

モーター型 EV のイノベーション

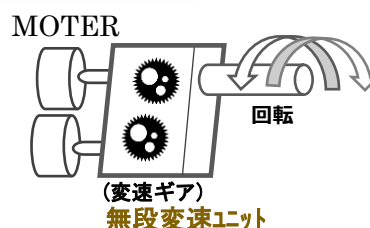
新駆動システムで

モーターの小型・少電力化を実現

新発想の小型無段変速ユニットで 電池の容量低下の軽減ができ、
走行距離の延長が可能となりました。

2MOTER+無段変速ユニットシステム

2個のモーターと 2 個のトルク変速機で、
最適な駆動出力が発揮できる無段変速切替
ユニットを考案。



EV 従来車の駆動スペックをコンパクトな駆動システムで発揮します!

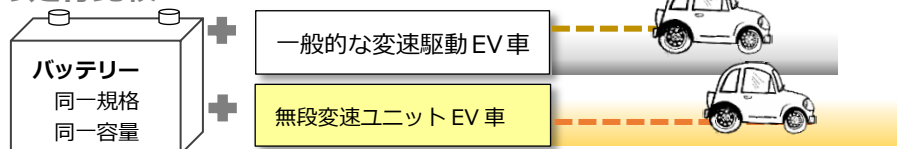
変速ユニットとモーターのチューニング例

TORQUE 出力	Start			Normal operation			Climb			Heavy luggage		
	小	中	大	小	中	大	小	中	大	小	中	大
MOTOR	○				○		○	○			○	
変速ギア比		○	○	○				○	○		○	○

↑ 自動車のスタート時には 大きな力(トルク)が必要です。

コンパクトな駆動システムで省エネ効果を発揮します!

駆動システムの走行比較



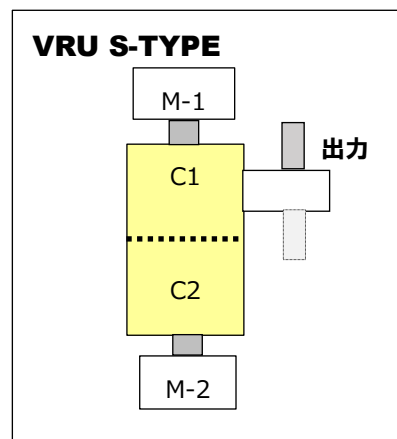
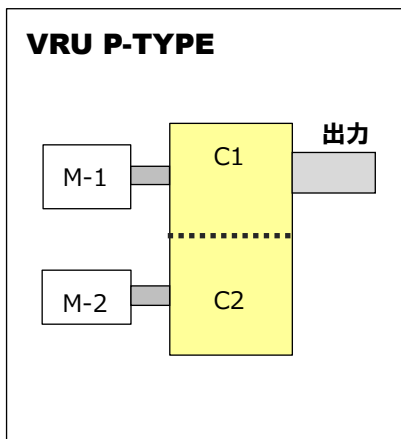
無段変速ユニットは

- 容量の同じバッテリーで走行した場合、モーターが小型かつ少電力消費で走行するので走行距離が伸びます。
- 一般的なEV車と同等の走行距離を走行する場合は、バッテリーの小型、小容量で可能です。

コンパクトな駆動システムだから 載せ替えが容易で安上がり!

- コンパクトな無段変速ユニットと小出力・小型モーターだから軽量で容易に取付ができます。
- コンパクトな駆動システムは場所をとりません。加えてバッテリーも少ない積載量で軽重量。

無段変速ユニット SPEC

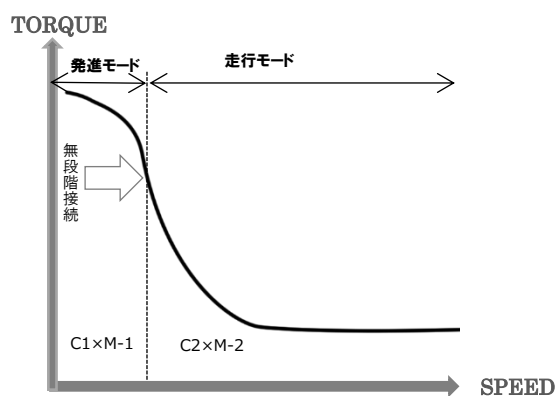


- 変速機ユニット
 - C1 スタート用減速ギアユニット
 - C2 走行用減速ギアユニット

- MOTOR
 - M-1 スタート用モーター
 - M-2 走行用モーター

※モーターには
 ・サーボモーター
 ・ブラシレスモーター
 ・ブラシ付モーター etc.
 があります。

動作概要



- **スタートモード**
 スタート時は小さなモーター(M-1)と高減速比ギア(C1)でトルクを増大し発進。
- **走行モード**
 走行時は小減速比ギア(C2)とモーターの組み合わせで省エネ走行を行います。
- **無段階接続**
 低減速ギアと高減速ギアの切り替えは、無段変速でスムーズに動作します。

無段変速ユニット機構

- 2台の減速機の組合せで構成。発進モードの減速ギアから走行モードの減速ギアの回転速度まで無段階に動作。
- 2台のモーター出力(回転数)と変速機(減速比)の組み合わせで最適に動作。
- セルフロック構造となっており 停止時はブレーキ状態でロック。

(その他)

減速比は 1/1~1/50 まで同一形状で製作可能。また、オプションで別機種製作も対応可。