



Berliner U-Bahn TypBII

Die Bauart BII ist eine Weiterentwicklung des BI (Tunneleule).

Die B2 erhielten im Gegensatz zum B1 eine höhere Motorleistung (100 kW), die seit 1936 bei der Berliner U-Bahn bewährte Schützensteuerung blieb ebenso der Druckluftbremse erhalten. Die Scharfenbergkupplung erfuhr ebenso keine grundsätzliche Änderung. Lediglich die gesonderte Starkstromkupplung an den Dachenden wurde zusammen mit der Steuerstromleitung in die elektrische Kupplung unter der Scharfenbergkupplung verlegt. Damit ist eine Zugbildung zwischen B1 und B2 nur mechanisch zu bilden, eine durchgehende Zugsteuerung nicht möglich.

Die Fahrzeuge waren 13,15 m lang und wogen (TW) 32,8 t, bzw. (BW) 19,7 t.

Jedes Triebwagen-Drehgestell hatte 2 Tatzlager-Fahrmotoren.

Die Fahrschalter waren bereits mit einer Sicherheits-Fahrschaltung (Sifa) ausgerüstet. gebremst wurde mit einer "stufenweise anleg- und lösbare Einkammer-Druckluft-Klotzbremse".

Die Fahrzeuge waren, im Gegensatz zum Kleinprofil AI, mit einer Scharfenbergkupplung ausgestattet.

Die Motorleistung unterschied sich: BI=77Kw, BII=100Kw.