

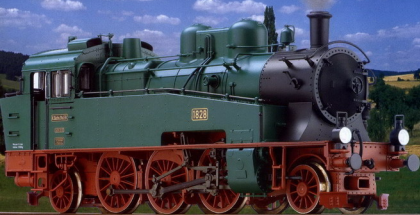
HO

HO

TT

KATALOG 2007

GÜTZOLD



Lokshop

Betriebschronik

Die Tradition der Gützold-Modelle reicht zurück bis 1946, als Johannes Gützold einen Familienbetrieb gründete und nach 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 Detaillierungen 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 Plastikart Annaberg-Buchholz.

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands haben wir unseren Betrieb reprivatisiert. 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 Democratic 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

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

* Märklin ist ein eingetragenes Warenzeichen der Gebr. Märklin & Co. 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

NEU

58 100



58 130



Foto: D. Wünschmann

Dampflokomotive BR 58.30 Reko der DR

Das Vorbild

In den Jahren 1958 bis 1963 wurden im Raw Zwickau insgesamt 56 Maschinen der Baureihen 58¹⁰, 58¹² und 58¹³ (pr. G 10) rekonstruiert. Dabei erhielten diese Maschinen u. a. neue Kessel, neue Führerhäuser und einen verlängerten Röh-

men. Die somit entstandene BR 58¹⁰ Reko war den „alten“ Loks in allen Bereichen überlegen. Die Höchstgeschwindigkeit der BR 58¹⁰ wurde auf 70 km/h festgelegt. Sie wurde mit dem Einheits tender 2'2T 26, dem Neubautender 2'2T 28,

dem Wannentender 2'2T 30 und auch dem preussischen Tender 2'2T 31,5 gekoppelt. Die Lokomotiven 58 3047-6 und 58 3049-2 sind bis heute in Glauchau bzw. Schwarzenberg der Nachwelt erhalten geblieben.





40 100



40 130



analog und digital
einsetzbar

Dampflokomotive BR 75⁵ der DR

Detailgetreue Nachbildung einer BR 75⁵ · seidenmatte Lackierung · Superreine Beschriftung · digitale Schnittstelle · fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung über LED · Konstantlicht ab 2 Volt Fahrspeisung · Motor mit Schwungradmasse · beidseitig NEM5-Schacht · Kurzkupplungskinematik · vorbereitet für Einbau Seifhe Dampfgenerator Nr. 21

Das Vorbild

Nachdem für die Sächsische Staatsbahn die Leistung der BR 71¹ (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 Bauart 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



Dampflokomotive der Gattung XIV HT der K.Sächs.Sts.E.B.



Dampflokomotive
BR 71³ der DRG

37 100



Super detailliertes Modell - Antrieb und Stromabnahme über alle vier Achsen - eine Achse mit Mahreilen besetzt - beidseitig Kurzkupplungsmechanik und NEM-Schacht - Motor mit Schwungrad - 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



Deutsche Reichsbahn
Epoche III



Dampflokomotive
Sächs. IV T

37 200





Neu
Epoche II

Dampflokomotive 19 015 der DRG – „Sachsenstolz“

48 300          

48 330  

analog und digital
einsetzbar

Detailliertes Nachbildung des berühmten Vorbildes mit vielen extra angesetzten Teilen - feinste seidenmatt Lackierung mit kupferweiner Beschriftung - Verwendung extrem niedriger, vorbildtreuer RP-25-Spurkränze - Fahrgestell und Räder aus Metall - fünfpoliger Motor mit Schwungradmasse - Digitalschnittstelle - Konstantbeleuchtung schon bei niedriger Geschwindigkeit - Nachbildung der Führerstandsinneneinrichtung - Kurzkupplungskinematik - NEM-Kupplungsaufnahme - minimaler behaltener Radius = 415 mm - vorbereitet für Seifha-Dampferzeuger Nr. 21

An exact replica of the famous original with many separately mounted parts - finest painting and lettering - extremely low-profile, realistic RP 25 wheelflanges - 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 Vierkuppel-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 liebsten fuhren sie sich im bergigen Gelände. Ihre Stammbetriebswerke 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 - Konstanthlicht ab 2 Volt Fahrspannung - Motor mit Schwungrad - beidseitig NEM-Schacht - Kurzkupplungsklinenmark in Tender

Das Vorbild

Das Vorbild unserer Modelle, die Güterzuglokomotive der BR 52, ging als Kriegslokomotive in die Geschichte der Deutschen Reichsbahn ein. Von der Baureihe wurden zwischen 1942 und 1945 mehr als 6000 Maschinen in mehreren Varianten gebaut. Außerliche Hauptunterschiede waren die Bauarten der angekuppelten Tender und die Rahmenkonstruktionen der Lokomotiven. Die erste Lieferung erfolgte 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



Detaillierte Nachbildung einer BR 52 Reko - digitaler Schnittstelle - fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung über LED - Konstanthlicht ab 2 Volt Fahrspannung - Motor mit Schwungrad - beidseitig NEM-Schacht - Kurzkupplungsklinenmark in Tender

28 103



neue Betriebsnummer
jetzt mit
NEM-Kupplungsstecker

Dampflokomotive BR 56²⁰⁻²⁹ der DR

neue Betriebsnummer
jetzt mit
NEM-Kupplungsstecker

28 203

Dampflokomotive BR 56²⁰⁻²⁹ der DB

Antrieb im Tender - Motor mit Schwungmasse - alle Tenderradsätze getrieben - Stromaufnahme über acht Räder der Lok - alle Laternen beleuchtet - Rauchkammer kann geöffnet werden - innere Rauchkammer nachgebildet - NEM-Schacht am Tender - viele extra angesetzte Teile

neue Betriebsnummer
jetzt mit
NEM-Kupplungsstecker

29 103



AEG

Dampflokomotive der BR 56²⁹ DRG

Das Vorbild

Das Vorbild des Modells ist die Güterzuglokomotive der Baureihe 56. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 65 km/h. Ihr Einsatzgebiet war der Güternahverkehr auf Hauptbahnen; inunter war sie auch im Personenzugdienst anzutreffen. Zu Beginn der 70er Jahre war diese Baureihe ausgemustert. Zu Versuchen mit der Kohlenstaubfeuerung griff die DRG auch auf Lokomotiven dieser Baureihe zurück. Das Vorbild der Kohlenstaublokomotive ist ein Neubau einer 56 mit Kohlenstaubfeuerung Bauart AEG aus dem Jahr 1930.

The original

Our model is based on the original of the freight steam locomotive of the 56 series. It had a maximum speed of 65 km/h and was put into service for local freight trains on mainlines. It could sometimes be seen hauling passenger coaches. This series was removed from services in the 1970s. The German State Railway Company (DRG) returned to this locomotive series for experiments with coal-dust firing. The original of our model of this locomotive was a newly constructed 56 with coal-dust firing built by AEG in 1930.



Diesellokomotive BR 118 B'B' der Deutschen Reichsbahn

47 200



47 230



analog und digital einsetzbar

massiver Metallrahmen - vier Radsätze angetrieben (bei AC-Variante nur drei Radsätze angetrieben) - Motor mit Schwungrad - Beleuchtung mit LED gelb/rot - vorbildgerechte Modellgeschwindigkeit - Digitalschnittstelle - Normschacht nach NEM 362 - Kurzkopplungskinematik.

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 C'C' der Deutschen Reichsbahn

Technische Ausführung wie Modell 47 200/47 230.

35 203



35 253



35 263



35 233



analog und digital einsetzbar

Die Modelle 35 253 und 35 263 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Motorengeräusch. Zusatzgeräusche, wie verschiedene Hupentöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven können auch auf Analoganlagen mit Sound betrieben werden.



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 angetrieben) - Motor mit Schwungrad - Beleuchtung mit LED gelb/rot - vorbildgerechte Modellgeschwindigkeit - Digitalschnittstelle - 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 B'B' der DR mit „Sparlackierung“

Technische Ausführung wie Modell 35 701/35 731.

47 600



47 630



analog und digital
einsetzbar



Diesellokomotive V 180 der DR

35 503



35 533



analog und digital einsetzbar

35 553



35 563



Die Modelle 35 553 und 35 563 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Motorengeräusch. Zusatzgeräusche, wie verschiedene Hupentöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven können auch auf Analoganlagen mit Sound betrieben werden.

massiver Metallrahmen - vier Radsätze angetrieben (bei AC-Variante nur drei Radsätze getrieben) - Motor mit Schwungradmasse - Beleuchtung mit LED gelb/rot - vorbildgerechte Modellgeschwindigkeit - Digitalschnittstelle - Normschacht 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 V 200 1001 in Messeausführung

Technische Ausführung wie Modell 35 503/35 533.

42 200



42 230



analog und digital einsetzbar



**Diesellokomotive
BR 120 der DR**

Technische Ausführung wie
Modell 50 700/50 730

50 101



50 151



50 161



Die Modelle 50 151 und 50 161 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Motorengeräusch. Zusatzgeräusche, wie verschiedene Hupöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven können auch auf Analoganlagen mit Sound betrieben werden.

50 131



**einmalige
Sonderserie**

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 Schwungrad - vier getriebene Achsen (bei AC-Version nur drei Achsen getrieben) - vier Hupen - 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.



Diesellokomotive M 62 der MAV 50 204



50 234



analog und
digital
einsetzbar

Das Vorbild

Die Entwicklung und die Fertigung der V 200/BR 120 erfolgte in der sowjetischen Diesellokomotivfabrik „Oktoberevolution“ in Lugańsk. 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 "Oktoberevolution" in Lugańsk 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 "Taiga drum".



Diesellokomotive V 200 der DR

50 501



50 551



50 561



50 531



analog und digital
einsetzbar

Die Modelle 50 551 und 50 561 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Motorengeräusch. Zusatzgeräusche, wie verschiedene Hupentöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven können auch auf Analoganlagen mit Sound betrieben werden.

NEU



Diesellokomotive BR 119 der DR

Technische Ausführung wie Modell 34 500/34 530

33 500



33 550



33 560



33 530



analog und digital
einsetzbar

Die Modelle 33 550 und 33 560 sind mit einem lastgeregelten Digital-Sound-Dekoder ausgestattet. Sie verfügen über ein mit der Fahrgeschwindigkeit synchron gesteuertes Motorengeräusch. Zusatzgeräusche, wie verschiedene Hupentöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven können auch auf Analoganlagen mit Sound betrieben werden.



Diesellokomotive BR 119 der DR

Technische Ausführung wie Modell 34 500/34 530

34 400



34 430



analog und digital
einsetzbar



Diesellokomotive BR 219 der DBAG

34 500



34 530



analog und digital
einsetzbar

massiver Metallrahmen - Motor mit Schwungmasse - vier Radsätze angetrieben (bei der AC-Variante nur drei Radsätze angetrieben) - vier Motoren - 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. Zusatzgeräusche, wie verschiedene Hupentöne sind individuell abrufbar. Die Lokomotiven können auch auf Analoganlagen mit Sound betrieben werden.

Das Vorbild

Seit etwa 1967 wurde der Bedarf an Großdiesellokomotiven für Hauptbahnen bei der Deutschen Reichsbahn durch Importierungen aus der UdSSR gedeckt. Zudem wurden aber auch Diesellokomotiven benötigt, die trotz geringer Achslast 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 Diesellokomotiven 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 Bucarest 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.

neue
Betriebsnummer



41 601



41 631



analog und digital
einsetzbar

Diesellokomotive BR 105 der DR

41 303



41 333



analog und digital
einsetzbar



einmalige
Sonderserie

Privatbahn „Eichholz Verkehr & Logistik GmbH“



41 401



41 431



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-poliger Motor mit Schwungrad - vier getriebene Radstände - Konstantbeleuchtung schon bei Langsamfahrt - Digitalschrittstelle - NEM-Schacht - 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

Das Vorbild

Als letzte Neuentwicklung unter der Regie der Deutschen Reichsbahn stellte LEW Hennigsdorf 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 Wechselstrommotoren 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.

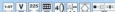
The original

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 Hennigsdorf 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 leistungstarken, sechsachsigen Neubaulok BR 250 als Ersatz für die betagte BR 254/E 94.

Nach umfangreichen Tests und kleinen Korrekturen erfolgte ab 1977 die Auslieferung in sechs Baulosen an die DR. Hersteller waren die LEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf. Seitdem haben sich die für den schweren Güterzug- und Containerdienst bestimmten Lokomotiven nicht nur in ihrem eigentlichen Einsatzgebiet, sondern auch im Schnellzugsdienst 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 Hennigsdorf. 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 Schwungrad · vier Radsätze getrieben · vier Radsätze dienen der Stromaufnahme, zwei davon sind gefedert · Beleuchtung durch rote und gelbe LED's · Konstantbeleuchtung schon bei Langsamfahrt · Digitalschnittstelle · Normschiach nach NEM 362 · Kurzschlusskinematik · Oberleitungsbetrieb möglich

heavy metal frame · motor with a flywheel · 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 mit Wechselstromradsätzen



44 101 Schüttgut-Kippwagen Fas 126 der DBAG

44 131 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 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 selbständig. Die Schüttguteinfüllung 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“



*jetzt auch
Bundesbahn*

27 503

Dampflokomotive
BR 86 der DB „Hobby“



26 303

Dampflok
BR 64 der DR „Hobby“



*jetzt auch
Bundesbahn*

26 903

Dampflok
BR 64 der DB „Hobby“



Die Dampfloks werden durch einen leistungsstarken Motor mit Schwungmasse angetrieben und besitzen beidseitig einen NEM-Schlocht.

TT - 1:120

Die von uns angekündigte BR 75.5 (Art. Nr. 75 100) werden wir wegen der geringen Nachfrage nicht produzieren.

Trotzdem bleiben wir
der Spur II treu.

BR 24 der DR
73 100

Abb. zeigt virtuelle Darstellung aus fertiger Konstruktion

NEU

BR 64 der DR
74 100

Abb. zeigt HD-Modell

BR 65¹⁰ der DR
72 300BR 65¹⁰ der DR
72 400

mit
Giesl-Flachejektor.
Epoche IV

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

Das Fahrwerk ist mit Hilfe eines Kugelschlenkes in allen Bewegungsrichtungen auslenkbar und liegt dadurch in jeder Situation sicher auf der Schiene. Der Arm ist erfolgt über einen Spaltarm mit Schwingmasse auf drei gekuppelten Achsen und Lenkschwenkern. Die Vorlaufachse trägt gemeinsam mit der ersten Kuppelachse, wie beim Vorbild, über eine Wippe (angelehnt an das Kruss-Helbig-Gesteß) die vordere Lokalsäule und ermöglicht damit den für das Vorbild typischen Schräglageeinbau (März abgetriebe). Die drei gekuppelten Räder können der Stromaufnahme, die die Drehgestelle sind mit Mahlen belegt. Das Modell besitzt eine digitale Schrittmotor. Durch die LED-Beleuchtung ist schon ein konstantes Licht bei geringen Geschwindigkeiten möglich. Die Lok durchfährt einen sehr verstellbaren Bereich von 267 mm.



01121 Sortiment Puffer



01122 Sortiment
Griffstangen



01151 10 Kupplungsbügel
für 01124



01124 10 Kupplungen



01141 5 Radialsätze (H0)



01144 4 Kohlen
ø 2 x 4,5 mm
BR 65 H0,
BR 106 (ab Bj. 2000)



01145 4 Kohlen
ø 1,8 x 2,5 mm
BR 65 TT



01146 Adapterleiterplatte
TT



01147 2 Gieß-Ejektoren,
1 Rundschoenstein



01148 4 Federpuffer (H0)



01149 Lichtmaschine,
Speisepumpe,
Luftpumpe



01150 Sortiment Lampen,
Leitern, Luftbehälter



01123 Sortiment
Bremschläuche



01153 Sortiment
Kurbelbolzen,
Gegenkurbeln



01154 Rauchkammertür,
Anklebeteile



01155 Dachstromabnehmer
E 44 (H0)



01156 Wasserkasten-deckel,
Anklebeteile



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



01159 2 Dachstrom-
abnehmer TT



01160 14 Zahnräder,
Modul 0,5



01161 Sortiment Deckel,
Lampen, Zughaken,
Lichtmaschine,
Hebel



01162 Sortiment
Luftbehälter,
Deckel, Handräder,
Auftritte



01164 4 Wechsel-
stromradsätze



01167 10 Ersatzkohlen
ø 2,5 x 3 mm



01168 10 Ersatzkohlen
ø 3 x 6,5 mm



01170 Kurzkupplungs-
kinematik mit
NEM-Schacht



01171 10 Ersatzkohlen
2 x 2 x 5 mm



01143 2 x Radsatz (H0)
BR 110, BR 118 (bis
Bj. 1992), BR 120
(bis Bj. 1993), BR
52 Kondensender

Mein GÜTZOLD-Fachhändler:

www.lokshop.eu



00093 Ersatzteilkatalog

GÜTZOLD GmbH & Co. KG Eisenbahnmodellbau
Marienthaler Straße 7, 08060 Zwickau
Telefon (03 75) 5 89 59-0, Fax (03 75) 52 38 36
E-Mail: guetzold-eisenbahnmodellbau@t-online.de
Internet: www.guetzold.de



GÜTZOLD