

HO

HO

TT

KATALOG 2006

GÜTZOLD

**60 Jahre GÜTZOLD
1946 - 2006**



Lokshop

Betriebschronik

Die Tradition der Gützold-Modelle reicht zurück bis 1946, als Johannes Gützold einen Familienbetrieb gründete und noch unter Nachkriegsbedingungen damit begann, Lokomotiven der Nenngröße H0 zu bauen. Das erste Modell war eine „B“-gekuppelte Tenderlokomotive mit einem Gehäuse aus Aluminium und einem Rahmen aus Zinkguß.

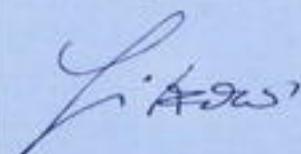
Mit dem Aufkommen der Kunststoffe waren in der Serienproduktion immer feinere Detailierungen möglich. Unser Betrieb entwickelte sich zu einem erfolgreichen Unternehmen mit über hundert Mitarbeitern in mehreren Produktionsstätten.

1972 wurde die Gützold KG zwangsweise verstaatlicht und firmierte bis 1990 unter VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau sowie VEB Plasticart Annaberg-Buchholz.

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands haben wir unseren Betrieb reprivilisiert. Unser Sortiment umfaßt viele Modelle, deren Vorbilder in der Zeit der DRG, der DR und nun auch der Deutschen Bahn AG zu finden sind.

Ich wünsche Ihnen bei Ihrem interessanten Hobby viel Spaß und immer gute Fahrt.

In 1946, Johannes Gützold founded a small family company. The first product the firm produced under the limitations of post Second World War conditions was a B-coupled steam locomotive. New materials, such as plastic, enabled the reproduction of even more details. Soon the firm developed into a leading producer of model-railway products with more than one hundred employees. In 1972 the German Federal Republic enforced state ownership of the company. The workers and staff continued production under the name of "Eisenbahnmodellbau Zwickau". After the reunification of Germany the company again became a private enterprise. The firm is managed today by Bernd Gützold and partners.



Bernd Gützold
Geschäftsführer

Zeichenerklärung

	Epoche I von 1835 bis 1920
	Epoche II von 1920 bis 1945
	Epoche III von 1945 bis 1970
	Epoche IV von 1968 bis 1986
	Epoche V ab 1986
	umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
	neue Ausführung
	Neuheit
	Auslieferungstermin
	Länge über Puffer in mm
	Anzahl der Räder mit Hafstreifen
	ausgestattet mit NEM-Schacht und Kurzkupplungskinematik
	ausgestattet mit NEM-Schacht, ohne Kurzkupplungskinematik
	Dekoder, lastgeregt (Märklin* - Motorola** Format)
	Lok mit achtpoliger Dekoderschnittstelle
	Modell in Wechselstromausführung
	fahrrichtungsabhängiger Lichtwechsel rot/weiß
	fahrrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß
	Dekoder, lastgeregt (DCC)
	Lok mit sechspoliger Dekoderschnittstelle
	Sound

* Märklin ist ein eingetragenes Warenzeichen der Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen

** Motorola ist ein eingetragenes Warenzeichen der Motorola Inc., Tempe-Phoenix/Arizona (USA)

Bahnverwaltungen

	DR	Deutsche Reichsbahn
	DB	Deutsche Bundesbahn
	DBAG	Deutsche Bahn AG
	DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
	K.Sächs.Sts.E.B	Königlich Sächsische Staatseisenbahn

HO und /oder TT

Wir bitten um Mithilfe bei der Modellauswahl:

Nach Auswertung unserer Umfragen bei den Modellbahnhern und im Fachhandel gibt es zwei interessante Favoriten. Im Prinzip wollen wir beide Modelle entwickeln und den Modellbahnhern zur Verfügung stellen. Allerdings lassen sich nicht beide Loks gleichzeitig realisieren.

Wir bitten um Mithilfe bei der Entscheidung. **Bestellen Sie Ihr Modell bei Ihrem Fachhändler.** Am **30.06.06** werden wir, anhand der Vorbestellstückzahl entscheiden, **ob** wir die Modelle entwickeln bzw. mit welcher Lok wir beginnen.

Zur Auswahl stehen:

58 100

58 130



Spurweite: HO

Dampflokomotive

BR 58 Reko der DR

Erste Variante in Epoche IV
Ausführung mit Kastentender.

Der Preis wird sich am Preis
unserer BR 65.10 in HO
(Art. Nr. 38 400/38 430) im
Erscheinungsjahr orientieren.



und/oder

75 100

Spurweite: TT

Dampflokomotive

BR 75.5 der DR

Erste Variante in Epoche III
Ausführung.

Der Preis wird sich am Preis
unserer BR 65.10 in TT
(Art. Nr. 72 300) im
Erscheinungsjahr orientieren.

siehe auch auf Seite 25

Abb. zeigt HO-Modell





40 100



40 130



analog und digital einsetzbar

Dampflokomotive BR 75⁵ der DR

Detailgetreue Nachbildung einer BR 75⁵ · seidenmatte Lackierung · lupenreine Beschriftung · digitale Schnittstelle · fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung über LED · Konstantlicht ab 2 Volt Fahrspannung · Motor mit Schwungmasse · beidseitig NEM-Schacht · Kurzkupplungskinematik

Das Vorbild

Nachdem für die Sächsische Staatsbahn die Leistung der BR 71³ (Gattung IV T) nicht mehr ausreichend war, beschaffte man die dreifach gekuppelte Personenzug-Tenderlokomotive BR 75⁵ (Gattung XIV HT) mit der Achsfolge 1'C1'. Die Auslieferung der Firma Hartmann begann im Jahr 1911. Bis 1921 wurden von dieser Baureihe insgesamt 106 Lokomotiven geliefert.

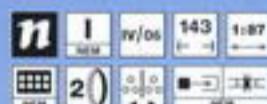
Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernahm 1925 noch 83 Lokomotiven. Einige Loks waren 1919 als Reparationsleistung an Frankreich und Polen abgegeben worden. Bis zum Jahr 1967 ging der Bestand der BR 75⁵ auf ca. 30 Maschinen zurück. 1977 wurde dann die letzte sächsische Länderbahnlokomotive nach 66 Betriebsjahren abgestellt.

The original

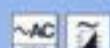
When the performance of the series 71.3 (type IV T) proved inadequate for the requirements of the State Railway of Saxony, the 2-6-2 steam passenger locomotive of the 75.5 series (type XIV HT) was acquired. The Hartmann Company provided the first of these in 1911, and by 1921 one hundred and six of these locomotives had been built.

The German State Railway Company took over 83 of these locomotives in 1925. Several locomotives had gone to France and Poland in 1919 as indemnity after the war. By 1967 the total number of surviving locomotives of the 75.5 series had been reduced to thirty. After sixty-six years of active service the last of these was retired in 1977.

40 200



40 230



analog und digital einsetzbar



Handmuster

Dampflokomotive der Gattung XIV HT der Sächs. Staatsbahn



Dampflokomotive
BR 71³ der DRG

37 100



Super detailliertes Modell · Antrieb und Stromabnahme über alle vier Achsen · eine Achse mit Hafreifen besetzt · beidseitig Kurzkupplungskinematik und NEM-Schacht · Motor mit Schwungmasse · Beleuchtung über LED mit Konstantlicht ab 2 Volt Fahrspannung · sechspolige Digitalschnittstelle

Das Vorbild

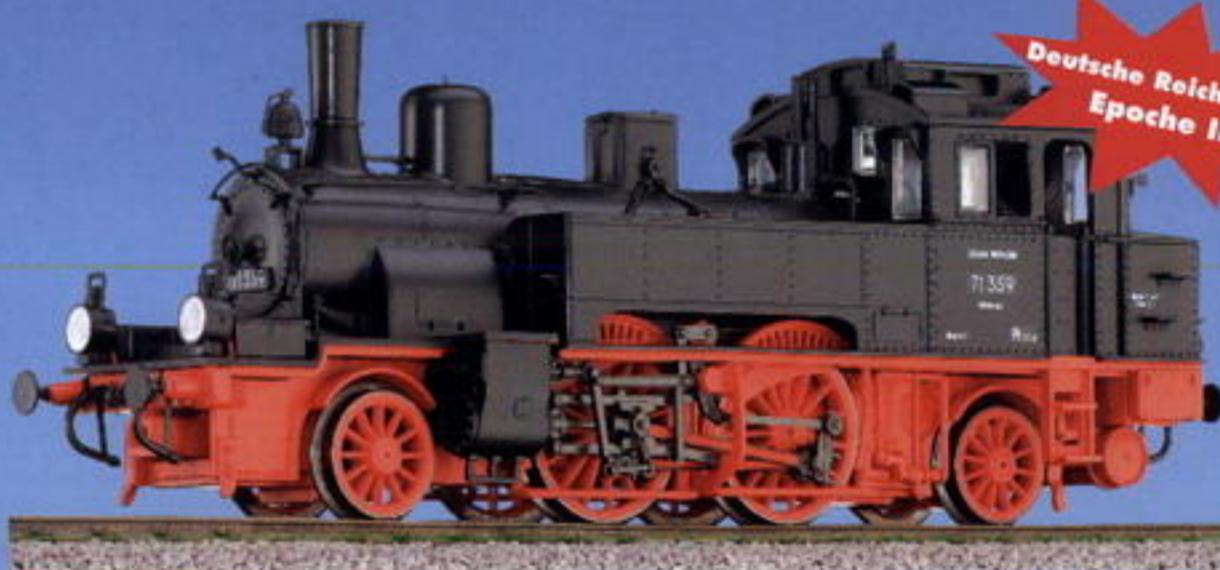
Um die Nahverkehrsprobleme am Ende der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts zu lösen, baute die Firma Hartmann eine Tenderlokomotive nach dem Vorbild der preussischen T 51. Die sächsische IV T wurde für eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h konzipiert und wurde vorwiegend im Vorort- und Berufsverkehr eingesetzt. Es wurden von 1897 bis 1909 insgesamt 91 Lokomotiven beschafft, von denen die DRG noch 85 Stück als 71 301 bis 71 385 übernahm. Die letzten beiden Lokomotiven dieser Baureihe wurden 1955 durch die Deutsche Reichsbahn ausgemustert.

The original

The Hartmann Company built a locomotive based on the original Prussian T 5.1 to cope with the demands of commuter service towards the end of the 1880's. The Saxonian IV T was conceived for a maximum speed of 75 km per hour and was used mostly for suburban and commuter services. There were a total of 91 locomotives built between 1897 and 1909, of which the German National Railway Company (DRG) took over 85 and numbered them 71 301 to 71 385. The last locomotives of this series were withdrawn from service in 1955.

Dampflokomotive BR 71³ der DR

37 300



Dampflokomotive
Sächs. IV T

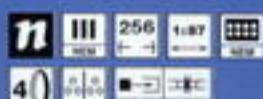
37 200



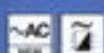


Dampflokomotive BR 18.0 der DR 51 100

Detailgetreue Nachbildung mit vielen extra angesetzten Teilen · feinste seidenmatt Lackierung mit luppenreiner Beschriftung · Verwendung extrem niedriger, vorbildnaher RP-25-Spurkränze · Fahrgestell und Räder aus Metall · fünfpoliger Motor mit Schwungmasse · Digitalschnittstelle · Konstantbeleuchtung schon bei niedriger Geschwindigkeit · Nachbildung der Führerstandinneneinrichtung · Kurzkupplungskinematik · NEM-Kupplungsaufnahme · minimaler befahrbarer Radius = 415 mm



51 130



analog und digital einsetzbar

Mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h auf einer Steigung von 10 %. Das Lokomotivpersonal bezeichnete neben der Lok 19° auch die Lok 18° liebevoll als „Sachsenstolz“. Die letzte BR 18° wurde im Jahr 1968 ausgemustert.

Das Vorbild

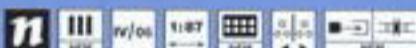
Die Fa. Hartmann in Chemnitz erhielt von der Sächsischen Staatsbahn die Aufgabe eine Lokomotive zu schaffen, die für den Flachlandeinsatz und für die bergischen Strecken im Erzgebirge geeignet ist. Man schuf eine Synthese aus der preußischen S 10, der bayrischen S 3/6 und brachte noch sächsische Merkmale mit ein. U.a. wurde erstmals ein Dreizylinder-Triebwerk eingebaut. Von der so entstandenen Baureihe 18° (Gattung XVIII H) wurden 1917 und 1918 insgesamt 10 Lokomotiven beschafft. Die Leistung und die Laufeigenschaften der Lokomotiven waren gut. Sie zogen 365 t mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h auf einer Steigung von 10 %. Das Lokomotivpersonal bezeichnete neben der Lok 19° auch die Lok 18° liebevoll als „Sachsenstolz“. Die letzte BR 18° wurde im Jahr 1968 ausgemustert.

The original

The Hartmann Works in Chemnitz received an order from the National Railway of Saxony to develop a locomotive which would be suitable both for the plains as well as on the mountainous stretches of the Erz region. Hartmann developed a synthesis between the Prussian S 10 and the Bavarian S 3/6 and included some Saxonian characteristics as well. Among other things, a three-cylinder drive was incorporated for the first time. Ten of the newly developed series 18.0 (type XVIII H) were built in 1917 and 1918. Their performance and running characteristics were good. They hauled 365 tonnes at a speed of 100 km per hour on a 10 % grade. Locomotive crews called the series 19.0 and 18.0 affectionately the "Pride of Saxony". The last of the 18.0 series was withdrawn from service in 1968.

Dampflokomotive BR 98° der DR

53 100



Superdetailgetreue und maßstäbliche Nachbildung einer BR 98° mit vielen extra angesetzten Teilen · feinste seidenmatt Lackierung mit luppenreiner Beschriftung · fünfpoliger Motor mit Schwungmasse · Digitalschnittstelle · Konstantbeleuchtung schon bei niedriger Geschwindigkeit · Kurzkupplungskinematik · NEM-Kupplungsaufnahme



Das Vorbild

Um die krümmungs- und neigungsreichen Strecken im Erzgebirge besser meistern zu können, bestellte die Sächsische Staatsbahn bei der Fa. Hartmann Lokomotiven, bei denen zwei Zylindergruppen in Drehgestellen untergebracht waren. Die Fa. Hartmann lieferte die ersten 10 der insgesamt 18 produzierten Loks im Jahr 1910 aus. Die Lokomotiven der Gattung ITV trugen die Bahn-Nummern 1381 bis 1398. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernahm 15 Lokomotiven der Gattung ITV und gab ihnen die Betriebsnummern 98 001 bis 98 015. Zwölf Lokomotiven kamen noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Haupteinsatzgebiete waren dort das Transportaufkommen im Uranbergbau und der Betrieb der Windbergbahn. Bis 1967 waren dann alle Lokomotiven der BR 98° abgestellt. Die 98 001 blieb erhalten und gehört heute zum Fahrzeugbestand des Verkehrsmuseums Nürnberg und steht in Chemnitz im Technikmuseum.



Dampflokomotive 19 001 der DR – „Sachsenstolz“

48 200

48 230

analog und digital
einsetzbar

Die BR 19 001 wurde in einer einmaligen Sonderauflage von insgesamt 1000 Stück gefertigt.

Detailgetreue Nachbildung des berühmten Vorbildes mit vielen extra angesetzten Teilen · feinste seidenmatte Lackierung mit luppenreiner Beschriftung · Verwendung extrem niedriger, vorbildnahe RP-25-Spurkränze · Fahrgestell und Räder aus Metall · fünfpoliger Motor mit Schwungmasse · Digitalschnittstelle · Konstantbeleuchtung schon bei niedriger Geschwindigkeit · Nachbildung der Führerstandinneneinrichtung · Kurzkupplungskinematik · NEM-Kupplungsaufnahme · minimaler befahrbarer Radius = 415 mm · vorbereitet für Seuthe-Dampfzweier Nr. 21

An exact replica of the famous original with many separately mounted parts · finest painting and lettering · extremely low-profile, realistic RP 25 wheel-flanges · five-pole motor with flywheel · DCC ready · constant headlamps even at low speeds · complete cab interior · close coupling guide · NEM coupling shaft

Das Vorbild

Im Jahre 1915 begann die Fa. Hartmann/Chemnitz mit der Planung einer Vierkuppler-Schnellzuglok. Sie durfte nur einen Achsdruck von 17 t haben und mußte auf die sächsischen 20 m-Dreh scheiben passen. 1918 wurde die erste von insgesamt 23 Lokomotiven der neuen Gattung XX HV (später BR 19) in den Dienst gestellt. Am wohlsten fühlte sie sich im bergischen Gelände. Ihre Stamm betriebswerke waren in Dresden und Reichenbach. 1922 wurde sie auch in Stuttgart-Rosenstein stationiert. Sie wurden bevorzugt auf den Strecken nach Berlin, Leipzig, Regensburg und Nürnberg eingesetzt. Die 19 017 ist heute als Museumslok erhalten und steht im Verkehrsmuseum in Dresden.

The original

In 1915 the Hartmann Company of Chemnitz started plans for a four-axle express locomotive. It was to have an axle weight not exceeding 17 tonnes and had to fit the 20-metre turntables in Saxony. The first of a total of twenty-three locomotives of the new type XX HV (later the BR 19) was put into service in 1918. The locomotive performed well in mountainous terrain. It was at home in the round-houses of Dresden and Reichenbach and in 1922 was also stationed in Stuttgart-Rosenstein. These locomotives were the preferred choice for the Berlin, Leipzig, Regensburg and Nürnberg lines. BR 19 017 has been preserved and can be seen today in the Verkehrsmuseum in Dresden.



Dampflokomotive 19 017 der DR – „Sachsenstolz“

48 100

48 130

analog und digital
einsetzbar



Dampflokomotive BR 52 der DR mit Steifrahmentender

52 100



Detaillierte Nachbildung einer BR 52 mit Steifrahmentender · jetzt mit digitaler Schnittstelle · fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung über LED · Konstantlicht ab 2 Volt Fahrspannung · Motor mit Schwungmasse · beidseitig NEM-Schacht · Kurzkupplungskinematik im Tender

Das Vorbild

Das Vorbild unserer Modelle, die Güterzuglokomotive der BR 52, ging als Kriegslok in die Geschichte der Deutschen Reichsbahn ein. Von der Baureihe wurden zwischen 1942 und 1945 mehr als 6000 Maschinen in mehreren Varianten gebaut. Äußerliche Hauptunterschiede waren die Bauarten der angekuppelten Tender und die Rahmenkonstruktionen der Lokomotiven. Die erste Lieferung erfolgten mit dem Wiener-Steifrahmentender. Die Mehrzahl der Lokomotiven jedoch waren mit dem Wannentender der Bauart 2'2' T 30 gekuppelt. Da die Baureihe 52 nur für eine Nutzungsdauer von 5 Jahren konzipiert war, ergab sich Anfang der 60er Jahre, dass bei vielen Lokomotiven eine Neubekesselung nötig war. Die Rekonstruktion fand im Raw Stendal statt. Die 200 rekonstruierten Loks erhielten dann die Betriebsnummern 52 8001 bis 52 8200. Im gemeinsamen Umzeichnungsplan von DR und DB von 1992 sind noch 133 Lokomotiven der BR 52⁸⁰ enthalten. Die letzte 52⁸⁰ war bis November 1994 im Einsatz.

The original

The prototype of our models, the freight locomotive of the 52 series, went down in history as a war locomotive of the German State Railway [DR]. A total of 6000 machines with various modifications were built between 1942 and 1945. Some of the obvious main differences were the different tender constructions and the frame constructions of the locomotives. The first machines produced had the "Vienna" rigid frame tender. However, most of the locomotives were coupled to a "tub" tender of the 2'2' T 30 series. Since the 52 series was built to last only five years, many of these locomotives had to have new boilers installed in the early nineteen-sixties. Their reconstruction took place in the refurbishing works in Stendal. The two hundred refurbished locomotives were given the numbers 52 8001 to 52 8200. In 1992 there were still 133 locomotives of the 52.80 series on the rosters of the German State Railway [DR] and the German National Railway [DB]. The last 52.80 was in active service until November 1994.



Dampflokomotive BR 52⁸⁰ Reko der DR

49 100



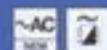
Detailgetreue Nachbildung einer BR 52 Reko · digitaler Schnittstelle · fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung über LED · Konstantlicht ab 2 Volt Fahrspannung · Motor mit Schwungmasse · beidseitig NEM-Schacht · Kurzkupplungskinematik im Tender

Dampflokomotive BR 65¹⁰ der DR

38 301



38 331



analog und digital einsetzbar



Das Metallfahrwerk ist mit Hilfe eines Kugelgelenkes in allen Bewegungsrichtungen auslenkbar und liegt dadurch in jeder Situation sicher auf der Schiene. Der Antrieb erfolgt durch einen Spoligen Motor über ein Schneckengetriebe auf alle gekuppelten Achsen und Tenderachsen. Die Vorlaufachse trägt gemeinsam mit der ersten Kuppelachse, wie beim Vorbild, über eine Wippe (angelehnt an das Krauss-Helmholtz-Gestell) die vordere Loklast und ermöglicht damit den für das Vorbild typischen Schiebebetrieb (Wendezugbetrieb). Die 8 gekuppelten Räder dienen der Stromaufnahme, die 4 Drehgestellräder sind mit Haftreifen belegt. Das Modell besitzt Federpuffer.

With the aid of a ball and socket the metal wheel-frame can move in all directions and therefore always rests firmly on the tracks. The power of the five-pole motor is transmitted by a worm-gear to all driving wheels and tender-bogie axles. The leading wheel axle and the first coupled axle bear the weight of the front of the locomotive, just like the original, by means of a lever (modelled on the Krauss-Helmholtz-chassis) and thereby allows for the typical push-pull operation of the original. The current is taken up by the eight driving wheels. The four bogie wheels have traction tyres. The model has feathered buffers.

Das Vorbild

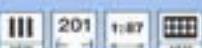
Die Deutsche Reichsbahn schuf nach dem Krieg eine neue Tenderlokomotive für den Berufsverkehr. Sie wurde in Zusammenarbeit mit dem Technischen Zentralamt am Institut für Schienenfahrzeugbau in Berlin-Adlershof konstruiert. Die Serienfertigung erfolgte beim Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg. Bis 1957 stellte die DR 88 Maschinen in Dienst. Ihr Haupteinsatzgebiet war der Personenzugdienst, insbesondere der Berufsverkehr mit Doppelstockeinheiten. Im Jahr 1967 wurden alle Maschinen mit dem Giesl-Flachejektor, auch „Quetschesse“ genannt, ausgerüstet. Betriebsfähig blieb die 65 1049. Sie wird regelmäßig zu Sonderfahrten der Deutschen Reichsbahn eingesetzt.

The original

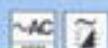
After the war the German State Railway built a new tender locomotive for commuter services. It was constructed in cooperation with the Central Technical Bureau of the Institute for the Construction of Rail Vehicles in Berlin-Adlershof. Production of the series took place in "Karl Marx Locomotive Works" in Babelsberg. By 1957 the German State Railway (DR) had put 88 of these engines into service. They were used mainly to work passenger services, especially commuter services with double-decker coaches. In 1967 all of these engines were equipped with the Giesl flat smokestack, also called the "squashed stack". Locomotive 65 1049 is still in operating condition and can regularly be seen working special trains for the German State Railway.

Dampflokomotive BR 65¹⁰ der DR

38 400



38 430



analog und digital einsetzbar



50 150



50 160



Diesellokomotive BR 120 der DR

Technische Ausführung wie Modell 50 700/50 730

Die Modelle 50 150 und 50 160 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Betriebsgeräusch. Zusatzgeräusche wie verschiedene Huptöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven sind auch auf Analoganologen einsetzbar – allerdings ist im Analogbetrieb kein Soundeinsatz möglich.

50 400



50 430



analog und digital
einsetzbar

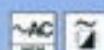


Privatbahnlokomotive der Prignitzer Eisenbahngesellschaft

50 700



50 730



analog und digital
einsetzbar



Diesellokomotive der BR 220 „Taigatrommel“

leistungsstarker Motor mit Schwungmasse · vier getriebene Achsen (bei AC-Version nur drei Achsen getrieben) · vier Hafstreifen · Beleuchtung über LED rot/gelb · Digitalschnittstelle · Normschacht nach NEM · Kurzkupplungskinematik.

Im Rahmen der Zusammenlegung der „DR“ und der „DB“ im Jahre 1991 wurde die BR 120 in die BR 220 umgezeichnet.

50 101

11 IV 202 1:87
III/06 40



50 131

~AC

analog und digital
einsetzbar

Diesellokomotive 120 der DR



Foto: H. Dörschel

Diesellokomotive
M 62 der MAV

50 204

11 IV 202 1:87
III/06 40

50 234

~AC

analog und digital
einsetzbar

Das Vorbild

Die Entwicklung und die Fertigung der V 200/BR 120 erfolgte in der sowjetischen Diesellokomotivfabrik „Oktoberrévolution“ in Lugansk. Im Jahre 1966 erhielt die Deutsche Reichsbahn die ersten beiden Lokomotiven V 200 001 und V 200 002. 1970 wurde die Umzeichnung auf EDV-gerechte Betriebsnummern (120 001 bis 120 314) durchgeführt. Mit der Lokomotive 120 378 wurde 1975 die Beschaffung dieser Baureihe abgeschlossen. Wegen ihrer hohen Fahrgeräusche erhielt sie den Spitznamen „Taigatrommel“.

The original

The development and production of the V 200/120 series were carried out in the diesel-locomotive factory "Oktoberrévolution" in Lugansk in the Soviet Union. The first two locomotives V 200 001 and V 200 002 were delivered to the German State Railway (DR) in 1966. When computerised numbers were introduced in 1970, the locomotives were re-numbered 120 001 to 120 314. The series was completed with the delivery of locomotive 120 378 in 1975. Because of its high volume noise level it was nicknamed the "Taigatrommel" ("Taiga Drum").

50 501

11 III 202 1:87
III/06 40



50 531

~AC

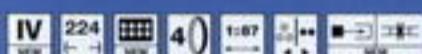
analog und digital
einsetzbar

Diesellokomotive V 200 der DR

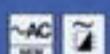


Diesellokomotive BR 118 B'B' der DR

47 200



47 230



analog und digital
einsetzbar

massiver Metallrahmen · vier Radsätze angetrieben (bei AC-Variante nur drei Radsätze getrieben) · Motor mit Schwungmasse · Beleuchtung mit LED gelb/rot · vorgängigere Modellgeschwindigkeit · Digitalschnittstelle · Normschacht nach NEM 362 · Kurzkupplungskinematik.

heavy metal frame · four axles are powered · motor with a fly-wheel · lighting by yellow and red LEDs · DCC ready · coupling shafts conforming to NEM 362 specifications · short coupling guides

Das Vorbild

Bereits zu Beginn der Entwicklungsphase der Baureihe V 180 (BR 118.0) stand fest, daß diese Maschinen aufgrund ihrer hohen Radsatzfahrmasse von 19 bis 20 t nicht für den Einsatz auf Nebenstrecken mit leichtem Oberbau einsetzbar sind. Die DR forderte daher für die Beförderung von Personen- und Güterzügen eine sechsachsige Lokomotive mit einer maximalen Radsatzfahrmasse von 16 t und einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Ebenfalls zu den Vorgaben gehörte die weitestgehende

Übereinstimmung der Hauptbaugruppen mit der Baureihe V 180. Der Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg entwickelte zwei sechsachsige Musterlokomotiven. Das erste Baumuster wurde im Januar 1964 der DR zur Erprobung übergeben. Die Serienlieferung der Lokomotiven begann im August 1966 mit der V 180 204 und endete bereits 4 Jahre später mit der Auslieferung der Lok 118 406. Mit Einführung des EDV-Betriebsnummersystems bei der DR im Jahre 1970 wurden die Maschinen als Baureihe

118.2–118.4 geführt. Ab 1972 kamen 835 kW leistende Dieselmotoren in den Maschinen zum Einsatz. Die so leistungsgesteigerten Lokomotiven erhielten eine um 400 höhere Ordnungsnummer. Seit 1981 erhielten die Lokomotiven im Rahmen der Hauptuntersuchungen 900 kW Motoren vom Typ 12 KVD AL4 und waren als 118.6-8 eingeordnet. Bis zur Ausmusterung der Lokomotiven versahen sie den Dienst mit der für den DDR-Schienenfahrzeugbau gewohnten Zuverlässigkeit.

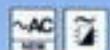


Diesellokomotive InfraLeuna

35 603



35 633



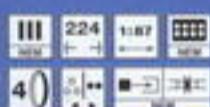
Technische Ausführung wie Modell 35 502/35 532

analog und digital
einsetzbar

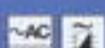


Diesellokomotive V 180 der DR

35 502



35 532

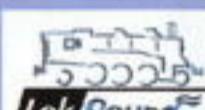


analog und digital einsetzbar

35 552



35 562



Die Modelle 35 552 und 35 562 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Betriebsgeräusch. Zusatzgeräusche wie verschiedene Huptöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven sind auch auf Analoganlagen einsetzbar – allerdings ist im Analogbetrieb kein Soundeinsatz möglich.

massiver Metallrahmen · vier Radsätze angetrieben (bei AC-Variante nur drei Radsätze getrieben) · Motor mit Schwungmasse · Beleuchtung mit LED gelb/rot · vorgängerechte Modellgeschwindigkeit · DCC ready · Normschacht nach NEM 362 · Kurzkupplungskinematik

heavy metal frame · four axles are powered (AC – only three axles are powered) · motor with a flywheel · lighting by yellow and red LEDs · DCC ready · coupling shafts conforming to NEM 362 specifications · short coupling guides



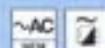
Diesellokomotive BR 118 C'C' der Deutschen Reichsbahn

Technische Ausführung wie Modell 35 502/35 532

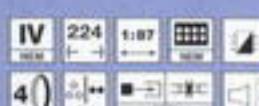
35 202



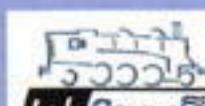
35 232



35 252



35 262



Die Modelle 35 252 und 35 262 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Betriebsgeräusch. Zusatzgeräusche wie verschiedene Huptöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven sind auch auf Analoganlagen einsetzbar – allerdings ist im Analogbetrieb kein Soundeinsatz möglich.

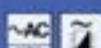


Diesellokomotive V 180 B'B' der DR

47 400



47 430



analog und digital
einsetzbar

massiver Metallrahmen · vier Radsätze angetrieben · Motor mit Schwungmasse · Beleuchtung mit LED gelb/rot · vorbildgerechte Modellgeschwindigkeit · Digitalschnittstelle · Normschacht nach NEM 362 · Kurzkupplungskinematik.

heavy metal frame · four axles are powered · motor with a fly-wheel · lighting by yellow and red LEDs · DCC ready · coupling shafts conforming to NEM 362 specifications · short coupling guides

Das Original

Das Institut für Schienenfahrzeuge und das Zentralinstitut für industrielle Formgebung hatten 1963 ein neues Designkonzept für eine Lokomotive der V 180 erarbeitet. Sie enthielt eine moderne Dach- und Stirnwandpartie aus glasfaser verstärktem Polyester. Ziel des Versuchs war eine blendfreie Frontscheibengestaltung, die bei allen Fahrzeugen mit nach hinten geneigten Scheiben nicht gewährleistet ist. Zudem sollte die

Verwendbarkeit von Kunststoffen im Triebfahrzeugbau erprobt werden. Die erste Lokomotive mit der blendfreien Frontscheibengestaltung wurde 1965 auf der Leipziger Messe vorgestellt und erhielt dort eine Goldmedaille. Sie hatte die Betriebsnummer V 200 1001.

Nach der Auslieferung an die Deutsche Reichsbahn erhielt sie die Betriebsnummer V 180 059 und wurde umlackiert in creme

– rot mit zwei Zierstreifen. Trotzdem scheint bei der Deutschen Reichsbahn diese Vergrößerung des Sichtfeldes keine ungeteilte Zustimmung gefunden zu haben. Die Frontgestaltung der in Rumänien gebauten BR 119 orientierte sich bis zu einem gewissen Grad an dieser Sonderform der V 180, wenngleich die Aufbauten nicht aus Kunststoff, sondern in herkömmlicher Weise aus Blech gefertigt wurden.

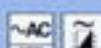


Diesellokomotive V 200 1001 in Messeausführung

42 200



42 230



Technische Ausführung wie Modell 47 400/47 430

analog und digital
einsetzbar



Diesellokomotive BR 228 C'C' der DB AG

35 701



35 731



analog und digital
einsetzbar

massiver Metallrahmen - vier Radsätze angetrieben (bei AC-Variante nur drei Radsätze getrieben) · Motor mit Schwungmasse · Beleuchtung mit LED gelb/rot · vorbildgerechte Modellgeschwindigkeit · Digitalschnittstelle · Normschocht nach NEM 362 · Kurzkupplungskinematik.

heavy metal frame · four axles are powered (AC - only three axles are powered) · motor with a fly-wheel · lighting by yellow and red LEDs · DCC ready · coupling shafts conforming to NEM 362 specifications · short coupling guides



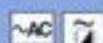
Diesellokomotive BR 118 B'B' der DR mit „Sparlackierung“

Technische Ausführung wie Modell 47 400/47 430

47 600



47 630



analog und digital
einsetzbar



Diesellokomotive BR 119 der DR

Technische Ausführung wie Modell 34 500/34 530

34 300



34 330



analog und digital
einsetzbar



Diesellokomotive BR 119 der DR

Technische Ausführung wie Modell 34 500/34 530

34 400



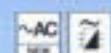
34 450



34 460



34 430



analog und digital
einsetzbar

Die Modelle 34 450 und 34 460 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Motorengeräusch. Zusatzgeräusche, wie verschiedene Huptöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven sind auch auf Analoganlagen einsetzbar – allerdings ist im Analogbetrieb kein Soundeinsatz möglich.



Diesellokomotive BR 219 der DBAG

34 500



34 530

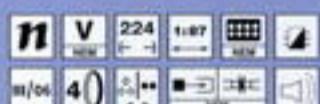


analog und digital
einsetzbar

massiver Metallrahmen · Motor mit Schwungmosse · vier Radsätze angetrieben (bei der AC-Variante nur drei Radsätze angetrieben) · vier Haltreifen · Konstantlicht bei Langsamfahrt · vorbildgerechte Modellgeschwindigkeit · Digitalschnittstelle · NEM-Schacht und Kurzkupplungs-kinematik

heavy metal frame · motor with a fly-wheel · four axles are powered (AC – only three axles are powered) · DCC ready · coupling shafts conforming to NEM specifications · short coupling guides

34 550



34 560



Die Modelle 34 550 und 34 560 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Motorengeräusch. Zusätzliche Geräusche, wie verschiedene Huftöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven sind auch auf Analoganlagen einsetzbar – allerdings ist im Analogbetrieb kein Soundeinsatz möglich.

Das Vorbild

Seit etwa 1967 wurde der Bedarf an Großdiesellokomotiven für Hauptbahnen bei der Deutschen Reichsbahn durch Importlieferungen aus der UdSSR gedeckt. Zudem wurden aber auch Diesellokomotiven benötigt, die trotz geringer Achsfahrmasse eine ausreichende Traktionsleistung besitzen, um vor Reise- und Güterzügen sowohl auf Neben- als auch auf Hauptbahnen eingesetzt werden zu können. Da die DDR nach den Spezialisierungsvereinbarungen des RGW die Entwicklung und Fertigung von Dieseltriebfahrzeugen unter 2000 PS übernommen hatte, wurde der Auftrag zur Fertigung solcher Triebfahrzeuge im Oktober 1974 an den rumänischen Hersteller „Lokomotivfabrik 23. Oktober“ in Bukarest übergeben.

Bedingung war, daß Baugruppen zu verwenden waren, die sich bereits in den weitgehend standardisierten Baureihen 106, 110 und 118 bewährt hatten. Es entstand eine sechsachsige Diesellokomotive mit hydrodynamischer Kraftübertragung.

The original

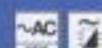
From around 1967 on import deliveries from the U.S.S.R. provided the German State Railway (DR) with the large diesel locomotives it required for main-line services. In addition, the DR also needed diesel locomotives which had sufficient traction power in spite of diminished axle weight which could be used for passenger and freight services on branch-lines as well as main-lines. Because the Republic of East Germany (DDR) had taken over the production of diesel locomotives with less than 2000 horse power according to the specialisation agreements of the RGW, the contract for production of these locomotives was given to the Romanian „Locomotive Factory 23rd of October“ in Bucharest in October 1974. The contract was given on condition that component parts were to be used which had proved themselves in the widely standardized construction series 106, 110 and 118. The result was a Co'Co' diesel locomotive with hydro-dynamic power-transfer.



41 200

V	12V		20
1:87			

41 230



analog und digital einsetzbar

Diesellokomotive BR 346 der DBAG

Die Lokomotive verfügt jetzt über Kurzkupplungskinematik und NEM-Schacht. Der Antrieb erfolgt über einen leistungsstarken Motor mit Schwungmasse. Es werden zwei Achsen angetrieben, zwei Räder sind mit Haltreifen besetzt. Die Beleuchtung erfolgt über LED rot/gelb. Eine Digital-Schnittstelle ist vorhanden.

The locomotive now has short-coupling guides and NEM coupling-shafts. Power is provided by a robust motor with a fly-wheel. All wheels are powered and two have traction tyres. Red and yellow LEDs provide the lighting. The model has a DCC plug.

Das Vorbild

Das Vorbild des Modells ist eine dieselhydraulische Rangierlok der Deutschen Reichsbahn. Sie ist auch im leichten Streckendienst auf Nebenbahnen anzutreffen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Lokomotiven dieses Typs sind seit 1964 im Einsatz. Sie wurden in den Lokomotivbau und Elektrotechnischen Werken „Hans Beimler“ in Henningsdorf hergestellt. Wegen ihrer Zuverlässigkeit und Vielseitigkeit wurden Lokomotiven dieser Baureihe in großen Stückzahlen beschafft. Sie gilt als „die Rangierlok“ der DR.

The original

The prototype of this model is the diesel-hydraulic shunter of the German State Railway (DR). It can also be found on branch-line light traction services. It has a maximum speed of 60 km/h. Locomotives of this series have been in operation since 1964. They were built in the „Hans Beimler Electro-technical Works“ in Henningsdorf. Because of their reliability and versatility these locomotives were produced in very large numbers. It is regarded as „the shunter“ of the DR.



Diesellokomotive BR 106 der DR

41 101

IV	12V		20
1:87			

41 131



analog und digital einsetzbar



41 600

IV 126 1:87
20

41 630

~AC

analog und digital
einsetzbar

Diesellokomotive BR 105 der DR

41 303

V 126 1:87
20

41 333

~AC

analog und digital
einsetzbar



Privatbahn „Eichholz Verkehr & Logistik GmbH“



EICHHOLZ



41 401

III 126 1:87
20

41 431

~AC

analog und digital
einsetzbar

Diesellokomotive V 60 der DR



Elektrolokomotive BR 156 der DBAG

43 100



43 130



analog und digital
einsetzbar

massiver Metallrahmen · 5-nutiger Motor mit Schwungmasse · vier getriebene Radsätze · Konstantbeleuchtung schon bei Langsamfahrt · Digitalschnittstelle · NEM-Schacht · Kurzkupplungskinematik · Oberleistungsbetrieb möglich

heavy metal frame · motor with a fly-wheel · four axles are powered · DCC ready · coupling shafts conforming to NEM specifications · short coupling guides · power can also be supplied by overhead wires

Das Vorbild

Als letzte Neuentwicklung unter der Regie der Deutschen Reichsbahn stellte LEW Henningsdorf im Jahr 1991 vier 125 km/h schnelle Güterzuglokomotiven der Baureihe 252 in Dienst. Die äußere Form ist der Baureihe 120 nachempfunden, die Technik wurde im mechanischen Teil von der 250 (155) und im elektrischen Teil mit herkömmlichen Wechselstromfahrmotoren von der 243 (143) adaptiert. Im Gegensatz zur 120 sind die Lokomotiven sechsachsig und mehr als Güterzuglokomotiven ausgelegt. Die Erprobung erfolgte bei der DR und der DB. Im Jahr 1992 erhielten sie die neue Baureihenbezeichnung 156.

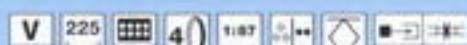
The original

The last new development of the German State Railway (DR) were the four 125 km/h fast freight locomotives of the 252 series produced by LEW Henningsdorf in 1991. Their profile was influenced by the 120 series. Technically and mechanically they were an adaptation of the 250 (155) series and electrically an adaptation of the 243 (143) motors. Unlike the 120 series these locomotives have six axles and were designed as freight locos. They were tested by both the German State Railway (DR) and the German Federal Railways (DB). In 1992 they were given the new series number 156.



Elektrolokomotive BR 252 der DR

43 200



43 230



analog und digital
einsetzbar



Elektrolokomotive BR 155 „Cargo“

39 400



39 430



analog und digital
einsetzbar

Das Vorbild

Im Jahre 1964 begann man mit der Entwicklung der leistungsstarken, sechsachsigen Neubaulok BR 250 als Ersatz für die betagte BR 254/E 94.

Noch umfangreichen Tests und kleinen Korrekturen erfolgte ab 1977 die Auslieferung in sechs Baugruppen an die DR. Hersteller waren die LEW „Hans Beimler“ Henningsdorf. Seitdem haben sich die für den schweren Güterzug- und Containerdienst bestimmten Lokomotiven nicht nur in ihrem eigentlichen Einsatzgebiet, sondern auch im Schnellzugdienst bestens bewährt. Die Beschaffung der 123 t schweren und 125 km/h schnellen Triebfahrzeuge wurde 1983 abgeschlossen.

Mittlerweile in Baureihe 155 umgezeichnet, verkehren diese Loks auch bei der Deutschen Bahn AG.

The original

In 1964, began the development of newly constructed heavy-duty Co'Co' locomotives of the 250 series as a replacement for the old 254/E94 series.

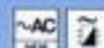
After extensive testing and small modifications, six construction groups were delivered from 1977 on to the German State Railway (DR). Producers were the „Hans Beimler“ locomotive works in Henningsdorf. Since then these locomotives, which were built for heavy freight trains and container trains, have proved themselves not only in the area of their intended services but also in passenger express train service. The last of these 123 tonne and 125 km/h locomotives were delivered in 1983. The locomotives, which in the meantime have been re-classified as the 155 series, are in operation on the lines of the German Railway AG (DBAG).



39 302



39 332



analog und digital
einsetzbar

Elektrolokomotive BR 250 der DR

massiver Metallrahmen · Motor mit Schwungmasse · vier Radsätze getrieben · vier Radsätze dienen der Stromaufnahme, zwei davon sind gefedert · Beleuchtung durch rote und gelbe LED's · Konstantbeleuchtung schon bei Langsamfahrt · Digitalschnittstelle · Normschacht nach NEM 362 · Kurzkupplungskinematik · Oberleitungsbetrieb möglich

heavy metal frame · motor with a fly-wheel · four axles are powered · DCC ready · coupling shafts conforming to NEM specifications · short coupling guides · power can also be supplied by overhead wires



44 300 Schüttgut-Kippwagen Fas 126 der DBAG

44 330 ~AC mit Wechselstromradsätzen

44 101 Schüttgut-Kippwagen Fas 126 der DBAG

44 131 ~AC mit Wechselstromradsätzen*Model of the tip-lorry car FAS 126 of German Rail AG with tip function.*

46 100 Schüttgut-Kippwagen mit Bremserbühne der DBAG

46 130 ~AC mit Wechselstromradsätzen*Model of the tip-lorry car with brakestand of the German Rail AG.***Das Vorbild**

Für das gestiegene Aufkommen beim Transport großer Mengen Schüttgut wie Kies, Schotter und Bauschutt entwickelte 1993 das damalige Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg/Harz der DR (heute eine Niederlassung im Geschäftsbereich Bahnbau der Deutschen Bahn AG) einen Kippwagen. Das Fahrzeug besitzt einen Kippbehälter, der nach jeder Seite um 45° gekippt werden kann. Die Bordwände öffnen und schließen sich über ein Gestänge selbstständig. Die Schüttgutentladung erfolgt direkt ohne zusätzliche Fördereinrichtung von der Schiene aus.

The original

In 1993 the then "Research and Development Plant" in Blankenburg/Harz of the German State Railway (which today is a subsidiary in the railway construction department of German Rail AG) developed a tip-lorry car as an answer to the increased demand for the transportation of large quantities of gravel, ballast and building rubble. The vehicle contains a tip-container which can be tipped 45° to either side. Rods on the ends of the car allow the sides of the car to open and close automatically. There is therefore no need for additional facilities such as conveyor belts or cranes for emptying the car.



Hobby-Sortiment

für unsere jüngsten Modellbahner



27 403

Dampflokomotive
BR 86 der DR „Hobby“



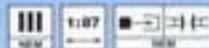
27 503
Dampflokomotive
BR 86 der DB „Hobby“



26 303
Dampflok
BR 64 der DR „Hobby“



26 903
Dampflok
BR 64 der DB „Hobby“

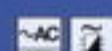


Die Dampflok werden durch einen leistungsstarken Motor mit Schwungmasse angetrieben und besitzen beidseitig einen NEM-Schacht.



Diesellokomotive
781 600-2 der CSD

50 601 50 631



analog und
digital
einsetzbar

Dampflokomotive
555 0153 der CSD



54 200 262 1:87 40



Dampflokomotive
555 0301 der CSD

54 201



Dampflokomotive
455 216 der CSD

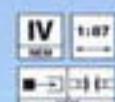


27 303



Dampflokomotive
365 434 der CSD

26 803



TT - 1:120

NEU

Dampflokomotive
BR 75.5 der DR

75 100



Erste Variante in Epoche III Ausführung. Der Preis wird sich am Preis unserer BR 65.10 in TT (Art. Nr. 72 300) im Erscheinungsjahr orientieren.



Abb. zeigt H0-Modell

Bereits im Jahr 2000 haben wir eine BR 75 für TT angekündigt. Leider ließ sich dieses Projekt nicht realisieren. Alle Vorbestellungen von damals sind ungültig.

NEUANKÜNDIGUNG

Bei ausreichenden Vorbestellungen wollen wir das Modell der sächs. BR 75¹⁰ der DR für die Spur TT entwickeln.

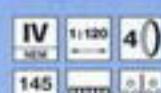
Nehmen Sie an unserer Entscheidungsaktion teil! (mehr darüber auf Seite 3)
Bitte bestellen Sie die Lok bei Ihrem Fachhändler !!!!!

BR 65¹⁰ der DR

72 300

BR 65¹⁰ der DR

72 400

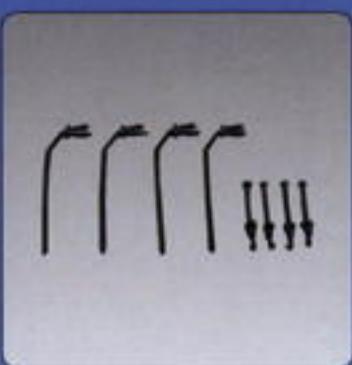


Zum Umrüsten auf Digitalbetrieb benötigen Sie einen Digitaldekoder und unseren Adapterstecker (Art.-Nr. 01146).

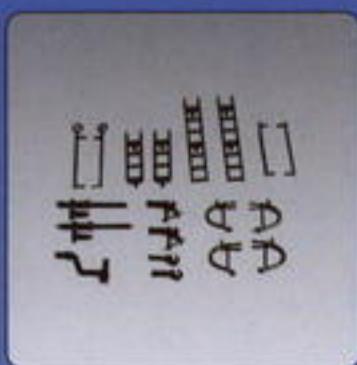
Das Fahrwerk ist mit Hilfe eines Kugelgelenkes in allen Bewegungsrichtungen auslenkbar und liegt dadurch in jeder Situation sicher auf der Schiene. Der Antrieb erfolgt durch einen 5poligen Motor mit Schwungmasse auf alle gekuppelten Achsen und Tenderachsen. Die Vorlaufachse trägt gemeinsam mit der ersten Kuppelachse, wie beim Vorbild, über eine Wippe (angelehnt an das Krauss-Helmholtz-Gestell) die vordere Loklast und ermöglicht damit den für das Vorbild typischen Schiebebetrieb (Wendezugbetrieb). Die 8 gekuppelten Räder dienen der Stromaufnahme, die 4 Drehgestellräder sind mit Hafstreifen belegt. Das Modell besitzt eine digitale Schnittstelle. Durch die LED-Beleuchtung ist schon ein konstantes Licht bei geringen Geschwindigkeiten möglich. Die Lok durchfährt einen sauber verlegten Radius von 267 mm.



01121 Sortiment Puffer



01122 Sortiment Griffstangen



01123 Sortiment Bremsschläuche



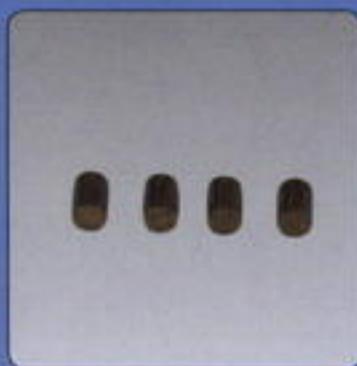
01124 10 Kupplungen



01141 5 Radsätze (HO)



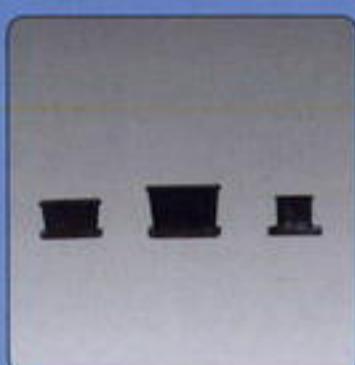
01144 4 Kohlen
BR 65 HO,
BR 106 (neu)



01145 4 Kohlen
BR 65 TT



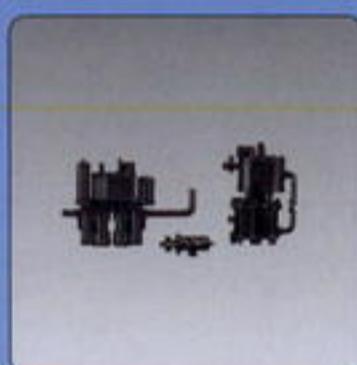
01146 Adapterleiterplatte
TT



01147 2 Giesl-Ejektoren,
1 Rundschornstein



01148 4 Federpuffer



01149 Lichtmaschine,
Speisepumpe,
Luftpumpe



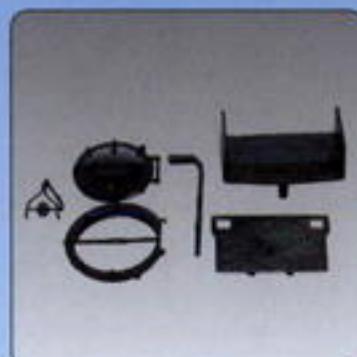
01150 Sortiment Lampen,
Leitern, Luftbehälter



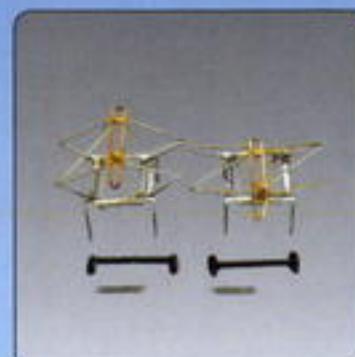
01151 10 Kupplungsbügel
für 01124



01153 Sortiment
Kurbelbolzen,
Gegenkurbeln



01154 Rauchkammertür,
Anklebeteile



01155 Dachstromabnehmer
E 44 (HO)

Kleinteile



01156 Wasserkasten-
deckel,
Anklebeteile



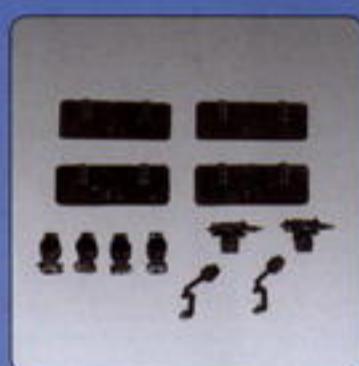
01158 10 Haftreifen
1,4 x 9 (H0)
72100-63 10 Haftreifen (TT)



01159 2 Dachstrom-
abnehmer TT



01160 14 Zahnräder,
Modul 0,5



01161 Sortiment Deckel,
Lampen, Zughaken,
Lichtmaschine,
Hebel



01162 Sortiment
Luftbehälter,
Deckel, Handräder,
Aufritte



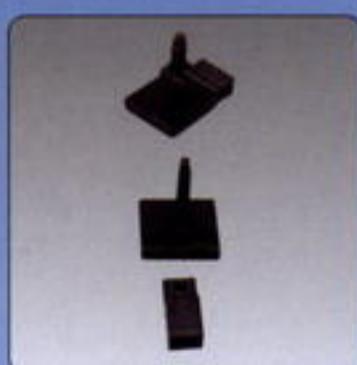
01164 4 Wechsel-
stromradsätze



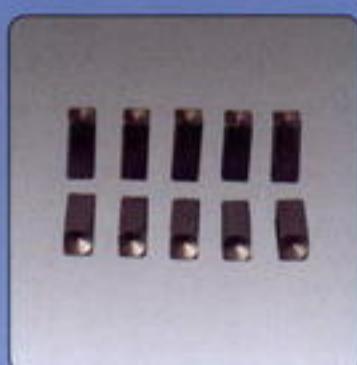
01167 10 Ersatzkohlen



01168 10 Ersatzkohlen



01170 Kurzkupplungs-
kinematik mit
NEM-Schacht



01171 10 Ersatzkohlen
(Bühler)



Mitglied der Gemeinschaft MODELLBAHNPRODUZENTEN

e.V.



Mein GÜTZOLD-Fachhändler:

www.lokshop.de

00093 Ersatzteilkatalog

GÜTZOLD GmbH & Co. KG Eisenbahnmodellbau
Marienthaler Straße 7, 08060 Zwickau
Telefon (0375) 5 89 59-0, Fax (0375) 52 38 36
E-Mail: guetzold-eisenbahnmodellbau@t-online.de
Internet: www.guetzold.de



4 012627 020060

GÜTZOLD

Irrtümer und Änderungen vorbehalten.