



# HIRTH

## 2703 V

### Optionen

- Doppelzündung
- Zahnradgetriebe G 50 (1:2,16/1:2,29/1:2,59/1:3,16/1:3,65)
- Riemengetriebe G27 (1:1,8/1:2,0/1:2,5)
- Elektrostarter
- 2 Vergaser
- Getrenntschmierung

### Options

- Dual ignition
- Gear box G 50 (1:2,16/1:2,29/1:2,59/1:3,16/1:3,65)
- Belt reduction G27 (1:1,8/1:2,0/1:2,5)
- Electric starter
- 2 carburetors
- separate lubrication



Der 2703 V ist ein luftgekühlter, kantengesteuerter 2-Zylinder-Reihen-2-Takt-motor mit einem oder zwei Vergasern und Nikasil beschichteten Zylindern. Er hat eines der niedrigsten Leistungsgewichte der auf dem 50 PS-Markt erhältlichen Motoren. Maßgeschneidert für den Antrieb von Ultraleichtflugzeugen, Hovercrafts, 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 2703 V is an air cooled, piston controlled 2-cylinder-inline-2-stroke engine with one or two carburetors and Nikasil coated cylinders. It has one of the highest power to weight ratio available on the 50 HP engine market. Ideally suited for Ultralights, hovercrafts, 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

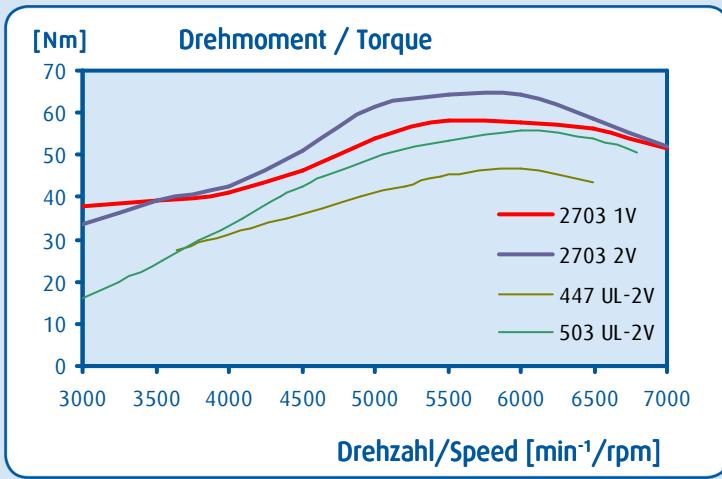
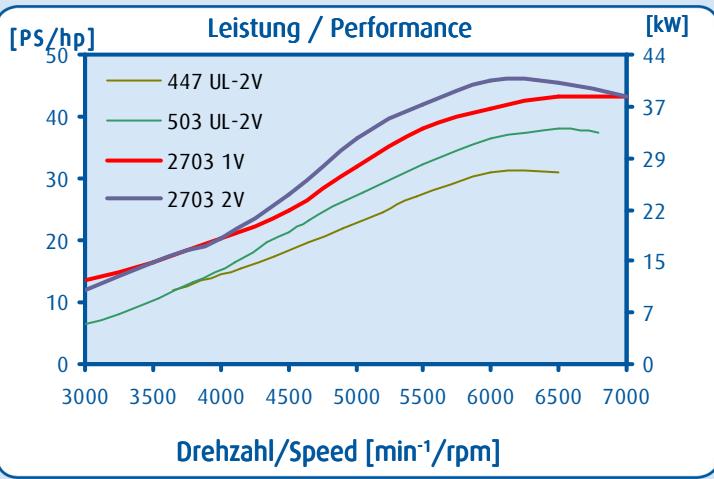
(Technische Änderungen vorbehalten)

<b>Bauart:</b>	Zweizylinder-Zweitakt (Reihe)
<b>Hubvolumen:</b>	521 cm <sup>3</sup>
<b>Hub:</b>	64 mm
<b>Bohrung:</b>	72 mm
<b>Max. Leistung:</b>	38,2 kW (52 PS) bei 6500 1/min (1V) 40,4 kW (55 PS) bei 6200 1/min (2V)
<b>Nach DIN 70020</b>	Angabe mit Gebläsekühlung
<b>Max. Drehmoment:</b>	60 Nm bei 5700 1/min (1V) 67 Nm bei 5600 1/min (2V)
<b>Gemischbildung:</b>	1/2 x Schiebervergaser (Bing)
<b>Zündanlage:</b>	CDI
<b>Generatorleistung:</b>	250 W, 12 V
<b>Kühlung:</b>	Gebläsekühlung
<b>Masse:</b>	31 kg
<b>Starteinrichtung:</b>	Seilzughandstarter
<b>Drehrichtung:</b>	Gegenuhrzeigersinn, Blick auf Abtrieb
<b>Kraftstoffmischung:</b>	Mischung 1:50, 2-T-Öl, Benzin mind. 95 Oktan (RON) Mischung 1:80-100 mit BLUEMAX 2-T-Öl, Benzin mind. 95 Oktan

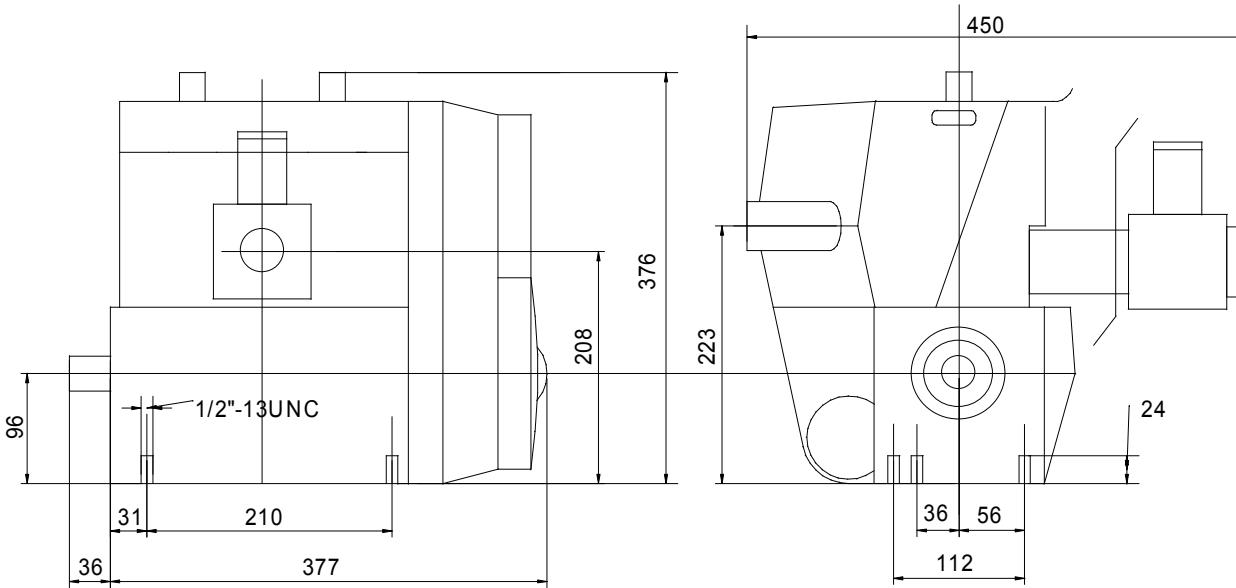
### Technical data

(Subject to technical changes)

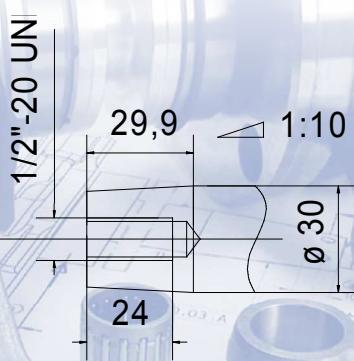
<b>Type:</b>	Two cylinder two stroke (inline)
<b>Displacement:</b>	521 cm <sup>3</sup> (31,79 cu in)
<b>Stroke:</b>	64 mm (2,52 in)
<b>Bore:</b>	72 mm (2,83 in)
<b>Max. performance:</b>	38,2 kW (52 HP) at 6500 rpm (1c) 40,4 kW (55 HP) at 6200 rpm (2c)
<b>According to DIN 70020</b>	Specification with fan cooling
<b>Max. torque:</b>	60 Nm (44,2 ft.lb) at 5700 rpm (1c) 67 Nm (49,4 ft.lb) at 5600 rpm (2c)
<b>Carburation:</b>	1/2 x slide carburetor (Bing)
<b>Ignition System:</b>	CDI
<b>Generator power:</b>	250W, 12V
<b>Cooling:</b>	Fan cooling
<b>Weight:</b>	31 kg (68,4 lb)
<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



## Einbauzeichnung / Installation drawing



## Abtriebswellenkontur / PTO shape



### Achtung!

Dies ist kein anerkannter Flugmotor! Er wurde nicht den für Flugzeuge vorgeschriebenen Sicherheits- und Dauertesten 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 certified aircraft engine! It has not received the safety and durability testings specified by aircraft standards. It is only for use in uncertified 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 weather-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.