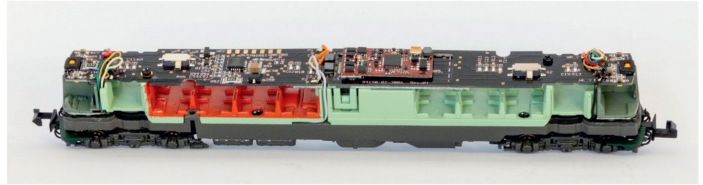


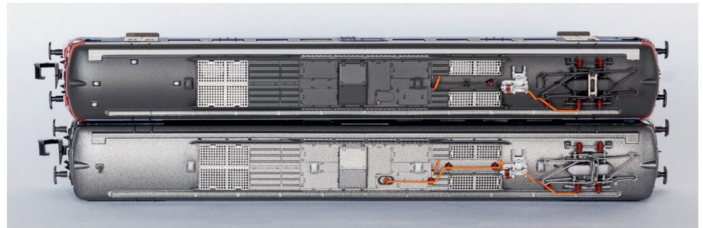
von kleinen Radien verzichten zu können, wurden diese zusammen mit dem untersten Teil der Schürze schwenkbar konstruiert. Beim RBe 540 fällt dies aufgrund der dort liegenden Farbtrennkante fast nicht auf, beim grünen RBe 4/4 ist die Trennung jedoch besser sichtbar. Die dadurch erreichte Optik der Fahrzeugfront entschädigt aber allemal. Der Unterboden ist fein und teilweise durchbrochen graviert. Der komplette Antrieb und die innere Elektrik sind flach konstruiert und so im Dachbereich und im kleinen Maschinenabteil konzentriert, dass ein freier Durchblick durch die Personenabteile vorhanden ist. Die Inneneinrichtung ist vereinfacht dargestellt und entsprechend der gewählten Vorbildperiode farblich lackiert. Dies gilt auch für die Führerstandsachsbildung.

Die Stromaufnahme geschieht mittels Achsschleifer über alle vier Achsen. Im Analogbetrieb verfügt der Triebwagen über ein Dreilicht-Spitzensignal vorne und ein rotes Rücklicht hinten. Mittels eines Schiebeschalters auf der internen Fahrzeugplatine kann die Stirnbeleuchtung auf einfache Weise abgeschaltet werden, sodass bei einem Pendelzugbetrieb der Triebwagen wagenseitig keine Beleuchtung aufweist. Im Digitalbetrieb sind die Beleuchtungsmöglichkeiten ungleich vielfältiger. Eine Innenbeleuchtung ist ebenfalls vorhanden, im Digitalbetrieb kann auch der Führerstand separat beleuchtet werden.

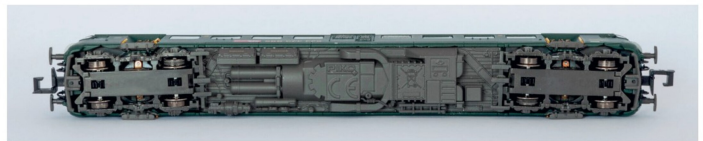
Der Triebwagen lässt sich feinfühlig fahren und hat eine dezenteste Höchstgeschwindigkeit. Angetrieben werden alle Achsen des Fahrzeuges. Die beiden inneren Achsen weisen je ein Rad mit Haftreifen auf. Die Zugkraft ist gut und für vorbildgerechte Züge ausreichend. Dabei hilft auch das stattliche Gewicht von 100 Gramm selbst beim Triebwagen mit Soundmodul mit.



Das aufgeräumte Innere ermöglicht einen freien Blick durch die Personenwagenabteile.



Entsprechend geänderte Dachaufbauten des RBe 540 (oben) im Vergleich zum RBe 4/4 (unten).



Der Blick unter den Triebwagen zeigt einen detailliert gestalteten Fahrzeugboden.



Der Kupplungsabstand des AB-Wagens EW II von Brawa zum RBe 4/4 von PIKO.



Ein Stelldichein der beiden bisher ausgelieferten RBe-Triebwagen von PIKO. Deutlich sichtbar ist die besser kaschierte, schwenkbare Schürze beim RBe 540.