



①



②

- ① KVB #2018 (Margaretastraße)
- ② KVB #2116 (Im Weidenbruch)
- ③ SSB #8371 (Deutsche Telekom)
- ④ SWB #9352, #7653 (Konrad-Adenauer-Platz)

stattfind. Technische Verbesserungen ermöglichten unter anderem eine Reduzierung des Fahrzeuggewichts. Bei den Kölner 2100ern wurden inzwischen die Türen durch Neukonstruktionen ausgetauscht. Alle bis 1985 gelieferten Wagen haben Schaltwerksteuerung. Mit Ausnahme einer Teilserie der Kölner 2000er mit abweichender Getriebebauart für 80 km/h beträgt die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h.

Ende der achtziger Jahre vollzog Köln mit der zwischen 1987 und 1992 ausgelieferten Reihe 2200 den Schwenk zum Drehstromantrieb. Diese Wagen weisen nur einen Führerstand auf und können deshalb nur im Zugverband fahren. Zehn Wagen stammen von der Berliner Waggon-Union, alle anderen B-Wagen fertigte Duewag. Mit den Berliner Fahrzeugen war man nicht sonderlich zufrieden, so dass Nachbestellungen unterblieben. Zwischen 1995 und 1996 folgte die technisch gleichartige Reihe 2300, welche aber wieder zwei Führerstände aufweist. Alle Wagen der Serien 2200 und 2300 haben gegenüber den älteren Fahrzeugen abweichende Türentechnik und geänderte Getriebeübersetzung für 80 km/h, um im städtischen Verkehr mit kurzen Haltestellenabständen eine bessere Beschleunigung zu erreichen. Ebenso besitzen die Fahrzeuge keine ausfahrbare untere Trittstufe sondern nur noch Klapptritte, sie benötigen daher mindestens 35 cm hohe Bahnsteige. In Bonn sträubte man sich Anfang der neunziger Jahre gegen die Bestellung von Drehstromfahrzeugen, da man eine möglichst weitreichende Kompatibilität der Wagen erhalten wollte. Da aber



③



④