



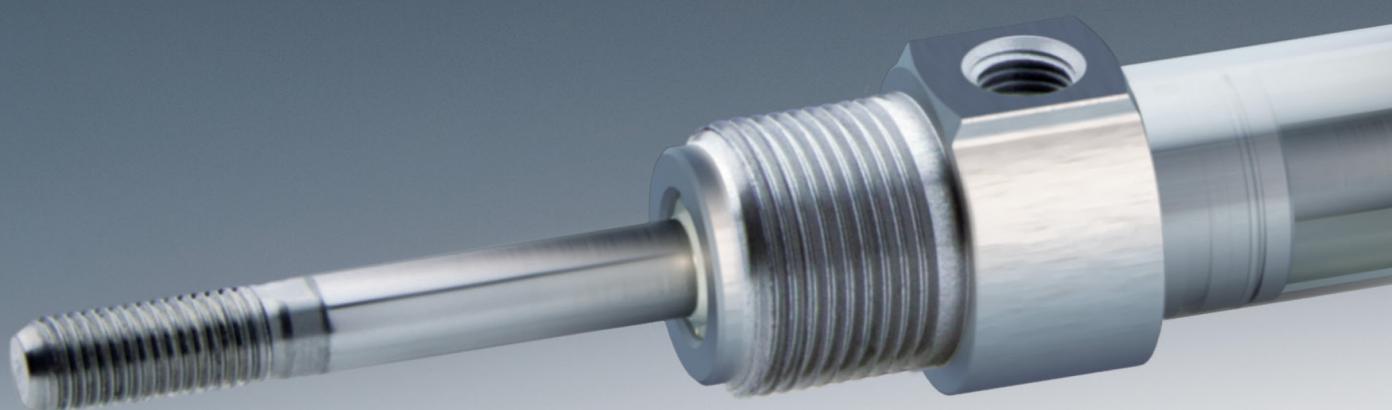
SÉRIE 23

VÉRIN AUTO-AMORTI ISO 6432



SÉRIE 23

DÉCÉLÉRATION OPTIMALE SOUS TOUTES LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT



Les nouveaux vérins pneumatiques de la Série 23 sont basés sur le concept innovant d' "auto-amortissement" et répondent à la norme ISO 6432.

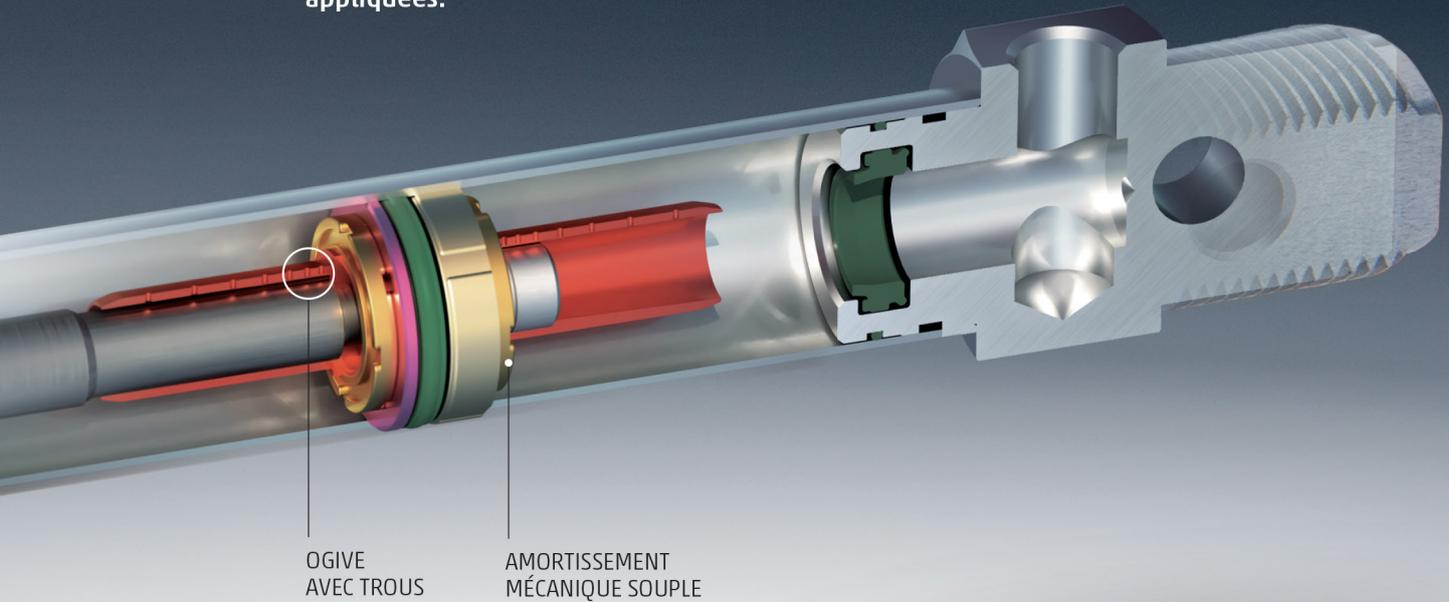
Le vérin, grâce à un système breveté*, ajuste automatiquement l'amortissement afin d'assurer une décélération optimale dans toutes les conditions.

Pendant toute la phase d'amortissement, le vérin bénéficie d'une surface lisse et sans à-coups, ce qui réduit les vibrations et le bruit, tout en garantissant une fiabilité accrue et des performances constantes dans le temps.

Comme aucun réglage manuel n'est nécessaire, les temps de mise en service sont réduits et le vérin est inviolable. Les vérins conviennent à de nombreuses applications industrielles, en particulier lorsque les conditions de travail varient dans le temps, en raison de changements de dimensions ou de l'usure de la machine ou du mécanisme hôte.

SYSTÈME AUTO-AMORTI

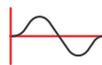
Le système "auto-amorti" est basé sur l'utilisation d'ogives profilés qui présentent un certain nombre de trous positionnés avec justesse et dimensionnés avec précision afin de permettre au système de s'adapter aux différentes combinaisons de vitesses et de masses appliquées.



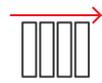
BÉNÉFICES



Temps de mise en service réduits



Réduction des vibrations et du bruit

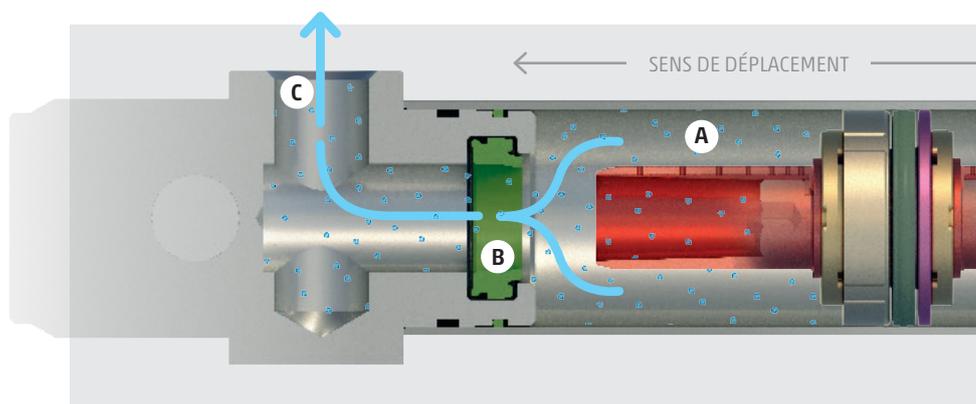


Performances constantes dans le temps

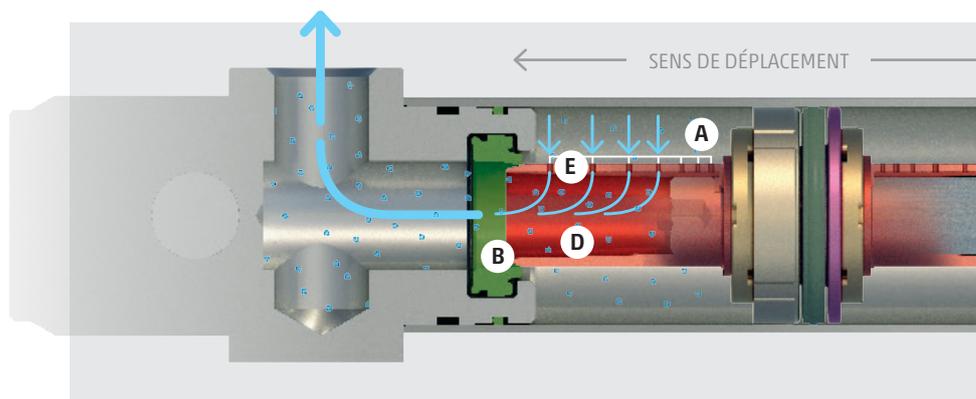


Inviolable

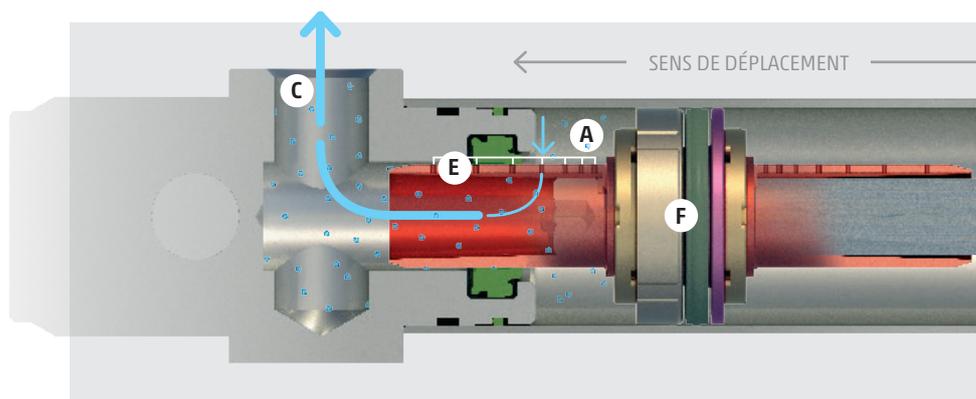
Fonctionnement



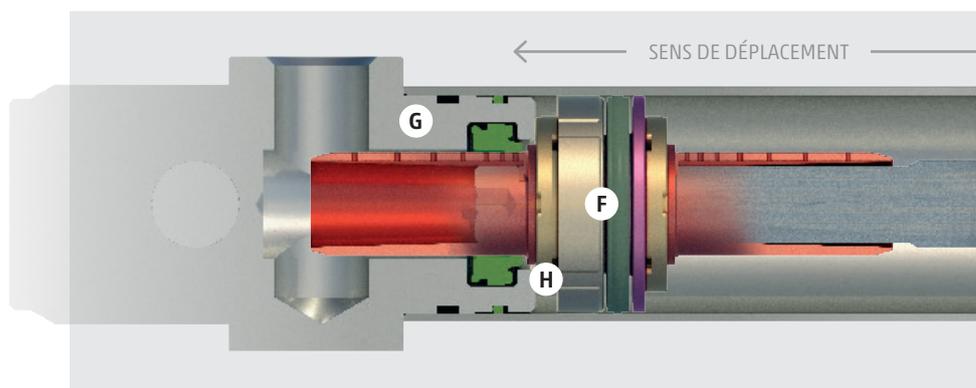
Pendant la phase de libre circulation, l'air contenu dans la chambre (A) passe à travers le joint (B) et est évacué par la sortie (C).



Lorsque l'ogive (D) atteint le joint (B), l'air présent dans la chambre (A) est forcé de passer par les trous (E) dans l'ogive, ce qui provoque le début du ralentissement.



Lorsque le piston (F) se déplace, les trous (E) se ferment un par un, ce qui entraîne une diminution du débit d'air de la chambre (A) vers la sortie (C), générant une décélération progressive et douce.



Le mouvement s'arrête lorsque la position de fin de course est atteinte et que le piston (F) touche le bloc terminal (G). La présence d'un amortisseur (H) absorbe l'énergie cinétique résiduelle et minimise l'impact pour qu'il n'y ait ni vibration ni bruit.

La position et la dimension des trous ont été étudiées afin de :

- Optimiser la capacité d'amortissement du vérin
- Éliminer complètement les secousses du piston
- Réduire les vibrations
- Atteindre la position de fin de course avec une énergie cinétique résiduelle minimale

Données générales

Type de construction	tube rond serti
Design	ISO 6432
Fonctionnement	auto-amorti à double effet
Matériaux	embouts en aluminium anodisé - tige et corps en acier inoxydable - piston en aluminium + technopolymère - joints NBR/PU
Supports	chapes de tige - bride - pieds - tourillon
Course min - max	Ø 16: 10 - 600 mm; Ø 20 - Ø 25: 10 - 1000 mm
Diamètres	Ø 16, 20, 25
Température de service	0°C ÷ 80°C (avec air sec -20°C)
Pression de service	1 ÷ 10 bar (double effet)
Fluide	air filtré en classe 7.8.4, selon ISO 8573-1. En cas d'utilisation d'air lubrifié, il est recommandé d'utiliser de l'huile ISOVG32. Une fois appliquée, la lubrification ne doit jamais être interrompue.
Utilisation avec des capteurs externes	modèles de capteurs CSH et CST avec adaptateurs Série S-CST
Vitesse	10 ÷ 1000 mm/sec (sans charge)

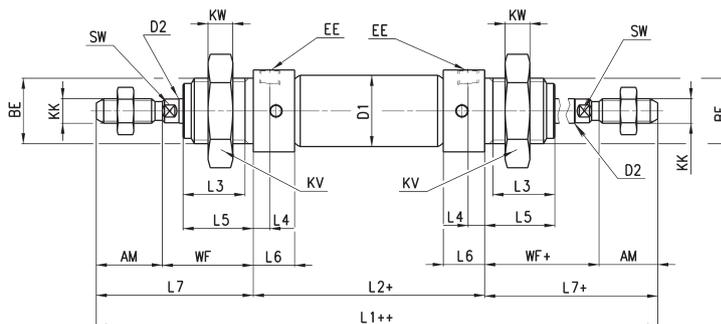
Courses standards

Courses standards														
Ø	10	25	40	50	80	100	125	160	200	250	300	320	400	500
16	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
20	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
25	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

Exemple de codification

23	N	2	A	16	A	100	
23	SÉRIE: 23 = magnétique, auto-amortissant						
N	VERSION: N = standard						
2	FONCTIONNEMENT: 2 = double effet						
A	MATÉRIAUX: A = tige en acier inoxydable laminé AISI 303 - tige en acier inoxydable AISI 304 - embouts anodisés AL						
16	ALESAGE: 16 = 16 mm - 20 = 20 mm - 25 = 25 mm						
A	CONSTRUCTION: A = écrou de nez Mod. V + Ecrou de blocage de la tige de piston Mod. U RL = vérin avec bloqueur de tige Ø20 - Ø25						
100	COURSES (voir le tableau)						
	= standard V = joint de tige en FKM						

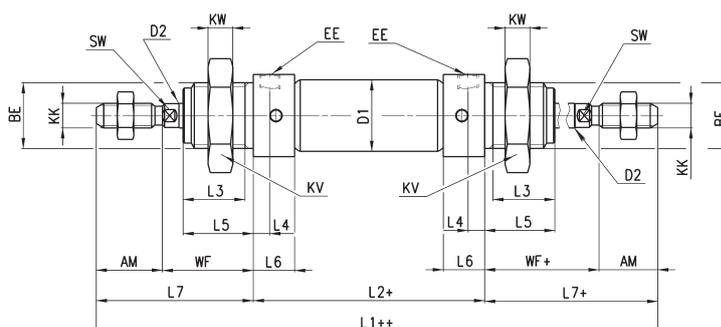
Mini-vérins Série 23



+ = ajouter la course

DIMENSIONS																				course d'amortissement avant/arrière				
∅	EW	KW	BE	KK	CD	D1	EE	∅D2	L1+	XC+	L2+	AM	L3	L4	L5	L	WF	L6	L7	KV	SW	D	D3	
16	12	8	M16x1,5	M6x1	6	17,3	M5	6	111	82	56	16	15	5,5	17	9	22	12	38	24	5	20,5	20	10 / 10
20	16	10	M22x1,5	M8x1,25	8	21,3	G1/8	8	132	95	68	20	18	8	20	12	24	16	44	32	7	27	27	13 / 15
25	16	10	M22x1,5	M10x1,25	8	26,5	G1/8	10	141,5	104	69,5	22	20	8	22	12	28	16	50	32	9	27	27	16 / 14

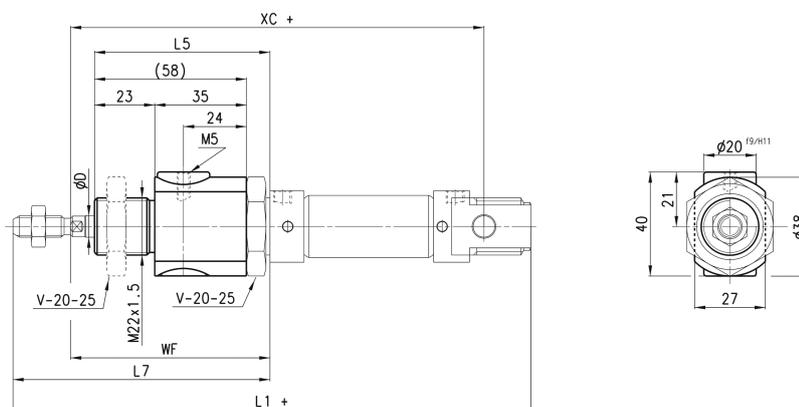
Mini-vérins Série 23 - tige traversante



+ = ajouter la course
++ = ajouter la course deux fois

DIMENSIONS																			course d'amortissement avant/arrière	
∅	KW	BE	KK	∅D1	EE	∅D2	L1++	L2+	AM	L3	L4	L5	WF+	L6	L7+	KV	SW			
16	8	M16x1,5	M6x1	17,3	M5	6	132	56	16	15	7,2	17	22	12	38	24	5	10 / 10		
20	10	M22x1,5	M8x1,25	21,3	G1/8	8	156	68	20	18	8,5	20	24	16	44	32	7	13 / 15		
25	10	M22x1,5	M10x1,25	26,5	G1/8	10	169,5	69,5	22	20	8,5	22	28	16	50	32	9	16 / 14		

Mini-vérins Série 23 - avec bloqueur de tige (Mod. RLC)



+ = ajouter la course

DIMENSIONS								
∅	∅D	WF	L5	L7	XC+	L1+	F (N)	
20	8	74	70	94	145	182	300	
25	10	76	70	98	152	189,5	400	

Accessoires

Jeu de pieds Mod. B

Mod.
B-12-16
B-20-25



Embout rotulé oscillant Mod. GY

Mod.
GY-12-16
GY-20
GY-32



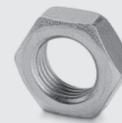
Bride avant/arrière Mod. E

Mod.
E-12-16
E-20-25



Ecrou de blocage de tige de piston Mod. U

Mod.
U-12-16
U-20
U-25-32



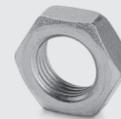
Contre charnière Mod. I

Mod.
I-12-16
I-20-25



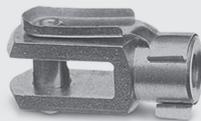
Ecrou de nez Mod. V

Mod.
V-12-16
V-20-25



Chape de tige à fourche Mod. G

Mod.
G-12-16
G-20
G-25-32



Chape de tige de compensation angulaire Mod. GK

Mod.
GK-12-16
GK-20
GK-25-32



Chape de tige à rotule Mod. GA

Mod.
GA-12-16
GA-20
GA-32



Compensateur d'alignement Mod. GKF

Mod.
GKF-20
GKF-25-32

