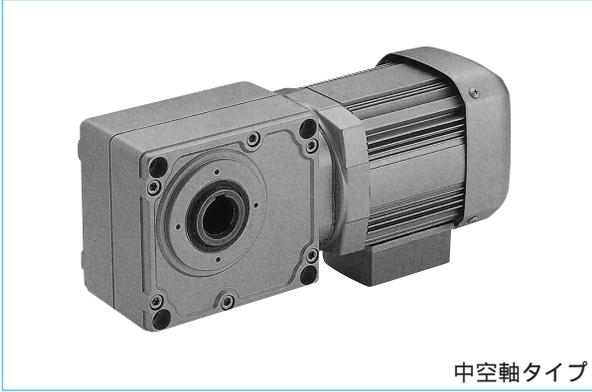


# 三菱 直交軸ギヤードモートル

三菱電機(株)

MELCO



中空軸タイプ

- 三菱インバータとの組合せで定トルク範囲が拡大(標準品)

出力 (kW)	定トルク範囲 (Hz)	
	磁束ベクトル制御	V/F制御
0.1~0.75	3~60	40~60
1.5, 2.2	6~60	40~60

- V/F定トルクモータの充実を図りました。

形名	出力 (kW)	定トルク範囲 (Hz)
GM-HY2Z	0.4~2.2	6~60

- 形名の見方

GM - HY2 Z F B - R H  
シリーズ名

HY2 : HY2シリーズ  
モーター種類

取付タイプ

HY2		取付タイプ	
なし	三相	なし	脚取付形
Z	インバータ定トルク	F	フランジ形
		M	フェースマウント

## GM-HY2シリーズ(直交軸)

高強度の設計と入念な評価検証に裏付けられたメルクロスは業界初の「AGMAサービスクラス」製品です。最適のハイポイドギヤ設計と独自の専用グリース採用により長寿命化が完成しました。

また、ハイポイドギヤの適正バックラッシュ量をチェックできる構造を採用し、組立品質の全数安定化にも配慮しております。

- 低騒音**  
従来品に比べより低騒音が実現(当社比5~10dB(A)の低減)
- 省エネ・高効率**  
ハイポイドギヤの面粗度向上と独自の専用グリース採用により、さらに高効率化が実現(従来品との当社比5%の改善)
- アルミフレームを拡大し(1.5kW、2.2kW)小形、軽量化を図りました。
- 全シリーズに端子箱を標準装備しております。
- 中実軸は全シリーズに軸端タップを標準装備しています。
- フェースマウントタイプ、フランジタイプは左右対称形状を採用しておりますので、いずれの取付姿勢でも取付方向の制限はありません。
- グリース潤滑ですから取付方向の制限はありません。

### ブレーキ

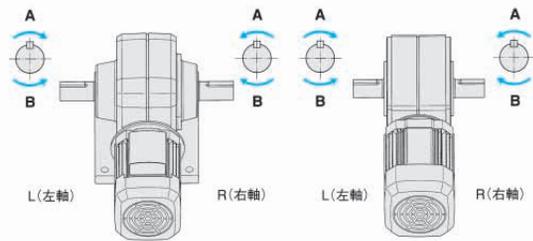
### 軸タイプ

ブレーキ	軸タイプ
なし	L 左軸(中実軸)
B	R 右軸(中実軸)
	T 両軸(中実軸)
	H ホロー(中実軸)
R	直交ギヤードモートル符号

左軸・右軸はモータ側から見た方向を表します。

### 減速段数と回転方向

R-U、S-V、T-Wの結線をした時の回転方向は、左図の通りです。回転方向を変える場合は、2線を入れかえて下さい。



図ア

図イ

取付	図	減速比	減速段数	回転方向
脚取付	ア	1/5	3段	B
		1/10~1/60	2段	A
		1/80~1/240	3段	B
フランジフェースマウント	イ	1/5	3段	A
		1/10~1/60	2段	B
		1/80~1/240	3段	A

## ブレーキ特性

形名	出力 (kW)	ブレーキトルク (Nm)	ブレーキトルク (%)		許容制動仕事率 (J/min)	許容摩耗量 (cm)	ブレーキ電圧 <sup>2</sup> (V)	ブレーキ電流 <sup>2</sup> (A)	ギャップ調整迄総仕事量 (J)	使用限界迄総仕事量 (J)										
			50Hz	60Hz																
GM-HY2B	0.1	1.91	300	360	2070	1.88	DC90	0.2	3.1 × 10 <sup>7</sup>	6.3 × 10 <sup>7</sup>										
	0.2																			
	0.4	150	180	2600							2.39	0.23	4.0 × 10 <sup>7</sup>	8.0 × 10 <sup>7</sup>						
	0.75																			
	1.5														14.3	4500	6.39	0.29	6.3 × 10 <sup>7</sup>	9.0 × 10 <sup>7</sup>
	2.2																			
							0.45	1.1 × 10 <sup>8</sup>	5.9 × 10 <sup>8</sup>											

注1) ブレーキトルクは静摩擦トルクを表示しております。動摩擦トルクは静摩擦トルクの80%程度となります。

2) 使用開始当初は、所定のブレーキトルクでないことがあります。このような場合には、できるだけ軽負荷な条件でブレーキのON・OFFによる摩擦面のすり合わせを行ってください。

3) 出荷時のブレーキトルクは50Hz時150% (60Hz時180%) にセットしております。

