

the Club MFTrain



Plataformas "Lails" Transfesa

ÍNDICE

PLATAFORMA
ARTICULADA
Lails DE TRANSFESA

3

5 EL MODELO
REAL

² LAS PRIMERAS
Lailps/Lails TIPO
SNAV 74-76

5

9 PLATAFORMAS
Lailps/Lails TIPO
SNAV 78 Y POSTERIORES

LAS PLATAFORMAS
000 DE TRANSFESA

11

EL RESTO
DE LA SERIE
Lails DE TRANSFESA

13

15 LA PLATAFORMA
Lails DE TRANSFESA
EX. AUSILIARE

CAMBIO DE LONAS
PARA LAS Lails DE
TRANSFESA

18

20 LA PLATAFORMA
Lails DE TRANSFESA
SERIE 421-5

RESUMEN
DE LA HISTORIA

22

23 EL FINAL
DE LAS PLATAFORMAS
Lails

25 COMPOSICIONES
Y CIRCULACIONES

COMPOSICIONES
RECOMENDABLES

36

40 REF. EXCLUSIVAS
PARA PIRATA MODELS

REF. EXCLUSIVAS
PARA LEMKE Y HOBBY66

43

44 REF. EXCLUSIVAS
PARA HOBBY66

AGRADECIMIENTOS

46

PLATAFORMA ARTICULADA "Lails" TRANSFESA

Hablar de las plataformas tipo "Lails" de TRANSFESA y de sus circulaciones en España es hablar de uno de los vagones más emblemáticos de esta compañía. Esta afirmación no es sólo debida a las propias características técnicas del vagón, las cuales detallaremos en este artículo, sino también a su interesante y no muy conocida historia. Historia que intentaremos detallar a lo largo de las presentes líneas, donde también daremos detalles acerca de diversas composiciones en las que se incluían estas plataformas de TRANSFESA tipo "Lails".

La aparición en la escala N de las nuevas referencias MFTrain N34061, N34062, N34063 y N34064 servirán de telón de fondo de este artículo.



Plataforma "Lails" de TRANSFESA (Años 80, Foto: Transfesa)



Ref: N33061

Lails 24 87 420 7 019-1

Época: IV



Ref: N33062 - Envejecida

Lails 24 87 420 7 054-8

Época: IV



Ref: N33063

Lails 24 87 420 7 022-5

Época: IV/V

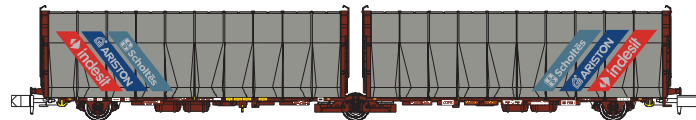
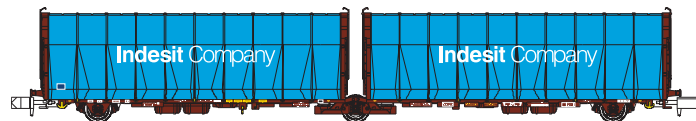
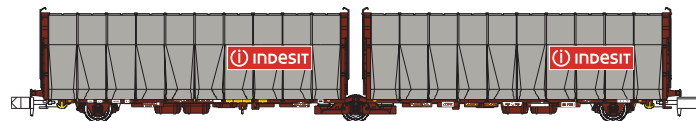
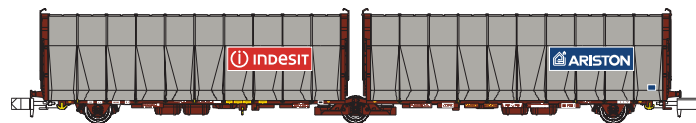
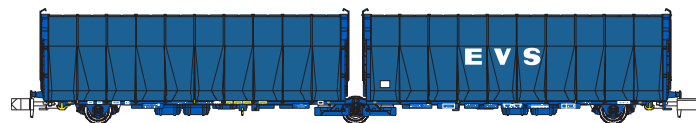
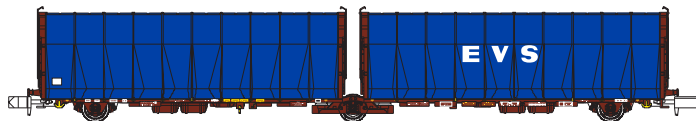
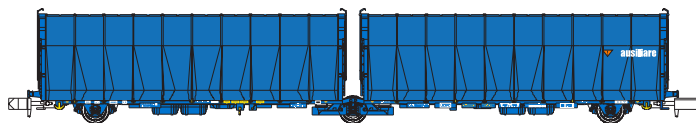


Ref: N33064

Lails 24 87 420 7 034-0

Época: IV/V

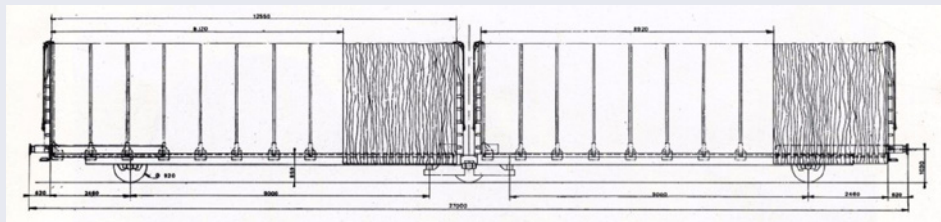
Antes de comenzar, es necesario precisar que este vagón ha tenido otras variantes y decoraciones en Europa. Muchas de estas versiones europeas han sido fabricadas por MFTrain en exclusiva para varios distribuidores europeos, pero NO son el objeto principal de estas líneas. Mostraremos estas otras versiones al final del presente artículo, a modo de Anexo. De este modo, dejaremos así constancia de estas otras versiones europeas fabricadas a escala N por MFTrain.



EL MODELO REAL PLATAFORMAS "Lails" de TRANSFESA

Como se ha comentado anteriormente, la historia de estas plataformas "Lails" es sin duda interesante desde un punto de vista histórico. No ha sido fácil recabar datos, pero con la ayuda de grandes expertos españoles y europeos en estos vagones hemos podido finalmente descubrir el origen de los mismos y su peculiar historia.

A primera vista es obvio que estamos hablando de una plataforma articulada de 3 ejes, con testereros fijos y lonas corredizas. En un principio pudiera parecer que se tratase de los "hermanos mayores" de vagones tipo bobinero de lonas, pero no es el caso. Las plataformas "Lails" son bastante anteriores a la aparición de bobineros de lonas en España. En realidad, las plataformas "Lails" objeto de estas líneas son vagones totalmente distintos y que han tenido usos indiscutiblemente diferentes a los de un vagón porta-bobinas. Si bien es verdad que el sistema de toldos corredizos ideado en Francia fue una



Esquema de la plataforma tipo Lails de Transfesa (Esquema: Transfesa)

novedad en España que se introdujo gracias precisamente a estas plataformas "Lails" de Transfesa.

LAS PRIMERAS Lailps / Lails TIPO SNAV 74-76 "CUELLO DE CISNE"

Estas plataformas sólo han estado matriculadas en la SNCF (caso de la empresa EVS y de Transfesa) y en la FS italiana (casos de Indesit y de Ausiliare), aunque sus tráficos se han desarrollado por todo el occidente del continente europeo. A pesar de tener todas ellas las mismas características



Plataformas "Lails" de TRANSFESA
SNAV 76 "cuello de cisne" en 1979
(Foto: Catálogo Fauvet Girel - SNAV)

y apariencia externa, con UIC de 1980 unas quedaron inscritas como "Lailps" de la serie 421 (las de EVS) y otras como "Lails" de la serie 420 (caso de Transfesa y las compañías italianas Indesit y Ausiliare).

L= Vagón plataforma especial con ejes independientes, de más de 12m de longitud útil, o de 22 a 27m de longitud útil en vagones articulados o compuestos, y de 25 a 30t. de carga máxima.

a= De 3 ejes o articulado.

i= De laterales móviles y testeros fijos.

l= Sin laterales.

p= Sin bordes (sólo empleado en el caso de las Lailps de EVS)

s= Velocidad máxima 100Km/h.

Estas plataformas fueron el resultado de un estudio realizado en 1974 por la compañía francesa EVS en colaboración con el fabricante de vagones SNAV (también francés) utilizando como base los chasis de plataformas porta-coches articuladas y de tres ejes tipo "Las" serie 045 9 (con UIC de 1972) / "Ladks" serie 421 9 (con UIC de 1980), fabricadas por SNAV.



Foto superior: Plataforma "Las" (UIC de 1972) serie 045 9 / "Ladks" (UIC de 1980) serie 421 9 (Foto: SNAV)

Foto inferior: Plataforma "Ladks" 43 71 421 9 052-2 E-SEMAT del Pool Ibérico Ferroviario, fotografiada en Octubre de 2005 (Foto: Javier López Ortega)



Referencia N33104: una de las 7 referencias de plataformas "Las / Ladks" de SEMAT / Pool Ibérico Ferroviario reproducidas a escala N por MFTrain.



A dichas plataformas "Las / Ladks" se les incorporaron testeros metálicos que contendrían la timonería de enclavamiento de las lonas corredizas, consiguiendo vagones ligeros y con gran superficie de suelo, preparados para cargas voluminosas que podían ser introducidas en dichas plataformas por sus costados y techos libres al ser desplazadas las lonas. Una vez cargadas y ancladas dichas lonas, la mercancía viajaba protegida.

En 1974 se fabricaron 21 plataformas de este tipo para la empresa francesa EVS que fueron inscritas en la SNCF con UIC de 1972 como "Laps" 21 87 043 9 000 a 020. Posteriormente, con UIC de 1980 pasaron a "Lailps" 23 87 421 6 001 a 020 (la 000 fue vendida a Transfesa en 1976).

Plataforma tipo Laps SNAV 74, fabricada para la empresa EVS (Foto: catálogo SNAV)



Ese mismo año 74, la compañía italiana Indesit encargó otras 20 plataformas idénticas a las EVS y fueron inscritas en la FS como "Las"

21 83 044 5 100 a 119 (y no Laps como las de EVS), posteriores Lails 23 83 420 7 8xx.

Plataforma tipo "Las" de INDESIT-SUD (Aarhus -Dinamarca-, Diciembre-1976, Foto: Per Topp Nielsen)



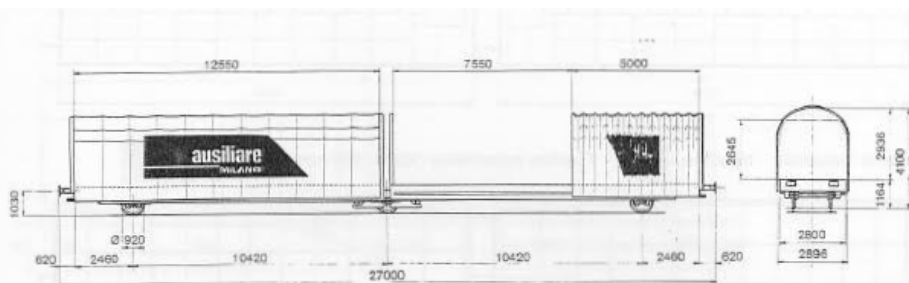
En 1976 Transfesa compró a EVS la "Laps" 21 87 043 9 000, como bien se ha comentado anteriormente. Esta plataforma 000 sirvió de prototipo para que SNAV pudiera desarrollar un modelo específico que debía incluir sistema de cambio de ejes. Esto dio origen a nuevas plataformas que exteriormente eran iguales a las anteriormente construidas para EVS e Indesit, pero que poseían además el plus de poder ser incluidas en circulaciones por la Península Ibérica. El encargo final de Transfesa consistió en 47 unidades.

Tras los citados encargos de EVS, Indesit y Transfesa, la compañía italiana Ausiliare SPA Milano realizó un pedido a SNAV de otras 40 plataformas de este tipo, que fueron inscritas en los ferrocarriles italianos FS como "Las" 21 83 044 5 1xx (posteriores "Lails" 23 83 420 7 8xx).

Exteriormente estas primeras "Lailps" EVS y Lails Indesit/Transfesa/Ausiliare eran idénticas y conocidas con el sobre-nombre de "cuello de cisne".



Cambio de ejes de una plataforma "Lails" de Transfesa en Hendaya (Foto: Transfesa)



Esquema de una de las plataformas Lails "cuello de cisne" de AUSILIARE-Milano.

PLATAFORMAS

TIPO "Lailps / Lails"

SNAV 78

Y POSTERIORES

Más tarde, en 1978, SNAV fabricó otras plataformas similares tipo "Lailps / Lails" para EVS y Ausiliare respectivamente, utilizando el chasis de los portacoches "Laeks" TA 378, que disponían de una mayor longitud. En algunos casos, este hecho supuso un paso atrás, quizás debido a un tema económico, como es el caso de esta "Lails" de Ausiliare. Foto superior derecha.

Otras presentaban los clavijeros (para las piezas sueltas de la estructura metálica de las lonas) en una caja situada en un testero en lugar del extremo del chasis, como es el caso de la fotografía inferior derecha.

Sin embargo, la mayoría de estas plataformas "Lailps" fabricadas para EVS y Lails para Ausiliare a partir de 1978 supusieron una mejora en diseño, especialmente en la timonería de anclaje de las lonas.

Plataforma "Lails" de Ausiliare SPA Milano. Se pueden apreciar los montantes desmontables en los laterales y las cajas (clavijeros) bajo los extremos del bastidor donde se guardaban estos montantes (Nykobing Falster -Dinamarca-, Enero-1991, Foto: Per Topp Nielsen)



Plataforma Lailis de Ausiliare SPA Milano, donde se puede apreciar la caja fija en el testero (Nykobing Falster -Dinamarca-, Noviembre-1984, Foto: Per Topp Nielsen)





10



A partir de los años 80, la empresa EVS alquiló y vendió muchas de estas plataformas "Lailps" a otras compañías europeas como ASG o Flumroc, pero conservaron sus matrículas SNCF.

Foto superior. Plataforma "Lailps" de EVS (Foto: EVS)

Foto inferior. Plataforma Lailps de AUSILIARE-MILANO (Foto: SNAV)

Plataforma "Lailps" 23 87 421 6 136 3 SNCF de
FLUMROC, ex. EVS (Strasbourg Cronenbourg
-Alemania-, Septiembre-1995, Foto: MarcS2,
Fuente: www.wagons-passion.fr)



LA PLATAFORMA 000 DE TRANSFESA

Una vez hecha esta introducción acerca del origen y variantes de las plataformas tipo "Lails", volvemos de nuevo al objeto principal de este artículo: las versiones de TRANSFESA.

Anteriormente se ha comentado que en 1976 Transfesa compró a EVS una de sus plataformas. Se trataba de la primera plataforma de este tipo matriculada en origen en la SNCF.

Era la "Laps" 21 87 043 9 000 y a la que Transfesa le adaptó el sistema

La plataforma Laps 24 87 043 9 000- SNAV 76 de
TRANSFESA, ex.EVS, recién fabricada (Foto: SNAV)

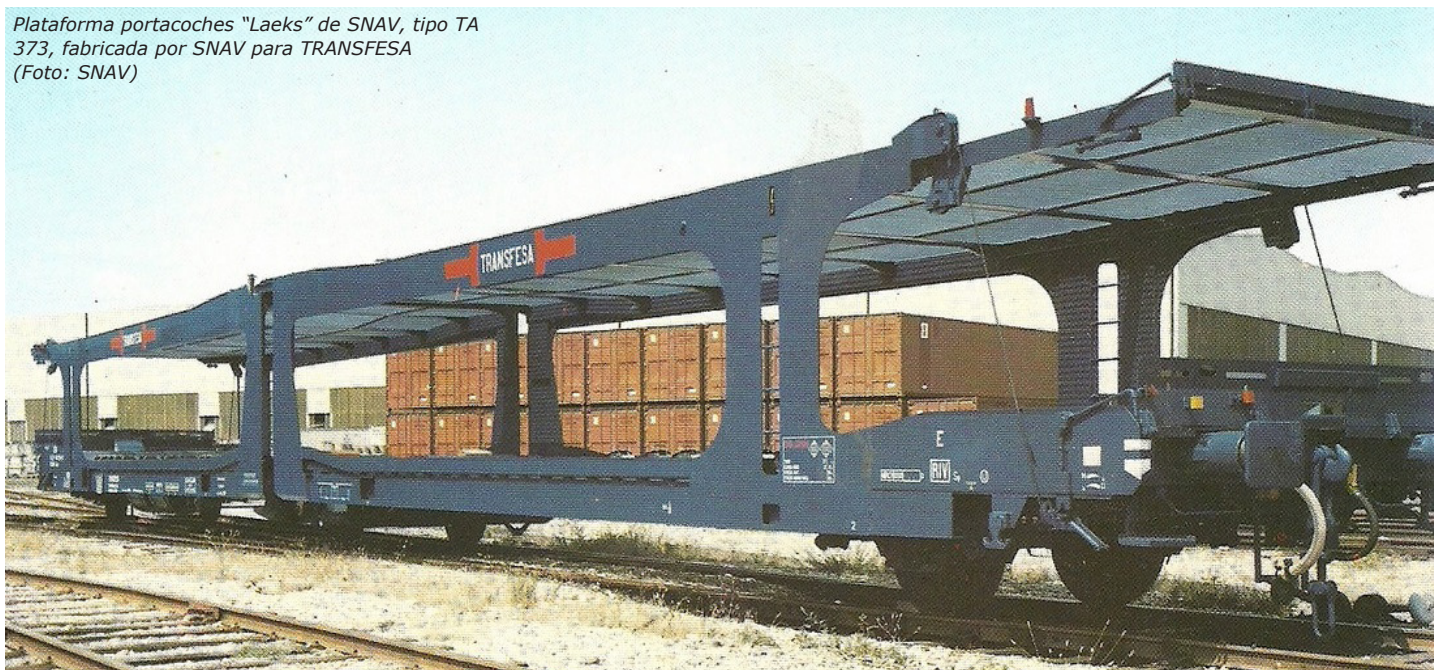


de cambio de ejes. De este modo, dicha plataforma paso a ser la "Laps" 24 87 043 9 000. Con UIC de 1980, Transfesa la mantuvo en el rango de matrículas de la compañía EVS como "Lailps" 24 87 421 6 000. Es decir: "Lailps" serie 421 6 de EVS y no "Lails" 420 9 de Transfesa. Tal vez esta excepción se deba a que fue el

primer vagón de este tipo fabricado en Francia para EVS y Transfesa quiso conservar ese detalle histórico.

Esta plataforma serviría a Transfesa como prototipo para el posterior encargo a SNAV de sus propias plataformas "Lails" y para las cuales se emplearon bastidores de portacoques "Laeks" TA 373 tipo español y que habían sido construidos por SNAV para Transfesa-Hispanauto.

Plataforma portacoques "Laeks" de SNAV, tipo TA 373, fabricada por SNAV para TRANSFESA (Foto: SNAV)

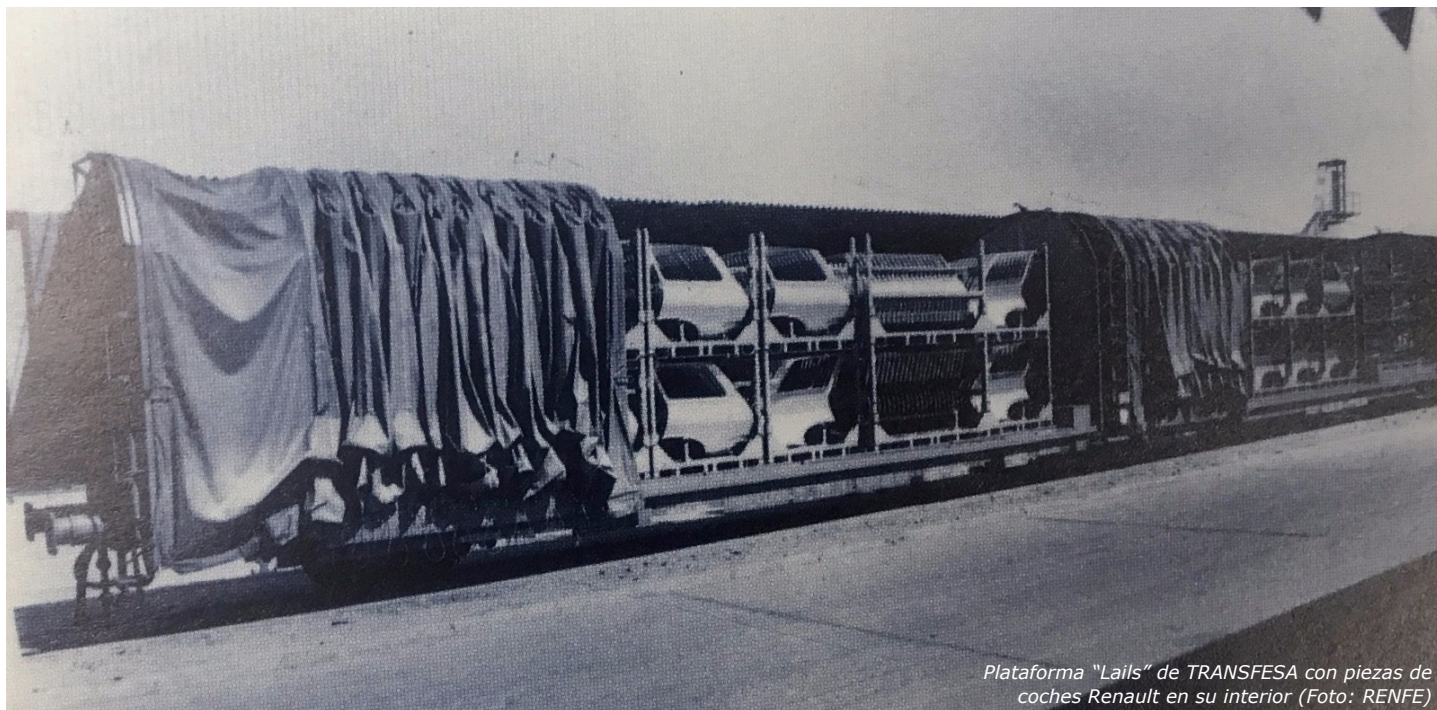


EL RESTO DE LA SERIE "Lails" DE TRANSFESA

Finalmente, Transfesa encargó en 1976 un total de 47 plataformas que estaban inscritas con UIC de 1977 como "Las" 24 87 044 5 000

a 046. Con UIC de 1980 pasaron a ser "Lails" 24 87 420 7 000 a 046. El anteriormente citado prototipo 000 quedó (con UIC de 1980) integrado en el rango de matrículas EVS como Lailps 24 87 421 6 000, como se ha citado con anterioridad.

Las 48 nuevas plataformas pasaron a ser utilizadas por Transfesa en los tráficos de Renault entre Francia y España. Para ello recibieron estructuras para poder transportar los distintos tipos de piezas.



Plataforma "Lails" de TRANSFESA con piezas de coches Renault en su interior (Foto: RENFE)

Estas plataformas recibieron decoración azul de Transfesa con las lonas grises y logotipo de época IV de la compañía en las lonas de cada una de las dos unidades que componían la "Lails". Con el tiempo, sus lonas se tornaron de un color más oscuro (tirando a marrón) debido a la exposición a la intemperie.

*Plataforma Lails de TRANSFESA
(Foto: Transfesa)*

Estos vagones lucieron dicha decoración desde su origen (finales de 1976) hasta el año 1992. Por tanto, estamos hablando de plataformas de época IV principalmente y principios de la épocaV.

Esta versión es la reproducida por MFTrain a escala 1:160 bajo la referencia N33061.



LAS PLATAFORMAS "Lails" DE TRANSFESA, EX. AUSILIARE

En 1980 Transfesa recibió otras 20 de estas plataformas tipo "Lails". Pero, en este caso, no eran plataformas que TRANSFESA había pedido fabricar a SNAV. Se trataba de 20 unidades del mismo tipo SNAV 76 (como las propias que ya tenía Transfesa) y que pertenecían a la empresa italiana AUSILIARE. Estructuralmente eran iguales salvo que no disponían de sistema de cambio de ejes.

A finales de 1979, la empresa italiana AUSILIARE había abierto una filial en España y se incorporó al Pool Hispanauto dedicado al transporte de coches nuevos desde las fábricas españolas y que estaba integrado por Transfesa y la francesa STVA. Por ello, AUSILIARE necesitaba vagones porta-autos "Laeks" TA 373 del tipo español (que contaban con sistema de cambio de ejes), por lo que AUSILIARE hizo una permuta de 20 de sus plataformas "Lails" (en realidad todavía matriculadas como "Las" ya que no llegaron a recibir en Italia las UIC de 1980) a cambio de los 20



Plataformas porta-autos tipo "Laeks" de Hispanauto-Ausiliare (O Porriño, Julio-1986, Foto: Transfesa)



Plataforma "Las" de AUSILIARE, con letras de ASUILLIARE en la unidad de la derecha y con triángulo naranja, junto a las letras (Italia, 1977, Foto: M. Mingardi)

portacoches “Laeks” de Transfesa-Hispanauto.

Las plataformas de Ausiliare fabricadas como las de Transfesa en 1976 presentaban un color azul completo, incluida las lonas, y a un lado portaban el logo de la compañía en color blanco junto al pictograma de un triángulo naranja (maniobrar con precaución) típico de los ferrocarriles italianos.

En la foto de la página anterior, podemos ver en 1977 a la “Las” 21 83 044 5 144 de AUSILIARE en su

azul integral, aunque la imagen en blanco y negro no permite detectar ese detalle.

Al ser recibidas por Transfesa esas 20 plataformas ex.AUSILIARE, una vez adaptadas al sistema de cambio de ejes Transfesa se limitó a borrar de la lona el antiguo logo blanco de AUSILIARE y les colocó los logos de época IV de Transfesa.

En la foto de abajo se puede ver una de esas Lails ex.AUSILIARE con la lona azul que ya presenta un color muy distinto debido a la suciedad

tras el transcurso de 4 años desde su fabricación.

En este estado de suciedad fue como Transfesa las recibió en 1980.

Foto inferior: Una de las 20 plataformas Lails procedentes de AUSILIARE. Se puede observar el triángulo en el mismo sitio y un parche rectangular que borra el logo Ausiliare. Igualmente, el logotipo de Transfesa está recién pintado sobre una tela raída y llena de suciedad que deja asomar levemente su color azul original (Foto: Xavier Tomás)

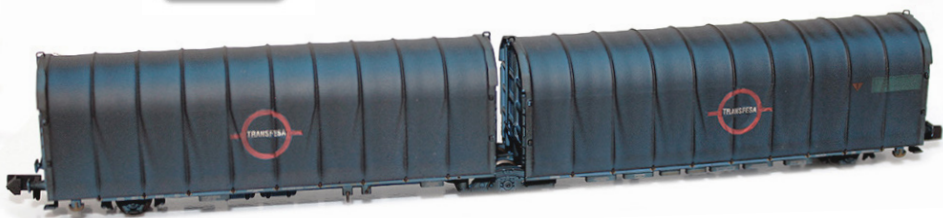


La anterior fotografía, pero en blanco y negro (proporcionada muy amablemente por su autor), se puede apreciar más fácilmente cómo el logotipo de Ausiliare ha sido borrado y se conserva el triángulo naranja al lado.

Poco después, estas 20 plataformas ex.Ausiliare fueron rematriculadas en el rango de las "Lails" de Transfesa, sucesivas a las 47 que ya poseía la compañía. Es decir, pasaron a matricularse como "Lails" 24 87 420 7 047 a la 066.

En MFTTrain hemos querido reproducir a escala N la esencia de esta plataforma. Fabricada imitando el modelo original (el de AUSILIARE) se han pintado originalmente las lonas de color azul, dejando triángulos naranjas y tapando las inscripciones de AUSILIARE.

Finalmente, se ha procedido a envejecer la lona utilizando los excelentes productos de envejecido de la marca española AKA INTERACTIVE, sita en Logroño, que nos ha permitido dar un aspecto lo más fiel posible a una de las 20 plataformas ex. AUSILIARE que circularon por España.



Esta versión envejecida de una de las plataformas "Lails" de TRANSFESA ex. AUSILIARE forma nuestra referencia MFTTrain N33062.

CAMBIO DE LONAS PARA LAS "Lails" DE TRANSFESA:

A partir del año 1988, todos los vagones Lails de TRANSFESA objeto de estas líneas tenían ya más de 10 años. Hay que recordar que las lonas de estos vagones eran deslizantes y se tenían que desplazar en cada proceso de carga y descarga. Por tanto, algunas de las unidades veían ya necesario el cambio de lonas.

Este proceso de renovación de lonas comenzó en 1988 y duró hasta 1992. Durante esos 4 años, los vagones que salían con lonas nuevas portaban nuevos logos con letras grandes de TRANSFESA en color rojo al lado del anagrama de la empresa (que había visto reducido su tamaño, pero compensaba con las letras). Tanto logotipo como letras se colocaron en ambos laterales, pero únicamente en una de las dos unidades de la plataforma.

La fotografía superior muestra con mayor claridad la decoración a la que se hace referencia, si bien no se trata (aunque lo parezca) de la misma

Plataforma "Lais" 43 87 421 5 013-1 SNCF, apartada en Medina del Campo (Agosto-2007, Foto: Javier López Ortega)



plataforma. Hablaremos de estas otras "Lais" un poco más adelante. Continuando con el tema de las "Lails", en la foto de la derecha (si bien de forma menos clara) es posible apreciar una de nuestras plataformas protagonistas de este artículo, con la decoración recién citada.



Foto: captura vídeo YouTube "Renfe en los 90", de D.Andrés Basagoitia)

Esta decoración es la reproducida por MFTrain bajo las referencias N33063 y N33064.



A mediados de los años 90 se cambió el código de reparto de la numeración UIC de estas "Lails", pasando de 24 a 43. Es decir: sólo podían circular por las redes ferroviarias que lo autorizaran expresamente.

A su vez, por tema de averías de los enclavamientos de las lonas, algunas de nuestras "Lails" recibieron reformas a finales de los años 90, con el resultado de que la parte alta de sus testeros se modificó y recibieron otro sistema de enclavamiento que sustituyó a los ganchos, acabando con un aspecto diferente en la parte superior (que presentaba una zona plana).

Foto inferior: Plataforma Lails 43 87 420 7 010-7 SNCF, ya con régimen 43 y parte de arriba de los testeros modificados (Foto: Anton Kendall)



Esto sucedió prácticamente 3 años antes de que se apartasen estas plataformas para ser desguazadas. De hecho, muchas de ellas todavía tenían el régimen 24 rotulado erróneamente ya que prácticamente TRANSFESA ni se molestó en cambiarlo debido a que su final era bastante cercano (las lonas no estaban dando buenos resultados). Sólo lucieron el cambio de régimen (del 24 al 43) unas pocas de esas "Lails" a las que se había reformado la parte de arriba del testero, caso de la 010 de la anterior fotografía de Anton Kendall. El cambio de régimen fue ordenado por la SNCF y de hecho en Francia otras compañías con vagones que deberían llevar el régimen 43 tardaron todavía un tiempo en cambiarlo.

LAS PLATAFORMAS "Lais" DE TRANSFESA, SERIE 421 5

Pero es muy importante no confundir esta modificación en los testeros en algunas de las plataformas "Lails" (las que protagonizan este artículo número 15 del Club MFTrain), con otras plataformas bastante similares. En este caso, hablamos de 30 vagones fabricados en Remafer en el año 1988 para Transfesa, utilizando chasis de plataformas portacoche Laeks. Se

trata de las plataformas que hemos nombrado muy levemente tan sólo unas líneas atrás.

Estos 30 vagones no fueron matriculados como "Lails", sino como "Lais". Se caracterizan principalmente por tener techo plano de origen, y no debemos confundir con los de techo curvo tipo SNAV 74-76 reformados (los que tratamos en este artículo). Estas plataformas "Lais" se destinaron únicamente a tráfico para Renault.



Foto drch.: Plataforma "Lais", serie 421 5 de Transfesa, apartada en Medina del Campo (Agosto-2006, Foto: José Luis Meijomil Rosado)

Las matrículas de estas otras 30 unidades fueron:

Lais 43 87 421 5 000 a 029

Veamos una comparativa de ambos vagones:

***Vagones "Lails" objeto de este artículo con techo plano reformado: foto superior, de Anton Kendall.**

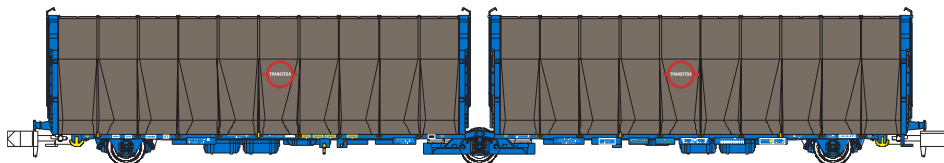
***Vagones "Lais" con techo plano de origen y distintos a los tratados en este artículo: foto inferior, de Javier López Ortega.**

- Las "Lais" (abajo) sólo tienen dos aristas en la curva y las "Lails" reformados tres (arriba).
- El sistema de enclavamiento es distinto en ambos.
- En las "Lails" reformados (arriba), es notable la reforma de la zona superior del testero. Esto es bastante evidente al percibir que los largueros del testero no quedan alineados.



RESUMEN DE LA HISTORIA DE LAS PLATAFORMAS Lails DE TRANSFESA

Somos conscientes de la gran cantidad de datos manejados en las líneas anteriores. En ocasiones las nomenclaturas pueden dar lugar a confusiones. Por ello, además de haberlas "entrecomillado" para su fácil localización a lo largo de este artículo, pasamos ahora a realizar unos breves cuadros-resumen para intentar aclarar posibles dudas que puedan aparecer hasta este punto.



DECORACIÓN Azul-lona gris. Logotipo TRANSFESA en las dos unidades (logo rojo grande con letras de TRANSFESA blancas en el interior) (1976-1992)

1976:

- 1 unidad original: "Lailps" 24 87 421 6 000 SNCF distinta al resto (procedente de EVS), recibida en Enero de 1976.

- 47 unidades ("Las" 20 87 044 5 001 a 047), fabricadas por SNAV directamente para TRANSFESA

1977:

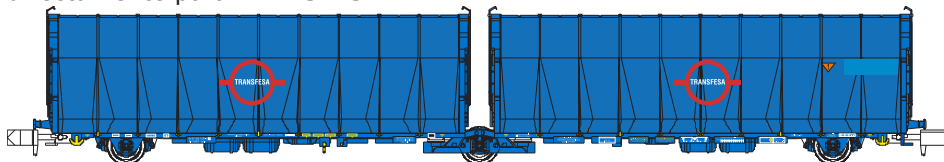
- Las 47 unidades de TRANSFESA se rematriculan como: "Las" 22 87 044 5 001 a 047

1980:

- Las 47 unidades de TRANSFESA se rematriculan como: "Lails" 24 87 420 7 001 a 047

1992:

- Fin de esta decoración

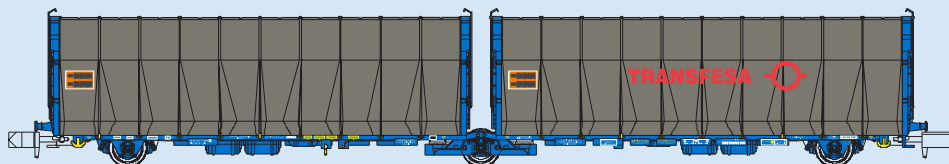


1980:

-20 unidades procedentes de AUSILIARE ("Lails" 24 87 420 7 047 a 066), recibidas en 1980 MISMO LOGOTIPO algo más grande, lona original azul llena de suciedad. Logo AUSILIARE parcheado.

1992:

- Fin de esta decoración



DECORACIÓN Azul-lona gris. Logotipo TRANSFESA más pequeño junto con letras TRANSFESA rojas, únicamente en una de las dos unidades (1988-2000)

1988:

- Se comienzan a cambiar las lonas de algunas de las plataformas "Lails" y a su vez se incorpora la nueva decoración.

1992:

- Todas las plataformas "Lails" portan

esta decoración.

1997:

- Algunas de estas plataformas reciben reforma de la parte de arriba de los testeros, por deterioro del sistema de ganchos de las lonas.

- Algunas de estas plataformas cambian de régimen 24 al 43, cambiando de este modo los dos primeros dígitos en su matrícula.

2000:

- Todas las plataformas "Lails" son apartadas para su desguace.

EL FINAL DE LAS PLATAFORMAS "Lails"

Acabamos de comentar que las plataformas "Lails" fueron apartadas para su desguace en el año 2000. Pero por suerte, parte de su esencia continuó. La entrada en servicio en 1997 de las plataformas tipo Laagrss (más conocidas como MEGACOMBI) hizo que las "Lails" protagonistas de este artículo fueran retirándose poco a poco debido a los problemas antes mencionados y a las importantes ventajas que aportaban las nuevas Laagrss.

Plataforma MEGACOMBI Laagrss 43 71 437 8 216-1 E-TRFSA (Zaragoza-Plaza, Febrero-2020, Foto: MFTrain)



Recordemos que las plataformas "Laagrss" fueron objeto del número 10 de nuestra revista del CLUB MFTrain, publicado hace unas semanas y que pueden ver en [este link](#), o escaneando el siguiente código QR:



Por suerte, tras la retirada de las "Lails" en el año 2000, varias de ellas fueron transformadas aprovechando sus bastidores en 35 portacontenedores articulados de TRANSFESA tipo "Lags" de la serie 445-8, matriculadas en RENFE.

Estas plataformas "Lags" fueron asignadas al transporte de contenedores del servicio RAILMAX, resultado de la asociación de Transfesa con la empresa alemana Wheels Roadrail Logistics GmbH & Co y consistente en el transporte de piezas de automóviles de Ford entre distintas fábricas europeas.

Estas plataformas "Lags" ponen el punto final a la interesante historia de las plataformas "Lails" de TRANSFESA objeto de este artículo.

Foto superior. Plataforma "Lags" 445 8, procedente de la reforma de las plataformas "Lails" objeto de este artículo (Noviembre-2006, Foto: Javier López Ortega)

Foto inferior. Plataforma "Lags" 24 71 445 8 015-3 RENFE de Transfesa (Abril-2006, Foto: Anton Kendall)

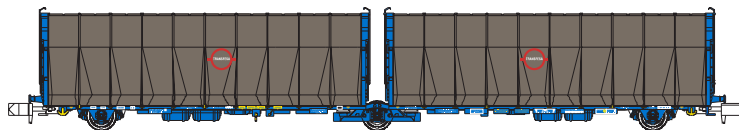


COMPOSICIONES Y CIRCULACIONES

Cabe destacar que las principales circulaciones de trenes con plataformas "Lails" se dieron principalmente entre Valladolid e Irún, debido a que estos vagones estaban destinados al transporte hacia Europa de piezas de automóvil desde la fábrica que Renault tenía en la provincia pucelana.

1976-1988 (Época IV)

Basándonos en la información previamente expuesta en este artículo, durante este período la decoración de estas plataformas "Lails" fue la original: bastidor y testeros azules con lona gris y logotipos redondos de TRANSFESA con letras blancas en su interior en las dos unidades.



Esta decoración es la reproducida a escala 1:160 en la referencia N33061 de MFTrain, presentada con anterioridad.



Así mismo, hay que recordar que a partir de 1980 se puede añadir también la versión ex. AUSILIARE, referencia MFTRAIN N33062:



Durante este período de 1976 a 1988, las plataformas "Lails" de TRANSFESA formaban trenes puros, cuyas características concretas pasamos a detallar a continuación:

- Las composiciones puras de trenes formados por estas plataformas "Lails" de TRANSFESA estaban compuestas por diferentes ramas.
- Cada una de estas ramas estaba formada por cuatro Lails.

- Cada tren puro estaba formado por 2, 3 o 4 ramas, es decir, la composición estaba formada o por un mínimo de 8 plataformas Lails, por 12 o por 16 Lails.

- Las composiciones formadas por dos ramas (8 Lails) solían ser trenes tipo monopiezas, mientras que las composiciones de 3 y 4 ramas (12 o 16 Lails), eran trenes multipiezas.

*En segundo plano, composición de vagones "Lails"
de Transfesa en 1981 (Foto: Jaume Roca, Fuente:
revista Ferrocarril)*



Como se acaba de señalar, estas composiciones estaban formadas por ramas. Siempre eran composiciones de 8, 12 o 16 vagones tipo "Lails". En cuanto a las locomotoras, las encargadas de dar tracción a estos

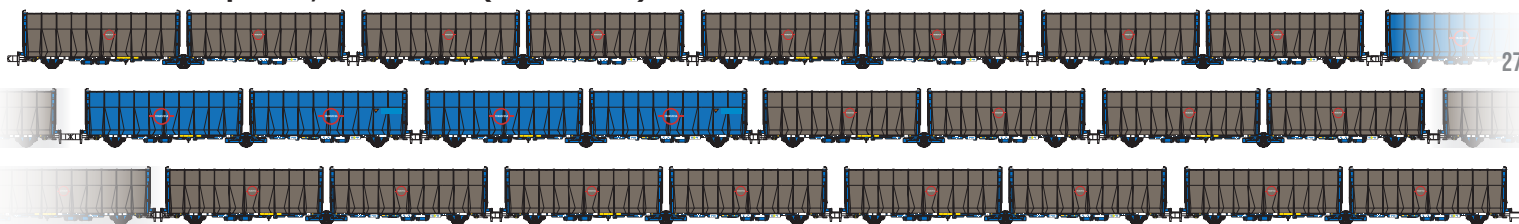
trenes eran principalmente máquinas Mitsubishi de las series 269, 279 y 289 de RENFE. También se ha dado el caso de avistamientos en los que dos locomotoras de la serie 277 de RENFE iban a la cabeza de estas

composiciones puras de plataformas Lails de TRANSFESA. Las principales circulaciones en este periodo se dan entre Valladolid e Irún, destinadas al tráfico de piezas de automóvil para Renault.

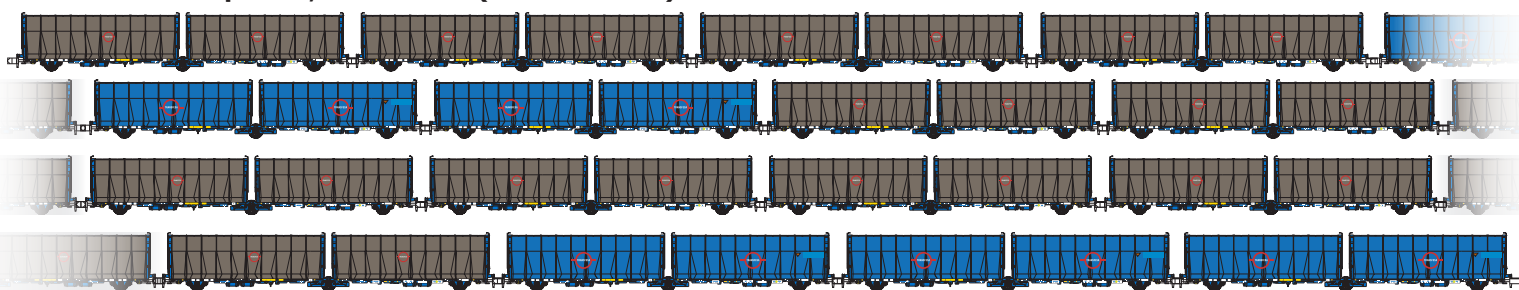
1. Tren monopiezas, 1980-1988 (dos ramas):



2.- Tren multipiezas, 1980-1988 (tres ramas):



3.- Tren multipiezas, 1980-1988 (cuatro ramas):

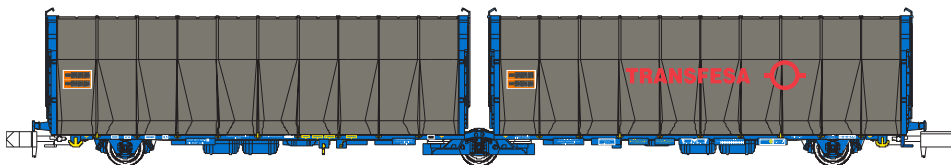
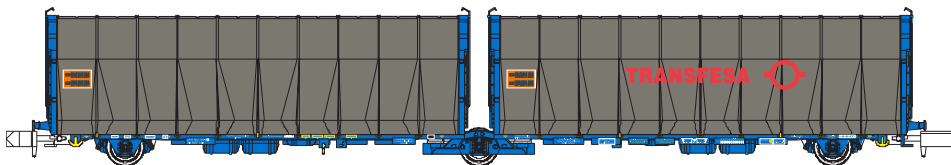
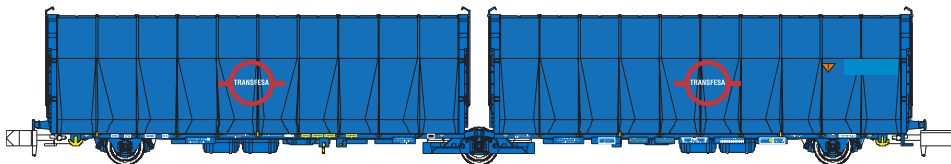
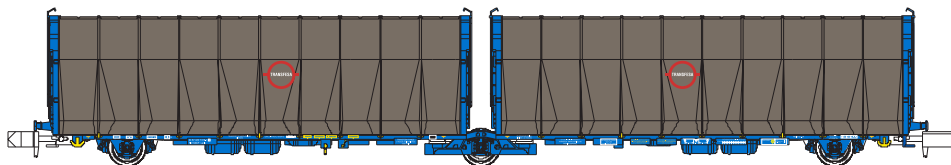


1988-1992 (Épocas IV-V)

Ya se ha expuesto con anterioridad en este artículo que entre los años 1988 y 1992 se sustituyeron las viejas lonas (las de los Transfesa de origen y las de los ex.Ausiliare) por otras nuevas con distinta tipografía. Probablemente se aprovechó el nuevo pedido de lonas efectuado para las 30 "Lais" de la serie 421 5 adquiridas por Transfesa en 1988. Pero cabe añadir que unas pocas posiblemente continuaron con sus lonas de origen hasta ser retiradas en el año 2000.

28 Por tanto, en este período de mezcla estaríamos hablando de circulaciones de plataformas Lails tanto con logo original como con nueva tipografía, además de las ya mencionadas de lonas azules ex.Ausiliare. Es decir, durante estos años todas las referencias reproducidas a escala N por MFTrain de estas plataformas "Lails" de TRANSFESA pueden ser mezcladas.

De este modo, a las referencias mostradas con anterioridad podemos añadir las otras dos referencias restantes (MFTrain N33063, MFTrain N33064)



Era lógico que durante este período se pudiesen ver plataformas "Lails" con lonas viejas y con lonas nuevas, como así se puede apreciar en el siguiente vídeo de YouTube del usuario [japuchi](#), que puede ser visualizado en el [siguiente enlace](#) o escaneando el código QR:



Durante este periodo de **1988 a 1992**, las composiciones puras de plataformas "Lails" disminuyeron (aunque no desaparecieron), destinadas principalmente a los tráficos para Renault.

Muy a comienzos de este periodo, en torno a 1988, 16 de estas plataformas "Lails" son destinadas también a tráficos de automóviles, en este caso para la empresa Opel y, si bien se mantiene el sistema de ramas (recordemos, cada rama formada por 4 vagones "Lails"), éstas ya comenzaron a mezclarse con otro tipo de vagones, principalmente cerrados de bogies tipo Habis 275 con decoración de la época.

En este período, las características



Vagón cerrado tipo "Habis" 275 de TRANSFESA
(Foto: Transfesa)

de estas circulaciones eran las siguientes:

- Al igual que sucedía con las "Lails", el resto de vagones de la composición también formaba ramas.

- Se mantiene el número de ramas en cada composición (mínimo 2 ramas,

máximo 4 ramas), pero en este caso cada rama puede estar formada tanto por vagones plataforma tipo "Lails" como por vagones tipo "Habis".

Locomotora 289-005-1 al frente de un tren multipiezas formado por cuatro ramas con plataformas "Lails" y cerrados tipo "Habis" de TRANSFESA (Altsasu, Marzo-1990, Foto: Luis Rentero Corral)



Para aclarar este aspecto, adjuntamos de nuevo unos dibujos explicativos con las distintas combinaciones:

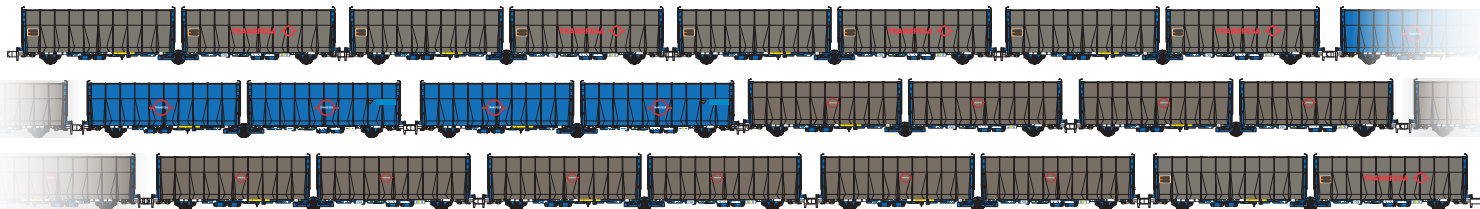
1.- Tren monopiezas, 1988-1992 (dos ramas "Lails"):



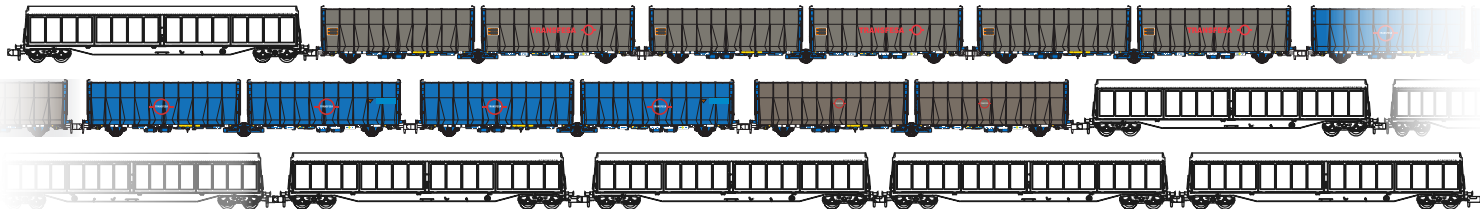
1b.- Tren monopiezas, 1988-1992 (dos ramas: "Lails" + "Habis"):



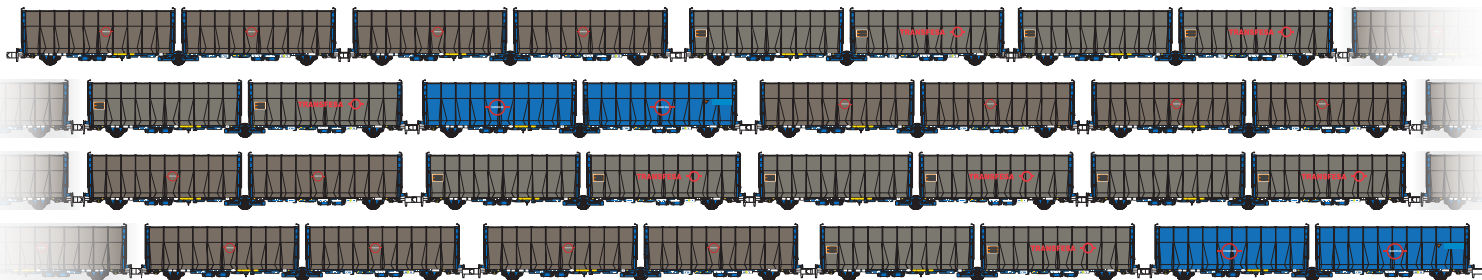
30 2.- Tren multipiezas, 1988-1992 (tres ramas "Lails"):



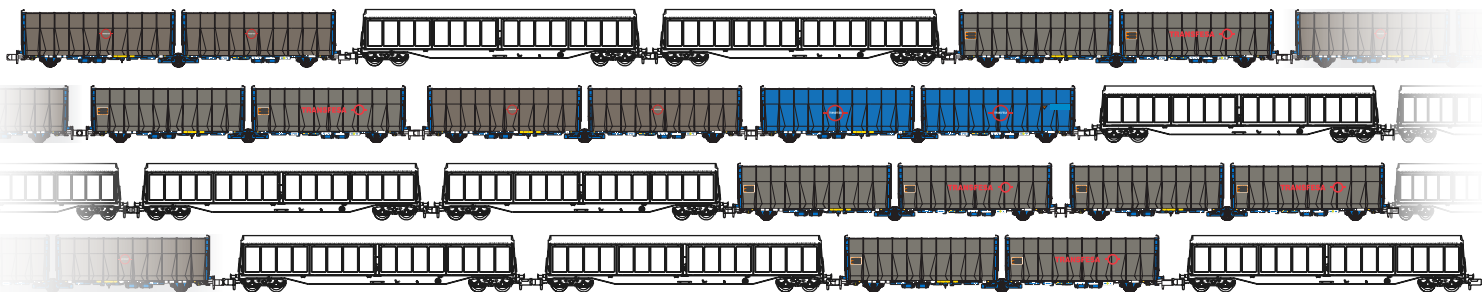
2b.- Tren multipiezas, 1988-1992 (tres ramas: "Lails" + "Habis"):



3.- Tren multipiezas, 1988-1992 (cuatro ramas "Lails"):



3b.- Tren multipiezas, 1988-1992 (cuatro ramas: "Lails" + "Habis"):



31

Hay que matizar una vez más que cuando hablamos de plataformas "Lails" lo hacemos siempre refiriéndonos a las protagonistas del presente artículo. Recordemos que a partir de 1988 entraron en circulación otras plataformas muy similares ("Lais") con techo plano

y dos anclajes, que sí que solían circular en composiciones puras (con el mismo sistema de ramas expuesto previamente con las plataformas "Lails").

Durante este período de 1988 a 1992 las locomotoras encargadas de dar tracción siguen siendo por norma

general y salvo excepciones las Mitsubishi serie 269, 279 y 289. Hay que recordar que desde finales de 1990 algunas de estas locomotoras empiezan a lucir ya los nuevos colores amarillo-gris de la UN de Tracción (decoración comúnmente conocida como "Taxi").

289-018-4 al frente de una composición pura de plataformas "Lais" (Venta de Baños, Foto: José Ignacio López)



Locomotora 269-058-4 al frente de una composición de vagones Lais y el Transtrailer de TRANSFESA intercalado en pruebas (Valladolid, Enero-1996, Foto extraída del libro "El ferrocarril en la ciudad de Valladolid (1858-2018)" Proporcionada por su autor D. Pedro Pintado Quintana. Versión en blanco y negro aparecida en revista ASVAFER nº 35.



Por último (y en relación con el siguiente período) hay que indicar que, de forma muy esporádica, aproximadamente 8 de las plataformas "Lails" también formaron parte de composiciones de piezas de automóviles de Citroën y Peugeot. Esto sucedió entre 1988 y 1996 (recordemos, de forma muy esporádica), y a partir de 1996 fue GEFCO quien se encargó de estos tráficos.

1992-2000 (Época V)

En su periodo final, las plataformas "Lails" de TRANSFESA solían ir en todo tipo de trenes del sector automovilístico. Es decir: podían ser incluidas tanto en trenes destinados al transporte de piezas de automóvil como en trenes de transporte de coches en sí. Se sigue manteniendo el sistema de ramas para el transporte de piezas.

Esto afecta, por tanto, tanto a las plataformas "Lails" objeto de este artículo como a los anteriormente

mencionados vagones cerrados Habis 275 u otros vagones de piezas de TRANSFESA (vagones cerrados de los que la compañía TRANSFESA también disponía para estos tráficos).

Igualmente durante este período, TRANSFESA dispuso de 6 vagones Habis (también tipo 275) de procedencia sueca y que fueron incluidos de igual forma en composiciones de piezas de automóvil junto con las plataformas "Lails" objeto de este artículo.



Locomotora 269 al frente de un tren porta-autos y de piezas de automóvil, con plataformas "Lails" intercaladas (Foto: captura vídeo YouTube "RENFE en los 90", de D. Andrés Basagoitia)

Se trata de las unidades de bogies y paredes deslizantes más antiguas con las que ha contado Transfesa. Fruto de la colaboración de Transfesa en la gestión de este tipo de vagones suecos, tanto con la empresa estatal de ese país como con otras empresas privadas, Transfesa se decidió a



adquirir a la compañía estatal sueca de ferrocarriles SJ 6 unidades de segunda mano de las 26 con las que contaban en ese momento los ferrocarriles suecos.

Las matrículas de las 6 unidades que pertenecían a Transfesa, iban del Habis 83 74 275 0 000-9 a 83 74 275 0 005-8.

Las 26 unidades suecas originales de este Habis 275 habían sido construidos en 1976. En 1977

Foto izquierda: Vagón "Habis" de TRANSFESA de procedencia sueca (ex.SJ), matriculado en RENFE (Salamanca, Junio-1998, Foto: José Luis Meijomil Rosado)



Foto: Skandiatransport

algunos de estos vagones fueron destinados para transporte de la empresa Skandia Transport. Esas unidades fueron decoradas con letras de la compañía sobre fondo amarillo en las paredes deslizantes y testeros en color amarillo.

Hemos querido incluir este dato debido a que de las 6 unidades adquiridas por Transfesa al menos dos mantuvieron esta decoración SKANDIA TRANSPORT y las otras 4 portaron decoración óxido-plata original de la SJ, todos ellos con pequeños rótulos de Transfesa.

Por suerte, el aficionado a escala N cuenta también con la reproducción a escala 1:160 de la versión de SKANDIA TRANSPORT de estos "Habis" 275, de la mano de LEMKE-HOBBYTRAIN (ahora distribuido en España por MFTrain)



Referencia H23463 de Hobbytrain a escala 1:160 (Foto: LEMKE)

En cuanto a los vagones porta-automos, TRANSFESA ya disponía en este período de un amplio parque de vagones para el transporte de automóviles, pero sin duda el más numeroso era el de la plataforma "Laeks" TA 373, mencionada líneas atrás en este artículo.

Foto derecha: Plataforma porta-automóviles "Laeks" TA 373 de Transfesa, recién construida (Foto: Transfesa)



36 A modo de ejemplo, exponemos ahora la siguiente propuesta de composición.

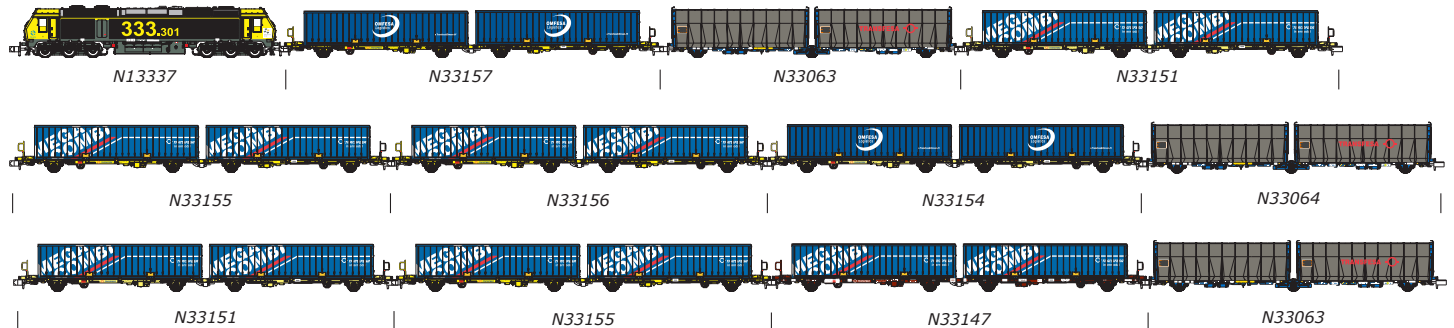
Composición Recomendada



Todo lo anteriormente explicado no significa que no siguiesen circulando composiciones puras de plataformas "Lails". Pero se vuelve a recalcar el hecho de que eran casos ya muy excepcionales. Recordemos que en 1997 entran en funcionamiento las plataformas "Lagrss" (más conocidas entre los aficionados como Megacombi) y las "Lails" empiezan a quedar en un segundo plano. A este respecto, es curioso cómo durante un par de años ambos tipos de plataformas eran incluidas en las mismas composiciones, siendo ya utilizadas las "Lails" más a modo de refuerzo en trenes puntuales de piezas.



Composición Recomendada



En el año 2000 todas estas plataformas "Lails" son retiradas, aunque las otras plataformas tipo "Lais" de techo plano todavía estuvieron en activo hasta aproximadamente el año 2003, fecha en la que también fueron apartadas de servicio.

Foto derecha: Locomotora 289-020-0 al frente de una composición pura de plataformas "Lais" (Miranda de Ebro, Diciembre-1998, Foto: José Ignacio López)

Foto inferior: BB 25220 de la SNCF al frente de una composición de pieza de Renault formada por plataformas "Lais" y "Laagrss" (línea Orleans-Paris, Septiembre-1999, Foto: P. Schmitt)



Como anécdota final, resulta curioso mencionar que las plataformas "Lails" protagonistas de este número 15 del CLUB MFTTrain no dejaban a nadie indiferente a su paso por las estaciones.

Esto se debía a que la poca separación entre los testers y el propio diseño de este material hacían que el aire pasase entre los vagones emitiendo un sonoro silbido que llegaba casi a asustar. Este hecho hizo que los aficionados llamasen de forma coloquial a este tren "el fantasma".



310-059 maniobrando con una composición pura de plataformas "Lails" (Venta de Baños, Octubre-1996, Foto: José Ignacio López)

ANEXO: PLATAFORMAS "Lails" EXTRANJERAS

Como bien comentamos al comienzo de este artículo, se exponen a continuación el resto de versiones de estas plataformas que MFTrain ha fabricado para distintos distribuidores europeos. De este modo pretendemos dejar aquí constancia también de estas otras referencias.


Nuevos modelos que, junto a los nuevos portacoches "Laeks" TA 370, componen un nuevo proyecto europeo con el que estamos muy ilusionados y que esperamos sea el comienzo de futuras aventuras ferroviarias.



40 REFERENCIAS EXCLUSIVAS PARA Pi.R.A.T.A. MODELS (ITAL IA)



MFTrain N33065: "Las" 21 83 044 5 144-4 FS, versión AUSILIARE.

Principales países de circulación: 



(Foto: M. Mingardi)



MFTrain N33066: "Lails" 23 83 420 7 850-4 FS, versión AUSILIRE-Milano.

Principales países de circulación: 

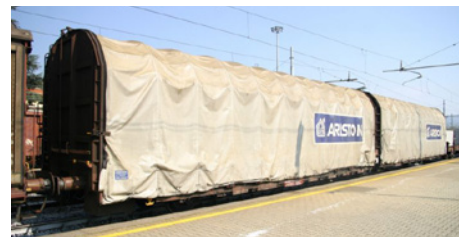


(Foto: Per Topp Nielsen)



MFTrain N33071: "Lails" 23 83 420 7 826-4 FS, versión ARISTON.

Principales países de circulación: 



(Foto: Ernesto Imperato)



MFTrain N33072: "Lails" 23 83 420 7 830-6 FS, versión INDESIT-ARISTON.

Principales países de circulación: 



(Foto: Ernesto Imperato)



■ ■ **MFTrain N33073:** "Lails" 23 83 420 7 832-2 FS, versión INDESIT.

Principales países de circulación: ■ ■ ■ ■ ■



(Foto: Hans Nahon)



42

■ ■ **MFTrain N33074:** "Lails" 23 83 420 7 810-8 FS, versión INDESIT Company.

Principales países de circulación: ■ ■ ■ ■ ■



(Foto: Hans Nahon)



■ ■ **MFTrain N33075:** "Lails" 23 83 420 7 814-0 FS, versión Indesit+Ariston+Scholtès

Principales países de circulación: ■ ■ ■ ■ ■



(Video: FullChopper)

REFERENCIAS EXCLUSIVAS PARA LEMKE (ALEMANIA) Y HOBBY66 (FRANCIA)



43

■ ■ **MFTTrain N33067:** "Lailps" 23 87 421 6 015-9 SNCF, versión FLUMROC+logo.

(Foto: autor desconocido)

Principales países de circulación: ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■



(Foto: MARCs2)



■ ■ **MFTTrain N33068:** "Lailps" 23 87 421 6 011-8 SNCF, versión FLUMROC.

Principales países de circulación: ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

REFERENCIAS EXCLUSIVAS PARA HOBBY66 (FRANCIA)




44









  **MFTrain N33076:** "Lailps" 23 87 421 6 005-0 SNCF, versión DELACHER+CO.

Principales países de circulación:       

(Foto: autor desconocido)



  **MFTrain N33069:** "Lailps" 23 87 421 6 003-5 SNCF, versión EVS (bastidor óxido).


Principales países de circulación:        

(Foto: autor desconocido)



(Foto: EVS)

MFTrain N33070: "Lailps" 23 87 421 6 008-4 SNCF, versión EVS (bastidor azul).

Principales países de circulación: 



MFTrain N33077:

"Lails" 24 87 420 7 008-4 SNCF, versión TRANSFESA (logo Ép.IV).

Principales países de circulación:



45



MFTrain N33078 y N33079:

"Lails" 24 87 420 7 012-6 SNCF

"Lails" 24 87 420 7 043-1 SNCF versión TRANSFESA (logo Ép.V).

Principales países de circulación:



AGRADECIMIENTOS

Somos conscientes, como se ha comentado en varias ocasiones durante las presentes líneas, de la gran cantidad de datos aportados en este artículo. Dada la complejidad del mismo, probablemente el aficionado necesite de, al menos, una segunda lectura de este número 15 del CLUB MFTrain. Hemos hecho todo lo posible por intentar exponer todos los datos recabados con la mayor claridad posible y pedimos disculpas de ante mano si, por cualquier motivo, no hemos logrado del todo el objetivo, si bien aseguramos haber puesto todo el esfuerzo por nuestra parte.

Precisamente recopilar y ordenar todos los datos ha sido una de las tareas más difíciles para nosotros y es de menester agradecer enormemente de nuevo la información de los expertos en estos vagones de Transfesa, tanto españoles como europeos, que muy amablemente nos han ayudado a la confección de estas líneas. Queremos destacar los grandes aportes llegados desde España de mano de Andrés -nin1980-, desde Dinamarca de mano de Per Topp Nielsen y desde Alemania,

gracias a Anton Kendall.

Además, gracias infinitas a los autores de las fotografías que han ilustrado este artículo, por su amabilidad y por su buen hacer, ya que gracias a sus aportes se ha podido poner imagen a la información de este extenso artículo. Imágenes imprescindibles, sin duda. Por lo que, una vez más, queremos dedicarles un espacio (merecido sin duda) para ellos, de modo que los aficionados puedan contemplar las imágenes de este artículo y otras fotografías en los diferentes perfiles de sus redes sociales. ¡¡¡Gracias de nuevo!!!

Equipo de MFTrain

ANDRÉS BASAGOITIA



ANTON KENDALL
www.tosh-railways.com



ASVAFER -Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril-



ERNESTO IMPERATO



HANS NAHON



JAPUCHI



JAVIER LÓPEZ ORTEGA
www.spanishrailfreight.com



JOSÉ LUIS MEIJOMIL ROSADO
-Meijo Ferroviario Salamanca-



M.MINGARDI

MARCs2

P.SCHMITT

PEDRO PINTADO QUINTANA



JAUME ROCA

LUIS RENTERO CORRAL
-The STB-



PER TOPP NIELSEN



JOSÉ IGNACIO LÓPEZ
-252031-



XAVIER TOMÁS
-Xavi Euromed-





www.mftrain.com

Síguenos en:

