



HIRTH

3002 E/V

Optionen

- Doppelzündung
- Propellerflansch für Direktabtrieb
- Zahnradgetriebe G 40 (1:2,03/1:2,25/1:2,64/1:2,79/1:2,96/1:3,33/1:3,79)

Options

- Dual ignition
- Propeller flange for direct drive
- Gear box G 40 (1:2,03/1:2,25/1:2,64/1:2,79/1:2,96/1:3,33/1:3,79)



Der neue 3002 ist der Nachfolger des F30 E/K. Im Vergleich zu seinem Vorgänger wurden zahlreiche technische Neuerungen und Verbesserungen umgesetzt, die ihn zu einem modernen Motor für Ultraleichtanwendungen machen, konkurrenzlos in punkto Leistungsgewicht, Vibration, Robustheit, Lageunabhängigkeit und Wartungsarmut. Zu den Verbesserungen gehören optimierte Brennräume, eine extrem stabile Kurbelwelle, erleichterte Schwungmassen und eine leichte Startbarkeit, auch bei tiefen Temperaturen.

Ein langjährig bewährtes und optimiertes Konzept zu einem einzigartigen Preis-Leistungsverhältnis in dieser Klasse. Eine Leistung von echten 83 PS bei 6000 1/min und ein Drehmoment von 110 Nm bei 5000 1/min sorgen für ein ausgewogenes, tourenflugtaugliches Band, und das bei einem Basisgewicht von nur 42 kg. Spontanes Ansprechverhalten, viel Dampf aus dem Keller und gute Regelbarkeit sind die besonderen Stärken des 3002. Erhältlich ist der 3002 mit Membranvergasern oder elektronischer Einspritzanlage. Eine Standzeit von 1000 Stunden (bei 75% Leistung), Nikasil-beschichtete Aluminiumzylinder, eine digitale Kennfeld-Zündanlage und 3 Jahre Garantie auf die Kurbelwelle sind Fakten, die überzeugen.

The new 3002 is the successor of the F30 E/K. In comparison with its predecessor there are lots of innovations and improvements. Thereby is this a modern engine for Ultralight uses, unrivalled in view of performance weight, vibration, robustness, independence of position and less maintenance. Optimized combustion chambers, an extremely solid crank shaft, lightened inertia weights and an easy starting operation also at lower temperatures belong to the improvements.

A long time reliable and optimized concept with a unique price-performance ratio in this classification. A performance of 83 HP at 6000 rpm and a torque of 110 Nm at 5000 rpm ensure a balanced characteristic which is predestined for touring flights. Spontaneous response characteristic, strength from the bottom and a very well controllability are the special skills of the 3002. All that at a base weight of only 42 kg. Available is the 3002 with diaphragm carburetors or multipoint electronic fuel injection.

A service life of 1000 hours (at 75% power), Nikasil-coated Aluminium cylinders, a digital mapped ignition system and 3 years warranty for the crank shaft are convincing facts.

Technische Daten

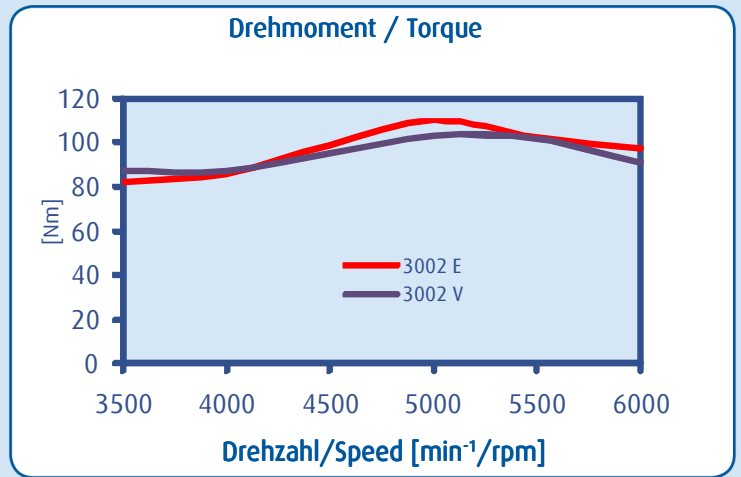
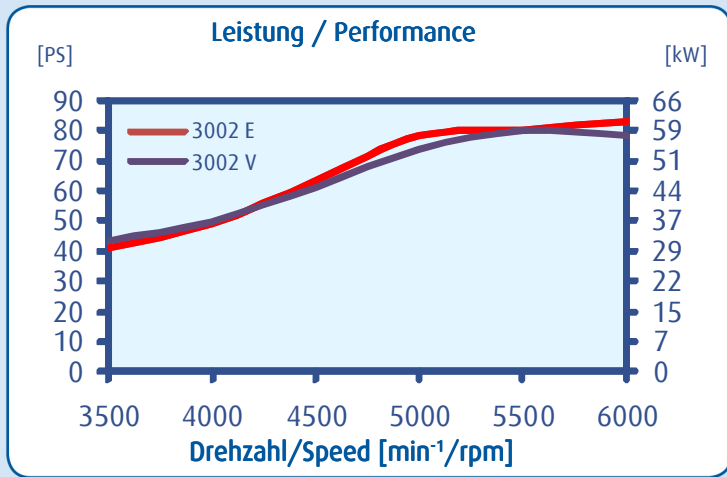
(Technische Änderungen vorbehalten)

Bauart:	Vierzylinder-Zweitakt (Boxer)
Hubvolumen:	1042 cm ³
Hub:	64 mm
Bohrung:	72 mm
Max. Leistung:	61 kW (83 PS) bei 6000 1/min (E)
Nach DIN 70020	59 kW (80 PS) bei 5500 1/min (V)
Max. Drehmoment:	110 Nm bei 5000 1/min (E)
	103 Nm bei 5000 1/min (V)
Gemischbildung:	Saugrohreinspritzung (E) oder Vergaser (V)
Zündanlage:	Digitale Kennfeld-CDI
Generatorleistung:	250 W, 12 V
Kühlung:	Gebläsekühlung
Masse:	42 kg
Starteinrichtung:	Elektrostarter
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

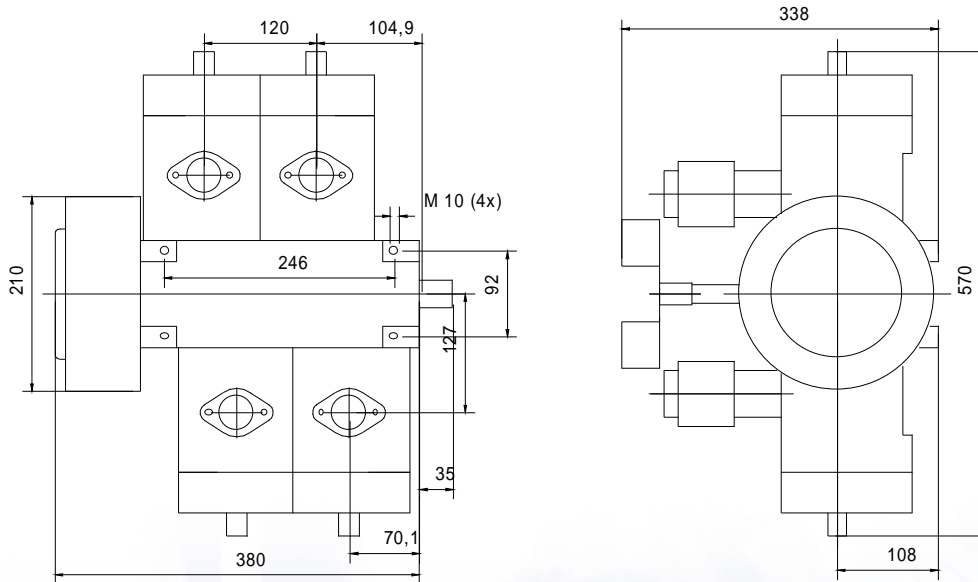
Technical data

(Specifications subject to change without prior notice)

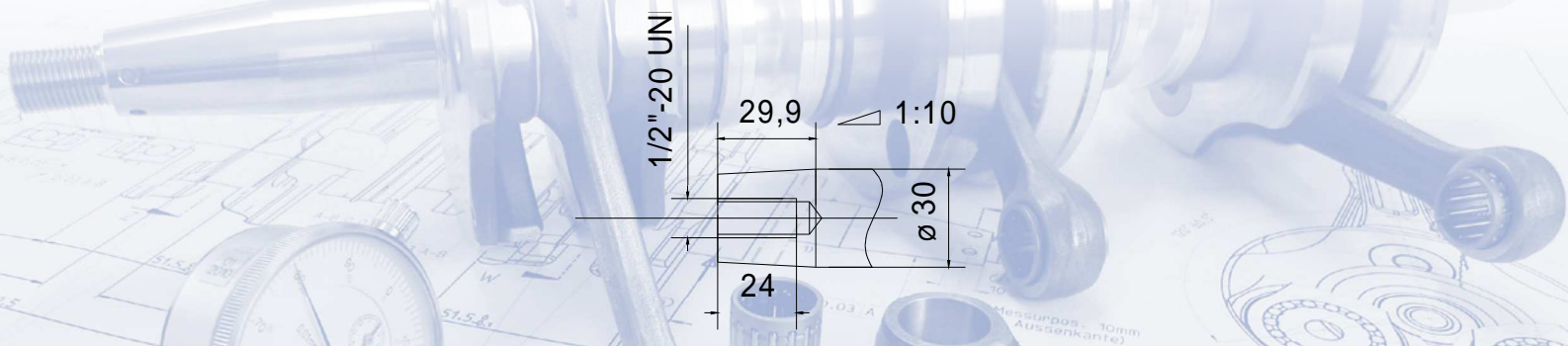
Type:	Four cylinder two stroke (boxer)
Displacement:	1042 cm ³ (63,6 cu in)
Stroke:	64 mm (2,52 in)
Bore:	72 mm (2,83 in)
Max. performance:	61 kW (83 HP) at 6000 rpm (E)
According to DIN 70020	59 kW (80 HP) at 5500 rpm (V)
Max. torque:	110 Nm at 5000 rpm (E)
	103 Nm at 5000 rpm (V)
Carburation:	Multi point injection (E) or carburetor (V)
Ignition System:	Digital mapped CDI
Generator power:	250W, 12V
Cooling:	Fan cooling
Weight:	42 kg
Starting device:	Electric 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



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.

