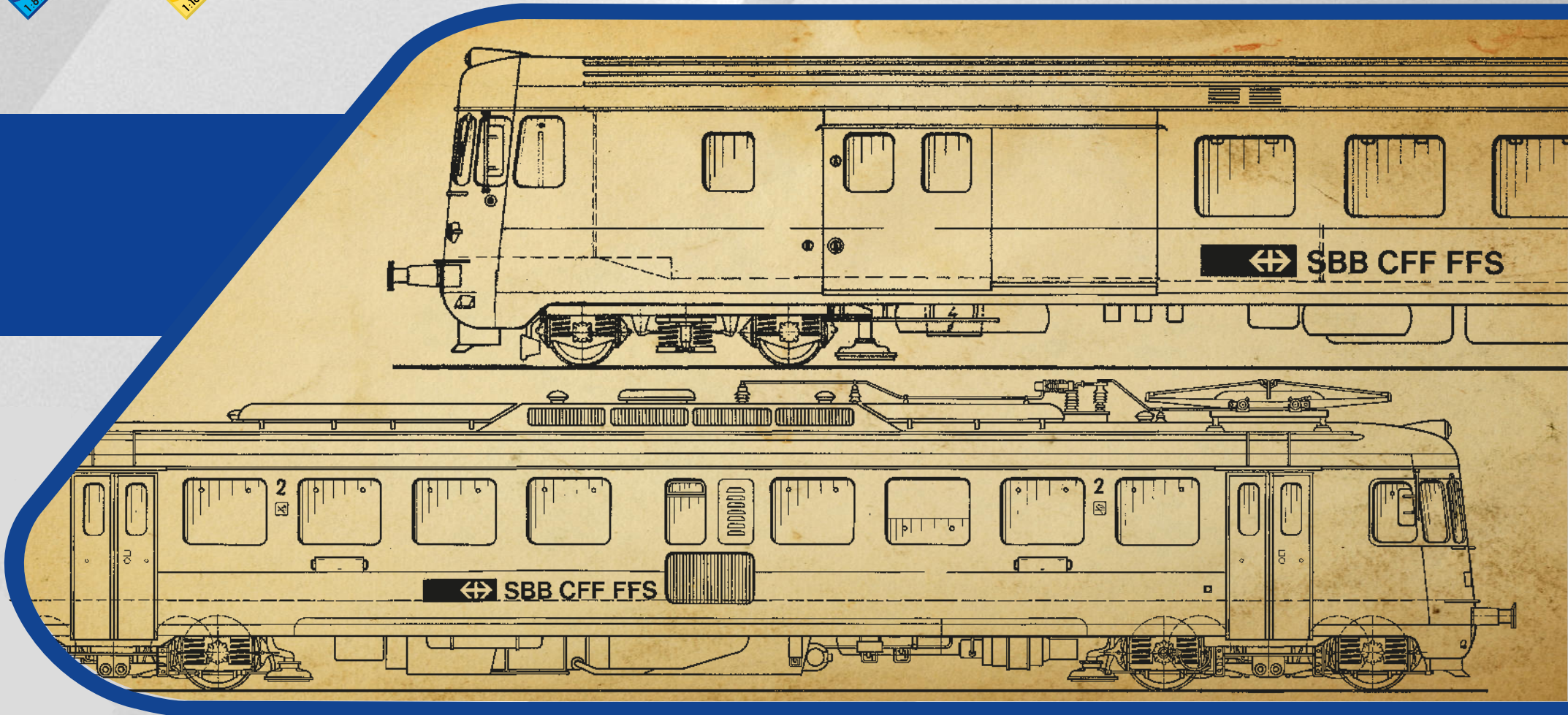




PIKO



Die schweren Pendelzüge der Schweiz

Die ganze Fahrzeugfamilie in H0 und N erstmals komplett unter einem Dach

Sonderprospekt zum Launch des SBB RBe4/4 - der EW I Personen- und Speisewagen, sowie dem Steuerwagen BDt in den Spuren H0 und N.

PIKO



RBe 540 058-5

600V 750kV → 23.70m →
25kV → 18.60m ←

RBe (PVI 550) GVI 550 E

R2 K	Zs	18.03.09	→
R1 DG	Zs	18.03.09	

540 058-5

Scharthausen

2

SBB CFF FFS

TAMOIL

Ab 2018 rollten die schweren Pendelzüge der SBB nun auch bei PIKO

Kinder wie die Zeit vergeht! Ende 2017 dürfen wir bereits auf 7 Jahre Zusammenarbeit mit PIKO zurückblicken. Viele innovative Ideen und Produkte sind in dieser Zeit entstanden und auf den Markt gebracht worden. Darunter bereits mehr als 130 PIKO-Modelle nach schweizerischem Vorbild in den Spurweiten HO oder N.

Wir haben uns in den letzten Monaten viele Gedanken darüber gemacht, was wir Ihnen im HO- aber auch im N-Bereich an weiteren Modellen anbieten könnten. Viele der Vorbilder bei SBB und BLS wurden als Modell bereits realisiert und sind vielfach auch immer noch am Markt erhältlich.

Die Wahl einer guten „Lok-Neuheit“ ist heute extrem schwierig geworden. Einerseits muss die Neuheit dem Modellbahner gefallen und andererseits aber eine gute zu realisierende Abverkaufszahl im Handel ermöglichen, welche eine Produktion und Investition über längere Zeit rechtfertigt.

Hinter jedem Fahrzeug steckt ein unglaublicher Aufwand. Allein die Konstruktion nach Originalplänen der Hersteller nimmt durchschnittlich fast ein Jahr in Anspruch. Nicht mitgerechnet ist hier die Unterlagenbeschaffung, die Produktion oder der Transport in die Schweiz ab Werk China. Nach der Ae4/7, dem GTW, der Vectron oder der Ae3/6 in N war guter Rat nun teuer und wir haben vor ca. 18 Monaten begonnen, uns mit dem Thema Lokneuheit 2018 intensiv zu beschäftigen.

Eine Lok respektive ein Zug, obwohl bereits schon von verschiedenen Herstellern hergestellt, ist immer wieder auf der Wunschliste ganz oben anzutreffen. Es sind dies die während vielen Jahren im Einsatz stehenden RBe 4/4, heute bekannt unter der Bezeichnung Re 540.

Wir freuen uns, Ihnen heute unser Neuheitenprojekt RBe4/4 nun nach langer Vorbereitungszeit vorstellen zu

dürfen. Mit dieser Lok, welche wir übrigens in 4 unterschiedlichen Formvarianten machen werden, möchten wir Ihnen ein Expert plus Modell anbieten, welches nicht nur über die bekannten hohen Produktequalitäten von PIKO verfügt, sondern auch Spass beim realitätsnahen Einsatz des Triebwagens macht.

Und genau aus dem Grund der „Realitätsnähe“ haben wir desweiteren entschlossen, nicht nur den Triebwagen, sondern auch gleich die passenden Personenwagen vom Typ EW-I inklusive den Restaurant- und Selfservice-Wagen wie auch dem EW-II Steuerwagen anzubieten. Wir möchten damit dem Wunsch des Konsumenten näherkommen, ein „Rundum-Paket“ anzubieten, damit auf der Anlage auch vorbildgerecht gefahren werden kann. Das komplette Neuheitenprogramm der „Schweren Pendelzüge der SBB“ über die nächsten Jahre umfasst mehr als 85 Form- und Farbvarianten, welche wir für Sie zusammengestellt haben. Ein starkes, aber auch das grösste Neuheitenpaket welches wir als Generalimporteur je mit einem Hersteller zusammen erarbeitet haben. Es liegt eigentlich auf der Hand, eine Investition in dieser Grössenordnung soll möglichst viele Zielgruppen ansprechen.

Und wir freuen uns deshalb gleich noch einmal, dass wir das Konzept der „Schweren Pendelzüge“ nicht nur in HO, sondern auch in der Spur N realisieren werden. Wir haben mit den Vorarbeiten vor einigen Monaten bereits begonnen und die ersten Werkzeuge sind bereits im Formenbau. Alle Modelle und alle Masstäbe werden wir schon rein aus Kapazitätsgründen nicht im ersten Jahr realisieren können, aber schon in einigen wenigen Monaten werden die ersten HO Modelle beim Fachhandel erhältlich sein.

Eine erste Modellauswahl, erste Ausliefertermine und erste technische Details haben wir Ihnen in dem nun vorliegenden Prospekt zusammengestellt. Nehmen Sie

sich ein wenig Zeit und schmökern Sie in unserem neu gestalteten Prospekt zum Produktelaunch der schweren Pendelzüge.

Viel Spass dabei !

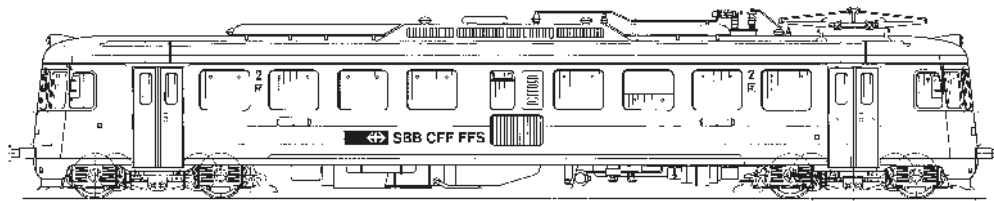
ARWICO AG
Andy Reist



INHALTSVERZEICHNIS

Modellvorschau	4
Erscheinungstermine	7
Triebwagen RBe 4/4	8
Einheitswagen Typ EW1	10
Speisewagen Typ EW1	11
Steuerwagen Typ Bdt EWII	12

SBB Triebwagen RBe 4/4



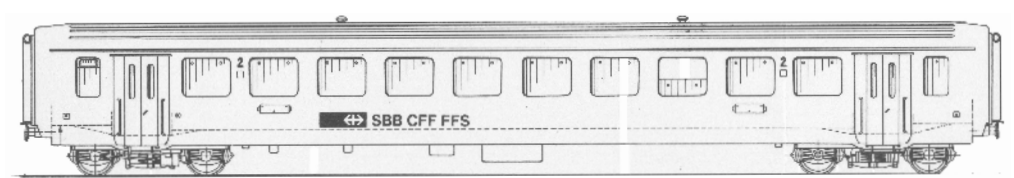
Zum Modell in H0:

- Komplette Neukonstruktion
- Metallchassis
- 4 Achsen angetrieben, davon 2 mit Haftreifen.
- Leistungsstarker Kleinstmotor mit 2 Schwungmassen für den freien Durchblick durch den Fahrgastraum
- PluX22 Schnittstelle
- Ab Werk eingebaute Innenbeleuchtung mit LED's
- Separat schaltbare Führerstandbeleuchtung
- Vorbildgerechte SBB Frontbeleuchtung wechselnd nach Fahrtrichtung
- Vorbildgerechter Stromabnehmer
- Kurzkupplungskinetik mit NEM-Kupplungsaufnahmeschacht
- Unterschiedliche Triebwagengehäuse je nach Triebwagenserie
- Vorbereitet für einen Sound-Decoder

Zum Modell in N:

- Komplette Neukonstruktion
- Metallchassis
- 4 Achsen angetrieben, davon 2 mit Haftreifen.
- Leistungsstarker Kleinstmotor mit 2 Schwungmassen für den freien Durchblick durch den Fahrgastraum
- Digitale Schnittstelle
- Ab Werk eingebaute Innenbeleuchtung mit LED's
- Separat schaltbare Führerstandbeleuchtung
- Vorbildgerechte SBB Frontbeleuchtung
- Vorbildgerechter Stromabnehmer
- Kurzkupplungskinetik mit NEM-Kupplungsaufnahmeschacht
- Unterschiedliche Triebwagengehäuse je nach Triebwagenserie
- Vorbereitet für einen Sound-Decoder

Personenwagen Typ EW I



Zum Modell in H0:

- Komplette Neukonstruktion
- Unterschiedliche Wagengehäuse, Chassis und Drehgestelle je nach Version.
- Vorbereitet für eine Innenbeleuchtung
- Kurzkupplungskinetik mit NEM-Kupplungsaufnahmeschacht

Zum Modell in N:

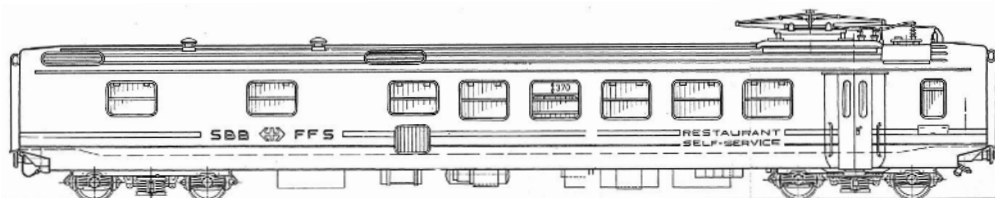
- Komplette Neukonstruktion
- Unterschiedliche Wagengehäuse und Drehgestelle je nach Version.
- Vorbereitet für eine Innenbeleuchtung
- Kurzkupplungskinetik mit NEM-Kupplungsaufnahmeschacht



Speisewagen Typ WR



Copyright: R. Stamm



Zum Modell in H0:

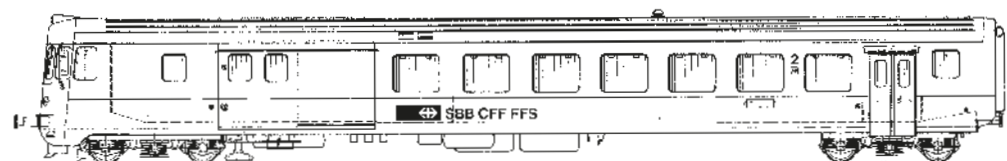
- Komplette Neukonstruktion
- Unterschiedliche Wagengehäuse und Drehgestelle je nach Version.
- Vorbildgerechter Stromabnehmer
- Vorbereitet für eine Innenbeleuchtung
- Kurzkupplungskinematik mit NEM-Kupplungsaufnahmeschacht

Zum Modell in N:

- Komplette Neukonstruktion
- Vorbildgerechter Stromabnehmer
- Vorbereitet für eine Innenbeleuchtung
- Kurzkupplungskinematik mit NEM-Kupplungsaufnahmeschacht



Steuerwagen Typ Bdt



Zum Modell in H0:

- Komplette Neukonstruktion
- Unterschiedliche Steuerwagengehäuse je nach Epoche.
- Vorbereitet für eine Innenbeleuchtung
- Separat schaltbare Führerstandbeleuchtung
- Vorbildgerechte SBB Frontbeleuchtung je nach Fahrtrichtung wechselnd
- Kurzkupplungskinematik mit NEM-Kupplungsaufnahmeschacht

Zum Modell in N:

- Komplette Neukonstruktion
- Unterschiedliche Steuerwagengehäuse je nach Epoche.
- Vorbereitet für eine Innenbeleuchtung
- Separat schaltbare Führerstandbeleuchtung
- Vorbildgerechte SBB Frontbeleuchtung je nach Fahrtrichtung wechselnd
- Kurzkupplungskinematik mit NEM-Kupplungsaufnahmeschacht





Modell Fahrplan der ersten Pendelzug-Modelle in H0 und N

Art.Nr.	Bezeichnung	EAN-Code	Scale	Version DC/AC	Auslieferung Quartal	Exklusiv Schweiz
96830	SBB RBe 540 Triebwagen + BDt EW II Steuerwagen in der NPZ Farbgebung	4015615968306	H0	DC Analog	III/2018	JA
96831	SBB RBe 540 Triebwagen + BDt EW II Steuerwagen in der NPZ Farbgebung	4015615968313	H0	AC Digital	III/2018	JA
96780	2er Set SBB NPZ EW I Wagen Typ AB + B mit Aussenschwing-Türen	4015615967804	H0	DC	III/2019	JA
96781	2er Set SBB NPZ EW I Wagen Typ A + B mit Aussenschwing-Türen	4015615967811	H0	DC	III/2019	JA
96832	SBB RBe 4/4 Protoyp Seetal Triebwagen + BDt Steuerwagen grün/rote Front	4015615968320	H0	DC Analog	I/2019	---
96833	SBB RBe 4/4 Protoyp Seetal Triebwagen + BDt Steuerwagen grün/rote Front	4015615968337	H0	AC Digital	I/2019	---
96782	2er Set SBB EW I Wagen grün, neue Schrift Typ A + B mit Übersetzfenster	4015615967828	H0	DC	IV/2019	---
96783	3er Set SBB EW I Wagen grün, Typ A + B + WR rot SELF SERVICE	4015615967835	H0	DC	IV/2019	JA
94160	SBB RBe 540 Triebwagen + BDt EW II Steuerwagen NPZ	4015615941606	N		IV/2019	JA
94390	2er Set SBB NPZ EW I Wagen A + B mit Aussenschwing-Türen	4015615943907	N		IV/2020	JA
94391	2er Set SBB NPZ EW I Wagen Typ A (ex B) + B mit Aussenschwing-Türen	4015615943914	N		IV/2020	JA
94161	SBB RBe 4/4 Protoyp Seetal Triebwagen + BDt Steuerwagen grün/rote Front	4015615941613	N		II/2020	---
94392	2er Set SBB EW-I Wagen grün neue Schrift Typ A + B	4015615943921	N		IV/2020	---
94393	2er Set EW-I Wagen Typ B + WR Le Buffet Suisse	4015615943938	N		IV/2020	JA

Änderungen an der Modellwahl sowie Ausliefertermine können jederzeit ändern.

Triebwagen RBe 4/4

SBB Triebwagen RBe 4/4 1401 – 1406 und 1407 – 1482, später 540 006 - 079

Das Grundkonzept für den neuen Triebwagen mit Personenabteilen, orientierte sich sehr stark an den Ce 4/4 – Triebwagen der BLS-Gruppe. Man wählte auch die Einstiege über den Drehgestellen, verzichtete auf den zweiten Stromabnehmer und sah geneigte Fronten vor. Das neue SBB - Fahrzeug sah nur auf den ersten Blick einem Nachbau ähnlich.

Das Pflichtenheft der SBB-Triebwagen sah vor, dass sie im Regional- wie auch im Schnellzugsdienst eingesetzt werden sollten, um die Lokomotiven Ae 3/5 und Ae 3/6 abzulösen. Die Bewährungsprobe für die Triebwagen kam während der Landesausstellung EXPO 64 in Lausanne. Nach der EXPO wurden diese weiterhin im schweren Pendelzugsverkehr auf der Ost – Westachse eingesetzt.

Der Triebwagen sollte zu den neu zu beschaffenden Wagen Typ EW I passen, die als Einheitswagen bezeichnet wurden. Gebildet wurden die schweren Pendelzüge ausschliesslich aus EW I in 1.- und 2.- Klasse, einem Speisewagen in der Zugsmitte und am Zugsende einem Steuerwagen. Ursprünglich als 3. Klasse Triebwagen vorgesehen führten im Mai 1956 alle europäischen Bahnverwaltungen europaweit das 2.Klassensystem. Somit hiessen die Triebwagen bei Ablieferung RBe 4/4.

Mit ihrer Leistung von 1'988 kW oder 2'720 PS wurden die in der grünen SBB-Farbgebung lackierten RBe 4/4 als Hochleistungstriebwagen bezeichnet. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 125 km/h. Mit den 4 Triebachsen mit Drehzahlbegrenzung gegen das Schleudern war der Triebwagen auch bei schlechten Schienenverhältnissen ein zuverlässiges Fahrzeug. Um die Triebwagen in Pendelzügen einzureihen, wurden diese mit einer Fern- und Vielfachsteuerung ausgerüstet. Zuerst bestellte die SBB sechs Prototypen – Triebwagen RBe 4/4 1401 – 1406. Erbaut wurden die



Der wunderschöne SBB Triebwagen RBe 4/4 540 058-5 in der wohl bekanntesten Farbkombination der SBB.

Triebwagen von der Schweizerischen Industrie Gesellschaft SIG und Schindler Waggon in Schlieren SWS für den mechanischen Aufbau.

Die elektrische Ausrüstung lieferte die Firma Brown, Boveri und Co. BBC und die Maschinenfabrik Oerlikon MFO. Nicht berücksichtigt wurde die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur. Die Kosten pro Triebwagen beliefen sich auf zirka 1 Million Schweizer Franken. Die Prototypen wiesen einige Mängel auf, welche durch die zwischen 1963 und 1966 abgelieferten 76 Serienfahrzeuge behoben wurden.

Die Serienfahrzeuge wogen 4 Tonnen mehr, die Lüftungsschlitze auf dem Dach wurden mittig angeordnet und nicht mehr über den Einstiegstüren, die Führerstanddeckfenster waren grösser und die Führerstand-

seitenwände liefen ab den Einstiegstüren gerade. Die elektrischen Apparate waren unter und innen in der Mitte vom Triebwagen angeordnet. Auch waren die Dachausrüstungen auf dem Dach anders angeordnet als auf den Prototypen. Ausgestattet waren alle Triebwagen mit 64 Sitzplätzen, davon 32 Raucher und 32 Nichtraucher. Ursprünglich als reines Zugfahrzeug im Fernverkehr eingesetzt, wurden die Triebwagen nach der raschen Auslieferung der Re 4/4 II, im Regionalverkehr mit Steuerwagen und Personenwagen des Typs EW I und EW II verdrängt. Bei späteren Revisionen erhielten die Triebwagen rotlackierte Stirnfronten und das neue seitliche SBB-Logo.

Die noch vorhandenen 74 Serienfahrzeuge wurden ab 1992 durch die HW Zürich modernisiert und für den neuen Regionalzugeinsatz fit gemacht. Nebst dem neuen „Kolibri“-Farbschema erhielten die Triebwagen für

den kondukteurlosen Betrieb, wie bei den EW I und EW II, Aussenschwingtüren, rechteckige Scheinwerfer und in der Fahrgastmitte eine moderne Thyristorsteuerung. Diese verbesserte das Fahrverhalten des Fahrzeuges erheblich. Durch diesen Einbau mussten aber 4 Sitzplätze weichen. Gleichzeitig erhielten die Serien-RBe eine neue Nummerierung.

Die Prototyptriebswagen wurden nie umgebaut, blieben grün und fuhren, mit Ihren charakteristischen leuchtorange- und -gelben Führerstandfront 2 und roten Führerstandfront 1, hauptsächlich auf der Seetalinie. Bis 2005 wurden die Prototyptriebswagen 1401 -1403 ausrangiert, ebenso die Serientriebwagen 1409, 1454, 540 008 und 540 023.

Der RBe 540 019, 074 und 006 wurde an die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) verkauft. 2016 wurde

offiziell der letzte RBe 4/4 von der SBB ausser Dienst gestellt.

Überlebt haben die Fahrzeuge 540 020, 052 und 069 (SBB Historic) und 540 074 (dsf)

Der 1405 wurde 2007 vom Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (dsf) vor dem Schneidbrenner gerettet und steht heute, perfekt restauriert und einsatzbereit, für Sonderfahrten zur Verfügung. 3 Serientriebwagen, 540 020, 052 und 069 befinden sich in Obhut der SBB Historic und der 540 074 ist ebenfalls beim dsf.

PIKO



Mit seinen gelben Türen und der typischen blau-grauen SBB Lackierung ein wahrer Blickfang.



Die markante Front des SBB RBe 540 038-7.

Der Einheitswagen Typ I, EW I

Der Einheitswagen I war eine Weiterentwicklung der seit 1936 in Betrieb stehenden Leichtstahlwagen. Bahnbrechende Neuerungen im Wagenbau wurden erstmals angewendet: wie ein grosser Fahrgastraum, mit Kunstleder überzogenen Polsterbänke und erstmal kam eine thermostatgesteuerte Umluft zur Anwendung. Der Fahrgastraum wurde durch eine verglaste Trennwand zwischen Raucher- und Nichtraucherabteil unterteilt. Die Einstiegstüren wurden über den Drehgestellen angeordnet und je eine Toilette befand sich an den Wagenenden. In der ersten Klasse wurden komfortable verstellbare Sitze eingebaut, und darüber längs angeordnete Gepäckträger montiert. Es waren die gleichen Sitze welche bereits für den TEE Ram-Dieseltriebzug entworfen wurden.

Für die damalige Zeit ein hochqualitativer Fahrkomfort. Insgesamt wurden durch das Industriekonsortium SWS/FFA/SIG 180 1.Klasse-Wagen und 1029 2.Klasse-Wagen zwischen 1956 und 1967 an die SBB geliefert. Zwei verschiedene Drehgestellarten wurden für die neugebauten Wagen entwickelt. Alle 1.Klasse-Wagen erhielten Drehgestelle mit einem Torsionsfederstab, eine Neuentwicklung der SIG in Neuhausen am Rheinfluss. Alle 2.Klasse - Wagen bekamen Drehgestelle mit Schraubfedern von SWS. Die gleichen Drehgestelle wurden auch für die EW I der Privatbahn verwendet. 1962 wurden bei 25 2.Klasse-Wagen statt rahmenlosen Fenstern Übersetzfenstern, wie bei den Speisewagen, eingebaut. Ursprünglich mit Faltenbalg an den Wagenenden ausgestattet wurden die EW I von 1973 bis 1986 in den Hauptwerkstätten, Bellinzona, Olten, Zürich und Chur auf Gummiwulstübergängen umgebaut. Dabei verlängerte man den Wagenkasten auf beiden Seiten um 50 Zentimeter. Ebenfalls zur Modernisierung der Wagen gehörten u.a. eine Fluoreszenzbeleuchtung, neue Sitze (rote für das Raucherabteil und grüne für das Nichtraucherabteil), neue Innenverkleidung, die automatische Türschliessung, aussen montierte Wasserstandanzeige und UIC-Schlussleuchten. Die Wagen waren für den Inlandverkehr gedacht. Aber



Der Einheitswagen Typ I, EW I ist der am meisten eingesetzte Personenwagen im Schweizer Schienennetz.

keine Regel ohne Ausnahme: Durch spezielle Abkommen mit der DB und ÖBB kamen speziell bezeichnete EW I nach Lindau und München sowie nach Graz. Die 140 Km/h schnellen EW I wurden sowohl in Regionalzügen als auch in Schnellzügen eingereiht. Man hatte also denselben Komfort, ob man im Regionalzug von Bern nach Olten fuhr oder im Schnellzug von Basel nach Chiasso. In den 1980er Jahren, verdrängt durch die Auslieferung der EW IV-Wagen, neigte sich langsam ihr planmässiger Einsatz in den Schnellzügen. 40 1.Klasse Wagen wurden auf dem Fahrplanwechsel 1997 refitet und erhielten den schwarz-blau-grünen Anstrich. Eine grössere Anzahl wurden ab 1984 als Zwischenwagen für die neuen NPZ-Zügen revidiert und mit einem neuen Anstrich versehen. Erst in einem zweiten Schritt bekamen die Wagen Aussenschwingtüren wie die umgebauten RBe 4/4 (540).

Sie wurden auch in Zügen mit Re 4/4 II oder NPZ eingesetzt. Noch heute sind EW I in Regionalzügen im Einsatz, ihre Tage sind aber gezählt. Einige Privatbahnen bestellten ebenfalls EW I - Wagen. Der grösste Abnehmer mit 101 Wagen war die BLS und ihren mitbetriebenen Bahnen SEZ, GBS und BN. Die ersten 7 grünen 2.Klasse-Wagen wurden mit Torsionsfederstab - Drehgestellen ausgeliefert. Alle anderen Wagen

bekamen bei Ihrer Auslieferung bereits Schraubfedern - Drehgestelle. Anlässlich der nächsten Revision wurde bei den 7 B-Wagen Schraubenfeder - Drehgestelle eingebaut. Nur die BLS beschaffte AB-Wagen, 1./2. Klasse - Wagen mit 9 Seitenfenstern.

Die erste Generation der BLS-Wagen wurde zwischen 1957 und 1963 geliefert. Zwischen 1965 und 1971 folgte dann die zweite. Diese Wagen besaßen schon bei Ihrer Auslieferung Gummiwulstübergänge und eine verstärkte Deckenbelüftung, erkennbar an den 4 Luftansaugöffnungen, über den Einstiegstüren. Die dritte Generation folgte dann von 1976 bis 1977. Hier wurden alle Wagen, ausser Nr. 800 - 805, bereits blau/creme lackiert, wobei das Blau heller als das Heutige ausfiel. Ab 1990, noch vor der SBB, wurde der erste Wagen mit Aussenschwingtüren ausgerüstet. Gegenüber den SBB NPZ-Wagen blieb die ursprüngliche Türbreite erhalten. Wenn auch bei der SBB die nichtumgebauten Wagen bis zuletzt die grüne Farbgebung trugen, gab es bei der BLS eine Vielfalt an Lackierungsvarianten und Beschriftungen. Heutzutage sind einige EW I-Wagen der Nachwelt erhalten geblieben. U.a. bei der BLS-Stiftung, der SBB Historic und dem Verein dsf.

Der Speisewagen Typ EW I

Die von der SWS gebauten roten Speisewagen mit Faltenbalgübergängen wurden zwischen 1958 und 1961 an die SBB geliefert. Ab 1975 und bis 1980 wurden alle Wagen grösseren Umbauten unterzogen, u.a. erhielten alle Wagen Gummiwulste, der Speisesaal wurde umgebaut und 7 Wagen, 1975 drei und 1978 vier Wagen, wurden als „Self-Service“-Wagen hergerichtet. Die Küchenfenster bekamen eine andere Anordnung und die Wagen erhielten einen hellroten Anstrich mit grauen Zierlinien. Für die bessere Laufeigenschaft bekamen alle 11 Speisewagen neue Drehgestelle Typ SWP71. Die Selbstbedienungswagen waren bei den Fahrgästen nicht gerade beliebt. Man entschloss also Ende der 1980er Jahre die Wagen erneut umzubauen und anzupassen. Mit Unterstützung der Käseunion wurde 1989 der erste „Chäs - Express“-Wagen in Betrieb genommen. Bald folgten 1991 und 1993 2 weitere Wagen mit dem charakteristischen Käsedesign. Anfangs der 1990er Jahre kam das Unternehmen „Le Buffet Suisse“ als Betreiber für die Speisewagen. Dementsprechend wurden einige EW I-Speisewagen in den Hausfarben violett/hellgrau umlackiert.

Zudem erhielten zwei Wagen noch die zusätzliche seitliche Aufschrift „Calanda Land“ und wurden auf der Verbindung zwischen Basel und Chur eingesetzt. Nach der Übernahme 1997 von „Le Buffet Suisse“ durch die „Mitropa Schweiz“ wurden die Wagen erneut farblich dem neuen Betreiber angepasst. Dies war auch das letzte Mal, denn alle ehemaligen „Self-Service“-Wagen wurden zwischen 1997 und 2003 abgebrochen. Nur zwei Wagen haben überlebt, wurden restauriert und sind in der Obhut der SBB Historic.

Der Steuerwagen Typ BDt EW II

Um den Regionalverkehr zu optimieren und die Anzahl an Pendelzügen zu erhöhen, entschloss man sich alle RBe 4/4 für diese Aufgabe einzusetzen. Dies bedingte auch den Bau von neuen Steuerwagen. Ab 1976



Ein bekannter Zeitgenosse der SBB welcher auf keiner Anlage fehlen sollte. Der EW I SBB B-Wagen.



Der Serientriebwagen RBe 4/4 1410 der SBB mit der ursprünglichen Farbgebung und Beschriftung.

wurden 30 Steuerwagen des Typs BDt EW II an die SBB geliefert. Die Steuerwagen besitzen ein Gepäckabteil und 48 Sitzplätze. Sie laufen wie die EW II und die EW I Speisewagen mit Drehgestellen des Typs SWS 71. Ursprünglich in grün gehalten erhielten später alle Steuerwagen das neue NPZ-Farbkleid. Weitere Änderungen waren die Vergrößerung des Bahnstückraumes. Hierfür wurden auf beiden Seiten die zwei Gepäckabteifenster entfernt und zugeschweisst. Die Gepäcktüren wurden ebenfalls umgebaut. Hier wur-

den beide kleinen Fenster durch ein grosses ersetzt. Zudem wurden neue rechteckige Frontscheinwerfer angebracht. In diesem Zustand sind einige der sich noch in Betrieb befindlichen Steuerwagen bei der SBB im Regionalverkehr im Einsatz. 2006 kaufte die BLS fünf Steuerwagen von der SBB ab. Sie wurden nie umlackiert und nur die Beschriftungen und Logos des neuen Eigentümers wurden geändert. Eine kleine Stückzahl an BDt EW II ist noch heute bei der SBB im Regionalverkehr im Einsatz.



IHR FACHHÄNDLER

05.992017EWID
KATALOG RBE



Herstellung durch: PIKO Spielwaren GmbH, Lutherstrasse 30, DE-96515 Sonneberg www.piko.de
Vertrieb durch: ARWICO AG, Brühlstrasse 10, 4107 Ettingen BL - Switzerland
Tel. +41 (0)61 722 12 22 Fax +41 (0)61 722 12 44 verkauf@arwico.ch www.arwico.ch

Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Daten, Massangaben und Abbildungen ohne Gewähr. Nachdruck, auch auszugsweise verboten.