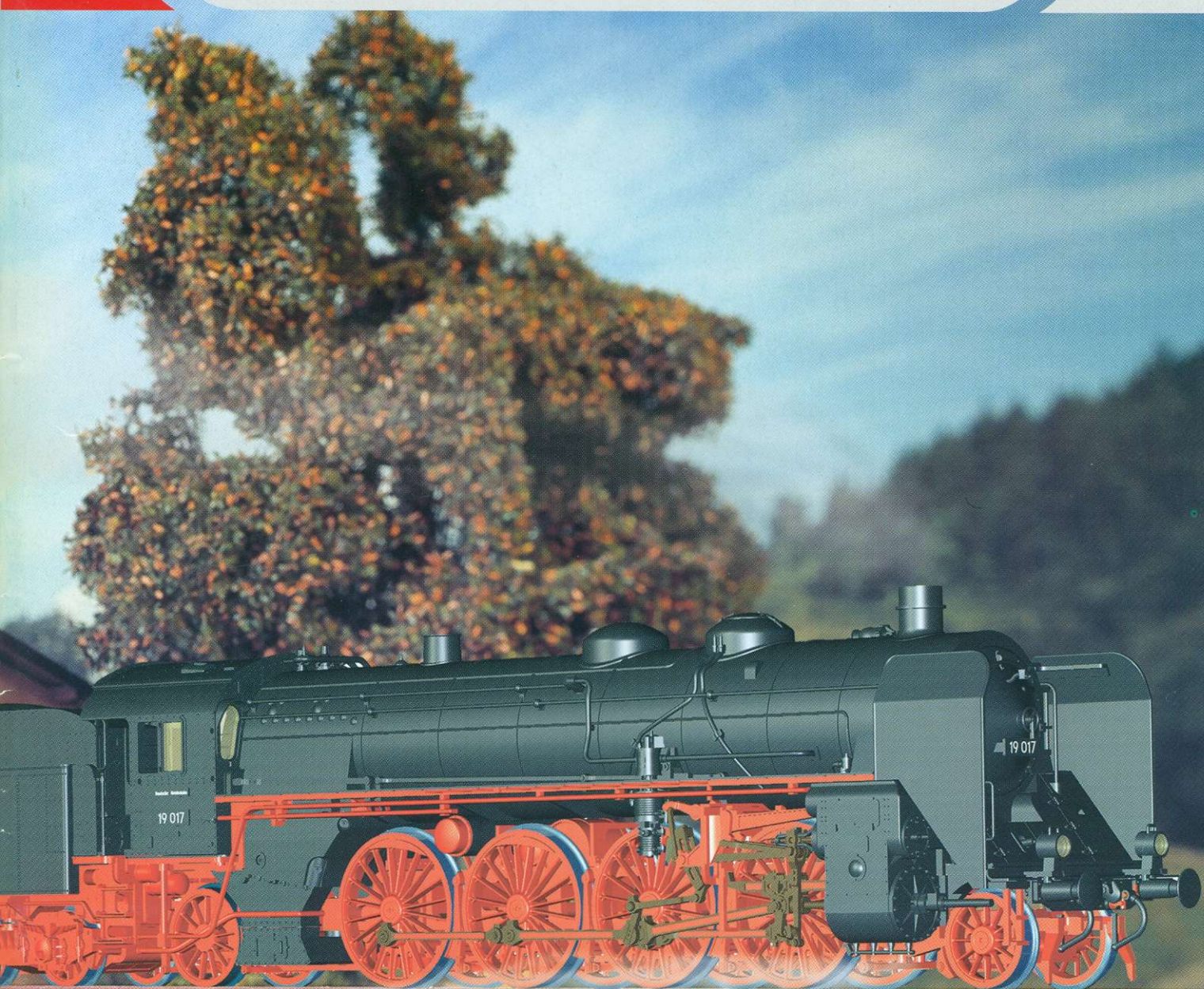


HO
—

HO
~

TT

GÜTZOLD



KATALOG 2002

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.

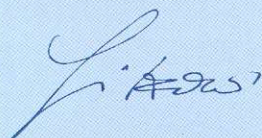
Mit dem Aufkommen der Kunststoffe waren in der Serienproduktion immer feinere Detaillierungen möglich. Unser Betrieb entwickelte sich zu einem erfolgreichen Unternehmen mit über hundert Mitarbeitern in mehreren Produktionsstätten.

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

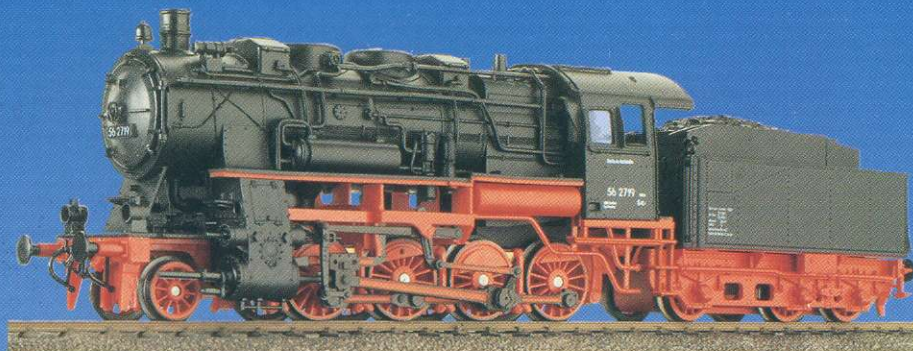
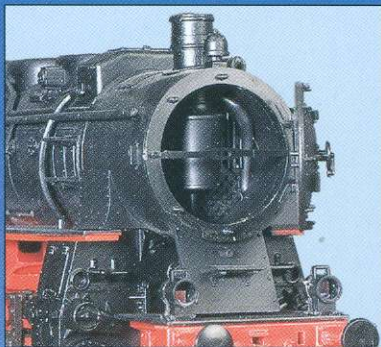
engl. Übersetzung: Dr. Eugen J. Cooper

Zeichenerklärung

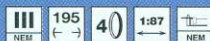
	Epoche I von 1835 bis 1920
	Epoche II von 1920 bis 1945
	Epoche III von 1945 bis 1970
	Epoche IV von 1968 bis 1986
	Epoche V ab 1986
	Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
	Neue Ausführung
	Neuheit
	Auslieferungstermin
	Länge über Puffer in mm
	Anzahl der Räder mit Haftreifen
	Ausgestattet mit NEM-Schacht und Kurzkupplungs kinematik
	Ausgestattet mit NEM-Schacht, ohne Kurzkupplungs kinematik
	H0-Standardkupplung nach NEM
	Lok mit achtpoliger Decoderschnittstelle
	Lok mit sechspoliger Decoderschnittstelle
	Modell in Wechselstromausführung
	fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot

Bahnverwaltungen

	DR	Deutsche Reichsbahn
	DB	Deutsche Bundesbahn
	DBAG	Deutsche Bahn AG
	DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
	K.Sächs.Sts.E.B.	Königlich Sächsische Staatseisenbahn
	NSB	Norwegische Staatseisenbahn
	ÖBB	Österreichische Bundesbahn
	SNCF	Nat. Gesellschaft der Franz. Eisenbahnen



28 102



Dampflokomotive BR 56²⁰⁻²⁹ der DR

Antrieb im Tender · Motor mit Schwungmasse · drei Tenderradsätze getrieben, zwei davon mit Haftreifen · Stromaufnahme über acht Räder der Lok · hervorragende Fahreigenschaften · alle Laternen beleuchtet · Rauchkammertür kann geöffnet werden · innere Rauchkammer nachgebildet · gut detailliertes Modell · viele extra angesetzte Teile

Painting and lettering are in epoch III livery. Many details are separately mounted. The interior of the driver's cab is fully detailed. The boiler door can be opened. The motor is in the tender and drives all three axles. Two wheels are equipped with traction tyres.



29 102



Dampflokomotive BR 56²⁹ der DRG mit Kohlenstaubfeuerung

Technische Ausführung wie Modell 28 102.

Model of the freight steam locomotive series 56 of the German State Railway Company (DRG) with epoch II painting and lettering. The original was fitted to burn coal-dust, a system developed by AEG. All technical details are identical with model No. 28 102.

28 202



Dampflokomotive BR 56²⁰⁻²⁹ der DB

Technische Ausführung wie Modell 28 102
For technical details see model No. 28 102.



**Aus unserer
Planung**



40 100



40 130



Dampflokomotive BR 75 der DR

- vollständige technische und optische Überarbeitung unserer BR 75 -

Handmuster

Epoche III

Dampflokomotive BR 65¹⁰ der DR

38 200



38 230



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital



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 5poligen Motor über ein Schneckengetriebe auf alle Treib- und Tenderdrehgestellachsen. 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 Treibräder 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

38 300



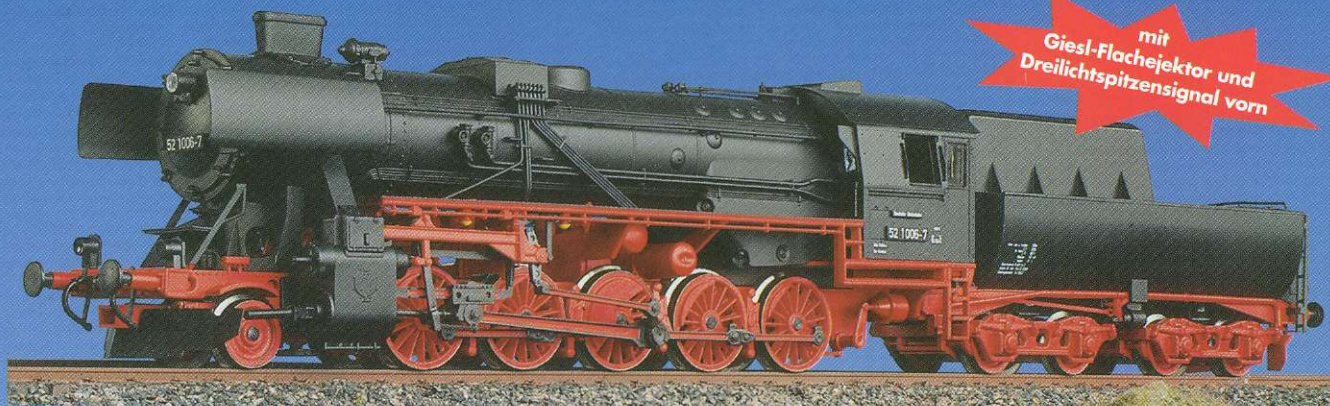
38 330



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

NEU
Epoche IV

mit
Giesl-Flachejektor und
Dreilichtspitzensignal vorn



45 101 | | | | | | | |-----|-----|----|------|--|--| | IV | 262 | 40 | 1:87 | | | | NEM | | | | | | Dampflokomotive BR 52 der DR mit Wannentender

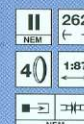
Antrieb im Tender auf alle Radsätze · Motor mit zwei Schwungmassen · Kurzkupplungskinematik im Tender, beidseitig NEM-Schacht · bereits bei Langsamfahrt wirkungsvolle Beleuchtung

Many parts are separately mounted. The motor is mounted in the tender and drives all axles. The locomotive is equipped with NEM coupling shafts on both ends. The lights change direction with the direction the train is running and illuminate even at slow speeds.



einmalige
Sonderserie

45 200



Dampflokomotive BR 52 mit Wannentender, im Auslieferungszustand 1942

Model of the freight steam locomotive series 52 with "Wannentender" of the German Federal Railway in 1942 "works grey" livery. For technical data see model No. 45 101.

45 002

40	1:87		
NEM			

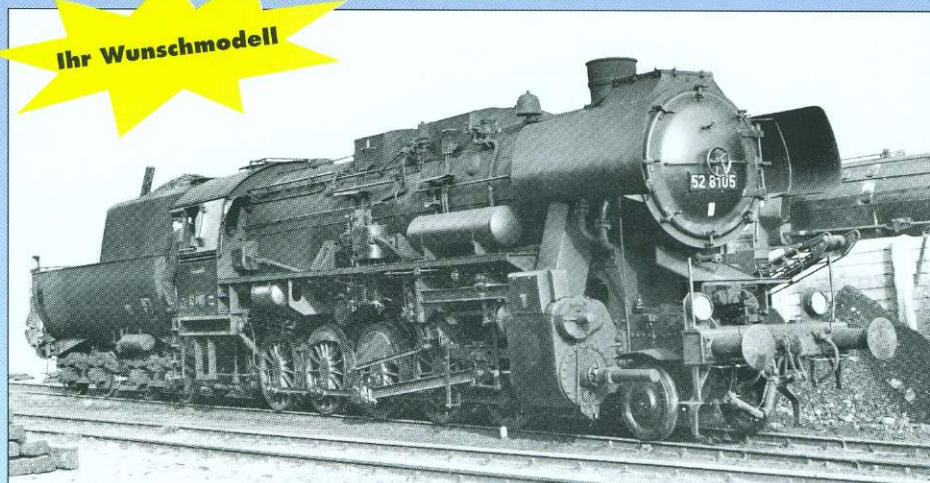
Wannentender

Wannentender ohne Beschriftung, technische Ausführung wie Tender von Modell 45 101

The "Wannentender" without lettering, otherwise identical to the tender of model No. 45 101.



Ihr Wunschmodell



Dampflokomotive BR 52⁸⁰ der DR Reko

49 100

II	III	2004
NEM		
40	1:87	
NEM		

Die Modellbahner wünschen – wir planen – die Produktion der BR 52⁸⁰ Reko der DR.

Bei entsprechender Nachfrage wollen wir dieses schöne Modell im Jahr 2004 für unsere Modellbahner anbieten. Bitte bestellen Sie die Lok bei Ihrem Fachhändler.

Bild: D. Wünschmann

H0**GÜTZOLD****48 100****48 130**

mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

NEU

Dampflokomotive BR 19 017 der DR – „Sachsenstolz“

Detailgetreue Nachbildung des berühmten Vorbildes mit vielen extra angesetzten Teilen · feinste seidenmatte Lackierung mit lupenreiner 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

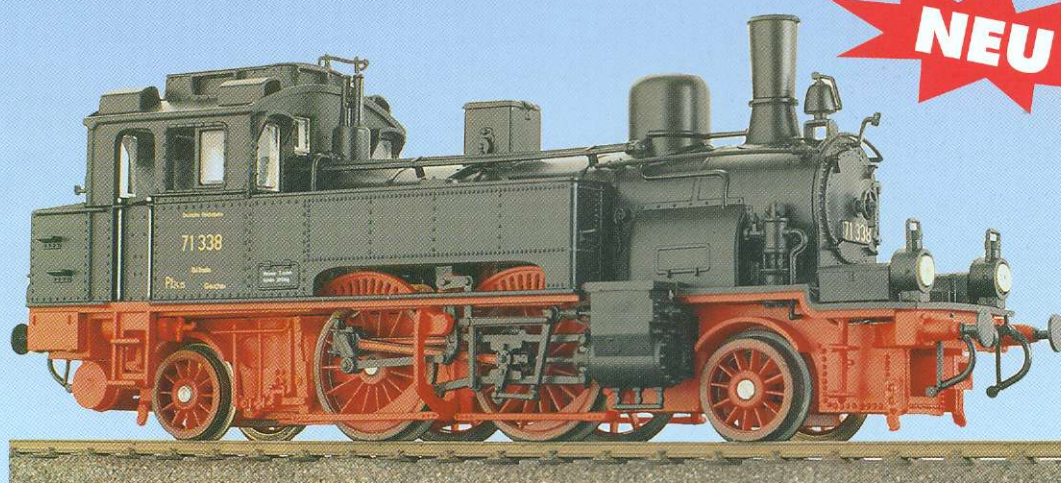
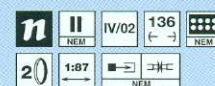
An exact replica of the famous original with many separately mounted parts · finest painting and lettering · extremely low-profile, realistic RP 25 wheel-flanges · five-pole motor with flywheel · digital interface · constant headlamps even at low speeds · complete cab interior · close coupling guide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

Das Vorbild

Im Jahre 1915 begann die Fa. Hartmann/Chemnitz mit der Planung einer Vierkupppler-Schnellzuglok. Sie durfte nur einen Achsdruck von 17 t haben und mußte auf die sächsischen 20 m-Drehscheiben 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 bergigen Gelände. Ihre Stammbetriebswerke waren in Dresden und Reichenbach. 1922 wurde sie auch in Stuttgart-Rosenstein stationiert. Sie wurden bevorzugt auf den Strecken Berlin, Leipzig, Regensburg und Nürnberg eingesetzt. Die BR 19 017 ist heute als Museumslok erhalten und steht im Verkehrsmuseum in Dresden.

The original

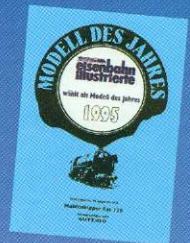
In 1915 the Hartmann Company of Chemnitz started plans for a four-axle express locomotive. It was to have an axle weight not exceeding 17 tonnes and had to fit the 20-metre turntables in Saxony. The first of a total of twenty-three locomotives of the new type XX IIV (later the BR 19) was put into service 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.

**NEU****BR 71³ DRG****37 100**

Technische Überarbeitung
und Wiederauflage

Super detailliertes Modell – Antrieb und Stromaufnahme über alle vier Achsen – eine Achse mit Haftreifen besetzt – beidseitig Kurzkupplungskinematik und NEM-Schacht – Digitalschnittstelle

**einmalige
Sonderserie**



44 400 Schüttgut-Kippwagen
„Kümmel-Kies“
44 430  mit Wechselstromradsätzen



44 300 Schüttgut-Kippwagen Fas 126
der DBAG
44 330  mit Wechselstromradsätzen



44 100 Schüttgut-Kippwagen Fas 126
der DBAG
44 130  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

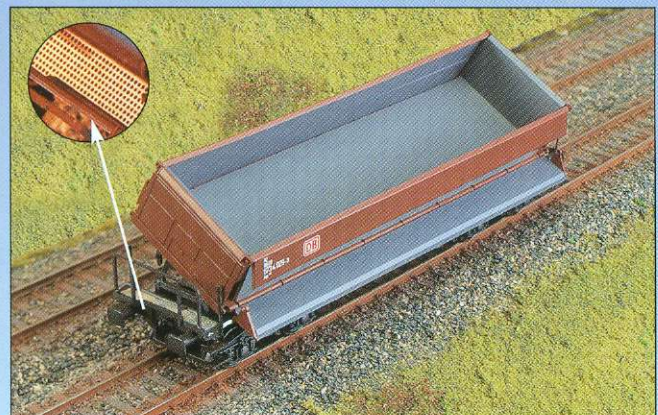
Model of the tip-lorry car with brakestand of the German Rail AG.

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 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 conveyer belts or cranes for emptying the car.



Diesellokomotive V 200 der DR



50 500



50 530



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital



Diesellokomotive der BR 120 der DR „Taigatrommel“

50 300



50 330



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital



Privatbahnlokomotive der Prignitzer Eisenbahngesellschaft

50 400



50 430



mit lastgeregelter Universalelektronik
analog/digital

leistungsstarker Motor mit Schwungmasse · vier getriebene Achsen · vier Haftreifen · Beleuchtung über LED rot/gelb · Digitalschnittstelle · Normschacht nach NEM · Kurzkupplungskinematik.

Model of the diesel electric locomotive of the 120 series, called the „Taigatrommel“. · powerful motor with a fly-wheel · two of the four driven axles are provided with traction tyres · lighting by red and yellow LEDs · digital interface · short coupling guides · coupling shafts according to NEM specifications

Das Vorbild

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

H0**GÜTZOLD****einmalige
Sonderserie**

Diesellokomotive V 180 256 der Firma Adam Transporte

35 602**35 632**

mit lastgeregelter Universalelektronik analog/digital

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 sechsschichtige 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 sechsschichtige 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 AL-4 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 BR 118 B' B' der DR

Technische Ausführung wie Modell 35 501/35 531

**47 200****47 230**

mit lastgeregelter Universalelektronik analog/digital



Diesellokomotive V 180 der DR

35 501



35 531



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

massiver Metallrahmen · vier Achsen angetrieben · Motor mit Schwungrad · 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 · interface for a digital decoder · coupling shafts conforming to NEM 362 specifications · short coupling guides

The original

From the very beginning of the developmental phase of the series V 180 (series 118.0) it was clear that these engines with their high axle weight of 19 to 20 tonnes could not be put into service on branch lines with light roadbeds. For this reason the German State Railway required a Co-Co locomotive with a maximum axle weight of 16 tonnes and a maximum speed of 120 km/h for the dispatch of passenger and freight trains. The specification also included the highest possible conformity with the main construction

groups of the V 180 series. The "Karl Marx" locomotive works in Babelsberg developed two Co-Co prototypes. The first prototype was handed over to the DR for testing in 1964. Series production of the locomotive began in August 1966 with engine number 118 406 and was completed only four years later with the delivery of locomotive number 118 406. After the German State Railway introduced the computer numbering system in 1970, the engines were listed as series 118.2 to

118.4. From 1972 on the locomotives were equipped with 835 kW diesel engines. The higher-powered locomotives were given serial numbers which were 400 higher than the others. In the course of their revisions the locomotives were provided with 900 kW motors of the 12 KVD AL-4 type and classified as numbers 118.6 to 118.8. These locomotives performed with the usual reliability of East German (DDR) rail vehicle constructions until they were removed from active service.



Diesellokomotive BR 118 C'C' der Deutschen Reichsbahn

Technische Ausführung wie Modell 35 501/35 531

35 201



35 231



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

**einmalige
Sonderserie**



Diesellokomotive V 180 B'B' der Deutschen Reichsbahn (mit Panoramafenster)

Technische Ausführung wie Modell 35 700/35 730.

42 100



42 130



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

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 glasfaserverstärktem 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.

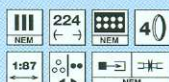
**einmalige
Sonderserie**



Diesellokomotive V 200 1001 in Messeausführung

Technische Ausführung wie Modell 35 700/35 730.

42 200



42 230



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital



Diesellokomotive BR 228 C'C' der DBAG

35 700



35 730



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

massiver Metallrahmen · vier Achsen 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 · interface for a digital decoder · coupling shafts conforming to NEM 362 specifications · short coupling guides

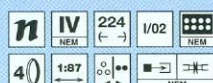
**einmalige
Sonderserie**



Diesellokomotive 118 550-3 des Regierungszuges der DDR

Technische Ausführung wie Modell 35 700/35 730.

47 300



47 330



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital



Passend zu unserer Regierunglok liefert die Fa. Sachsenmodelle ein dreiteiliges Wagenset des Regierungszuges unter der Art.-Nr. 74036

mit
Spitzenlicht
unten



Diesellokomotive 119 119-6 der DR 34 200



34 230 mit elektronischem Umschaltbaustein

massiver Metallrahmen · Motor mit Schwungmasse · vier Radsätze angetrieben · vier Haftreifen · Konstantlicht bei Langsamfahrt · vorbildge-
rechte Modellgeschwindigkeit · Digitalschnittstelle · NEM-Schacht und Kurzkupplungskinematik.

heavy metal frame · motor with a fly-wheel · four axles are powered · interface for a digital decoder · coupling shafts conforming to NEM spe-
cifications · short coupling guides

NEU



Diesellokomotive 229 der DBAG

36 300



36 330 mit lastgeregelter Universalelektronik analog/digital

Technische Ausführung wie Modell 34200/34230

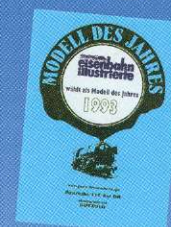


Das Vorbild

Die Deutsche Reichsbahn erteilte Krupp Verkehrstechnik GmbH Essen den Auftrag zur Rekonstruktion von 20 Diesellokomotiven der BR 119 aus rumänischer Produktion. Hierbei sollten die Fahrzeuge gleichzeitig für den INTERCITY-Verkehr einsetzbar gemacht werden. Bei dem Umbau wurden u. a. Dachpartie, Seitenflächen und Drehgestelle verändert. Die erste rekonstruierte BR 229 wurde am 8. April 1992 der DR übergeben. Heute sind diese Maschinen bei der Deutschen Bahn AG im Einsatz.

The original

The German State Railway (DR) gave Krupp Verkehrstechnik Limited in Essen the contract for rebuilding 20 diesel locomotives of the 119 series which had been produced in Romania. The engines were to be equipped for operation in Intercity services. The reconstruction included changes in the roof section, the sides on the bogies. The first of the rebuilt 229 series was handed over to the DR on April 8th, 1992. These engines are now in operation on German Railway AG



33 201



33 231



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

Diesellokomotive BR 119 der DR

Technische Ausführung wie Modell 34200/34230

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 Dieseldieselfahrzeugen 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 sechssachsige 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.

**einmalige
Sonderserie**



33 400



33 430



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

Diesellokomotive BR 219 der DBAG

Technische Ausführung wie Modell 34200/34230



41 200



41 230



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

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 Haftreifen 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 digital interface.



41 100



41 130



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

Diesellokomotive BR 106 der DR

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.

**einmalige
Sonderserie**



Diesellokomotive der Westfälischen Almetalbahn

41 300



41 330

mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital



Diesellokomotive V 60 der DR

41 400



41 430

mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital



**einmalige
Sonderserie**

41 500



41 530

mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

Diesellokomotive der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft



43 100



43 130



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

Elektrolokomotive 156 001-0 der DBAG

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

heavy metal frame · motor with a fly-wheel · four axles are powered · digital interface · 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 sechsschsig 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.

NEU

Elektrolokomotive BR 252 der DR

43 200



43 230



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital





Elektrolokomotive BR 155 „Cargo“



39 400



39 430



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/digital

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.

Nach umfangreichen Tests und kleinen Korrekturen erfolgte ab 1977 die Auslieferung in sechs Baulosen 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)

39 300



39 330



mit lastgeregelter
Universalelektronik
analog/
digital

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 · Kurzkupplungsautomatik · Oberleitungsbetrieb möglich

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

Hobby-Sortiment

für unsere jüngsten Modellbahner

Wiederauflage unserer altbewährten Modelle der Baureihe 110 in unveränderter technischer Ausführung. Die Lokomotiven sind mit Bügelkupplungen ausgestattet, beidseitig beleuchtet und der Antrieb erfolgt auf alle vier Radsätze.

New edition of our reliable models of the 110 series with unchanged technical qualities. The locomotives have ring couplings and lights at both ends. All four axles are powered.



18 401 Diesellokomotive



18 402 Diesellokomotive



18 403 Diesellokomotive

Hobby



27 403 Dampflokomotive BR 86 Hobby

Modell wird durch einen leistungsstarken Motor mit Schwungmasse angetrieben und besitzt beidseitig einen NEM-Schacht.

TT - 1:120

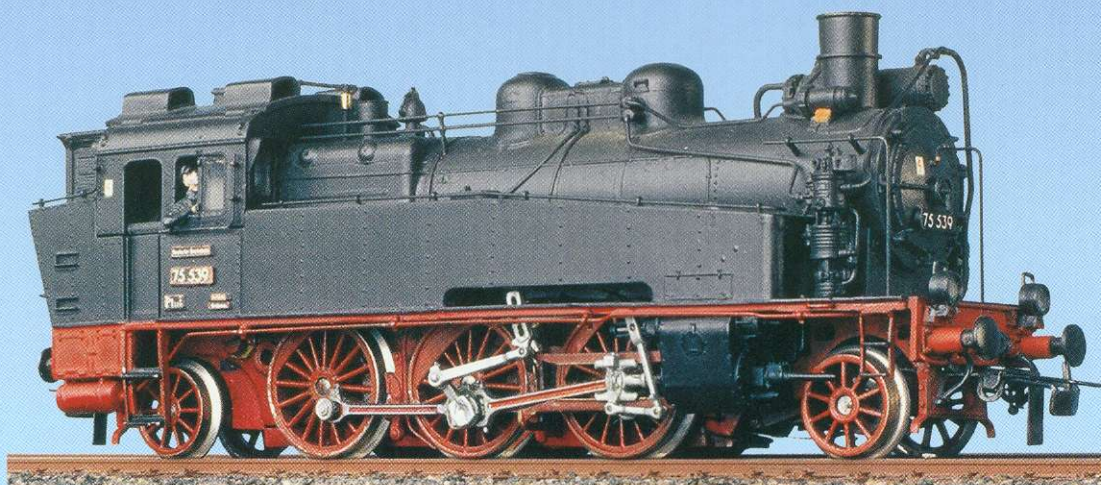


72 100

BR 65 der DR

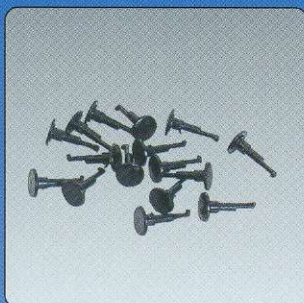
Das Fahrwerk ist mit Hilfe eines Kugelgelenkes in allen Bewegungsrichtungen auslenkbar und liegt dadurch in jeder Situation sicher auf der Schiene. Der Antrieb erfolgt durch einen 5poligen Motor mit Schwungmasse auf alle Treib- und Tenderdrehgestellachsen. Die Vorlaufachse trägt gemeinsam mit der ersten Kuppelachse, wie beim Vorbild, über eine Wippe (angelehnt an das Krauss-Helmholtz-Gestell) die vordere Loklast und ermöglicht damit den für das Vorbild typischen Schiebetrieb (Wendezugbetrieb). Die 8 Treibräder dienen der Stromaufnahme, die 4 Drehgestellräder sind mit Haftreifen 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.

Aus unserer Planung

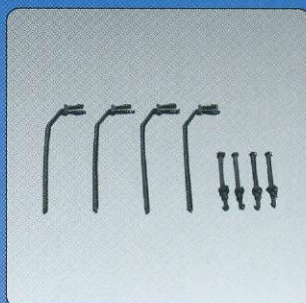


71 100
BR 75 der DR

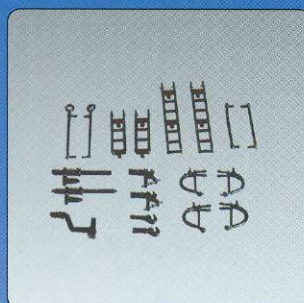
Handmuster



01121 Sortiment Puffer



01122 Sortiment
Griffstangen



01123 Sortiment
Bremsschläuche



01124 10 Kupplungen

NEU

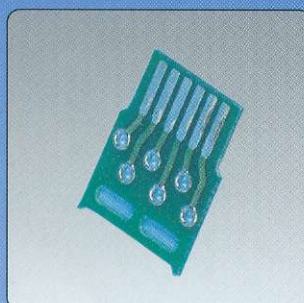


01144 4 Kohlen
BR 65 H0,
BR 106 (neu)

NEU



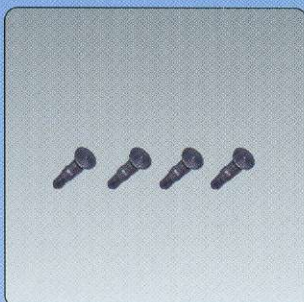
01145 4 Kohlen
BR 65 TT



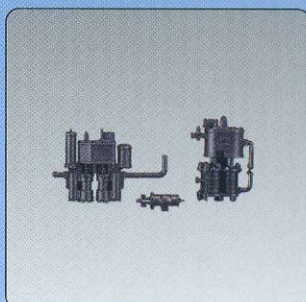
01146 Adapterleiterplatte
TT



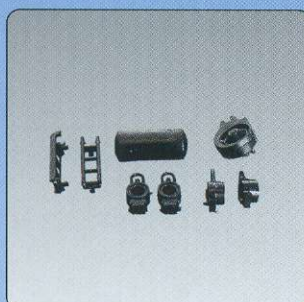
01147 2 Giesl-Ejektoren,
1 Rundschoenstein



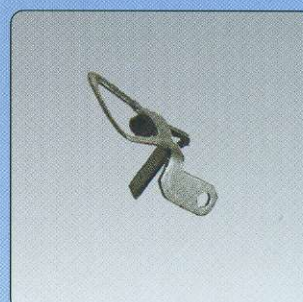
01148 4 Federpuffer



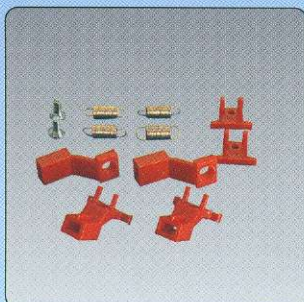
01149 Lichtmaschine,
Speisepumpe,
Luftpumpe



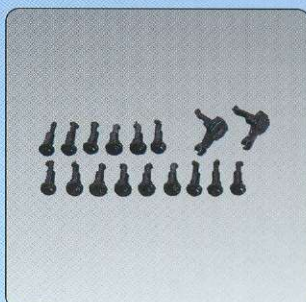
01150 Sortiment Lampen,
Leitern, Luftbehälter



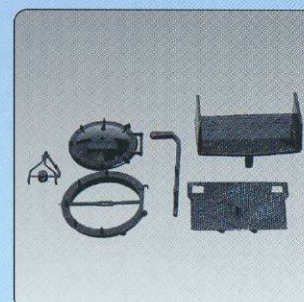
01151 10 Kupplungsbügel
für 01124



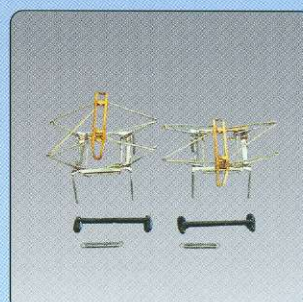
01152 Sortiment NEM-
Schächte, Kinematik,
Federn



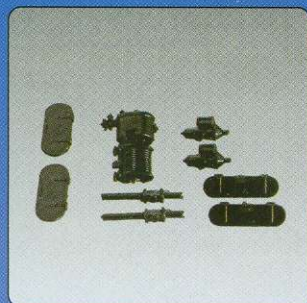
01153 Sortiment
Kurbelbolzen,
Gegenkurbeln



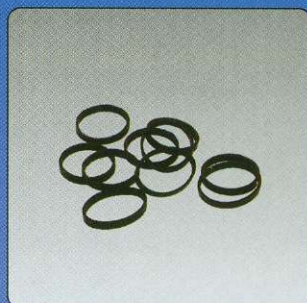
01154 Rauchkammertür,
Anklebeteile



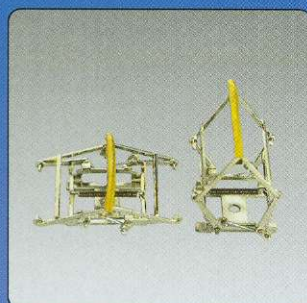
01155 Dachstromabnehmer
E 44 (HO)



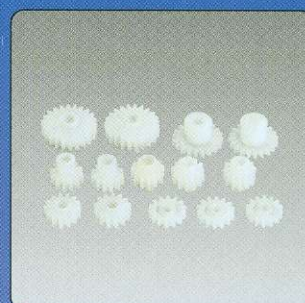
01156 Wasserkasten-deckel,
Anklebeteile



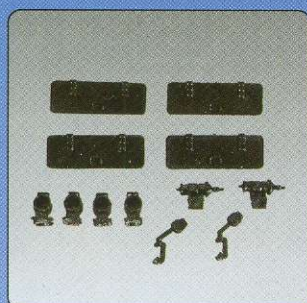
01158 10 Haftreifen
1,4 x 9 (H0)
72100-63 10 Haftreifen (TT)



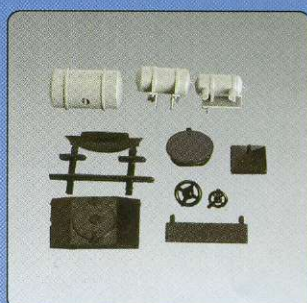
01159 2 Dachstrom-
abnehmer TT



01160 14 Zahnräder,
Modul 0,5



01161 Sortiment Deckel,
Lampen, Zughaken,
Lichtmaschine,
Hebel



01162 Sortiment
Luftbehälter,
Deckel, Handräder,
Auftritte



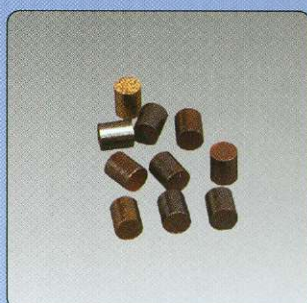
01163 5 Radsätze



01164 4 Wechsel-
stromradsätze



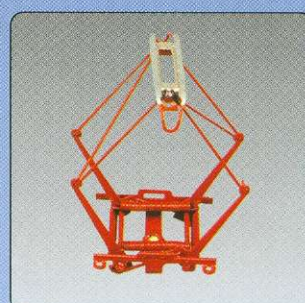
01166 10 Ersatzkohlen



01167 10 Ersatzkohlen



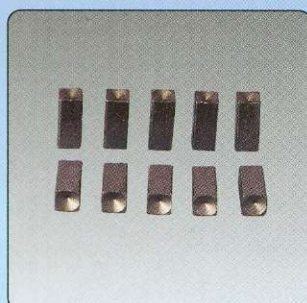
01168 10 Ersatzkohlen



01169 Dachstromabnehmer
BR 155/BR 250



01170 Kurzkupplungs-
kinematik mit
NEM-Schacht



01171 10 Ersatzkohlen
(Bühler)

Mitglied der Gemeinschaft **MODELBAHNPRODUZENTEN**

SÄCHSISCHE

e.V.

ERSATZTEILBLATT

GÜTZOLD HO

GÜTZOLD GMBH & Co. KG - Modellbahn-Produkt - 08060 Zwickau - Tel. 03 75 59 59-0 - Fax 03 75 52 38 36

Lok: Baureihe 86 744 (Hobby)

Art-Nr.: 27403

Pos.	Bestell-Nr.	Ersteil-Nr.	Beschreibung	Stk.
1	27403-01	1	Getriebe	1
2	27403-02	2	Wellen (2 Stück)	2
3	27403-03	3	Schrauben	2
4	27403-04	4	Welle, Pleuel	2
5	27403-05	5	Pleuel, Pleuellager	2
6	27403-06	6	Welle, Pleuellager	2
7	27403-07	7	Welle, Pleuellager	2
8	27403-08	8	Welle, Pleuellager	2
9	27403-09	9	Welle, Pleuellager	2
10	27403-10	10	Welle, Pleuellager	2
11	27403-11	11	Welle, Pleuellager	2
12	27403-12	12	Welle, Pleuellager	2
13	27403-13	13	Welle, Pleuellager	2
14	27403-14	14	Welle, Pleuellager	2
15	27403-15	15	Welle, Pleuellager	2
16	27403-16	16	Welle, Pleuellager	2
17	27403-17	17	Welle, Pleuellager	2
18	27403-18	18	Welle, Pleuellager	2
19	27403-19	19	Welle, Pleuellager	2
20	27403-20	20	Welle, Pleuellager	2
21	27403-21	21	Welle, Pleuellager	2
22	27403-22	22	Welle, Pleuellager	2
23	27403-23	23	Welle, Pleuellager	2
24	27403-24	24	Welle, Pleuellager	2
25	27403-25	25	Welle, Pleuellager	2
26	27403-26	26	Welle, Pleuellager	2
27	27403-27	27	Welle, Pleuellager	2
28	27403-28	28	Welle, Pleuellager	2
29	27403-29	29	Welle, Pleuellager	2
30	27403-30	30	Welle, Pleuellager	2
31	27403-31	31	Welle, Pleuellager	2
32	27403-32	32	Welle, Pleuellager	2
33	27403-33	33	Welle, Pleuellager	2
34	27403-34	34	Welle, Pleuellager	2
35	27403-35	35	Welle, Pleuellager	2
36	27403-36	36	Welle, Pleuellager	2
37	27403-37	37	Welle, Pleuellager	2
38	27403-38	38	Welle, Pleuellager	2
39	27403-39	39	Welle, Pleuellager	2
40	27403-40	40	Welle, Pleuellager	2

Mein GÜTZOLD-Fachhändler:

00093 Ersatzteilkatalog

GÜTZOLD

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

Irrtümer und Änderungen vorbehalten.



4 012627 020022