La bible MIKUNI BST

Version 1.0 du 06.05.2013

Écrit par Laramie LC4 et traduit en français par Diabolo (airhuile.com) , ce pdf a été compilé et édité par dorkpunch, modifié en grande partie par Diabolo.
N'hésitez pas à utiliser et à distribuer ce document ! L'objectif de ce guide est de vous montrer en détails et en images les différentes étapes de démontage/vérification des carburateurs MIKUNI BST, cette bible ne doit en aucun cas se substituer au manuel atelier et revue technique de votre machine qui doivent rester votre référence première.

Si vous voulez nous supporter à l'élaboration de ce guide gratuit (projet en constante évolution) qui nécessite beaucoup de temps personnel et pour pérériser la continuité de ce document vous pouvez envoyer un don par paypal:

- smallenginecutaways@yahoo.com (Document original)

AVERTISSEMENT: Si vous n'avez pas les connaissances mécaniques nécessaires ou que vous ne vous sentez pas prêt, veuillez arrêter maintenant la lecture du guide !
Nous ne pourrons en aucun cas être tenu responsable de toutes conséquences liées à l'utilisation de ce document.

La procédure est assez facile à suivre, nous partons du principe que vous avez déjà démonté le(s) carburateur(s) de la moto.

Vous avez besoin d'un endroit propre et d'un minimum d'espace pour effectuer ce travail. C'est aussi une bonne idée d'avoir une bonne ventilation pour évacuer les fumées car vous allez utiliser des produits de nettoyage.

DEMONTAGE
- PARTIE HAUTE
- POINTS A INSPECTER
- PARTIE BASSE
- NETTOYAGE DES PIECES

MODIFICATIONS CARBURATEUR
- LA PRESSE-PRINTEMPS
- MODIFICATION DU RESSORT
- MODIFICATIONS BOITE A AIR
- AIGUILLES BST--40-
- HAUTEUR DES FLOTTEURS

LE STARTER

DEMONTAGE

Liste des outils nécessaire:

- Clefs Allen
- Un tournevis à tête plate large
- Un tournevis à tête plate fine

ATTENTION: Ce document ne traite que du démontage d'un seul carburateur, dans le cadre du démontage/remontage d'une rampe de 4 carburateurs, veuillez ne pas mélanger les différentes pièces des 4 carburateurs entres elles. Chaque carburateur devant conserver ses propres pièces démontées lors du remontage, pour cela stockez les indépendamment dans 4 espaces différents (cf image ci-dessous) .

PARTIE HAUTE

Enlevez le chapeau de carburateur, cela vous donnera accès au boisseau et à l'aiguille. A l'origine le carburateur est fixé avec des vis cruciformes, nous recommandons fortement (pour faciliter les démontages/remontages ultérieurs) de les remplacer par des vis BTR inox (Des kits visserie sont disponible facilement sur internet à faible coût). Si les vis d'origine ne peuvent pas se dévisser (empreinte abîmée), ne vous inquiétez pas,il suffit de les attraper avec une pince ou un étau pour les démonter. Dans l'image ci-dessous, vous pouvez voir que nous avons déjà remplacé les vis par des têtes hexagonales.

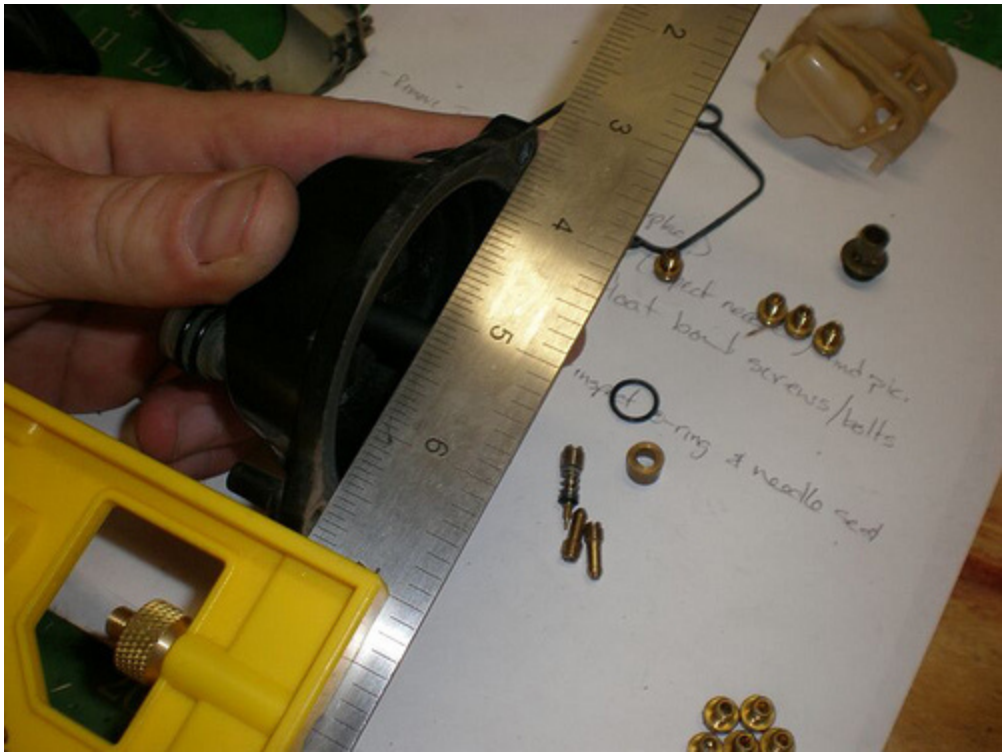
Une fois ces 2 boulons desserrés, soulevez délicatement sur le chapeau, veillez à ne pas laisser le ressort s'échapper.

Retirez le chapeau et son ressort. Vous serez maintenant en mesure de voir la membrane sur le dessus. C'est la raison pour laquelle ces carburateurs s’appellent à dépression, c’est en effet cette dépression (en fonction du régime moteur) qui soulève le boisseau grace à un vide indépendant de la manette des gaz.

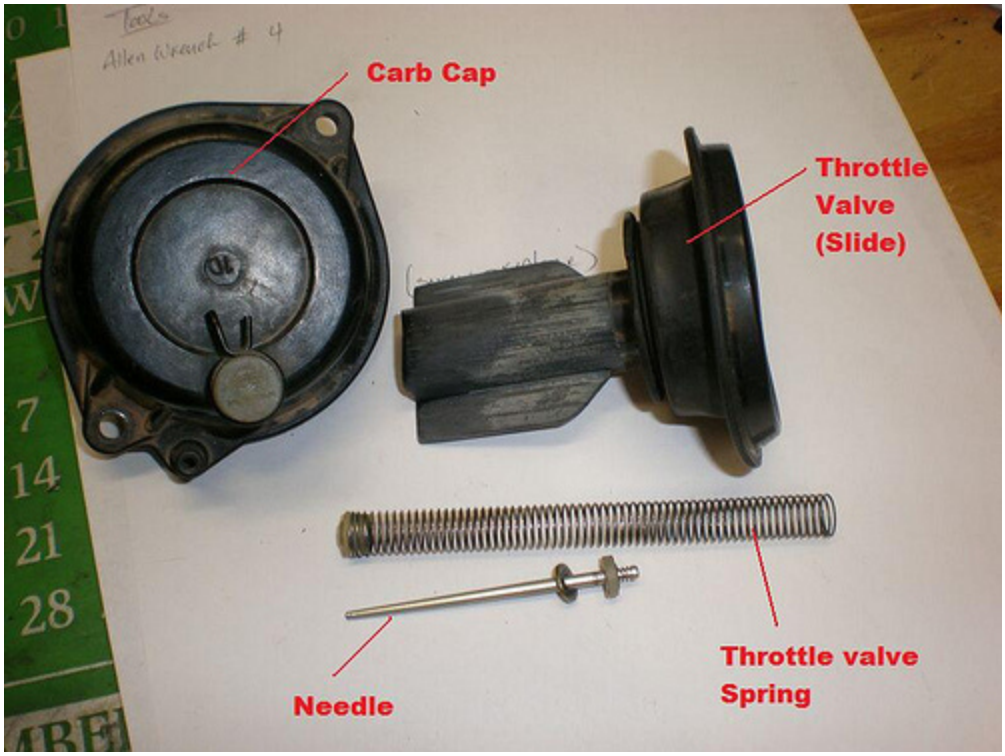
Une fois que le boisseau est sorti, retirez l'aiguille .

Maintenant que vous avez démonté la partie supérieure du carburateur, vérifiez que le chapeau ne soit pas déformé à cause d'un mauvais serrage des vis cruciforme mentionné ci-dessus. Ceci provoque l'insertion de saleté dans le carburateur et peut causer des problèmes.

Pour vérifier si le chapeau est bien plat, trouver n'importe quel surface plane (ex: plaque de verre) et vérifiez. Vous pouvez également utiliser une règle pour vérifier la planéité comme montré ci-dessous)

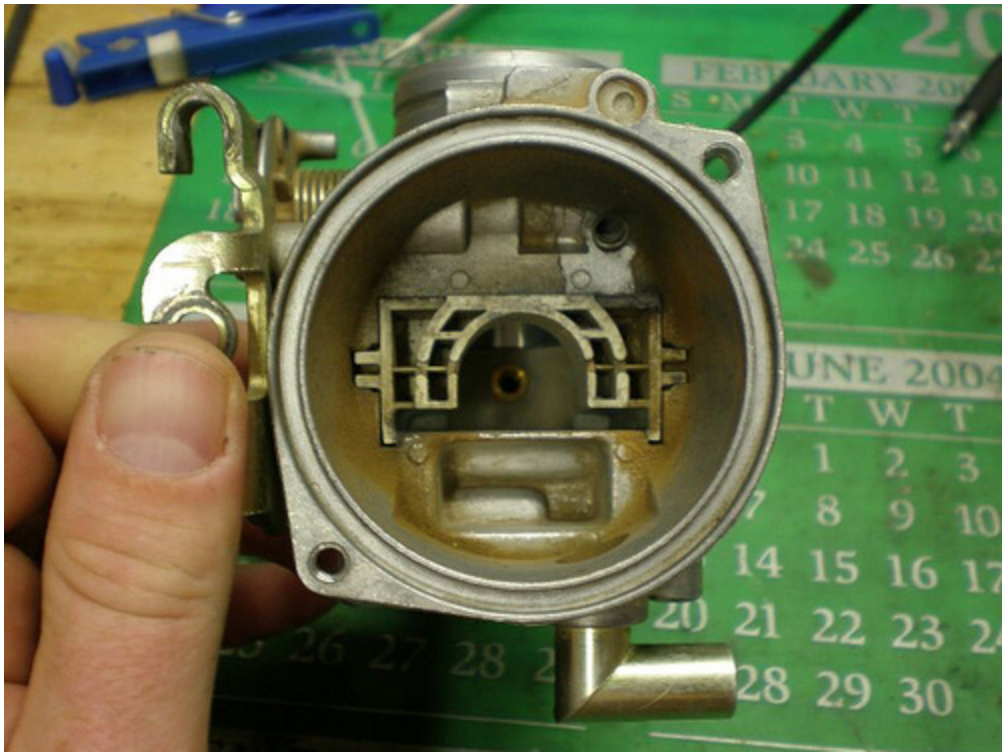


Si le chapeau est déformé vous devez le changer.
Au final, vous devriez maintenant avoir sur votre plan de travail quelque chose qui ressemble à l'image ci-dessous (ou 4 fois cela pour une rampe).



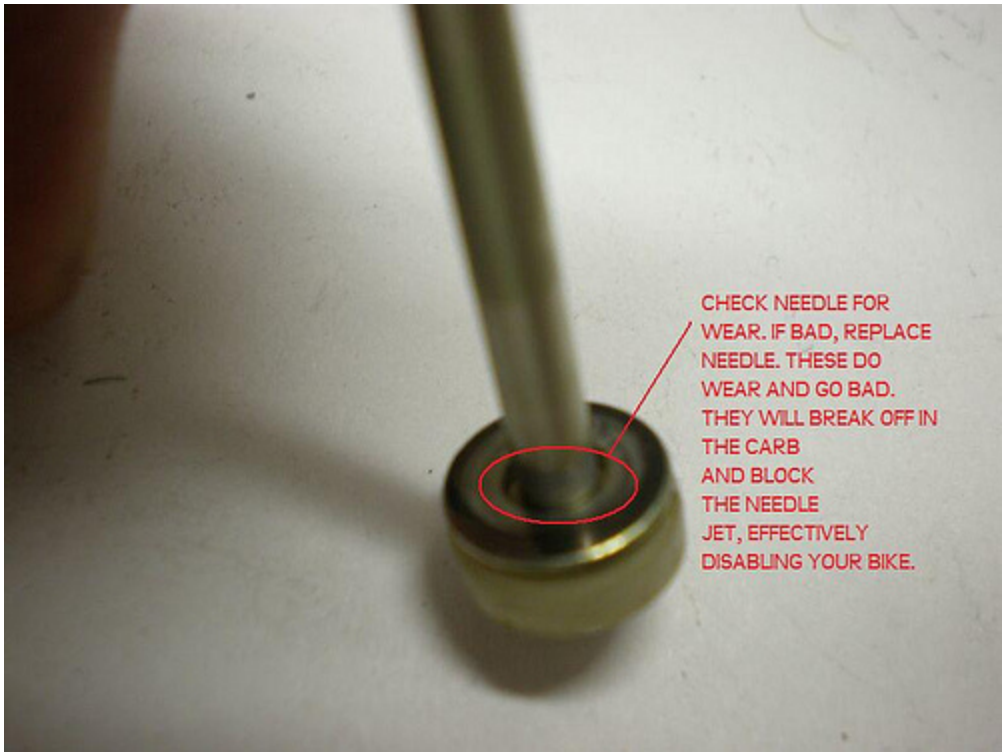
POINTS A CONTROLER

1/-Vérifier la propreté du haut des carburateurs.
Si votre carburateur semble aussi sale que ci-dessous vous avez besoin d’effectuer un bon nettoyage.



2/- Vérifier la membrane et glissière de boisseau pour détecter toute usure ou déchirure. Dérouler la membrane et jetez un coup d'oeil à l'intérieur, vérifier les joints, d'éventuelles fissures ou toutes autres choses qui ne vous semble pas bon. Vérifiez le boisseau et faites le glisser dans son emplacement. Une fois de plus, à la suite de mise à l'air sans filtres, le boisseau a un jeu qui laisse de la saleté pénètrer dans la partie supérieure de la cloche à depression. Une petite usure est à prévoir, mais de gros creux ou des fentes dans le guide sont un signe d'usure et vous oblige à remplacer le boisseau.

3 - Vérifiez l'usure de l'aiguille, il s'agit d'un problème récurrent et connu lié aux vibrations. Les conséquences peuvent être une cassure de l'aiguille: Dans le meilleur des cas l'aiguille tombe et se retrouve au fond du puit d'aiguille, dans le pire cas l'aiguille est aspirée directement dans votre moteur avec les conséquences qu'ont vous laisse imaginer.



Pour mieux comprendre, voici en image une aiguille très endommagée (changement obligatoire)

PARTIE BASSE

Maintenant, nous passons à la partie inférieure du carburateur et dépose de la cuve. C'est là que vous aurez vraiment accès aux gicleurs et flotteur. La première chose que vous devez faire est de retirer les 2 vis à tête à six pans creux.

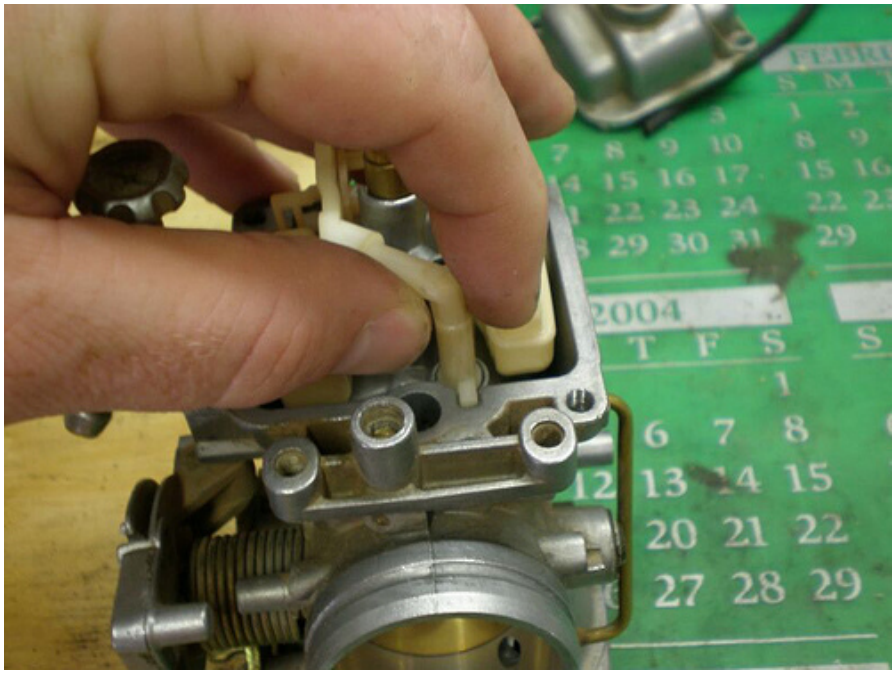
Soulevez ensuite la cuve.

Placer l’ensemble flotteur de côté et jeter un oeil à l'intérieur du carburateur. Vous devriez être capable de voir à peu près tout maintenant.

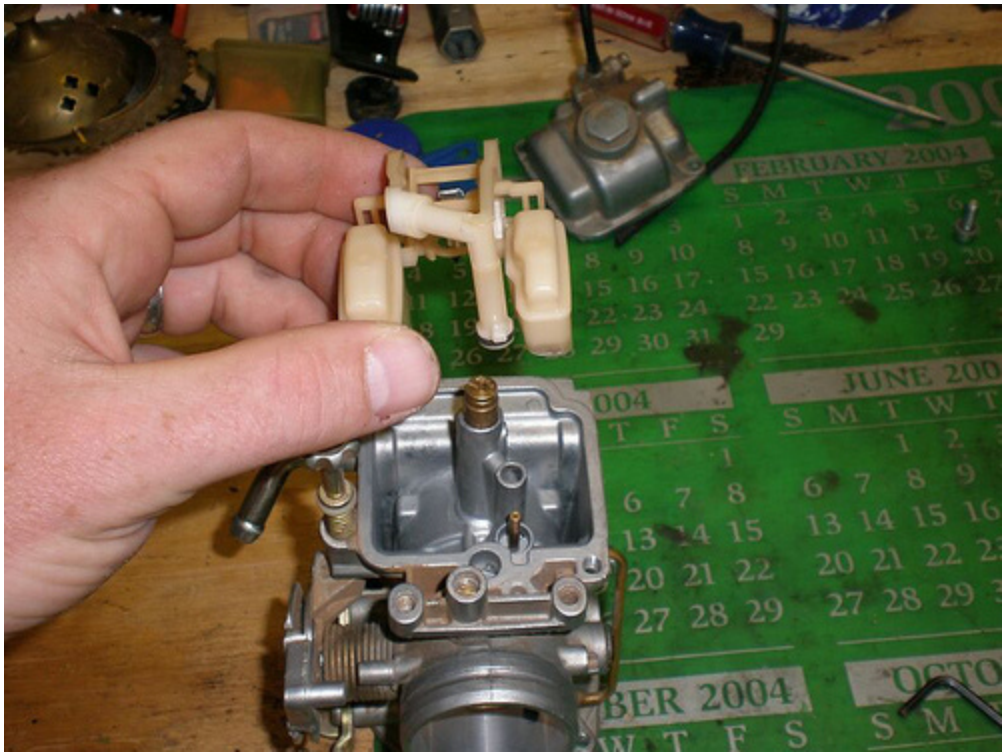
Prenez le temps de trouver le pointeau du flotteur.

Pour enlever l’ensemble du bloc flotteur, pincez avec les doigts et tirez doucement vers le haut.

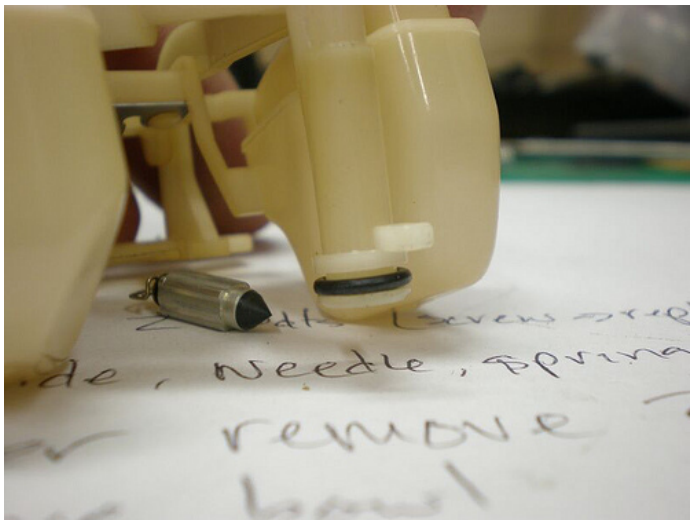
SOYEZ EXTRÊMEMENT PRUDENT DE NE PAS PERDRE LE POINTEAU ET NE PAS FORCER !



Soulevez le flotteur vers le haut.

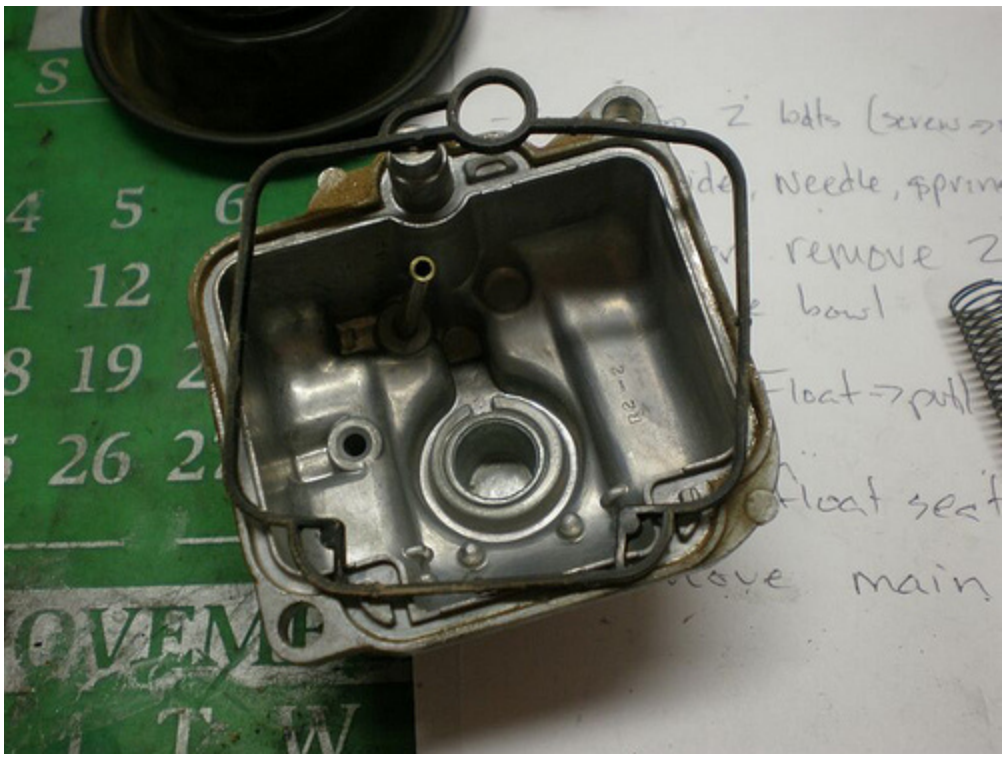


Une fois que l’ensemble flotteur est retiré, vérifiez l'ensemble, vérifiez l’usure du joint torique et placer le tout dans un endroit sûr.



Maintenant, avec l’ensemble flotteur enlevé du carburateur, vous devriez être en mesure de localiser tous les principaux composants à l'intérieur de la cuve.

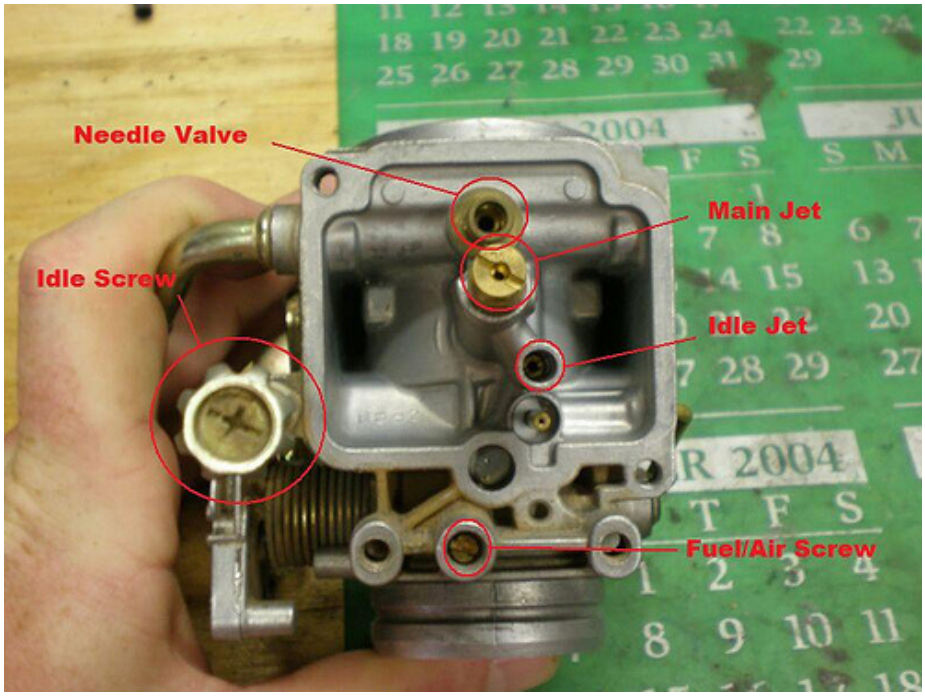
Enfin, la dernière étape, vous devez vérifier le joint de la cuve de flotteur..



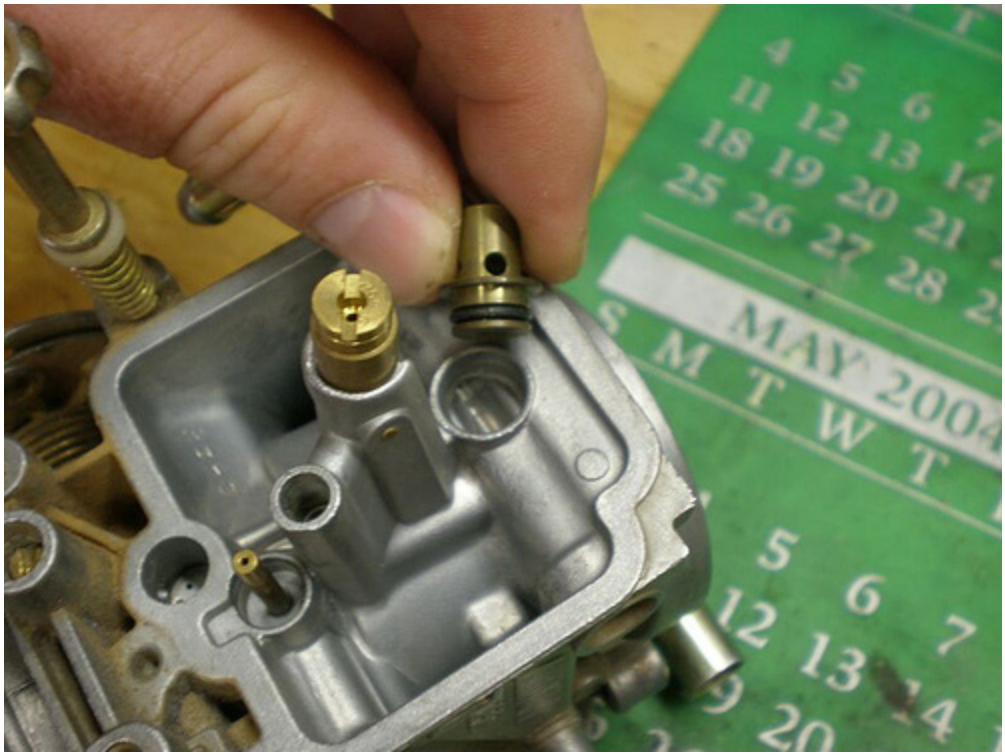
Prenez le temps de repérer:

- Le gicleur principal (Main jet)

- Le gicleurs de ralenti (Idle jet)
- La vis de richesse (Fuel air/screw)
- Le siège du pointeau (Needle valve)
- La vis de ralenti (Idle screw)

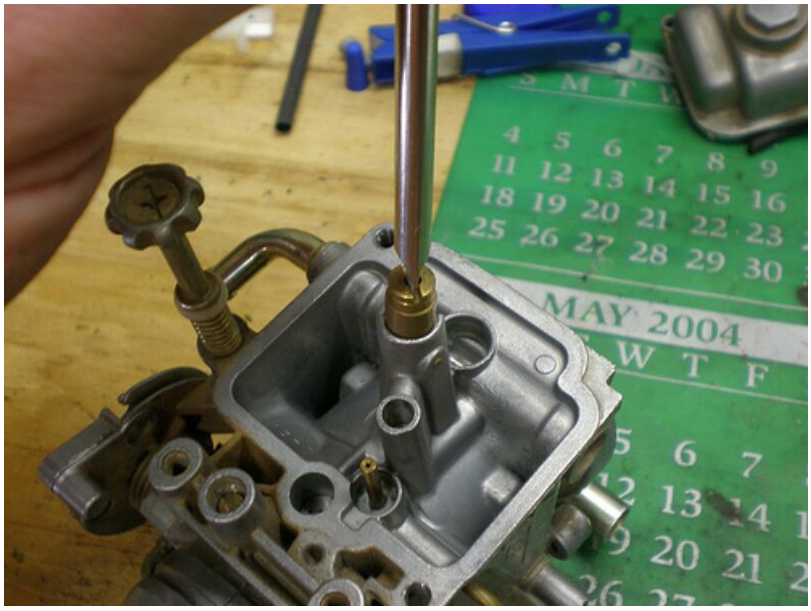


La prochaine étape consiste à retirer le siège du pointeau



Tout ce que vous avez à faire est de le tirer vers le haut, celui-ci va sortir simplement car il est seulement tenu en place grâce au joint torique autour de sa base. Une fois retiré, examinez le joint torique afin de vous assurer qu'il est en bon état: bien étanche, pas aplati et sans aucun signe de craquelure. Si c'est le cas, remplacez le. Il y a des chances que vous ayez une bonne quincaillerie près de chez vous où vous pouvez trouver un joint torique de taille correspondante et d'économiser les tracas d'une commande. Assurez-vous que celui que vous achetez est conçu pour systèmes de carburant.
Si ce joint torique n'est pas étanche, l'essence va remonter dans le carburateur (indépendamment de l'état du pointeau et réglage de la hauteur de cuve), vous allez ensuite vous retrouver avec de l'essence dans le carter d'huile de votre machine (ça m'est arrivé).

Maintenant, nous allons démonter le gicleur principal

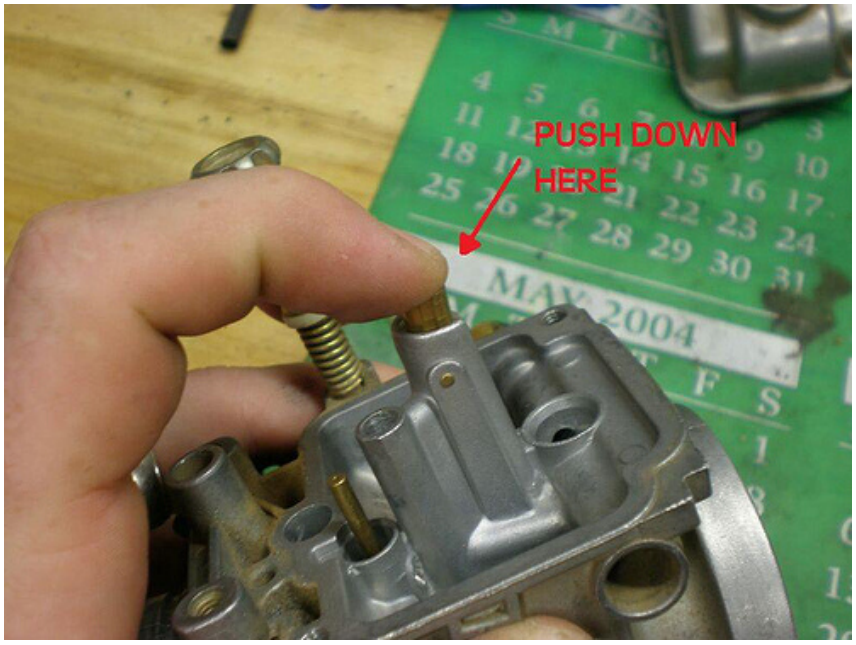


Utiliser un tournevis large pour retirer ce gicleur sans le marquer, vous devriez maintenant avoir le gicleur principal et l'entretoise en laiton entre vos mains .

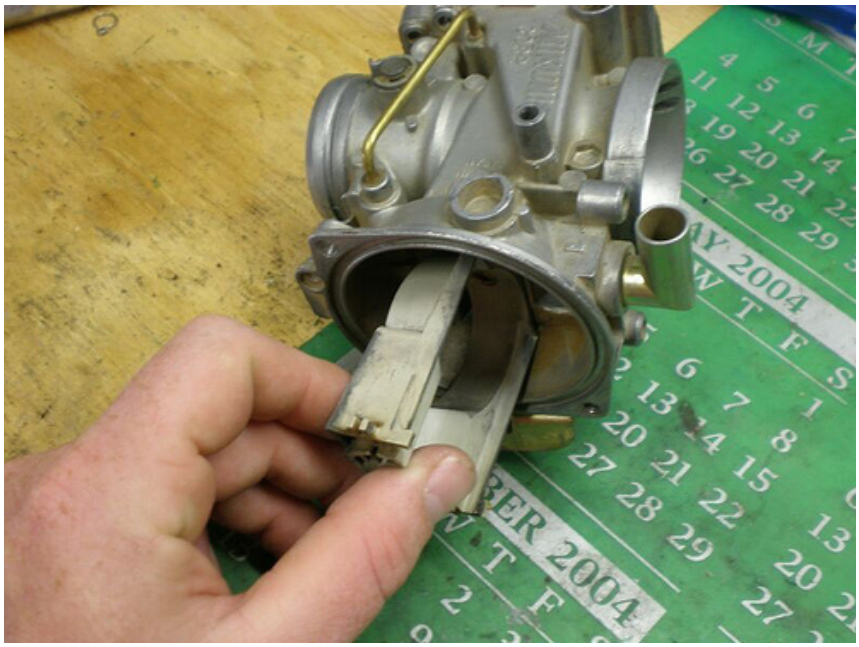
Encore une fois, NE PAS PERDRE L'ENTRETOISE! Mettez le dans le sac avec toutes les les autres pièces de petite taille.

Gicleur principal retiré, vous serez en mesure de retirer la glissière du boisseau et le puit

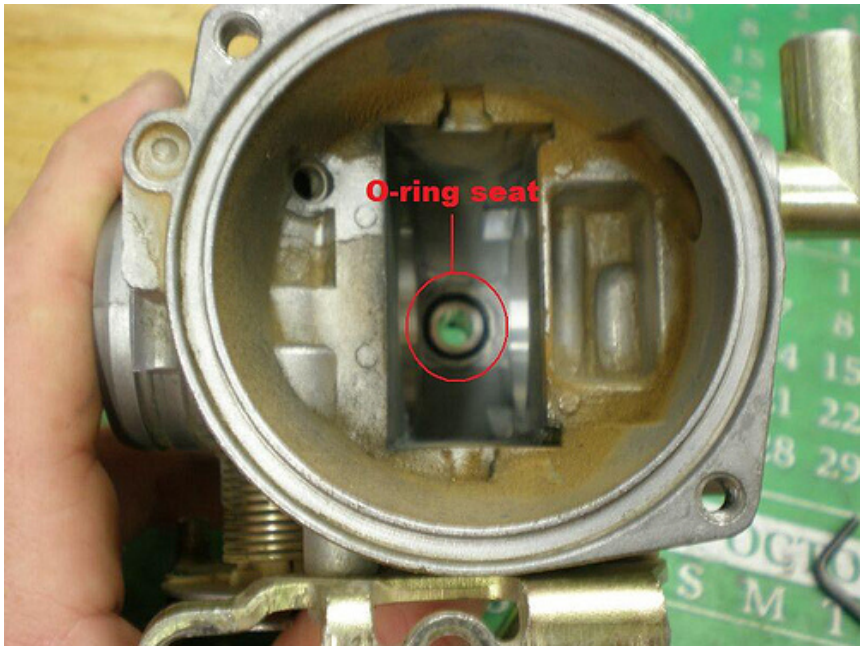
d'aiguille. La glissière de boisseau est une pièce en matière plastique qui retient le boisseau en position à l'intérieur de la cloche à dépression. Il abrite également le haut du puits d'aiguille. Pour le retirer, appuyez par le bas ou le gicleur principal vient se visser (Note : Pour les modèles où le puit d'aiguille ne dépasse pas, engager le gicleur principal sur quelques filet et tapotez gentillement sur sa tête pour décoller le puit d'aiguille).



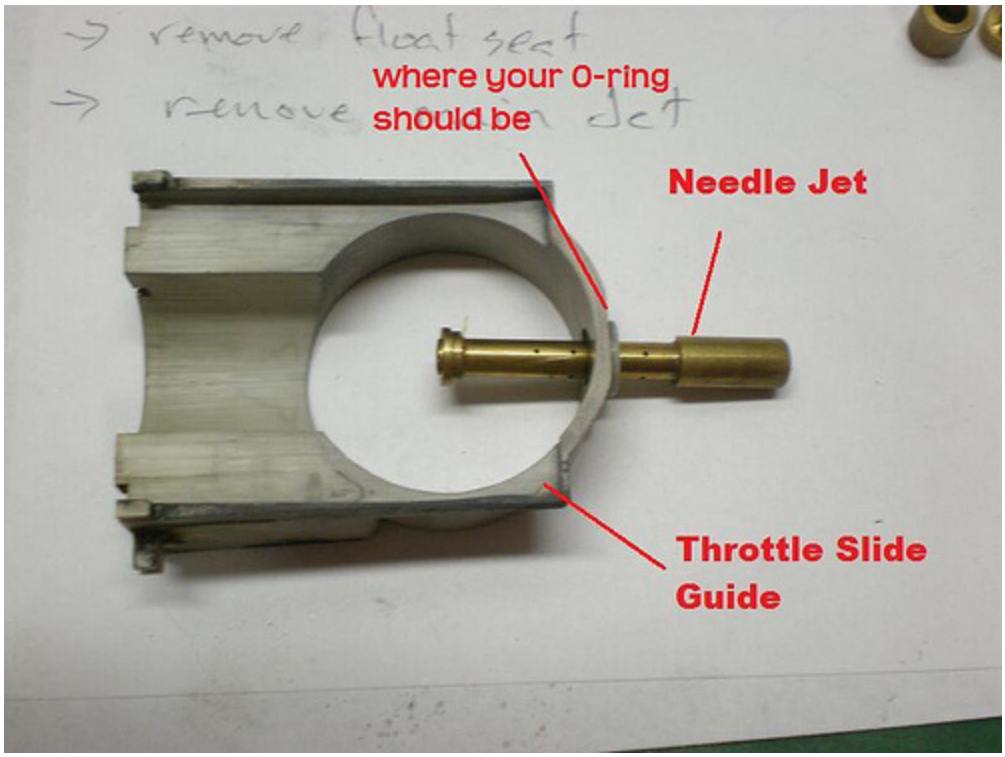
Cela va pousser le support coulissant sur l'autre côté (en haut) du carburateur.



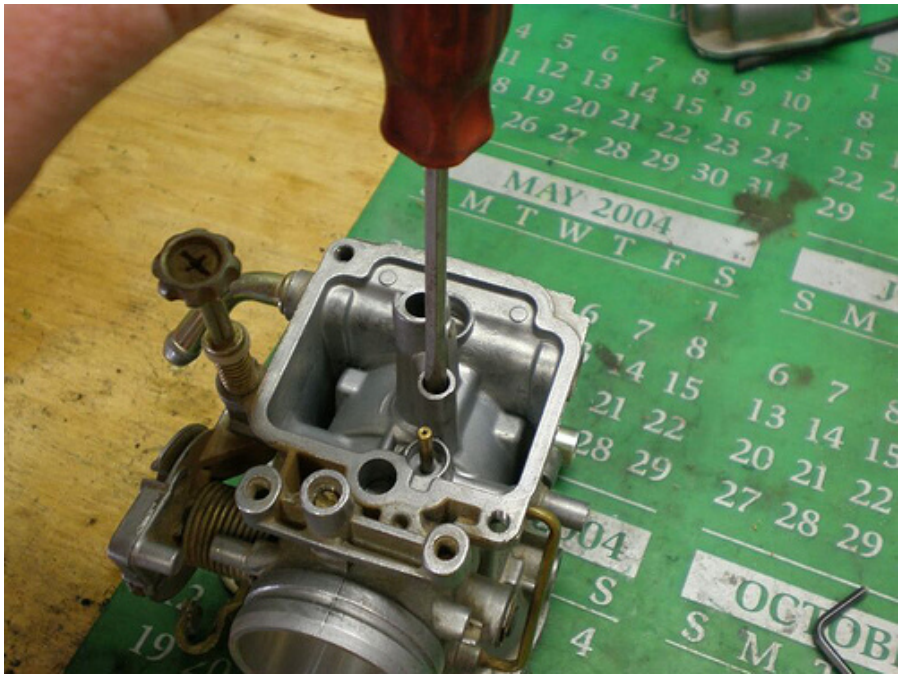
Pendant que vous regardez l’intérieur du support de boisseau, veuillez vous assurer que le joint torique (O-ring) ne soit pas resté coincé dans la partie inférieure.



Si oui, il est toujours dans le carburateur et doit être retiré.!
Vous devriez maintenant avoir le guide de boisseau et le puits d'aiguille posé sur votre espace de travail .



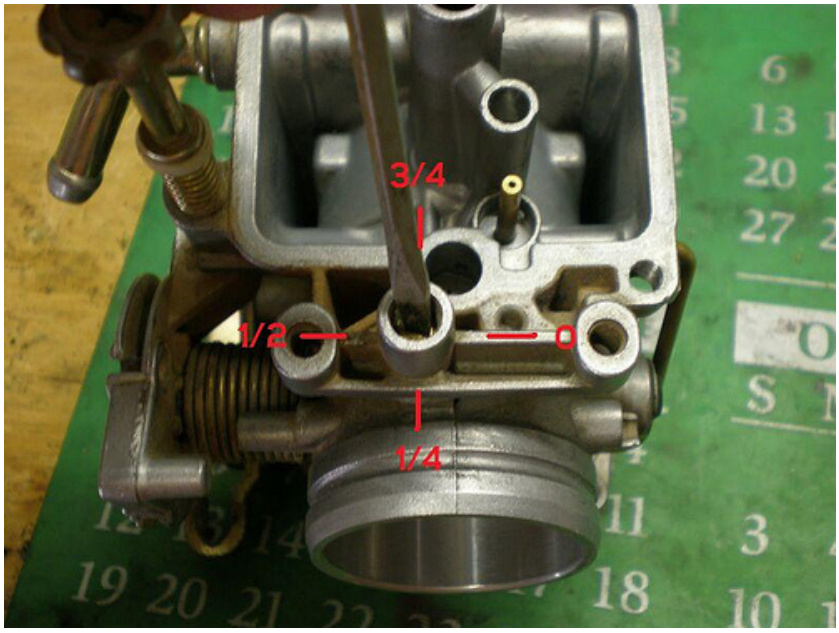
L'étape suivante est le retrait du gicleur de ralenti.



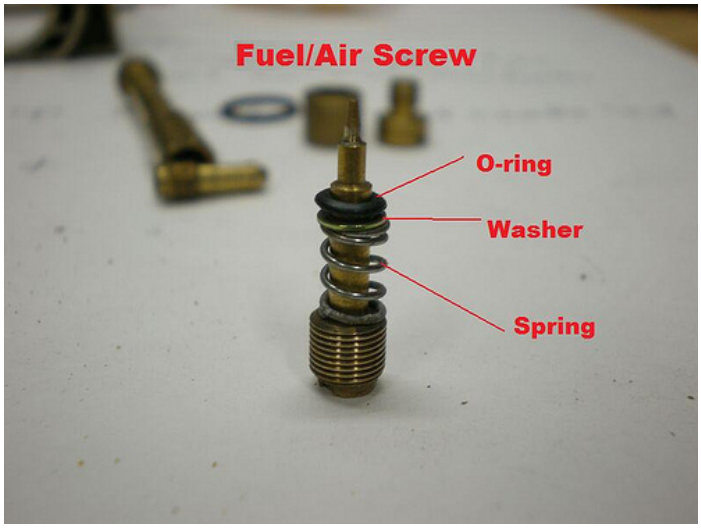
Vous aurez besoin d'un petit tournevis à tête plate mince pour y accéder, faites attention de ne pas essayer de forcer quoi que ce soit.

N'oubliez pas de mettre ce gicleur de ralenti dans un lieu sûr avec toutes les autres pièces de petites taille!

La prochaine chose que nous allons démonter est la vis de richesse.
Pour retirer cette vis, vous devez AVANT TOUT savoir à combien de tour elle est réglée. Cela vous indiquera de combien de tour il faudra pour la remettre à sa position initiale lors du remontage du carburateur. Utilisez le même tournevis que vous avez utilisé sur le gicleur de ralenti et commencer à compter les tours en tournant sur la DROITE sans forcer jusqu'à blocage.



Vous finirez probablement avec quelque chose comme 2-1/4 à 2-3/4. Lorsque vous avez votre nombre de tours, notez le quelque part pour ne pas oublier. Une fois que vous avez le numéro écrit, vous pouvez retirer la vis de richesse du carburateur. Veillez à ne pas perdre le ressort, la rondelle et le joint torique de la vis .



Vous devriez maintenant avoir une vis semblable à celle-ci. Je tiens également à ajouter que le remplacement de cette vis de richesse avec un produit sur mesure, la rend beaucoup plus facile à ajuster.

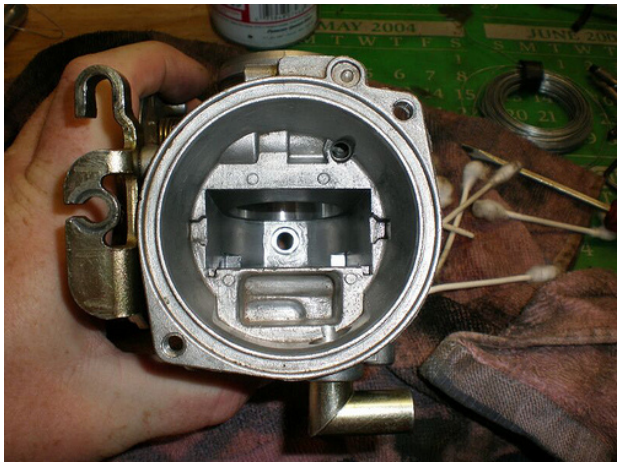
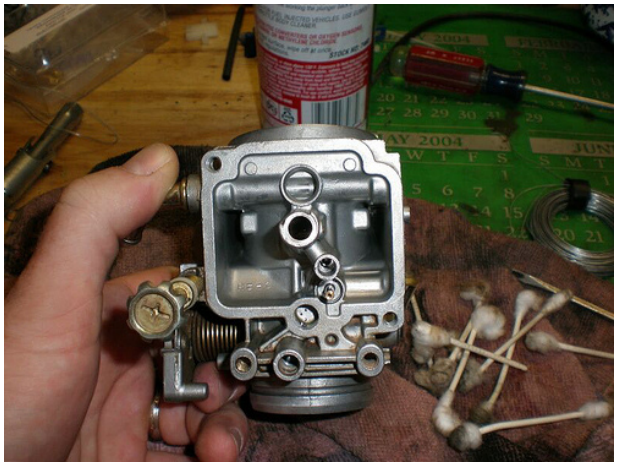
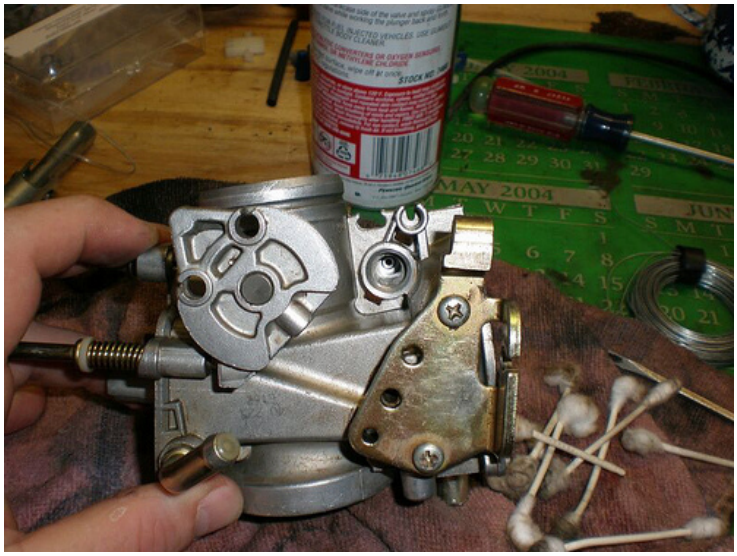
NETTOYAGE DES PIECES

Partie la plus longue et certainement la plus importante, le bon nettoyage de vos carburateurs sera la clef de votre réussite, pour cela vous devrez avoir un minimum de matériel:

- Air comprimé pour pulvériser et nettoyer tous les conduits (ex: gicleurs)
-

Selon la façon dont vous choisissez de nettoyer votre carburateur il y a quelques choses dont vous devrez vous assurer :
1) Vaporiser sur tous les gicleurs et confirmer que leur passage est exempte de saleté et de débris.
2) Pulvériser sur toutes les pièces et tous les passages du corps du carburateur.
3) Nettoyez toutes les pièces en plastique à l'eau chaude savonneuse.

Selon la façon dont vous nettoyez le carburateur, vous aurez besoin ou pas d'enlever cela. Je préconise un long bain dans le produit nettoyant pour celui-ci, donc je démonte le joint torique. Si vous choisissez de le démonter, juste faire attention.
J'ai tendance à être un peu paresseux et généralement juste déposer le corps de carburateur dans un bol de solvant de nettoyage une nuit, puis nettoyer l'intérieur le lendemain. J'ai l'habitude d'utiliser une serviette propre et neuve, et quelques coton-tiges pour les endroits difficiles à atteindre. Lors du nettoyage, n'oubliez pas de garder un œil sur toutes les pièces. Lorsque vous n'êtes pas en train de nettoyer, vous inspectez. Il faut s'assurer que tout va bien. si quelque chose est impair ou pas à sa place, arrêter et vérifier. les chances sont que vous pouvez trouver une photo ou quelque chose qui va vous aider. vous pouvez également juste poser une question, il ya des chances que quelqu'un vous réponde assez rapidement.
Lorsque vous avez terminé, le carburateur doit sembler neuf.

À ce stade du démontage tout ce que vous avez à faire c'est nettoyer en profondeur, puis le tour est joué. Il suffit de suivre les instructions en sens inverse pour tout remonter.

Note: La seule chose importante que vous devez savoir pour le remontage, c'est le puit d'aiguille. Lorsque vous avez réinstallé le support de lame et le puits d'aiguille (avec joint torique), vous devez vous assurez de l’alignement du puits d’aiguille avec la broche sur le corps du carburateur.

. Une fois en place, il sera glissé en plein dedans, si vous ne l’alignez pas correctement, le support de lame et le puits d'aiguille ne rentre pas dans le carburateur.

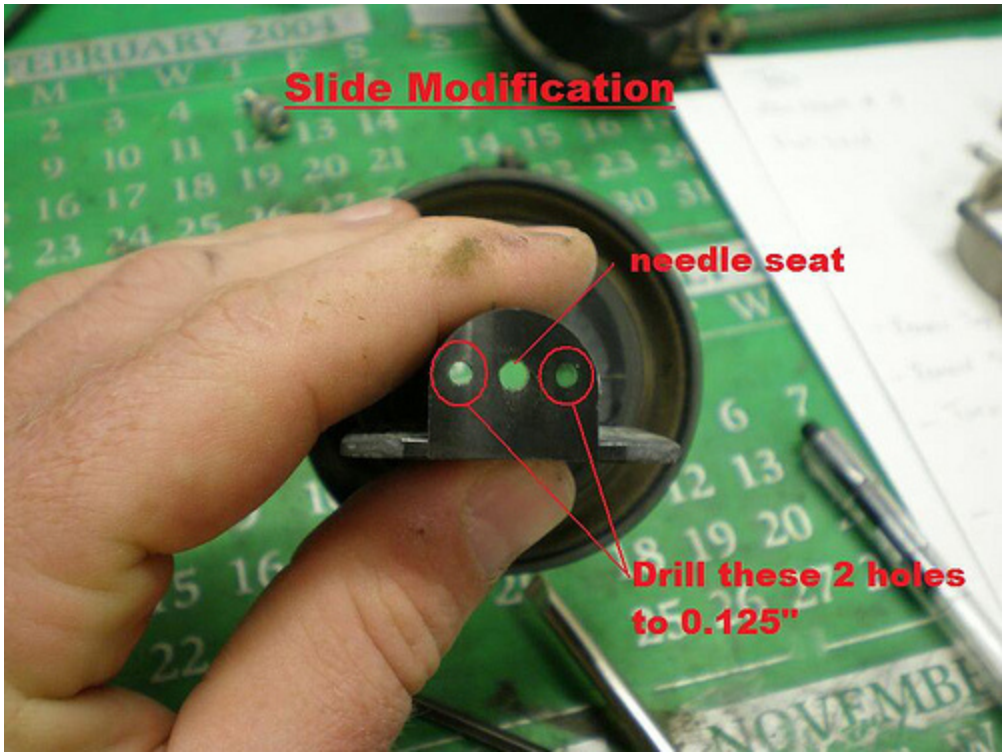
////////////////// ATTENTION LA PARTIE CI-DESSUS ENTRAINE DES MODIFICATIONS IRREVERSIBLES POUR VOS CARBURATEURS ET NOUS NE CONSEILLONS PAS D'EFFECTUER CES MODIFICATIONS A MOINS QUE VOUS AYEZ UNE VEILLE RAMPE A TESTER. LA TRADUCTION N'EST PAS ENCORE TERMINÉE ////////////////////////////

MODIFICATIONS CARBURATEUR

(Attention, A ne faire que si vous êtes sûr de vous car c'est une modification irréversible à ne pas faire au hasard!)

Percez soigneusement les 2 trous indiqués dans la figure 34.
Assurez-vous de ne pas percer le trou d'aiguille au centre!!
Les modifications suivantes ont été effectuées par
de nombreuses personnes (y compris moi-même) avec un grand
succès. Cela joue sur la capacité du carburateur
de «lever» le boisseau plus rapidement, ce qui augmente la
réponse à l'accélération. Certaines personnes ont des
Carburateur VC, ils n'ont pas de pompe de reprise,
et ne peut donc pas avoir la même réponse à l'accélérateur.
Pour répondre à cela, vous devez comprendre le but
de la pompe d'accélération et de ce fait un carburateur CV
t.
CARB-101 -
Qu'est-ce qui se passe lorsque vous ouvrez rapidement votre manette?
La réponse à cette question est à la fois la raison de la présence d'une
pompe d'accélération sur les carburateur FCR et l'idée derrière le
Carburateur VC.

Lorsque vous ouvrez rapidement la manette des gaz du carburateur, vous augmentez grandement le passages d'air à travers le carburateur en correspondance avec la position du papillon. Cela crée un creux momentanément parce que le système d'alimentation en carburant
n'a pas été en mesure de faire face à l'augmentation rapide de la circulation de l'air. La pompe d'accélération couvre ce injecter directement par-ment (squirting) un courant de combustible dans l'écoulement d'air sur l'ouverture du papillon rapide. Le carburateur CV, d'autre part, ne permet pas d'ouvrir le tiroir assez rapidement pour cre-mangé cette condition s'explique par le fait que le coulisseau est NON directement relié à la manette des gaz et s'appuie au contraire sur un changement dans la pression atmosphérique (de l'air en mouvement rapide dans le carburateur crée une pression élevée) pour soulever le chariot. cette processus prend un moment où la condition est maigre
évitée.
Figure 34



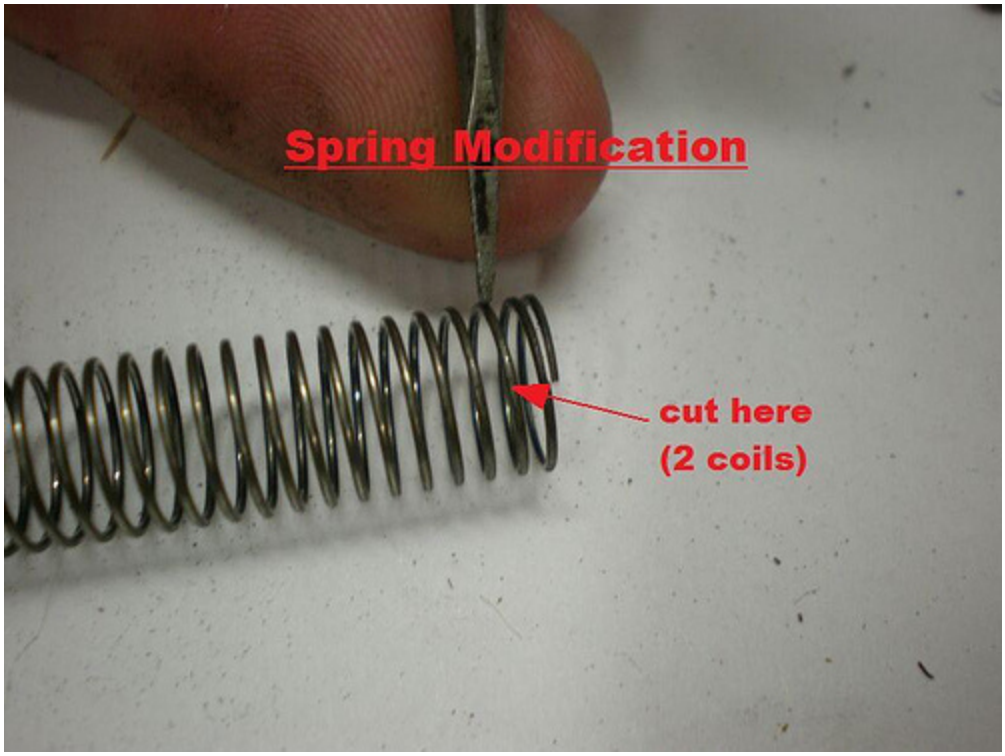
LA PRESSE-PRINTEMPS

La seconde manière est d'augmenter la puissance (diaporama) vitesse est de réduire la pression exercée sur la lame par le ressort. C'est ce qu'on appelle «l'écrêtage printemps "et consiste à couper 2 bobines hors du ressort.L'idée derrière cela est que le taux de ressort réduite permettra ouverture rapide résultant en plus nette d'étranglement

réponse.Pour effectuer ce mod il suffit de couper 2 bobines de l'extrémité dele ressort comme indiqué sur la figure 35.

MODIFICATION DU RESSORT

L'un des moyens par lesquels à réduire la quantité d' le temps de la pression atmosphérique est d'égaliser à augmenter la taille des trous à travers lesquels il passe. Il s'agit d'un équilibre entre la grande de trous égal à aucune vide, et est égal à peu lente réponse de l'accélérateur.
c'est le consensus général selon lequel la meilleure taille pour ces des trous est de 0,125 "
-Pour effectuer ce mod trouver le bon foret de taille,
Figure 35



La coupe du mod ressort est un très disputée mod. Certains le font, d'autres pas. Personnellement, je n'ai jamais fait mais a estimé que, puisque beaucoup avaient, et ont déclaré un montant positif résultats qu'elle devaient être inclus. Pour plus d'informations sur le dilemme du printemps, rendez-vous ADVRIDER où il ya une discussion approfondie qui culmine Creeper en donnant son $ .02. Vaut la peine d'être lu.

MODIFICATIONS BOITE A AIR

Maintenant que vous avez augmenter la capacité de votre carb d'obtenir du carburant dans le système plus rapidement, vous avez besoin d'assurez-vous que votre obtenir assez d'air ainsi. L'un des KTM fait des choses pour ces vélos pour les faire se rencontrer
Émissions de Californie est de les étouffer dans la boîte à air et l'usine maigre jet. Vous avez pris soin de la jet-tion, c'est maintenant le temps d'ouvrir la boîte à air.
Il ya 2 façons d'ouvrir la boîte à air;
1) Retirez le tuba du haut de la boîte à air. Cette est situé sous le siège et tirez avec une remorqueur. C'est encore une fois un sujet chaudement débattu. Certains disent
quitter le tuba, certains l'enlever. Je dis essayer à la fois les voies et voir ce que vous pensez, après tout, n'est-ce pas ce que son tout environ?
Les gicleurs principaux pour le travail mikuni BST-40 en glucides incréments de 2,5. Mon vélo est venu stock à 142,5. À partir de là, ils augmentent de 2,5, par exemple 145, 147.5, 150, 152,5, ... J'ai passé la plupart de mon temps à jets à 157,5. Je ne vais pas m'asseoir ici et vous dire ce qui est le mieux gicleur principal pour vos conditions. Investir du temps et de lire, je vous promets que d'autres ont eu les mêmes problèmes. Si vous ne pouvez pas trouver quelque chose, demandez. Il ya des chances que nous pouvons t'avoir très proche. Alors, assez parlé du gicleur principal. Le gicleur de ralenti a déjà été discuté. Si vous avez
fait la boîte à air mods, mod toboggan, et au printemps, alors vous Il faut utiliser le plus grand 47.5. assez simple et simple.
La seule autre option est l'aiguille. Il est chargé pour la gamme de gaz de gaz 1.4 à 3.4. Il s'agit d'un grand traiter avec l'aiguille et la position correctes clip. Plus LC4 proviennent stock dans le clip 3e. Pour enrichir le flux, abaisser le clip (figure 36). Cela permet de plus d'espace
autour de l'aiguille dans le puits d'aiguille, ce qui permet de plus du combustible dans l'air. De se pencher l'aiguille, soulever le clip. Assurez-vous que pendant que vous faites cela, vous ne perdez pas tout pièces!
2) Retirez le panneau latéral gauche de la moto et retirez le couvercle en plastique. Remplacer cette couverture avec le KTM Racing Airbox Cover (pn # 58406003200). Cette Je crois que c'est l'un des meilleurs mods qui peut être fait pour cette moto. Le facteur sourire par rapport au dollar favorise fortement les sourires. C'est un mod très simple qui consiste à
retirer une pièce et en le remplaçant par l'autre. Je ont aussi vu beaucoup de gens courent avec juste la boîte à air couvrir et aucune pièce en plastique côté. C'est juste une autre
option possible pour vous. J'ai choisi contre elle en raison de la zones élevées de poussière ici, mais peut-être pour vous ...

AIGUILLES BST--40-

Si vous venez de faire les mods ci-dessus ou venez d'acheter votre vélo et la nécessité de remédier à la horribles réglages d'usine de vaches maigres, c'est l'endroit pour vous.
Ce carburateur est sooooooooooooooo pardonner avec elle paramètres. Une fois que vous

trouver le sweet spot, bon pour votre presque partout. Un des avantages réels à avoir cette teneur en glucides, c'est que vous pouvez partir pour votre aventure à 4000 pieds et à la fin à 11.000 pieds et j'ai toujours le jet-même tion. Je vous mets au défi d'essayer cela avec un carburateur FCR, il serait être en train de mourir avant de toucher 8.500 pieds
Figure 36

Le pointeau (figure 37) - Est-ce le plus grand effet être-entre 1/4 et 3/4 d'étranglement. Il est attaché directement à l'du papillon des gaz. Que le papillon des gaz est ouvert ou fermé roulé l'aiguille se déplace à travers les jets jet aiguille creuse exposer les différentes sections de profil du pointeau de à alésage intérieur du jet aiguille.
Figure 37

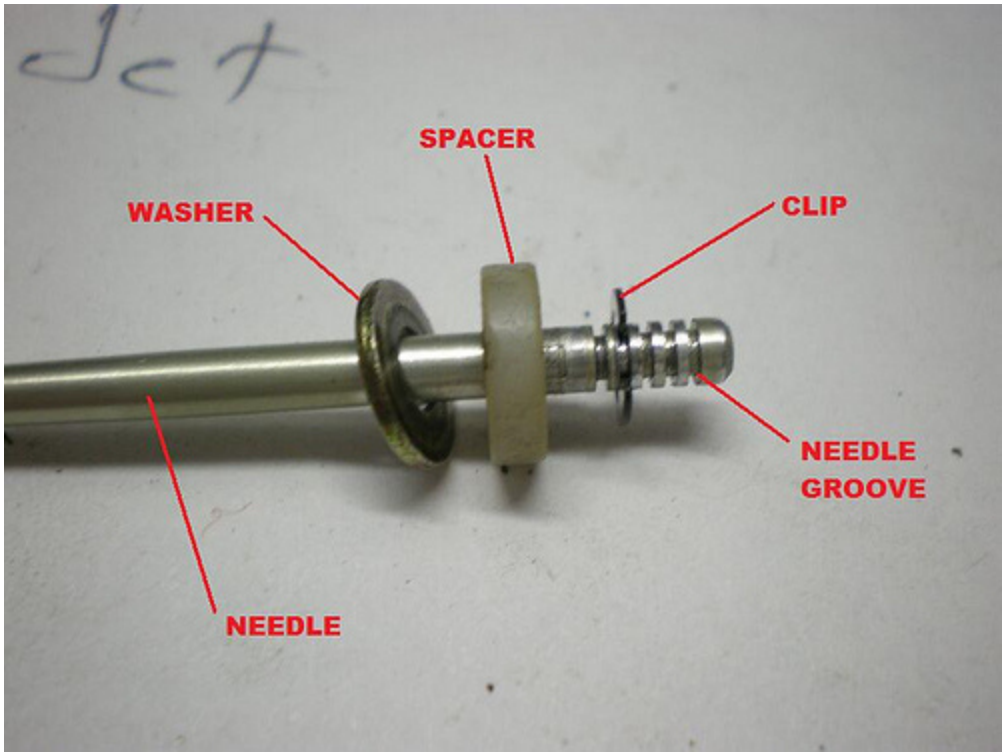
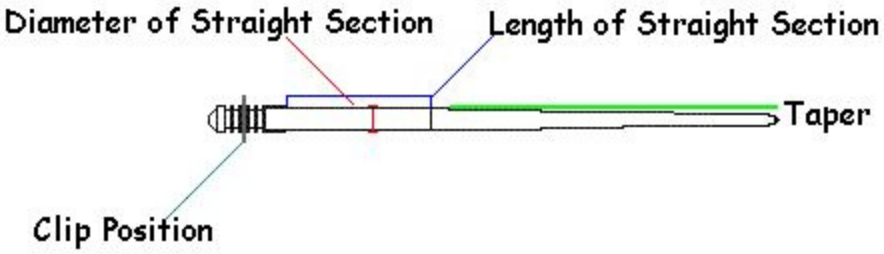


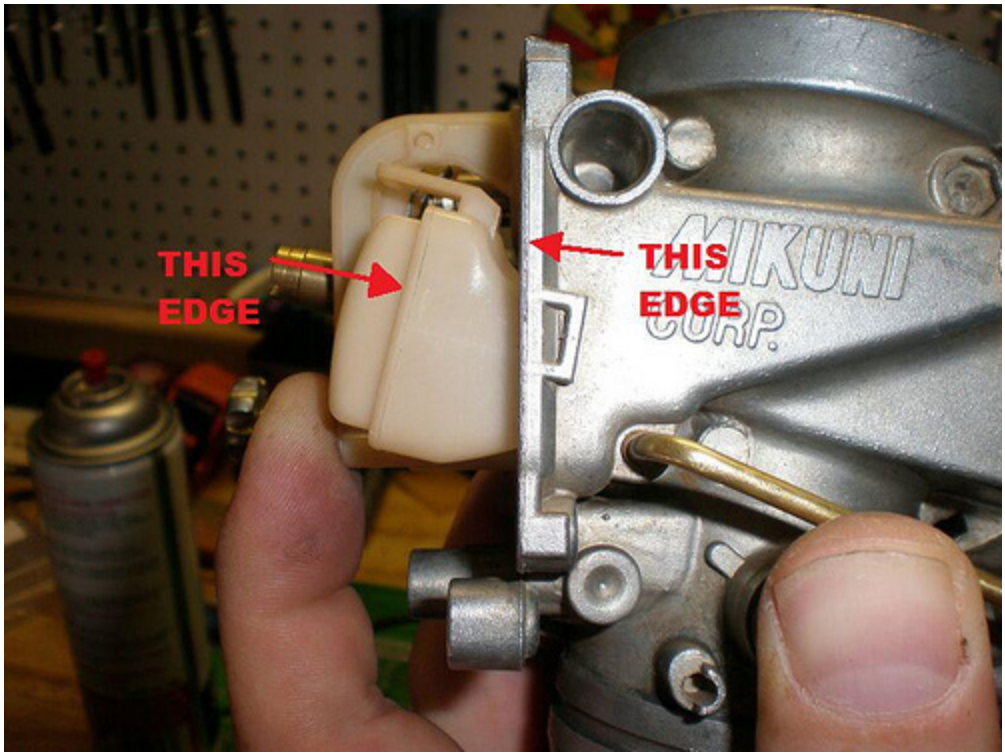
Figure 39

Six éléments majeurs de déterminer l'effet du pointeau surd'alimentation en carburant - le diamètre de la partie droite, l'longueur de la section droite, conique du pointeau, leposition du clip, et le nombre de cônes et de la longueurde chaque section conique (figure 38). Le nombre de ta-pers n'est normalement pas changé de ce qui a été fournide l'usine.
Figure 38



HAUTEUR DES FLOTTEURS

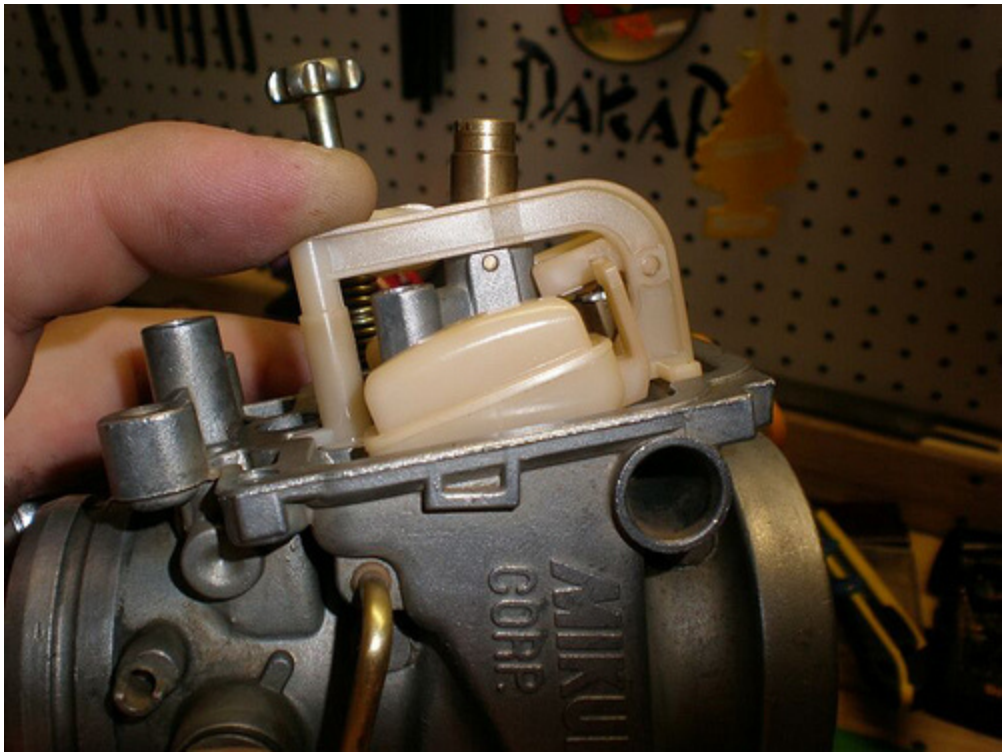
L'un des autres facteurs importants qui peuvent causer des problèmes avec le carburateur BST est une hauteur du flotteur mal réglée. Il en résulte des dysfonctionnements, de mauvaises performances et une surconsommation d'essence.
Pour régler précisément la hauteur du flotteur, vous devez tenir (appuyer légèrement avec l'index) l'ensemble du bloc flotteurs installé sur le carburateur. Vous essayez ensuite d'aligner en penchant le carburateur les 2 bords (edges) pour former une ligne parallèle.



En penchant légèrement le carburateur, le flotteur déposez-les dans le ol. quand cela arrive, vous voulez les 2 bords de la figure 40 à droite.

Si vous ne regardez pas directement, réglez l'onglet que le poids du flotteur repose sur et puis essayer de nouveau.
Cela peut être frustrant. Prenez votre temps et assurez-vous de le faire

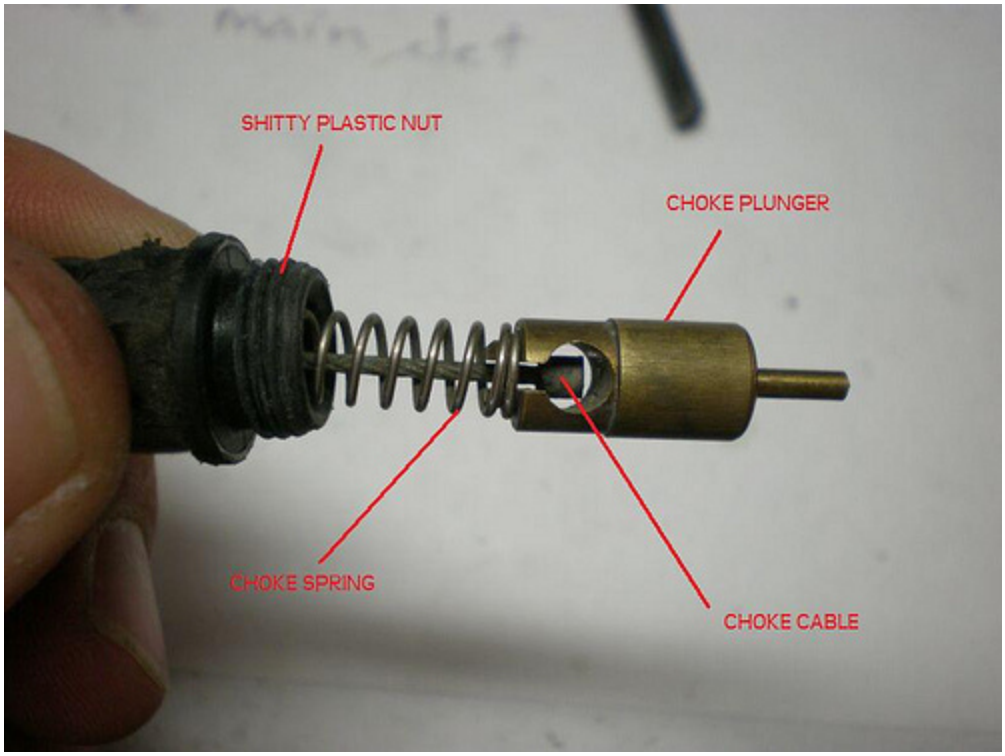
droite. Si non, vous le ferez à nouveau. Soyez attentif à ne pas paniquer lorsque le flotteur tombe tout le chemin po Si vous tournez la teneur en glucides tout le chemin, il va sombrer dans tel qu'illustré à la figure 41. aventure passionnante dans l'entretien. Je rec-mandons que vous prenez une bière froide et de célébrer votre succès. Après tout, quel est le pire qui pourrait arriver?



LE STARTER

Le starter sur le BST-40 est bien connu pour la bande-ping sur. Les bandes de $ Hitt-y écrou en plastique si vous regardent même moins drôle. Le problème, c'est que si ce n'est pas scellé ainsi, il peut créer un problème. Assurez-vous que vous êtes vous apprendre à sceller correctement et complètement quand ren-au point mort.

Figure 42



Si vous êtes un de ceux qui ne dépouiller que l'écrou, ne pas vous inquiétez pas. vous pouvez en acheter un nouveau, mais bien sûr le prix ne cesse d'augmenter.

Référence: 58431050000
Description: VIS M12 STARTSYSTEMN
Vente au détail: 7,16 $
Eh bien mes amis, qui nous amène à la fin d'un autre

Liens utiles:

- http://www.triumph-t3-passion.info/New ... 9&start=20

Par Didier11r :
Deux énormes catalogues US avec des pièces détachées pour MIKUNI et KEIHIN :
- K&L SUPPLY ici http://www.klsupply.com/
- SUDCO ici http://www.sudco.com/CatalogPDF.html
SUDCO fournit également en ligne un tarif au format excel.

On ne peut pas commander directement, mais il suffit de relever soit la référence K&L soit la référence MIKUNI donnée par SUDCO et d'injecter cette référence dans google ou ebay pour trouver à acheter ; perso j'ai essayé qqs réf K&L et MIKUNI sur ebay.com, et on trouve. On trouve notamment des membranes pour nos motos bien moins chères que ce que nous connaissons.

Autres trouvailles :
- un manuel MIKUNI en anglais pour la série des VM
http://didier.clergue.free.fr/gsxr/docs ... manual.pdf
- un certain Laramie LC4 a publié la présente "Bible" (en Anglais) pour le BST40, difficile à trouver au format pdf
http://didier.clergue.free.fr/gsxr/docs ... tbible.pdf

TABLEAU DE CONFIGURATION (ORIGINE ET CUSTOMISATION) QUI FONCTIONNENT:

MODELE	1100 GSXR (w) GU 75D	
CARBURATEUR(S)	MIKUNI BST 40 SS	
BOITE A AIR	Origine	
FILTRE A AIR	Origine	
GP	127,5	
GR	40	
AIGUILLE		
HAUTEUR FLOTTEUR		
DIVERS		