repeat for the secondary metering block and secondary fuel bowl.
- The rebuild of your 4150-style carburetor is complete. Adjustments to the idle mix screws may be required. Please refer to your carburetor's owner's manual for details.

NOTE: Depending on your specific 4150-style carburetor, there may be some leftover parts after the rebuild.



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



IMPORTADO POR:
 ZONE COMPRA, S. DE R.L. DE C.V.
 AV. GUERRERO No. 2911-B
 COL. GUERRERO NUEVO LAREDO,
 TAMAULIPAS, MÉXICO C.P.: 88240
 R.F.C. ZCO-980914-I98
 Tel.: (867) 719-2683

Kit de Reconstrucción del Carburador estilo 4150

Núm. de pieza 12760

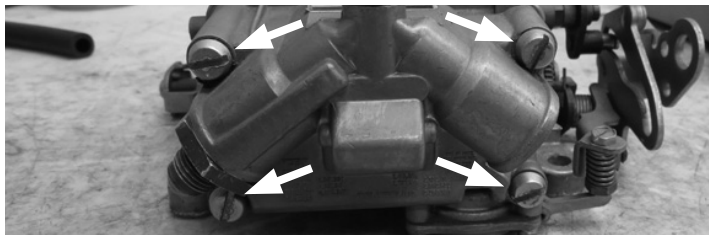
INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN

Antes de tratar de reconstruir el carburador, lea detenidamente estas instrucciones. Asegúrese de consultar el Manual del propietario de su carburador en caso de que necesite más información. Si tiene preguntas, no dude en comunicarse a nuestra **Línea técnica directa al: 1-800-416-8628** (Teléfono y servicio válidos sólo en E.U.A.), de lunes a viernes, de 7 a.m. a 5 p.m., horario del Pacífico.

DESARMADO

Tome en cuenta que esto es un lineamiento general, y que tal vez no cubra todos los pasos requeridos para reconstruir su carburador estilo 4150 específico. Si desea información adicional, consulte el manual del propietario de su carburador.

1. Retire los cuatro pernos o tornillos de los recipientes de combustible, tanto del primario como del secundario. Retire las arandelas de los pernos o tornillos; hágalas coincidir con las que se incluyen en el juego de reconstrucción y deje a un lado.

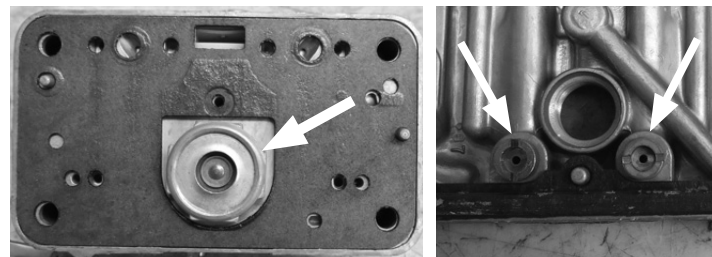


2. Retire los recipientes de combustible, tanto el primario como el secundario, y los bloques de medición. Retire con cuidado las juntas que se encuentran entre los recipientes de combustible y los bloques de medición. Haga coincidir las juntas que quitó con las que se incluyen en el juego de reconstrucción y deje a un lado.

NOTA: Si los recipientes de combustible están pegados, dé golpes leves con el extremo del mango de un destornillador para despegarlos.

3. Retire los tornillos que sujetan (6 u 8) la placa de base al carburador con un destornillador Phillips. Retire con cuidado la junta de la placa de base y hágala coincidir con la junta correcta que se incluye en el juego de reconstrucción y deje a un lado.
4. Retire la válvula eléctrica del bloque de medición primario con una llave de 2.54 cm (1 in). Identifique el número de la válvula eléctrica estampada en la cara de la válvula eléctrica y hágala coincidir con la que se incluye en el juego. Si la válvula eléctrica suministrada no coincide, Edelbrock tiene válvulas eléctricas adicionales. Con un destornillador plano, retire las espreas de los dos bloques de medición, el primario y el secundario.

NOTA: Algunos carburadores tienen una válvula eléctrica en el bloque de medición secundario. Se requerirá una válvula eléctrica adicional, y Edelbrock la tiene disponible.

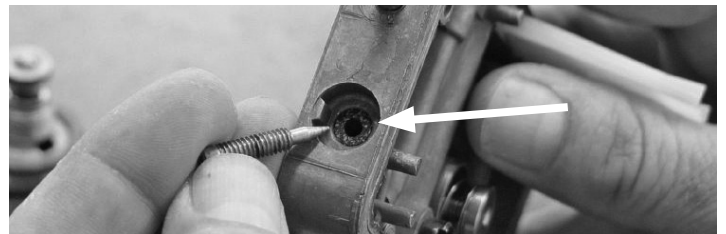


5. Con una llave de 1.5 cm (5/8 in). retire las agujas de admisión de los recipientes de combustible, el primario y el secundario. Retire la tuerca y el tornillo de los conjuntos de las agujas, pues se van a reutilizar.



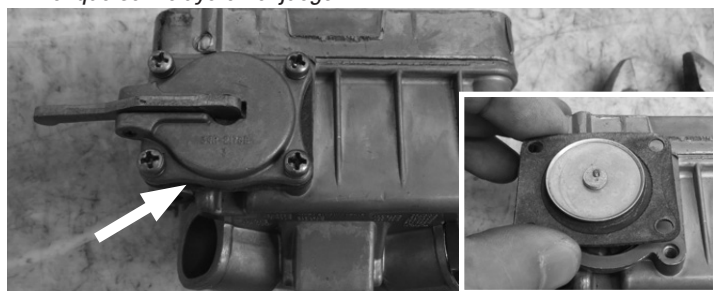
6. Con un destornillador plano, retire los tornillos de la mezcla de velocidad mínima del bloque de medición primario, saque las pequeñas juntas tóricas de corcho y deséchelas.

NOTA: Algunos carburadores tendrán tornillos de mezcla de velocidad mínima en el bloque de medición secundario. Si corresponde, retire los tornillos de la mezcla de velocidad mínima y deseche las juntas tóricas de corcho.



7. Con un destornillador Phillips, retire la cubierta de la bomba fija a los recipientes de combustible primario y secundario y retire los diafragmas de la bomba. Haga coincidir los diafragmas de la bomba que quitó con los que se incluyen en el juego de reconstrucción y deje a un lado.

NOTA: Algunos carburadores tendrán una bola de retén o un retén de caucho. Si se usa un retén de caucho, retírelo y reemplácelo con el que se incluye en el juego.



8. Con un destornillador Phillips desatornille la boquilla de descarga de la bomba de aceleración que se encuentra en el diámetro interior del estrangulador del carburador (los de bomba doble tendrán dos).

Retire el tornillo, la boquilla de descarga, la aguja pequeña dentro del orificio de la boquilla y las juntas. Haga coincidir las juntas con las que se incluyen en el juego de reconstrucción y deje a un lado.

NOTA: Tenga cuidado de no perder la aguja pequeña que descansa dentro del orificio de la boquilla. Si voltea el cuerpo del carburador, se deslizará y se saldrá.



9. Limpie cuidadosamente todas las piezas con un solvente de limpieza o adelgazador para laca que sea adecuado. Asegúrese de quitar todo el residuo de las juntas del carburador, bloques de medición y recipientes de combustible. Asegúrese de limpiar todos los depósitos de carbón en los orificios internos y pasajes del estrangulador.

NOTA: No use cepillos de alambre ni herramientas puntiagudas para limpiar las piezas del carburador, pues pueden dañar los componentes. No sumerja el caucho ni materiales similares en solvente de limpieza.

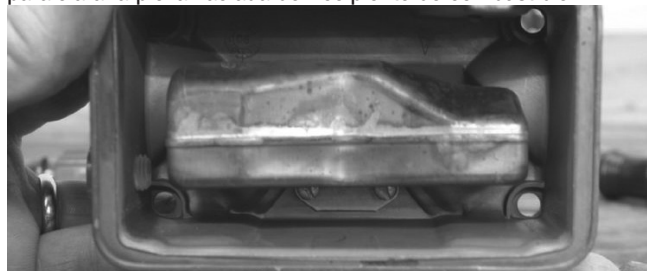
10. Una vez que todas las piezas estén limpias, reinstale la placa de base en el carburador usando la junta nueva de la placa de base. Asegúrese de que la junta suministrada coincida con la junta original.
11. Reinstale la aguja pequeña (con el extremo puntiagudo hacia abajo) de regreso al orificio de la boquilla de descarga. Instale la nueva junta de la boquilla de descarga y la boquilla de descarga con el tornillo Phillips original. Repita para la segunda boquilla de descarga, si corresponde.
12. Inserte la junta de la válvula eléctrica e instale la nueva válvula eléctrica en el bloque de medición primario. Repita en el segundo bloque de medición, si corresponde. Reinstale las espreas en los bloques de medición primario y secundario.
13. Inserte las nuevas juntas tóricas de corcho en los orificios del tornillo de mezcla de velocidad mínima sobre el bloque de medición primaria y reinstale los tornillos de mezcla de velocidad mínima. Apriete los tornillos de mezcla de velocidad mínima y luego afloje exactamente 1.5 vueltas. Repita en el bloque de medición secundario, si corresponde.
14. Atornille la nueva aguja de admisión en la preparación para la aguja en el recipiente de combustible primario. Coloque la junta del tornillo de ajuste sobre la aguja de admisión e instale el tornillo de ajuste. Coloque la junta del tornillo de bloqueo en el tornillo de ajuste e instale el tornillo de bloqueo. Ajuste el flotador según las especificaciones señaladas a la derecha. Retire con el recipiente de combustible secundario.

NOTA: Para ajustar la aguja de admisión, utilice un destornillador plano grande y una llave abierta de 1.5 cm (5/8 in). Afloje el tornillo y gire la tuerca de ajuste en sentido horario para bajar el nivel del flotador.

Tome en cuenta que esto es un lineamiento general para ajustar el flotador; tal vez se requieran ajustes menores adicionales.

Flotador suspendido central de latón y Nitrophyll

Lado primario y secundario: Invierta el recipiente de combustible y ajuste el flotador hasta que la superficie del flotador central esté paralela a la pieza vaciada del recipiente de combustible.



Flotador suspendido central de Duracon (plástico):

Lado primario: 8 mm (5/16 in) medidos con el recipiente de combustible invertido, al centro del flotador.

Lado secundario: 9 mm (3/8 in) medidos con el recipiente de combustible invertido, al centro del flotador.

Flotador suspendido lateral de latón y Nitrophyll:

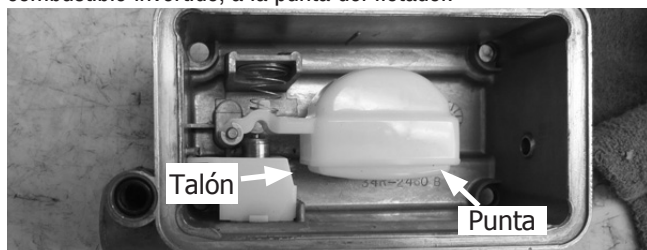
Lado primario: 2.7 mm (7/64 in) medidos con el recipiente de combustible invertido, a la punta del flotador.

Lado secundario: 5 mm (13/64 in) medidos con el recipiente de combustible invertido, al talón del flotador.

Flotador suspendido lateral de Duracon (plástico):

Lado primario: 5.5 mm (7/32 in) medidos con el recipiente de combustible invertido, a la punta del flotador.

Lado secundario: 8 mm (5/16 in) medidos con el recipiente de combustible invertido, a la punta del flotador.



15. Coloque la junta del bloque de medición primario en el carburador y coloque el bloque en la junta de dicho bloque. Coloque la junta del recipiente de combustible primario en el bloque de medición primario y coloque el recipiente de combustible primario en la junta de dicho recipiente. Instale las arandelas en los pernos o tornillos del recipiente de combustible y sujete el recipiente de combustible primario con el carburador. Repita para el bloque de medición secundario y el recipiente de combustible secundario.
16. Ya está completa la reconstrucción de su carburador estilo 4150. Tal vez se requieran ajustes a los tornillos de mezcla de velocidad mínima. Consulte los detalles en el manual del propietario de su carburador.

NOTA: Dependiendo de su carburador específico estilo 4150, podrían sobrar algunas piezas después de la reconstrucción.



Edelbrock, LLC • 2700 California St. • Torrance, CA 90503
Línea técnica: 1-800-416-8628
(Teléfono válido sólo en E.U.A.)

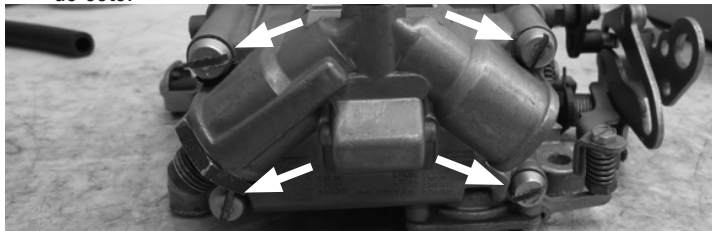


NOUS VOUS PRIONS de lire attentivement ces instructions avant de tenter de remettre en état votre carburateur. Assurez-vous de vous reporter au manuel du propriétaire du carburateur pour de plus amples renseignements, si cela est nécessaire. Pour toute question, n'hésitez pas à contacter notre **service d'assistance téléphonique au 1-800-416-8628, de 7 h à 17 h, HNP, du lundi au vendredi.**

DÉMONTAGE

Veillez bien noter que ce qui suit représente des consignes générales qui pourraient ne pas traiter de toutes les étapes requises pour remettre en état un carburateur particulier du style 4150. Veuillez vous reporter au manuel du propriétaire du carburateur pour tout renseignement supplémentaire.

1. Retirez les quatre boulons ou vis du bol de filtre à carburant primaire et les quatre boulons ou vis du bol de filtre à carburant secondaire. Retirez les rondelles des boulons ou des vis et appailliez-les avec celles fournies dans la trousse de remise en état, puis mettez-les de côté.



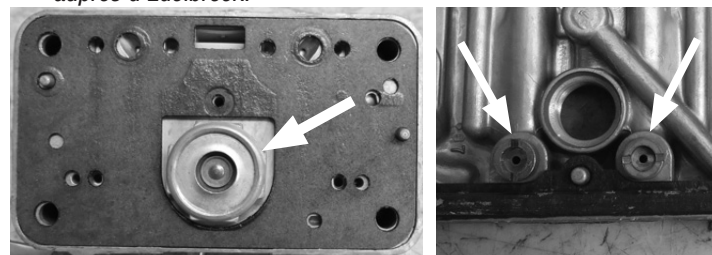
2. Retirez les bols de filtre à carburant et les unités de dosage primaire et secondaire. Retirez avec soin les joints situés entre les bols de filtre à carburant et les unités de dosage. Appailliez les joints retirés avec ceux fournis dans la trousse de remise en état et mettez-les de côté.

REMARQUE : Si les bols de filtre à carburant sont coincés, tapotez-les délicatement avec la poignée d'un tournevis pour les dégager.

3. Retirez les vis qui fixent (6 ou 8) la plaque de base au carburateur à l'aide d'un tournevis Phillips. Retirez avec soin le joint de plaque de base et appailliez-le avec le joint approprié fourni dans la trousse de remise en état, puis mettez-le de côté.

4. Retirez la soupape de puissance de l'unité de dosage primaire à l'aide d'une clé de 1 po. Identifiez le numéro de la soupape de puissance estampillé sur la face de la soupape de puissance et appailliez la soupape avec celle fournie dans la trousse. Si la soupape de puissance fournie ne correspond pas, d'autres soupapes de puissance sont disponibles auprès d'Edelbrock. Retirez les injecteurs des unités de dosage primaire et secondaire à l'aide d'un tournevis à tête plate.

REMARQUE : Certains carburateurs possèdent une soupape de puissance sur l'unité de dosage secondaire. Une soupape de puissance supplémentaire est nécessaire et peut être obtenue auprès d'Edelbrock.

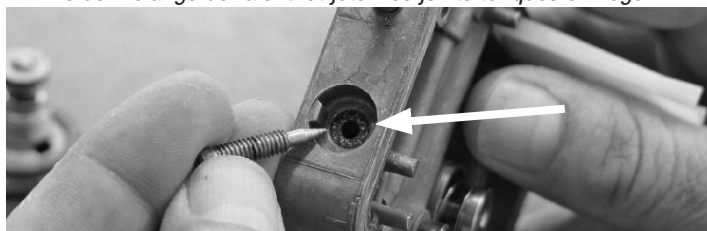


5. En utilisant une clé de 5/8 po, retirez les pointeaux d'admission des bols de filtre à carburant primaire et secondaire. Retirez l'écrou et la vis de fixation des ensembles de pointeau car ils seront réutilisés.



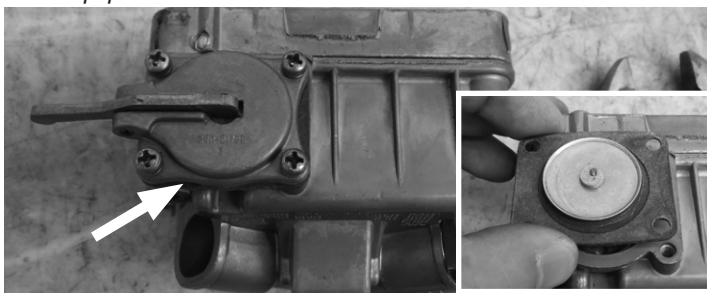
6. À l'aide d'un tournevis à tête plate, retirez les vis de mélange de ralenti de l'unité de mesure primaire, tirez les petits joints toriques en liège et jetez-les.

REMARQUE : Certains carburateurs possèdent des vis de mélange de ralenti sur l'unité de mesure secondaire. Dans ce cas, retirez les vis de mélange de ralenti et jetez les joints toriques en liège.



7. À l'aide d'un tournevis Phillips, retirez le couvercle de pompe attaché aux bols de filtre à carburant primaire et secondaire et retirez les diaphragmes de pompe. Appailliez les diaphragmes de pompe retirés avec ceux fournis dans la trousse de remise en état et mettez-les de côté.

REMARQUE : Certains carburateurs possèdent une bille antiretour ou une soupape antiretour en caoutchouc. Si une soupape antiretour en caoutchouc est utilisée, retirez-la et remplacez-la avec une soupape fournie dans la trousse.



- Dévissez la buse de décharge de la pompe d'accélération située dans l'alésage des gaz du carburateur à l'aide d'un tournevis Phillips (les modèles à deux pompes possèdent deux buses). Retirez la vis, la buse de décharge, le petit pointeau à l'intérieur du trou de buse et les joints. Appareillez les joints avec ceux fournis dans la trousse de remise en état et mettez-les de côté.

REMARQUE : Faites attention de ne pas perdre le petit pointeau situé à l'intérieur du trou de buse. Il glissera si le corps du carburateur est retourné.



- Nettoyez à fond toutes les pièces avec le solvant de nettoyage ou le diluant à peinture approuvé. Assurez-vous de retirer tous les résidus de joint du carburateur, des unités de dosage et des bols de filtre à carburant. Assurez-vous d'éliminer tous les dépôts de calamine dans les alésages des gaz et les passages.

REMARQUE : N'utilisez pas de brosse à poils métalliques ou d'outil pointu pour nettoyer les pièces du carburateur, car elles pourraient être endommagées. Ne submergez pas les pièces en caoutchouc ou en matériau similaire dans le solvant de nettoyage.

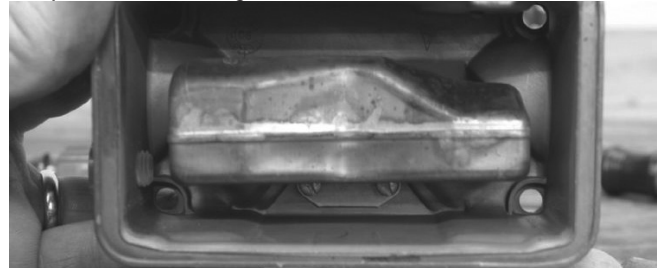
- Une fois que toutes les pièces sont propres, réinstallez la plaque de base sur le carburateur en utilisant le nouveau joint de plaque de base. Assurez-vous que le joint fourni correspond au joint d'origine.
- Réinstallez le petit pointeau (l'extrémité pointue vers le bas) dans le trou de buse de décharge. Installez le nouveau joint de buse de décharge et la buse de décharge avec la vis Phillips d'origine. Répétez pour la deuxième buse de décharge le cas échéant.
- Insérez le joint de soupape de puissance et installez la nouvelle soupape de puissance dans l'unité de dosage primaire. Répétez avec la deuxième unité de mesure le cas échéant. Réinstallez les injecteurs dans les unités de dosage primaire et secondaire.
- Insérez les nouveaux joints toriques en liège dans les trous de vis de mélange de ralenti sur l'unité de dosage primaire et réinstallez les vis de mélange de ralenti. Serrez les vis de mélange de ralenti, puis dévissez-les d'exactly 1,5 tours. Répétez avec l'unité de dosage secondaire le cas échéant.
- Vissez le nouveau pointeau d'admission dans le logement de pointeau sur le bol de filtre à carburant primaire. Placer le joint de vis de réglage sur le pointeau d'admission et installez la vis de réglage. Placez le joint de vis de serrage sur la vis de réglage et installez la vis de serrage. Réglez le flotteur selon les spécifications fournies à droite. Répétez pour le bol de filtre à carburant secondaire.

REMARQUE : Pour régler le pointeau d'admission, utilisez un gros tournevis à tête plate et une clé ouverte de 5/8 po. Desserrez la vis et tournez l'écrou de réglage dans le sens horaire pour abaisser le niveau du flotteur.

Veillez bien noter qu'il s'agit d'une consigne générique pour les réglages de flotteur; un ajustement fin supplémentaire peut être requis.

Flotteur central suspendu en laiton et Nitrophyl :

Côtés primaire et secondaire - retournez le bol de filtre à carburant et réglez le flotteur jusqu'à ce que la surface du flotteur central soit parallèle au moulage du bol de filtre à carburant.



Flotteur central suspendu en Duracon (plastique) :

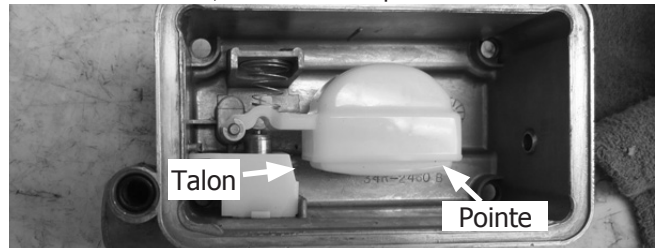
Côté primaire - 7,94 mm (5/16 po) mesuré avec le bol de filtre à carburant retourné, au niveau du centre du flotteur.
Côté secondaire - 9,50 mm (3/8 po) mesuré avec le bol de filtre à carburant retourné, au niveau du centre du flotteur.

Flotteur latéral suspendu en laiton et Nitrophyl :

Côté primaire - 2,78 mm (7/64 po) mesuré avec le bol de filtre à carburant retourné, au niveau de la pointe du flotteur.
Côté secondaire - 5,20 mm (13/64 po) mesuré avec le bol de filtre à carburant retourné, au niveau du talon du flotteur.

Flotteur latéral suspendu en Duracon (plastique) :

Côté primaire - 5,56 mm (7/32 po) mesuré avec le bol de filtre à carburant retourné, au niveau de la pointe du flotteur.
Côté secondaire - 7,94 mm (5/16 po) mesuré avec le bol de filtre à carburant retourné, au niveau de la pointe du flotteur.



- Placez le joint de l'unité de dosage primaire sur le carburateur et placez l'unité de dosage primaire sur le joint de l'unité de dosage primaire. Placez le joint du bol de filtre à carburant primaire sur l'unité de dosage primaire et placez le bol de filtre à carburant primaire sur le joint du bol de filtre à carburant primaire. Installez les rondelles sur les boulons ou les vis du bol de filtre à carburant et attachez le bol de filtre à carburant primaire au carburateur. Répétez pour l'unité de dosage secondaire et le bol de filtre à carburant secondaire.
- La remise en état de votre carburateur de style 4150 est achevée. Il peut être nécessaire de régler les vis de mélange de ralenti. Veuillez vous reporter au manuel du propriétaire de votre carburateur pour des renseignements détaillés.

REMARQUE : Selon votre carburateur style 4150 spécifique, certaines pièces peuvent ne pas être utilisées pendant la remise en état.



Edelbrock, LLC • 2700 California St. • Torrance, CA 90503
Assistance technique : 1-800-416-8628