BEMO RegioLine®



Foto: MIBA-Verlag/M. Knaden

RegioLine

H0 / N



www.bemo-modellbahn.de

Regioline H0 + N

Exakt maßstäbliches Modell
- Metallgrundrahmen
- Antrieb auf ein Drehgestell (H0)
- Antrieb auf beide Drehgestellen (N)
- Stromaufnahme über alle Radsätze
- Kurzkupplungskinematik mit Normschacht (H0)
- Innenbeleuchtung (H0)



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.





HzL VT 208 „100 Jahre HzL“ 3L-WS Digital **1530 918** 2L-GS **1630 918**

Spur H0 | V | 293,1



Breisgau S-Bahn VT 017 3L-WS Digital **1532 917** 2L-GS **1632 917**

Spur H0 | V | 293,1



Ortenau S-Bahn VT 530 3L-WS Digital **1532 900** 2L-GS **1632 900**

Spur H0 | V | 293,1

Ortenau S-Bahn VT 530 **9032 900**

Spur N | V | 159,4



Schönbuchbahn VT 433 3L-WS Digital **1530 933** 2L-GS **1630 933**

Spur H0 | V | 293,1



Transregio VT 018 3L-WS Digital **1530 958** 2L-GS **1630 958**

Spur H0 | V | 293,1

Transregio VT 018 **9030 958**

Spur N | V | 159,4

Fahrzeuge sind auch als antriebslose „Dummy“ erhältlich: 1630 903 (motorisiert) → 1631 903 (Dummy); 1632 939 → 1633 939; 9030 901 → 9031 901; 9032 900 → 9033 900





DB RAB 650 003 — 3L-WS Digital **1530 903** — 2L-GS **1630 903**

DB Regio Bayern 650 322 — 3L-WS Digital **1530 902** — 2L-GS **1630 902**

Spur H0 | V | 293,1

DB RAB 650 101 — **9030 901**

DB RAB 650 018 — **9030 908**

Spur N | V | 159,4

Oberpfalzbahn VT 39 — 3L-WS Digital **1532 939** — 2L-GS **1632 939**

Spur H0 | V | 293,1

Oberpfalzbahn VT 39 — **9032 939**

Spur N | V | 159,4



Waldbahn VT 22 (alt) — 3L-WS Digital **1530 922** — 2L-GS **1630 922**

Spur H0 | V | 293,1

Waldbahn VT 22 (alt) und VT 25 (neu) — **9030 920** — **9030 925**

Spur N | V | 159,4



Spur H0 / N



Spur N

PEG VT 650.01 — 3L-WS Digital **1530 961** — 2L-GS **1630 961**

Spur H0 | V | 293,1

PEG VT 650.01 — **9030 961**

Spur N | V | 159,4





Veolia VT 006 — 3L-WS Digital **1530 976** — 2L-GS **1630 976**

Spur H0 | V | 293,1



City-Bahn-Chemnitz VT 511 — 3L-WS Digital **1530 977** — 2L-GS **1630 977**

Spur H0 | V | 293,1

DB-Nahverkehrstriebwagen

Exakt maßstäbliches Modell
- Antrieb auf ein Drehgestell eines Triebkopfes
- Stromaufnahme über alle Radsätze des motorisierten Endwagens
- Wechselstrommodell mit fahrtrichtungsabhängiger Stromaufnahme des führenden Endwagens
- Kupplungskinematik mit Normschacht
- Stromführende Kupplungen zwischen den Wagen

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. Ende 2014 wurden die Triebwagen außer Dienst gestellt. Einige wurden nach Polen verkauft und dort als SA112 bezeichnet.



DB VT24 649/650 — 3L-WS Digital **1520 800** — 2L-GS **1620 800**

Spur H0 | III | 614 | MTC21



DB VM24 627 — 3L-WS **1522 800** — 2L-GS **1622 800**

Spur H0 | III | 300



DB 624 625/628 — 3L-WS Digital **1520 811** — 2L-GS **1620 811**

Spur H0 | IV | 614 | MTC21



DB 924 417 — 3L-WS **1522 811** — 2L-GS **1622 811**

Spur H0 | IV | 300



DB 634 607/614 — 3L-WS Digital **1521 820** — 2L-GS **1621 820**

Spur H0 | IV | 614 | MTC21



DB AG 624 632/678 — 3L-WS Digital **1520 830** — 2L-GS **1620 830**

Spur H0 | V | 614 | MTC21



DB AG 924 427 — 3L-WS **1522 830** — 2L-GS **1622 830**

Spur H0 | V | 300



DB AG 634 665/661 — 3L-WS Digital **1521 840** — 2L-GS **1621 840**

Spur H0 | V | 614 | MTC21



DB AG 934 441 — 3L-WS **1523 840** — 2L-GS **1623 840**

Spur H0 | V | 300

