

efclub

MFTrain

PLATAFORMAS PORTACONTENEDORES MMC3e DE RENFE - CAPTRAIN





Plataforma MMCce-453.825 / Sgnss 32 71 425 2 025-0 E-RENFE en Murcia-Cargas (Mayo 2019. Foto: MFTrain)

ÍNDICE

4 NUESTRAS
PLATAFORMAS MMC3e

LOS NUEVOS
MODELOS A ESCALA **10**

12 LAS PLATAFORMAS
MMC3e/Sgnss DE RENFE

PRIMER
LOTE DE LAS Sgnss **17**

21
SEGUNDO
LOTE DE LAS Sgnss

CURIOSIDADES
24

26
COMPOSICIONES

COMPOSICIONES
RECOMENDADAS

26, 29 Y 32

35
LAS Sgnss
DE CAPTRAIN

38
AGRADECIMIENTOS

A finales del año 2018, MFTrain Modelismo Ferroviario decidió apostar de nuevo por los vagones portacontenedores a escala 1:160, siguiendo la línea abierta con las plataformas Laagrss en 2016 y seguida un año después por nuestro vagón de dos ejes tipo MC3 / Lgnss. En aquel 2018 se comercializaron las primeras referencias de la plataforma portacontenedores de

bogies tipo MMC3e / Sgnss, en varias decoraciones relativas a diversas empresas que realizan tráficos por la red nacional española (alguna incluso circulando también de forma habitual por el país vecino, Portugal).

En el presente año 2021, además de comercializar un nuevo tipo de plataforma portacontenedor de dos ejes (Lgnss / MCI), hemos realizado también nuevas versiones de la

plataforma Sgnss protagonistas de este artículo. En concreto, versiones extranjeras fabricadas en exclusiva para el grupo alemán LEMKE y versiones RENFE que han aparecido formando parte del set N71010 "San Roque".

TODAS NUESTRAS PLATAFORMA MMC3e

4



N33401



N33402



N33403



N33404



N33408



N33405



N33409



N33406



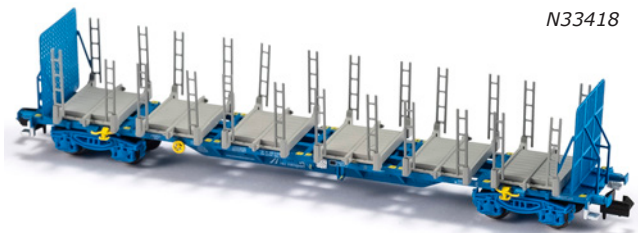
N33424



N33407



N33425



N33418



N33421



N33419



N33422



N33420



N33423



N33440



N33444



N33441



N33445



N33442



N33446



N33443



N33447

N71002



8

N71003



N71010



N33427



N71028



Aprovechando el lanzamiento de la nueva referencia MFTTrain N33427, hemos considerado que era el momento de realizar un artículo con estas plataformas MMC3e / Sgnss de RENFE como protagonistas. Así mismo, la comercialización del nuevo set N71028 sirve como excusa perfecta para incluir igualmente en este artículo una breve información acerca de las plataformas Sgnss de CAPTRAIN España.

LOS NUEVOS MODELOS A ESCALA N 1:160

Las dos nuevas referencias mencionadas, que sirven de introducción para este nuevo número 23 de la revista del CLUB, MFTrain son la N33427 y el set N71028.

Al igual que el resto de la familia de vagones tipo Sgnss de MFTrain, el bastidor de las plataformas está realizado en metal y cuentan

con enganches con cajetín NEM, cinemática de enganche corto y detalles en fotograbado.

La referencia N33427 reproduce un vagón plataforma de bogies tipo MMC3e de RENFE (recordemos que esta denominación es exclusiva en RENFE, siendo su matrícula UIC como tipo "Sgnss"). En concreto, esta referencia reproduce el vagón:

**UIC: Sgnss 32 71 4252 005-2
E-RENFE**

**Matrícula nacional: MMCce
453.805**

Además, esta referencia incluye un contenedor de 40 pies de la empresa O.N.E. (Ocean Network Express), en su llamativo color rosa, que se ha convertido en un habitual de los trenes TECO de Renfe actuales.



MFTrain Ref. N33427

En cuanto a la referencia N71028, se trata de un set compuesto por dos plataformas tipo "Sgnss", pertenecientes a la empresa CAPTRAIN España.

En concreto, el set reproduce las matrículas UIC:

Sgnss 38 71 455 2 071-5 E-CTES

Sgnss 38 71 455 2 054-1 E-CTES

Estas dos plataformas están cargadas con dos contenedores cada una de 20 pies tipo "open top" de DEAL, LLINÁS y SETRAM. Igualmente se incluye una pequeña bolsa con chatarra auténtica para cargar los cuatro contenedores.

Este nuevo set N71028 es el complemento ideal para el tren

chattarrero de CELSA, que fue comercializado a escala 1:160 bajo nuestra referencia MFTrain N71003.



Para una detallada información acerca de este tren chattarrero de CELSA, recomendamos la lectura del que fue nuestro segundo número de la revista del CLUB MFTrain. Puede acceder a este artículo en la sección del CLUB de nuestra página web, o bien en el enlace mostrado a continuación:

[Club MFTrain 2º El Chatterero](#)

Igualmente, puede acceder al mismo escaneando el siguiente código QR:



Queremos recordar que todos nuestros artículos y fichas pertenecientes al CLUB MFTrain son gratuitos y de libre acceso, sin pago de ningún tipo de cuota para acceder a los mismos. Así mismo, dentro de poco tendremos noticias acerca de novedades en el CLUB MFTrain, las cuales anunciaremos próximamente.



MFTrain Ref. N71028

LAS PLATAFORMAS Sgnss / MMC3e DE RENFE

Dentro de la familia de plataformas portacontenedores MMC de RENFE, los vagones MMC3e son los más modernos de todos. Aptos para tráfico internacional, la serie está formada (o estaba, como veremos más adelante) por 150 unidades, matriculadas dentro del parque nacional de RENFE como MMC-453.801 a 453.950 y matrículas internacionales UIC Sgnss 32 71 425 2 001-1 a 150-6 RIV RENFE.



Una de estas plataformas MMC3e / Sgnss de RENFE formando parte de un tren TECO químico de la compañía (Junio 2021. Foto: Javier López Ortega)



Plataforma MMCce-453.825 / Sgnss 32 71 425 2 025-0 E-RENFE en Murcia-Cargas (Mayo 2019. Foto: MFTtrain)

Las MMC3e fueron todas ellas construidas en los Talleres de Córdoba, utilizando el bastidor de TAFESA. Su construcción se realizó en dos fases:

- Un 1º lote fabricado en el año 2002, que comprende 105 plataformas. Matriculadas en el parque RENFE como MMC-453.801 a 905, con matrículas UIC Sgnss 32 71 425 2 001-1 a 105-0 RIV RENFE.

- Un 2º lote fabricado en el año 2003, formado por 45 plataformas con matrículas nacionales MMC-453.906 a 950 y matrículas UIC Sgnss 32 71 425 2 106-8 a 150-6 RIV RENFE.

Como anécdota, mencionar que hasta el año 2002 las matrículas UIC en RENFE siempre empezaban en el número 000 y las nacionales en el 001. Pero a partir de ese año, para los nuevos vehículos, se comenzó a numerar la matrícula UIC desde el 001. Estas plataformas MMC3e de RENFE ya son del año 2002, y por tanto se les aplicó este nuevo sistema.



Estas plataformas MMC3e de RENFE están diseñadas para alcanzar los 120 km/h. Si bien en la mayoría de las ocasiones no circulan a más de 100 km/h, principalmente porque suelen ir integradas en composiciones formadas junto con otros vagones

cuya limitación de velocidad es 100 km/h, o porque en ocasiones, dependiendo de la carga que porten, su velocidad está también limitada a 100km/h (ver cuadro de distribución de cargas mostrado a continuación).

13

Capacidad y Distribución de los Contenedores en el Vagón

Nº Contenedores	Long. Contenedor (pies)	Ejemplos Posibles Cargas
3	20	Carga Máxª.: 23,0 t./c.u. - Tipo 100
2	40-20	
2	30	Carga Máxª.: 35,0 t./c.u. - Tipo 100
2	20-30	
2	20	Situados s/bogie.Carga Máxª.: 23,0 t./c.u. - Tipo 100
1	45	Centrado: Carga Máxª.: 44,0 t. - Tipo 100
1	40	Centrado: Carga Máxª.: 44,0 t. - Tipo 100

Hay que indicar, no obstante, que los trenes TMD formados íntegramente por estas plataformas MMC3e, estaban adaptados para alcanzar los 110 km/h.

Dentro de la familia MMC de RENFE, los vagones protagonistas de estas líneas soportan mayor carga que el resto de las plataformas de esta serie (70,3 toneladas), aunque la letra "n" de su matrícula UIC, hace que la carga esté limitada a 60 toneladas.

Tienen una longitud de 19,74 metros, un empate de 14,2 metros y admiten múltiples opciones de carga de contenedores, ya que poseen 6 clavijas dobles ISO y 16 clavijas sencillas ISO. Permiten una carga máxima de hasta 60 pies de longitud en diferentes combinaciones.

Foto superior. Composición TMD Sogama (Meirama) - Taboadela, con la locomotora 310-103-7 en cabeza y la 310-104-5 empujando por cola. Composición formada por plataformas del tipo MMC3e de RENFE, protagonistas del presente artículo (Ourense, Septiembre 2006. Foto: Pablo Nieto Abad)



Vista de las diversas clavijas ISO sobre esta plataforma MMC3e de RENFE (Murcia-Cargas, Mayo 2019, Foto: MFTrain)



Todas las posibilidades de carga son igualmente realizables a escala 1:160 en los modelos de MFTrain, ya que el bastidor tiene alojamientos que permiten la colocación de la carga simulando las mismas opciones existentes en la realidad. Imagen de la drch.

Además de las diferencias comentadas, las MMC3e se distinguen externamente de sus hermanas de serie nacional MMC RENFE en varios aspectos, entre otros su esqueleto interior o la forma del bastidor en su parte inferior. Aunque estas diferencias no siempre son fácilmente apreciables, sobre todo cuando el vagón va cargado o la suciedad no permite ni siquiera poder leer la matrícula.



De arriba a abajo, plataformas Sgnss RENFE tipo MMC3e (reproducida por MFTrain), MMC3-MMC2, MMC1 (Fotos: Javier López Ortega)

En cuanto a las MMC3e (objeto de estas líneas) y las MMC3-MMC2 (Sgss), hay que señalar que se pueden distinguir también porque éstas últimas llevan algunas inscripciones sobre placas adosadas al bastidor que sobresalen por debajo del mismo, haciéndolas más visibles y pudiendo diferenciarse (aunque no sin dificultad) de las MMC3e.

Por si fuera de interés, señalar que la nomenclatura UIC utilizada en esta plataforma (Sgnss), corresponde a los siguientes datos:

S: plataforma especial de bogies (con 4 ejes) con más de 18 metros de longitud útil y más de 50 Tm de carga máxima.

g: apta para transportar contenedores de 60 pies, excepto los del tipo PA

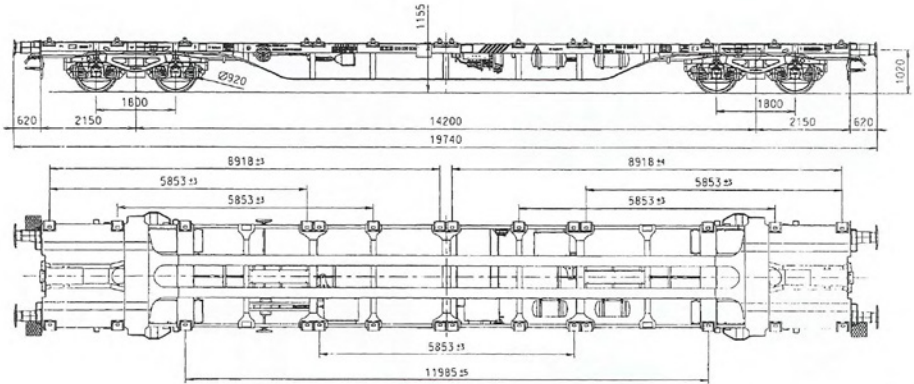
n: de bogies (con 4 ejes) que está autorizada para transportar 60 Tm de carga máxima

ss: velocidad máxima de 120 K/h

Nota: Como se ha comentado con anterioridad, aunque estén preparadas para cargar más de 60 Tm, la "n" establece que su límite autorizado son 60 Tm.

Foto inferior. Plataforma Sgnss 32 71 425 2 040, MMCce-453.840, perteneciente al primer lote de MMC3e de RENFE (Marzo 2014. Foto: Javier López Ortega)

Esquema de las plataformas tipo MMC3e / Sgnss de RENFE (Dibujo: álbum RENFE)



EL PRIMER LOTE DE LAS MMC3e DE RENFE

Como se ha indicado anteriormente, el primer lote de estas plataformas portacontenedores MMC3e / Sgnss de RENFE fue construido en el año 2002 en los talleres de Córdoba, utilizando los bastidores TAFESA.

Compuesto por 105 unidades, fue decorado de fábrica en color azul, insertando las típicas franjas amarillas de Transporte combinado (que era la unidad de negocio para el transporte Intermodal de RENFE que se encargaba por aquella época del transporte de contenedores).



Se insertó también el típico logotipo de esta U.N. en algunas unidades sobre el propio fondo azul del chasis o sobre un fondo cuadrado blanco.



Plataforma MMC3e / Sgnss de RENFE con franjas amarillas y logotipo de Transporte Combinado (Agosto 2008. Foto: Javier López Ortega)

Esta decoración mencionada fue reproducida en a escala 1:160 bajo las referencias MFTrain N33401 y N33402.



A finales del año 2004, cuando la UN de Transporte Combinado pasó a formar parte de la nueva unidad de transporte Mercancías Renfe, a muchas de las plataformas de este primer lote se les tapó el logotipo de Transporte Combinado (pintando simplemente un parche de color azul encima), dejando las franjas amarillas.

Circularon así hasta que ya a finales del año 2005-comienzos del 2006, coincidiendo con el principio de la época VI, a muchas de estas plataformas del primer lote se las reddecoró incluyendo nuevos logotipos de RENFE y RENFE Mercancías típicos de la actual época, aunque muchas de ellas mantuvieron todavía las franjas amarillas de origen hasta aproximadamente el año 2012 e incluso alguna tuvo todavía el logotipo de Transporte Combinado sin tapar hasta comienzos del 2008.



Plataforma MMC3e / Sgnss sin logotipo de Transporte Combinado (Foto: Álbum RENFE vagones mercancías)

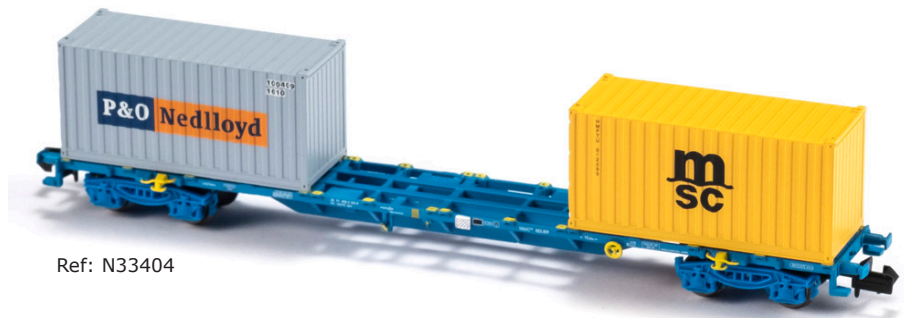


Plataforma Sgnss / MMC3e todavía en Julio de 2010 con las franjas amarillas de Transporte Combinado y logo de esta U.N.tapado (Mollet-San Fost. Foto: Oriol París)

Esta versión fue reproducida por MFTrain bajo la referencia N33403 (todavía con franjas amarillas). Drch.

A partir del año 2012, prácticamente la totalidad de estas plataformas ya no llevaban esas franjas amarillas (versión MFTrain N33404 y la nueva referencia N33427). Inferior.

Ref: N33403



Ref: N33404



Ref: N33427

Este cambio fue, como se puede comprobar, un ligero retoque en acción de marketing, como se hizo con otro material de mercancías de RENFE. En este caso, ya que las plataformas tenían apenas 2-3 años y estaban nuevas, se trató más bien de cambiar inscripciones de una unidad de negocio por la nueva sin tener que repintar los vagones.

Plataforma MMC3e / Sgnss de RENFE Mercancías
(Marzo 2017. Foto: Javier López Ortega)



EL SEGUNDO LOTE DE LAS MMC3e DE RENFE

Las 45 plataformas que integraban el segundo lote del pedido que hizo RENFE a TAFESA fueron fabricadas un año después, en el 2003, también en Córdoba, utilizando igualmente los bastidores de TAFESA. La idea inicial era que este segundo lote de plataformas MMC3e tuviesen como destino los trenes TMD que RENFE tenía proyectados para la U.N. de Transporte Combinado en Galicia.

De este segundo lote, las 16 primeras (MMC-453.906 a 921, UIC Sgnss 32 71 425 2 106-8 a 121-7 RIV RENFE), tuvieron ligeras modificaciones en la estructura de los laterales del chasis y portaban mangueras de intercomunicación para el sistema informatizado que incluían los trenes TMD.



Tren TMD Renfe (Xeixalvo, Octubre 2006.
Foto: Pablo Nieto Abad)



Mangueras de intercomunicación para sistema informático, instaladas en una plataforma MMC3e / Sgnss del 2º lote (Sevilla-La Negrilla, Junio 2003. Foto: Juan José Romero Rioja. Fuente: revista Maquetren nº125)



Foto drch. Plataforma Sgnss 32 71 425 2 117-5 RENFE, MMCce-453.917, perteneciente al segundo lote de RENFE (Vigo. Foto: Carlos M.Barreiro Molinos. Fuente: Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías - Rías Baixas)

Foto izq. Mangueras de intercomunicación para sistema informático, instaladas en una plataforma MMC3e / Sgnss del 2º lote (Sevilla-La Negrilla, Junio 2003. Foto: Juan José Romero Rioja. Fuente: revista Maquetren nº125)

Foto inferior. Referencia a la composición TMD en una plataforma MMC3e / Sgnss del 2º lote (Sevilla-La Negrilla, Junio 2003. Foto: Juan José Romero Rioja. Fuente: revista Maquetren nº125)



Estas 16 primeras unidades del segundo lote, entregadas en junio del año 2003, fueron las que pasaron a formar las dos ramas (8 unidades por rama) del TMD y se las añadió alguna inscripción relativa a sus circulaciones con este tren.



La primera rama entró a circular inmediatamente tras su fabricación, pero la segunda todavía tardó algún tiempo más en hacerlo, hasta el año 2005, ya que las locomotoras 310 que formarían parte de la tracción de esta segunda rama TMD todavía estaban en proceso de adaptación.

Igualmente, las siguientes 29 plataformas que forman el resto de este segundo lote (de la 453.122 a la 453.150) fueron fabricadas con idénticas características, también con la idea de realizar futuros servicios TMD, aunque finalmente no hubo más ramas TMD en lo sucesivo y el proyecto fue abandonado en torno al año 2008.

Si bien es mucha la información que se puede todavía mostrar acerca de este segundo lote, desde MFTrain no hemos querido extendernos más acerca de este segundo pedido de MMC3e, debido a que los modelos de estas plataformas pertenecientes a RENFE que hemos reproducido son todos ellos del primer lote.



Segunda Rama del TMD recién llegada a Vigo-Guixar desde el TCR de Madrid-Villaverde (Foto: Guillermo-González Martín)



Plataforma MMC3e / Sgnss de RENFE formando parte de una composición TECO químico de la compañía (Junio 2015, Foto: Javier López Ortega)

De esta forma, evitamos también no alargar más el objetivo central de la información que se quiere aportar. No obstante, hemos considerado oportuno matizar cierta información acerca del segundo lote, para conocimiento de los aficionados más curiosos.

CURIOSIDADES

Como primera curiosidad, en líneas anteriores comentábamos que el total de la serie está (o estaba) formado por 150 unidades. En realidad, el lote estaba formado por esa cantidad. Pero es importante remarcar que actualmente la serie está compuesta por 130 vagones. Esto es debido a que 20 de estas plataformas pertenecen hoy en día a los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) formando parte del tren "Cargometro" que traslada piezas de automóvil para la firma SEAT desde la factoría de Martorell hasta el Puerto de Barcelona y que es

operado por FGC en convenio con la empresa privada COMSA (CAPTRAIN España desde noviembre de 2018). Si bien, estas 20 plataformas no han sido restadas del álbum de vagones de RENFE, de ahí que en los listados todavía aparezcan 150 unidades.

Plataforma MMC3e / Sgnss de FGC perteneciente al Cargometro, (Junio 2009. Foto: Javier López Ortega)

Como segunda curiosidad, hay que indicar que se ha podido llegar a observar al menos una plataforma MMC3e / Sgnss a la que erróneamente se la había rotulado la matrícula Remmns en algún taller. Todo un error de aplicación ya que, de ser así, la plataforma debería ser corta y con bordes. Aunque anecdótico, el



vagón llegó a circular integrado en composiciones TECO por la geografía española.

Y como tercera y última curiosidad, tenemos que hablar del “Tren de Valores”. Dos plataformas del tipo Sgnss / MMC3e de RENFE, en concreto las MMC-453.822 y MMC-453.826 (pertenecientes ambas al primer lote) fueron decoradas en color gris (típico de Renfe Operadora) y que únicamente circularon en dicho Expotrén. Tras su circulación, ambas plataformas fueron de nuevo pintadas en color azul.

Ambas plataformas han sido reproducidas a escala 1:160 dentro de nuestro set del “Tren de Valores” (MFTrain N71004), protagonista del número 7 de nuestra revista del CLUB MFTrain. Desde estas líneas recomendamos encarecidamente la lectura del mismo (disponible en el siguiente enlace o escaneando el código QR adjunto).



*En primer término, plataformas MMCce-453.826 en decoración gris formando parte del Tren de Valores (Madrid-Chamartín, Octubre 2006.
Foto: RENFE)*



COMPOSICIONES

Estas plataformas tipo Sgnss / MMC3e de RENFE circulan incansables desde su fabricación en el año 2002 / 2003 en todo tipo de trenes de contenedores (TECO) de la compañía. Si bien estos trenes generalmente son mezcla de varios tipos de plataformas portacontenedores, tanto de bogies como de ejes, por norma general suelen ir con otros vagones de su propia familia de RENFE (los otros

tipos de MMC), plataformas de dos ejes tipo MCI-MC3-MC4 e incluso en ocasiones con vagones tipo "Poche" (comúnmente llamados "Canguros") tipo MMP / Sdgkkms, o plataformas articuladas de RENFE tipo MMMC1 / Sggnoss o MMC5 / Laargrs.

Es decir, que la creación de una composición a escala 1:160 con nuestras referencias MFTrain de vagones de dos ejes tipo MC3 y MCI de Renfe, así como con plataformas

Laargrs / MMC5 (más conocidas como Megacombis) en su versión gris de RENFE, es totalmente adecuada si se pretende crear un tren lo más parecido a la realidad.

26 Composición Recomendada



A continuación, mostramos algunos ejemplos de composiciones TECO en las que se incluye alguna plataforma tipo MMC3e / Sgnss de RENFE objeto de estas líneas:

Foto drch. 250-004-9 con TECO Constantí-Portbou-Moerdijk (Granollers, Febrero 2009. Foto: Javier López Ortega)

Foto inferior. 250-009-8 con TECO Constantí-Portbou (Reus, Julio 2009. Foto: Javier López Ortega)





Pareja de 253 con TECO Barcelona-Zaragoza Plaza-Madrid Abroñigal (Cornellá, Septiembre 2016, Foto: Javier López Ortega)

28

Hay que matizar que los trenes TECO de Renfe llevan por norma general material propio, por lo que no sería lógico reproducir a escala N una composición con este tipo de plataformas portac contenedores junto con otras de diferente compañía.

269-102-0 con TECO Constantí-Abroñigal (Capçanes, Septiembre 2006, Foto: Javier López Ortega)



Al igual que en el TECO "San Roque" este vagón MMC3e / Sgnss reproducido por MFTrain suele ser un habitual del TECO Irún-Abroñigal o el Barcelona Morrot-Bilbao, por poner algún ejemplo. Recordamos que el "San Roque" ha sido el protagonista de nuestro número 22 de la revista del CLUB MFTrain.



Composición Recomendada

29





269-238-2 con TECO Morrot-Bilbao (Lavern, Marzo 2008, Foto: Javier López Ortega)

30



269-754 con TECO Constantí-Portbou-Ludwigshafen (La Gornal, Abril 2014, Foto: Javier López Ortega)

Desde finales de la época V (a partir del año 2002, año de fabricación de estas plataformas), también se han podido ver plataformas del tipo MMC3e / Sgnss formando parte de composiciones de trenes de la empresa "Pascual", entre otros trenes TECO habituales de RENFE.



250-012-2 al frente de un TECO de Pascual (Foto: Jesús Contreras Sanz)

269-309-1 (Adanero, Agosto 2007, Foto: J. Ignacio López)



32

Composición Recomendada



Son muchas las locomotoras que han sido y son utilizadas para remolcar este tipo de trenes, desde el año 2002 hasta la actualidad. Todas ellas también de RENFE, no de otras compañías privadas. Locomotoras tanto eléctricas (series 250, 251, 253, 269, 279, 289), como diésel (319.2, 319.3, 319.4, 333, 333.3 RENFE, o 335 en época de alquiler a RENFE).

Como excepción al tema de locomotoras RENFE utilizadas para remolque de este tipo de vagones MMC3e / Sgnss, una de estas plataformas RENFE, en concreto la MMCce-453.872 / Sgnss 32 71 425 2 072 RIV RENFE ha formado parte de un corto tren de pruebas de ejes OGI que la empresa Tracción Rail utilizó en otoño del año 2017 con la locomotora 319.335.6 de Tracción Rail como titular.

Foto drch. 319-335-6 con tren pruebas ejes OGI (Octubre 2017, Foto: MFTrain)



Tras circular con la 319-335 de Tracción Rail, la plataforma Sgnss / MMC3e de pruebas OGI ha circulado también a modo de pruebas en composiciones de la empresa Go-Transport.

Foto inferior. 269-352-1 de Go-Transport con la MMC3e de pruebas OGI intercalada en este TECO de la compañía (Sant Vicenç de Calders, Diciembre 2020. Foto: Luis Rentero Corral)



269-352-1 con tren de pruebas 90505 entre Zaragoza-Plaza y Madrid-Vicálvaro Clasificación (Coslada, 2021. Foto: Luis Díaz Patino)



LAS Sgnss DE CAPTRAIN ESPAÑA

Al comienzo de este artículo hemos mencionado también la aparición junto con la referencia N33426 de un nuevo set de MFTrain formado por dos plataformas Sgnss de la empresa Captrain España (ex.COMSA). Este nuevo set N71028 sirve como introducción a la última parte de este número 23 de la revista del CLUB MFTrain.

Líneas atrás hemos destacado las características de los modelos reproducidos a escala N bajo esta

nueva referencia N71028. Pero no queríamos dejar la oportunidad de hablar brevemente de estas plataformas de bogies tipo Sgnss de la empresa Captrain.

*Sgnss 38 71 455 2 062-4 E-CTES de CAPTRAIN
(La Encina, Abril 2020. Foto: MFTrain)*



Después de leer la información acerca de las plataformas MMC3e / Sgnss de RENFE, es importante destacar dos datos acerca de estas plataformas de CAPTRAIN:

-Estas plataformas provienen de la compañía COMSA. Desde el 1 de Noviembre del año 2018 la empresa pasó a denominarse CAPTRAIN España. Por lo que son plataformas tipo Sgnss ex.COMSA.

-Estructuralmente son idénticas a las MMC3e de RENFE, también con estructura base TAFESA. Pero estas plataformas de CAPTRAIN no pueden considerarse como MMC3e, ya que esta denominación pertenece al parque propio de RENFE y no es utilizada en plataformas de otras compañías (como sucede con las mismas plataformas tipo Sgnss de VTG, Continental Rail, Takargo o la propia COMSA).

Aclarados estos dos puntos, indicar que estas plataformas Sgnss fueron fabricadas en Abril de 2009 para la empresa COMSA.



Plataforma Sgnss de COMSA formando parte de un tren papelerero de la compañía (Julio 2009). Foto: Jesús Contreras Sanz)

El lote estaba compuesto de un total de 40 plataformas cuyo rango de matrículas fue el siguiente:

Sgnss 38 71 455 2 033 a 072
RIV E-GMF

Estas plataformas, en su versión COMSA, han sido reproducidas a escala N bajo nuestras referencias N33405 y en el set N71002 (chatarro de CELSA, mostrado con anterioridad).



Tras el paso de COMSA a CAPTRAIN España el 1 de Noviembre de 2018, no fue hasta aproximadamente Septiembre del 2019 cuando ésta última aprovechó los pasos por taller de estas plataformas tipo Sgnss para (además de limpiar y poner a punto), repintarlas de un nuevo tono de azul diferente al de Comsa y cambiar su matrícula, pasando de E-GMF (Gestión de Maquinaria Ferroviaria) a la nueva E-CTES (Captrain España). Además, se aprovechó para colocar un vinilo con el nombre de la nueva compañía.

Vinilo CAPTRAIN sobre el antiguo logotipo de COMSA en esta plataforma Sgnss de la compañía (Marzo 2020, Foto: MFTrain)



Plataforma Sgnss 38 71 455 2 055-8 E-CTES de CAPTRAIN, utilizada en un tráfico de palanquilla de la compañía entre San Roque y Ponferrada (Diciembre 2021. Foto: David Gómez Roldán)

AGRADECIMIENTOS

Una vez más, desde MFTrain queremos agradecer enormemente la ayuda prestada por los distintos aficionados que nos ayudan con información, fotografías o vídeos. Es un auténtico placer poder contar con esta ayuda y recomendamos, como siempre, visitar los distintos perfiles de los autores de las imágenes que ilustran este artículo número 23 de la revista del CLUB MFTrain. Todos y cada uno de los perfiles contienen magníficas fotografías y vídeos que intentamos dar más visibilidad a través de estas líneas para deleite de todos los aficionados.

En esta ocasión damos infinitas gracias a:

GUILLERMO GONZÁLEZ MARTÍN
-GGM-

JUAN JOSÉ ROMERO RIOJA

Asociación Viguesa de Amigos del
Ferrocarril y Tranvías Rías Baixas
(AVAFT -RB)



JAVIER LÓPEZ ORTEGA



DAVID GÓMEZ ROLDÁN
-renfealvia-



JESÚS CONTRERAS SANZ



JOSÉ IGNACIO LÓPEZ
-252031-



LUIS DÍAZ PATINO



LUIS RENTERO CORRAL
-The STB-



ORIOI PARÍS
-escursso-



PABLO NIETO ABAD
-rapidoelectro-



REVISTA MAQUETREN



*Con su bolsita de chatarra para cargarlo al gusto.



www.mftrain.com

Síguenos en:

