



Der Bernina Express mit allen sieben neu ausgelieferten Wagen von BEMO unterhalb von Alp Grüm. Passend zu den Wagen sind zwei ABe 4/4<sup>II</sup>, die ebenfalls vom Uhinger Hersteller produziert wurden.

Die Einheitswagen IV sind technisch gesehen eine Weiterentwicklung der EW II und EW III. Wie bei den Vorgängern kam der Wagenkasten von Schindler Waggon Altenrhein, wobei man neu auf ein Baukastensystem des Typs PA 90 setzte. Zum Baukasten gehören auch die von SIG neu entwickelten Drehgestelle des Typs SIG 90, die für bis zu 100 km/h zugelassen waren und für einen hohen Fahrkomfort sorgten. Der Vorteil des Baukastensystems war, dass eine gemeinsame Grundstruktur bestand, die je nach Kundenwunsch weiter ergänzt werden konnte. Insgesamt waren elf Versionen verfügbar. So bestellten beispielsweise die damalige SBB Brüning zwei Panoramawagen des Typs PA 90. Die Struktur der Wagenkästen der für die RhB gebauten Wagen basierte hierbei auf jener der EW II und EW III. Die Fenster fielen etwas grösser aus. Ebenfalls wurde beim Interieur vieles von den Vorgängerfahrzeugen übernommen. Die Abteile wurden mit Glaswänden getrennt und die Wagenenden durch neue Schwenkschiebetüren separiert. Erstmals kamen geschlossene Toiletten bei einem RhB-Wagen zum Einsatz. Die Wagen wurden schliesslich 1992 und 1993 ausgeliefert und waren für die Strecken der Furka-Oberalp-Bahn, der Brig-Visp-Zermatt-Bahn sowie das Stammmnetz der RhB zugelassen. Die verkürzte Ausführung durfte zusätzlich auch auf der Berninastrecke verkehren. Auf eine Zulassung nach Arosa wurde vorerst



Hinter dem EW II folgt ein aus EW IV bestehender Bernina Express, aufgenommen in Bergün.



Hinter dem ABe 4/4<sup>II</sup> folgt ein EW IV erster Klasse, während der restliche Zug aus EW III besteht.