



### Optionen

- Zahnradgetriebe G 50 (1:2,16/1:2,29/1:2,59/1:3,16/1:3,65)
- Integrierter Starter / Generator 1-3kW / 28V
- E-Gas über Servo Stellantrieb
- Kerosin-Kraftstoffverwendung

### Options

- Gear box G 50 (1:2.16/1:2.29/1:2.59/1:3.16/1:3.65)
- Integrated starter / generator 1-3kW / 28V
- Electronic throttle control via integrated servo
- HeavyFuel capability



### 3504 DI – Hohe Leistung bei niedrigem Gewicht und geringem Verbrauch

Der 3504 ist ein wassergekühlter, membrangesteuerter 2-Zylinder-Reihen-2-Taktmotor mit einer luftunterstützten Direkteinspritzung. Der Motor ist durch die direkte Gemischbildung verbrauchsoptimiert und kann auch mit Kerosinkraftstoffen betrieben werden.

Er hat eines der niedrigsten Leistungsgewichte der auf dem 60 PS-Markt erhältlichen Motoren. Maßgeschneidert als Propellerantrieb im Direktantrieb oder mit Untersetzung sowie jeglicher Anwendung, bei der das Gewichts-Leistungsverhältnis im Vordergrund steht.

Die TBO des Motors kann je nach Einsatzbedingung bei bis zu 1000 Stunden liegen.

**WIR BIETEN AUCH KUNDENSPEZIFISCHE LÖSUNGEN IN BEZUG AUF BAUFORM, GEWICHT UND LEISTUNG**

### 3504 DI – High Performance at low weight and low fuel consumption

The 3504 is an water cooled, reed valve controlled 2-cylinder-inline-2-stroke engine with air assisted direct injection. The air assisted direct injection allows a low fuel consumption and it enables the use of kerosene based fuels.

It has one of the highest power to weight ratio available on the 60 HP engine market. Ideal for all kinds of propeller applications with direct drive or gear reduction and all applications where the power to weight ratio is critical.

The TBO rate can be up to 1000h depending on the operation conditions.

**WE ALSO OFFER CUSTOM-MADE SOLUTIONS REGARDING CONSTRUCTION, WEIGHT AND PERFORMANCE**

### Technische Daten

(Technische Änderungen vorbehalten)

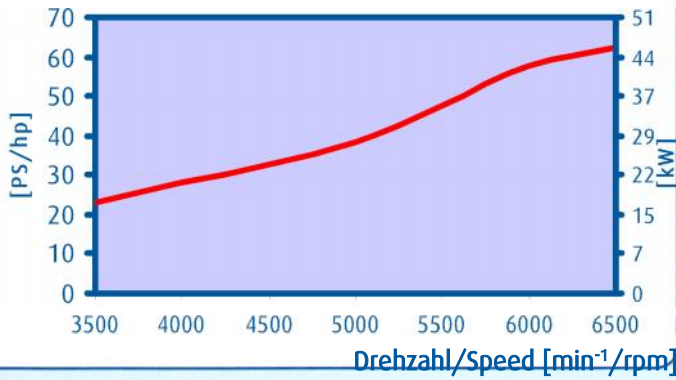
<b>Bauart:</b>	Zweizylinder-Zweitakt (Reihe)
<b>Hubvolumen:</b>	625 cm <sup>3</sup>
<b>Hub:</b>	69 mm
<b>Bohrung:</b>	76 mm
<b>Max. Leistung:</b>	44 kW (60PS) bei 6300 1/min
Nach DIN 70020	Angabe mit 90° Kühlmitteltemp.
<b>Max. Drehmoment:</b>	67,5 Nm bei 6000 1/min
<b>Gemischbildung:</b>	Luftunterstützte direkte Gemischeinblasung
<b>Zündanlage:</b>	Elektronische Zündung gesteuert über ECU
<b>Generatorleistung:</b>	2kW / 28V
<b>Kühlung:</b>	Flüssigkeitskühlung
<b>Schmierung:</b>	Getrennschmierung
<b>Masse:</b>	38kg mit Schalldämpfer, Anbauteilen und Wasser im Motor
<b>Starteinrichtung:</b>	Reversierstarter
<b>Drehrichtung:</b>	Gegenurzeigersinn, Blick auf Abtrieb
<b>Kraftstoff:</b>	MOGAS min. 950kt., AVGAS LL100 Kerosin basierend Kraftstoffe wie z.B. JetA, Jet A1, JP 5, JP 8
<b>Öl:</b>	2-Taktöl für Getrennschmierung entsprechend API TC

### Technical data

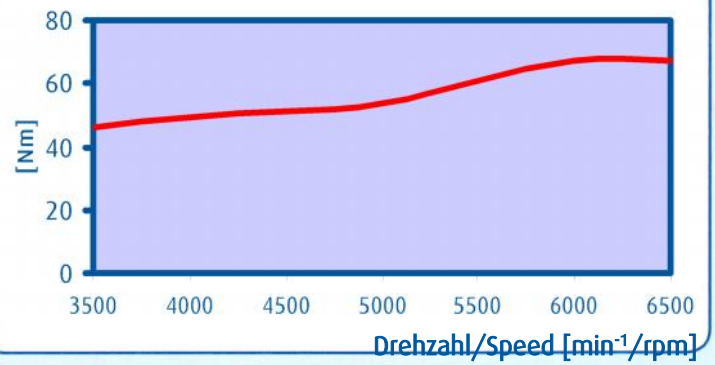
(Technical one subject to change)

<b>Type:</b>	Two cylinder two stroke (inline)
<b>Displacement:</b>	625 cm <sup>3</sup> (38.1 cu in)
<b>Stroke:</b>	69 mm (2.72 in)
<b>Bore:</b>	76 mm (2.99 in)
<b>Max. performance:</b>	44 kW (60HP) at 6300 rpm
According to DIN 70020	Specification with 194°F coolant
<b>Max. torque:</b>	67.5 Nm (57.0 ft.lb) at 6000 rpm
<b>Carburation:</b>	Air-assisted direct injection
<b>Ignition System:</b>	Electronic ignition controlled by the engine ECU
<b>Generator power:</b>	2kW / 28V
<b>Cooling:</b>	Liquid cooling
<b>Lubrication:</b>	Oil injection
<b>Weight:</b>	38 kg (83.4 lb) with exhaust and water in the engine
<b>Starting device:</b>	Electric start
<b>Running direction:</b>	Counter-clockwise, view to output shaft
<b>Fuel:</b>	MOGAS min. 950ct., AVGAS LL100 Kerosens based fuels like Jet A, Jet A1, JP 5, JP 8
<b>Oil:</b>	2-stroke oil according API TC specification

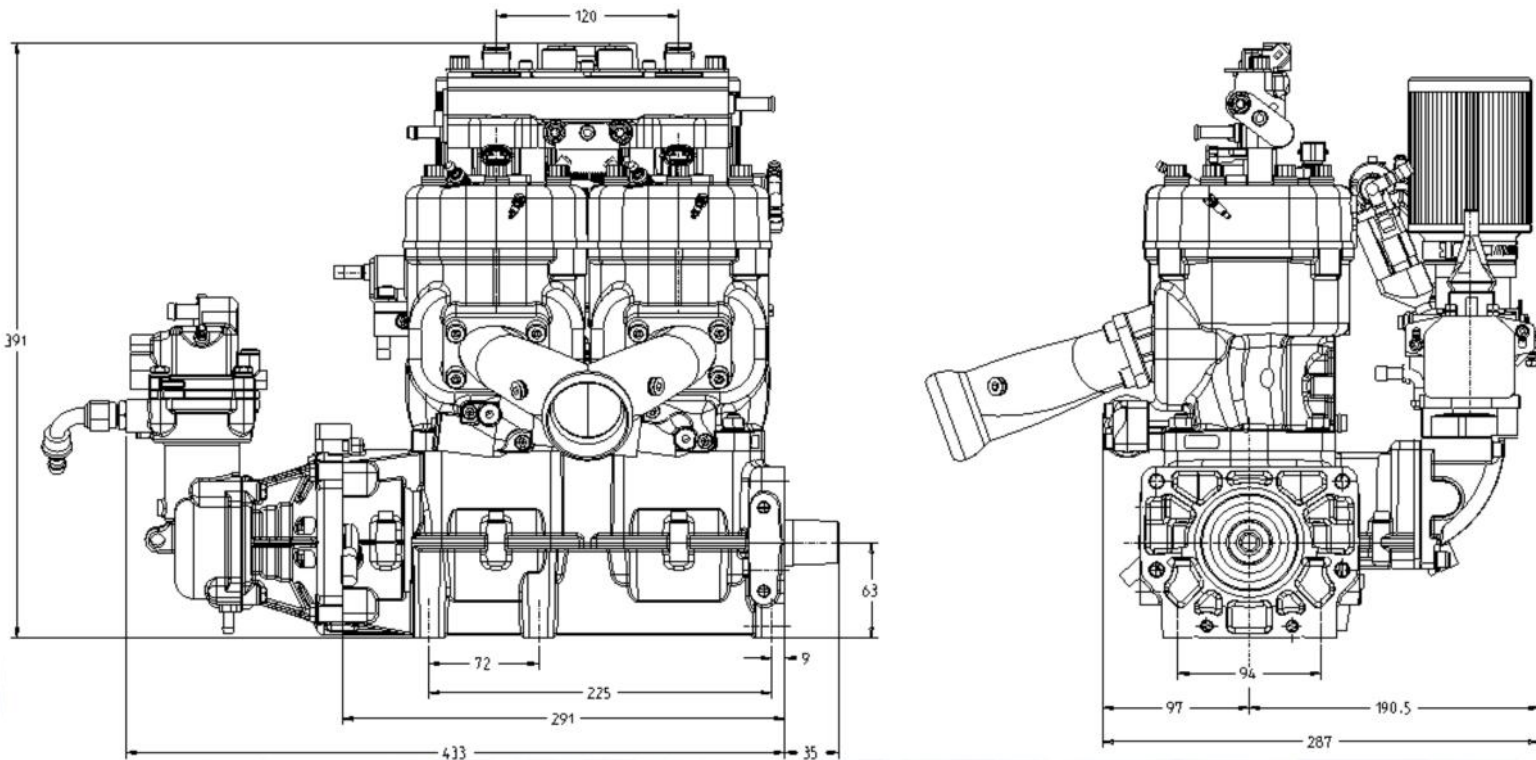
### Leistung / Performance



### Drehmoment / Torque



### Einbauzeichnung / Installation drawing



#### Achtung!

Dies ist kein anerkannter Flugmotor! Er wurde nicht den für Flugzeuge vorgeschriebenen Sicherheits- und Dauertests unterzogen. Der Motor kann durch Hirth kundenspezifisch für zivile und militärische Luftfahrt zertifiziert werden.

#### Warning!

This is not a certificated aircraft engine ! It has not received the safety and durability testings specified by aircraft standards. Hirth can certify the engine to civil and military aviation specifications for customer specific applications.

