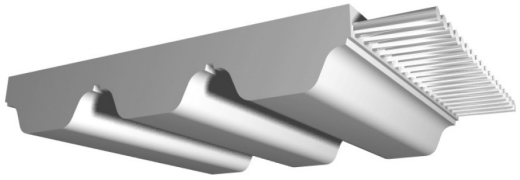
## AT Hochleistungsprofil



AT

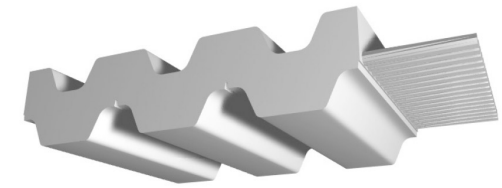
Die Weiterentwicklung des T-Profils führte zur Ausbildung des AT-Profils. Eine erhöhte Zahntragfähigkeit durch das vergrößerte Zahnvolumen sowie verstärkte Zugträger kennzeichnen diesen Riementyp.

**Weitere Vorteile:**

- Günstigerer Zahneingriff
- Verstärkte Zugträger für konstante Teilung
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit bis 50% gegenüber dem T-Profil
- Genaue Bewegungsübertragung in Verbindung mit Synchronscheiben mit eingeengtem bzw. Null- flankenspiel
- Verringerung von Eingriffsstößen

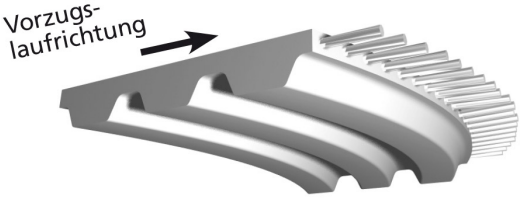
## AT in DL-Ausführung

Der DL-Zahnriemen (beide Riemenseiten sind verzahnt) findet in der Antriebs- und Transporttechnik Anwendung. Mehrwellenantriebe mit unterschiedlichen Drehrichtungen einzelner Wellen können mit diesem Zahnriemen realisiert werden. Beide Zahnseiten sind voll belastbar.



AT-DL

## Bogenverzahnung




BAT

Als logische Konsequenz der Forderung nach einer weiteren Reduzierung der Lautstärke entstand ein Profil, das den herkömmlichen Polygoneffekt nicht kennt. Neben der Laufruhe besitzt das Profil eine im Vergleich zum AT größere Zahnflanke und ist in der Vorzugslaufrichtung selbstführend.

**Bevorzugter Einsatz:**

- Besondere Anforderungen an die Laufruhe und Übertragungsgenauigkeit
- Eingeengte Einbaumaße
- Transport- und Antriebsaufgaben

## Bogenverzahnung mit Führungsspur

Der BATK ist eine Weiterentwicklung des BAT. Durch die integrierte Führungsspur ist der Zahnriemen in beiden Laufrichtungen selbstführend.

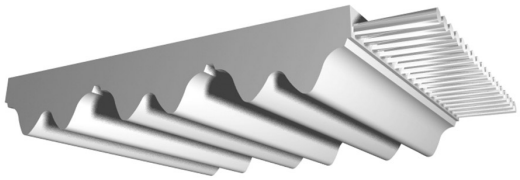
**Bevorzugter Einsatz:**

- Besondere Anforderungen an die Laufruhe und Übertragungsgenauigkeit
- Eingeengte Einbaumaße
- Anwendungen im Bereich der Linear- und Antriebstechnik



BATK

## ATP Hochleistungsprofil



ATP

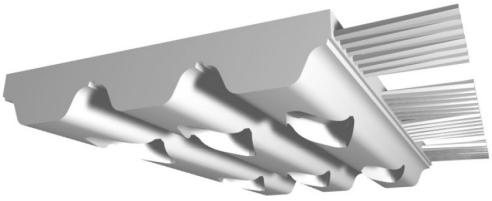
Eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Geräusch-reduzierung und Lebensdauererhöhung führten 1993 zur Entwicklung des ATP-Zahnriemens. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage nach der optimalen Zahnform. Das Grundkonzept des neuen ATP-Profils beinhaltet die Unterteilung des trapezförmigen Zahns in zwei belastbare Einzelzähne.

**Bis zu 60% erhöhte Leistungsfähigkeit, bis zu 10 dB(A) reduziertes Laufgeräusch und längere Lebensdauer durch:**

- 70% vergrößerte tragende Zahnflächen
- Gleichmäßige Spannungsverteilung
- Verbesserte Krafteinleitung
- Verringerten Polygoneffekt
- Geringere Baubreite
- Optimierten Zahneingriff

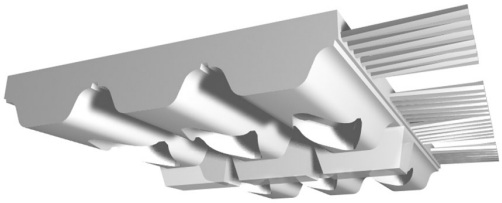
## ATN

Der ATN-Zahnriemen ist speziell für den Einsatz in der Transporttechnik konzipiert. Die im Riemenzahn befindliche und auswechselbare Nockenbefestigung erlaubt ein schnelles Montieren und Austauschen der für den jeweiligen Transportzweck individuell gefertigten Nocken.



ATN

## ATN mit Keil



ATN mit Keil

Der ATN-Zahnriemen mit Keil ist für den Einsatz in der Transporttechnik konzipiert und findet überall dort Anwendung, wo aus konstruktiven Gründen auf Bordscheiben an den Zahnscheiben und andere Führungselemente verzichtet werden muss.

## SFAT

AT-Leistungsprofil mit zwei Zahnspuren im Riemenaufbau als SFAT. Die Zahnspuren sind untereinander um eine halbe Zahnteilung versetzt. Zusammen mit den zugehörigen Synchronscheiben ist der SFAT selbstführend. Es sind keine Bordscheiben erforderlich.

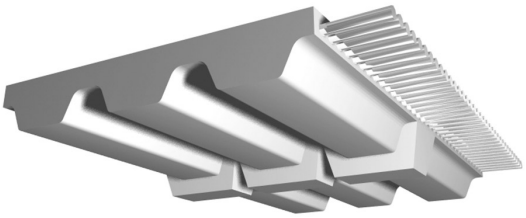
**Bevorzugter Einsatz:**

- Bordscheibenfreier Lauf auf Synchronscheiben
- Bei erhöhten Anforderungen an die Laufruhe (verringerter Polygoneffekt)



SFAT

## Spurzahnriemen



ATK

Spurzahnriemen sind eine Verbundkonstruktion aus Synchronriemen und Keilriemen mit spurtreuer Laufeigenschaft. Der Leistungsbereich entspricht dem normaler T- oder AT-Profile abzüglich der nichtverzahnten Riemenbreite.

**Bevorzugter Einsatz:**

- Bei großen Seitenkräften
- Bordscheibenfreier Lauf auf Synchronscheiben

*(Auch in TK-Ausführung lieferbar)*

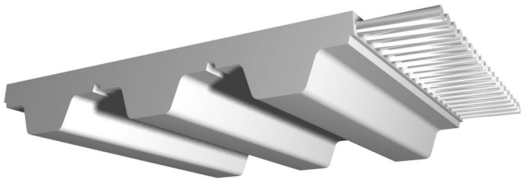
## Standardprofil

Der Zahnriemen mit Trapezprofil nach DIN 7721 gilt als klassischer Standardzahnriemen.

**Bevorzugter Einsatz:**

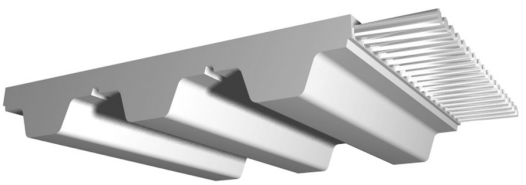
- Bei Standard-Antriebsaufgaben
- Bei hohen Biegebeanspruchungen

*(Auch in DL-Ausführung lieferbar)*



T

## Zoll-Profil



Zoll

Zöllige Teilungen nach DIN/ISO 5296 sind in folgenden

**Größen erhältlich:**

- XL = 5,08 mm
- L = 9,525 mm
- H = 12,7 mm
- XH = 22,225 mm

**Bevorzugter Einsatz:**

- Anwendungen im Zoll-Maßsystem