

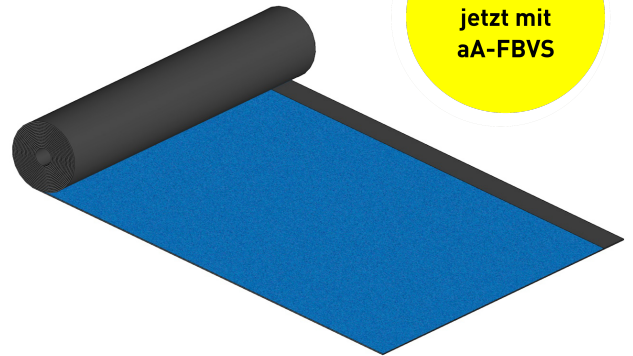
wolfseal Frischbetonverbund Dichtungsbahn 3,5 mm

DAS PRODUKT

Die **wolfseal** FBV-Dichtungsbahn besteht aus einer Elastomerbitumenbahn mit Polyestervlieseinlage mit oberseitiger **wolfseal** FBV-Beschichtung besandet und unterseitiger abflammbarer PP-Folie.

Oberseite: besandete **wolfseal** Spezialverbundbeschichtung
Unterseite: abflammbare PP-Folie

Materialstärke: 3,50 mm
Rollenbreite: 1,00 m
Rollenlänge: 7,50 m



NEU
jetzt mit
aA-FBVS

Geprüfter Wasserdruck von 5,0 bar.

DAS EINSATZGEBIET

Die **wolfseal** FBV-Dichtungsbahn findet ihren Einsatz als Zusatzmaßnahme zur Abdichtung von Weißen Wannen gegen drückendes und nicht drückendes Wasser. Durch die rissüberbrückenden Eigenschaften der Dichtungsbahn und deren hinterlaufsicheren Verbund zum Beton bietet die **wolfseal** FBV-Dichtungsbahn deutlich mehr Sicherheit für hochwertig genutzte Weiße Wannen oder später nicht mehr frei zugängliche WU-Bauteile.

Die Verlegung erfolgt einlagig auf horizontalen und vertikalen Flächen und erfolgt stets vor dem Betonieren. Die Verlegeanleitung ist zu beachten.

ÜBERZEUGENDE VORTEILE

- Die **wolfseal** FBV-Dichtungsbahn ist gemäß des DBV Merkblatts Frischbetonverbundsysteme auf Wasserdichtheit und Hinterlaufsicherheit bis 5 bar Wasserdruck bei einem Millimeter Fugendehnung geprüft
- Allgemeinen Anwendbarkeitsnachweis in höchster Leistungsklasse 3
- Wasserdichte, hinterlaufsichere Verbindung zum Beton
- Einfache Verarbeitung
- Keine Faltenbildung
- Keine Längenänderung bei Temperaturschwankungen
- Thermisch gefügte Nahtverbindungen
- Resistent gegen organisches Abwasser
- Radonhemmend

DIE VERARBEITUNG

Die **wolfseal** FBV-Dichtungsbahn wird einlagig vollflächig verschweißt. Die Stoßüberlappung muss gemäß seitlicher Überlappungsmarkierung mindestens 8 cm betragen. Die **wolfseal** FBV-Dichtungsbahn kann auf einer Sauberkeitsschicht, Schalung oder anderen diversen Materialien verlegt werden.

Dabei ist darauf zu achten, dass die besandete **wolfseal** FBV-Beschichtung zur Frischbetonseite verlegt wird. Die Stöße werden mittels Brenner oder Heißluft durchgängig in allen Lagen verschweißt. Vor der Betonage müssen Verunreinigungen entfernt werden.

Stand: März 2025
technische Änderungen vorbehalten

