

BEMO

RegioLine®



RegioShuttle RS1

Mit der Privatisierung der staatlich betriebenen deutschen Eisenbahn ging die Zuständigkeit für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr auf die Bundesländer über. Die Deutsche Bahn AG muß sich damit im Nahverkehr einer wachsenden Konkurrenz von privaten Betreibern stellen, die sich ebenfalls an den Ausschreibungen für die Erbringung der Nahverkehrsleistungen beteiligen. Die Fahrzeugindustrie hat auf den großen Bedarf an modernen Leichttriebwagen schnell reagiert und verschiedene Konkurrenten ins Rennen geschickt. Zu ihnen zählt die Fahrzeugfamilie RegioShuttle von ADtranz/Stadler, die sich auf Erfahrungen aus dem Kraftfahrzeugbereich stützt. Der einteilige RS1 hat mit fast 500 Exemplaren bei mehreren Regionalbahnen die größte Verbreitung unter den konkurrierenden Leichtbautriebwagen erlangt.

2013 legen wir folgende Fahrzeuge neu auf:

1532 900 OSB VT 530 „Freudenstadt“; H0 3L-Wechselstrom digital
1632 900 OSB VT 530 „Freudenstadt“; H0 2L-Gleichstrom
9032 900 OSB VT 530 „Freudenstadt“; N

1532 939 OberpfalzBahn VT 39; H0 3L-Wechselstrom digital
1632 939 OberpfalzBahn VT 39; H0 2L-Gleichstrom
9032 939 OberpfalzBahn VT 39; N

Neuheiten 2013

H0 / N

www.bemo-modellbahn.de



DB-Nahverkehrstriebwagen

VT 24.6 bzw. Baureihe 624.6 und 634

Die Ablieferung der 120 km/h schnellen Triebwagen VT 24 601-680 sowie der Mittelwagen VM 24 601-640 erfolgte ab 1964 nach ausgedehnten Testfahrten mit den Prototypzügen VT 23 501-504 und VT 24 501-504. Weitere, bereits mit Luftfederung ausgestattete Mittelwagen 924 441-450 und 561-565 zur Bildung vierteiliger Züge folgten 1968. Ab 1969 wurden 13 Züge zur Verbesserung von Fahrkomfort und der Laufeigenschaften umgerüstet: Luftgefederte Drehgestelle sowie eine gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung charakterisierte die

neu entstandene Baureihe 634. Die aufwendige Neigetechnik wurde aufgrund des geringen Nutzens gemessen am zu betreibenden Aufwand bald wieder deaktiviert.

2013 bieten wir als Neuauflage neben dem weiterhin erhältlichen Zug VT24 649/ VM 24 627/VT 24 650 in Epoche III (1520/1522/1620/1622 800) und dem bereits angekündigten zweiteiligen Braunschweiger 634 607/634 614 in beige/türkis Epoche IV (1521/1621 820) folgende neue Triebwageneinheiten an:



- 1520 811 DB 624 625/624 628 Triebwagen rot Epoche IV; 3L-Wechselstrom digital
- 1522 811 DB 924 417 Mittelwagen rot Epoche IV; 3L-Wechselstrom
- 1620 811 DB 624 625/624 628 Triebwagen rot Epoche IV; 2L-Gleichstrom
- 1622 811 DB 924 417 Mittelwagen rot Epoche IV; 2L-Gleichstrom



- 1520 830 DB AG 624 632/624 678 Triebwagen mint Epoche V; 3L-Wechselstrom digital
- 1522 830 DB AG 924 427 Mittelwagen mint Epoche V; 3L-Wechselstrom
- 1620 830 DB AG 624 632/624 678 Triebwagen mint Epoche V; 2L-Gleichstrom
- 1622 830 DB AG 924 427 Mittelwagen mint Epoche V; 2L-Gleichstrom



- 1521 840 DB AG 634 655/634 661 Triebwagen verkehrsrot Epoche V; 3L-Wechselstrom digital
- 1523 840 DB AG 934 441 Mittelwagen verkehrsrot Epoche V; 3L-Wechselstrom
- 1621 840 DB AG 634 655/634 661 Triebwagen verkehrsrot Epoche V; 2L-Gleichstrom
- 1623 840 DB AG 934 441 Mittelwagen verkehrsrot Epoche V; 2L-Gleichstrom

