



Einblick in das aufgeräumte Innenleben des Steuerwagens BDt EW II mit durchgehender Elektronikplatine im Dach.

lenz (siehe Beitrag in der LOKI 12 | 2017), wo zwei Fahrzeuge des Typs RBe 4/4 inzwischen eine neue Heimat gefunden haben. Es sind insgesamt nicht weniger als 85 Farb- und Formvarianten für die nächsten Jahre geplant. An dieser Stelle sei zudem erwähnt, dass ein solch umfangreiches Projekt ohne einen starken und engagierten Distributor vor Ort durch den Hersteller alleine vermutlich nie realisiert worden wäre.

Im Oktober 2018 kommt mit dem SBB-RBe 540 in blau-weißer NPZ-Lackierung das erste Modell der RBe 4/4-Familie auf den Markt. Das Modell wird exklusiv für den Schweizer Markt produziert und nur hierzulande ausgeliefert. Dies nehmen wir zum Anlass, es etwas genauer zu betrachten. An dieser Stelle bedankt sich die LOKI-Redaktion beim Hersteller PIKO und bei dessen Distributor Arwico, die uns noch vor Auslieferung an den Handel ein fertiges Modell aus der laufenden Produktion zur Begutachtung zur Verfügung gestellt haben.

Das Vorbild

Ab 1959 beschafften die SBB die Triebwagen vom Typ RBe 4/4 mit Vielfachsteuerung IIId zur Bildung von Pendelzügen. 1959 und 1960 wurde zuerst eine Serie von sechs Fahrzeugen als Prototypen ausgeliefert (RBe 4/4 1401–1406). Ab 1963 rollten die Serienfahrzeuge mit den Nummern 1407 bis 1482 aus den Fertigungshallen. Die markantesten Änderungen sind die geänderte Anordnung der Lüfter auf dem Dach (mittig statt über den Einstiegen und daraus folgend eine andere Anordnung der Dachaufbauten) sowie ein grösseres Eckfenster im Führerstand. Alle Triebwagen verfügten über 64 Sitzplätze, die jeweils zur Hälfte im Raucher beziehungsweise Nichtraucherabteil angeordnet waren. Die Prototyptriebwagen erhielten später auf einer Seite leuchtorange-gelbe Fronten für den Betrieb im Seetal und wurden daher oft als Seetaltriebwagen bezeichnet.

Die ursprünglich grüne Lackierung mit altem SBB-Signet wurde später an das neue SBB-Signet und teilweise rote Fronten angepasst. Der grösste Umbau erfolgte ab 1992, wobei die Fahrzeuge nebst Aussen-schwingtüren die blau-weiße NPZ-Lackierung für den Regionalverkehr erhielten. Dem Umbau fiel auch ein Fahrgastabteil zum Opfer, das für die neue Antriebssteuerung verwendet wurde. An dieser Stelle wurde ein grosses Lüftergitter eingebaut. Gleichzeitig wurden die Triebwagen von RBe 4/4 zu RBe 540 umbezeichnet und Rechteckscheinwerfer anstelle der runden Lampen eingebaut.

2016 wurde das letzte Fahrzeug offiziell ausser Betrieb gesetzt. Heute existieren noch die Fahrzeuge RBe 540 020, 052 und 069 (alle SBB Historic), der RBe 4/4 1405 (DSF) und der Ex-OeBB-RBe 540 074 (ebenfalls DSF).

Während die Triebwagen ursprünglich vor allem in Pendelzügen mit Steuerwagen eingesetzt wurden (teilweise sogar mit Speisewagen!), wurden gegen Ende der Einsatzzeit Pendelzüge mit RBe-540-Triebwagen an beiden Enden für den Betrieb auf der S-Bahn Zürich als Ersatz- und Entlastungs-züge gebildet.

Passend zu den RBe 4/4 und Re 4/4^{II} beschafften die SBB ab 1976 30 Steuerwagen BDt EW II mit Gepäckabteil und 48 Sitzplätzen zweiter Klasse. Im Ablieferungszustand waren die Steuerwagen in grüner Farbgebung gehalten, während später ebenfalls das blau-weiße Farbschema zur Anwendung kam und Aussenschwingtüren eingebaut wurden. Beim Umbau wurden die Fronttür und ein Fenster zugeschweisst und der Gepäckraum vergrössert (wodurch ein Fenster je Seite verschwand). Die Gepäckraumtür wurde automatisiert und durch eine Ausführung mit nur einem Fenster ersetzt. Wie beim Triebwagen wurden auch bei den Steuerwagen die runden Lampen durch rechteckige Scheinwerfer ersetzt.

Das Modell

Die Entwicklung eines Triebwagenmodells nach heutigen Anforderungen ist kein triviales Unterfangen. So soll einerseits der Antrieb möglichst unsichtbar und damit ein freier Blick durch den Fahrgastrum möglich sein. Andererseits soll das Modell mit viel Zugkraft ausgestattet sein und benötigt dadurch ein möglichst hohes Eigengewicht. Im Unterschied zu den heutigen Niederflurfahrzeugen bot der RBe 4/4 dank dem eher hoch liegenden Passagierraum die Möglichkeit, den Motor nahezu unsichtbar im Boden einzubauen. Dank dem Chassis aus Zinkdruckguss erreicht das Modell ein relativ hohes Eigengewicht von etwas mehr als 500 Gramm. Das Gehäuse ist mit vier Schrauben auf dem Chassis aufgeschraubt, womit auf Rastnasen oder Ähnliches verzichtet werden kann. Während wir das Originalfahrzeug naturgemäß vor allem aus der seitlichen Perspektive kennen, fällt beim Modell der erste Blick unweigerlich auf das Dach. Durch eine geschickte Kombination von Kunststoff und geätzten Teilen (mit darunterliegenden Imitationen weiterer Aufbauten) entsteht ein stimmiger Eindruck. Einziger Kritikpunkt am Rande ist hier die etwas plastikfarbene orangefarbene Hochspannungsleitung sowie die etwas frei interpretierten Federn im oberen Teil des Stromabnehmers. Diese kann der geübte Modelleisenbahner durch einen beherzten Schnitt mit dem Seitenschneider aber sicher mühselos entfernen.

Einen Kompromiss musste PIKO im Bereich der Kupplung und der Frontschürze eingehen. Weil sie die Front optisch entstellt hätte, stand eine Lösung wie sie damals Lima gewählt hatte – mit einer unten offenen Schürze – vermutlich nicht zur Diskussion. Daher blieb nur die Möglichkeit einer mit der Kupplung mitschwenkenden Schürze, welche somit Teil der Kupplungskinematik ist. Etwas voluminös (dafür umso robuster) ausgefallen sind die Schein-