



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 2706 E

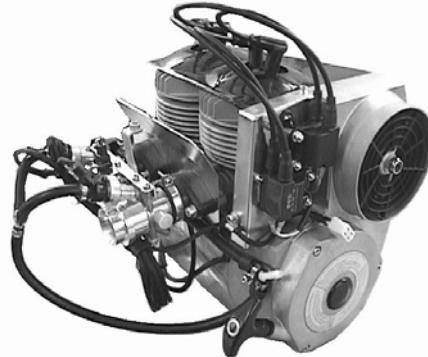
2706 E – Einer der stärksten Motoren seiner Klasse

Der 2706 E ist ein luftgekühlter, kanten-gesteuerter 2-Zylinder-Reihen-2-Takt-motor mit elektronischer Einspritz-anlage und Nikasil beschichteten Zylindern. Er hat eines der niedrigsten Leistungsgewichte der auf dem 65 PS-Markt erhältlichen Motoren.

Maßgeschneidert für den Antrieb von Ultraleichtflugzeugen, Hovercrafts, Gyrocoptern, sehr leichten

Experimentalflugzeugen und jeglicher Anwendung mit Gewichtsproblemen.

Die TBO des Motors liegt bei 1000 Stunden bei 75% Leistungsabgabe. Die Garantie auf die Kurbelwelle beträgt 3 Jahre.



2706 E – One of the most powerful engine of its class

The 2706 E is an air cooled, piston controlled 2-cylinder-inline-2-stroke engine with electronic injection and Nikasil coated cylinders. It has one of the highest power to weight ratio available on the 65 HP engine market. Ideally suited for Ultralights, hovercrafts, gyrocopters, 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 50 (1:2,16/1:2,29/1:2,59/1:3,16/1:3,65) -Elektrostarter -Getrenntschmierung
----------------	---

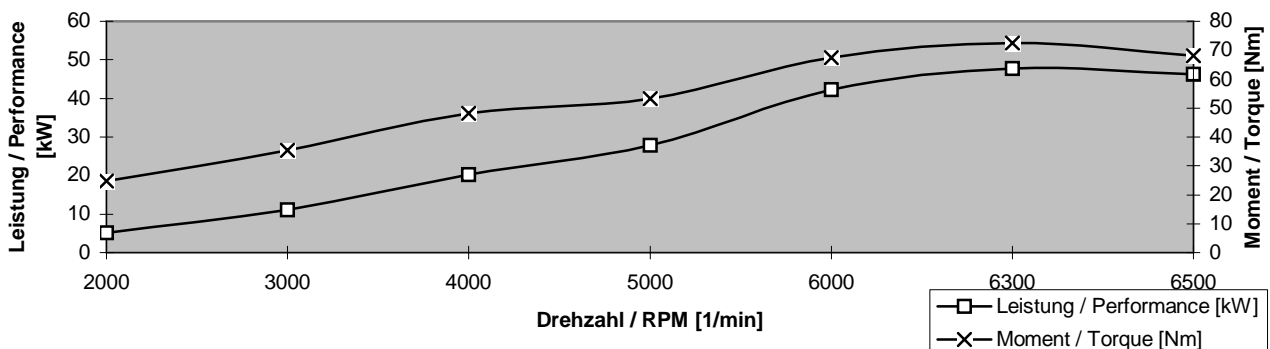
Option:	-Dual ignition -Gear box G 50 (1:2,16/1:2,29/1:2,59/1:3,16/1:3,65) -Electric starter -Auto lubrication
----------------	--

Technische Daten	(Technische Änderungen vorbehalten)
Bauart	Zweizylinder-Zweitakt (Reihe)
Hubvolumen	625 cm ³
Hub	69 mm
Bohrung	76 mm
Max. Leistung	47,8 kW (65 PS) bei 6300 1/min nach DIN/ISO 1585
Max. Drehmoment	72,4 Nm bei 6300 1/min
Gemischbildung	2x Saugrohreinjection
Zündanlage	CDI programmierbar
Generatorleistung	250W, 12V
Kühlung	Gebläsekühlung
Masse	31 kg
Starteinrichtung	Reversierstarter
Drehrichtung	Gegenurzeigersinn, 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	(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	47,8 kW (65 HP) at 6300 rpm according to DIN/ISO 1585
Max. torque	72,4 Nm (53,4 ft.lb) at 6300 rpm
Mixture formation	2x Suction pipe injection
Ignition system	CDI programable
Generator power	250W, 12V
Cooling	Fan cooling
Weight	31 kg (68,4 lb)
Start device	Recoil 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

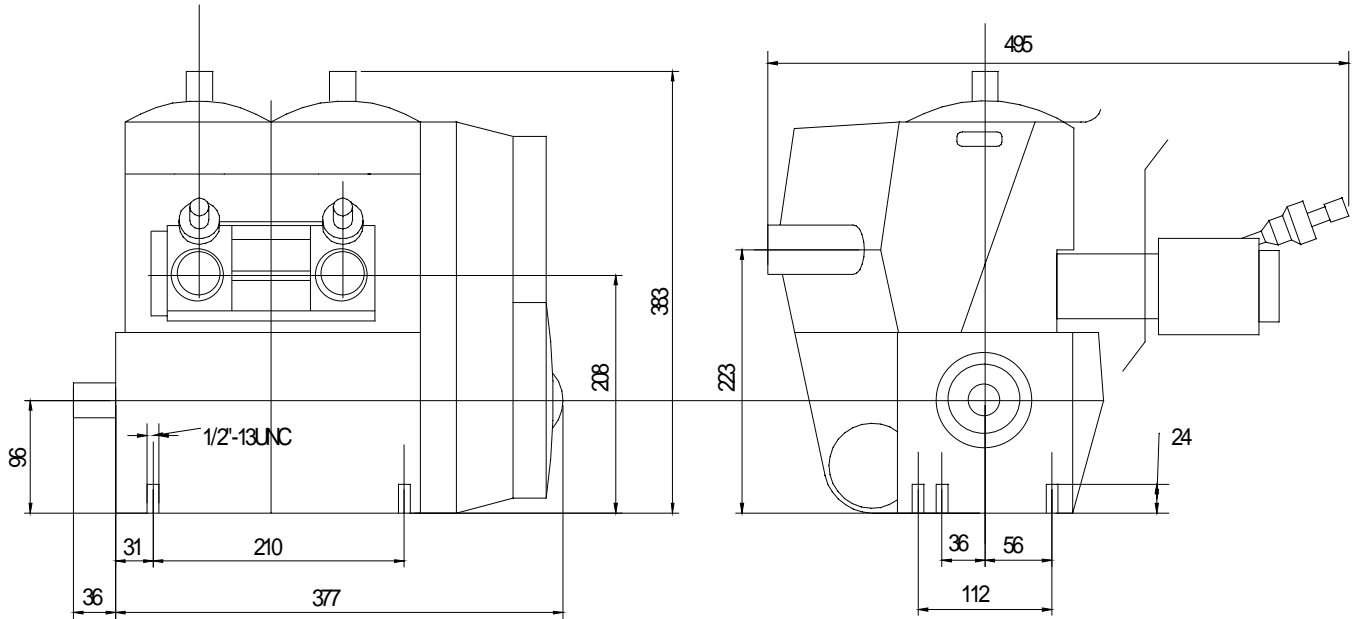
Leistung-Moment-Drehzahl-Diagramm

Performance-Torque-RPM-Diagram



Einbauzeichnung:

Installation drawing:

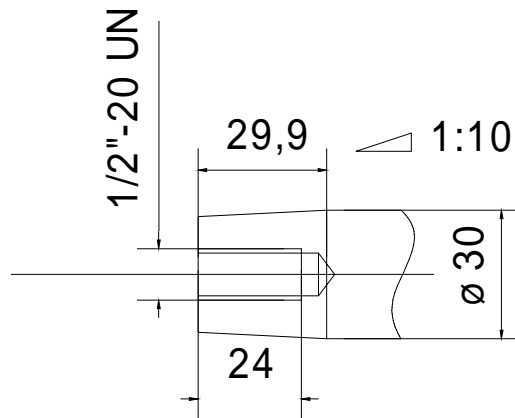


Abtriebswellenkontur:

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.