



Unverkennbares Erscheinungsbild der Berliner U-Bahn durch alle Epochen.

© Halling Modelle

Halling präsentiert Berliner U-Bahn mit neuem Antrieb

Reihe HK als Prototyp

Die Berliner U-Bahn steht für Kontinuität im Erscheinungsbild hat dafür aber Streckennetze mit zwei unterschiedlichen Lichtraumprofilen.

Die Berliner U-Bahn hat eine eigentümliche Besonderheit. Das Lichtraumprofil der alten Strecken war an jenes der Straßenbahnen ausgelegt. Ab 1930 baute man jedoch Strecken mit rund 30 Zentimeter mehr Platz in Höhe und Breite, wodurch sich nun U-Bahn-Strecken mit Großprofil und solche mit Kleinprofil ergaben, die untereinander außer für Arbeitswagen nicht kompatibel sind. Die Züge gab es zwingender Weise nun ebenfalls im Groß- und Kleinprofil. Augenscheinlicher als die unterschiedlichen Abmessungen ist dabei die Anordnung der Sitzreihen: Diese sind bei den Kleinprofilwagen in Längsrichtung verbaut, wohingegen diese bei den größeren Zügen dank der dazugewonnenen 30 Zentimeter nun auch quer montiert werden konnten.

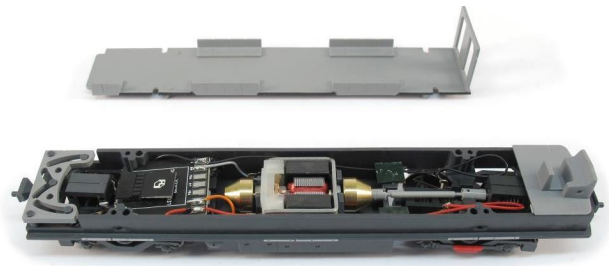
Doch zurück zu Hallings Modell, dem HK. Dieser entspricht weitestgehend der Baureihe H, wurden aber dem Kleinprofil angepasst, wofür das K in der Typenbezeichnung steht. Die Auslieferung erfolgte ab dem Jahr 2001 und beschränkte sich zunächst auf vier Vierwagenzüge. Diese Prototypen mit den Nummern 1001 bis 1004 wurden von Adtranz gefertigt, während die deutlich später gelieferten Serienzüge von Bombardier erzeugt wurden.

Ein Triebzug besteht aus vier Wagen, die häufig als

Doppeleinheit fahren. Somit ist ein Vollzug (im Gegensatz zu den Sechswagenzügen der Baureihe H) nicht durchgängig begehbar. Verwendung finden die HK-Züge dadurch vornehmlich auf der Linie U2, da hier im Planeinsatz Achtwagenzüge zum Einsatz kommen. Auf den Linien U1 und U3 gibt es hin und wieder auch Einsätze. Auf der U4 fahren in Regelverkehr ausschließlich Zweiwagenzüge, somit sind die HK-Züge hier nur bei Sonderfahrten wie etwa als Weihnachtszüge im Einsatz.

Löblich für die Berliner Verkehrsbetriebe ist, dass man bei der Farb- und Formgebung der Züge seit der Reihe A aus 1901 (!) trotz aller notwendigen Modernisierungen auf eine gewisse Kontinuität gesetzt hat, weshalb die U-Bahn über Generationen hinweg einen hohen Wiedererkennungswert hat. Mittlerweile ist man bei Reihe I angelangt - ebenfalls gelb mit etwas Schwarz und sehr eckig gehalten.

Die neuen Modelle der Prototypen der Reihe HK werden von Halling bereits mit dem neuen Antriebskonzept ausgeliefert, das als Einzelantrieb bereits im Juni dieses Jahres vorgestellt wurde. Neben einer serienmäßigen sechspoligen NEM651-Schnittstelle werden nun auch zwei Motorisierungen, Standard oder Glockenanker, ab Werk angeboten. Der Vierwagenzug kostet mit Antrieb 320,00 Euro, als Standmodell 280,00, und das Upgrade mit Glockenmotor 49,00 Euro.



Glockenantrieb für HK

© Halling Modelle