

## COMPACT

Largeur réduite jusqu'à **40%** par rapport à un vérin standard

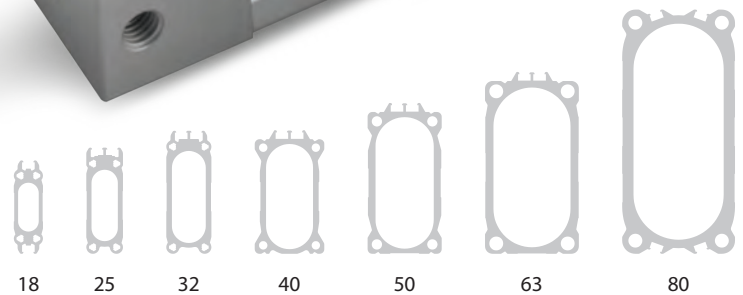
## ANTI-ROTATION

Rotation de la tige  $0,3^\circ \div 0,9^\circ$

## AMORTISSEMENT

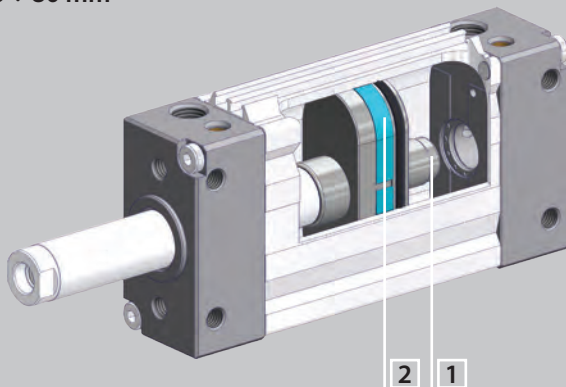
De série  $\varnothing 18 \div \varnothing 80$

(Amortisseurs pneumatiques réglables)



# OV

$\varnothing 18 \div 80$  mm



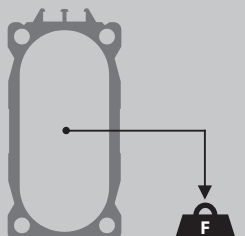
### 1 Amortissement pneumatique réglable

- De série
- Sans changement de dimensions par rapport aux vérins équivalants non amortis

### 2 Guide du piston surdimensionnée et joint Original UNIVER

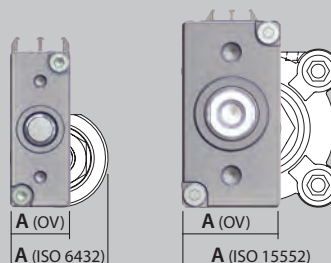
- Indiqué pour charges lourdes (F)
- Rotation de la tige réduite au minimum

Max couple de torsion applicable (Nm) et relative rotation max



Ø	F (Nm)	Degrés
18	0,80	0,90
25	1,00	0,80
32	1,40	0,60
40	1,70	0,40
50	2,00	0,35
63	2,30	0,30
80	2,60	0,30

Comparaison entre vérin OV et vérin ISO standard: côte A

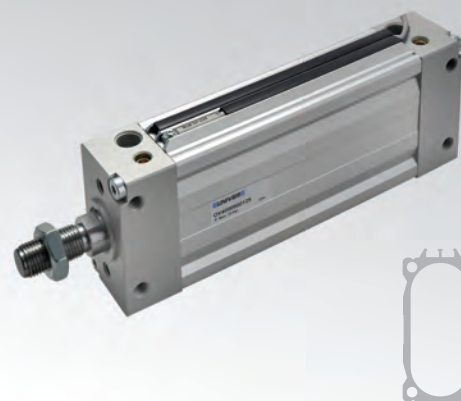


Ø	A (OV)	A (ISO)	Difference
18	16	46,5	-42%
25	20	52	-35%
32	24,5	64,5	-45%
40	38	76,5	-30%
50	40	95	-40%
63	50	114	-35%
80	60	140	-38%

**CARACTERISTIQUES**

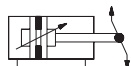
Température ambiante	-20 ÷ 80 °C
Fluide	air filtré, avec ou sans lubrification
Pression de travail	1,5 ÷ 10 bar

Têtes	aluminium anodisé
Tube	aluminium anodisé
Piston	aluminium
Patin de guidage	technopolymère
Tige	acier inox (Ø18-25), acier chromé (Ø32÷80)
Joints du piston	NBR
Douille de guidage tige	de série
Joints racleurs de tige	polyuréthane
Amortisseurs	pneumatiques réglables (de série)
Aimant	de série


**CLE DE CODIFICATION**

O	V	2	0	0	0	3	2	0	0	5	0
1	2	3	4		5						

<b>1</b> Série	<b>2</b> Type	<b>3</b> Version
----------------	---------------	------------------

**OV** = Vérins ovales Ø 18 ÷ 80 mm


- 1** = Tige femelle en acier inox (Ø18÷80)  
**2** = Tige femelle en acier chromé (Ø32÷80)  
**3** = Tige mâle en acier inox (Ø18÷80)  
**4** = Tige mâle en acier chromé (Ø32÷80)

- 00** = D.E. Version standard  
**01** = D.E. Tige traversante  
**02** = D.E. Tige creuse traversante

D.E. = Double effet

<b>4</b> Alésage (mm)	<b>5</b> Course (mm)
-----------------------	----------------------

- 018** = Ø18      **050** = Ø50  
**025** = Ø25      **063** = Ø63  
**032** = Ø32      **080** = Ø80  
**040** = Ø40

- 0010 - 0025 - 0040 - 0050 - 0080 - 0100 - 0125 - 0160 - 0200** (Ø18-25)  
**0010 - 0025 - 0040 - 0050 - 0080 - 0100 - 0125 - 0160 - 0200 - 0250 - 0320** (Ø32÷80)

 Forces théoriques (**N**) développées à la pression de travail (**bar**)

Ø	Pression de travail					Pression de travail					Longueur des amortisseurs
	bar					bar					
	2	4	6	8	10	2	4	6	8	10	
18	54	108	162	216	270	41	82	122	163	204	8
25	98	196	295	393	491	82	165	247	330	412	10
32	161	322	483	643	804	138	276	415	553	691	10
40	251	502	754	1005	1256	221	422	633	844	1055	14
50	393	785	1178	1570	1963	330	660	990	1320	1650	avant 11/arrière14
63	623	1246	1870	2493	3116	560	1120	1682	2240	2800	avant11/arrière14
80	1005	2010	3015	4019	5024	942	1884	2826	3770	4711	avant 20/arrière 27

**FIXATIONS ET ACCESSOIRES**

Ø	Chape femelle avec clips	Rotule autolubrifiante	Embout rotulé oscillant	Embout rotulé oscillant d'équerre	Compensateur d'alignement	Équerre	Articulation mâle	Bride	Capteur DF et bande couvre-fil DHF	Bloque-câble pour capteur DF
18										
25										
32										
40										
50										
63										
80										