

Übersicht

Brawa 51140 - Gedeckter Güterwagen Kkuwf "AMTF", CFL, Ep.III

Brawa

Produktnummer: A348452

Preis

UVP 49,90 € *** (5.83% gespart)
46,99 €*
© BRAWA

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten



Beschreibung

25506

- Metallachslager
- Drehgestell mit Dreipunktlagerung
- Vorbildgerechter Rahmenaufbau
- Extra angesetzte Achslagerdeckel
- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetzte Griffstangen
- Extra angesetzte Tritte
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge
- Extra angesetzte Bremsanlage
- Durchbrochene Wagenkastenstütze

- Länge über Puffer: 112,6 mm
- Kurzkupplungskinematik: eingebaut
- AC Radsatztausch: möglich
- AC Radsatz: BRAWA-Bestell-Nr. 2187

Die Einführung der Schweißtechnologie ab 1933 führte vermehrt dazu, dass die Deutsche Reichsbahn dazu überging die Bauteile ihrer Wagen nicht mehr durch Niete zu verbinden sondern durch Schweißen. Der Vorteil der Schweißtechnik lag vor allem in der Gewichtsersparnis, die zur Heraussetzung des Ladungsgewichtes genutzt werden konnte. Um auch dem Ruf nach höheren Geschwindigkeiten im Stückgutverkehr gerecht zu werden, entwickelte die DR ab 1936 den "Gs Oppeln". Auf Grund seines 6000 mm Achsstandes konnte seine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h festgelegt werden. Neben den durch die Schweißtechnik entfallenden Knotenblechen unterschied sich diese Wagenbauart hauptsächlich durch ihr spitzes Sprengwerk, das aufgrund des langen Achsstandes nötig geworden war. Der durch den kriegsbedingten sprunghaft angestiegenen Bedarf an Güterwagen führte ab 1938 zur Serienfertigung des "Gs Oppeln". In den folgenden Jahren entstanden so rund 28000 Wagen ohne und 6100 Wagen mit Handbremse. Viele der Wagen erhielten zudem eine Dampf-, beziehungsweise sogar eine Elektroheizung und konnten somit problemlos in Eil- und Schnellzügen als Stückgutwagen eingesetzt werden. Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Wagen über ganz Europa verteilt und waren so zum Beispiel bei den Bahnverwaltungen von Österreich, Tschechoslowakei, Polen oder Belgien anzutreffen. Die Neuordnung der Fahrzeugnummern der jungen Deutschen Bundesbahn führte Anfang der 50er-Jahre dazu, dass aus den "Gs Oppeln" die "Gms 30" wurden. Ein Teil der Wagen kam sogar in den EUROP-Wagenpark und wurde dadurch International einsatzfähig. Mit dem Aufkommen der ersten Neubaugüterwagen gegen Ende der 50er Jahre kam der Entscheid gegen eine teure Vollaufarbeitung. Die noch vorhandenen Wagen wurden mit Einführung des UIC Nummernsystems in "Glms 200" umgezeichnet und überlebten vereinzelt noch bis 1979.

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Güterwagen
Bahngesellschaft:	CFL
Epoche:	III
Stromsystem:	2L-Gleichstrom (DC)
Digital:	nein
Sound:	nein
LüP (mm):	112.60
Kupplungssystem:	Kupplungsschacht nach NEM mit KK-Kinematik