



# PERFORMER-PLUS Camshaft/Lifters/Lube Kit

Part #2122

For 289-302 c.i.d. Ford V8 (Not for Boss 302 or 1985 & Later Roller Lifter Engines)

## INSTALLATION INSTRUCTIONS

• **PLEASE** study these instructions carefully before installing your new camshaft. If you have any questions, please call our **Technical Hotline at: 1-800-416-8628**, 7:00 am - 5:00 pm, Monday through Friday, Pacific Standard Time.

• **CAMSHAFT:** Edelbrock Performer-Plus camshafts are ground specifically for use with the corresponding Performer manifold. The Performer manifold #2121, and Performer-Plus camshaft #2122, are designed to work as a team to give you better driveability and performance. They are dyno-matched and street-proven. For best results, use the Edelbrock manifold/camshaft package with the recommended carburetor and headers.

**NOTE:** Maximum performance is achieved when packages are used with a 4-bbl carburetor and headers, however packages may be used with any of the following equipment:

- manifold/camshaft package only
- aftermarket carburetor specified in instructions and catalog
- 1-5/8" headers
- aftermarket/re-curved distributors
- any combination of the above.

• **IMPORTANT:** This instruction sheet provides general installation guidelines which can affect your warranty. Read it carefully. It is not our intent to cover each detail of installation here; a step-by-step procedure manual would be far too lengthy. We want to caution you that installing a camshaft is a complicated procedure that requires a good general knowledge of automotive engines. If you are not confident that you can complete the camshaft installation successfully, we suggest you consider having it installed by an experienced mechanic.

**CAUTION:** Improper installation will result in **LOW MILEAGE, POOR PERFORMANCE, COSTLY RE-INSTALLATION, and ENGINE DAMAGE. TO AVOID THESE PROBLEMS YOU MUST DO THE FOLLOWING:** Carefully study and understand all instructions. Examine the camshaft for possible shipping damage (if damaged contact you dealer immediately).

### PREPARATION CHECKLIST

• **TOOLS AND EQUIPMENT:** Use the following checklist for items needed.

- |                                      |                                     |                    |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| 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             | Gear puller-for crankshaft sprocket |                    |                                     |

• **HARDWARE & PARTS TO BUY:**

- |  |  |                         |
|--|--|-------------------------|
| Intake gaskets - Edelbrock #7220, Fel-Pro #1250, OEM or equivalent     | Edelbrock Gasgacinch, #9300                        | Teflon tape             |
| Front cover oil seal-OEM or equivalent                                 | Pipe plugs, if needed                              | RTV silicone sealer     |
| Chalk Paper and pencil   | Radiator coolant                                   | Manifold bolt kit #8524 |
| Edelbrock Sure Seat Valve Springs, #5822 or #5922 (for valve rotators) | Edelbrock Performer-Link True Rolling Timing Chain |                         |

### INSTRUCTIONS FOR ENGINE PARTS REMOVAL BEFORE CAMSHAFT INSTALLATION

**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 battery.
2. For ease of installation, keep all parts in some sort of order.  
**WARNING:** Do not remove radiator cap or radiator hose if engine is hot.
3. Drain radiator coolant, move fan shroud back and remove fan and spacer from water pump. On air conditioned vehicles, remove bolt, lower idler pulley and compressor-to- water pump mount. Disconnect hoses and brackets. Most vehicles will require radiator removal prior to cam removal. Remove water pump.
4. Disconnect all linkage from carburetor such as throttle, throttle springs, transmission, cruise control and automatic choke.
5. Tag and remove vacuum lines.
6. Remove valve covers.
7. 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 vacuum advance canister in relation to

the manifold to assist in getting the distributor properly located during re-installation.

8. Remove carburetor and intake manifold. Remove fuel pump.
9. Remove rocker arms and pushrods.  
**CAUTION:** If your engine has non-adjustable rocker arms (1969-1/2 or later), care must be taken to keep the pushrods and rocker arms in proper order, as they may be different lengths.
10. Remove hydraulic valve lifters.
11. Remove crankshaft pulley and, using a suitable puller, crankshaft dampener.
12. Disconnect fuel pump outlet line from fuel pump; remove fuel pump. Remove front cover bolts and cut oil pan gasket flush with cylinder block. Remove front cover and water pump as an assembly. **NOTE:** The front cover oil seal should be replaced before the front cover is re-installed.
13. Rotate engine until timing marks are aligned as shown in Figure 1.
14. Remove cam sprocket bolt, washer, and fuel pump eccentric. Slide sprocket and timing chain forward to remove.
15. Remove thrust plate and camshaft. Using appropriate gear puller, remove crank sprocket.

- **VALVE SPRINGS**

- **CAUTION: WARNINGS ABOUT YOUR WARRANTY**

In order for this Performer-Plus cam and lifter kit to be covered under ANY WARRANTY you MUST use the correct Edelbrock Sure Seat Valve Springs or original equipment springs. Failure to install new Edelbrock valve springs or original specification springs with your new Performer-Plus cam could cause the cam lobes to wear excessively and could cause additional engine damage.

1. This camshaft is designed to function with Edelbrock Sure Seat valve springs #5822 (standard) or #5922 (for use with valve rotators). Do not use dual valve springs with this camshaft.
2. Check and set spring height to factory specifications for your year and model. If using Edelbrock #5822, set to 1.660"; for #5922, set to 1.600". **NOTE:** Due to the various settings through the years, we advise checking Mitchell, Motors, Chilton, or Ford service manuals for correct spring height setting for your vehicle.
3. For non-rotator engines, you may want to install Edelbrock Valve Spring/Retainer/Lock Kit #5896.

- **LIFTERS**

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

- **INSTALLATION INSTRUCTIONS**

1. Coat cam lobes and bottoms of each lifter with MoS2 lube (supplied) to prevent cam lobe and lifter wear from occurring during initial start-up.
2. Install new camshaft with new sprockets, timing chain and lifters.

**CAUTION:** Use Edelbrock Performer-Plus True Rolling Timing Chain and Gear Set #7820 (1965-1972-1/2) or #7811 (1973-1990). Accu-Drive gear drive set #7892 may also be used. Do not use late model timing chain & gear sets that are designed in a retarded position and are not recommended for this camshaft installation. Edelbrock Timing Sets feature three keyways for specific timing selection. Use locking compound material on the bolt threads holding timing gear to cam. Torque to factory recommendations specified in motor repair manual. Install camshaft with timing marks lined up as recommended by factory specifications. See Figure 1. When using Performer-Plus Timing Chain and Gear Sets (7800 series) with Edelbrock cam and lifter kits, straight up timing alignment is achieved. If any other timing gear set is used, it is necessary to check cam 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.

- **INSTALLING PUSHRODS AND ROCKER ARMS**

After the cam is installed and timed correctly (see Figure 1), it will be necessary to check each pushrod for correct lifter pre-load.

- **VALVE ADJUSTMENT**

1. Turn the engine over until the No. 1 cylinder exhaust lifter starts to move up. At this point install pushrod and adjusting nut on intake rocker arm and adjust to zero clearance between rocker arm and valve tip. For engines equipped with adjustable rocker arms (1964-1969-1/2), continue tightening the adjusting nut one-half turn. Check to make sure that the slot in the rocker arm has clearance at the stud in the full open and closed positions. If there is no clearance in the closed position a 0.060" longer pushrod is

required (Ford # D00Z-6565-D). For engines with non-adjustable rocker arms, continue to tighten the adjusting nut until it bottoms out. If this adjustment is less than one-half turn, you will need to purchase the 0.060" longer pushrods from your Ford dealer (#D00Z-6565-D).

2. Turn the engine over again until the intake lifter just stops coming down. At this point install pushrod and adjusting nut on exhaust rocker arm and repeat the same procedure as above.
3. The above procedure assures correct hydraulic lifter pre-load. Repeat this procedure for each of the other seven cylinders. For non-adjustable rockers, torque rocker arm nuts to 20-25 ft./lbs.
4. Re-install front cover, fuel pump, water pump, and oil pan using new gaskets.
5. Install intake manifold using new intake gasket set and torque manifold bolts to 18-22 ft./lbs. **CAUTION:** Hand tighten only the un-supported manifold end bolts on early model cylinder heads.
6. Install crankshaft dampener and torque to factory specification (60 ft./lbs.).

- **INSTALLING DISTRIBUTOR AND TIMING ENGINE**

**NOTE:** Before installing your distributor, check the gear drive on the distributor and oil pump for any signs of wear. If worn, be sure to replace with new or you may wear out your camshaft prematurely. This is especially true when rebuilding your engine and a high performance oil system is used, which generates a heavier load on the camshaft gear system. Edelbrock camshafts are designed to use OEM-type gears and oil pumps only.

1. Turn the engine over in the direction of rotation until the No. 1 intake valve closes and continue until the pointer on the front cover is approximately 5 degrees BTDC.
2. Re-install the distributor with the rotor pointing towards No. 1 terminal in the cap, and with the vacuum advance canister in its original position.
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. Re-install air conditioner, if so equipped.
6. Re-install radiator, fan shroud, and belts (if removed), fill radiator with coolant and re-connect battery.
7. Double check all connections, fuel lines, etc. before starting engine.

- **CAMSHAFT/LIFTER RUN-IN**

**CAUTION:** Change the engine oil and filter before start-up. Do not allow the engine to run under 2000 rpm for the first 1/2 hour. Slow idle speeds will result in severe cam and lifter wear.

1. Start the engine and bring to break-in rpm.

- **IMPORTANT INSTRUCTIONS 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. Most cam damage is caused by the timing gear coming loose due to improper torque on bolt. Bolts holding gear to camshaft should be torqued carefully and a locking compound applied to threads of bolts.

- **CAUTION:** Use Edelbrock Performer-Plus Timing Chain and Gear Set #7820 (1965-1972-1/2) or #7811 (1973-1990). #7820 may be used on later model engines by changing to the one-piece fuel

pump eccentric Ford #C3AZ-6287-B. Accu-Drive gear drive #7892 may also be used. Do not use late model timing chain and gear sets that are designed for emission-controlled engines. These timing sets are machined in a retarded position and are not recommended for this camshaft installation. Edelbrock Timing Sets feature three keyways for specific timing selection.

- **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 clipped.

- **NOTE:** When installing a camshaft, it is always important to check for proper operating clearances, especially when high performance components are used. Things to look for that can cause failure and damaged parts are as follows:

1. Improper valve-to-piston clearance (this should be no less than 0.080").
2. Rocker arm stud slot clearance (both ends; valve closed and open).
3. Proper spring settings (see dimensions with spring instruction sheet). Correct dimensions mean maximum performance and longer engine life.

- **SPECIAL INSTRUCTION**

**CAUTION:** Some models of early vehicles use a short pin in the camshaft. For these vehicles, we suggest grinding the long pin in the Edelbrock cam to the same length as the short pin, or remove the stock pin and install it in the Edelbrock cam.

With the Edelbrock manifold and camshaft package plus a header installation, a carburetor jet change may be required for best performance. Due to the varied applications of year and model 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.

- **CARBURETION AND IGNITION TIMING**

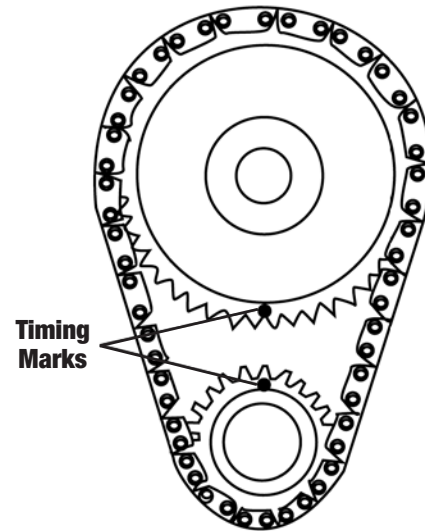
Best carburetor results were with the Edelbrock Performer Series carburetors #1404 (500 cfm), #1405 (600 cfm with manual choke), or #1406 (600 cfm with electric choke). Stock jetting can be used for most installations, however, various conditions may require recalibration for optimum performance (changes in altitude, temperature, exhaust system, etc.). Ignition timing for this package may vary with each application. A good starting figure would be between 10 degrees to 14 degrees initial timing at idle with vacuum advance disconnected. Total advance should not exceed 34 degrees to 38 degrees with initial and centrifugal weights combined and should be at full advance at 3000-3500 rpm. After timing is adjusted, re-connect the vacuum advance line.

**NOTE:** The best combination for any particular vehicle or application must be determined by trial and error using the above information as a guideline. Installation of the Edelbrock Ignition Computer will allow various ignition curves to be selected to match changing conditions.

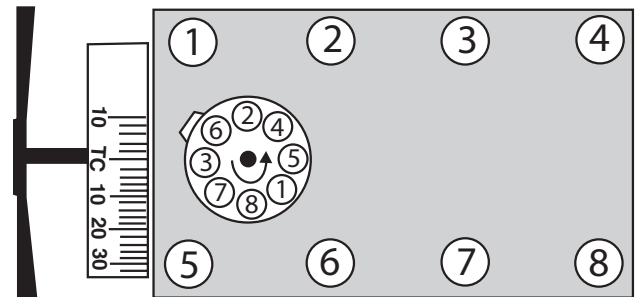
- **VACUUM ADVANCE**

For best cruise and light throttle response, a vacuum advance curve was used with 16° to 20° maximum advance at 14-16 inches of vacuum and 4° to 10° advance at 10-12 inches of vacuum.

- **HEADERS** - For best performance, headers are recommended with the Performer package. For this application, they should be 1-5/8" diameter, approximately 31" long and terminating into a 3" collector. The remainder of the exhaust system should consist of dual exhaust and tail pipes, at least 2" diameter with low back-pressure mufflers. **NOTE:** The best combination for any particular vehicle or application must be determined by trial and error using the above information as a guideline.



**Figure 1 - Timing Chain Sprocket Alignment.**



**Figure 2 - 289-302 c.i.d. Ford V8  
Firing Order 1-5-4-2-6-3-7-8  
Turn distributor clockwise to advance timing.**

**NOTE:** 5.0 Litre H.O. engines originally have a different firing order. This must be changed to the firing order listed above when installing Performer-Plus camshaft #2122.

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



**PERFORMER-PLUS**  
**Juego de árbol de levas, elevadores o alzaválvulas y lubricante**  
**CATÁLOGO N° 2122**

**MODELO: Ford V8 de 289-302 c.i.d. (no para motores con elevador de rodillos Boss 302 o de 1985 y más recientes)**

• **POR FAVOR** lea con atención estas instrucciones antes de instalar el árbol de levas nuevo. **Si tiene alguna duda, 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.

• **ÁRBOL DE LEVAS:** Los árboles de levas Edelbrock Performer-Plus están rectificadas específicamente para ser utilizadas con el múltiple Performer correspondiente. El múltiple Performer N° 2121 y el árbol de levas Performer-Plus N° 2122 están diseñados para trabajar en equipo para mejorar la manejabilidad y el rendimiento. Se hacen corresponder con dinamómetro y se ha demostrado su funcionamiento en la práctica. Para obtener los mejores resultados, utilice el paquete de múltiple y árbol de levas Edelbrock con el carburador y cabezales recomendados.

**NOTA:** Se logra un rendimiento máximo cuando los paquetes se utilizan con un carburador de 4 gargantas y cabezales; sin embargo, dichos paquetes se pueden usar con cualquiera de los siguientes equipos:

- Paquete de múltiple y árbol de levas únicamente.
- Cabezales de 1-5/8 pulgadas.
- Cualquier combinación de los equipos anteriores.
- Carburador de reemplazo especificado en las instrucciones y en el catálogo.
- Distribuidores de reemplazo/reacodados.

• **IMPORTANTE:** Esta hoja de instrucciones presenta directivas generales de instalación que pueden afectar la garantía. Léala con atención. No es nuestra intención cubrir cada detalle de la instalación en este documento; un manual de procedimientos paso por paso sería demasiado largo. Debemos mencionar que la instalación de un árbol de levas es un procedimiento complicado que requiere buenos conocimientos generales de motores automotrices. Si no está seguro que puede completar con éxito la instalación del árbol de levas, le sugerimos que considere que un mecánico con experiencia realice la instalación.

**PRECAUCIÓN:** La instalación incorrecta producirá **BAJO KILOMETRAJE, BAJO RENDIMIENTO, REINSTALACIÓN COSTOSA y DAÑOS AL MOTOR. PARA EVITAR ESTOS PROBLEMAS, DEBE HACER LO SIGUIENTE:** Estudie con atención y entienda todas las instrucciones. Examine el árbol de levas para determinar si resultó dañado durante el envío (si está dañado, comuníquese con el concesionario de inmediato).

**LISTA DE VERIFICACIÓN DE PREPARACIÓN**

• **HERRAMIENTAS Y EQUIPOS:** Utilice la siguiente lista de verificación para los artículos necesarios.

Extractor de engranajes para la rueda dentada del cigüeñal	Llaves de estrías y española	Juego de dados
Pinzas (pinzas de extensión y abrazadera para manguera)	Llave para distribuidor	Torquímetro
Destornilladores (regular y en cruz)	Cubo para agua	Raspajuntas o espátula
Extractor del compensador armónico	Luz de regulación	Trapos
	Martillo	
	Medidor de vacío	

• **HERRAJES Y PARTES QUE DEBEN COMPRARSE:**

Juntas de admisión; Edelbrock N° 7220, Fel-Pro N° 1250, OEM o equivalente	Tapones para tubo, si son necesarios
Sello de aceite para la cubierta delantera, OEM o equivalente	Edelbrock Gasgacinch N° 9300
Cadena de regulación Edelbrock Performer-Link True Rolling N° 7820	Sellador de silicona RTV
Resortes para válvulas Edelbrock Sure Seat, N° 5822 o N° 5922 (para rotadores de válvulas)	Tiza, papel y lápiz
Refrigerante para el radiador	Juego de pernos para el múltiple N° 8524
	Cinta de teflón

**INSTRUCCIONES PARA EL RETIRO DE PARTES DEL MOTOR ANTES DE LA INSTALACIÓN DEL ÁRBOL DE LEVAS**

1. Desconecte la batería.
2. Mantenga todas las partes en cierto orden para facilitar la instalación.  
**ADVERTENCIA:** No retire la tapa del radiador o la manguera del radiador si el motor está caliente.
3. Drene el refrigerante del radiador, mueva hacia atrás la cubierta del ventilador y retire el ventilador y espaciador de la bomba de agua. En el caso de vehículos con aire acondicionado, quite el perno, baje la polea loca y el compresor a la montura de la bomba de agua. Desconecte las mangueras y soportes. La mayoría de los vehículos requerirán que se retire el radiador antes de quitar la leva. Retire la bomba de agua.
4. Desconecte todo el varillaje del carburador, tal como el acelerador, los resortes del acelerador, la transmisión, el control de cruceo y el embrague automático.
5. Marque y retire las líneas de vacío.
6. Retire las cubiertas de las válvulas.
7. 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 del cartucho de avance de vacío en relación con el múltiple para ayudar a situar correctamente el distribuidor durante la reinstalación.
8. Retire el carburador y el múltiple de admisión. Retire la bomba de combustible.
9. Retire los brazos de balancín y las varillas de empuje. **PRECAUCIÓN:** Si el motor tiene brazos de balancín no ajustables (1969-1/2 o más recientes), es necesario mantener las varillas de empuje y brazos de balancín en el orden correcto ya que pueden ser de largos diferentes.
10. Retire los alzaválvulas hidráulicos.
11. Retire la polea del cigüeñal y utilice un extractor adecuado para quitar el amortiguador del cigüeñal.
12. Desconecte la línea de salida de la bomba de combustible; retire la bomba de combustible. Quite los pernos de la cubierta delantera y corte la junta del colector de aceite a ras con el bloque de cilindros. Quite la cubierta delantera y la bomba de agua como conjunto. **NOTA:** El sello de aceite para la cubierta delantera debe ser reemplazado antes de reinstalar la misma.

13. Haga girar el motor hasta que las marcas de regulación estén alineadas, tal como se muestra en la Figura 1.
14. Retire el perno de la rueda dentada de la leva, la arandela y el elemento excéntrico de la bomba de combustible. Deslice la rueda dentada y la cadena de regulación hacia adelante para quitarlas.
15. Quite la placa de empuje y el árbol de levas. Retire la rueda dentada de la manivela con un extractor de engranajes apropiado.

- **RESORTES DE VÁLVULAS**

- **PRECAUCIÓN: ADVERTENCIA SOBRE LA GARANTÍA**

Usted DEBE usar los resortes de válvulas Edelbrock Sure Seat o los resortes del equipo original para que este juego de levas y elevadores Performer-Plus esté cubierto bajo CUALQUIER GARANTÍA. Si no instala resortes de válvulas Edelbrock nuevos o resortes de especificación original con la nueva leva Performer-Plus, se puede producir un desgaste excesivo de los lóbulos de la leva y otros daños al motor.

1. Este árbol de levas está diseñado para funcionar con los resortes de válvulas Edelbrock Sure Seat N° 5822 (estándar) o N° 5922 (para usar con rotadores de válvulas). No utilice resortes de válvulas dobles con este árbol de levas.
2. Verifique la altura del resorte y ajústela de acuerdo con las especificaciones de la fábrica para el año y modelo correspondientes. Si utiliza el modelo Edelbrock N° 5822, ajuste la altura a 1,660 pulgadas; para el modelo N° 5922, ajústela a 1,600 pulgadas. **NOTA: Debido a la amplia variedad de ajustes a través de los años, recomendamos consultar los manuales de servicio Mitchell, Motors, Chilton o Ford para determinar la altura correcta del resorte para su vehículo.**
3. Para motores sin rotadores, puede instalar el Juego de resorte de válvula, retén y cierre Edelbrock N° 5896.

- **ELEVADORES**

1. Se deben usar elevadores nuevos con un árbol de levas nuevo. Sólo utilice los elevadores incluidos en este 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) a los lóbulos de la leva y extremos inferiores de cada elevador para evitar el desgaste de los mismos durante la puesta en marcha inicial.
2. Instale el árbol de levas nuevo con ruedas dentadas, cadena de regulación y elevadores nuevos. **PRECAUCIÓN: Utilice el Juego de cadena y engranaje de regulación Edelbrock Performer-Plus True Rolling N° 7820 (1965 a 1972 ½) o N° 7811 (1973 a 1990). También puede usar la transmisión de engranaje Accu-Drive N° 7892.** No utilice juegos de cadena y engranaje de regulación de modelos recientes que estén diseñados en posición retardada y que no se recomiendan para la instalación de este tipo de árbol de levas. Los Juegos de regulación Edelbrock incluyen tres chaveteras para la selección de regulaciones específicas. Aplique compuesto de fijación a las roscas de los pernos de contacto del engranaje y la leva de regulación. Apriete los pernos de acuerdo con las recomendaciones de la fábrica indicadas en el manual de reparación del motor. Instale el árbol de levas con las marcas de regulación alineadas en la forma recomendada en las especificaciones de la fábrica. Consulte la Figura 1. Cuando se utiliza el Juego de cadena y engranaje de regulación Performer-Plus (serie 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 de la leva para lograr un alineamiento de regulación correcto, lo cual significa que hay que graduar el árbol de levas con una rueda medidora en grados para verificar el alineamiento de regulación. No se recomienda utilizar engranajes de regulación O.E.M. o de otros fabricantes con los árboles de levas Edelbrock.

- **INSTALACIÓN DE LAS VARILLAS DE EMPUJE Y BRAZOS DE BALANCÍN**

Después de la instalación y regulación correctas de la leva (ver la Figura 1), será necesario inspeccionar cada varilla de empuje para verificar la precarga correcta del elevador.

- **AJUSTE DE LAS VÁLVULAS**

1. Haga girar el motor hasta que el elevador de escape del cilindro N° 1 comience a moverse hacia arriba. Entonces instale la varilla de empuje y la tuerca de ajuste en el brazo de balancín de admisión y ajuste a cero el espacio libre entre el brazo de balancín y la punta de la válvula. Para los motores equipados con brazos de balancín ajustables (1964 - 1969-1/2), continúe apretando la tuerca de ajuste media vuelta. Verifique que la ranura en el brazo de balancín tiene espacio libre en la espiga en las posiciones completamente abierta y completamente cerrada. Si no hay espacio libre en la posición cerrada, se requiere una varilla de empuje más larga de 0,060 pulgada (Ford N° D00Z-6565-D). Para motores con brazos de balancín no ajustables, continúe apretando la tuerca de ajuste hasta que llegue al fondo. Si este ajuste es de menos de media vuelta, necesitará comprar las varillas de empuje más largas de 0,060 pulgada de su concesionario Ford (N° D00Z-6565-D).
2. Haga girar el motor nuevamente hasta que el elevador de admisión apenas deje de bajar. Entonces instale la varilla de empuje y la tuerca de ajuste en el brazo de balancín del escape y repita el mismo procedimiento anterior.
3. Dicho procedimiento garantiza una precarga correcta del elevador hidráulico. Repita este procedimiento para cada uno de los otros siete cilindros. Para balancines no ajustables, apriete las tuercas del brazo de balancín a 20-25 pies-lbs.
4. Reinstale la cubierta delantera, la bomba de combustible, la bomba de agua y el colector de aceite con juntas nuevas.
5. Instale el múltiple de admisión con una junta de admisión nueva y apriete los pernos del múltiple a 18-22 pies-lbs. **PRECAUCIÓN: Apriete a mano sólo los pernos del extremo no apoyado del múltiple en los cabezales de cilindros de modelos antiguos.**
6. Instale el amortiguador del cigüeñal y apriételo de acuerdo con las especificaciones de la fábrica (60 pies-lbs.).

- **INSTALACIÓN DEL DISTRIBUIDOR Y REGULACIÓN DEL MOTOR**

**NOTA: Antes de instalar el distribuidor, verifique que no haya señales de desgaste en el distribuidor y la bomba de aceite. Si está gastado, asegúrese de reemplazarlo con uno nuevo o se puede producir desgaste prematuro del árbol de levas. Esto es especialmente verdad cuando se reacondiciona el motor y se utiliza un sistema de aceite de alto rendimiento, lo cual produce una carga más pesada sobre el sistema de engranajes del árbol de levas. Los árboles de levas Edelbrock están diseñados para utilizar bombas de aceite y engranajes tipo OEM únicamente.**

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).
2. Reinstale el distribuidor con el rotor apuntando hacia la terminal N° 1 en la tapa y con el cartucho de avance de vacío en su posición original.
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. Reinstale la unidad de aire acondicionado, en caso de haberla.
6. Reinstale el radiador, la cubierta del ventilador y las correas (si se habían quitado), llene el radiador con refrigerante y reconecte la batería.
7. Revise todas las conexiones, líneas de combustible, etc. antes de arrancar el motor.

- **RODAJE DEL ÁRBOL DE LEVAS Y DEL ELEVADOR**

**PRECAUCIÓN: Cambie el filtro y el aceite del motor antes de la puesta en marcha. No permita que el motor funcione a menos de 2000 rpm durante la primera media hora. Las velocidades en ralentí lento producirán desgaste excesivo de la leva y elevador.**

1. Arranque el motor y aumente la velocidad a las rpm de rodaje.

## INSTRUCCIONES 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. La mayoría de los daños a la leva son el resultado de un engranaje de regulación suelto debido a un apriete inapropiado de los pernos. 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.
- **PRECAUCIÓN:** Utilice el Juego de cadena y engranaje de regulación Edelbrock Performer-Plus N° 7820 (1965 a 1972 ½) o N° 7811 (1973 a 1990). También se puede utilizar el N° 7820 en motores de modelos más recientes cambiando el elemento excéntrico de una pieza de la bomba de combustible Ford N° C3AZ-6287-B. También puede usar la transmisión de engranaje Accu-Drive N° 7892. No utilice juegos de cadena y engranaje de regulación de modelos recientes que estén diseñados para motores con control de emisiones. Estos conjuntos de regulación están maquinados en posición retardada y no se recomiendan para la instalación de este árbol de levas. Los Juegos de regulación Edelbrock incluyen tres chaveteras para la selección de regulaciones específicas.
- **JUEGO LONGITUDINAL DE LOS ENGRANAJES Y DEL ÁRBOL 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. **NOTA:** Cuando instale un árbol de levas, siempre es importante verificar los espaciamientos de operación correctos, especialmente cuando se utilizan componentes de alto rendimiento. Preste atención a las siguientes condiciones que pueden causar fallas y daños a las partes:
  1. Espaciamento incorrecto entre la válvula y el pistón (no debe ser inferior a 0,080 pulgada).
  2. Espaciamento de la ranura para la espiga del brazo de balancín (ambos extremos; válvula cerrada y abierta).
  3. Ajustes correctos de los resortes (consulte las dimensiones en la hoja de instrucciones del resorte; dimensiones correctas significa rendimiento máximo y vida útil más prolongada del motor).
- **INSTRUCCIONES ESPECIALES**

**PRECAUCIÓN:** Algunos modelos de los vehículos antiguos utilizan un pasador corto en el árbol de levas. Para estos vehículos, sugerimos rectificar el pasador largo en la leva Edelbrock a la misma longitud que el pasador corto o quitar el pasador original e instalarlo en la leva Edelbrock.

Con la instalación del paquete de múltiple y árbol de levas Edelbrock más un cabezal, quizás sea necesario cambiar las boquillas del carburador 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.
- **CARBURACIÓN Y SINCRONIZACIÓN DE LA IGNICIÓN**

Los mejores resultados de carburador se obtuvieron con los carburadores Edelbrock Serie Performer N° 1404 (500 pies cúb. por minuto), N° 1405 (600 pies cúb. por minuto con ahogador manual) o N° 1406 (600 pies cúb. por minuto con ahogador eléctrico). Es posible utilizar las boquillas originales en la mayoría de las instalaciones; sin embargo, varias condiciones pueden exigir recalibración para lograr un rendimiento óptimo (cambios de elevación, temperatura, sistema de escape, etc.). La sincronización de la ignición para este paquete puede variar con cada aplicación. Una buena cifra inicial sería una sincronización inicial entre 10 y 14 grados en ralentí con el avance de vacío desconectado. El avance total no debe exceder 34 a 38 grados con pesos iniciales y centrífugos combinados y debe ser un avance completo a 3000-3500 rpm. Una vez

ajustada la sincronización, reconecte la línea de avance de vacío. **NOTA:** La mejor combinación para cualquier vehículo o aplicación en particular debe ser determinada al azar utilizando la información anterior como pauta. La instalación de la Computadora de Ignición Edelbrock permitirá seleccionar varias curvas de ignición adaptadas a las condiciones cambiantes.

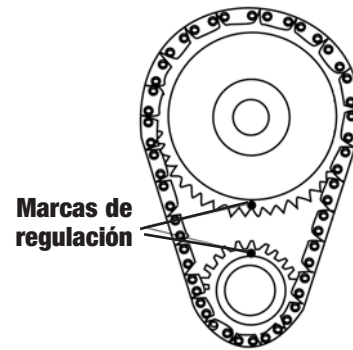
- **AVANCE DE VACÍO**

Para obtener la mejor respuesta de cruce y aceleración suave, se utilizó una curva de avance de vacío con un avance máximo de 16° a 20° con 14 a 16 pulgadas de vacío y 4° a 10° de avance con 10 a 12 pulgadas de vacío.

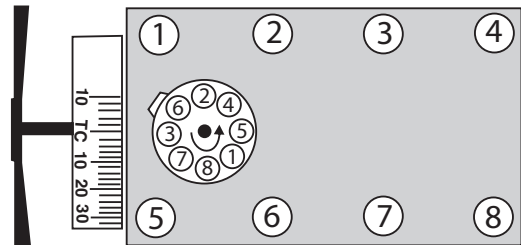
- **CABEZALES**

Para lograr el mejor rendimiento, se recomienda el uso de cabezales con el paquete Performer. Para esta aplicación, estos deben ser de 1-5/8 pulgadas de diámetro, de aproximadamente 31 pulgadas de largo y terminar en un colector de 3 pulgadas. El resto del sistema de escape debe consistir en dos tubos de escape de por lo menos 2 pulgadas de diámetro con silenciadores de contrapresión baja. **NOTA:** La mejor combinación para cualquier vehículo o aplicación en particular debe ser determinada al azar utilizando la información anterior como pauta.

- **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 - Alineamiento de la rueda dentada de la cadena de regulación**



**Figura 2 - Ford V8 de 289 a 302 c.i.d.  
Orden de disparo: 1-5-4-2-6-3-7-8  
Gire el distribuidor en el sentido de las agujas del reloj para avanzar la regulación**

**NOTA:** El orden de disparo original de los motores H.O. (de alto rendimiento) de 5 litros es diferente. Éste debe ser cambiado al orden de disparo indicado arriba al instalar el árbol de levas Performer-Plus N° 2122.

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



**PERFORMER-PLUS**  
**Arbre à cames/poussoirs/nécessaire de graissage**  
**CATALOGUE N° 2122**

**MODÈLE : Ford V8 avec cylindrée de 289-302**  
**(pas pour Boss 302 ou moteurs à poussoirs à galet à partir de 1985)**

- **VEUILLEZ** lire ces directives attentivement avant d'installer votre nouvel arbre à cames. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec notre **soutien téléphonique direct au numéro : +1-800-416-8628**, 7 h à 17 h, du lundi au vendredi, HNP.
- **ARBRE À CAMES :** Les arbres à cames Performer-Plus Edelbrock sont spécifiquement usinés pour être utilisés avec le collecteur Performer correspondant. Le collecteur Performer numéro 2121 et l'arbre à cames Performer-Plus numéro 2122 sont conçus pour fonctionner ensemble afin de vous procurer une meilleure conduite et un rendement supérieur. Les deux forment un groupe dynamométrique et sont éprouvés sur route. Pour obtenir de meilleurs résultats, utilisez l'ensemble collecteur/arbre à cames Edelbrock avec le carburateur et la culasse que nous recommandons.

**REMARQUE :** Un rendement maximal est obtenu lorsque des ensembles sont utilisés avec un carburateur à 4 corps (bb1) et des culasses ; cependant, les ensembles peuvent être utilisés avec l'un des dispositifs suivants :

- Ensemble collecteur/arbre à cames uniquement
  - Culasses de 1 5/8 po
  - Toute combinaison de ces dispositifs
  - Carburateur de rechange spécifié dans les instructions et le catalogue
  - Distributeur de rechange/recourbé
- **IMPORTANT :** Ces fiches d'instructions fournissent des lignes directrices générales pour la pose qui peuvent affecter votre garantie. Lisez-les attentivement. Il n'est pas dans notre intention de couvrir ici chaque détail de la pose ; un manuel de procédure étape par étape serait beaucoup trop long. Nous désirons vous avertir que la pose d'un arbre à cames est une procédure compliquée qui nécessite une bonne connaissance générale des moteurs d'automobiles. Si vous n'êtes pas sûr de pouvoir réussir à poser l'arbre à cames, nous vous suggérons de le faire poser par un mécanicien expérimenté.

**MISE EN GARDE :** Une mauvaise installation peut **RÉDUIRE LE KILOMÉTRAGE, DIMINUER LE RENDEMENT, CONDUIRE À UNE NOUVELLE POSE ONÉREUSE et ENDOMMAGER LE MOTEUR. POUR ÉVITER CES PROBLÈMES, VOUS DEVEZ :** Étudiez avec soin et comprendre toutes les directives. Examinez si l'arbre à cames a été endommagé pendant le transport (s'il a été endommagé, communiquez immédiatement avec votre concessionnaire).

#### LISTE DE VÉRIFICATION DE PRÉPARATION

**OUTILS ET MATÉRIEL :** Utilisez la liste de vérification suivante au sujet des articles nécessaires :

- 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
- Lampe stroboscopique
- Vacuomètre
- Chiffons
- Bassin d'eau
- Extracteur d'amortisseur de vibrations
- Extracteur de pignon pour le pignon de vilebrequin

#### QUINCAILLERIE ET PIÈCES À ACHETER

- Joints d'admission ; Edelbrock numéro 7220, Fel-Pro numéro 1250, d'un équipementier ou l'équivalent
- Obturateurs de tuyaux, le cas échéant.
- Edelbrock Gasgacinch numéro 9300
- Scellant à la silicone à vulcanisation à la température ambiante
- Craie, papier et crayon
- Liquide de refroidissement du radiateur
- Joint d'étanchéité à l'huile du couvercle avant, d'un équipementier ou l'équivalent
- Ruban de téflon
- Trousse de boulonnage de la tubulure numéro 8524
- Chaîne de distribution à roulement constant Performer-Link Edelbrock numéro 7820
- Ressorts de soupapes Sure Seat Edelbrock, numéro 5822 ou 5922 (pour les rotateurs de soupapes)

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

1. Débranchez la batterie.
2. Pour faciliter la pose, gardez toutes les pièces en ordre.  
**AVERTISSEMENT :** Ne retirez pas le bouchon ou les tuyaux du radiateur lorsque le moteur est chaud !
3. Vidangez le liquide de refroidissement du radiateur, reculez le déflecteur du ventilateur et retirez le ventilateur et l'entretoise de la pompe à eau. Sur les véhicules munis d'un climatiseur, retirez le boulon, la poulie folle inférieure et le support de montage du compresseur à la pompe à eau. Débranchez les tuyaux et les supports. Sur la plupart des véhicules, le radiateur doit être retiré avant l'arbre à cames. Retirez la pompe à eau.
4. 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.
5. Étiquetez et retirez les conduites de dépression.
6. Retirez les couvre-culbuteurs.
7. 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 réservoir d'avance à dépression par rapport au collecteur pour faciliter le positionnement du distributeur lors de sa pose.
8. Retirez le carburateur et le collecteur d'admission. Retirez la pompe d'alimentation.
9. Retirez les culbuteurs et les tiges poussoirs.

**MISE EN GARDE :** Si votre moteur comporte des culbuteurs non réglables (à partir du milieu de 1969), il faut s'assurer que les tiges poussoirs et les culbuteurs sont dans l'ordre approprié parce qu'ils peuvent être de longueurs différentes.

10. Retirez les tiges de soupapes hydrauliques.
11. Retirez la poulie du vilebrequin et, à l'aide d'un extracteur approprié, l'amortisseur du vilebrequin.
12. Débranchez la conduite de refoulement de la pompe à carburant ; retirez la pompe à carburant. Retirez les boulons du carter avant et coupez le joint de carter de niveau avec le bloc moteur. Retirez d'un bloc le carter avant et la pompe à eau. **REMARQUE :** Le joint d'étanchéité à l'huile du couvercle avant doit être remplacé avant la pose du couvercle avant.
13. 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.
14. Retirez le boulon du pignon de l'arbre à cames et l'excentrique de la pompe à carburant. Faites glisser le pignon et la chaîne de distribution vers l'avant pour les retirer.
15. Retirez la plaque de butée et l'arbre à cames. À l'aide d'un extracteur de pignon, retirez le pignon de vilebrequin.

#### • RESSORTS DE SOUPAPES

##### **MISE EN GARDE : 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. Le défaut de poser des ressorts de soupapes neufs Edelbrock ou des ressorts de caractéristiques d'origine avec votre nouvel arbre à cames peut provoquer une usure excessive des bossages de cames et endommager le moteur.

1. Cet arbre à cames a été conçu pour fonctionner avec les ressorts de soupapes Edelbrock Sure Seat numéro 5822 (standard) ou 5922 (pour les rotateurs de soupapes). N'utilisez pas de ressorts de soupapes doubles avec cet arbre à cames.
2. Vérifiez la hauteur des ressorts et la régler selon les caractéristiques de l'usine correspondant à l'année et au modèle appropriés. Si vous utilisez des ressorts de soupapes Edelbrock numéro 5822, réglez la hauteur à 1,660 po ; pour les ressorts numéro 5922, réglez la hauteur à 1,600 po. **REMARQUE :** 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.
3. Pur les moteurs qui ne comportent pas de rotateur, vous pouvez poser la trousse de ressorts de soupapes/pièces de retenue/blocage numéro 5896.

#### • POUSSOIRS

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

#### • NOTICE D'INSTALLATION

1. Recouvrez les bossages et le bas de cames de chaque poussoir de graisse MoS2 (fournie) pour éviter l'usure des bossages de cames et des poussoirs lors du démarrage initial.
2. Posez l'arbre à cames neuf avec des pignons, des poussoirs et une chaîne de distribution neufs. **MISE EN GARDE :** Utilisez la chaîne de distribution à roulement constant et l'ensemble de pignons numéro 7820 Performer-Plus Edelbrock (1965-milieu de 1972) ou numéro 7811 (1973-1990). L'ensemble d'entraînement de pignons Accu-Drive numéro 7892 peut aussi être utilisé. N'utilisez pas de chaîne de distribution et d'ensemble de pignons de modèle à retard qui sont conçus en position de retard et ne sont pas recommandés pour la pose de cet arbre à cames. Les ensembles de distribution Edelbrock comportent trois rainures de clavettes pour la sélection du calage spécifique. Utilisez un composé de blocage sur le filetage des boulons fixant l'engrenage de distribution à l'arbre à cames. Appliquez le couple selon les recommandations du fabricant et tel qu'indiqué dans un manuel de réparation de moteur. Posez l'arbre à cames en alignant les marques de calage selon les spécifications recommandées par le fabricant. Reportez-vous à la figure 1. Le calage

s'effectue lors de l'utilisation de la chaîne de distribution et de l'ensemble de pignons Performer (série 7800) avec les trusses d'arbre à cames et de poussoirs Edelbrock. Si un autre engrenage de distribution est requis, il est nécessaire de vérifier la position de l'arbre à cames relativement au calage de l'allumage. 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.

#### • POSE DES CULBUTEURS ET DES TIGES POUSSOIRS

Une fois l'arbre à cames posé et correctement synchronisé (voir figure 1), il est nécessaire de vérifier la précharge du poussoir de chaque tige poussoir.

#### • RÉGLAGE DES SOUPAPES

1. Faites tourner le moteur jusqu'à ce que le poussoir d'échappement du cylindre no 1 commence à monter. À ce moment, posez une tige poussoir et un écrou de réglage sur un culbuteur d'admission et réglez de sorte que le jeu soit nul entre la bras du culbuteur et le sommet de la soupape. Dans le cas des moteurs munis de culbuteurs réglables (1964-milieu 1969), continuez à serrer l'écrou de réglage d'un demi-tour. Vérifiez que l'encoche dans le culbuteur comporte un jeu à la tige aux positions complètement ouverte et fermée. S'il n'y a pas de jeu à la position fermée, il faut utiliser un tige poussoir plus longue de 0,060 po (Ford numéro D00Z-6565-D). Pour les moteurs dont les bras de culbuteurs ne se règlent pas, continuez à serrer l'écrou de réglage jusqu'à ce qu'il soit appuyé. Si ce réglage est inférieur à un demi-tour, vous devez vous procurer des tiges poussoirs plus longues de 0,060 po chez votre concessionnaire Ford (numéro D00Z-6565-D).
2. Faites tourner le moteur à nouveau jusqu'à ce que le poussoir d'admission cesse de descendre. À ce moment, posez la tige poussoir et l'écrou de réglage sur le bras du culbuteur d'échappement et répétez la même procédure que ci-dessus.
3. La procédure ci-dessus permet d'obtenir une précharge adéquate du poussoir hydraulique. Répétez cette procédure pour chacun des sept autres cylindres. Pour les culbuteurs non réglables, appliquez un couple de 20-25 lb. pi. aux écrous de réglage des bras de culbuteurs.
4. Posez le carter avant, la pompe à carburant, la pompe à eau et le carter d'huile en utilisant des joints neufs.
5. Posez un collecteur d'admission muni de joints d'admission neufs et appliquez un couple de 18-22 lb. pi. aux boulons. **MISE EN GARDE :** Ne serrez à la main que les boulons d'extrémité du collecteur non supportés sur les culasses des anciens modèles.
6. Posez l'amortisseur du vilebrequin et appliquez un couple conforme aux spécifications de l'usine (60 lb. pi).

#### • POSE DU DISTRIBUTEUR ET CALAGE DU MOTEUR

**REMARQUE :** Avant de poser le distributeur, 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. Cela est particulièrement vrai lors de la remise à neuf du moteur et si un système d'huile à haut rendement est utilisé, ce qui génère une charge plus lourde au système d'engrenages de l'arbre à cames. Les arbres à cames Edelbrock sont conçus de sorte que seuls des pignons et des pompes à huile d'équipementiers puissent être utilisés.

1. Faites tourner le moteur dans le sens de rotation jusqu'à ce que la soupape d'admission no 1 se ferme et continuez jusqu'à ce que l'index du carter avant soit à 5 degrés approximativement avant le PMH.
2. Posez le distributeur en dirigeant le rotor vers la borne no 1 du chapeau et en mettant son réservoir d'avance à dépression à sa position initiale.
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. Posez le climatiseur, le cas échéant.
6. Posez le radiateur, le déflecteur et les courroies (si elles ont été déposées), remplissez le radiateur de liquide de refroidissement et rebranchez la batterie.
7. Vérifiez à nouveau toutes les connexions, canalisations de carburant, etc. avant de faire démarrer le moteur.

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

**MISE EN GARDE :** L'huile moteur et son filtre doivent être changés avant le démarrage. Ne laissez pas le moteur tourner à moins de 2 000 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 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 ne soient utilisées ou que les cames et les poussoirs ne soient mal posés. Les cames peuvent être endommagées si le pignon de distribution est desserré en raison d'un couple inapproprié appliqué au boulon. 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.

- **MISE EN GARDE :** Utilisez la chaîne de distribution et l'ensemble de pignons Performer-Plus Edelbrock numéro 7820 (1965-milieu de 1972) ou numéro 7811 (1973-1990). Le numéro 7820 peut être utilisé sur les moteurs à retard en utilisant l'excentrique de pompe à carburant monopièce Ford numéro C3AZ-6287-B. Le pignon entraînant numéro 7892 peut aussi être utilisé. N'utilisez pas de chaîne de distribution et d'ensembles d'engrenages de modèles à retard qui sont conçus pour des moteurs antipollution. Ils sont usinés à une position de retard et ne sont pas recommandés pour la pose de cet arbre à cames. Les ensembles de distribution Edelbrock comportent trois rainures de clavettes pour la sélection du calage spécifique.

- **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. Lors de la pose d'un arbre à cames, il est toujours important de vérifier les jeux de fonctionnement, spécialement lorsque des composants à haute performance sont utilisés. Pensez à vérifier ce qui peut provoquer une défaillance et endommager des pièces :

1. Jeu inapproprié entre les soupapes et les pistons (il ne doit pas être inférieur à 0,080 po).
2. Jeu de l'encoche de la tige du bras du culbuteur (les deux extrémités; soupape ouverte et fermée).
3. Réglage de ressorts (voir dimensions dans la feuille d'instructions; des dimensions adéquates impliquent un rendement maximal et une durée de vie supérieure du moteur).

- **DIRECTIVES SPÉCIALES**

**MISE EN GARDE :** Certains modèles de véhicules à avance utilisent un axe court dans l'arbre à cames. Dans le cas de ces véhicules, nous suggérons de meuler l'axe long de l'arbre à cames Edelbrock à la même longueur que l'axe court ou de retirer l'axe de série et de le poser dans l'arbre à cames Edelbrock. Lors de la pose d'un ensemble collecteur et arbre à cames Edelbrock et d'une culasse, une modification du gicleur du carburateur peut être nécessaire 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.

- **CARBURATION ET CALAGE DE L'ALLUMAGE**

Les meilleurs résultats ont été obtenus avec les carburateurs Edelbrock Performer Series numéro 1404 (500 pi3/min), numéro 1405 (600 pi3/min

avec étrangleur manuel) ou numéro 1406 (600 pi3/min avec étrangleur électrique). L'injection de série peut être utilisée dans la plupart des installations ; cependant, diverses conditions peuvent exiger une recalibration pour que le rendement soit optimal (changement d'altitude, de température, de système d'échappement, etc.). Le calage de l'allumage relatif à cet ensemble peut différer selon chaque installation. Un bon calage de départ se situe entre 10 et 14 degrés au ralenti lorsque l'avance à dépression est débranchée. L'avance totale ne doit pas dépasser 34 à 38 degrés lorsque les poids initial et centrifuge sont combinés ; elle doit être pleine à 3 000-3 500 tr/min. Après le réglage du calage, rebranchez la conduite d'avance à dépression. **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. L'installation de l'ordinateur d'allumage Edelbrock permet de choisir diverses courbes d'allumage en fonction des conditions variables.

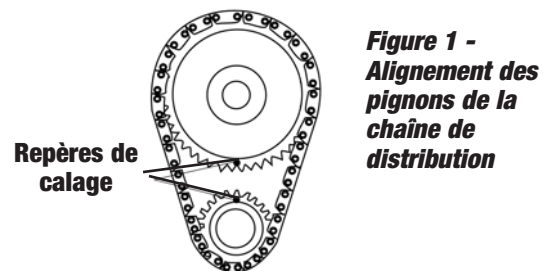
- **AVANCE À DÉPRESSION**

Pour obtenir une réponse optimale du régulateur automatique de vitesse et en accélération légère, une courbe d'avance à dépression a été utilisée avec une avance maximale de 16° à 20° maximum à 14-16 po de vide et une avance de 4° à 10° à 10-12 po de vide.

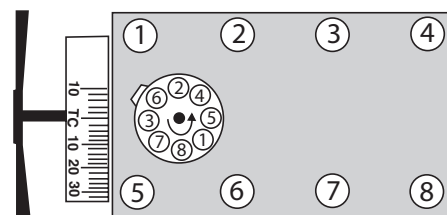
- **CULASSES**

Pour un meilleur rendement, des culasses sont recommandées avec l'ensemble Performer. Dans cette application, ils doivent avoir 1 5/8 po de diamètre, approximativement 31 po de long et se terminer dans un collecteur de 3 po. Le reste du système d'échappement doit être constitué de tuyaux d'échappement et arrière doubles d'au moins 2 po de diamètre et de silencieux à faible contre-pression. **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.

- **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 - Alignement des pignons de la chaîne de distribution**



**Figure 2 - Ford V8, cylindrée 289-302**  
**Ordre d'allumage : 1-5-4-2-6-3-7-8**  
**Tournez le distributeur dans le sens horaire pour avancer le calage.**

**REMARQUE :** L'ordre d'allumage des moteurs à cylindres horizontaux opposés de 5,0 l est différent. Cet ordre doit être remplacé par l'ordre d'allumage indiqué ci-dessus lors de la pose de l'arbre à cames Performer-Plus numéro 2122.

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

**CAMSHAFT: Performer-Plus Hydraulic**  
**CATALOG #:** 2122  
**ENGINE: Ford 289-302 c.i.d. V8 (not Boss)**  
**RPM RANGE: Idle-5500**

**CAUTION:** Do not use dual valve springs. Use only recommended stock or Edelbrock Sure Seat Valve Springs #5822 or #5922 (for valve rotators). Use stock ratio (1.6:1) rocker arms only.

**Duration at .005" Lift:** Intake 270° Exhaust 280°  
**Duration at .050" Lift:** Intake 204° Exhaust 214°

**Lift at cam:** Intake .280" Exhaust .295"  
**Lift at valve:** Intake .448" Exhaust .472"

**Timing at .050 Lift:**

	<b>Open</b>	<b>Close</b>
<b>Intake</b>	5° ATDC	29° ABDC
<b>Exhaust</b>	44° BBDC	10° BTDC

**Centerlines:** Lobe Separation: 112°  
Intake Centerline: 107°

**CAUTION:** Use Edelbrock Performer-Plus Timing Chain and Gear Set #7820 (1965—'72-1/2) or #7811 (1973—'90). Accu-Drive gear drive #7892 may also be used. Do not use late model timing chain and gear sets that are designed for emission-controlled engines. These timing sets are machined in a retarded position and are not recommended for this camshaft installation. Edelbrock Timing Sets feature three keyways for specified timing selection.

©2005 Edelbrock Corporation  
Rev. 3/05 - RS/mc

Catalog #2122  
Brochure #63-0348

**ÁRBOL DE LEVAS: Performer-Plus Hydraulic**  
**CATÁLOGO N° 2122**  
**MOTOR: Ford V8 de 289-302 c.i.d. (no Boss)**  
**RANGO DE RPM: Ralentí a 5500**

**PRECAUCIÓN:** No utilice resortes de válvulas dobles. Sólo utilice las partes originales recomendadas o los Resortes para válvulas Edelbrock Sure Seat N° 5822 o N° 5922 (para rotadores de válvulas). Sólo utilice brazos de balancín de relación original (1.6:1).

**Duración con una elevación de 0,005 pulg.:** Admisión 270° Escape 280°  
**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 0,448 pulg. Escape 0,472 pulg.

**Regulación con una elevación de 0.050:**

**Apertura**  
**Admisión:** 5° ATDC (después del punto muerto superior)  
**Escape:** 44° BBDC (antes del punto muerto inferior)

**Cierre**  
**Admisión:** 29° ABDC (después del punto muerto inferior)  
**Escape:** 10° BTDC (antes del punto muerto superior)

**Líneas centrales:** Separación de los lóbulos: 112°  
Línea central de admisión: 107°

**PRECAUCIÓN:** Utilice el Juego de cadena y engranaje de regulación Edelbrock Performer-Plus N° 7820 (1965 a 1972 ½) o N° 7811 (1973 a 1990). También puede usar la transmisión de engranaje Accu-Drive N° 7892. No utilice juegos de cadena y engranaje de regulación de modelos recientes que estén diseñados para motores con control de emisiones. Estos conjuntos de regulación están maquinados en posición retardada y no se recomiendan para la instalación de este árbol de levas. Los Juegos de regulación Edelbrock incluyen tres chaveteras para la selección de regulaciones específicas.

©2005 Edelbrock Corporation  
Rev. 3/05 - RS/mc

Catalog #2122  
Brochure #63-0348

**ARBRE À CAMES : Hydraulique Performer-Plus**  
**CATALOGUE N° 2122**  
**MOTEUR : Ford V8 avec cylindrée de 289-302 (pas pour Boss)**  
**RÉGIME : Ralenti - 5500**

**MISE EN GARDE :** N'utilisez pas de ressorts de soupapes doubles. N'utilisez que des ressorts de soupapes de série recommandés ou Sure Seat Edelbrock, numéro 5822 ou 5922 (pour les rotateurs de soupapes). N'utilisez que des bras de culbuteurs de rapport de série (1,6 :1).

**Durée avec un levage de 0,005 po :** Admission 270° Échappement 280°  
**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 0,448 po Échappement 0,472 po

**Calage avec un levage de 0,050 po :**

	<b>Ouvert</b>	<b>Fermé</b>
<b>Admission</b>	5° après PMH	29° après PMB
<b>Échappement</b>	44° avant PMB	10° avant PMH

**Axes :** Séparation des bossages : 112°  
Axe d'admission : 107°

**MISE EN GARDE :** Utilisez la chaîne de distribution et l'ensemble de pignons Performer-Plus Edelbrock numéro 7820 (1965-milieu de 1972) ou numéro 7811 (1973 à 1990). L'ensemble d'entraînement de pignons Accu-Drive numéro 7892 peut aussi être utilisé. N'utilisez pas de chaîne de distribution et d'ensembles d'engrenages de modèles à retard qui sont conçus pour des moteurs antipollution. Ils sont usinés à une position de retard et ne sont pas recommandés pour la pose de cet arbre à cames. Les ensembles de distribution Edelbrock comportent trois rainures de clavettes pour la sélection du calage spécifique.

©2005 Edelbrock Corporation  
Rev. 3/05 - RS/mc

Catalog #2122  
Brochure #63-0348

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