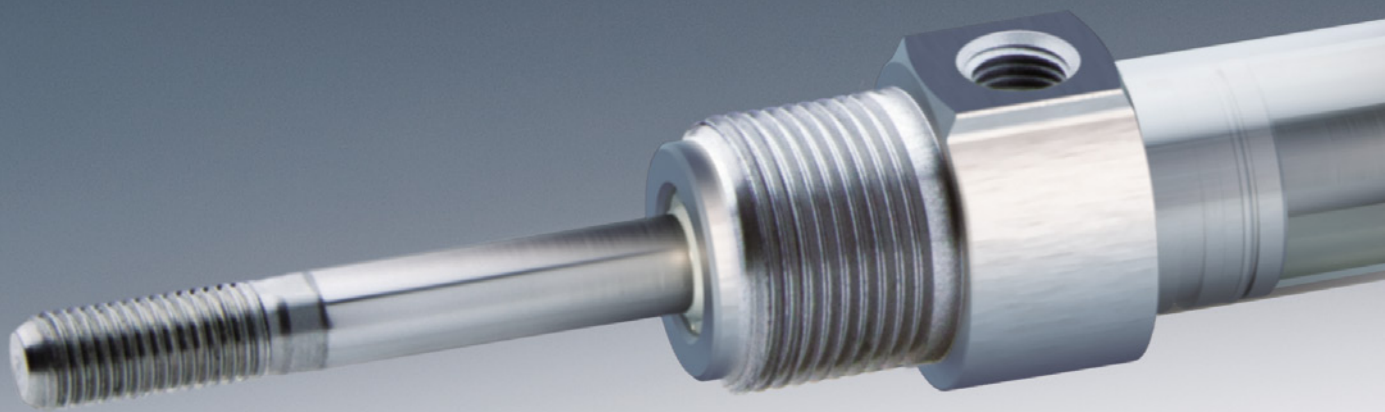


SERIE 23
CILINDRO ISO 6432 CON
AUTO-AMORTIGUACIÓN



SERIE 23

DESACELERACIÓN ÓPTIMA EN TODAS LAS CONDICIONES DE TRABAJO



Los nuevos cilindros neumáticos de la Serie 23 se basan en el concepto innovador de "auto-amortiguación" y cumplen con la norma ISO 6432.

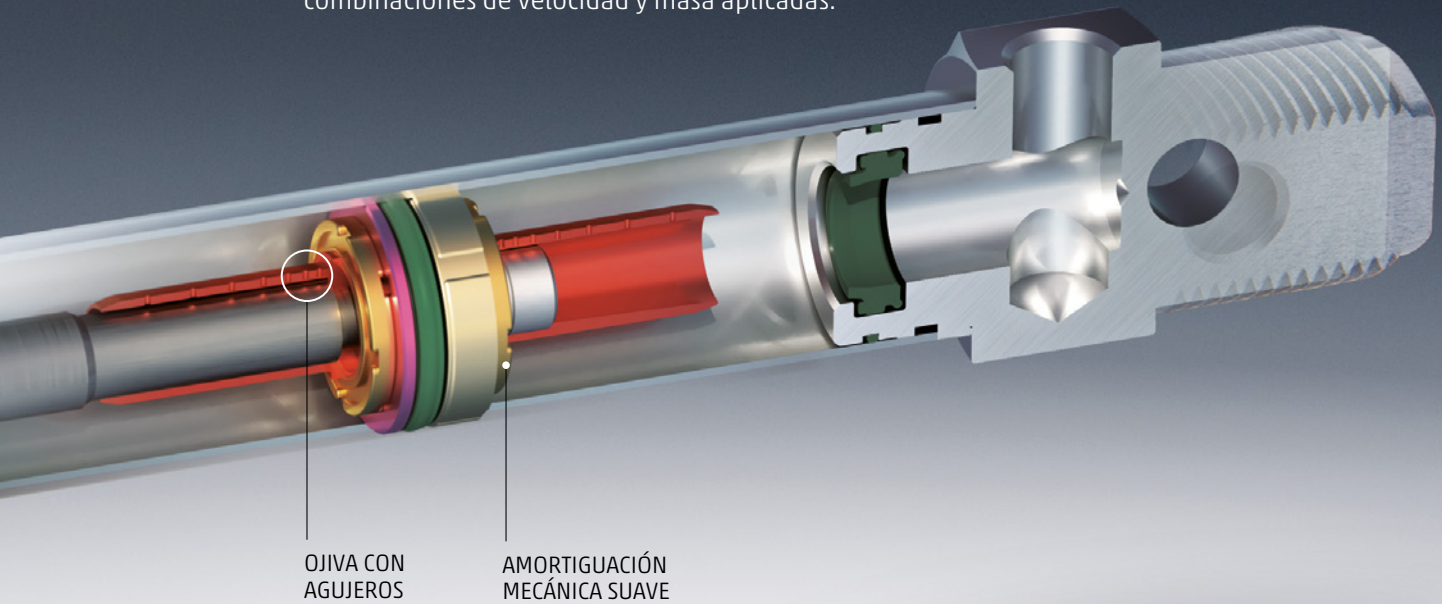
El cilindro, gracias a un sistema patentado*, ajusta automáticamente la amortiguación para proporcionar en todo momento una desaceleración óptima.

Durante toda la fase de amortiguación, el movimiento del cilindro es fluido y sin sacudidas, reduciendo las vibraciones y el ruido y garantizando una mayor fiabilidad y un rendimiento constante a lo largo del tiempo.

Al no requerir ajustes manuales, se reduce el tiempo necesario para su de instalación, evitando posibles manipulaciones. Asimismo, los cilindros también son adecuados para una variedad de aplicaciones industriales, especialmente cuando las condiciones de trabajo pueden variar a lo largo del tiempo, debido a cambios de formato o al desgaste de los mecanismos de la máquina.

SISTEMA DE AUTO-AMORTIGUACIÓN

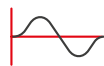
El sistema de "auto-amortiguación" implica el uso de ojivas perfiladas, sobre las que hay unos agujeros con una posición y unas dimensiones específicamente diseñadas para permitir que el sistema se adapte a las diferentes combinaciones de velocidad y masa aplicadas.



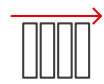
VENTAJAS



Reducción del tiempo de instalación



Reducción de vibraciones y ruido

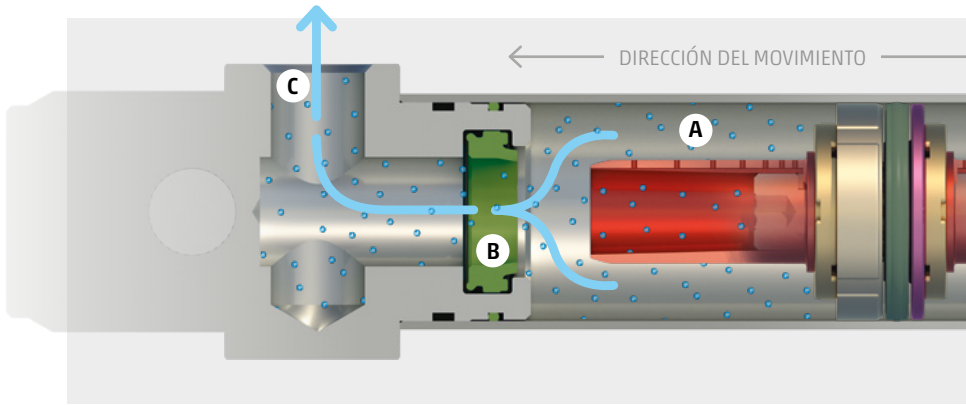


Rendimiento constante a lo largo del tiempo

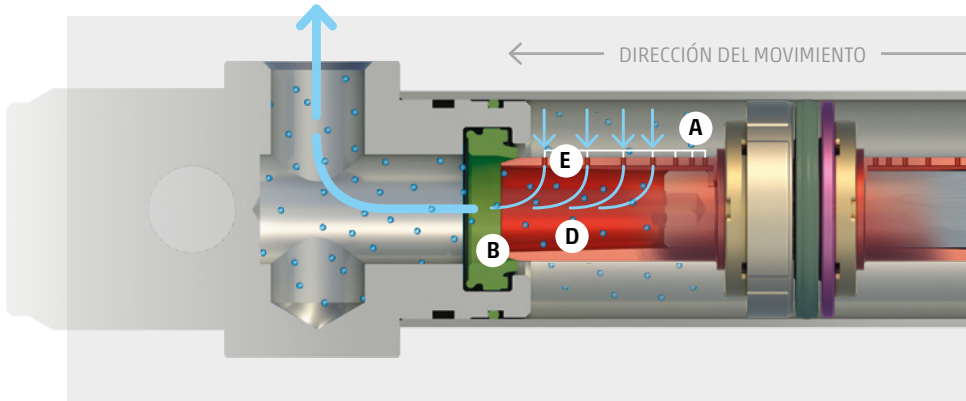


Libre de manipulaciones

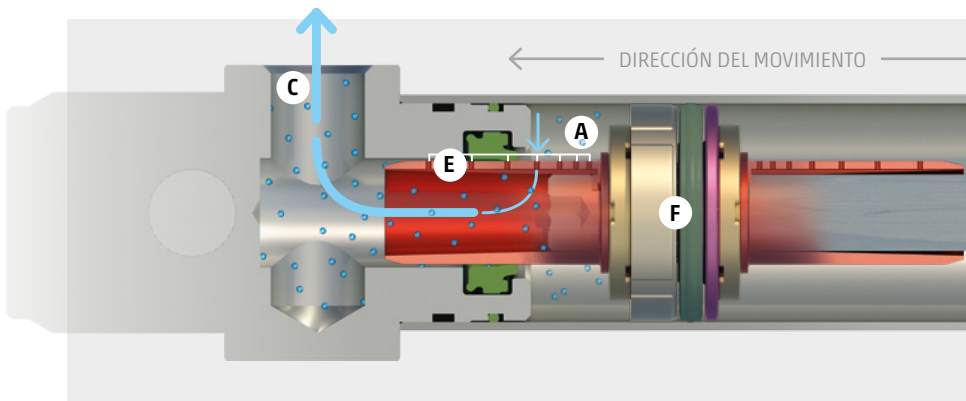
Funcionamiento



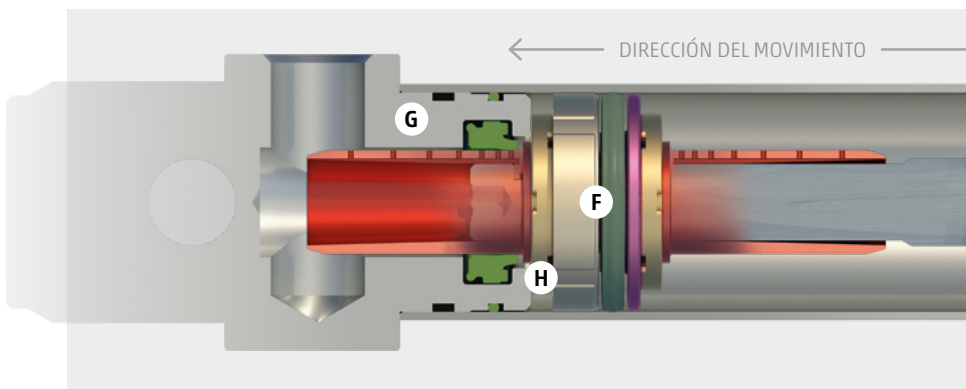
Durante la fase de libre movimiento, el aire contenido en la cámara (A) pasa a través de la junta (B) y se descarga a través de la salida (C).



Cuando la ojiva (D) llega a la junta (B), el aire presente en la cámara (A) queda obligado a pasar a través de los orificios (E) presentes en la ojiva, generando así el comienzo de la desaceleración.



A medida que el pistón (F) avanza en el movimiento, los orificios (E) disminuyen gradualmente en número y, por consiguiente, disminuye el flujo de aire que va desde la cámara (A) hasta la salida (C), generando una desaceleración progresiva y suave.



El movimiento termina cuando se alcanza la posición de final de recorrido, en la que el pistón (F) entra en contacto con el cabezal (G). La presencia del amortiguador elástico (H) absorbe cualquier energía cinética residual y amortigua el impacto sin generar vibraciones ni ruido.

La posición y el tamaño de los orificios han sido calculados para:

- Optimizar la capacidad de amortiguación del cilindro
- Eliminar completamente el rebote del pistón
- Reducir las vibraciones
- Llegar al final de recorrido con la mínima energía cinética residual

Características generales

| | |
|-------------------------------|---|
| Construcción | tubo redondo rebordeado |
| Normativa | ISO 6432 |
| Funcionamiento | doble efecto auto-amortiguado |
| Materiales | cabezales AL anodizado - vástago y camisa acero inoxidable - pistón AL + tecnopolímero - juntas NBR - PU |
| Fijación | tuerca del cabezal - brida - escuadras - basculante trasero |
| Recorridos min - máx | Ø 16: 10 - 600 mm; Ø 20 - Ø 25: 10 - 1000 mm |
| Diámetros | Ø 16, 20, 25 |
| Temperatura de trabajo | 0°C ÷ 80°C (con aire seco -20°C) |
| Presión de trabajo | 1 ÷ 10 bar (doble efecto) |
| Fluido | aire filtrado in clase 7.8.4 segundo ISO 8573-1. Si se utiliza aire lubricado, se recomienda el aceite ISOVG32 y nunca detenga la lubricación. |
| Sensores | sensores modelos CSH y CST con soportes de la serie S-CST |
| Velocidad | 10 ÷ 1000 mm/sec (sin carga) |

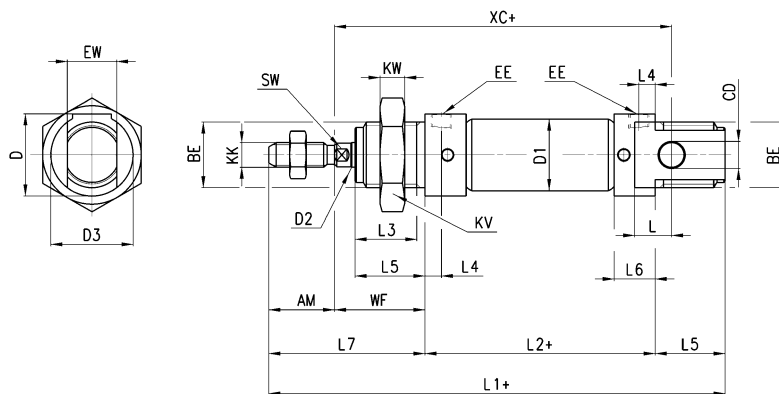
Tabla de carreras

| CARRERAS ESTÁNDAR | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Ø | 10 | 25 | 40 | 50 | 80 | 100 | 125 | 160 | 200 | 250 | 300 | 320 | 400 | 500 |
| 16 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 20 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 25 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

Ejemplo de codificación

| | | | | | | | |
|------------|--|----------|----------|-----------|----------|------------|--|
| 23 | N | 2 | A | 16 | A | 100 | |
| 23 | SERIE: 23 = magnético, auto-amortiguado | | | | | | |
| N | VERSIÓN: N = estándar | | | | | | |
| 2 | FUNCIONAMIENTO: 2 = doble efecto 3 = doble efecto, vástago pasante | | | | | | |
| A | MATERIALES: A = vástago acero inoxidable AISI 303 rolado - camisa acero inoxidable AISI 304 - cabezales AL anodizado | | | | | | |
| 16 | DIÁMETRO: 16 = 16 mm - 20 = 20 mm - 25 = 25 mm | | | | | | |
| A | CONSTRUCCIÓN: A = tuerca del cabezal mod. V + tuerca del vástago mod. U RL = cilindro con bloqueo de vástago Ø20 - Ø25 | | | | | | |
| 100 | CARRERA (ver tabla) | | | | | | |
| | = estándar V = junta del vástago en FKM | | | | | | |

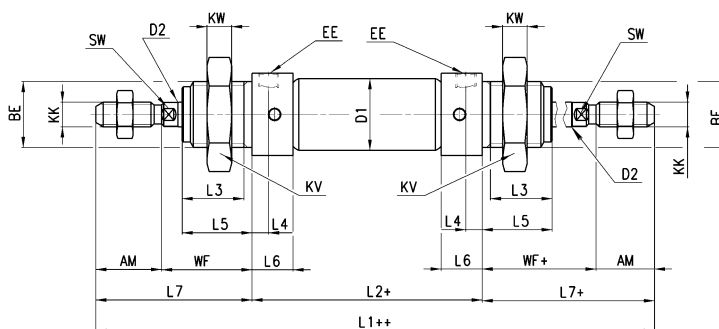
Minicilindros Serie 23



+ = sumar la carrera

| DIMENSIONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|----|----|---------|----------|----|------|------|-----|-------|-----|------|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|------|----|--|
| Ø | EW | KW | BE | KK | CD | D1 | EE | ØD2 | L1+ | XC+ | L2+ | AM | L3 | L4 | L5 | L | WF | L6 | L7 | KV | SW | D | D3 | carrera de amortiguación delantera/trasera |
| 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 |

Minicilindros Serie 23 - vástago pasante

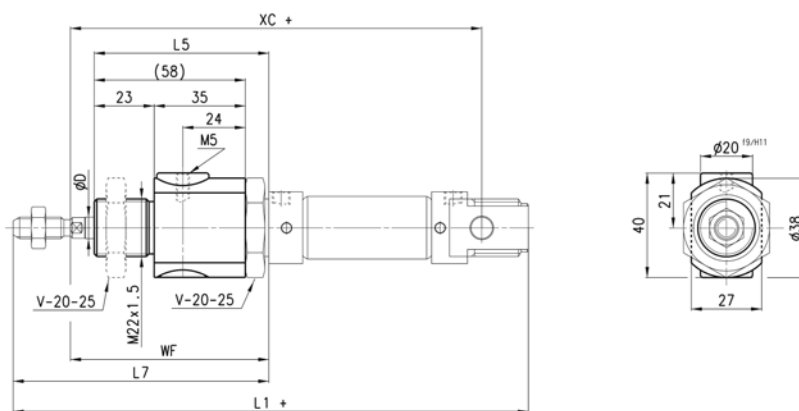


+ = sumar la carrera

++ = sumar 2 veces la carrera

| DIMENSIONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|----|---------|----------|------|------|-----|-------|------|----|----|-----|----|-----|----|-----|----|----|--|--|--|
| Ø | KW | BE | KK | ØD1 | EE | ØD2 | L1++ | L2+ | AM | L3 | L4 | L5 | WF+ | L6 | L7+ | KV | SW | carrera de amortiguación delantera/trasera | | |
| 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 | | |

Minicilindros Serie 23 - con bloque de vástago (Mod. RLC)



+ = sumar la carrera

| DIMENSIONES | | | | | | | | |
|-------------|----|----|----|----|-----|-------|-------|--|
| Ø | ØD | WF | L5 | L7 | XC+ | L1+ | F (N) | |
| 20 | 8 | 74 | 70 | 94 | 145 | 182 | 300 | |
| 25 | 10 | 76 | 70 | 98 | 152 | 189,5 | 400 | |

Accesorios

Escuadra Mod. B

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



Rótula esférica macho Mod. GY

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



Brida Mod. E

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



Tuerca del vástago Mod. U

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



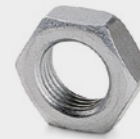
Basculante trasero Mod. I

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



Tuerca del cabezal Mod. V

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



Horquilla Mod. G

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



Rótula autoalineante Mod. GK

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



Rótula esférica Mod. GA

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



Brida de compensación Mod. GKF

Mod.
GKF-20
GKF-25-32



Contacto

Camozzi Neumática S.A.

Puente del Inca 2450, Calle 7 s/n, Lote 83
Carlos Spegazzini
B1812IDX - Partido de Ezeiza
Provincia de Buenos Aires
Argentina

(011) 5263-9399
www.camozzi.com.ar



Automation

