

# Triflex Bridge Deck Primer



## Produktinformation

### Einsatzbereiche

Triflex Bridge Deck Primer wird bei saugenden Untergründen auf Brückenfahrbahntafeln aus Beton nach ZTV-ING, Teil 7, Abschnitt 1 als Grundierung und Versiegelung auf PMMA-Harzbasis eingesetzt.

### Eigenschaften

2-komponentige Grundierung auf Basis von Polymethacrylatharz (PMMA). Triflex Bridge Deck Primer zeichnet sich durch folgende Qualitätsmerkmale aus:

- Schnell reaktiv auch bei tiefen Temperaturen
- Anwendung bei hoher rel. Luftfeuchte
- Kompatibel mit gängigen Bitumen-Schweißbahnen
- Hitzebeständig bei Bahnenverlegung mit offener Flamme
- Bereits nach 50 Min. mit Bitumen-Schweißbahn belegbar
- Nach 50 Min. ausgehärtet
- Lösemittel frei
- Grundprüfung nach TL/TP BEL-EP (1999)  
Prüfbericht-Nr. 190E-00031OR01-PB01 des KIWA Polymer-Instituts
- Geprüfte Bahn Börner OK 50 PB02A
- Geprüfte Bahn Vedapont® BE PB02B

### Lieferform

Eimerware

| Sommer   | Winter   |   |
|----------|----------|---|
| 10,00 kg | 10,00 kg | Triflex Bridge Primer Basisharz         |
| 0,20 kg  | 0,60 kg  | Triflex Katalysator (2 x / 6 x 0,10 kg) |
| 10,20 kg | 10,60 kg |   |

### Farbtöne

Bläulich

### Lagerung

Kühl, trocken, frostfrei und ungeöffnet sowie ungemischt ca. 6 Monate. Direkte Sonnenbestrahlung der Gebinde sollte, auch auf der Baustelle, vermieden werden.

### Verarbeitungshinweise

Triflex Bridge Deck Primer und Triflex Bridge Deck SC kann bei Untergrund- und Umgebungstemperaturen von mind. 0 °C bis max. +35 °C verarbeitet werden. Während der Applikation und der Aushärtung muss die Untergrundtemperatur mind. +3 °C über der Taupunkttemperatur liegen. Vor Betauung schützen. In geschlossenen Räumen ist eine Zwangsentlüftung mit mind. 7-fachem Luftaustausch pro Stunde vorzusehen.



### Vorbereitung des Untergrundes

Der Untergrund muss durch Fräsen oder Kugelstrahlen so vorbereitet werden, dass er tragfähig, trocken und frei von losen oder haftungsmindernden Bestandteilen ist. Es ist darauf zu achten, dass eine rückseitige Durchfeuchtung aufgrund baulicher Gegebenheiten ausgeschlossen ist. Die Untergrundhaftung ist im Einzelfall am Objekt zu prüfen. Trockenheit ist gemäß ZTV-ING Teil 7 durch lokale Erwärmung zu prüfen. Mindesthaftzugfestigkeit: 1,5 N/mm<sup>2</sup>.

Der Einsatz auf Asphalt ist nicht zulässig. Bei einem Einsatz auf kunststoffmodifizierten Mörteln ist vor Ort eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Bei Ausführung muss die Oberflächentemperatur mind. 3 °C über dem Taupunkt liegen. Bei Unterschreitung kann sich auf der zu bearbeitenden Oberfläche ein trennend wirkender Feuchtigkeitsfilm bilden (DIN 4108-5, Tab. 1). Siehe Taupunkttemperaturtabelle.

### Mischanleitung

Nach gründlichem Aufrühren des Basisharzes wird die dazugehörige Katalysatormenge klumpenfrei bei langsam laufendem Rührwerk eingemischt. Rührzeit mind. 3 Min. Anschließend umtopfen und nochmals umrühren

### Mischungsverhältnis

Bei einer Temperatur von:

| Temperatur | Kat.-Zugabe |
|------------|-------------|
| 0 °C       | 6 %         |
| 8 °C       | 4 %         |
| 23 °C      | 2 %         |
| 35 °C      | 1 %         |



## Produktinformation

### Materialverbrauch

#### Glatte ebene Fläche

Grundierung auf Beton:

Triflex Bridge Deck Primer wird flutend in einem Arbeitsgang mit min. 0,50 kg/m<sup>2</sup> auf die vorbereitete Betonoberfläche aufgetragen, mit Moosgummischieber verteilt und gleichmäßig mit einer Lammfellrolle abgerollt. Das PMMA-Harz ist so zu verteilen, dass Materialansammlungen vermieden werden. Die noch frische Grundierung ist mit feuergetrocknetem Quarzsand der Körnung 0,7–1,2 mm (max. 800 g/m<sup>2</sup>) abzustreuen. Eine Abstreuerung im Überschuss ist unbedingt zu vermeiden.

Versiegelung auf Beton:

Aufbau gem. ZTV-ING, Teil 7, Abschnitt 1

Im ersten Arbeitsgang wird Triflex Bridge Deck Primer in einer Menge von mindestens 0,50 kg/m<sup>2</sup> aufgetragen. Diese Lage Reaktionsharz muss unverzüglich nach dem Rollen mit feuergetrocknetem Quarzsand der Körnung 0,7–1,2 mm und einer Menge von max. 0,80 kg/m<sup>2</sup> abgestreut werden. Eine Abstreuerung im Überschuss ist unbedingt zu vermeiden. Nicht festhaftendes Abstreumaterial ist zu entfernen, sobald es der Erhärtungszustand dieser Lage zulässt. Anschließend wird in einem zweiten Arbeitsgang Triflex Bridge Deck Primer in einer Menge von mindestens 600 g/m<sup>2</sup> gleichmäßig aufgebracht und so verteilt, dass Materialansammlungen vermieden werden, so dass die Abstreuerung gleichmäßig benetzt ist und eine gleichmäßig raue und augenscheinlich geschlossene Oberfläche vorliegt. Diese Oberfläche wird nicht abgestreut.

Kratzspachtelung auf Beton:

Vor Auftrag des Triflex Bridge Deck SC (Kratzspachtelung) ist die Betonoberfläche mit min. 0,50 kg/m<sup>2</sup> Triflex Bridge Deck Primer zu grundieren, eine Abstreuerung der Grundierung entfällt in diesem Fall. Bei Rautiefen des vorbereiteten Betons von  $\geq 1,5$  mm ist nach ZTV-ING mit einer Kratzspachtelung aus Triflex Bridge Deck SC zu egalisieren. Die Oberfläche der Kratzspachtelung ist mit feuergetrocknetem Quarzsand der Körnung 0,7–1,2 mm (max. 800 g/m<sup>2</sup>) abzustreuen. Eine Abstreuerung im Überschuss ist unbedingt zu vermeiden. Nicht festhaftendes Abstreugut ist nach dem Aushärten der Kratzspachtelung zu entfernen. Der Verbrauch an Kratzspachtung hängt von der Rautiefe der Betonoberfläche ab. Die Betonoberfläche muss trocken sein. Die Prüfung der Trockenheit erfolgt durch lokale Erwärmung mit einem Heißluftgebläse oder -fön. Feuchte Betone werden dabei deutlich heller. In diesem Fall darf nicht gearbeitet werden.

### Topzeit

Ca. 15 Min. bei +20 °C

### Trockenzeit

|  |                        |
|--|------------------------|
| Regenfest nach:                              | ca. 25 Min. bei +20 °C |
| Begehbar/überarbeitbar mit sich selbst nach: | ca. 45 Min. bei +20 °C |
| Belastbar nach:                              | ca. 50 Min. bei +20 °C |

### Weitere Hinweise

Hinweis zum Verlegen einer BAST zugelassenen Bitumen-Schweißbahn. Bei der Verlegung der Bitumen-Schweißbahn ist zu beachten, dass die Brennerflamme zwingend auch über die Oberfläche des PMMA-Harzes geführt wird. Eine ausschließliche Erwärmung der Bahnenunterseite reicht für den Verbund Bitumen-Schweißbahn – PMMA-Oberfläche nicht aus. Hierzu sind auch die Ausführungen in den Ausführungsanweisung der geprüften Bahnen zu beachten

### Hinweise auf besondere Gefahren

Siehe Sicherheitsdatenblatt, Abschnitt 15

### Sicherheitsratschläge

Siehe Sicherheitsdatenblatt, Abschnitt 15

### Maßnahmen bei Unfällen und Bränden

Siehe Sicherheitsdatenblatt, Abschnitt 4, 5 und 6

### Grundlegende Hinweise

Wir gewährleisten die gleichbleibend hohe Qualität unserer Produkte. Den Triflex-Systemen dürfen keine systemfremden Stoffe zugemischt werden.

Die anwendungstechnische Beratung über den Einsatz unserer Produkte beruht auf umfangreichen Entwicklungsarbeiten sowie langjährigen Erfahrungen und erfolgt nach bestem Wissen. Die verschiedenartigsten Anforderungen am Objekt, unter den unterschiedlichsten Bedingungen, machen jedoch eine Prüfung auf Eignung für den jeweiligen Zweck durch den Verarbeiter notwendig. Änderungen, die dem technischen Fortschritt oder der Verbesserung unserer Erzeugnisse dienen, bleiben vorbehalten.