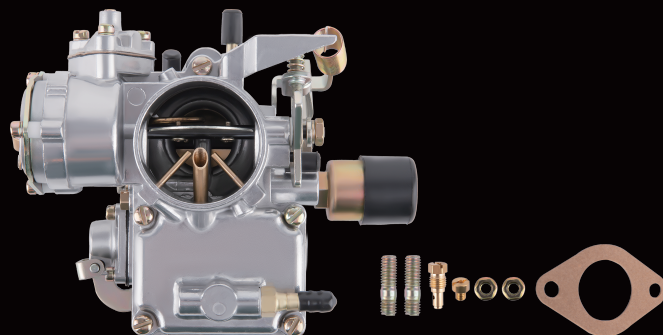




CARBURETOR TROUBLESHOOTING



CARBURETOR TROUBLESHOOTING (ENGLISH VERSION)

Here is a quick reference chart to help guide you in the right direction of a carburetor diagnosis. This chart assumes your engine has adequate cylinder compression, your ignition system is operating correctly and is set to the correct timing, the condition of your fuel is good, and your exhaust is not obstructed.

COLD STARTING PROBLEM

CONDITION	POSSIBLE CAUSE	CORRECTION
Engine cranks but will not start.	1. Choke not closing.	1. Inspect choke adjustment and for something binding. Adjust if necessary.
	2. Choke linkage binding.	2. Lube with penetrating oil and check for something bent. Adjust if necessary.
	3. No gas in carb.	3. Check fuel delivery. Look for plugged filter or clogged lines, bad pump, stuck needle & seat, and fuel pressure.
	4. Accelerator pump defective or blown out.	4. Replace the pump. Problem is usually caused by bad gas, dirt in gas, or vacuum leak or ignition problems causing engine spitback.
Engine starts, then dies within a few seconds.	1. Choke not closing properly.	1. See notes above. Adjust choke if necessary.
	2. Choke pull off setting incorrect.	2. Adjust to factory specs. Carb can get bumped in shipping or transportation and can accidentally change the setting.
	3. Fast idle RPM set too slow.	3. Adjust to recommended RPM.
	4. Low fuel delivery.	4. Correct delivery to carb. Usually it is a plugged up filter.
	5. Electrical or compression problems on the engine.	5. Do complete tune up & diagnosis. Fix the problems found.
	6. Float level set very low.	6. Check & adjust the float level to factory specs.
	7. No electricity up to idle solenoid, or no ground.	7. Check for power & ground. Correct the problem.
	8. Defective idle solenoid.	8. Replace it.
Engine normally starts OK but then dies backing out the driveway or at the first stop sign. After that it runs OK.	1. Choke not set tight enough.	1. Set choke a little tighter & try it.
	2. Choke pull-off opening too much.	2. The setting varies depending upon the exact application. One carb may fit several applications. Set the pull-off so the choke is a little tighter.
Engine starts OK, increases RPM then gets too slow with lots of black smoke.	1. Choke set too tight.	1. Adjust a little (1/8") looser.
	2. Pull-off set too tight.	2. Adjust so it is open a little more.
	3. Slow flooding.	3. Fix cause of flooding. (see "flooding" section coming soon)
	4. Float level very high.	4. (Rare) Set to factory specs.

CONDITION	POSSIBLE CAUSE	CORRECTION
Engine starts OK, increases RPM then gets too slow with lots of black smoke.	5. Pull-off diaphragm blown.	5. Caused by installer allowing engine to spit-back up through carb. Replace the pull off.
	6. Sunk float.	6. Same cause as #6 above. Replace the float.
	7. Choke spring may be backwards and is getting tight when heating up instead of loose.	7. Remove choke cover, cool off choke, reverse spring, reinstall cover and set tension to factory specs.

WARM STARTING PROBLEM

CONDITION	POSSIBLE CAUSE	CORRECTION
Engine cranks but will not start.	1. Carburetor flooding.	1. See section on "flooding" for details on how to correct.
	2. Choke is closed when engine is hot.	2. Find & fix cause for choke staying closed. Look for no heat source, spring in backwards, or something jammed or bent.
	3. No fuel.	3. Check fuel delivery volume and pressure. Look for clogged lines, filter, or pump. Check for kinked or swollen fuel lines.
	4. No air.	4. Check for clogged air filter, especially after driving through muddy or dusty area.
	5. Too much air.	5. Look for big vacuum leak, such as broken hose, blown gasket, bad power brake diaphragm, bad PCV valve.
Engine starts, then dies within a few seconds.	1. Choke is staying closed	1. Diagnose and fix choke problem.
	2. Flooding	2. See section on flooding.
	3. Venting system failure.	3. Check out entire fuel system and venting system, including the carburetor vent valve, the charcoal canister, oil hoses & check valves in the system, and any solenoids that trigger the vent system to operate.
	4. Idle jet plugged up with dirt.	4. Clean out the idle jet and any other dirt in the carb.
	5. Idle air bleed plugged up or missing.	5. Check idle air bleed. Clean or replace as necessary.
	6. Idle cut-off solenoid not working.	6. Check idle solenoid, especially for power to it and ground to it, replace solenoid if necessary.
Engine starts OK, but then get real rough. Lots of black smoke.	1. Slow flooding.	1. See flooding section.
	2. Float sunk. (usually caused by spitback up through carb.)	2. Replace float.
	3. Venting system problem.	3. Check entire venting system & fix.

/// COLD ENGINE DRIVABILITY PROBLEM

CONDITION	POSSIBLE CAUSE	CORRECTION
Engine stalls when transmission is put into gear.	1. Incorrect choke pull-off adjustment.	1. Readjust the pull-off or replace if necessary.
	2. Fast idle RPM incorrect (too slow)	2. Speed up the fast idle to factory specs.
	3. Engine running too lean because of vacuum leak or dirty jet.	3. Check for vacuum leak. Flow test carb to check jetting.
Hesitation, stalling, stumbling, flatspot, or deadspot during acceleration: Back-firing or spitback up through carb.	1. Vacuum leak.	1. Check for vacuum leak & fix it.
	2. Accelerator pump nozzle has dirt in it.	2. Clean out the nozzle tip.
	3. Accelerator pump cup swollen up from contact with bad gas or chemicals.	3. Replace the pump cup.
	4. Economizer jet too small or partly blocked.	4. Clean out economizer jet & check the size.
	5. Choke pull-off open too far.	5. Adjust the pull-off tighter.
	6. Secondary throttle plates not closing all the way.	6. Fix it.
	7. Idle jet partly blocked with dirt.	7. Clean out the jet & any other dirt that is in there.
Hesitation, deadspot or stalling after first mile of warmup.	1. Defective electric assist on choke.	1. Replace it.
	2. Defective accelerator pump (low output).	2. Replace it.
	3. Float level setting very low.	3. Adjust to factory specs.
Periodic backfiring with black exhaust smoke: Deadspot, flatspot, hesitation, stumbling, backfiring.	1. Plugged heat crossover system in manifold.	1. Inspect and clean passages in intake manifold and heads. Test heat riser valve, replace if defective.
	2. Defective source of hot air up to the carburetor.	2. Check and replace as necessary: heat shroud duct, temperature sensor, vacu-u-door motor, manifold vacuum supply.

/// WARM ENGINE DRIVABILITY PROBLEM

CONDITION	POSSIBLE CAUSE	CORRECTION
Hesitation under light throttle: Deadspot & stumble.	1. Accelerator pump problems.	1. Inspect and adjust pump stroke, pump plunger, discharge nozzles and check valves. Inspect the accelerator pump, look for swollen pump cup.
	2. Float level set very low.	2. Set float to factory specs.
	3. Dirty idle jet or economizer jet.	3. Inspect idle jets. Clean as necessary.
	4. Idle speed set too fast & mixture is too lean (common!).	4. Richen up the idle mixture, reset idle speed to factory specs, then lastly reset the mixture using the lean drop method.
	5. Idle cut-off solenoid not working, or no power to it or no ground to it.	5. Inspect & fix as necessary.
	6. Frozen or binding heated air inlet (stuck in full hot or full cold position).	6. Inspect & fix as necessary.
Doggy, runs rough, lots of black smoke at idle.	1. Choke staying closed or partly closed.	1. Fix choke or heat source.
	2. No electricity or heat source to choke.	2. Fix cause of no heat source or electricity to choke.
Hesitation under heavy throttle: Deadspot & stumbles. May backfire or spitback.	1. Defective accelerator pump.	1. Look for dirt in pump nozzles, swollen cup from bad gas, or check ball missing or stuck.
	2. Float level setting very low.	2. Reset to factory specs.
	3. Secondary air valve set wrong.	3. Check & adjust the secondary air valve spring.
Dies coming up to a stop sign, but idles ok.	1. Bad throttle positioner or bad vacuum source to it.	1. Check throttle positioner with a vacuum pump. Replace if defective. Replace any cracked hoses. Make certain that the vacuum hose is connected to the correct pipe on carb or on the thermal switch. Make sure all related pipes have vacuum.
	2. Idle speed and mixture incorrectly adjusted.	2. Reset to factory specs. See the adjustment and installation instructions in owners manual.
	3. Loose or defective float pin.	3. Fix or replace the pin.

POOR PERFORMANCE OR GAS MILEAGE

CONDITION	POSSIBLE CAUSE	CORRECTION
No power or bad gas mileage.	1. Clogged gas tank vent or fuel venting system.	1. Remove gas cap & see if performance improves. If so clean or replace the gas cap. Check the charcoal canister, hoses to it & any check valves. Check the electric vent valve on the carb if there is one, & make sure it is getting power at the right time.
	2. Choke not opening	2. Fix choke or heat source problem.
	3. Secondary not opening.	3. Check the lockout: secondaries won't open unless choke is coming off all the way. Check for sticky or bent shaft or linkage. If air valve type (Rochester), check the spring tension, the plastic cam, & metering rods for dragging or sticking.
	4. Wrong main jets or rods	4. Check them. Replace if necessary.
	5. Dragging brakes.	5. Fix brake problema.
	6. Float level much too high, or float partly sunk.	6. Set to factory recommendations, & check float weight, replace if necessary.

CUSTOMER SERVICE

Customer Service:
Our customer service team is available to assist you with inquiries related to products, returns, repairs, or other support.
Contact Information:
Email: Support_MX@maxpeedingrods.com

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL CARBURADOR (ESPAÑOL VERSIÓN)

Aquí hay una tabla de referencia rápida para ayudarlo a guiarlo en la dirección correcta de un diagnóstico de carburador. Esta tabla asume que su motor tiene una compresión de cilindro adecuada, su sistema de encendido está funcionando correctamente y está configurado en la sincronización correcta, la condición de su combustible es buena y su escape no está obstruido.

PROBLEMA DE ARRANQUE EN FRÍO

CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
El motor gira pero no arranca.	1. El estrangulador no cierra.	1. Inspeccione el ajuste del estrangulador y busque algo que se atasque. Ajuste si es necesario.
	2. Enlace de estrangulamiento.	2. Lubrique con aceite penetrante y revise si hay algo doblado. Ajuste si es necesario.
	3. Sin gasolina en el carburador.	3. Comprobar la entrega de combustible. Busque filtros obstruidos o líneas obstruidas, bomba defectuosa, aguja y asiento atascados y presión de combustible.
	4. Bomba del acelerador defectuosa o fundida.	4. Reemplace la bomba. El problema generalmente es causado por mala gasolina, suciedad en la gasolina o vacío: una fuga o problemas de encendido que causan un retroceso del motor.
El motor arranca, luego muere en unos pocos segundos.	1. El estrangulador no cierra correctamente.	1. Ver notas arriba. Ajuste el estrangulador si es necesario.
	2. Configuración incorrecta de la extracción del estrangulador.	2. Ajuste a las especificaciones de fábrica. El carburador puede chocar durante el envío o el transporte y puede cambiar accidentalmente la configuración.
	3. Las RPM de ralentí rápido se establecieron demasiado bajas.	3. Ajuste a las RPM recomendadas.
El motor arranca, luego muere en unos pocos segundos.	4. bajo suministro de combustible.	4. Entrega correcta al carburador. Por lo general, es un filtro obstruido.
	5. Problemas eléctricos o de compresión en el motor.	5. Realice una puesta a punto y un diagnóstico completos. Solucionar los problemas encontrados.
	6. Nivel de flotación muy bajo.	6. Verifique y ajuste el nivel del flotador según las especificaciones de fábrica.
	7. No hay electricidad hasta el solenoide de ralentí o no hay tierra.	7. Compruebe si hay alimentación y tierra. Corrija el problema.
El motor normalmente arranca bien, pero luego se apaga al salir marcha atrás o en la primera señal de alto. Después de eso, funciona bien.	8. Solenoide de ralentí defectuoso.	8. Reemplácelo.
	1. El estrangulador no está lo suficientemente ajustado.	1. Ajuste el estrangulador un poco más fuerte y pruébelo.
	2. Demasiada abertura de extracción del estrangulador.	2. La configuración varía según la aplicación exacta. Un carburador puede adaptarse a varias aplicaciones. Ajuste el pull-off para que el estrangulador esté un poco más apretado.



CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
El motor arranca bien, aumenta las RPM y luego se vuelve demasiado lento con mucho humo negro.	1. Estrangulador ajustado demasiado.	1. Ajuste el pequeño ($1/8"$) más flojo.
	2. Conjunto de arranque demasiado apretado.	2. Ajustar para que se abra un poco más.
	3. Inundaciones lentas.	3. Arreglar la causa de la inundación. (ver la sección "inundaciones" próximamente)
	4. Nivel de flotación muy alto.	4. (raro) Establecido según las especificaciones de fábrica.
	5. Diafragma extraíble quemado.	5. Causado por el instalador que permitió que el motor volviera a escupir a través del carburador. Reemplace el tirador.
	6. Flotador hundido.	6. Misma causa que el #5 anterior. Reemplace el flotador.
	7. El resorte del estrangulador puede estar al revés y se está tensando cuando se calienta en lugar de aflojarse.	7. Retire la cubierta del estrangulador, enfríe el estrangulador, invierta el resorte, vuelva a instalar la cubierta y ajuste la tensión según las especificaciones de fábrica.

/// PROBLEMA DE ARRANQUE EN CALIENTE

CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
El motor gira pero no arranca.	1. Inundación del carburador.	1. Consulte la sección sobre "inundaciones" para obtener detalles sobre cómo corregir.
	2. El estrangulador está cerrado cuando el motor está caliente.	2. Encuentre y corrija la causa por la que el estrangulador permanece cerrado. Busque ninguna fuente de calor, un resorte hacia atrás o algo atascado o doblado.
	3. Sin combustible	3. Comprobar el volumen y la presión de suministro de combustible. Busque líneas, filtros o bombas obstruidos. Compruebe si hay líneas de combustible torcidas o hinchadas.
	4. En el aire.	4. Compruebe si hay un filtro de aire obstruido, especialmente después de conducir por un área polvorienta o fangosa.
	5. Demasiado aire	5. Busque una fuga grande de vacío, como una manguera rota, una junta quemada, un diafragma de freno de potencia defectuoso, una válvula PCV defectuosa.

CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
El motor arranca, luego muere en unos pocos segundos.	1. El estrangulador permanece cerrado	1. Diagnóstico y solución del problema de estrangulamiento.
	2. Inundaciones	2. Ver apartado de inundaciones.
	3. Fallo del sistema de ventilación.	3. Revise todo el sistema de combustible y el sistema de ventilación, incluyendo la válvula de ventilación del carburador, el recipiente de carbón, todas las mangueras y válvulas de retención en el sistema, y cualquier solenoide que active el sistema de ventilación para que funcione.
	4. Chorro de ralentí obstruido con suciedad.	4. Limpie el chorro de ralentí y cualquier otra suciedad en el carburador.
	5. La purga de aire de ralentí está obstruida o falta.	5. Compruebe la purga de aire de ralentí. Limpie o reemplace según sea necesario.
	6. El solenoide de corte de ralentí no funciona.	6. Verifique el solenoide de ralentí, especialmente si tiene energía y conexión a tierra, reemplace el solenoide si es necesario.
Engine starts OK, but then get real rough. Lots of black smoke.	1. Slow flooding.	1. Ver apartado de inundaciones.
	2. Float sunk. (usually caused by spitback up through carb.)	2. Reemplace el flotador.
	3. Venting system problem.	3. Revise todo el sistema de ventilación y arréglole.

/// PROBLEMA DE CONDUCCIÓN DEL MOTOR FRÍO

CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
El motor se para cuando la transmisión se pone en marcha.	1. Ajuste incorrecto de la extracción del estrangulador.	1. Reajuste el tirador o reemplácelo si es necesario.
	2. RPM de ralentí rápido incorrectas (demasiado lentas)	2. Acelerar el ralentí rápido a las especificaciones de fábrica.
	3. El motor funciona demasiado pobre debido a una fuga de vacío o un chorro sucio.	3. Compruebe si hay fugas de vacío. Carburador de prueba de flujo para verificar el chorro.
Vacilación, estancamiento, tropiezo, punto plano o punto muerto durante la aceleración. Retroceso o retroceso a través del carburador.	1. Fuga de vacío.	1. Compruebe si hay fugas de vacío y arréguelas.
	2. La boquilla de la bomba del acelerador tiene suciedad.	2. Limpie la punta de la boquilla.
	3. La copa de la bomba del acelerador se hinchó debido al contacto con gases o productos químicos defectuosos.	3. Reemplace la copa de la bomba.
	4. Chorro de ahorro demasiado pequeño o parcialmente bloqueado.	4. Limpie el jet saver y verifique el tamaño.
	5. Tirador del estrangulador demasiado abierto.	5. Ajuste el pull-off más fuerte.
	6. Las placas de mariposa secundarias no cierran completamente.	6. Arréglole.
	7. Chorro de ralentí mayormente obstruido con suciedad.	7. Limpie el chorro y cualquier otra suciedad que haya allí.

CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
Vacilación, punto muerto o estancamiento después de la primera milla de calentamiento.	1. Asistencia eléctrica defectuosa en el estrangulador.	1. Reemplácelo.
	2. Bomba del acelerador defectuosa (solida baja).	2. Reemplácelo.
	3. Configuración del nivel del flotador muy bajo.	3. Ajuste a las especificaciones de fábrica.
Explosiones periódicas con humo de escape negro: Deadspot, flatspot, vacilación, tropiezos, petardeos.	1. Sistema de cruce de calor obstruido en el colector.	1. Inspeccione y limpie los pasajes en el múltiple de admisión y cabezas. Pruebe la válvula ascendente de calor, reemplácelo si está defectuoso.
	2. Fuente de aire caliente defectuosa hasta el carburador.	2. Verifique y reemplace según sea necesario; conducto de la cubierta térmica, sensor de temperatura, vacío, motor de la puerta, suministro de vacío del múltiple.

PROBLEMA DE CONDUCCIÓN DEL MOTOR CALIENTE

CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
Vacilación bajo aceleración ligera: punto muerto y tropiezo.	1. Problemas con la bomba del acelerador.	1. Inspeccione y ajuste la carrera de la bomba, el émbolo de la bomba, las boquillas de descarga y las válvulas de retención. Inspeccione la bomba del acelerador, busque la copa de la bomba hinchada.
	2. Nivel de flotación muy bajo.	2. Configure el flotador según las especificaciones de fábrica.
	3. Surtidor de ralentí o surtidor del economizador sucio.	3. Inspeccione los surtidores inactivos. Limpie según sea necesario.
	4. La velocidad de ralentí se fijó demasiado rápido y la mezcla es demasiado pobre (común).	4. Enriquezca la mezcla de ralentí, restablezca la velocidad de ralentí a las especificaciones de fábrica y, por último, restablezca la mezcla utilizando el método de celda pobre.
	5. El solenoide de corte de ralentí no funciona, o no recibe energía o no tiene conexión a tierra.	5. Inspeccione y repare según sea necesario.
	6. Entrada de aire caliente congelada o atascada (atascada en la posición totalmente caliente o totalmente fría).	6. Inspeccione y repare según sea necesario.
Perrito, corre irregular, mucho humo negro al ralentí.	1. El estrangulador permanece cerrado o parcialmente cerrado.	1. Repare el estrangulador o la fuente de calor.
	2. Sin electricidad o fuente de calor para ahogar.	2. Solucione la causa de que no haya fuente de calor o electricidad para ahogar.
Vacilación bajo fuerte aceleración: punto muerto y tropiezos. Puede ser contraproducente o escupir.	1. Bomba del acelerador defectuosa.	1. Busque suciedad en las boquillas de la bomba, copa hinchada por mala gasolina o bola de verificación faltante o atascada.
	2. Ajuste de nivel de flotación muy bajo.	2. Restablecer a las especificaciones de fábrica.
	3. Válvula de aire secundario mal ajustada.	3. Revise y ajuste el resorte de la válvula de aire secundario.

CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
Muere al llegar a una señal de alto, pero está inactivo bien.	1. Mal posicionador del acelerador o mala fuente de vacío.	1. Verifique el posicionador del acelerador con una bomba de vacío. Reemplazar si está defectuoso. Reemplace las mangueras rotas. Asegúrese de que la manguera de vacío esté conectada al tubo correcto en el carburador o en el interruptor térmico. Asegúrese de que todas las tuberías relacionadas tengan vacío.
	2. Velocidad de ralentí y mezcla mal ajustadas.	2. Restablecer a las especificaciones de fábrica. Consulte las instrucciones de ajuste e instalación en el manual del propietario.
	3. Pasador de flotador suelto o defectuoso.	3. Repare o reemplace el pasador.

MAL RENDIMIENTO O MILLAJE DE GASOLINA

CONDICIÓN	CAUSA POSIBLE	CORRECCIÓN
Sin energía o mal kilometraje de gasolina.	1. Ventilación del tanque de gasolina o sistema de ventilación de combustible obstruidos.	1. Retire la tapa de la gasolina y vea si mejora el rendimiento. Si es así, limpie o reemplace la tapa de la gasolina. Revise el recipiente de carbón, las mangueras y las válvulas de retención. Verifique la válvula de ventilación eléctrica en el carburador si hay una, y asegúrese de que esté recibiendo energía en el momento adecuado.
	2. El estrangulador no se abre	2. Solucionar problemas de estrangulamiento o fuente de calor.
	3. Secundario no abre.	3. Verifique el bloqueo: los secundarios no se abrirán a menos que el estrangulador salga por completo. Compruebe si hay un eje o articulación pegajoso o doblado. Si es del tipo de válvula de aire (Rochester), revise la tensión del resorte, la leva de plástico y las varillas dosificadoras para ver si se arrastran o se pegan.
	4. Chorros o varillas principales incorrectos	4. Revíselos. Reemplace si es necesario.
	5. Arrastrando los frenos.	5. Solucione el problema de los frenos.
	6. Nivel del flotador demasiado alto o flotador parcialmente hundido.	6. Configure según las recomendaciones de fábrica y verifique el peso del flotador, reemplácelo si es necesario.

SERVICIO AL CLIENTE

Servicio al cliente:

Nuestro equipo de servicio al cliente está disponible para ayudarlo con consultas relacionadas con productos, devoluciones, reparaciones u otro soporte.

Información de contacto:

Correo electrónico: Support_MX@maxpeedingrods.com