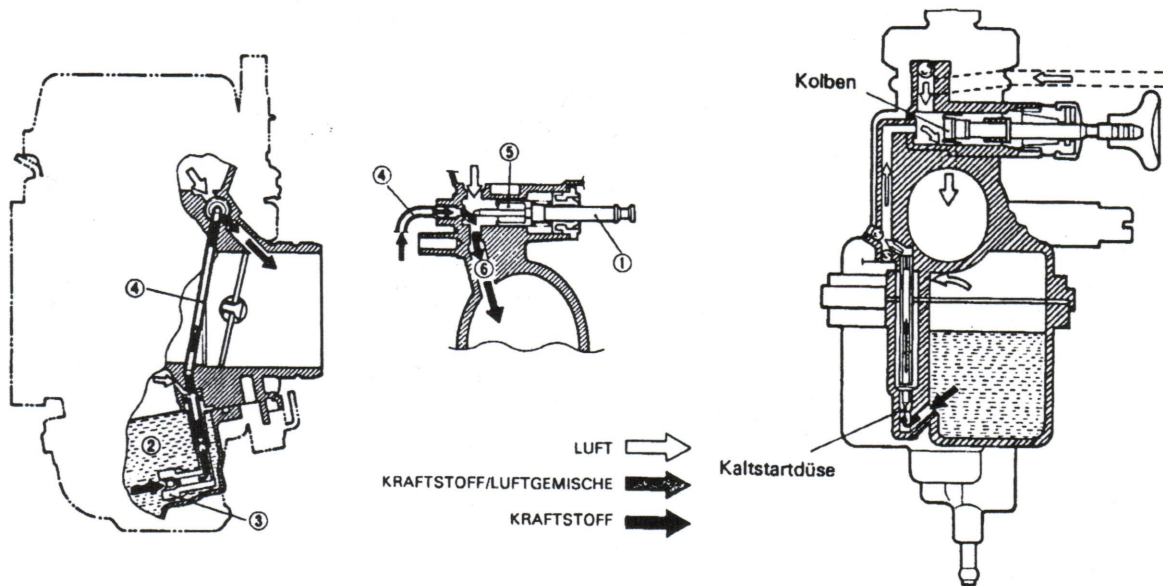


## B. Vergaseraufbau

### Kaltstarteinrichtung

Eine Kaltstarteinrichtung wird benötigt, damit trotz der geringen Anlaßdrehzahl und der Kondensatbildung des Kraftstoffs an den kalten Wänden des Ansaugkanals ein zündfähiges Kraftstoff-Luftgemisch in den Zylinder gelangt.

Bei Motorradvergasern wird heute fast immer ein sog. Start-Vergaser verwendet. Dieser arbeitet wie ein separater kleiner Vergaser, wird durch Öffnen des Kaltstartventils ⑤ betätigt und liefert zusätzlich zum Leerlaufgemisch ein fettes Kraftstoff-Luftgemisch, um den Kaltstartvorgang zu gewährleisten.



Die Menge des Starterkraftstoffs wird durch die **Starterkraftstoffdüse** ③ bestimmt, die sich immer im unteren Bereich der Schwimmerkammer befindet.

Sie kann in einer Bohrung im Schwimmerkammerdeckel eingepreßt sein oder befindet sich bei Vergasern mit kompakten Schwimmereinsätzen unten seitlich im Schwimmerrahmen.

Bei einigen Vergasertypen ist sie in das Vergasergehäuse eingepreßt oder geschraubt.

Von der Starter-KST-Düse fließt der Kraftstoff durch das Startertauchrohr, wird darin mit Luft vorverschäumt (Emulsionsbildung) und dadurch feiner zerstäubbar.

Der vorverschäumte Starter-KST wird durch den **Starterkraftstoffkanal** ④ zum **Kaltstartventil** ⑤ gesaugt.

Dort vermischt er sich mit dem Luftstrom im Kaltstartventil, durch den der zum Ansaugen des Kraftstoffs erforderliche Venturieffekt erzeugt wird und gelangt als Kraftstoff-Luftgemisch durch die **Austrittsbohrung** ⑥ hinter dem Gasschieber bzw. der Drosselklappe in den Ansaugkanal.