



# HIRTH

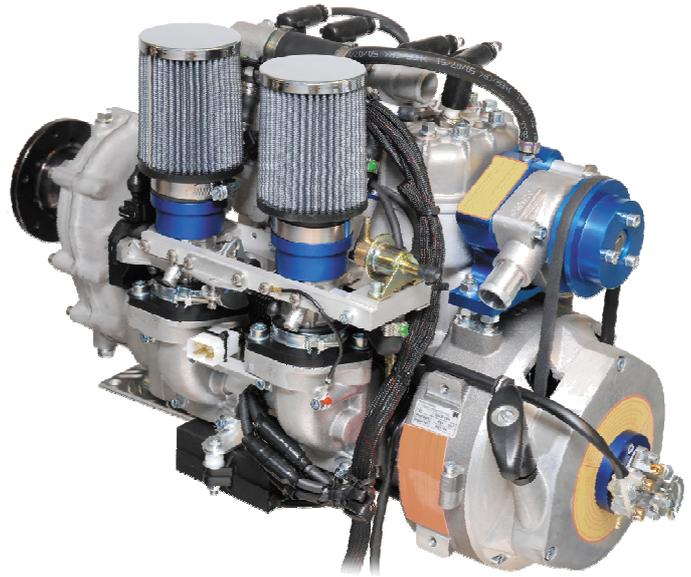
## 3503 E/V

### Optionen

- Doppelzündung
- Zahnradgetriebe G 50  
(1:2,16/1:2,29/1:2,59/1:3,16/1:3,65)
- Elektrostarter
- Getrenntschmierung

### Options

- Dual ignition
- Gear box G 50  
(1:2,16/1:2,29/1:2,59/1:3,16/1:3,65)
- Electric starter
- separate lubrication



Der 3503 ist ein wassergekühlter, membrange-steuerter 2-Zylinder-Reihen-2-Taktmotor mit elektronischer Einspritzanlage oder Vergaser und Nikasil beschichteten Zylindern. Er hat eines der niedrigsten Leistungsgewichte der auf dem 70 PS-Markt erhältlichen Motoren. Maßgeschneidert für den Antrieb von Ultraleichtflugzeugen, Hovercrafts, Gyrocoptern, leichten Experimentalflugzeugen und jeglicher Anwendung, bei der Gewicht eine massgebliche Rolle spielt. Die TBO des Motors liegt bei 1000 Stunden bei 75% Leistungsabgabe. Die Garantie auf die Kurbelwelle beträgt 3 Jahre.

The 3503 is a water cooled, reed valve controlled 2-cylinder-inline-2-stroke engine with electronic fuel injection or carburettor and Nikasil coated cylinders. It has one of the highest power to weight ratio available on the 70 HP engine market. Ideally suited for Ultralights, hovercrafts, gyrocopters, light experimental aircrafts and all applications where weight is an issue. Factory recommended TBO is rated at 1000 hours at 75 % power. The warranty of the crank shaft is 3 years.

### Technische Daten

(Technische Änderungen vorbehalten)

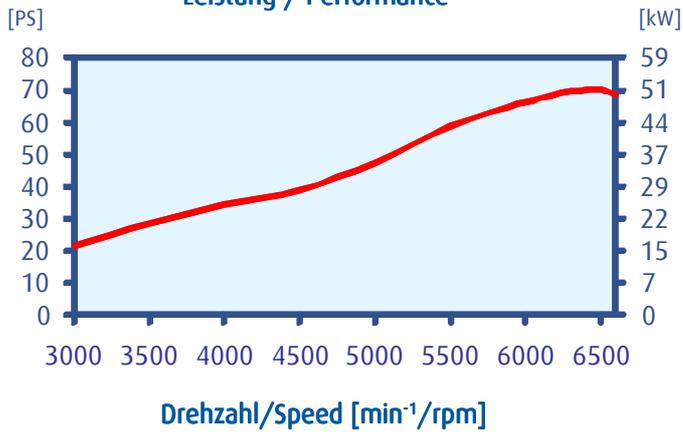
<b>Bauart:</b>	Zweizylinder-Zweitakt (Reihe)
<b>Hubvolumen:</b>	625 cm <sup>3</sup>
<b>Hub:</b>	69 mm
<b>Bohrung:</b>	76 mm
<b>Max. Leistung:</b>	51,5 kW (70 PS) bei 6500 1/min
Nach DIN 70020	Angabe mit 90° Kühlmitteltemp.
<b>Max. Drehmoment:</b>	77,3 Nm bei 6000 1/min
<b>Gemischbildung</b>	2x Saugrohreinspritzung oder 2x Vergaser
<b>Zündanlage:</b>	CDI
<b>Generatorleistung:</b>	250 W, 12 V
<b>Kühlung:</b>	Flüssigkeitskühlung
<b>Masse:</b>	36 kg mit Schalldämpfer, Anbau- teilen und Wasser im Motor
<b>Starteinrichtung:</b>	Seilzughandstarter
<b>Drehrichtung:</b>	Gegenuhrzeigersinn, Blick auf Abtrieb
<b>Kraftstoffmischung:</b>	Mischung 1:50, 2-T-Öl, Benzin mind. 95 Oktan (ROZ) Mischung 1:80-100 mit BLUEMAX 2-T-Öl, Benzin mind. 95 Oktan

### Technical data

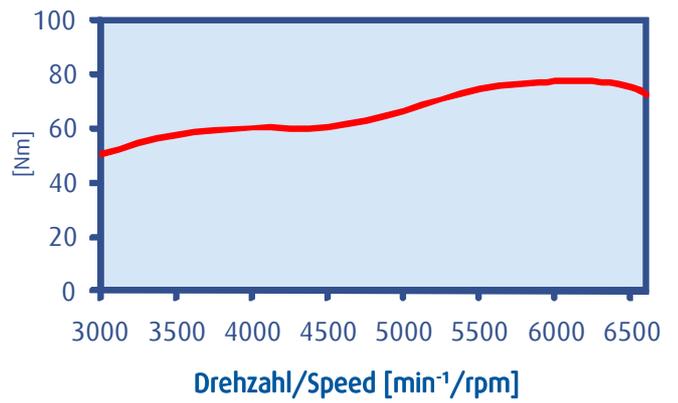
(Specifications subject to change without prior notice)

<b>Type:</b>	Two cylinder two stroke (inline)
<b>Displacement:</b>	625 cm <sup>3</sup> (38,1 cu in)
<b>Stroke:</b>	69 mm (2,72 in)
<b>Bore</b>	76 mm (2,99 in)
<b>Max. performance:</b>	51,5 kW (70 HP) at 6500 rpm
According to DIN 70020	Specification with 194°F coolant
<b>Max. torque:</b>	77,3 Nm (57,0 ft.lb) at 6000 rpm
<b>Carburation</b>	multi point injection or 2x carburetor
<b>Ignition System:</b>	CDI
<b>Generator power:</b>	250W, 12V
<b>Cooling:</b>	Liquid cooling
<b>Weight:</b>	36 kg (79,0 lb) with exhaust and water in the engine
<b>Starting device:</b>	Recoil starter
<b>Running direction:</b>	Counter-clockwise, view to output shaft
<b>Fuel mixture :</b>	Mixture 1:50, 2-stroke-oil, fuel min. 95 octane (RON) Mixture 1:80-100 with BLUEMAX 2-stroke-oil, fuel min. 95 octane

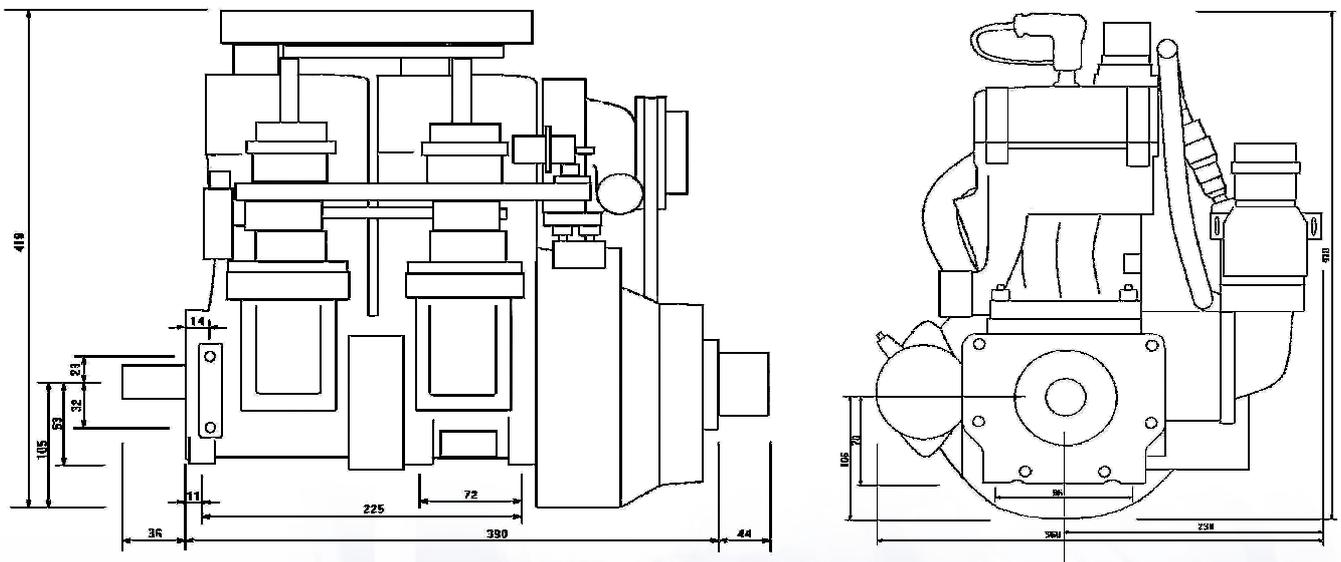
Leistung / Performance



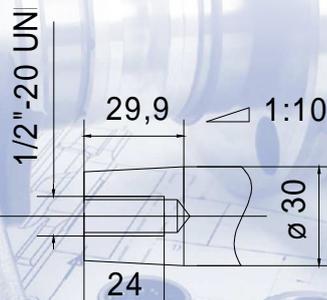
Drehmoment / Torque



## Einbauzeichnung / Installation drawing



## Abtriebswellenkotur / PTO shape



### Achtung!

Dies ist kein anerkannter Flugmotor! Er wurde nicht den für Flugzeuge vorgeschriebenen Sicherheits- und Dauertests unterzogen. Er ist nur bestimmt für den Einsatz in Fluggeräten der Experimental-Klasse oder in Flugzeugen, bei denen ein Motorausfall zu keiner Gefährdung der Sicherheit führt. Fliegen Sie mit einem mit diesem Motor ausgerüsteten Fluggerät niemals unter Bedingungen oder in Bereichen, bei Wetterlagen oder in Höhen, wo bei einem plötzlichen Motorausfall eine sichere Landung nicht mehr möglich ist. Der Benutzer übernimmt alle Risiken, die mit dem Einsatz dieses Motors verbunden sind und weiß, daß es zu unvorhergesehenen Funktionsstörungen kommen kann.

### Warning!

This is not a certificated aircraft engine ! It has not received the safety and durability testings specified by aircraft standards. It is only for use in uncertificated experimental aircraft or vehicles when there is no risk for the safety due to an engine failure. Never fly the aircraft equipped with this engine in circumstances or in areas, in wheater-conditions or in altitudes where you have no chance for successful landing after an engine failure. The user is taking all risk resulting from the use of this engine and he is aware of the possibility of sudden functional disturbances.

