

Łukasz Stefańczyk

Testy tramwaju M8S w Łodzi

W czerwcu bieżącego roku sprowadzono z Essen do Łodzi na testy eksploatacyjne wagon tramwajowy typu M8S. Choć sam pojazd liczy sobie prawie 30 lat, to wieloma rozwiązaniami technicznymi dorównuje, a nierzadko przewyższa nowszy tabor tramwajowy produkcji polskiej.

Wagony serii M/N

W połowie lat 70. ubiegłego stulecia w zakładach Duewag w Dueseldorfie rozpoczęto produkcję wagonów generacji M/N, które zastąpiły na liniach montażowych zastłużoną serię GT. Przyjęta nomenklatura nazewnictwa jest jasna i czytelna. Oznaczenie typu ma informację o szerokości toru, liczbie osi i rodzaju sterowania. Jeśli chodzi o rozstaw, to N oznacza normalny (Normalspur), a M – metrowy (Meterspur). Wagony wytwarzano w wersjach sześciociosowej (głównie) ośmioosiowej. Początkowo produkowano pojazdy ze sterowaniem stycznikowym (litera S w oznaczeniu), następnie elektronicznym – czoperowym (C) i na prąd trójfazowy (D – Drehstrom). Tramwaje wykonywano głównie w wersji dwukierunkowej.

W latach 1975–1992 łącznie zbudowano 380 wagonów serii M/N dla jedenastu miast niemieckich (Augsburga, Bielefeld, Bochum, Dortmundu, Essen, Heidelbergu, Kassel, Krefeld, Moguncji, Muelheim i Norymbergi), a także dla szwajcarskiej Genewy oraz Linzu i Grazu w Austrii. Do dnia dzisiejszego zdecydowana większość tego taboru nadal znajduje się w eksploatacji, gdyż dopiero najstarsze egzemplarze kończą przewidywane przez producenta 30 lat. Niektóre przedsiębiorstwa wprowadzały drobne modyfikacje podczas remontów w eksploatowanych przez siebie wagonach, jak np. dostosowanie wejść do wysokich peronów, czy przeróbka na wozy jednokierunkowe. W Norymberdze i Muelheim zdecydowano się na poważniejszą innowację, jaką było dodanie do wagonu niskopodłogowego modułu.

Przedsiębiorstwo Essener Verkehrs AG w latach 1975–1990 zakupiło 76 wagonów serii M8, które trafiły do Essen w pięciu dostawach. Pierwsza partia 21 wagonów, wyprodukowana w latach 1975–1976, miała sterowanie stycznikowe, a co za tym idzie oznaczenie M8S (numery inwentarzowe 1001–1021). Pozostałe wagony zbudowane dla Essen mają sterowanie czoperowe (typ M8C). W połowie lat 80. XX w. w dwudziestu pojazdach, dostarczonych w latach 1980–1983, przebudowano wejścia, przystosowując pojazdy do wysokich peronów.

Pierwszym M8S, który wycofano z eksploatacji był wagon 1009, a miało to związek z jego pożarem na przełomie lat 70. i 80. ubiegłego stulecia. Poważne zmiany liczby wagonów tej serii w Essen nastąpiły dopiero na początku obecnego tysiąclecia po dostawach 34 niskopodłogowych wagonów M8D-NF (numery inw. 2501–2534) wyprodukowanych przez koncern Bombardiera. W latach 2000–2003 wycofano z eksploatacji w zamian wszystkie wagony M8S, z czego dwa (1001 i 1002) skasowano, a trzy (1010^{II}, 1014 i 1020) w latach 2002–2004 sprzedano do Muelheim, gdzie nadal są w eksploatacji z numerami bocznymi 268–270.

Pod koniec 2003 r., w związku z częstymi awariami nowych wagonów M8D-NF, dość niespodziewanie do ruchu pasażerskiego



Fot. 1. Testowany przez Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o. wagon M8S z Essen w Konstancynie Łódzkim (14.10.2005 r.)
Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 2. M6S – wersja sześciociosowa wagonu generacji M/N o długości 19,7 m (Bochum, marzec 1999 r.)
Fot. Stefan von Mach



Fot. 3. Tramwaje M8C wyprodukowane w połowie lat 80. XX w. dla Augsburga charakteryzują się dodatkową parą drzwi w środkowym module (16.10.1998 r.)
Fot. Stefan von Mach



Fot. 4. Wagon M8C w Bielefeld z wejściami przystosowanymi do wysokich peronów (12.09.1999 r.)
Fot. Stefan von Mach



Fot. 5. Norymberski N8S-NF powstały po dodaniu w 1992 r. środkowego modułu niskopodłogowego do wagonu typu N6S; podobne rozwiązanie wprowadzono kilka lat później w tramwajach w Muelheim (1.05.1999 r.)
Fot. Stefan von Mach

go powróciły M8S: 1006, 1008, 1012, 1015, 1016, 1018 i 1019. Ostatecznie wycofano je z eksploatacji dopiero w połowie 2004 r. Aktualnie 12 wagonów M8S jest wystawionych na sprzedaż. Pomimo formalnego odstawienia, utrzymywane są w ciągłej gotowości, tak, że mogą w rezerwie wyjechać na linię. Ostatnie remonty kapitalne przeprowadzono w nich w latach 1992–1995. Wszystkie wagony czopkowe M8C nadal są eksploatowane.

Dlaczego testy?

Większość przedsiębiorstw eksploatujących tabor tramwajowy w Polsce stoi przed koniecznością jego pilnej wymiany. Doświadczenia ostatnich lat pokazują, iż nie stać jeszcze polskich miast na systematyczne zakupy nowego taboru niskopodłogowego wysokiej klasy. Po krótkich seriach dochodzi do zadyszki finansowej, czego chyba najlepszym przykładem jest MPK-Łódź Sp. z o.o. Ponadto nowe tramwaje, tworzone niejako „na miarę”, siłą rzeczy często przechodzą „choroby wieku dziecięcego”. Okazuje się nawet, że zakupienie, wydawałoby się najbardziej sprawdzonej konstrukcji wśród aktualnie produkowanych na świecie, również nie gwarantuje sukcesu. Dotkliwie przekonano się o tym poznańskie

MPK, które po ujawnieniu wady konstrukcyjnej toczy boje z producentem tramwajów Combino.

Alternatywnym wyjściem w tej sytuacji jest gruntowna modernizacja posiadanego taboru i/lub zakup tramwajów używanych – wiekowych, ale sprawdzonych. W szczególności trudnej sytuacji są małe przedsiębiorstwa, tak jak ma to miejsce w Łodzi, gdzie oprócz dużej spółki MPK-Łódź funkcjonują dwie małe, obsługujące po jednej linii. Są to Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o. i Międzygminna Komunikacja Tramwajowa Sp. z o.o., posiadające tabor, którego średnia wieku przekracza 30 lat. Obie firmy od pewnego czasu starają się nabyć tramwaje używane, lecz jak dotychczas tylko pierwsza z nich zdecydowała się sprowadzić na testy eksploatacyjne wagon, którego typ planuje zakupić.

Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o. to najmniejszy przewoźnik tramwajowy w Polsce, który rozpoczął działalność 1 lutego 1994 r. Spółka ta jest ulokowana w obiektach dawnego Zakładu Komunikacji Tramwajowej nr 4 przy ul. Konstanyńowskiej w Łodzi, należącego wcześniej do MPK Łódź. Udziałowcami TP są gminy Łódź, Konstanyńów Łódzki i Lutomiernsk, na których terenie przebiega obsługiwana przez spółkę linia. Obecnie firma posiada dziewięć czynnych wagonów 803N z lat 1973–1974 oraz dwa GT6 z lat 1957 i 1960, które wraz z sześcioma innymi zostały sprowadzone do Łodzi w 1990 r. z Bielefeld. Odziedziczony po MPK tabor obsługuje 24,2-kilometrową linię 43 z Łodzi do małej miejscowości Lutomiernsk za Konstanyńowem Łódzkim.

Do samego Lutomiernska tramwaj dojeżdża jednak tylko co godzinę, a główne potoki pasażerskie występują na odcinku Łódź (Stoki) – Konstanyńów Łódzki (16,48 km) i tu tramwaje kursują z największą częstotliwością – średnio co 17 min w szczycie komunikacyjnym. Dzięki dodatkowym, najkrótszym kursom między szczytami na odcinku Stoki – Zdrowie (oznaczenie 43bis z czerwonym tłem tablicy informacyjnej na pojazdach), ta zadowalająca częstotliwość na terenie Łodzi utrzymywana jest przez większą część dnia. Pętle Stoki i Zdrowie znajdują się na przeciwnych krańcach miasta, tak więc na terenie Łodzi linia obsługiwana przez TP spełnia funkcję normalnej linii miejskiej (dawna linia nr 17).

Na całej trasie ze Stoków do Lutomiernska znajduje się 45 przystanków, a przejazd zajmuje 74 min. W dni powszednie linię



Fot. 6. Obecny tabor spółki Tramwaje Podmiejskie wymaga natychmiastowej wymiany; wiekowe wagony 803N 5 i GT6 42 w zajezdni Brus (7.10.2005 r.)
Fot. Ł. Stefańczyk



Rys. 1. Schemat torowy linii nr 43

Rys. M. Stiasny



Fot. 7. Niemal cały podmiejski odcinek linii obsługiwanej przez TP biegnie wzdłuż drogi krajowej nr 710 prowadzącej do Szadku, a dalej do Warty; 803N 1 zmierza w kierunku Łodzi (5.06.2005 r.)

Fot. W. Dębski



Fot. 8. 803N 3 na malowniczym odcinku trasy w miejscowości Kazimierz koło Lutomierska (17.04.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk

nr 43/43bis obsługuje 9 pociągów, a wolne – 5. Niemal 15-kilometrowy odcinek Zdrowie – Lutomiersk jest jednotorowy z siedmioma mijankami. Na całej trasie obowiązuje taryfa czasowa, przy czym w granicach administracyjnych Łodzi – lokalnego transportu zbiorowego w mieście, a na pozostałej trasie – bilety TP.

Prowadzone przez prezesa Zarządu TP Sp. z o.o. – mgr. inż. Bogdana Rynkiewicza działania, zmierzające do wymiany wyeksploatowanego taboru, zaowocowały sprowadzeniem w czerwcu z Essen na trzymiesięczne testy eksploatacyjne wagonu M8S. Wybór padł na wóz nr 1012, który tak jak zdecydowana większość wagonów stycznikowych dla Essener Verkehrs AG został wyprodukowany w 1976 r. Koncepcja spółki jest jasna – całkowita wymiana taboru. Planuje się zakup dwunastu wagonów, czyli dokładnie tyle, ile zaofiarowano do sprzedaży w Essen, co pozwoliłoby na całkowite wycofanie wyeksploatowanego taboru 803N i GT6, z zachowaniem bezpiecznej rezerwy. Tak drastyczne posunięcie niesie ze sobą niebezpieczeństwo zakupienia tramwajów nie nadających się do lokalnych warunków, zwłaszcza, że wagony generacji M/N jak dotąd nie były jeszcze eksploatowane w Polsce. Stąd decyzja o wypożyczeniu jednego z wagonów.

Umowa podpisana między TP a firmą pośredniczącą w całej operacji zakłada, iż jedyne koszty jakie łódzka spółka będzie musiała pokryć, to cena transportu w jedną stronę. Gdyby wagon nie został ostatecznie zakupiony, za transport w drogę powrotną zapłaciłaby strona niemiecka.



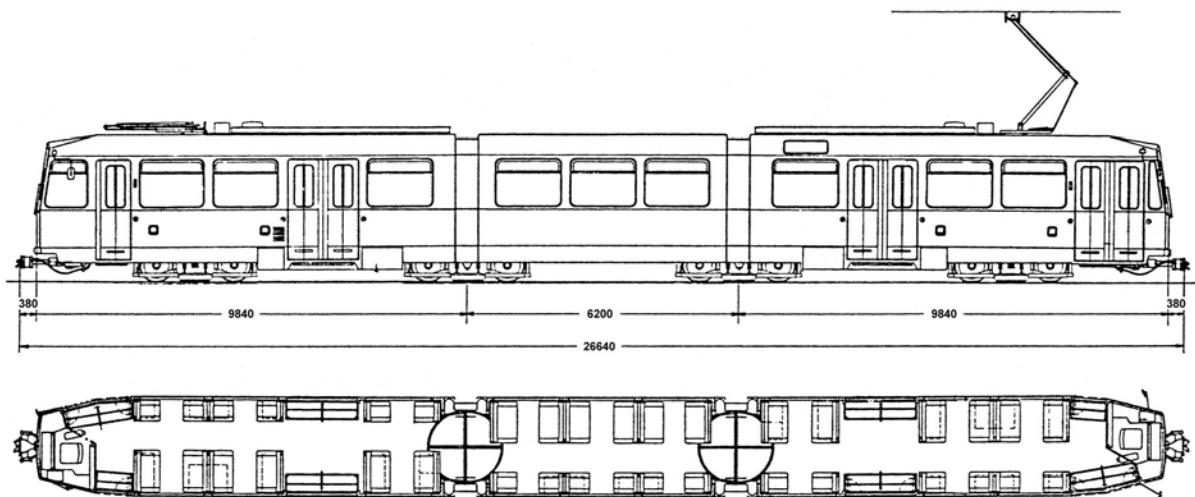
Fot. 9. Załadunek wagonu M8S 1012 w Essen przed wyjazdem w podróż do Łodzi (13.09.2005 r.)

Fot. M. Lehmann

Tramwaj M8S 1012 po dwudniowej podróży dotarł do Łodzi 15 czerwca 2005 r. tuż przed godziną 23.00 na niskopodwozowej lawecie firmy Kuebler Spedition – tej samej, na której dostarczano Cityrunnery. O godzinie 0.30 tramwaj ściągnięto na tor przed zajezdnią Brus, a następnie odholowano do hali. Zgodnie z umową rozpoczęcie eksploatacji zaplanowano na 1 lipca 2005 r.

Budowa i eksploatacja

Dwukierunkowy wagon M8S przeznaczony jest zarówno do obsługi klasycznych sieci tramwajowych, jak również systemów na-



Rys. 2. Schemat wagonu M8S



Fot. 10. M8S na pętli Radiostacja (14.09.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 11. Wnętrze wagonu z charakterystycznym układem siedzeń przypomina jednostkę elektryczną

Fot. Ł. Stefańczyk

ziemnych i podziemnych z podwyższonymi peronami. Pojazd przy złożonych sprzęgach ma niespełna 26 m i składa się z trzech modułów połączonych dwoma przegubami, z czego pierwszy i ostatni są jednakowe. Szerokość podłogi wynosi 2,3 m, czyli o 10 cm mniej niż w wagonach 803N i 805N. Mimo zaawansowanego wieku, tramwaj ma w miarę nowoczesną sylwetkę, a duże szyby czołowe nadają mu lekkości.

Pojazd napędzany jest dwoma silnikami o mocy 150 kW, które umieszczono na skrajnych wózkach jezdnych. Pozostałe wózki są toczne. Silniki połączono z dwiema przekładniami elastycznie zawieszonymi na osiach. Producentami wyposażenia elektrycznego są firmy Siemens AG i BBC-Mannheim. Tramwaj wyposażony jest w hamulce elektromagnetyczne, tarczowe i szynowe, nie zaś szczełkowych, znanych z polskich wagonów.

Podobnie, jak w pociągu na pasażerów czekają miękkie siedziska umieszczone naprzeciwko siebie – z jednej strony podwójne, a z drugiej pojedyncze, na których może podróżować 54 pasażerów. Według normy 4 os./m² pojazd może zabrać 86 pasażerów. Wrażenie przebywania w pojeździe kolejowym potęgują małe stoliki pod oknami. Wygodne przejście między siedzeniami wynosi 63 cm. Uchylne okna i dobry system wentylacji sprawiają, że w wagonie nie jest gorąco, o czym można było w Łodzi przekonać się latem. Ogrzewanie zapewniają dmuchawy umieszczone pod siedzeniami, lecz ich wydajność mogłaby dopiero skonfrontować eksploatacja w okresie zimowym.

Podłoga pojazdu znajduje się na wysokości 88 cm, a poziome wejścia 46–48 cm od główki szyny. Dodatkowy stopień, wysuwany po otwarciu drzwi 24 cm poza obrys wagonu, pozwala obniżyć wejście na wysokość 25 cm od główki szyny. Tramwaj wyposażony jest w sześć drzwi o szerokości 1360 mm i dwoje o połowę węższych. Wszystkie zlokalizowane są w skrajnych modułach. Drzwi mogą być otwierane przez motorniczego lub uruchamiane przyciskiem przez pasażerów. Przytrzaśnięciu zapobiega fotokomórka i blokada uruchamiana poprzez stanięcie na stopniu.

Obie kabiny motorniczego są w pełni wygradzone, a przyciski na pulpicie czytelne i dobrze rozmieszczone. Motorniczy prowadzi tramwaj za pomocą ręcznego zadajnika jazdy. Wygodny fotel, dobra widoczność i wentylacja wpływają pozytywnie na komfort pracy. Ponadto przednia szyba wyposażona jest w spryskiwacz, a dużym udogodnieniem są elektryczne sterowane lusterka. Kabina wyposażona jest również w mikrofon, dzięki czemu prowadzący pojazd może przekazywać komunikaty dla pasażerów. Ciekawostką są, niezastąpione w sezonie jesienno-zimowym, pneumatyczne piasecznice uruchamiające się i odpowiednio dozujące piasek w razie poślizgu kół. Umieszczone pod siedzeniami zbiorniki na piasek mogą być uzupełniane zarówno z wnętrza, jak i z zewnątrz pojazdu.



Fot. 12. Wózek napędowy wagonu M8S widziany od spodu; uwagę zwraca ogromny silnik, dobrze widoczne są również obie przekładnie, hamulce szynowe oraz dysze piasecznic przy kołach

Fot. Ł. Stefańczyk

Tramwaj wyposażony jest w automatycznie składane sprzęgi z głowicą Alberta (część wystawionych na sprzedaż w Essen M8S ma sprzęgi samoczynne Scharfenberga).

System informacji pasażerskiej składa się z czterech podświetlanych kaset z elektrycznie przewijaną rolką, umieszczonych w skrajnych modułach (z przodu i boku). Przed wprowadzeniem wagonu do ruchu w Łodzi zamontowano taśmy z lokalnymi nazwami przystanków docelowych oraz oznaczeniem linii – 43 i 43bis. Pod ostoną jednego z mechanizmów drzwiowych znajdują się liczniki przejechanych kilometrów dla obu kierunków, które na dzień 1 listopada 2005 r. wskazują po 411 i 459 tys. km, co daje łączny przebieg wagonu 870 tys. km, z czego niespełna 10 tys. podczas testów w Polsce.

Parametry techniczne wagonu M8S

Długość ze sprzęgami	26,64 m
Długość bez sprzęgów	25,88 m
Wysokość (od głowki szyny)	3,28 m
Szerokość	2,30 m
Wysokość podłogi	0,88 m
Liczba silników	2
Liczba osi	8
Układ osi	B'2'2'B
Moc godzinna silników	150 kW
Prędkość maksymalna	70 km/h
Liczba miejsc siedzących	54
Liczba miejsc stojących (4 os./m ²)	86
Masa	34,5 t
Odbierak prądu	jednoramienny

Zanim tramwaj wprowadzono do eksploatacji w Łodzi, konieczne było przede wszystkim odwrócenie biegunowości zasilania, zamontowanie odbieraka prądu, który na czas transportu został zdemontowany i umieszczony wewnątrz pojazdu, czy dostosowa-



Fot. 13. Przestronne kabiny dla motorniczych z czytelnymi wskaźnikami, wygodnym fotelem, dobrą widocznością i wentylacją, zapewniają prowadzącym pojazd duży komfort pracy

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 14. Wysuwany stopień bardzo ułatwia wsiadanie

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 15. Mimo różnicy jedynie dwóch lat w dacie produkcji zarówno w wyglądzie, jak i zastosowanych technologiach tramwaje 803N i M8S dzieli przepaść (3.07.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk

nie opóźnienia czuwaka do wymagań IGPIM. Do obsługi tramwaju przeszkolono ośmiu motorniczych.

Pierwszą jazdę próbną przeprowadzono z zajezdni Brus do Konstantynowa Łódzkiego 27 czerwca. Następnego dnia w nocy



Fot. 16. Nocna próbna jazda wagonu M8S na ulicach Łodzi przed rozpoczęciem jazd testowych z pasażerami (Pl. Wolności; 28.06.2005 r.).

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 17. Najczarniejszy dzień jazd próbnych „esseńczyka” – pierwsze wykolejenie w Konstancynie Łódzkim (4.07.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 18. Hala zajezdni Brus wypełniona tramwajami po wieczornych zjazdach (16.06.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk

odbyła się kolejna jazda testowa na trasie Brus – Radiostacja (tu tymczasowo kończyły w Łodzi trasę tramwaje linii 43/43bis podczas remontu torowiska na ul. Pomorskiej, który zakończył się 29 października) – Lutomiersk – Brus. Pewnym utrudnieniem okazały się szersze o 1,5 cm od stosowanych w polskich wagonach powierzchnie toczne obręczy kół, które na torowiskach wspólnych z jezdnią szlifowały bruk. Wystarczył jednak jeden przejazd tramwaju po trasie, aby problem zniknął.

Ponieważ wszystkie próby wagon przeszedł pomyślnie, zdecydowano o wprowadzeniu go do ruchu liniowego od 1 lipca. Tramwaj wystawiono wtedy na linii 43bis na jednorazowy przejazd po całej trasie. O 17.10 wyjechał z zajezdni do Konstancynowa, stamtąd przejechał do Radiostacji, po czym zjechał do zajezdni. Od następnego dnia „esseńczyk” kursował już przez cały dzień, zaliczając również linię 43 i Lutomiersk. Tramwaj przypisano do stałych brygad – w dniu powszednim trzeciej, a w weekendy – drugiej, dzięki czemu jego odjazdy można było zaznaczyć w rozkładach na trasie przejazdu. Jak się później okazało, były to miłe złego początki. Pomyślna eksploatacja wagonu trwała bowiem tylko do 4 lipca. Tego dnia w Konstancynowie podczas zjazdu z mijanki wykolejeniu uległ ostatni wózek jezdny, a tramwaj uderzył w słup trakcyjny. W wagonie oprócz zarysowanych blach, wybita została jedna z bocznych szyb oraz uszkodzeniu uległ pantograf. Co gorsza, poważnie ranny został jeden z pasażerów. Powołana później komisja wypadkowa wykluczyła zarówno awarię tramwaju, jak i wadę torowiska. Najprawdopodobniej więc winę za spowodowanie wykolejenia ponosi motorniczy, który przejechał przez rozjazd ze zbyt dużą prędkością, o czym może świadczyć fakt, że wagon został zatrzymany po 18 m od miejsca wykolejenia. Z pewnością nie bez znaczenia była również nie najnowsza zwrotnica jednoiglicowa, na której doszło do wykolejenia. Wypadek poskutkował ponad trzytygodniowym wycofaniem M8S z eksploatacji. W tym czasie został naprawiony i uruchomiony ponownie przez spółkę TP, a na trasę powrócił 28 lipca.

Oprócz dużej pojemności, w tym niemal dwukrotnie większej liczby miejsc siedzących, niż w wagonach 803N, chyba najistotniejszą zaletą M8S okazała się jego dwukierunkowość. Dzięki temu na wszystkich przystankach na podmiejskim odcinku trasy, gdzie normalnie pasażerowie wysiadaliby wprost na jezdnię, otwierane są wyłącznie drzwi z lewej strony. Ponadto prowadzący wagon nie muszą korzystać z trójkąta manewrowego w Konstancynowie, a w razie awarii innego pociągu na odcinku jednotorowym, tramwaj nie utknie w zatorze.

Okazało się również, że wagon M8S wymaga mniejszego nakładu pracy podczas utrzymania technicznego, niż obecny tabor TP. Przykładowo regulacja hamulców wykonywana jest raz w tygodniu, a w wagonach 803N – codziennie. Wygodny jest również dostęp do aparatury przez boczne kłapy. Niestety, 26 sierpnia doszło do drugiego wykolejenia w tym samym miejscu co poprzednio. Tym razem jednak tramwaj i pasażerowie wyszli ze zdarzenia bez szwanku i po trzydniowej przerwie M8S powrócił do eksploatacji. 10 września miejscowe stowarzyszenie – Klub Miłośników Starych Tramwajów zorganizowało wspólnie z przewoźnikiem przejazd wagonem po wielu trasach łódzkiej sieci tramwajowej, a nawet do Zgierza. Dziewięciogodzinna przejażdżka, która odbyła się bez jakichkolwiek usterek, tylko potwierdziła, że tramwaj sprawdza się na łódzkich – nie najlepszych – torach, a wykolejenia, które miały miejsce w Konstancynowie, można nazwać jedynie „wypadkiem przy pracy”.



Fot. 19. Przystanek na granicy Konstąntynowa Łódzkiego i Łodzi to również granica strefy taryfowej; dzięki otwieraniu drzwi z lewej strony, pasażerowie bezpiecznie wsiadają do wagonu (14.09.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk

Przed nocnym przejazdem, z inicjatywy autora tego artykułu, zmieniono numer taborowy wagonu z 1012 na tymczasowy łódzki – 51 oraz naklejono herby Łodzi na burtach. Gdyby spółka TP zakupiła wagony M8S, to egzemplarz ten pozostałby w Łodzi, a następne otrzymałyby numery kolejne. Jak się okazuje, żółto-niebieskie wagony esseńskie można niewielkim kosztem upodobnić do łódzkich barw, poprzez przemalowanie niebieskich pasków na kolor czerwony. Jedynie z przyczyn technicznych przed nocną imprezą udało się zmienić kolor tylko dolnego paska.

Pod koniec września awarii uległa przetwornica i od tego czasu wagon nie jeździ, w związku z przedłużającym się terminem dostawy nowej przetwornicy. To tak naprawdę jedyna poważniejsza usterka tramwaju i chyba dość przypadkowa, nie licząc oczywiście wykolejeń.

Planowane do końca września testy, z inicjatywy TP zostały wstępnie przedłużone o dwa miesiące, aby sprawdzić tramwaj również podczas jesiennej aury. Możliwe, że jazdy próbne potrwają jeszcze dłużej. O tym czy tramwaj zostanie zakupiony przez TP zdecydują przede wszystkim wyniki testów, choć już dziś wiadomo, że pojazd się sprawdził i jest pozytywnie odbierany zarówno przez motorniczych, jak i obsługę serwisową.

M8S zyskał również przychylność pasażerów, dzięki stabilnej i cichej jeździe oraz przestronnemu i wyposażonemu w dużą liczbę wygodnych miejsc siedzących wewnątrz. Tak naprawdę jedyną, choć fundamentalną przeszkodą jest trudna sytuacja finansowa spółki TP, która powoduje, że zakup wagonów mógłby zostać zrealizowany jedynie po zasięgnięciu długoletniego kredytu lub przy zastosowaniu innej formy finansowania, jak np. leasingu. Na to potrzebne są decyzje Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Wspólników, które dotychczas nie zapadły. Zakupienie dwunastu wagonów M8S byłoby krokiem przełomowym w historii spółki Tramwaje Podmiejskie. Pozwoliłoby na zdecydowane podniesienie poziomu wykonywanych usług przewozowych oraz oddalenie problemu niedostatków taborowych na co najmniej kilka lat. Niezależnie od tego, czy wagony esseńskie zostaną zakupione przez TP, inne przedsiębiorstwa tramwajowe w Polsce otrzymały sygnał, że zakup używanego taboru w Niemczech nie musi być jednoznaczny ze sprowadzaniem 40–50 letnich tramwajów serii GT. Osiągalna staje się generacja wagonów M/N, mogąca śmiało konkurować z taborem 105N, dzięki wyższemu zaawansowaniu technologicznemu i podobnemu okresowi eksploatacji.



Fot. 20. M8S na malowniczym moście na Nerze w Lutomiernsku (11.10.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 21. Przystanek końcowy w prowincjonalnym Lutomiernsku (11.10.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Fot. 22. Testy M8S i rozpoczynający jazdy próbne wagon 805Na ze zmodernizowaną ścianą czołową i aparaturą na prąd zmienny ZEP Enika na pętli Radiostacja (7.09.2005 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk

