



Für weitere Streckenverlängerungen im Netz der Berliner U-Bahn wurden im August/September 1972 28 Doppeltriebwagen der Serie F 74 bestellt. Der erste Doppelwagen – Wagennummer 2500/2501 – ist als Prototyp im Oktober 1973 ausgeliefert worden; die Auslieferung der Serie begann im Frühjahr 1974 und wird im Sommer 1975 abgeschlossen sein.

Den wagenbaulichen Teil liefert ORENSTEIN & KOPPEL AG, Berlin, AEG-TELEFUNKEN die Stark- und Steuerstromausrüstung. Es wird eine Weiterentwicklung des bewährten Leichtbauschaltwerkes mit Scheibenläufermotor und optimal angepaßtem elektronischen Kontrollgerät (Fahrregler in INTERMAS-Einschubtechnik) von AEG-TELEFUNKEN verwendet.

Der Klauenpolgenerator des Umformers hat zwei getrennte Wicklungen; eine für die Ladung der Batterie und eine andere (220 V, 100 Hz) für die Versorgung der Leuchtstofflampen.

Die Anfahr- und Bremswiderstände aus hochwarmfestem Bandmaterial sind in Einschubtechnik ausgeführt und haben sich bereits bei den U-Bahnen in München und Nürnberg bewährt.

Eine kombinierte Heizungs- und Belüftungsanlage sorgt zu jeder Jahreszeit für angenehme Temperatur im Fahrgastraum.

Nennspannung	750 V
Fahrmotoren	4
Angetriebene Achsen	8
Motorstundenleistung	135 kW
Stundenstrom bei 1030 U/min, 70 % EG	200 A
Höchste Betriebsdrehzahl	2800 U/min
Steuerung	Nockenschaltwerk mit elektromotorischem Antrieb und elektronischem Fahrregler
Fahrschaltung	Reihen-Parallelschaltung 17 Serienstufen 15 Parallelstufen 3 Shuntstufen
Bremsschaltung	fremderregte Widerstandsbremse mit zwei getrennten Kreisen 12 Bremsstufen
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Wagenlänge über Blech	15 700 mm
Länge eines Doppelwagens über Kupplungen	32 100 mm
Wagenbreite über Blech	2 650 mm
Wagenhöhe ü. SO	3 425 mm
Fußbodenhöhe	1 050 mm
Drehgestell-Mittenabstand	9 500 mm
Achsstand	1 900 mm
Raddurchmesser (neu)	850 mm
Achsanordnung	B' B' + B' B'
Spurweite	1 435 mm
Leergewicht des Doppelwagens	38,2 t
Sitzplätze je Doppeltriebwagen	76
Stehplätze je Doppeltriebwagen	318
Fahrerplätze	2
Gesamtplatzzahl	396