

# Resteverwertung: Krupp Titan Sattelzug im Maßstab 1:24



Nach dem Bau von inzwischen über 7 Dreiachs-Anhängern unter Verwendung der REVELL-Bausätze des Hanomag-Trailers blieben etliche Teile von Bordwänden, Planen und Fahrgestellen übrig. Diese Teile schriegen geradezu nach einer Verwertung. Darüber hinaus war noch ein kompletter Bausatz des Krupp Titan von REVELL vorhanden.

In einem Buch über Krupp-Fahrzeuge fand ich ein Bild eines Krupp Titan Sattelzuges der heutzutage durch ihre Schwertransporte bekannten Bonner Spedition Baumann. Als Vorbild für den Sattelaufleger schwebte mir dabei ein ca. 11m langer Pritsche/Plane-Auflieger mit abgerundeter Blechstirnwand sowie dreigeteilter Bordwand an den Längsseiten vor.

Da ich für den Auflieger weder Pläne noch Maßstabellen besaß und auch keine Ahnung hatte, wo ich dergleichen her bekommen sollte, habe ich einfach das entsprechende BREKINA-Modell als Orientierungshilfe herangezogen. Ich empfand dies im Prinzip auch nicht weiter tragisch, denn wie bei allen meinen Modellen wollte ich am Ende sagen können: „Jawohl, so könnte er ausgesehen haben.“

Die Proportionen sollten möglichst getroffen werden, nicht mehr und nicht weniger.

## Der Sattelaufleger

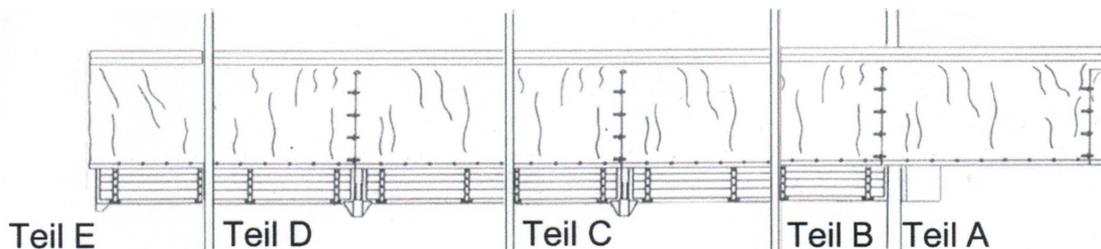
### Bordwände

Ich begann zunächst damit, das BREKINA-Modell zu vermessen. Nach dessen Maßen musste das Vorbild ca. 11,5m lang gewesen sein, was im Maßstab 1:24 wiederum eine Länge von 48cm ergab. Ziehen wir ca. 20mm für die Rundung der

Stirnwand und ca. 10mm für die beiden mittleren Bordwandungen ab, mußte jede der drei Bordwände pro Seite eine Länge von ca. 15cm haben. Die Bordwände des REVELL-Modells waren demnach um ca. 28mm zu kurz. Was also tun?

Um nun nicht eine Säge- und Schleiforgie mit zweifelhaftem Ausgang inszenieren zu müssen, habe ich mich dazu entschlossen, statt drei Scharnieren pro Bordwand deren vier vorzusehen und das fehlende Stück quasi in der Mitte der Bordwand einzusetzen. Dadurch erhielten sie wieder ein symmetrisches Aussehen. Die Trenn- bzw. Klebestellen wurden so angelegt, dass einer gekürzten Bordwand immer ein Scharnier gegenüber liegen sollte. Auf diese Weise ergab sich bei sorgfältiger Arbeit eigentlich kein sichtbarer Übergang, der zusätzlich bearbeitet werden musste. Pro Seite waren dadurch nicht mehr als drei Klebestellen innerhalb der Bordwände notwendig. Die Zeichnung gibt an, an welchen Stellen die REVELL-Teile getrennt wurden.

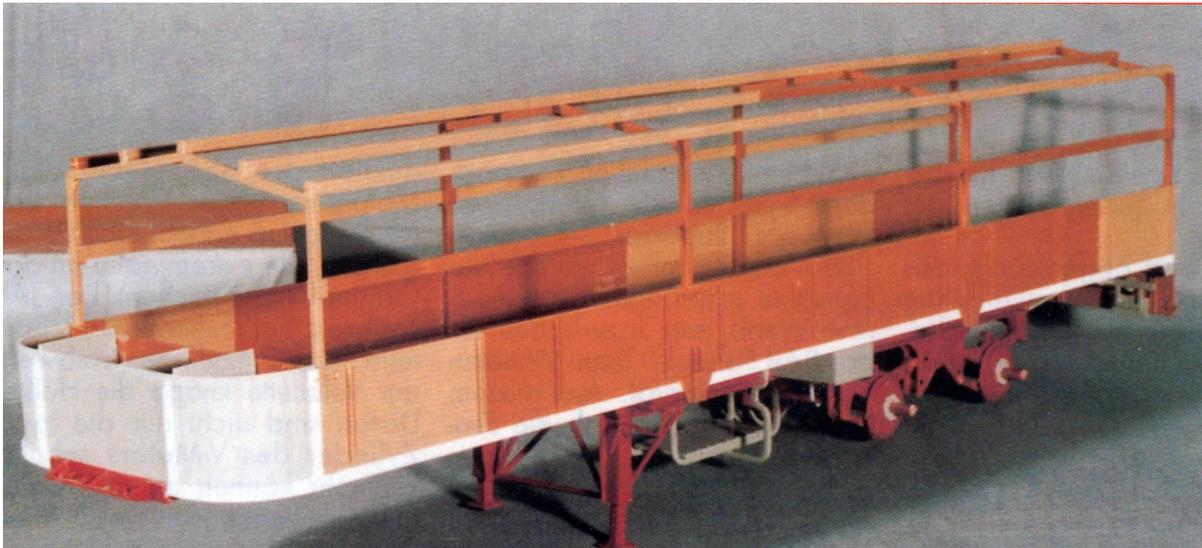
In der Zeichnung sind die aus dem REVELL-Bausatz gewonnenen Teile mit den Buchstaben A, B, C, D und E bezeichnet:



Teil A ist die abgerundete Stirnwand, die aus einem 1mm starken Polystyrolstreifen hergestellt wurde. Teil B wurde aus einer kompletten Aufbauseite des Bausatzes herausgetrennt. Als Trennlinie wurde der Bereich unmittelbar **nach** dem zweiten Bordwandscharnier (in der Zeichnung von rechts nach links gesehen) gewählt. Aus dem gleichen Bausatzteil wurde auch Teil E gewonnen, indem ein Sägeschnitt direkt **vor** dem fünften Scharnier platziert wurde. Für das Teil C wurde abermals eine komplette Aufbauseite herangezogen. Der vordere Sägeschnitt liegt 28mm **vor** dem zweiten Scharnier. Der hintere Sägeschnitt unmittelbar **nach** dem fünften Scharnier. Teil D wurde im vorderen Teil wie Teil C bearbeitet; der hintere Sägeschnitt liegt jedoch nicht **nach**, sondern **vor** dem fünften Scharnier, da das hier anschließende Teil D bereits mit einem Scharnier versehen ist. Werden nun alle Teile lt. Zeichnung zusammen gefügt, ergibt sich ein Pritschenaufbau mit drei Bordwänden, von denen jede vier Scharniere und in der Mitte ein kürzeres Feld aufweist. Das symmetrische Aussehen wirkt meines Erachtens glaubhaft.

Eine Alternative wäre bestenfalls der Selbstbau der gesamten Bordwand, evtl. aus Evergreen-Profilen bzw. Platten gewesen (dann hätte ich aber auch keine Reste verwerten können).

Alle Sägekanten wurden vor dem Zusammenbau plan geschliffen und die Teile am Stahllineal entlang zusammen gefügt, um keine „Wellenlinie“ in der Seitenwand zu erhalten. Nach zweitägiger Aushärtung der Klebestellen habe ich die Seitenteile mit dem Pritschenboden zusammen geklebt, den ich bereits vorbereitet hatte. Die abgerundete Stirnwand wurde im Anschluss an das Anbringen der Seitenteile mit diesen sowie dem Pritschenboden verbunden. Damit die Rundungen „in Form“



bleiben, habe ich sie mit Spanten gesichert und gegen Einblicke von hinten getarnt. Das ist auf dem folgenden Bild schön zu erkennen.

Sicherlich gibt es auch elegantere Methoden für solche Fälle, aber nach dem Aufsetzen der Plane sieht es keiner mehr. Durch die verschiedenen Materialfarben der REVELL-Bordwände sind auch die Klebestellen teilweise gut zu erkennen. Der unter der Bordwand verlaufende Hilfsrahmen wurde durch Evergreen-Profile 2x3mm nachgebildet. Auch er ist durch die weiße Farbe der Profile sehr gut zu erkennen.

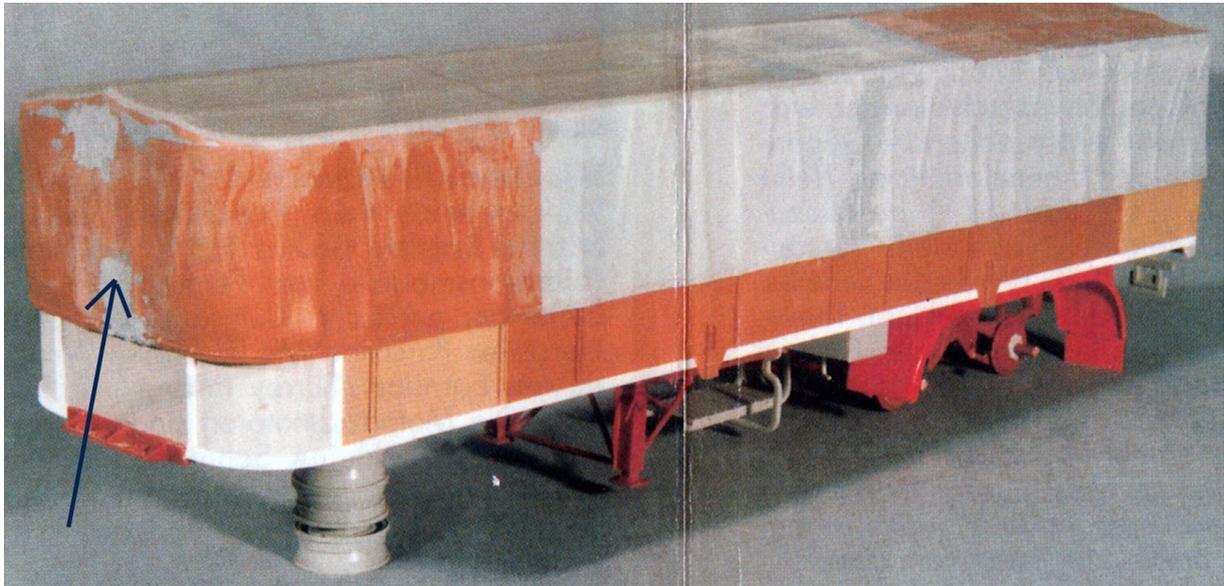
Die hintere Bordwand wollte ich beweglich machen. Die Scharniere dazu habe ich aus Messingdraht hergestellt. Dazu wurde an jedem Bordwandscharnier ein von unten in die Bordwand eingeklebter Draht rechtwinklig abgebogen und in eine sich im Pritschenboden befindliche Drahtöse gesteckt. Dabei durften natürlich nicht alle Scharnierdrähte in die gleiche Richtung gebogen werden, sonst würde die Bordwand seitlich wieder heraus fallen.

### **Spiegel und Plane**

Nach erfolgter Aushärtung der Klebeverbindungen wurde das Spiegelgestell hergestellt. Dazu habe ich auf die vorhandenen REVELL-Teile zurück gegriffen. Wegen der besseren Optik wollte ich die Plane nicht so tief wie im REVELL-Bausatz vorgesehen, auf die Bordwände setzen. Deshalb habe ich das Spiegelgestell um ca. 4mm erhöht. Dadurch sieht der Aufbau m. E. wuchtiger aus.

Damit die Plane hinterher auf die Bordwand passt, mussten die benötigten Teile möglichst an der gleichen Stelle geteilt werden wie die Bordwände. Das ist aus der Zeichnung zu entnehmen. Bei der Plane arbeitete ich jedoch von hinten nach vorne, da der Bereich um die gebogene Stirnwand eine besondere Behandlung benötigte. Dieses Teil (Teil A/B der Zeichnung) wurde in kochendem Wasser erhitzt und nach den Vorgaben der Bordwand über die abgerundete Küchenarbeitsplatte zur Fahrzeugmitte hin gebogen.. Dies wurde so oft gemacht, bis sich die Plane exakt dem Verlauf der Stirnwandrundung angepasst hatte.

Auf den durch die Abrundung rechtwinklig zur Fahrzeuglängsachse abstehenden Planenteile habe ich die Fahrzeugmitte markiert, denn dort sollten sich je die rechte und die linke Planenseite treffen. Das genau Maß habe ich aber erst im praktischen Versuch zusammen mit den Dachteilen ermittelt, um keine unliebsamen Überraschungen zu erleben (siehe Pfeil im folgenden Bild). Nachdem das Übermaß der Plane abgesägt war, konnte das ganze nunmehr in die Endmontage gehen.

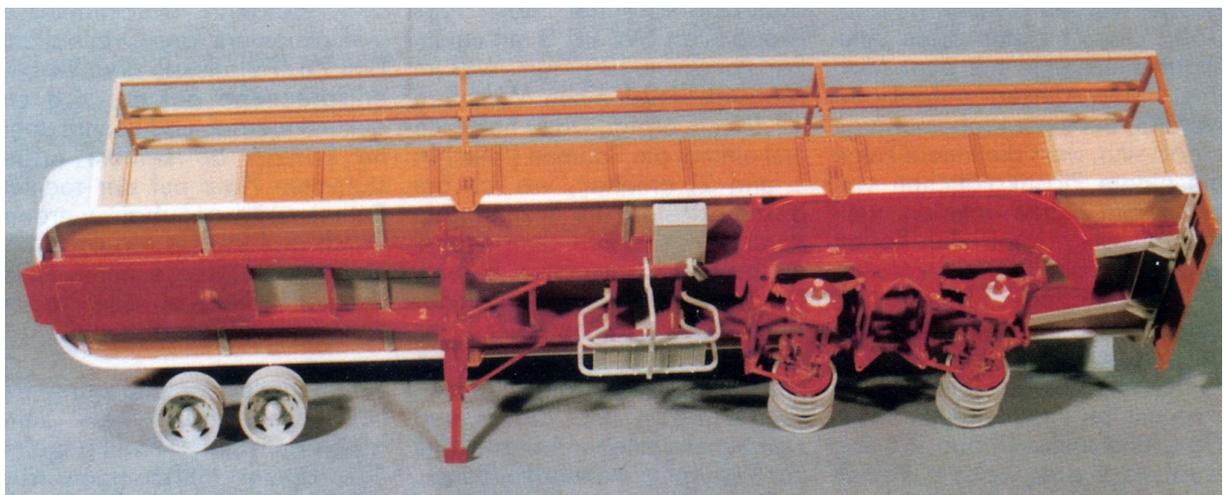


Alle Sägekanten an den Planenteilen wurden auf Winkligkeit überprüft und plangeschliffen. Anschließend wurden die Teile miteinander auf einer glatten Unterlage verklebt. Als Unterstützung der Klebestellen wurden aus dünnem Polystyrol Klebelaschen an der Rückseite angebracht (nicht zu dick, denn das Ganze muss ja noch über das Spriegelgestell passen).

Nach Trocknung der Klebestellen der Planenlängsseiten wurden beide mit dem Dach zur vollständigen Plane vereinigt. Die hintere Planenwand blieb frei, da ich hier passend zur beweglichen Bordwand eine hochgeschlagene Plane nachbilden wollte. Vorher hub jedoch eine tagelange Spachtel- und Schleiforgie an.

### Das Fahrwerk

Hier konnte ich auf ein Fahrwerk eines ITALERI-Containeraufliegers zurück greifen. Rahmenlänge und Radstand wurden der neuen Verwendung angepasst. Der Achsabstand wurde auf 7,2cm verringert. Im hinteren Bereich habe ich die Rahmenhöhe verringert. Kotflügel waren keine mehr vorhanden und wurden deshalb aus je 2 Vorderkotflügeln aus dem REVELL-Hanomag-Trailer-Bausatz hergestellt. Dazu wurden jeweils zwei entsprechend gekürzte Teile gegeneinander geklebt. Der zum Fahrzeugende zeigende Teil des neuen Kotflügels wurde mit einem Schmutzfänger mit Anhängerdreieck aus dem gleichen Bausatz versehen. Da die Kotflügel im Bereich der hinteren Bordwandungen zu liegen kamen, mussten



entsprechende Aussparungen vorgesehen werden. Die Befestigungsschlitze in den Kotflügeln wurden beibehalten, um die Original-Befestigungspunkte des Bausatzes verwenden zu können. Sie waren nach der Montage nicht mehr sichtbar.

Zusätzlich wurden für die Befestigung der Kotflügel Teile des Krupp Titan-Bausatzes verwendet. Dort sind sie für die Befestigung des hinteren Kotflügels am Fahrzeugaufbau vorgesehen. Von der Quertraverse abgesägt und leicht abgeändert übernahmen sie ihre Aufgabe am Sattelaufleger.

Die ITALERI-Achsen wurden soweit gekürzt, dass die Befestigungselemente der REVELL-Felgen eingebaut werden konnten. Dazu mussten die Befestigungselemente im Durchmesser der ITALERI-Achsen aufgebohrt werden. Bei einer Probemontage ergab sich, dass die innere Felge mit einem Plastikplättchen von ca. 1mm Stärke unterlegt werden musste, damit der Reifen innen nicht am Rahmen schleifte. Diese „Unterlagscheiben“ sind auf dem obigen Bild als eckige Gebilde auf den Achsstummeln zu erkennen.

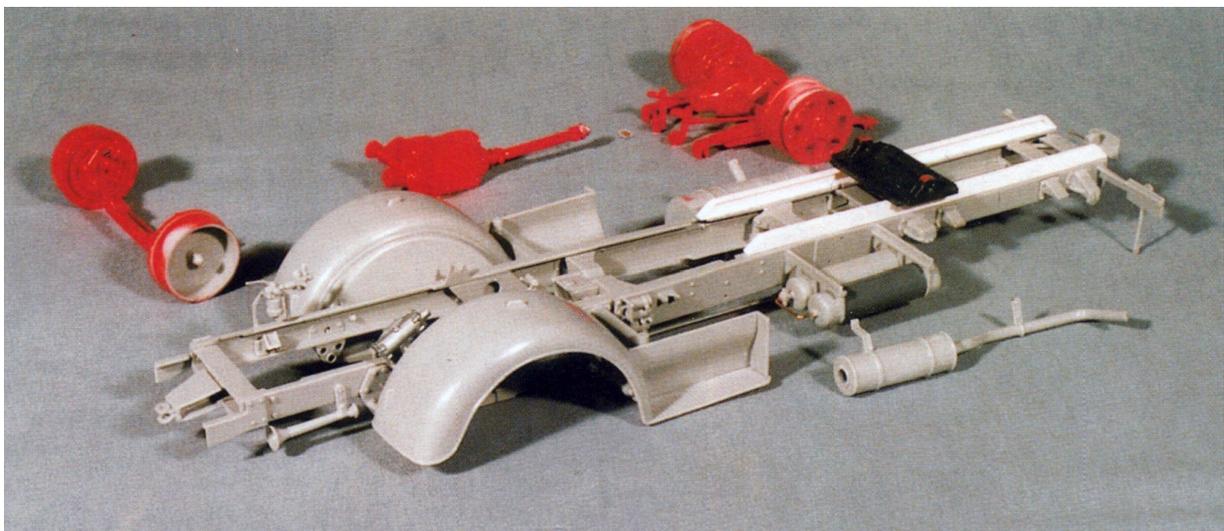
Die Außenfelge wurde dann REVELL-üblich auf der Innenfelge montiert. Für das Ersatzrad habe ich den Halter des REVELL-Anhängers verwendet und am Rahmen befestigt. Zum Schluss habe ich noch eine Werkzeugkiste aus dem Krupp Titan-Bausatz am Auflegerrahmen angebracht.

Die Lackierung des Rahmens erfolgte in Rot (REVELL 31). Der Aufbau bekam Beige als Farbe (REVELL 10). Die Plane wurde in Dunkelgrau (REVELL 78) lackiert. Die Beschriftung der Bordwände wurde mit LETRASET-Aufreibebuchstaben durchgeführt und mit glänzendem Klarlack versiegelt.

## Die Zugmaschine: Krupp Titan

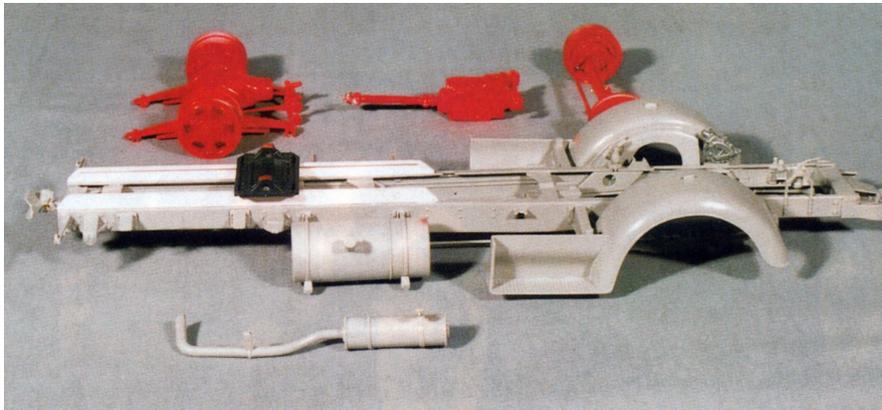
### Der Rahmen

Nachgebildet werden sollte eine Sattelzugmaschine des Typs Krupp Titan SW 80S mit einem Radstand von 4200mm, was im Maßstab 1:24 einen Wert von 17,50cm ergibt. Dazu habe ich erst einmal am Rahmen ermittelt, wo ich am geschicktesten die Trennungen durchführen konnte, um gegebenenfalls vorhandene Befestigungspunkte für Aggregate und Tanks retten zu können. Als dies geschehen war, konnte anhand des zur Verfügung stehenden Platzes und diverser Fotos bzw. Zeichnungen die Art und Größe der Anbauteile wie Druckluftkessel und Tank ermittelt werden.



Lage und Größe der Druckluftkessel mussten geändert werden. Einen Druckluftkessel konnte ich aus dem Bausatzmaterial des Krupp anfertigen, den anderen musste ich mit einem Stück Rund-PVC mit einem Durchmesser von 10mm verlängern, damit beide die gleichen Abmessungen erhielten. Zwei Kunststoffprofile, die einmal Teile des Drehschemels des REVELL-Anhängers darstellen sollten, wurden zu Haltern für die beiden Druckluftkessel umfunktioniert. Der Originaltank musste dem Vorbild entsprechend gekürzt werden und konnte dann im Prinzip an seinen angestammten Platz auf der rechten Rahmenseite angebaut werden.

Für die Sattelkupplung wurde ein Hilfsrahmen aus einem 5mm hohen U-Profil angefertigt. Dieser Hilfsrahmen trug gleichzeitig zur Stabilisierung des gekürzten und neu zusammen geklebten Hauptrahmens bei. Die Kupplung selbst war in der Restekiste vorhanden. Zum Schluss musste noch die Lage des Auspufftopfes bestimmt und das überschüssige Stück Auspuffrohr entfernt sowie die Kardanwellen und das Bremsgestänge gekürzt werden.



Nachdem alles gepasst hatte, wurden die Teile entfettet, grundiert und mit Rot (REVELL 31) lackiert. Der Auspuff erhielt einen Anstrich in „Eisen-metallic“ (REVELL 91).

## Die Kabine

Die Kabine wurde gemäß Bauplan zusammen gebaut. Vor der Montage der Seitenteile wurden die Türen heraus geschnitten, weil ich diese gerne zum Öffnen bauen wollte. Das Herausschneiden derselben aus der Außenhaut war relativ einfach. Etwas schwieriger war es, das entsprechende Gegenstück der Inneneinrichtung heraus zu schneiden. Nach dem Versäubern der Teile wurde die Scheibe an das Außenteil geklebt. Kunststoffprofile wurden als Türfalz eingebaut und darauf das Innenteil der Tür befestigt. Als Türscharniere kamen wieder Messingdraht und, in diesem Fall, Messingröhrchen von 1mm Durchmesser zum Einsatz.

Die Kabine wurde vor dem Lackieren mit der Motorhaube, der Kühlermaske und der Stoßstange komplettiert. Mit dieser Methode erhielt ich bisher die besten Ergebnisse bei Lackierung und Zusammenbau. Zuerst wurde die Kabine innen mit einem Holz-Farbtön lackiert. Anschließend wurden alle bereits gestrichenen Teile abgeklebt und die Außenfarbe auf der Kabine und im Motorraum aufgebracht. Die Zierleisten und Einfassungen der Frontscheiben wurden nach dem



Trocknen mit Chromfolie (Bare Metal Foil) belegt. Nachdem alle Beschriftungen angebracht waren, erfolgte ein Überzug mit glänzendem Klarlack. Die Scheiben wurden mit Klarlack eingeklebt.

Nachdem auch der Kabinenboden mit der Inneneinrichtung und die Armaturen im Fahrerhaus fertig gestellt und bemalt waren, wurde das Fahrerhaus über die Inneneinrichtung gestülpt und das Ganze auf dem Fahrgestell befestigt. Für das Ersatzrad



der Zugmaschine habe ich aus 0,8mm Messingdraht eine Halterung zusammen gelötet, an der auch noch Leitungen für die Aufliegeranschlüsse angebracht wurden (diese aber aus 1mm Messingdraht). Die Kupplungen aus dem Bausatz wurden dabei verwendet, auf die Messingdrähte geklebt und Alufarben (REVELL 99) angemalt. Anschließend wurde das gesamte Gebilde in drei Bohrungen in der Kabinen-

rückwand eingeklebt.

Nachdem auch die Zugmaschine fertig war, konnte der Sattelzug zusammen gekuppelt werden. Hübsch,oder?

Dieser Baubericht wurde Ende des Jahres 2000 erstellt und in der Zeitschrift **MODELL FAN** Ausgabe März 2001 veröffentlicht. Leider stand für die hiermit erfolgte Aufbereitung für unsere Homepage nicht mehr das komplette Bildmaterial zur Verfügung, so dass ich teilweise auf die damals gedruckten Bilder zurück greifen musste. Aber der Bericht spiegelt die Bauweise vor nunmehr 20 Jahren wieder und kann dadurch auch in dieser Hinsicht wieder interessant sein.

Für Fragen und Anregungen stehe ich gerne zur Verfügung.

Modellbau- und -eisenbahnclub  
WERKSTATT 87  
Bernhard Albrecht  
Muggensturm, im Dezember 2020

Im Anschluss noch ein paar Bilder von diesem Modell



