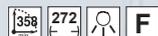




Foto: G.Stahl



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.



Dachansicht mit Pantograf



Kühlraster



Fensterbeschriftung



Frontansicht



Seitenansicht



RBe 540 SBB –

Schnell im Flachland und stark im Gebirge





Foto: Christian Ochsner

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.

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.

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.



96830 2er Set RBe 4/4 Triebwagen + BDt EW Steuerwagen NPZ SBB Ep. IV-V
 96831 ~ 2er Set RBe 4/4 Triebwagen + BDt EW Steuerwagen NPZ SBB Ep. IV-V



AC-Ausführung ab Werk mit PIKO SmartDecoder 4.1 PluX22, mfx-fähig!
 Sound nachrüstbar mit 56426 PIKO SmartDecoder 4.1 Sound mit Lautsprecher

PIKO 96834 2er Set / Soundset RBe 4/4 Triebwagen +
 BDt EW Steuerwagen NPZ SBB Ep. IV-V
PIKO 96835 ~ 2er Set / Soundset RBe 4/4 Triebwagen +
 BDt EW Steuerwagen NPZ SBB Ep. IV-V



- Komplette Neukonstruktion
- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Leistungsstarker Motor mit 2 Schwungmassen
- 4 angetriebene Achsen mit 2 mit Haftreifen
- Werksseitige LED Innenbeleuchtung
- PluX22 Schnittstelle
- Vorbildgerechte SBB Frontbeleuchtung wechselnd nach Fahrtrichtung
- Hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis

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 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 Führerstandfenster waren grösser und die Führerstandseitenwände 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 Regionalzugsinsatz 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 Prototyptriebwagen 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 Prototyptriebwagen 1401 -1403 ausrangiert, ebenso die Serientriebwagen 1409, 1454, 540 008 und 540 023.