



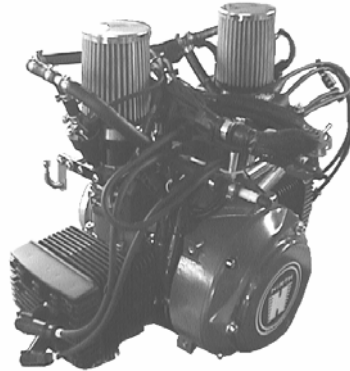
Göbler-Hirthmotoren KG

Max-Eyth-Str. 10, 71726 Benningen, Tel.: ++49-7144-8551-0, Fax: ++49-7144-5415
 e-mail: info@hirth-engines.de, web: www.hirth-engines.de

Information F23 AS, BS, ES

F23 AS, BS, ES – Ein kompakter, leichter Flugmotor

Der F23 AS, BS, ES ist ein luftgekühlter, kantengesteuerter 2-Zylinder-Boxer-2-Taktmotor mit Schiebervergäsern, Membranvergäsern oder elektronischer Einspritzanlage 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 mit Gewichtsproblemen. Die TBO des Motor liegt bei 1000 Stunden bei 75% Leistungsabgabe. Die Garantie auf die Kurbelwelle beträgt 3 Jahre.



F23 AS, BS, ES – A compact, light-weight aircraft engine

The F23 AS, BS, ES is an air cooled, piston controlled 2-cylinder-opposed-2-stroke engine with slide carburetors, diaphragm carburetors or electronic injection 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 with weight problems. Factory recommended TBO is rated at 1000 hours at 75 % power. The warranty of the crank shaft is 3 years.

Option:

- Doppelzündung
- Zahnradgetriebe G 40
- Polyflex Riemengetriebe G 23
- Reversierstarter
- Getrenntschmierung

Option:

- Dual ignition
- Gear box G 40
- Polyflex Beltreduction G 23
- Recoil starter
- Auto lubrication

Technische Daten

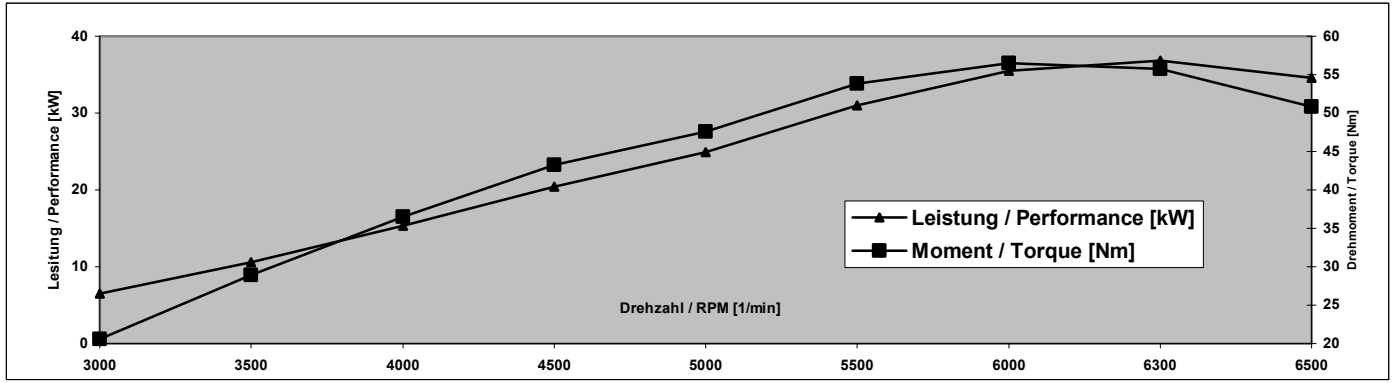
Bauart Zweizylinder-Zweitakt (Boxer)
Hubvolumen 521 cm³
Hub 64 mm
Bohrung 72 mm
Max. Leistung 36,7 kW (50 PS) bei 6300 1/min
Max. Drehmoment 56,5 Nm bei 6000 1/min
Gemischbildung Dellorto Schiebervergaser (AS)
 Mikuni Membranvergaser (BS)
 Saugrohreinspritzung (ES)
Zündanlage CDI programmierbar
Generatorleistung 250W, 12V
Kühlung Gebläsekühlung
Masse 24 kg
Starteinrichtung Elektrostarter
Drehrichtung Gegenuhrzeigersinn, Blick auf Abtrieb
Kraftstoff Mischung 1:50, 2-T-Öl, Benzin mind. 95-Oktan (ROZ)
 Mischung 1:80-100 mit BLUEMAX 2T-Öl, Benzin mind. 95-Oktan

Technical data

Type Two cylinder two stroke, opposed
Displacement 521 cm³ (31,8 cu in)
Stroke 64 mm (2,52 in)
Bore 72 mm (2,83 in)
Max. performance 36,7 kW (50 HP) at 6300 rpm
Max. torque 56,5 Nm (42,8 ft.lb) at 6000 rpm
Mixture formation Dellorto slide carburettor (AS)
 Mikuni diaphragm carb. (BS)
 Multi point injection (ES)
Ignition system CDI programable
Generator power 250W, 12V
Cooling Fan cooling
Weight 24 kg (52,9 lb)
Start device Electric starter
Direction Counter-clockwise, view to output shaft
Fuel Mixture 1:50, 2-stroke-oil, fuel min. 95-octane (RON)
 Mixture 1:80-100 with BLUEMAX 2-stroke-oil, fuel min. 95-octane

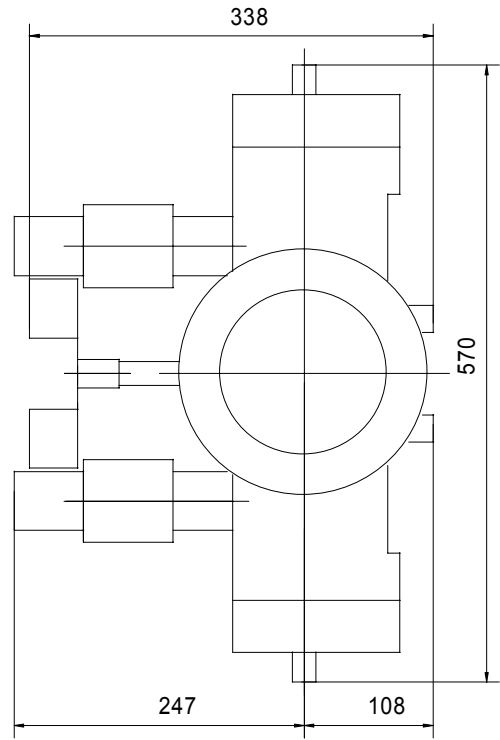
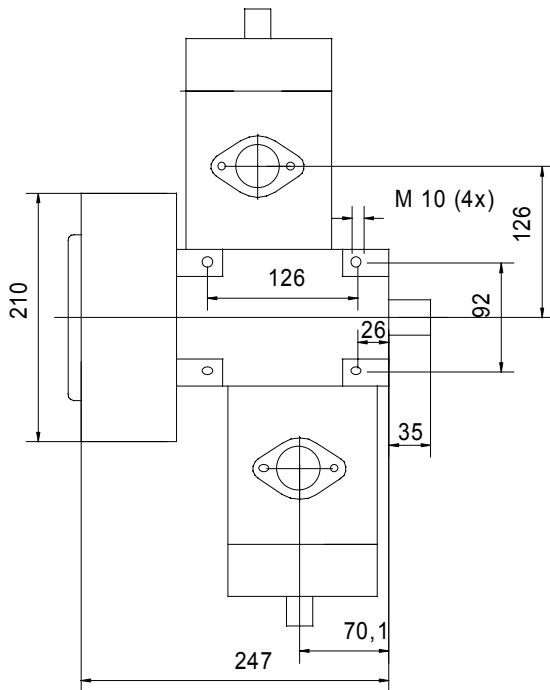
Leistung-Moment-Drehzahl-Diagramm

Performance-Torque-RPM-Diagram



Einbauzeichnung:

Installation drawing:

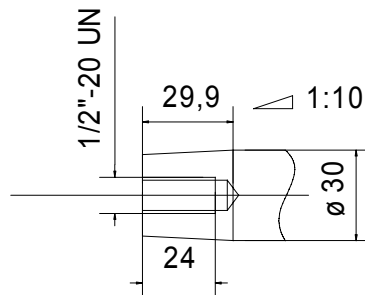


Abtriebswellenkontur:

Shape of output shaft:

Andere Abtriebswellenkonturen auf Anfrage

Please ask separately for special shapes of output shaft



Bitte fragen Sie Motoren für Helicopterapplikationen gesondert an.

Please ask separately for engines for helicopter application.

Achtung !

Dies ist kein anerkannter Flugmotor !
 Er wurde nicht den für Flugzeugen 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.