



(10) **DE 10 2006 032 475 B4** 2016.10.20

(12)

Patentschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2006 032 475.7**
(22) Anmeldetag: **13.07.2006**
(43) Offenlegungstag: **17.01.2008**
(45) Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: **20.10.2016**

(51) Int Cl.: **F02M 17/12 (2006.01)**

Innerhalb von neun Monaten nach Veröffentlichung der Patenterteilung kann nach § 59 Patentgesetz gegen das Patent Einspruch erhoben werden. Der Einspruch ist schriftlich zu erklären und zu begründen. Innerhalb der Einspruchsfrist ist eine Einspruchsgebühr in Höhe von 200 Euro zu entrichten (§ 6 Patentkostengesetz in Verbindung mit der Anlage zu § 2 Abs. 1 Patentkostengesetz).

(62) Teilung in:
10 2006 063 035.1

(73) Patentinhaber:
Andreas Stihl AG & Co. KG, 71336 Waiblingen, DE

(74) Vertreter:
**Patentanwälte Dipl.-Ing. Walter Jackisch &
Partner mbB, 70192 Stuttgart, DE**

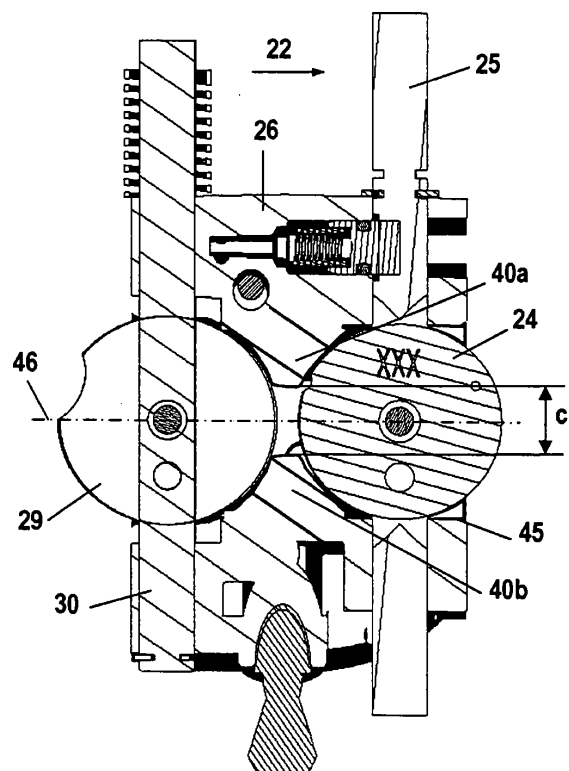
(72) Erfinder:
**Eberhardt, Maximilian, Dipl.-Ing., 73732
Esslingen, DE; Schlauch, Patrick, Dipl.-Ing., 73730
Esslingen, DE**

(56) Ermittelter Stand der Technik:

DE	101 60 539	A1
DE	103 45 653	A1
DE	10 2004 009 310	A1
JP	2001- 295 652	A

(54) Bezeichnung: **Vergaser**

(57) Hauptanspruch: Vergaser mit einem Vergaserkörper (26), in dem ein Abschnitt (18) eines Ansaugkanals (44) eines Verbrennungsmotors ausgebildet ist, wobei in den Ansaugkanalabschnitt (18) mindestens eine Kraftstofföffnung (27, 28) mündet und in dem Ansaugkanalabschnitt (18) eine Drosselklappe (24) schwenkbar gelagert ist, wobei die Drosselklappe (24) in vollständig geöffneter Stellung den Ansaugkanal (44) im Bereich der Drosselklappe (24) derart in einen Gemischkanal (21) und einen Zuführkanal (8) teilt, daß in vollständig geöffneter Stellung der Drosselklappe (24) im Zuführkanal (8) Verbrennungsluft mit einem Kraftstoffanteil strömt, der geringer als der Kraftstoffanteil im Gemischkanal (21) ist, und wobei in dem Ansaugkanalabschnitt (18) mindestens ein Trennwandabschnitt vorgesehen ist, der zwischen dem Zuführkanal (8) und dem Gemischkanal (21) verläuft, wobei der Trennwandabschnitt am Vergaserkörper (26) angeformt ist, dadurch gekennzeichnet, daß zwei Trennwandabschnitte zwischen der Drosselklappe (24) und der Chokeklappe (29) angeordnet sind, die von der Kanalwand (45) des Ansaugkanalabschnitts (18) aufeinander zu ragen.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Vergaser der im Oberbegriff des Anspruchs 1 angegebenen Gattung.

[0002] Aus der DE 103 45 653 A1 ist ein Vergaser bekannt, der eine Drosselklappe besitzt. Um den Ansaugkanal in vollständig geöffneter Stellung der Drosselklappe in einen Gemischkanal und einen Luftkanal zu trennen, ist vorgesehen, daß in den Ansaugkanal ein Trennwandabschnitt eingeschoben wird.

[0003] Aus der DE 101 60 539 A1 ist ein Vergaser mit Drosselklappe und Chokeklappe bekannt. Zwischen der Drosselklappe und der Chokeklappe erstreckt sich ein Trennwandabschnitt, der den Zuführkanal und den Gemischkanal trennt.

[0004] Aus der DE 10 2004 009 310 A1 und der JP 2001-295652 A gehen Vergaser hervor, die keine Chokeklappe im Ansaugkanal zeigen. Stromauf der Drosselklappe ist jeweils ein Trennwandabschnitt angeordnet.

[0005] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Vergaser der gattungsgemäßen Art zu schaffen, der einfach herstellbar ist.

[0006] Diese Aufgabe wird durch einen Vergaser mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

[0007] Dadurch, daß der Trennwandabschnitt am Vergaserkörper angeformt ist, sind keine zusätzlichen Bauteile notwendig. Der Vergaserkörper und der Trennwandabschnitt können in einem Herstellungsschritt ausgebildet werden. Dadurch, daß der Trennwandabschnitt am Vergaserkörper angeformt ist, kann der Trennwandabschnitt gegenüber der Ansaugkanallängsachse auf einfache Weise auch geneigt ausgebildet werden.

[0008] Vorteilhaft ist der Vergaserkörper in einem Gußverfahren hergestellt und die Trennwandabschnitte sind an dem Vergaserkörper angegossen. Bei der Herstellung des Vergaserkörpers in einem Gußverfahren können einzelne Funktionsbereiche des Vergasers, beispielsweise ein Venturi im Ansaugkanal, bereits so hergestellt werden, daß eine Nachbearbeitung nicht mehr notwendig ist. Für die Herstellung der Trennwandabschnitte ist kein separater Herstellungsschritt mehr notwendig. Das Anformen der Trennwandabschnitte am Vergaserkörper ist insbesondere für einen Vergaser vorteilhaft, bei dem bezogen auf die Strömungsrichtung im Ansaugkanal stromauf der Drosselklappe eine Chokeklappe in dem Ansaugkanalabschnitt schwenkbar gelagert ist. Die Trennwandabschnitte sind dabei in Strömungsrichtung vorteilhaft zwischen der Drosselklappe und der Chokeklappe angeordnet. Der Bereich zwischen Drosselklappe und Chokeklappe ist in Längsrichtung

des Vergasers nur dann zugänglich, wenn die Drosselklappe oder die Chokeklappe noch nicht montiert sind. Ein Einschieben eines Trennwandabschnitts in einen Bereich zwischen Drosselklappe und Chokeklappe erfordert deshalb eine vorgegebene Fertigungsreihenfolge, so daß die Montage erschwert wird. Der Bereich zwischen Drosselklappe und Chokeklappe wird üblicherweise nach der Herstellung in einem Gußverfahren nicht mehr spanend bearbeitet, so daß weitere Bearbeitungsschritte durch die Trennwandabschnitte nicht erschwert oder behindert werden.

[0009] Insbesondere wird im Ansaugkanalabschnitt ein Venturi ausgebildet und mindestens ein Trennwandabschnitt in Strömungsrichtung gesehen auf der Höhe des Venturi angeordnet. Im Bereich des Venturi findet keine Nachbearbeitung des Ansaugkanalabschnitts statt, so daß eine Behinderung der spannenden Bearbeitung des Vergaserkörpers durch den Trennwandabschnitt nicht gegeben ist. Im Bereich des Venturis wird dem Ansaugkanal Kraftstoff zugeführt. In diesem Bereich ist es deshalb wünschenswert, den Übertritt von Kraftstoff in den Zuführkanal zu beschränken oder zu verhindern. Ein zwischen Drosselklappe und Chokeklappe angeordneter Trennwandabschnitt kann die dem Zuführkanal zugeführte Kraftstoffmenge erheblich verringern.

[0010] Vorteilhaft ist mindestens ein Trennwandabschnitt als Strömungsleitelement ausgebildet. Die Ausbildung des Trennwandabschnitts als Strömungsleitelement erlaubt eine definierte Beeinflussung der Strömungsverhältnisse in dem Ansaugkanalabschnitt. Das Strömungsleitelement ist dabei vorteilhaft so ausgebildet, daß Kraftstoff nicht in den Zuführkanal gelangt. Gleichzeitig beeinflußt das Strömungsleitelement die Druckverhältnisse im Gemischkanal und im Zuführkanal vorteilhaft so, daß sich die größte Drosselung des Strömungsquerschnitts im Bereich der Hauptkraftstofföffnung bzw. des Venturis einstellt und nicht durch die Drosselwelle erzeugt wird. Dies kann durch entsprechende Formgebung des Strömungsleitelements erreicht werden. Vorteilhaft besitzt das Strömungsleitelement an der dem Gemischkanal zugewandten Seite ein Strömungsprofil. Zweckmäßig verkleinert das Strömungsprofil den Strömungsquerschnitt im Gemischkanal in Strömungsrichtung zunehmend. Das Strömungsleitelement verhindert dadurch eine sprunghafte Verringerung des Strömungsquerschnitts an der Drosselwelle. Dadurch wird der Strömungswiderstand im Bereich der Drosselwelle verringert. Die größte Drosselung des Gemischkanals kann dadurch im Bereich eines Venturis erzielt werden.

[0011] Es ist vorgesehen, daß zwei Trennwandabschnitte zwischen Drosselklappe und Chokeklappe angeordnet sind, die von der Kanalwand des Ansaugkanalabschnitts aufeinander zu ragen. Dies ist ins-

besondere dann vorteilhaft, wenn ein durchgehender Trennwandabschnitt aufgrund der geringen Wandstärken in einem mittleren Bereich im Gußverfahren nur schwierig herstellbar ist. Mit den von der Kanalwand ins Innere des Ansaugkanals ragenden Trennwandabschnitten läßt sich eine ausreichende Beeinflussung der Strömung im Ansaugkanalabschnitt erzielen. Dadurch kann ein Übertritt von Kraftstoff in den Zuführkanal in ausreichendem Maße vermieden werden. Die Trennwandabschnitte besitzen dabei insbesondere einen Abstand zueinander.

[0012] Ausführungsbeispiele der Erfindung werden im Folgenden anhand der Zeichnungen erläutert. Es zeigen:

[0013] Fig. 1 eine schematische Darstellung eines Zweitaktmotors mit Vergaser,

[0014] Fig. 2 eine vergrößerte, schematische Darstellung eines nicht erfindungsgemäßen Vergasers im Längsschnitt,

[0015] Fig. 3 einen Schnitt durch den nicht erfindungsgemäßen Vergaser aus Fig. 3 entlang der Linie III-III in Fig. 2,

[0016] Fig. 4 einen Schnitt durch ein Ausführungsbeispiel eines Vergasers auf der Höhe der Linie III-III in Fig. 2.

[0017] Fig. 1 zeigt schematisch einen Verbrennungsmotor, nämlich einen Zweitaktmotor 1. Der Zweitaktmotor 1 ist als Einzylinder-Zweitaktmotor ausgebildet und dient insbesondere zum Antrieb des Werkzeugs eines handgeführten Arbeitsgerätes wie eines Trennschleifers, einer Motorsäge, eines Freischneiders oder dergleichen. Der Zweitaktmotor 1 besitzt einen Zylinder 2, in dem ein Brennraum 3 ausgebildet ist. Der Brennraum 3 ist von einem im Zylinder 2 hin- und hergehend gelagerten Kolben 5 begrenzt. Der Kolben 5 treibt über ein Pleuel 6 eine in einem Kurbelgehäuse 4 drehbar gelagerte Kurbelwelle 7 an.

[0018] Der Zweitaktmotor 1 besitzt einen Ansaugkanal 44, der über einen Vergaser 17 mit einem Luftfilter 31 verbunden ist. In dem Luftfilter 31 ist Filtermaterial 32 angeordnet, das die in den Ansaugkanal 44 angesaugte Verbrennungsluft filtert. Der Ansaugkanal 44 ist stromab des Vergasers 17 von einer Trennwand 19 in einen Gemischkanal 21 und einen Zuführkanal 8 geteilt.

[0019] Bei Vollastbetrieb führt der Zuführkanal 8 Verbrennungsluft mit einem Anteil von Kraftstoff, der geringer als der Kraftstoffanteil im Gemischkanal 21 ist. Vorteilhaft ist die Verbrennungsluft im Zuführkanal 8 kraftstoffarm oder weitgehend kraftstofffrei. Der Gemischkanal 21 mündet mit einem Gemischeinlaß 20

am Zylinder 2. Der Gemischeinlaß 20 ist vom Kolben 5 schlitzzesteuert und im Bereich des oberen Totpunkts des Kolbens 5 zum Kurbelgehäuse 4 hin geöffnet. Der Zuführkanal 8 mündet an einem Kanaleinlaß 9 am Zylinder 2, der in jeder Stellung des Kolbens 5 vom Kolben 5 zum Brennraum 3 und zum Kurbelgehäuse 4 hin verschlossen ist.

[0020] Aus dem Brennraum 3 wird führt ein Auslaß 10 für Abgase. In den Brennraum 3 ragt eine Zündkerze 11, die Kraftstoff/Luft-Gemisch im Brennraum 3 zündet. Der Zweitaktmotor 1 besitzt vier Überströmkanäle 12, 15, die symmetrisch zu der Schnittebene in Fig. 1 am Zylinder 2 angeordnet sind. Die beiden einlaßnahen Überströmkanäle 12 münden mit Überströmfenstern 13 in den Brennraum 3. Die auslaßnahen Überströmkanäle 15 münden mit Überströmfenstern 16 in den Brennraum 3. Der Kolben 5 besitzt mindestens eine Kolbentasche 14, die im Bereich des oberen Totpunkts des Kolbens 5 den Kanaleinlaß 9 mit den Überströmfenstern 13 und 16 verbindet, so daß Verbrennungsluft aus dem Zuführkanal 8 in die Überströmkanäle 12 bis 15 einströmen kann.

[0021] In dem Vergaser 17 ist ein Ansaugkanalabschnitt 18 ausgebildet, in dem ein Drossелеlement, nämlich eine Drosselklappe 24, schwenkbar gelagert ist. Die Drosselklappe 24 ist an einer Drosselwelle 25 angeordnet. Die Trennwand 19 ragt bis in den Bereich der Drosselklappe 24. Die Trennwand 19 besitzt eine Anlagefläche 35, an der die Drosselklappe 24 in vollständig geöffneter Stellung anliegt. Im Bereich der Drosselklappe 24 münden Nebenkraftstofföffnungen 27 in den Gemischkanal 21.

[0022] Im Ansaugkanal 44 strömt Verbrennungsluft vom Luftfilter 31 zum Zweitaktmotor 1 in Strömungsrichtung 22. Im Ansaugkanalabschnitt 18 ist bezogen auf die Strömungsrichtung 22 stromauf der Drosselklappe 24 eine Chokeklappe 29 angeordnet, die mit einer Chokewelle 30 schwenkbar gelagert ist. In einem Bereich zwischen der Chokewelle 30 und der Drosselwelle 25 ist im Ansaugkanalabschnitt 18 ein Venturi 23 ausgebildet, an dem der Strömungsquerschnitt im Ansaugkanalabschnitt verengt ist. Im Bereich des Venturi 23 mündet eine Hauptkraftstofföffnung 28 in den Gemischkanal 21. In Strömungsrichtung zwischen der Chokeklappe 29 und der Drosselklappe 24 ist ein Trennwandabschnitt angeordnet, der als Strömungsleitelement 40 ausgebildet ist.

[0023] In Fig. 2 ist der Vergaser 17, der als Membranvergaser ausgebildet ist, vergrößert gezeigt. Der Vergaser 17 besitzt einen Vergaserkörper 26, in dem der Ansaugkanalabschnitt 18 ausgebildet ist. Ist die Drosselklappe 24 wie in Fig. 2 gezeigt in ihrer vollständig geöffneten Stellung, so trennt die Drosselklappe 24 den Ansaugkanalabschnitt 18 im Bereich der Drosselklappe 24 in den Zuführkanal 8 und den Gemischkanal 21. In Fig. 2 ist der Gemischkanal 21

entgegen der Darstellung in **Fig. 1** oben angeordnet. In den Gemischkanal **21** münden die Kraftstofföffnungen **27** und **28**, die von einer kraftstoffgefüllten Regelkammer **34** gespeist sind. Der Kraftstoff wird aus der Regelkammer **34** über die Kraftstofföffnungen **27**, **28** in Abhängigkeit des im Ansaugkanalabschnitt **18** herrschenden Unterdrucks in den Ansaugkanal **44** angesaugt. Die Regelkammer **34** ist über eine Regelmembran **37** von einer Kompensationskammer **38** getrennt. Die Kompensationskammer **38** kann mit der Umgebung oder der Reinseite des Luftfilters **31** verbunden sein. Die Regelmembran **37** betätigt über einen Hebelmechanismus ein Einlaßventil **36**. Im Vergaserkörper **26** ist außerdem eine Kraftstoffpumpe **33** angeordnet, die Kraftstoff zum Einlaßventil **36** und zur Regelkammer **37** fördert. Zur Einstellung der den Nebenkraftstofföffnungen **27** zugeführten Kraftstoffmenge ist eine Leerlaufstellschraube **39** vorgesehen.

[0024] Die Drosselklappe **24** ist mit einer Schraube **43** an der Drosselwelle **25** festgelegt. Der Kopf **47** der Schraube **43** verengt den Strömungsquerschnitt im Gemischkanal **21** und stellt eine Drosselstelle dar. Auch die Drosselwelle **25** ragt in den Gemischkanal **21** und bildet eine Drossel. Dies kann dazu führen, daß die Strömung im Gemischkanal **21** in vollständig geöffneter Stellung der Drosselklappe **24** im Bereich der Drosselwelle **25** stärker gedrosselt wird als im Bereich des Venturis **23**. Dies ist unerwünscht, da im Bereich des Venturis **23** die stärkste Drosselung und damit der größte Unterdruck herrschen soll, um eine ausreichende Zufuhr von Kraftstoff zu gewährleisten. In Strömungsrichtung **22** zwischen der Chokeklappe **29** und der Drosselklappe **24** ist ein Strömungsleitelement **40** angeordnet, das die durch die Drosselwelle **25** und den Kopf **47** der Schraube **43** im Gemischkanal **21** erzeugte Drosselung verringert. Hierzu besitzt das Strömungsleitelement **40** ein Strömungsprofil **41** auf der dem Gemischkanal **21** zugewandten Seite. Es kann vorgesehen sein, daß auch auf der dem Zuführkanal **8** zugewandten Seite ein Strömungsprofil am Strömungsleitelement **40** ausgebildet ist, um die Strömungsverhältnisse im Ansaugkanal **44** zu beeinflussen. Das Strömungsprofil **41** ist rampenförmig ausgebildet und verkleinert den Strömungsquerschnitt im Gemischkanal **21** zunehmend in Strömungsrichtung **22**. In Strömungsrichtung **22** gesehen ragt das Strömungsleitelement **41** zunehmend in den Gemischkanal **21** hinein. An der der Drosselwelle **25** zugewandten Seite besitzt das Strömungsleitelement **41** eine senkrecht zu einer Ansaugkanallängsachse **46** gemessene Dicke d , die größer als die in gleicher Richtung gemessene Dicke f der Drosselklappe **24** und der Dicke f der Chokeklappe **29** und kleiner als die in gleicher Richtung gemessene Dicke e der Drosselwelle **25** im Bereich der Schraube **43** einschließlich des Kopfs **47** der Schraube **43** ist. Die Dicke d beträgt vorteilhaft das 2fache bis 4fache der Dicke f der Drosselklappe **24** und das 0,3fache bis 0,8fache der Dicke e der Drosselwelle **25**. Die Ansaugkanallängsachse

46 verläuft parallel zur Strömungsrichtung **22** in der geometrischen Mitte der Strömungsquerschnitte des Ansaugkanals **44**. Auch die Drosselklappe **29** ist mit einer Schraube **42** an der Drosselwelle **30** festgelegt.

[0025] Wie der Schnitt in **Fig. 3** zeigt, erstreckt sich das Strömungsleitelement **40** über die gesamte senkrecht zur Ansaugkanallängsachse **46** in der Ebene von Drosselwelle **25** und Chokewelle **30** gemessenen Breite g . Das Strömungsleitelement **40** besitzt zur Drosselklappe **24** einen Abstand a am Umfang der Drosselklappe **24** und am Umfang der Chokeklappe **29** zur Chokeklappe **29** einen Abstand b . Die Abstände a und b können Bruchteile eines Millimeters bis zu einigen Millimetern betragen. Vorteilhaft werden die Abstände a , b möglichst klein gewählt. Dabei muß jedoch verhindert werden, daß die Drosselklappe **24** oder die Chokeklappe **29** von dem Strömungsleitelement **40** blockiert werden können. Das Strömungsleitelement **40** erstreckt sich zwischen gegenüberliegenden Kanalwänden **45** des Ansaugkanalabschnitts **18**. Das Strömungsleitelement **40** trennt den Zuführkanal **8** vom Gemischkanal **21**. Es kann auch vorgesehen sein, daß das Strömungsleitelement **40** eine Anlagefläche für die Drosselklappe **24** und/oder die Chokeklappe **29** besitzt, wie dies in **Fig. 1** für die Trennwand **19** an der Drosselklappe **24** gezeigt ist.

[0026] Bei dem in **Fig. 4** gezeigten Ausführungsbeispiel sind zwei Strömungsleitelemente **40a**, **40b** vorgesehen, die sich in Strömungsrichtung **22** zwischen der Chokeklappe **29** und der Drosselklappe **24** erstrecken. Die beiden Strömungsleitelemente **40a**, **40b** ragen von gegenüberliegenden Seiten des Ansaugkanalabschnitts **18** jeweils von der Kanalwand **45** zur Ansaugkanallängsachse **46** und aufeinander zu. Die beiden Strömungsleitelemente **40a**, **40b** besitzen im Bereich der Ansaugkanallängsachse **46** einen Abstand c zueinander.

[0027] Die Strömungsleitelemente **40**, **40a**, **40b** sind einteilig am Vergaserkörper **26** angeformt. Bei der Herstellung des Vergaserkörpers **26** in einem Gußverfahren werden vorteilhaft auch die Strömungsleitelemente **40**, **40a**, **40b** an den Vergaserkörper **26** angeformt.

Patentansprüche

1. Vergaser mit einem Vergaserkörper (**26**), in dem ein Abschnitt (**18**) eines Ansaugkanals (**44**) eines Verbrennungsmotors ausgebildet ist, wobei in den Ansaugkanalabschnitt (**18**) mindestens eine Kraftstofföffnung (**27**, **28**) mündet und in dem Ansaugkanalabschnitt (**18**) eine Drosselklappe (**24**) schwenkbar gelagert ist, wobei die Drosselklappe (**24**) in vollständig geöffneter Stellung den Ansaugkanal (**44**) im Bereich der Drosselklappe (**24**) derart in einen Gemischkanal (**21**) und einen Zuführkanal (**8**) teilt, daß in vollständig geöffneter Stellung der Drosselklappe

(24) im Zuführkanal (8) Verbrennungsluft mit einem Kraftstoffanteil strömt, der geringer als der Kraftstoffanteil im Gemischkanal (21) ist, und wobei in dem Ansaugkanalabschnitt (18) mindestens ein Trennwandabschnitt vorgesehen ist, der zwischen dem Zuführkanal (8) und dem Gemischkanal (21) verläuft, wobei der Trennwandabschnitt am Vergaserkörper (26) angeformt ist,

dadurch gekennzeichnet, daß zwei Trennwandabschnitte zwischen der Drosselklappe (24) und der Chokeklappe (29) angeordnet sind, die von der Kanalwand (45) des Ansaugkanalabschnitts (18) aufeinander zu ragen.

2. Vergaser nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Vergaserkörper (26) in einem Gußverfahren hergestellt ist und daß die Trennwandabschnitte an dem Vergaserkörper (26) angegossen sind.

3. Vergaser nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß bezogen auf die Strömungsrichtung (22) im Ansaugkanal (44) stromauf der Drosselklappe (24) eine Chokeklappe (29) in dem Ansaugkanalabschnitt (18) schwenkbar gelagert ist.

4. Vergaser nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, die Trennwandabschnitte in Strömungsrichtung (22) zwischen der Drosselklappe (24) und der Chokeklappe (29) angeordnet sind.

5. Vergaser nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß in dem Ansaugkanalabschnitt (18) ein Venturi (23) ausgebildet ist und daß mindestens ein Trennwandabschnitt in Strömungsrichtung (22) gesehen auf der Höhe des Venturis (23) angeordnet ist.

6. Vergaser nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß mindestens ein Trennwandabschnitt als Strömungsleitelement (40, 40a, 40b) ausgebildet ist.

7. Vergaser nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Strömungsleitelement (40, 40a, 40b) an der dem Gemischkanal (21) zugewandten Seite ein Strömungsprofil (41) besitzt.

8. Vergaser nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Strömungsprofil (41) den Strömungsquerschnitt im Gemischkanal (21) in Strömungsrichtung (22) zunehmend verkleinert.

9. Vergaser nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Trennwandabschnitte einen Abstand (c) zueinander besitzen.

Es folgen 2 Seiten Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

Fig. 1

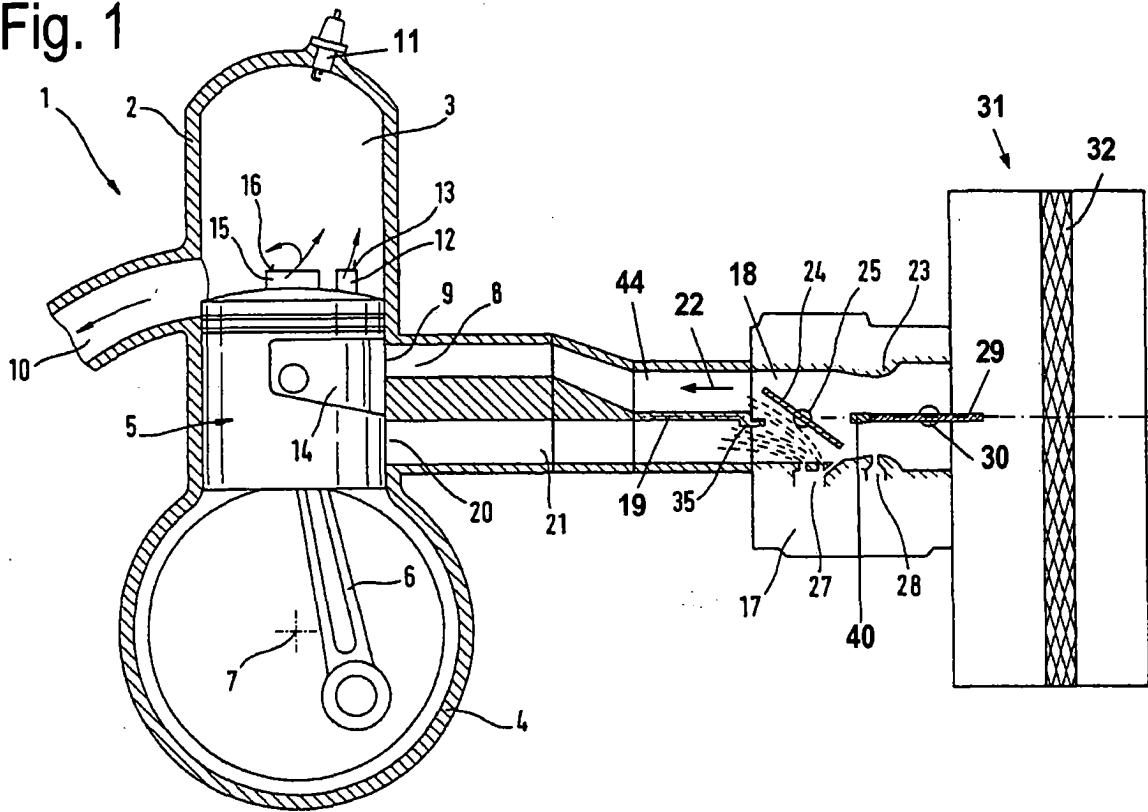


Fig. 2

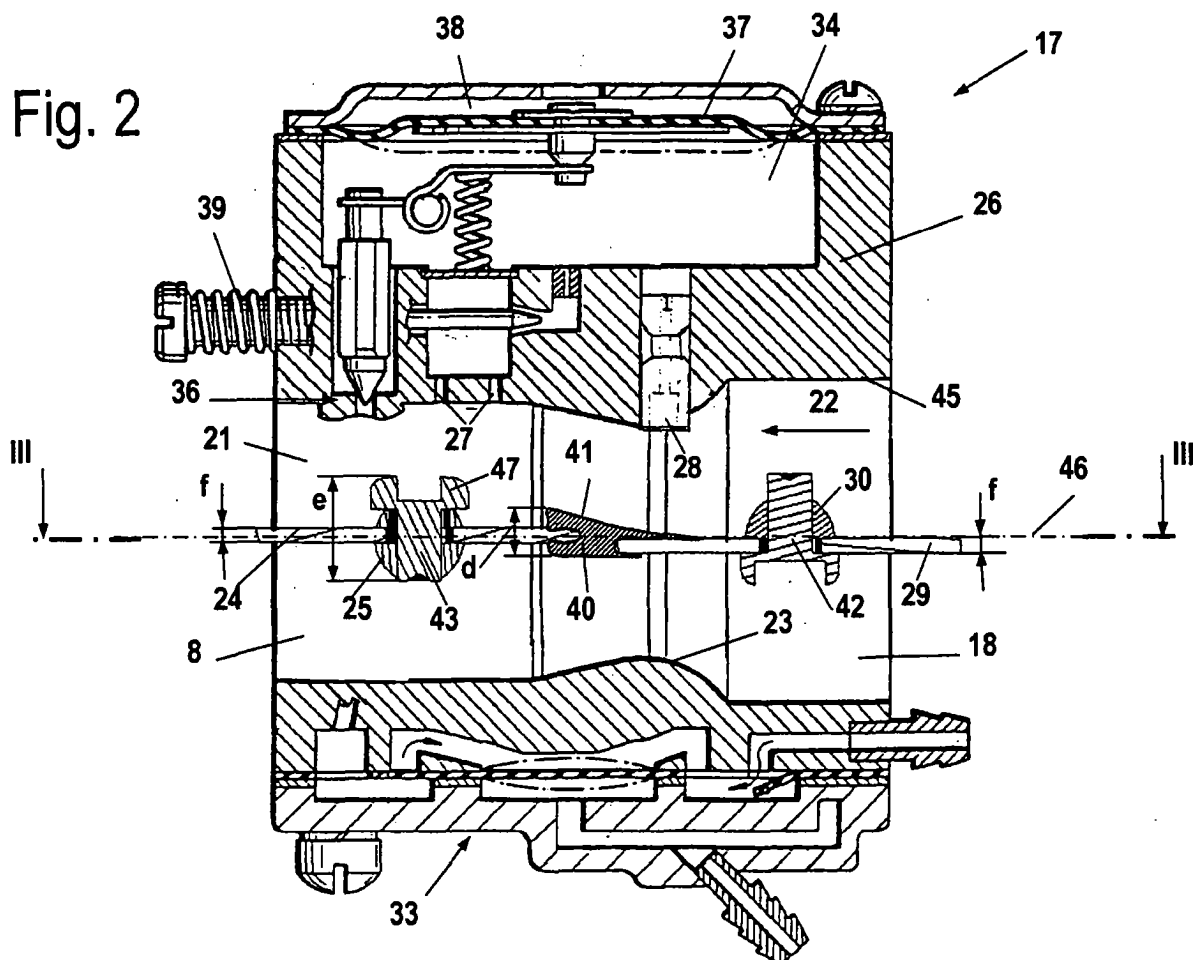


Fig. 3

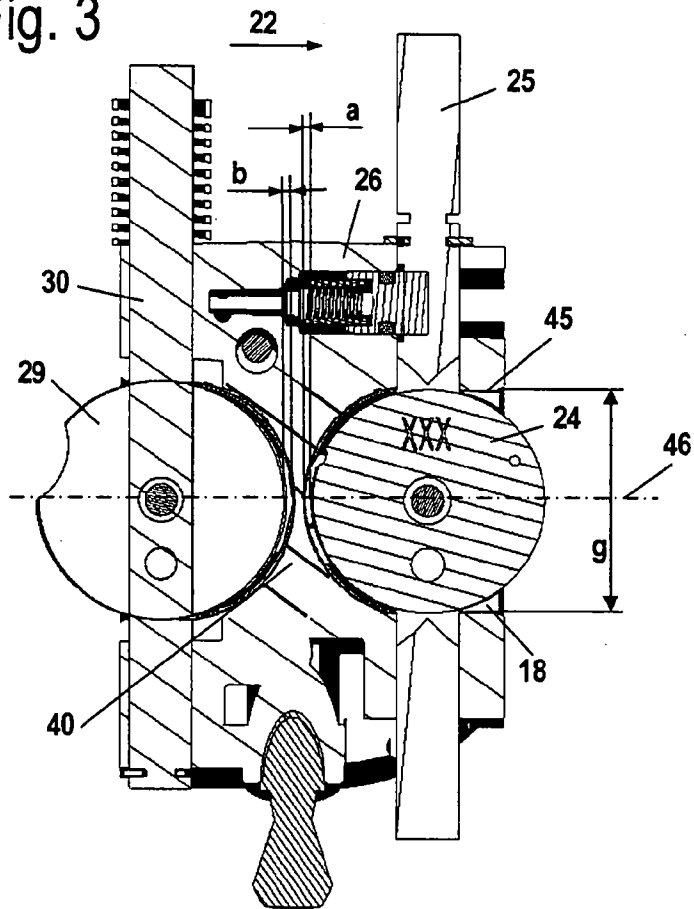


Fig. 4

