



HIRTH

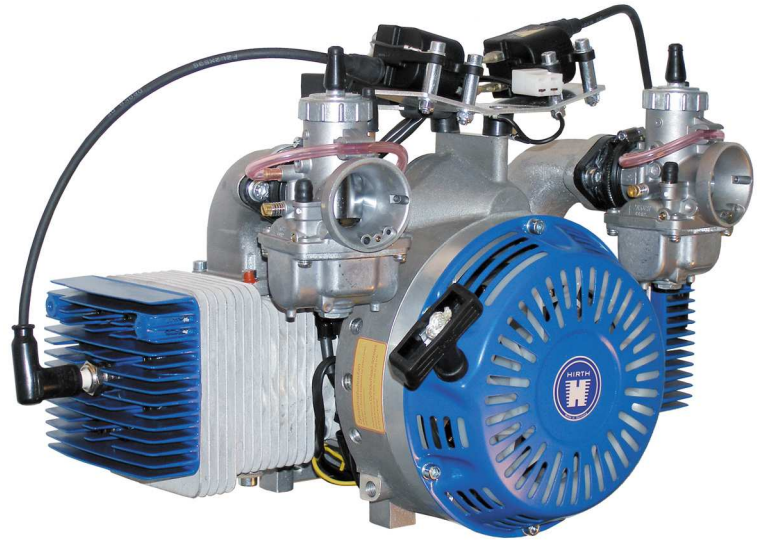
F23 lightweight

Optionen

- Doppelzündung + 0,70 kg
- Kraftstoff-Einspritzung + 0,40 kg
- Polyflex-Riemengetriebe G23 + 4,17 kg
- Elektrostarter + 2,36 kg
- Schalldämpfer (je nach Version) + 4,4-5,0 kg
- Luftfilter (2 Stck.) + 0,28 kg

Options

- Dual ignition + 0,70 kg
- Fuel injection + 0,40 kg
- Polyflex belt reduction G23 + 4,17 kg
- Electric starter + 2,36 kg
- Exhaust system (acc. to version) + 4,4-5,0 kg
- Air filter (2 pcs.) + 0,28 kg



Der neue F23 „lightweight“ ist leistungsmäßig unverändert zu seiner Standardausführung, verfügt jedoch über eine gewichtserleichterte Kurbelwelle, ein leichteres Generator-Schwungrad und einen Leichtbau-Handstarter.

In Verbindung mit dem neuen G23-Riemengetriebe, bei dem im Vergleich zum Vorgänger ebenfalls konsequent an Gewicht eingespart wurde, ergibt sich eine Antriebseinheit, die in Punkto Leistungsgewicht und Laufkultur neue Maßstäbe setzt.

Der neue F23 „lightweight“ wiegt 22 kg (mit Schiebervergaser, ohne Schalldämpfer), das sind 2 kg weniger, als er in seiner Standardausführung auf die Waage bringt. Das macht ihn speziell für die Anwendung im Bereich der leichten Flugsportgeräte bis 120 kg interessant, ebenso für die Geräte, die in den USA unter die prt. 103 „legal“-Bestimmung fallen. Erhältlich ist der F23 „lightweight“ mit Membranvergaser, Schiebervergaser und elektronischer Einspritzanlage.

Eine Leistung von echten 50 PS bei 6500 1/min, ein Drehmoment von 53 Nm bei 6300 1/min, eine Standzeit von 1000 Stunden (bei 75% Leistung), Nikasil-beschichtete Aluminiumzylinder, eine digitale Zündanlage und 3 Jahre Garantie auf die Kurbelwelle sind Fakten, die überzeugen.

The new F23 „lightweight“ matches the power of the standard F23 engine, but achieves a higher power-to-weight-ratio by utilizing a lightweight crankshaft, generator-flywheel and recoil starter. When used in conjunction with the new G23-reduction gear (also „lightweight“ in comparison with the predecessor) it delivers a power unit which sets world classic standards in its power-to-weight, performance and reliability.

The new F23 „lightweight“ weighs 22 kg, which is 2 kg less the standard F23 design. This makes this engine an excellent choice for light aviation devices that weigh up to 120 kg which come under prt. 103 „legal“-rule in the USA.

The new F23 „lightweight“ is available with a diaphragm carburettor, slide carburettor or electronic fuel injection. Options include dual ignition and electric starter.

The F23 „lightweight“ achieves a max. power of 50 hp at 6500 rpm and torque of 53 Nm at 6300 rpm. It also achieves a service life of 1000 hours and utilizes Nikasil-coated aluminium cylinders and a digital ignition system. Combine this with a 3 year warranty on the crankshaft and this lightweight engine achieves performance and reliability unmatched in the industry.

Technische Daten

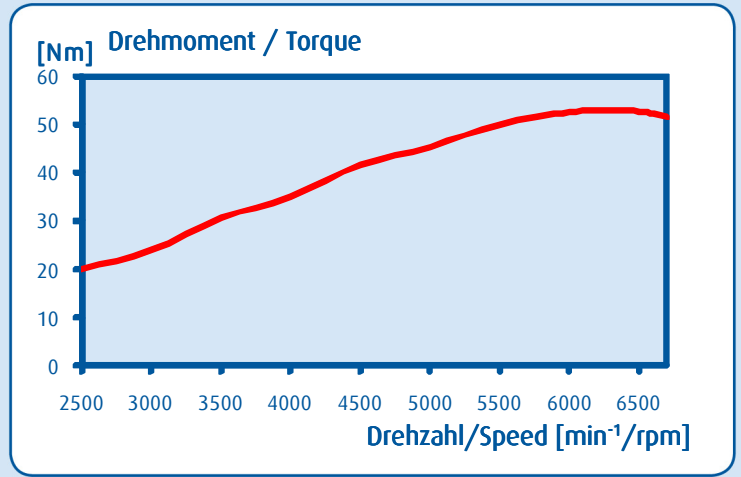
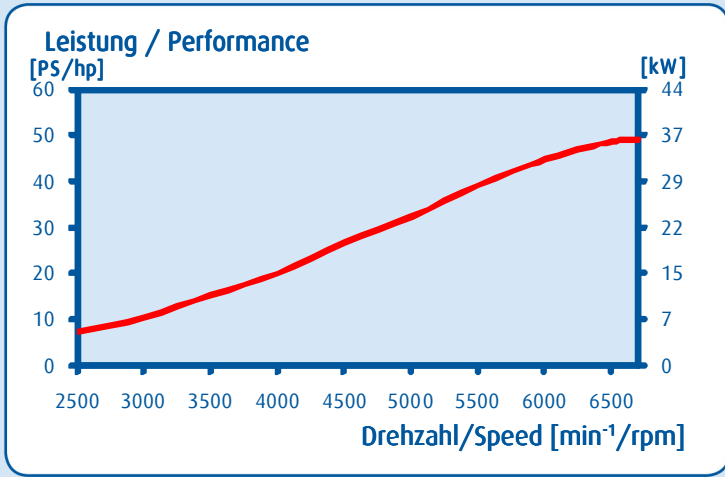
(Technische Änderungen vorbehalten)

Bauart:	Zweizylinder-Zweitakt (Boxer)
Hubvolumen:	521 cm ³
Hub:	64 mm
Bohrung:	72 mm
Max. Leistung:	36,7 kW (50 PS) bei 6500 1/min
Nach DIN 70020	
Max. Drehmoment:	53 Nm bei 6300 1/min
Gemischbildung:	Schiebervergaser (Mikuni) (AS) Membranvergaser (Mikuni) (BS) Saugrohreinjection (ES)
Zündanlage:	CDI
Generatorleistung:	250 W, 12 V
Kühlung:	Fahrtwind
Masse:	22 kg (ohne Schalldämpfer)
Starteinrichtung:	Seilzughandstarter
Drehrichtung:	Gegenuhreigersinn, 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

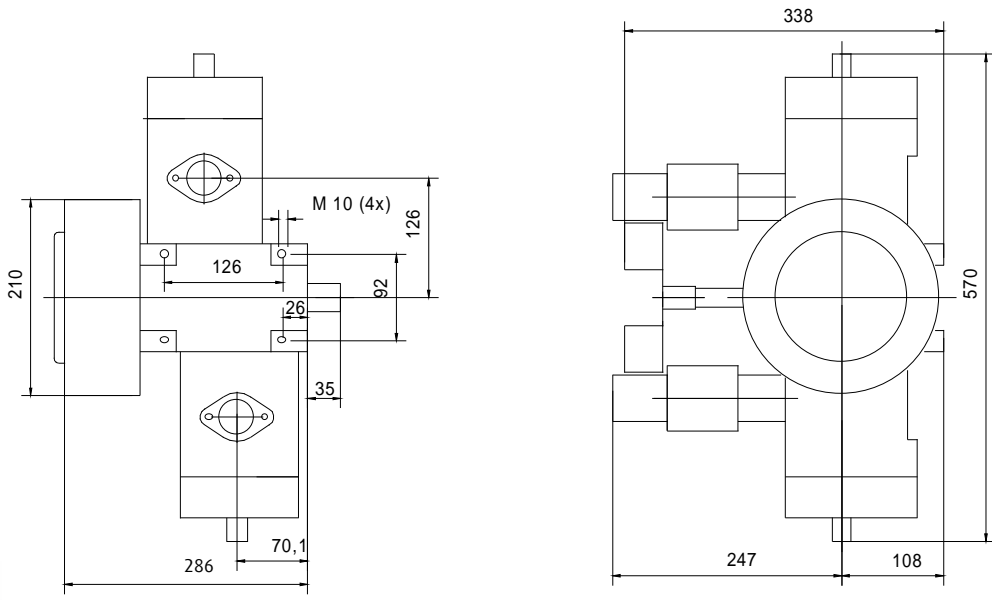
Technical data

(Subject to technical changes)

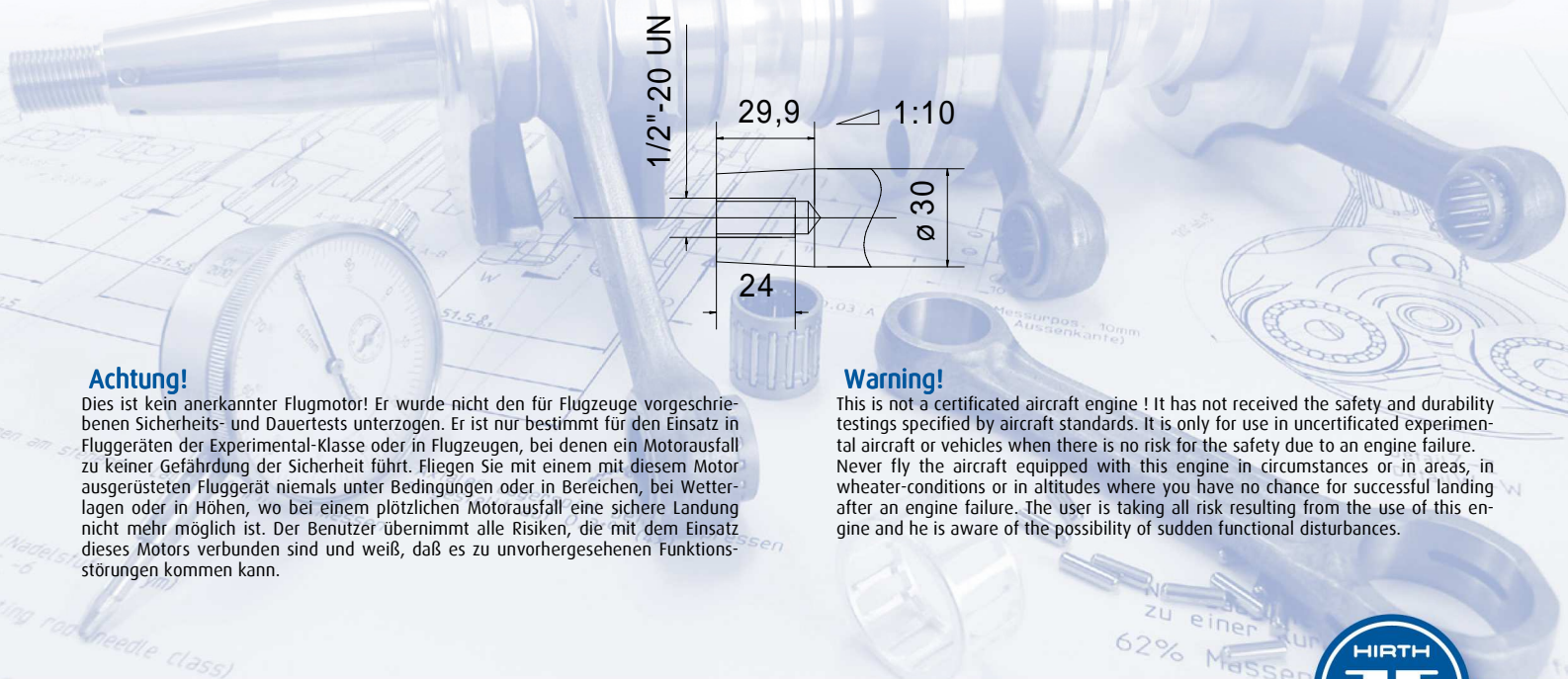
Type:	Two cylinder two stroke (boxer)
Displacement:	521 cm ³ (31,8 cu in)
Stroke:	64 mm (2,52 in)
Bore:	72 mm (2,83 in)
Max. performance:	36,7 kW (50 HP) at 6500 rpm
According to DIN 70020	
Max. torque:	53 Nm (38,9 ft. Lb) at 6300 rpm
Carburation:	Slide carburetor (Mikuni) (AS) Diaphragm carburetor (Mikuni) (BS) Multi point injection (ES)
Ignition System:	CDI
Generator power:	250W, 12V
Cooling:	Free air
Weight:	22 kg (48,4 lb) (without exhaust)
Starting device:	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



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 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.

