

# Model Trains Modelli ferroviari

Edition  
Edizione  
**1989/90**



Fr. 3.—

### Introduction

Back in the thirties, the brothers Hugo and Alwin Gahler started to build model railways in their spare time. They soon made themselves known by their craftsmanship and became famous for their precise and artistic sheet metal models in gauge «O» (32 mm). In 1944 the hobby turned into a profession, and the company H. & A. Gahler (HAG) Metal Toys was founded. By the mid-fifties, and with the aid of a few employees only, a complete gauge «O» programme had been realized. However, the sudden trend to gauge «HO» (16.5 mm) compelled the two brothers to start anew. The line that was then set up for model railways has been followed today. The aim envisaged then as now is to offer a high quality product at a reasonable price to the general public, all in accordance to the worldwide reputation of Swiss quality, and on the other hand not to enter competition with the large industries in this field, but to complement them and thus meet the requests of many model railway enthusiasts.

Today, where the second generation of the Gahler family is heading the small company HAG Model Railways Ltd., we know that the line that was then chosen has been the right one, and we would like to assure you that we shall follow this line also in future.

### Premessa

Già negli anni trenta i fratelli Hugo e Alwin Gahler avevano iniziato a produrre modelli ferroviari come attività secondaria. Si fecero presto un nome grazie a questi veicoli di latta in scartamento «O» (32 mm) prodotti con cura artigianale. Nel 1944 l'hobby divenne una professione e venne fondata la Ditta H. & A. Gahler (HAG) - Giocattoli in metallo. Fino alla metà degli anni '50, con l'aiuto di pochi dipendenti fu realizzato un programma completo in scartamento «O». Tuttavia l'improvviso favore del pubblico nei confronti dello scartamento «HO» (16,5 mm), costrinse i due fratelli a ricominciare dall'inizio e la strada allora intrapresa è tuttora mantenuta. L'obiettivo perseguito fu ed è, da un lato, poter offrire al più vasto pubblico possibile un prodotto di alto livello qualitativo a un prezzo favorevole rispettando i canoni internazionalmente riconosciuti dell'industria svizzera, dall'altro lato non tanto entrare in concorrenza con la grande industria di questo settore, quanto piuttosto di completarla al fine di venir incontro ai desideri di molti fermodellisti. Oggi, mentre ai vertici della Ditta si trovano oramai la seconda generazione della famiglia Gahler, noi sappiamo che il cammino intrapreso allora si è rivelato esatto e vi assicuriamo che continueremo a seguirlo.

### Quality is the word

In order to provide the ever higher standard of excellence being looked for by model railway enthusiasts, the most modern production techniques are employed to produce accurate scale models in injection-moulded zinc of electric railways. HAG models are noted for their robust and finely detailed finish. The locomotive's enormous tractive effort and their quiet running have become a byword for many model railway lovers. Constant checks made during the production process on sub-assemblies and the finished product guarantee the very highest precision and reliability. And that is why we give a whole year's guarantee against production faults on every HAG product.

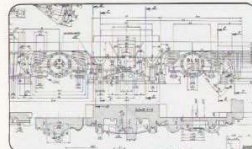
Whether for AC or DC operation, whether current is taken from the track or from the overhead catenary, all our locomotives operate perfectly on all proprietary model railway systems. In the lead thanks to superiority - the undiminished demand for our products is proof that we are on the right track. Take a few glances behind the scenes on page 3.

### Qualità soprattutto

Per soddisfare le sempre crescenti esigenze degli utenti, si impiegano le tecniche più moderne di produzione per costruire riproduzioni di modelli ferroviari naturali e in perfetta scala in zinco pressofuso. I modelli HAG si distinguono per la loro esecuzione robusta e fedele nei dettagli. L'enorme forza di trazione delle locomotive nonché la loro silenziosità di marcia sono diventati proverbiale per moltissimi amatori dei modelli ferroviari. I continui controlli in fase di produzione sui gruppi di costruzione e sui prodotti finiti garantiscono il massimo di precisione ed affidabilità: concedere su tutti i prodotti HAG un anno intero di garanzia per difetti di produzione.

Che si tratti di corrente alternata o continua, di corrente assorbita dai binari o dalla linea aerea, tutte le nostre locomotive funzionano senza problemi su tutti i sistemi di modelli in commercio. Un vantaggio che testimonia superiorità - e la continua domanda ci conferma che siamo sulla strada giusta. A pagina 3 potete dare uno sguardo dietro le quinte.

### Scenes in the production department



Absolutely exact construction drawings are the basis for the high quality.  
La precisione dei piani di costruzione è la base dell'alta qualità.



Assembly is carried out for the most part manually.  
Il montaggio, per la maggior parte lavoro manuale.



The rotors are balanced in the most modern manner.  
Si equilibrano i rotori nel modo più moderno.



The processing department for diecast parts.  
Reperto di lavorazione delle parti pressofuse.

### Scena dalla produzione



Locomotive bodies are machined on the CNC miller.  
Le casse delle locomotive vengono fresate su fresatrici a CNC.



Each locomotive is checked thoroughly.  
La locomotiva viene controllata minuziosamente.



Optical final check.  
Controllo ottico finale.

HO



**Te 101 No. 131 DC.** This shunter handles day-to-day shunting jobs and engineering movements at most Swiss stations. Entered service 1941-45, 340hp, 28 tons, 60km/hr.

**Te 101 n° 131 c.** Nella maggior parte delle stazioni svizzere questo trattore viene usato quotidianamente per le manovre, ma anche per il traffico. Entrata in servizio 1941-45, potenza 340CV, massa 28t, vel. max. 60km/h.

new  
novità



**Re 4/4<sup>1</sup> SOB No. 158 AC, No. 159 DC.** This is the Re 4/4<sup>1</sup> with the only one pantograph of the type which has been in service on the Südostrbahn (South-Eastern Railway) for many years. Of particular note is the coat of arms it carries on its front specially designed to show the cantons through which it operates. The model is a variant of the rugged and reliable types 160/161 which has been given a special touch of its own by the red snow ploughs and the perfect lettering. (The lettering is not yet complete on the model illustrated here.)

**Re 4/4<sup>1</sup> SOB n° 158 c. a. n° 159 c. c.** Questa è la Re 4/4<sup>1</sup> con un solo pantografo, come quella in servizio da anni sulla linea Südest. Da notare lo stemma speciale frontale, disegnato in onore dei cantoni traversati. Il modello è una variante del provato e robusto tipo 160/161, e si distingue per gli spazzaneve rossi e la precisione della acritta. (La scritta del modello qui raffigurato non è ancora completa.)

HO



**Re 4/4<sup>1</sup> No. 160 AC, No. 161 DC.** Swiss Federal Railways (SBB) put the first locomotive of this type into service in 1967. These Re 4/4<sup>1</sup> with a diamond pantograph and still with a shunter locomotive body are still in service. 6320hp, 80 tons, 140km/hr.

**Re 4/4<sup>1</sup> n° 160 c. a. n° 161 c. c.** Nel 1967 le FFS hanno messo in servizio le prime locomotive di questo tipo. Queste Re 4/4<sup>1</sup> con presa a pantografo e con cassone corto sono ancora in servizio. Potenza 6320CV, massa 80t, vel. max. 140km/h.



**Re 4/4<sup>1</sup> No. 162 AC, No. 163 DC.** Since mid-1984, older SBB locomotives, such as this Re 4/4<sup>1</sup> of the first series, are also being repainted in red when they undergo their next general overhaul. Here is locomotive No. 1116 which has already been repainted. Entered service 1967/68, 6320hp, 80 tons, 140km/hr.

**Re 4/4<sup>1</sup> n° 162 c. a. n° 163 c. c.** Dalla metà del 1984 anche le locomotive FFS più anziane, come per esempio questa Re 4/4<sup>1</sup> della prima serie, verranno verniciate di rosso in occasione della prossima revisione generale. La locomotiva n° 1116 è già stata rinnovata. Entrata in servizio 1967/68, potenza 6320CV, massa 80t, vel. max. 140km/h.

HO

*Die neue Generation!*



**Re 4/4<sup>1</sup> new finish No. 165 AC, No. 166 DC.** The latest finish for the Re 4/4<sup>1</sup>, with 2 pantographs, rectangular halogen headlights and the new red livery. The HAG model is also a completely new construction. Entered service 1984, 6320hp, 80 tons, 140km/hr.

**Re 4/4<sup>1</sup> nuova esecuzione n° 165 c. a. n° 166 c. c.** Il modello più recente della Re 4/4<sup>1</sup> con 2 prese di corrente, con fari alogeni quadrati e a nuova vernice rossa. Anche il modello HAG è completamente nuovo. Entrata in servizio 1984, potenza 6320CV, massa 80t, vel. max. 140km/h.



**Re 4/4<sup>1</sup> No. 167 AC, No. 168 DC.** The first 7 of the latest Re 4/4<sup>1</sup> delivered to the SBB in 1984 were still finished in the old green livery, and will also stay like this until their first general overhaul. Entered service 1984, 6320hp, 80 tons, 140km/hr.

**Re 4/4<sup>1</sup> n° 167 c. a. n° 168 c. c.** Delle nuove Re 4/4<sup>1</sup> consegnate alla FFS nel 1984 la prima 7 erano verniciate di verde e lo rimarranno fino alla loro prima revisione generale. Entrata in servizio 1984, potenza 6320CV, massa 80t, vel. max. 140km/h.

Every new issue of a HAG locomotive is given a different locomotive number  
Ogni nuova edizione di una locomotiva HAG porta un proprio numero

HO

*Die neue Generation!*



**Re 4/4<sup>1</sup> TEE No. 216 AC, No. 217 DC.** Only a few locomotives are still in service in this livery to work international trains in the same finish through Switzerland.

**Re 4/4<sup>1</sup> TEE n° 216 c. a. n° 217 c. c.** Sono disponibili ancora pochi locomotivi con questa verniciatura per far transitare attraverso la Svizzera treni internazionali dello stesso colore.



**Re 4/4<sup>1</sup> No. 212 AC, No. 213 DC.** This Re 4/4<sup>1</sup> SBB type in red, has circular headlights and «Pontanuy» plates. Versione FFS rosso con fari frontali tondi e lo stemma di «Pontanuy».



**Re 4/4<sup>1</sup> No. 214 AC, No. 215 DC.** SBB type in green with circular headlights. Versione FFS verde con fari frontali tondi.



**Re 4/4<sup>1</sup> MThB No. 272 AC, No. 273 DC.** The Central Thurgau Railway (Mittel-Thurgau-Bahn) operates between Constance on Lake Constance and Wil. La linea «Mittel-Thurgau» transita fra Costanza al Lago di Costanza e Wil.



**Re 4/4<sup>1</sup> EBT No. 274 AC, No. 275 DC.** The «Emmental-Burgdorf-Thun» Railway also owns a loco of this type. Anche la linea «Emmental-Burgdorf-Thun» utilizza locomotivi di questo tipo.

HO

die neue Generation!



Re 4/4 #508 No. 270 AC, No. 271 DC, one of the 3 Re 4/4s operated by the South-Eastern Railway (Südostbahn) is numbered 44 and named «Pflätkon». The SOB operates between Romanshorn and Lucerne, working in part over Bodensee-Lögnenberg Railway (BL) lines. The figure 1 after Re 4/4 indicates that it is geared for operating on mountainous routes.

Re 4/4 #508 n° 270 c. a. n° 271 c. c. Uno dei tre locomotori Re 4/4 della linea Südost porta il numero di serie 44 e lo stemma di «Pflätkon». La linea Südost serve il tratto Romanshorn-Lucerne, utilizzando in parte tratti BL. La sigla 1 dietro il Re 4/4 indica una trasmissione per la montagna.



Re 4/4 #511 SMB No. 276 AC, No. 277 DC. An Re 4/4 of the «Sollothurn-Münster» Railway.



Re 4/4 #512 VHB No. 278 AC, No. 279 DC. A little known Swiss standard-gauge private railway, the «United Hütwil Railways» (Vereinigte Hütwil-Bahnen).



No. 511 accessory set  
This accessory set can be fitted to all new Re 4/4 of the new generation. You can use it to help give your loco fronts an absolutely accurate appearance.

No 511 serie di accessori  
Questa serie di accessori supplementari è adatta per tutte le nuove Re 4/4 della nuova generazione. Con il suo aiuto si riesce a conferire alla parte frontale dei locomotori un aspetto assolutamente fedele all'originale.

No. 512 accessory set  
Set of fittings for the Re 6/6 No. 205/206, 207/208.

No 512 serie di accessori  
Serie di accessori per le Re 6/6 n° 205/206, 207/208.

HO



Next series with «Court» nameplates and rear-view mirror.  
La prossima serie è munita di stemma «Court» e di specchio retrovisore.

Re 4/4 BLS No. 180 AC, No. 181 DC. This husky Bo-Bo locomotive runs on one of Switzerland's most important North-South links. Working at times in tandem, it hauls express and super-heavy freight loads only over the Bern-Lötschberg-Simplon route, which with its long tunnel (the longest in Europe) connects Switzerland with Italy. Entered service 1954, 6240hp, 80tons, 140km/h.

Re 4/4 BLS n° 180 c. a. n° 181 c. c. Questo potente locomotore Bo-Bo circola sulle più importanti linee di collegamento Nord-Sud della Svizzera. Talvolta in doppia trazione effettua il servizio di treni diretti e merci più pesanti sulla linea Berna-Lötschberg-Sempione attraverso il più lungo tunnel d'Europa, che collega la Svizzera all'Italia. Entrata in servizio 1954, potenza 6240CV, massa 80 t, vel. max. 140km/h.



Ae 4/4 BLS No. 182 AC, No. 183 DC. This «Bern-Lötschberg-Simplon Railway» locomotive type is the forerunner of the Re 4/4 (180/181). Of the 8 originally delivered, 4 were rebuilt in 1965-1968 into 2 Ae B/5s. Introduced 1944, 4000hp, 80tons, 120km/h.

Ae 4/4 BLS n° 182 c. a. n° 183 c. c. Questo tipo di locomotore della linea «Berna-Lötschberg-Sempione» è il predecessore della Re 4/4 (180/181). Dei 8 esemplari originali, 4 sono stati trasformati nel 1965-66 in 2 Ae B/5. Entrata in servizio 1944, potenza 4000CV, massa 80 t, vel. max. 120km/h.

new novità

HO

HAG Re 6/6s are now available with the following coats of arms:  
Le Re 6/6 della HAG portano finora gli stemmi seguenti:

Re 6/6 with articulation No. 200/201  
Re 6/6 articolate n° 200/201



Re 6/6 No. 200 AC, No. 201 DC. 85 of these locomotives were ordered in all, but only the first two prototypes were built in two-part form. The Re 6/6 is one of Europe's most powerful locomotives and is mainly used to haul superheavy trains on the St. Gotthard line. Entered service 1972, 10500hp, 120tons, 140km/h. This model will also be available in red livery in due course!

Re 6/6 n° 200 c. a. n° 201 c. c. Dei 89 locomotori che erano stati ordinati, solo i primi due prototipi sono stati costruiti in due parti. Il Re 6/6, è uno dei più potenti locomotori d'Europa ed è utilizzato soprattutto per i treni più pesanti sulla linea del Gottardo. Entrata in servizio 1972, potenza 10500CV, massa 120 t, vel. max. 140km/h. Anche questo modello sarà disponibile a suo tempo nella verniciatura rossa!

die neue Generation!

HO



Re 6/6 No. 205 AC, No. 206 DC. The 85 locomotives with non-articulated bodies delivered to the SBB for the St. Gotthard line from 1975 on carry the names and coats of arms of places in Switzerland which are of special importance for transport or have a special link with the railway. This model is supplied with a different number and nameplate on each side. Entered service 1975-1979, 10600hp, 120 tons, 140km/h.

Re 6/6 n° 205 c. a. n° 206 c. c. Le 85 locomotive per la linea del Gottardo, consegnate alle FFSS nel 1975, hanno una cassa indivisa. Sono decorate con i nomi e gli stemmi di località svizzere che hanno un significato speciale per il trasporto ferroviario o un rapporto particolare con la ferrovia in generale. Ogni lato di questo modello viene fornito con un numero di serie ed uno stemma diverso. Entrata in servizio 1975-1979, potenza 10600CV, massa 120 t, vel. max. 140km/h.



Re 6/6 red No. 207 AC, No. 208 DC. Same locomotive as above in the new red livery. Only those numbers and names of which the originals have been repaired during a major overhaul are also being offered as red models.

Re 6/6 rossa n° 207 c. a. n° 208 c. c. Stesso locomotore come sopra nella nuova verniciatura rossa. Solo numeri di servizio e stemmi i cui originali è stato rinvierito dopo la revisione generale, vengono offerti anche nei modelli in rosso.

HO



**Re 4/4 Swiss Express No. 210 AC, No. 211 DC.** These older Re 4/4s were specially repainted and equipped with automatic couplings for the major trials with «Swiss Express» with the specially developed Mark III standard coaches. Now, after this experiment has been discontinued, the Re 4/4s have been returned to normal service again and the coaches converted for use on push-pull services. Entered service 1975, 6320hp, 80 tons, 140km/hr.

**Re 4/4 Swiss Express n° 210 c. a., n° 211 c. c.** Queste vecchie Re 4/4 sono state riverniciate in modo speciale e munite di accoppiamenti automatici per la grande prova Swiss Express, con le carrozze unifilari appositamente sviluppate tipo III. Ora, interrotto l'esperimento, le Re 4/4 sono rientrate nel normale servizio e le carrozze vengono utilizzate per il traffico pendolare. Entrata in servizio 1975, potenza 6320 CV, massa 80 t, vel. max. 140 km/h.



**Re 4/4 Series 2 No. 220 AC, No. 221 DC.** Together with its forerunner and sister model (No. 225/226), this first Bo-Bo locomotive was considered a revolutionary innovation in Swiss locomotive construction. It was the first graceful and elegant-looking express-train locomotive. Entered service 1950/51, 2520hp, 58 tons, 125km/hr.

**Re 4/4 serie 2 n° 220 c. a., n° 221 c. c.** Questo primo locomotore Bo-Bo assieme al modello che lo precedette (n° 225/226) fu considerato come una rivoluzione nel campo della costruzione di locomotive in Svizzera. Si trattava infatti del primo locomotore per treni diretti con una linea elegante e leggera. Entrata in servizio 1950/51, potenza 2520 CV, massa 58 t, vel. max. 125 km/h.



**Re 4/4 Series 2 No. 222 AC, No. 223 DC.** The same locomotive type as No. 220/221, but already in the new red livery.

**Re 4/4 serie 2 n° 222 c. a., n° 223 c. c.** Si tratta dello stesso modello del n° 220/221, ma con la nuova vernice rossa.



**Re 4/4 Series 1 No. 225 AC, No. 226 DC.** This locomotive which is equipped with multiple-unit control was specially designed for shuttle-train traffic but could also be used for express trains over flat terrain. It is still giving faithful service on branch lines. Entered service 1946-1948, 2520hp, 58 tons, 125km/hr.

**Re 4/4 serie 1 n° 225 c. a., n° 226 c. c.** Questo locomotore fornito di un sistema di pilotaggio multiplo è stato concepito in modo particolare per il traffico pendolare. È stato però anche usato per i treni di treni diretti in pianura. Ancora oggi presta fedelmente servizio su percorsi secondari. Entrata in servizio 1946-1948, potenza 2520 CV, massa 58 t, vel. max. 125 km/h.

12

13

HO



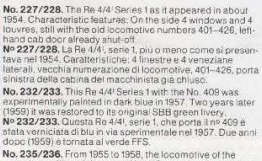
**Re 4/4 No. 227 AC, No. 228 DC.**  
Re 4/4 n° 227 c. a., n° 228 c. c.



**Re 4/4 No. 232 AC, No. 233 DC.**  
Re 4/4 n° 232 c. a., n° 233 c. c.



**Re 4/4 No. 235 AC, No. 236 DC.**  
Re 4/4 n° 235 c. a., n° 236 c. c.



**No. 227/228.** The Re 4/4 Series 1 as it appeared in about 1954. Characteristic features: On the side 4 windows and 4 louvres, still with the old locomotive numbers 401-426, left-hand cab door already shut-off.  
**No. 227/228.** La Re 4/4, serie 1, più o meno come si presentava nel 1954. Caratteristiche: 4 finestre e 4 veneziane laterali, vecchia numerazione di locomotive, 401-426, porta sinistra della cabina del macchinista già chiusa.  
**No. 232/233.** This Re 4/4 Series 1 with the No. 408 was experimentally painted in dark blue in 1957. Two years later (1959) it was restored to its original SBB green livery.  
**No. 232/233.** Questa Re 4/4, serie 1, che porta l'nr 408 è stata verniciata di blu in via sperimentale nel 1957. Due anni dopo (1959) è tornata al verde FFS.  
**No. 235/236.** From 1955 to 1958, the locomotive of the same type with serial number No. 416 was also painted light-green by way of an experiment.  
**No. 235/236.** Dal 1955 al 1958, la locomotiva dello stesso tipo n° 416 è stata verniciata a titolo sperimentale in verde chiaro.



**Re 4/4 Series 1 No. 237 AC, No. 238 DC.** Locomotive No. 10010 is the first of this type to have been painted in the new red livery in 1984.

**Re 4/4, serie 1, n° 237 c. a., n° 238 c. c.** La locomotiva n° 10010 è stata la prima di questo tipo a rievolvere, nel 1984, la nuova vernice rossa.

14

HO



**Re 4/4 TEE No. 230 AC, No. 231 DC.** Of the 24 type Re 4/4 model, only four were selected to be repainted as TEE engines. They haul international expresses right through Switzerland. Entered service approx. 1963-1965, 2520hp, 58 tons, 125km/hr.

**Re 4/4 TEE n° 230 c. a., n° 231 c. c.** Dei 24 locomotori del tipo Re 4/4, solo 4 furono scelti e riverniciati come motrici TEE. Trainano i treni diretti internazionali che attraversano la Svizzera. Entrata in servizio 1963-1965 circa, potenza 2520 CV, massa 58 t, vel. max. 125 km/h.



**Ae 8/8 BLS No. 240 AC, No. 241 DC.** This locomotive, which is the strongest possessed by the Berner-Lötschberg-Simplon Railway, is used mainly for heavy freight trains and especially for the famous Motorail across the Alps. Entered service 1959, 8800hp, 160 tons, 125km/hr.  
**Ae 8/8 BLS No. 242 AC, No. 243 DC.** Type with 2 engines, most powerful locomotive in scale HO from the world.

**Ae 8/8 BLS n° 240 c. a., n° 241 c. c.** Il più potente fra quelli che circolano sulla linea Berna-Lötschberg-Sempione, questo locomotore viene utilizzato soprattutto per i treni merci pesanti e specialmente per i famosi «Autozüge», treni trascinti automatici attraverso le Alpi. Entrata in servizio 1959, potenza 8800 CV, massa 160 t, vel. max. 125 km/h.  
**Ae 8/8 BLS n° 242 c. a., n° 243 c. c.** Versione con 2 motori, la più forte locomotiva in scala HO del mondo.

15

**HO***Die neue Generation!*new  
novità

**BDe 4/4 railcar No. 152 AC, No. 153 DC.** The 21 railcars in this series were introduced into service between 1952-1955. They are still at work on branch lines and on push-pull workings. Thanks to the fact that they contain luggage and passenger compartments, trains can be kept short. Over the past few years these railcars have been receiving the new SBB livery when they undergo a general overhaul, 1500 to 57 tons, 110km/hr.

The absolutely true-to-scale and finely detailed model is driven by the latest HAG ball-bearing motor and will be a particular gem in your collection.

**Elettromotrice BDe 4/4 n° 152 c. a. n° 153 c. c.** Le 21 unità di questo tipo di elettrotreno sono state introdotte negli anni 1952-1955. Esse svolgono tuttora il loro compito su percorsi secondari e nel traffico pendolare. Gli scomparti per i passeggeri e merci permettono di organizzare formazioni corte. Da alcuni anni, in occasione delle revisioni generali, queste motrici vengono riverniciate e munite della nuova livrea SBB, potenza 1600 CV, massa 57 t, vel. max. 110 km/h.

Il modello, realizzato in perfetta scala e con la massima precisione, è azionato dal recentissimo motore HAG a cuscinetti a sfera. Il fiore all'occhiello di ogni collezione.

new  
novità

**BDe 4/4 railcar No. 154 AC, No. 155 DC.** This model is basically the same railcar as the one described above, but with the original, old SBB lettering.

**Elettromotrice BDe 4/4 n° 154 c. a. n° 155 c. c.** Si tratta praticamente dello stesso modello descritto sopra, che però porta la scritta FFS originale.

16

**HO**

**SBB 2nd class passenger coach No. 400**  
with insulated wheels No. 401

**Carrozza passeggeri FFS, 2ª classe n° 400**  
con ruote isolate n° 401



**SBB 1st class passenger coach No. 415**  
with insulated wheels No. 416

**Carrozza passeggeri FFS, 1ª classe n° 415**  
con ruote isolate n° 416



**SBB luggage van No. 410**  
with insulated wheels No. 411

**Bagagliaio FFS n° 410**  
con ruote isolate n° 411



**SBB dining car No. 405**  
with insulated wheels No. 406

**Carrozza ristorante FFS n° 405**  
con ruote isolate n° 406

17

**HO**

**SBB driving trailer No. 420 AC, No. 421 DC,** adaptable to triangle signal or rear light, with interior lighting.

**Carrozza pilota FFS n° 420 c. a. n° 421 c. c.,** inversione luci da bianco a rosso, con illuminazione interna.



**BLS 2nd class passenger coach No. 440**  
with insulated wheels No. 441

**Carrozza passeggeri BLS, 2ª classe n° 440**  
con ruote isolate n° 441



**BLS 1st class passenger coach No. 450**  
with insulated wheels No. 451

**Carrozza passeggeri BLS, 1ª classe n° 450**  
con ruote isolate n° 451



**BLS luggage van No. 465**  
with insulated wheels No. 466

**Bagagliaio BLS n° 465**  
con ruote isolate n° 466

18

**HO**

**BLS 2nd class passenger coach No. 455**  
with insulated wheels No. 456

**Carrozza passeggeri BLS, 2ª classe n° 455**  
con ruote isolate n° 456



**BLS 1st class passenger coach No. 460**  
with insulated wheels No. 461

**Carrozza passeggeri BLS, 1ª classe n° 460**  
con ruote isolate n° 461



**BLS dining car No. 467**  
with insulated wheels No. 468

**Carrozza ristorante BLS n° 467**  
con ruote isolate n° 468

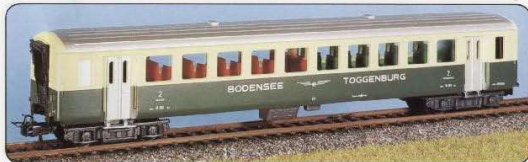


**BT 2nd class passenger coach No. 445**  
with insulated wheels No. 446

**Carrozza passeggeri BT, 2ª classe n° 445**  
con ruote isolate n° 446

19

# HO



BT 2nd class passenger coach No. 425 with insulated wheels No. 426

Carrozze passeggeri BT, 2ª classe n° 425 con ruote isolate n° 426



BT 1st class passenger coach No. 430 with insulated wheels No. 431

Carrozze passeggeri BT, 1ª classe n° 430 con ruote isolate n° 431



BT dining car No. 407 with insulated wheels No. 408

Carrozze ristorante BT n° 407 con ruote isolate n° 408



BT driving trailer No. 435 AC, No. 436 DC, adaptable to triangle signal or rear light, with interior lighting.

Carrozze pilota BT n° 435 c.a., n° 436 c.c., inversione luci da bianco a rosso, con illuminazione interna.

20

*Die neue Generation!*

# HO

new novità



SBB 2nd class passenger coach No. 480, with isolated wheels No. 481. The Mark I (EW I) standard coaches undoubtedly form part of the everyday scene on the SBB. The version shown here is the one after the main R4 overhaul. The model is an absolutely true-to-scale replica of this type, and thanks to its metal underframe and bogies offers the highest degree of quality and superb running characteristics. If desired, this model can be re-equipped with a realistic short coupling. An interior lighting set is in preparation. Length over buffers: 272.5 mm.

Carrozze passeggeri FFS, 2ª classe n° 480, con ruote isolate n° 481. L'immagine delle FFS non sarebbe completa senza le carrozze unitarie tipo I (EW I). Nell'immagine vediamo la versione dopo la revisione principale R4. Il modello ne è una copia estremamente fedele, grazie al telaio di metallo e al carrello vanta inoltre una qualità e caratteristiche di scorrimento ottimali. Su richiesta, il modello può essere munito di un accoppiamento ridotto, identico a quello reale. Un'illuminazione interna è in fase di preparazione. Lunghezza su respingenti: 272,5 mm.



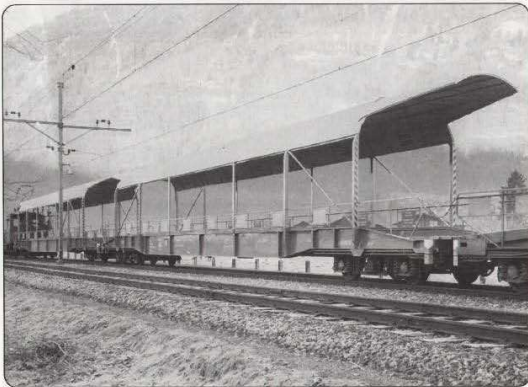
new novità

SBB 1st class passenger coach No. 482, with insulated wheels No. 483. Interior lighting set in preparation. Length over buffers: 272.5 mm.

Carrozze passeggeri FFS, 1ª classe n° 482, con ruote isolate n° 483. Illuminazione interna in fase di preparazione. Lunghezza su respingenti: 272,5 mm.

21

# HO



BLS car transport carriage No. 370 AC, No. 371 DC. The characteristic car transport carriages with their protective roofs against falling stones are a familiar sight for many tourists.

Vagone trasporto auto al seguito BLS n° 370 c.a., n° 371 c.c. I carri per trasporto auto con i loro tetti di protezione contro la caduta di massi: sono una visione familiare a molti turisti.

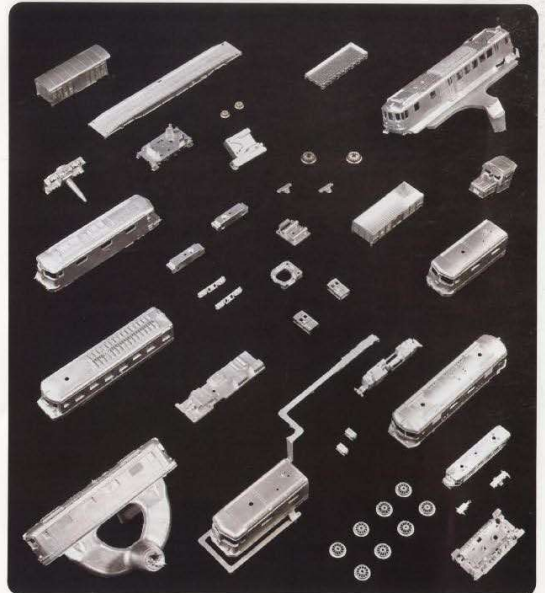


BLS ramp carriage No. 375 AC, No. 376 DC. The first and the last carriage of each car transport conveyer is a ramp carriage for driving on and off.

Carro di accesso BLS n° 375 c.a., n° 376 c.c. Il primo e l'ultimo carro di ogni treno con auto al seguito è un carro di accesso grazie al quale l'autocolonna scende al treno e ne scende.

22

# HO



All the main components of HAG locomotives and carriages are made of die-cast zinc. Up to 1200 working hours are required to manufacture a mould of high-quality steel. The zinc-aluminium alloy is melted at a temperature of approx. 440°C and then sprayed under a pressure of approx. 300 kg/cm<sup>2</sup> into a mould where the metal sets. The cast blank which is produced is then clipped and perfected painstakingly by hand. For example, up to 25 tooling operations are done on a locomotive casing before it can be varnished.

I componenti principali delle locomotive e carrozze HAG sono prodotti con zinco pressofuso. Sono necessarie fino a 1200 ore di lavoro per ricavare uno stampo da un blocco di acciaio pregiato. Una lega di zinco e alluminio viene portata allo stato liquido, e ad una temperatura di circa 440°C ed ad una pressione di 300 kg/cm<sup>2</sup> iniettata nello stampo, dove si lascia poi raffreddare e indurire. Il getto così ottenuto viene poi affinato agli artigiani che in un lungo e paziente lavoro lo trasformano nel pezzo desiderato. Ad esempio, la cassa di un locomotore passa attraverso 25 fasi di lavorazione prima di arrivare alla laccatura finale.

23

A reliable HAG quality product

**N** con la qualità HAG a tutta prova!



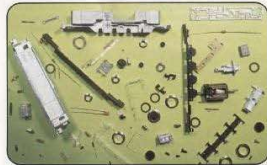
**Ae 4/7 No. 800**

One of the most attractive and famous veteran locomotives of all time. A considerable number of them are still in service today. Entered service 1927-1934, 3120 hp, 118, 100 km/h.

The N-gauge model built to the exact scale of 1:160 is a model-building masterpiece. It combines first-class die-casting technology in its casing components with watch-makers' precision in its mechanical parts.

**Ae 4/7 n° 800**

Una tra le più belle e famose locomotive mai costruite. Pareschje di queste vetrane prestano servizio ancora oggi. Entrata in servizio 1927-1934, potenza 3120 CV, massa 118 t, vel. max. 100 km/h. Il modello a scartamento N riprodotto fedelmente in scala 1:160 rappresenta un punto culminante nella modellistica. La cassa e la meccanica sono il prodotto dell'unione di una tecnologia di pressofusione d'avanguardia e di una precisione da orologiaio.



This beautifully-detailed model is made of 154 small and miniature components.

Modello di rara bellezza, composto da 154 piccoli e piccolissimi elementi.



We are proud to have been able to stand by our principle of die-cast zinc construction methods even at the scale of 1:160.

Siamo fieri di essere riusciti ad applicare la tecnica di costruzione in zinco pressofuso anche in scala 1:160 restando così fedeli ai nostri principi.

**Exchangeable carriage axles**

All coaches and freight vehicles, with the exception of the 2 axle freight cars, are supplied for both AC and DC operation, i.e. with non-insulated or insulated wheels (see the corresponding article Nos. 1. If you wish to convert your coaches or freight vehicles from one to the other for any reason, then the required axles are readily available for replacement.

The 2 axle freight cars have been supplied with insulated axles and can run without any problems on AC and DC tracks. However, if non-insulated wheels would be required for switching purposes, these are available in our range of accessories.

**Assi dei carri intercambiabili**

Tutte le carrozze, eccezione fatta per i carri merci a due assi, sono disponibili a corrente continua o alternata, ossia con ruote isolate o meno (vedi numeri d'articolo corrispondenti). Se per un motivo qualsiasi si volessero attrezzare dalle carrozze per l'altro sistema, i corrispondenti assi possono sempre essere richiesti e sostituiti.

I carri merci a due assi furono disponibili con assi isolati, essi funzionano perfettamente sia su rotaie a corrente alternata che su rotaie a corrente continua. Il nostro assortimento di pezzi di ricambio, offre anche ruote non isolate, talvolta richieste per la commutazione degli assi.



**No. 400026-075E**

Axle and wheels  $\varnothing$  11 mm, non-insulated with pin bearing for all passenger coaches, dining trailers, luggage vans and dining cars in twin-conductor system.

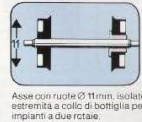
Assi con ruote  $\varnothing$  11 mm, non isolate a collo di bottiglia per tutte le carrozze passeggeri, pilota, bagagliai e ristorante per gli impianti a tre rotaie.



**No. 401202-75E**

Axle and wheels  $\varnothing$  11 mm, insulated on both sides with pin bearing for all passenger coaches, dining cars, luggage vans in twin-conductor system.

Assi con ruote  $\varnothing$  11 mm, isolate sui due lati con estremità a collo di bottiglia per tutte le carrozze passeggeri, ristorante, bagagliai per gli impianti a due rotaie.



**No. 421202-75E**

Axle and wheels  $\varnothing$  11 mm, insulated on one side with pin bearing for all driving trailers in twin-conductor system.

Assi con ruote  $\varnothing$  11 mm, isolate da un solo lato con estremità a collo di bottiglia per le carrozze pilota per gli impianti a due rotaie.



**No. 370019-75E**

Axle and wheels  $\varnothing$  10 mm, not insulated with pin bearing for freight cars No. 370 and No. 375 in triple-conductor system.

Assi con ruote  $\varnothing$  10 mm, non isolate con estremità a collo di bottiglia per i vagoni n° 370 e n° 375 per gli impianti a tre rotaie.



**No. 371219-75E**

Axle and wheels  $\varnothing$  10 mm, insulated on both sides with pin bearing for freight cars No. 370 and No. 375 in twin-conductor system.

Assi con ruote  $\varnothing$  10 mm, isolate sui due lati con estremità a collo di bottiglia per i vagoni n° 370 e n° 375 per gli impianti a due rotaie.



**No. 300515-75E**

Axle and wheels  $\varnothing$  12 mm, not insulated, with point bearing for all freight carriages No. 300, 305, 320, 325, 330, 340, 350 and 360 in triple-conductor system.

Assi con ruote  $\varnothing$  12 mm, non isolate con estremità a punta conica per tutti i vagoni merci n° 300, 305, 320, 325, 330, 340, 350 e 360 per gli impianti a tre rotaie.



**No. 301515-75E**

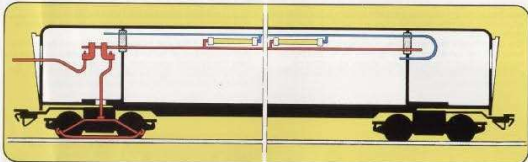
Axle and wheels  $\varnothing$  12 mm, insulated on both sides with point bearing for all freight carriages No. 300, 305, 320, 325, 330, 340, 350 and 360 in twin-conductor system.

Assi con ruote  $\varnothing$  12 mm, isolate sui due lati con estremità a punta conica per tutti i vagoni n° 300, 305, 320, 325, 330, 340, 350 e 360 per gli impianti a due rotaie.

**HO**

**Interior lighting**

Interior lighting can be fitted simply and easily in addition into all HAG passenger coaches and dining cars.



**Illuminazione interna**

In tutte le carrozze passeggeri e ristorante della HAG, può essere montato semplicemente, come supplemento, un impianto di illuminazione interna.



**No. 516** Interior lighting for all 1st and 2nd class passenger coaches of the old generation. Illuminazione interna per tutte le carrozze di 1ª e 2ª classe della vecchia generazione.



**No. 518** Slip contact for all passenger coaches, dining cars and driving trailers in triple-conductor system. Pattino per tutte le carrozze passeggeri, carrozze ristorante e carrozze pilota per gli impianti a tre rotaie.



**No. 519** Slip contact for all passenger coaches, dining cars and driving trailers in twin-conductor system. Pattino per tutte le carrozze passeggeri, carrozze ristorante e carrozze pilota per gli impianti a due rotaie.



**No. 517** Interior lighting for all dining cars. Illuminazione interna per tutte le carrozze ristorante.



**No. 516006-50E** Fitting for interior lighting. Lampadina per illuminazione carrozza passeggeri.

Interior lighting for the new passenger coaches No. 480/481, 482/483 in preparation. Illuminazione interna per le nuove carrozze passeggeri n° 480/481, 482/483, in fase di preparazione.



**No. 508 Coach tail lamp** On older carriage types, without fitted tail lamps, the SBB uses battery-operated tail lights which are fitted at the end of the coach, on the right-hand side, above the buffer. Every second the integral flashlight emits a flash. On our model, the LED does exactly the same, controlled by the battery-operated electronics accommodated inside the carriage. In some cases, room will have to be made by cutting away some of the interior fittings or partitions. All that is to be seen outside is the small, mountable lantern with the LED. All that has to be done is to drill a hole into the coach body.

**No. 508 Lampiera posteriore per carrozze** Per i tipi di carrozze più vecchie, senza luci incorporate, le FF3 adoperano lampiere a batteria che vengono applicate in coda alla carrozza sopra i respingenti. La lampada a torcia integrata emette un lampo al secondo. Allo stesso modo funziona il diodo luminoso del nostro modello, comandato da una elettronica a batteria, sistemata all'interno della carrozza. Di caso in caso bisogna creare lo spazio, tagliando l'arredamento interno o le pareti divisorie. Dall'esterno è visibile soltanto la piccola lanterna fissabile con il diodo luminoso. Basta fare un loro nella cassa della carrozza.

**No. 508014-50E** Spare battery for the coach tail lamp. Batteria di ricambio per lanterna posteriore.



**HO**

**HAG transformer HO gauge**

**No. 650 AC.** With its hefty 48 VA output, the HAG transformer is especially suitable for multi-train operation. Its optimum equipment includes an automatic short-circuit switch, a red indicator lamp, push-button switching for remote control, and rail, points and lighting connections. Connect to 220-volt alternating current only.

**Technical data:**  
Connection 220V, 50Hz  
Power 48VA  
Voltage output for operation 6-19V  
Points 17V  
Lighting 17V  
Reversal voltage 27V  
Max. capacity (load) 2,5A

**Trasformatore per HO**

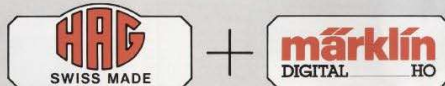
**No. 650 c.** è il trasformatore HAG con la sua bella potenza di 48 VA, è adatta ottimamente al traffico di più treni. Il suo (standard) è di alta qualità, con interruttore automatico di protezione contro i cortocircuiti (disgiuntore di sicurezza), lampada di controllo rossa, pulsante di survoltaggio per invertire il senso di marcia delle motrici, collegamenti per le tratte, le luci e gli apparecchi elettromeccanici. Il trasformatore HAG è conforme alle norme SEF.

**Dati tecnici**  
Allacciamento 220V, 50Hz  
Potenza 48VA  
Tensione regolabile per la trazione 6-19V  
Tensione scambi 17V  
Tensione luci 17V  
Tensione per la commutazione 27V  
Carico massimo 2,5A



**No. 516008-90E** Jack and coupler, black, for cable connections, jack also fits transformer No. 650.

**No. 516009-90E** Spina e morsetto nero per raccordo di cavi, spina adatta anche per trasformatore n° 650.



All HAG AC locomotives can now be ordered for operation with the Märklin Digital System. We give a warranty for the Märklin Digital Guarantee Service and for the absolutely competent installation of the decoder module. If you require a digital-Fitted HAG locomotive, all you need to do is add the letter "D" to the article number.

Ora innanzi tutte le locomotive a corrente alternata HAG sono disponibili con il sistema di esercizio digitale Märklin. Provvediamo al servizio di garanzia Märklin-Digital e garantiamo un montaggio professionale del modulo decodificatore. Chi desidera una motrice munita di sistema digitale non ha che da aggiungere la lettera "D" dopo il numero di riferimento dell'articolo.



**No. 505 Fiat 242**  
An authentic replica at a scale of 1:87 of the HAG delivery van.

**No. 505 Fiat 242**  
La riproduzione fedele del furgone HAG, in scala 1:87.



**No. 510 HAG Autofix**  
This special compound is particularly suitable for fixing model cars on railway carriages or installations; it can be removed at any time without leaving any traces and later reused.

**No. 510 Autofix HAG**  
Questo materiale speciale si presta in modo particolare al fissaggio di automodelli sulle carrozze o negli impianti. Si toglie senza fatica, non lascia residui e può essere riutilizzato. Autofix fissa ma non appiccica.



**No. 507 HAG Saurer**  
Saurer D 290 F, model, 1/87th scale with HAG advert.

**No. 507 Saurer HAG**  
Saurer D 290 F, modello 1:87 con dicitura pubblicitaria HAG.



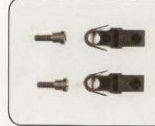
**No. 594 Tool set 21 part**  
5 screwdrivers 0.8-3.8 mm  
5 socket spanners size 3-5 mm  
3 hexagon socket screw keys 1.5, 2, 2.5 mm  
2 screwdrivers for recessed-head screws No. 0, No. 1  
5 open-end spanners 4-6 mm

**No. 594 Set di utensili 21 parti**  
5 cacciaviti 0.8-3.8 mm  
5 chiavi a tubo SW 3-5 mm (SW = larghezza)  
3 chiavi a brugola 1.5; 2; 2.5 mm  
2 cacciaviti infiliato a croce no. 0, no. 1  
5 chiavi a forcella 4-6 mm



**No. 165 069-90E Cleaner**  
This special cleaner is for cleaning and caring for enamelled surfaces on locomotives and coaches without damaging the special enamel or the lettering.

**No. 165 069-90E Detergente per la cassa**  
Questo detergente speciale pulisce e cura le superfici laccate di locomotive e carrozze senza danneggiare le lacche speciali o le scritte.



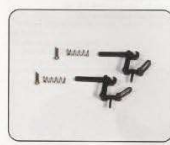
**No. 165 078-90E**  
Coupling adapter, short, for all Re 4/4 locomotives of the new generation, to NEM standard No. 362.

**No. 205 092-90E**  
Coupling adapter, long, for Re 6/6 of the new generation, to NEM standard No. 362.

**No. 511 004-90E**  
Pair of model couplings for the realistic decoration of every locomotive.

**No. 515 HAG Special Oil**  
HAG Special Oil is specially well-suited for lubricating small plain bearings and gears, thus ideal for model railways and suchlike. The line dosing nozzle on the handy bottle is very practical. Contents 25 ml.

**No. 515 Olio speciale HAG**  
Olio speciale HAG particolarmente adatto per lubrificare dei piccoli cuscinetti a sfregamento e trasmissioni, quindi ideale per modelli ferroviari e simili. Molto pratico il sottile ugello di dosaggio sulla bottiglietta ben maneggevole. Contenuto 25 ml.



### Engine spare parts / Pezzi di ricambio per le motrici

**No. 100 062-75E**  
Centre collector shoe for AC locomotives Nos. 150, 154, 158, 160, 162, 166, 167, 169, 183, 201, 206, 208, 211, 215, 217, 221, 223, 226, 228, 231, 233, 236, 238, 241, 243, 271, 273, 275, 277 and 279.

**No. 100 068-75E**  
Centre collector shoes for AC locomotives Nos. 150, 190, 250, 252 and 260.

**No. 205 085-90E**  
Earthed shoe, motor-side, for AC locomotives Nos. 152, 154, 165, 167, 205, 207, 210, 214, 216, 218, 220, 223, 225, 227, 230, 232, 235, 237, 240, 242, 270, 272, 274, 276 and 278.

**No. 205 086-90E**  
Earthed shoe, motor-side, for AC locomotives Nos. 152, 154, 165, 167, 205, 207, 210, 214, 216, 218, 220, 223, 225, 227, 230, 232, 235, 237, 240, 242, 270, 272, 274, 276 and 278.

**No. 160 000-50E**  
Light bulbs for locomotives Lampadina per locomotore



**No. 101 204-75E**  
Wheel collector shoe for DC locomotives Nos. 151, 155, 159, 161, 163, 165, 168, 181, 183, 201, 206, 208, 211, 215, 217, 221, 223, 226, 228, 231, 233, 236, 238, 241, 243, 271, 273, 275, 277 and 279.

**No. 151 208-75E**  
Wheel collector shoe for DC locomotives Nos. 151, 181, 231, 233 and 261.

**No. 206 085-90E**  
Wheel collector shoe, motor side, for DC locomotives Nos. 153, 155, 166, 168, 206, 208, 211, 215, 217, 221, 223, 226, 228, 231, 233, 236, 238, 241, 243, 271, 273, 275, 277 and 279.

**No. 160 045-50E**  
Light bulbs for locomotives of the new generation Lampadina per locomotore della nuova generazione



**No. 100 107-75E**  
Rotor for locomotives Nos. 150/151, 190/191, 250/251, 252/253 and 260/261.



**No. 100 148-90E**  
Rotor for all locomotives with a Type 63 motor (production from 1988 on).



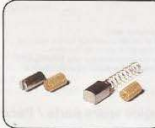
**No. 131 023-075E**  
Rotor for pony engine No. 131.



**No. 160 119-75E**  
Field magnet for locomotives Nos. 152, 154, 158, 160, 162, 165, 167, 183, 182, 200, 205, 207, 210, 212, 214, 216, 220, 222, 225, 227, 230, 232, 235, 237, 240, 242, 270, 272, 274, 276 and 278.



**No. 161 216-90E**  
Permanent magnet, U-shaped, for DC locomotives Nos. 151, 191, 251, 253 and 261.



**No. 160 101-90E**  
Carbon and copper brush for all locomotives Nos. 131, 160/161, 162/163, 165/166, 167/168, 180/181, 200/201, 205/206, 207/208, 210/211, 216/217, 220/221, 222/223, 225/226, 227/228, 230/231, 232/233, 235/236, 237/238, 240/241, 242/243 and 270/271.



**No. 151 216-90E**  
Permanent magnet, U-shaped, for DC locomotives Nos. 151, 191, 251, 253 and 261.



**No. 131 021-90E**  
Permanent magnet, U-shaped, DC, for pony engine No. 131.



**No. 150 132-90E**  
Carbon and copper brush for all railcars Nos. 160/161, 162/163, 250/251, 252/253 and 260/261.



**No. 200 010-50E**  
Set spring-buffers Assortimento di respingenti



**No. 528 020-90E**  
Set of spring buffers for pantographs Pattino a strato o largo per pantografi



**No. 190 145-90E**  
Set of carbon brushes for all locomotives with a Type 68 motor (production from 89 on).



**No. 526E**  
Two-arm overhead pantograph Pantografo



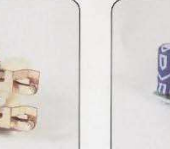
**No. 526E**  
Single arm pantograph for Re 6/6 Nos. 200/201



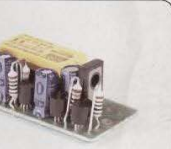
**No. 527E**  
Single arm pantograph for locomotives of the new generation



**No. 500E**  
Electro-mechanical commutator switch for AC locomotives



**No. 503E**  
Electronic commutator switch for AC locomotives of the new generation



**No. 600 025-75E**  
Motor with flywheel and worm gear for gauge N locomotive No. 800



**No. 600 083-50E**  
Rubber rings for drive wheels, ground, for gauge N locomotive No. 800



**No. 530E**  
Pantograph for gauge N



**No. 600 041-50E**  
Rubber rings for drive wheels, ground, for gauge N locomotive No. 800

### For further spare parts please ask for the HAG spare parts catalogue.

Repair service Switzerland: You can have repairs carried out through your dealer or directly through the makers HAG Modellisenbahnen AG, Postfach, 9402 Moserwil.

### Parti di ricambio per ulteriori parti di ricambio vogliate richiedere il Catalogo Ricambi HAG.

Servizio assistenza in Svizzera: Ogni riparazione può essere richiesta tramite il Vostrò negozio specializzato oppure direttamente presso la ditta HAG Modelli Ferroviari SA, casella postale, 9402 Moserwil.

### Repair service abroad:

Germany: S. Thoma, HAG Reparaturdienst, Leopoldsdorferstrasse 36, D-7708 Tengen S. Bingen.  
Holland: G. Keuterma, Servizio HAG, Dingseldorferstr. 16, NL-7621 AJ Borne.  
Italy: Locodivision SA, di Lina Brocco & Co., Via Cassini 41, I-10129 Torino.



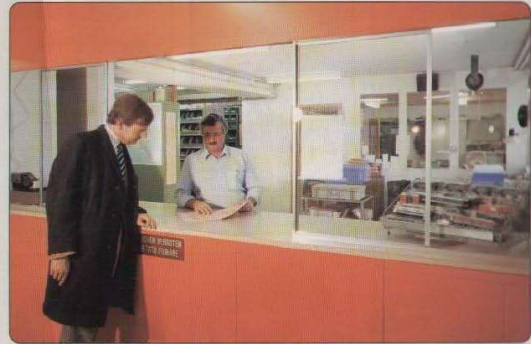


**Preisliste / Prix-courant 1989**  
**Export**

gültig ab 1. Februar 1989  
Preisänderungen bleiben vorbehalten

**Export**

Nr. / Article No./Article	Verkaufspreis Fr. Prix Fr.	Nr. / Article No./Article	Verkaufspreis Fr. Prix Fr.
<b>Wagenachsen / Essieux de wagons</b>		<b>Lokersatzteile / Pièces de rechange pour locomotives</b>	
400026-75E .....	2.20	180082-75E .....	3.—
401202-75E .....	2.50	161204-75E .....	2.60
421202-75E .....	2.50	150088-75E .....	3.—
370019-75E .....	2.20	151208-75E .....	2.80
371219-75E .....	2.50	205085-90E .....	5.80
300515-75E .....	2.20	206285-90E .....	5.60
301515-75E .....	2.50	160107-75E .....	25.30
		205079-75E .....	25.30
		150107-75E .....	25.30
<b>Wagenbeleuchtungen / Eclairages de voitures</b>			
516 .....	11.50	131023-75E .....	25.30
517 .....	15.—	160148-90E .....	28.70
518 .....	2.90	160119-75E .....	17.—
519 .....	2.80	150114-75E .....	17.—
508 .....	27.60	161216-90E .....	20.70
516008-50E .....	2.50	206205-90E .....	20.70
508014-50E .....	2.50	161216-90E .....	20.70
		131021-90E .....	12.60
<b>Sonderzubehör / Accessoires spéciaux</b>			
516008-90E Stecker und Muffe .....	2.30	160101-90E .....	2.50
505 HAG Fiat 242 .....	7.—	160132-90E .....	3.20
507 HAG Saurez .....	14.—	160145-90E .....	3.20
510 HAG Autofix .....	10.—	160050-50E .....	2.80
511 Zurüstsatz .....	17.80	165045-50E 2 Stück .....	4.30
512 Zurüstsatz .....	17.80	220013-50E 4 Stück .....	15.—
515 HAG Spezial-Öl .....	6.60	205020-75E 4 Stück .....	21.50
594 Werkzeugset .....	28.80	528002-90E 2 Stück .....	2.30
165078-90E Kupplungsadapter Satz kurz .....	4.20	500E .....	32.—
205092-90E Kupplungsadapter Satz lang .....	4.20	503E .....	48.—
165089-90E Gehäuseringler .....	4.—	525E .....	9.20
511004-90E Modellkupplung .....	8.—	526E .....	9.20
		527E .....	9.20
		530E .....	9.20
		800025-75E .....	27.—
		160093-50E 10 Stück .....	5.—
		800041-50E 4 Stück .....	1.80
		520100 Katalog D/F .....	3.—
		520101 Katalog E/I .....	3.—
		520116 Ersatzteil-Preisliste .....	1.50



Our spares department is at your disposal with advice and help at any time. Whether you order by phone, letter or in person, we shall always endeavour to fulfil your requirements quickly and precisely.  
Opening times:  
Monday-Thursday 8.30-11.30 a.m., 2.00-4.30 p.m.  
Friday and Saturday closed

Il nostro magazzino di parti di ricambio troverà tutti i consigli e gli articoli che vi servono. Potete ordinarci per telefono, per iscritto o passando personalmente da noi: in ogni caso faremo del nostro meglio per soddisfare i vostri desideri in modo rapido e preciso.  
Orari di apertura:  
Lunedì-giovedì 08.30-11.30 h., 14.00-16.30 h.  
Venerdì e sabato chiusi

HAG Model Railways Ltd. reserve the right to slightly alter the models in respect of illustrations in the prospectus.  
La ditta HAG Modelleisenbahnen SA si riserva il diritto di apportare nei confronti dei modelli raffigurati, delle leggere modifiche ai prototipi da consegnare.  
Your dealer - il vostro rivenditore di fiducia.