



HIRTH

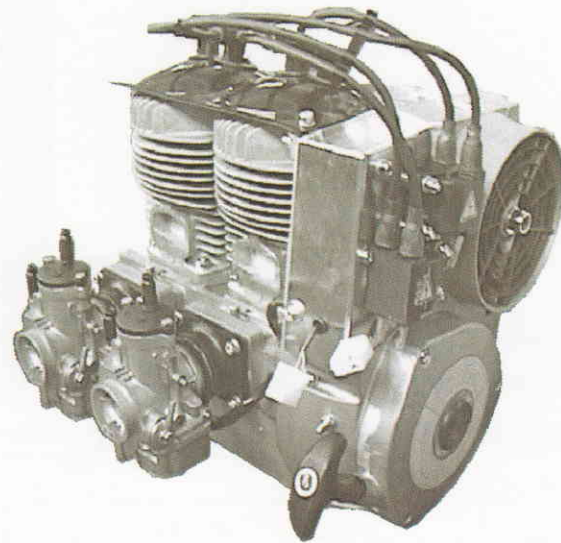
3202 V / E

Optionen

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

Options

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



Der 3202 V ist ein luftgekühlter, membrangesteuerter 2-Zylinder-Reihen-2-Taktmotor mit zwei Schiebervergäsern oder Einspritzanlage und Nikasil beschichteten Zylindern. Er hat eines der niedrigsten Leistungsgewichte der auf dem 55 PS-Markt erhältlichen Motoren. Maßgeschneidert für den Antrieb von Ultraleichtflugzeugen, Hovercrafts, Gyrocoptern, sehr 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 3202 V is an air cooled, reed valve controlled 2-cylinder-inline-2-stroke engine with two slide carburetors or fuel injection and Nikasil coated cylinders. It has one of the highest power to weight ratio available on the 55 HP engine market. Ideally suited for Ultralights, hover-crafts, 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)

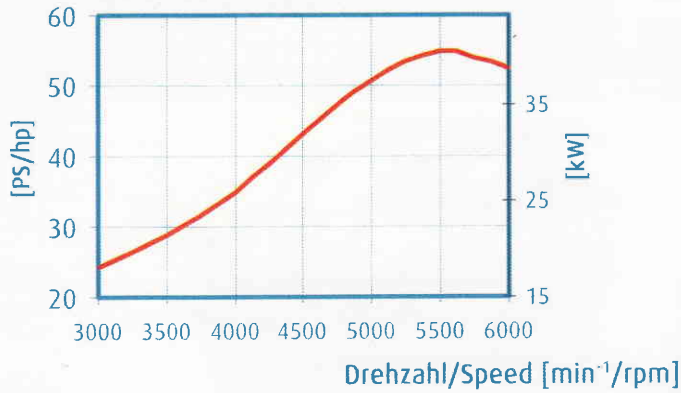
| | |
|--|---|
| Bauart: | Zweizylinder-Zweitakt (Reihe) |
| Hubvolumen: | 625 cm ³ |
| Hub: | 69 mm |
| Bohrung: | 76 mm |
| Max. Leistung: Nach DIN/ISO 1585 | 40,4 kW (55 PS) bei 5500 1/min Angabe mit Gebläsekühlung |
| Max. Drehmoment: | 71,6 Nm bei 5000 1/min |
| Gemischbildung | 2x Schiebervergaser (Dell Orto) o. Saugrohreinspritzung |
| Zündanlage: | CDI programmierbar |
| Generatorleistung: | 250 W, 12 V |
| Kühlung: | Gebläsekühlung |
| Masse: | 31 kg |
| Starteinrichtung: | Reversierstarter |
| Drehrichtung: | Gegenuhrzeigersinn, Blick auf Abtrieb |
| Kraftstoffmischung: | 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

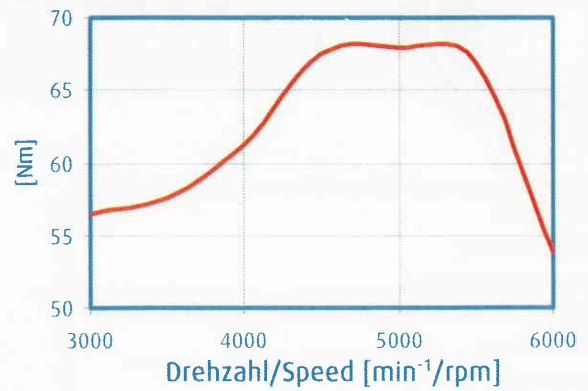
(Technical one subject to change)

| | |
|---|--|
| Type: | Two cylinder two stroke (inline) |
| Displacement: | 625 cm ³ (38,1 cu in) |
| Stroke: | 69 mm (2,72 in) |
| Bore | 76 mm (2,99 in) |
| Max. performance: According to DIN/ISO 1585 | 40,4 kW (55 HP) at 5500 rpm Specification with fan cooling |
| Max. torque: | 71,6 Nm (52,8 ft.lb) at 5000 rpm |
| Carburation | 2x slide carburetor (Dell Orto) or fuel injecton |
| Ignition System: | CDI programmable |
| Generator power: | 250W, 12V |
| Cooling: | Fan cooling |
| Weight: | 31 kg (68,4 lb) |
| Starting devic: | Recoil starter |
| Running direction: | Counter-clockwise, view to output shaft |
| Fuel mixture : | Mixture 1:50, 2-stroke-oil, fuel min. 95 octane (RON) Mixture 1:80-100 with BLUEMAX 2-stroke-oil, fuel min. 95 octane |

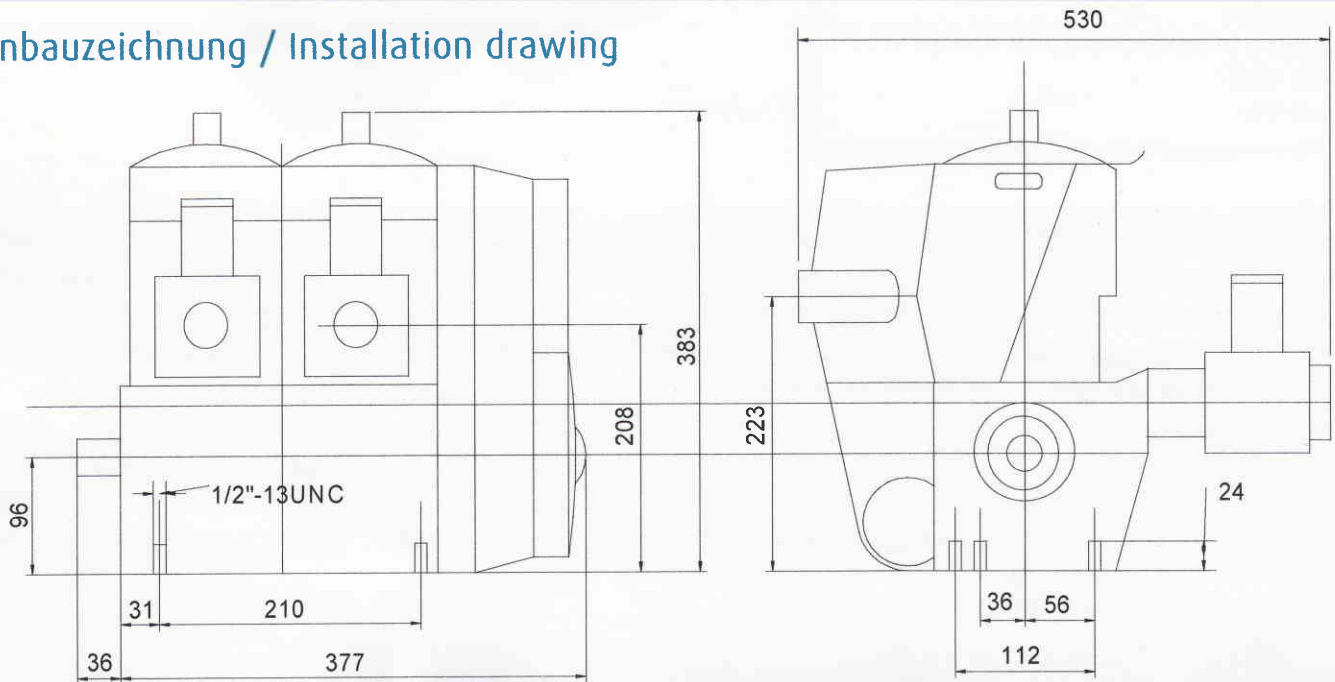
Leistung / Performance



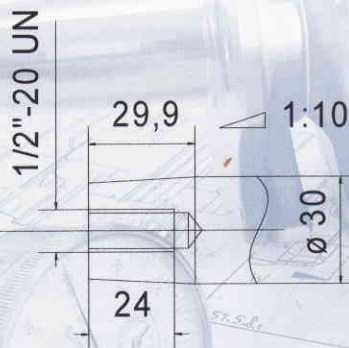
Drehmoment / Torque



Einbauzeichnung / Installation drawing



Abtriebswellenkontur / 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 wheather-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.

