

MF **CLUB** MFTrain



Plataformas Laagrass TRANSFESA "MegaCombi" - Parte I

#QuédateEnCasa

PLATAFORMAS Laagrss TRANSFESA



Laagrss 43 71 437 8 231-0 E-TRFSA
(Zaragoza-Plaza, 12 Febrero 2020. Foto MFTrain)

ÍNDICE

MODELO REAL
Y A ESCALA 1:160

4

7

UN POCO
HISTORIA

14

CARACTERÍSTICAS
DE LAS PLATAFORMAS
Laagrss

20

CARACTERÍSTICAS
DE LAS CAJAS
MEGACOMBI

OTROS VAGONES
DE TRANSFESA

37

39

DECORACIONES
DE LAS Laagrss DE
TRANSFESA

50

AGRADECIMIENTOS

MODELOS REAL Y A ESCALA N 1:160

En el mes de Diciembre de 2016 y en el mes de Febrero del año 2017, MFTTrain comercializó una serie de referencias a escala N que reproducían a escala 1:160 las plataformas articuladas Laagrss de TRANSFESA, más conocidas entre los aficionados como "Megacombi", por ser éste el tipo de caja móvil que más ha transportado y más identificativa de este tipo de plataformas.

Este modelo, además, fue galardonado con el premio al mejor modelo del año 2016 por la Federación de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril en España ([FEAAF](#)).



Plataforma Laagrss de Transfesa, MFTTrain N33155, comercializada en Febrero de 2017



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



A parte de las versiones de TRANSFESA, desde MFTrain también comercializamos otras referencias de esta plataforma Laagrss de las compañías RENFE y COMSA, aunque se ha de matizar que el presente artículo versa únicamente sobre los modelos de Transfesa ya que, en el mundo del tren real, fueron las precursoras y, por tanto, de mayor antigüedad, y porque de incluir toda la historia de todas las Laagrss de las diversas compañías alargaría en exceso estas líneas.

En este artículo analizaremos tanto las versiones óxido como las amarillas y burdeos que ha empleado y emplea en la actualidad Transfesa, y comentaremos características tanto del modelo en miniatura como del modelo real, tratando de aportar algo más de información acerca de estas conocidas plataformas.

Desde MFTrain Modelismo Ferroviario queremos recalcar, como ya lo hemos hecho a través de nuestras distintas redes sociales que, al contrario que otros artículos anteriores aparecidos en nuestro Club con motivo del lanzamiento de nuevas referencias,

Plataforma Laagrss de Transfesa, MFTrain N33147, comercializada en Diciembre de 2016



el presente artículo no versa sobre novedades ni nuevos modelos. Hemos querido confeccionar, en la medida de lo posible, algún que otro artículo con la idea de que en estos momentos tan complicados para todos, estas líneas sirvan para evadirnos durante un momento de la difícil realidad que nos rodea. Ojalá todos y todas estemos bien, superemos esta situación con paciencia y responsabilidad y podamos de nuevo juntarnos lo antes posible para disfrutar, entre otras muchas cosas, de esta magnífica afición. Nuestra afición al modelismo

ferroviario es enormemente completa como para que nos ayude a superar de la mejor manera posible esta extraña e inédita situación provocada por el virus COVID19. Y, cómo no, nos ayudará también a contribuir al llamamiento de las autoridades. Así que esperamos que este artículo sirva para eso, para entretener.

*Locomotora 269-509-6 con tren de piezas de FORD
hacia Cerbère y Colonia (Lavern, Mayo-2008,
Foto: Javier López Ortega)*



UN POCO DE HISTORIA

Para poder entender bien la historia de estas plataformas Laagrss de Transfesa (o Megacombi, como muchos aficionados la conocen), hemos de remontarnos a principios de la década de los años 90 del siglo pasado. Transfesa sólo contaba con plataformas tipo Lgs, resultado de la transformación de vagones Ks de dos ejes, que utilizaba para el transporte de contenedores y cajas móviles que contenían normalmente piezas para la industria automovilística. Imagen de la derecha.



Plataforma Lgs de Transfesa (Años 80, Foto: Transfesa)



Plataformas Lfgss de Transfesa (Foto: Transfesa)

En el año 1994 se llega a un acuerdo con Ford Motor Co para el transporte de piezas entre España y Gran Bretaña. Transfesa encargó a la factoría francesa de Remafer en Reims la producción de plataformas tipo Lfgss de la serie 443-8, con una longitud de 15,020 metros y una tara de 11.800 kilos. Los ejes fueron proporcionados por la empresa española Mectra S.L.

Entre 1994 y 1996 Remafer produjo 450 plataformas que fueron inscritas en la SNCF. En 1997 Transfesa encargó otras 75 Lfgss de este tipo que se fabricaron en Tafesa y fueron matriculadas en España, es decir, portaban matrícula RENFE.

Se construyeron cajas móviles para el servicio de Ford en la misma cantidad, siendo producidas por las fábricas españolas Tafesa y Sical y la británica Cartwright Engineering. Estas cajas de 45 pies tienen tara de 62.000 kilos y carga máxima de 22 Tm. Imagen de la derecha.

8 El conjunto del proyecto, por el que se transportaban componentes desde Silla hasta Dagenham en el Reino Unido, fue un hito por las características de las plataformas, así como las de las cajas móviles, al tener que adaptarse a los túneles de tres países y al gálibo rebajado de Inglaterra.

Foto superior. Plataforma portacontenedores Lfgss de Transfesa (Las Palmas -Castellón-, Junio-2006, Foto: Carlos Pérez Arnau)

Foto inferior. Tren de FORD de Transfesa formado por plataformas Lfgss (Las Palmas -Castellón-, Abril-2002, Foto Carlos Pérez Arnau)





Locomotora 269-073-3 con TECO Dagenham-Factoría Ford en Almussafes (L'Arbog, Junio-2007, Foto: Javier López Ortega)

9

Este servicio Channel Tunnel se sigue prestando a día de hoy.



Locomotora 253 de RENFE con tren de piezas Dagenham-Factoría Ford (Sant Sadurni, Abril-2014, Foto: Javier López Ortega)

Con estos antecedentes, la multinacional francesa Renault, que trabajaba desde hacía años con plataformas portacoches del pool Hispanauto (integrado por la compañía francesa STVA y Transfesa) y con otro material remolcado de la propia Transfesa para el traslado de sus piezas (caso de las plataformas articuladas cubiertas tipo Lails), llega a un acuerdo con la compañía española para la utilización de nuevas e innovadoras plataformas y cajas móviles que se adaptasen a las más modernas necesidades del fabricante

francés. Esto dará inicio al proyecto Megacombi.

Tras el estudio inicial, se encarga en 1996 el desarrollo del mismo y la producción tanto de las plataformas como de las cajas móviles a la fábrica Tafesa de Villaverde Bajo en Madrid, que comenzó la producción a finales de ese mismo año.

Se fabricaron a un ritmo de 2 ó 3 unidades a la semana y las primeras plataformas Laagrss entraron en servicio en la primera mitad de 1997, trasladando componentes para Renault entre la factoría francesa

de Douai y la de Valladolid, a través de Hendaya, con tres trenes diarios ascendentes y tres descendentes. En esa primera época las cajas móviles todavía no portaban rotulaciones informativas.

A finales de 1997, a medida que se iban incorporando nuevas plataformas y cajas, se incrementa el trabajo para Renault. A las cajas se les insertan los rótulos de Megacombi y el logotipo de Transfesa-intermodal.

A mediados de 1998 comienzan a trabajar también para las factorías españolas del Grupo PSA (Peugeot-Citroen). En 1998 ya transportaban piezas de Renault por toda Europa, llegando incluso a Eslovenia. En las imágenes siguientes se pueden apreciar la plataforma Megacombi en diferentes países.

El empujón definitivo será el contrato que consigue Transfesa con Ford Motor Co. y que comenzó a funcionar en el mes de Diciembre de 1998 bajo el nombre de Berlín-Plastik, consistente en el transporte de componentes plásticos desde la fábrica Ford-Visteon en Berlín a todas las plantas europeas.



Plataformas Laagrss y cajas MegaCombi recién fabricadas (Marzo-1998, Foto: autor desconocido)



BB-25220 SNCF al frente de una composición mixta de Megacombi y Lails Transfesa, con piezas para Renault (Francia, línea Orleans-Paris. Septiembre-1999, Foto P. Schmitt)



Composición Megacombi en la estación Sur de Bruselas (Mayo-1999, Foto: Jos Gillard)



*Locomotora 11464 de la SBB con tren de piezas
Megacombi (ZH-Altstetten, Junio-2000,
Foto: Werner Brutzer)*

El sistema consistía en la composición de trenes con 42 cajas Megacombi desde Visteon y destino Colonia, donde Transfesa gestionaba una terminal de contenedores. En ella se descargaban las cajas con destino a la propia Ford de Colonia y el resto eran clasificadas y reconducidas por los corredores intermodales a las distintas plantas de Ford, incluida Almussafes (Valencia) en donde, además, se re-expedían los envíos para la factoría portuguesa de Azambuja.

El proyecto Berlín-Plastik consiguió en el año 2001 en la feria internacional Eurocargo/Logimat, entre 50 candidatos, el premio europeo del transporte 2001 otorgado por el Ministerio alemán de Transportes. Se valoró toda la logística, incluidas las plataformas y cajas Megacombi utilizadas.

En años posteriores se consiguió nuevamente dicho premio, lo que dio a las plataformas Laagrss de Transfesa un gran prestigio internacional siendo consideradas las mejores plataformas europeas para el transporte de contenedores.



150 112-2 de la DB con composición Megacombi (Geislinger Steige, Septiembre-2002, Foto: Werner Brutzer)



Composición Megacombi entre Basel RB -Buchs a Zürich-Altstetten con la Re 460 108-4 de la SBB al frente (Zurich, Octubre-2004, Foto: Patrice Airolti)

CARACTERÍSTICAS DE LAS PLATAFORMAS Laagrss

Recibirán, por sus características, la nomenclatura UIC Laagrss:

- **L**: vagón plataforma especial con ejes independientes de más de 12 metros de longitud útil, o de 22 a 27 metros de longitud útil en vagones compuestos y más de 20 Tm de carga.
- **aa**: de 4 ejes independientes o compuesto por 2 unidades.
- **g**: apto para el transporte de contenedores.
- **r**: articulado con más de 27 metros de superficie útil.
- **ss**: velocidad máxima de 120 K/h.

Se buscó el sistema de plataforma integrada por dos elementos, algo que había sido muy común en plataformas portacoches fabricadas ya por Tafesa. Pero además, debían poseer una altura rebajada para mayor estabilidad y facilidad de descarga de las cajas a camiones. En este caso, el antecedente más próximo eran las plataformas cubiertas tipo Lails de toldos corredizos (anteriormente

mencionadas), articuladas con 3 ejes y dos elementos. Estas Lails habían sido fabricadas por la francesa SNAV en los años 70 y venían trabajando para el servicio Renault de Transfesa

desde entonces: de hecho, se trataba de los vagones que progresivamente debían de ser sustituidos por los nuevos Megacombi.



Varias plataformas Laails ya retiradas fueron transformados en el año 2000, aprovechando sus bastidores, en los nuevos 35 portacontenedores articulados Lags de la serie 445-8.

Estas nuevas 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 entre distintas fábricas europeas.



Estas plataformas Lags han sido utilizadas igualmente en combinación con las Laagrss objeto de este artículo, como se puede comprobar en las siguientes fotografías.

Foto superior. Plataforma Lags de Transfesa (Noviembre-2006, Foto: Javier López Ortega)

Foto inferior. Plataforma Lags 24 71 445 8 015-3 de TRANSFESA con cajas móviles Railmax (Abril - 2006, Foto: Anton Kendall)



Locomotora 269-298 con TECO de Ford hacia la frontera francesa, formado por plataformas Lags y Laagrss y cajas Railmax y Megacombi (Lavern, Septiembre-2008, Foto: Javier López Ortega)

16



269-236-6 al frente de un teco procedente de la fábrica de Ford-Almussafes hacia la frontera francesa (Castellbisbal, Marzo-2008, Foto: Javier López Ortega)

Finalmente, se dota a las nuevas Laagrss, protagonistas de estas líneas, de una altura de piso de 90 cms (ideal para maniobras de carga y descarga hacia los camiones) y 25 cms más bajas que las plataformas estándar. Todo ello se consigue gracias a la incorporación de ruedas de 85 cm de diámetro. La distancia entre topes de las dos unidades que integran las Laagrss es de 31,48 metros, una tara total conjunta de 26,6 Tm y carga máxima de 61,6 Tm.

Como anécdota, indicar que las Laagrss de TRANSFESA tienen (como se acaba de indicar), 26,6 Tm de tara, mientras que las versiones de COMSA (actualmente Captrain) y RENFE tienen 0,5 Tm más (con un total de 27,1 Tm). Siendo la misma plataforma y habiendo sido construidas todas ellas en Tafesa-Villaverde Bajo (Madrid), se desconoce el motivo de esta diferencia de taras.

Detalle de las diferentes inscripciones de TARAS en plataformas Laagrss.

- Transfesa amarilla.



- Transfesa óxido.



- Comsa - Captrain.



- Renfe.



Cada plataforma Laagrss puede transportar (entre otras combinaciones)

- 2 cajas tipo Megacombi de 45 pies:



Laagrss de TRANSFESA con cajas de 45 pies Megacombi (Zaragoza-Plaza, Febrero-2020, Foto: MFTrain)

- 2 contenedores metálicos de 45 pies.:



Laagrss de TRANSFESA con contenedores de 45 pies (Madrid-Vallecas, Agosto-2015, Foto: David Gómez Rodaldan)

- 2 contenedores de 40 pies.:



Laagrss de TRANSFESA con contenedores de 40 pies (La Encina, Noviembre-2019, Foto: MFTrain)

- 4 contenedores de 20 pies (si bien esta última opción no es muy habitual).

Todas estas combinaciones también son posibles en nuestro modelo a escala N, ya que se han tenido en cuenta todas las posibilidades en su diseño y, por tanto, es posible incorporar cualquier caja móvil o contenedor de MFTrain a estas plataformas Laagrss.

La estructura del chasis está reforzada para resistir el peso y la altura de la caja Megacombi, así como velocidades de 120 Km/h incluso en condiciones climatológicas hostiles. Se las dotó de ejes intercambiables y freno de aire comprimido. Se establece para

las plataformas Laagrss de Transfesa como estación domiciliaria Villaverde-Orcasitas y como taller de revisiones Tafesa. Se matricularon en Renfe con UIC Laagrss de la serie 437-8. A partir de 2006, con la liberalización del transporte de mercancías, se introduce en su matrícula el acrónimo de Transfesa: **E-TRFSA**.

Apesar de estar matriculadas en Renfe, Transfesa nunca les colocó matrícula nacional PMC-5, siendo conocidas únicamente por su nomenclatura UIC: Laagrss. Se fabricarán casi de forma ininterrumpida para Transfesa



Detalle de matrícula E-TRFSA en el bastidor de una Laagrss (Madrid-Vicálvaro Clasificación, Foto: MFTrain)

un total de 643 unidades entre 1997 y el año 2002.

Las matrículas de las Laagrss de TRANSFESA quedarán, por tanto, del siguiente modo:

Laagrss 43 71 437 8 000 a 642 RENFE

Laagrss 43 1 437 8 000 a 641 E-TRFSA (a partir del año 2006)

Destacar también que, a lo largo de todos estos años, en algunas unidades se ha instalado una barra de sujeción entre las dos barandillas situadas en los testeros, a modo de refuerzo, para intentar evitar su rotura por algún choque durante el proceso de carga o descarga.



Laagrss 43 71 437 8 311-0 E-TRFSA (La Encina, Noviembre-2019, Foto: MFTrain)



Composición Megacombi con última plataforma con barra de refuerzo de barandillas (Mollet-Sant Fost, Noviembre-2009, Foto Oriol París)

CARACTERÍSTICAS DE LAS CAJAS MEGACOMBI:

Las cajas Megacombi fueron fabricadas por Tafesa y Sical. Tienen una longitud de 13,60 metros (45 pies) y 3 metros de altura útil; anchura de 2,42 metros; tara de 6,35 Tm; carga máxima de 26,65 Tm. Todo ello da como resultado un área de 32,16 metros cuadrados de carga

Foto inferior. Caja Megacombi sobre plataforma Laagrss de Transfesa (Zaragoza-Plaza, Febrero-2020, Foto: MFTrain)

y un volumen de 100 metros cúbicos. Es accesible por ambos costados.

Se las dotó de un sistema hidráulico de accionamiento eléctrico que permitiese en parado elevar aún más el techo (un total de 43 cms) y así conseguir la holgura suficiente para la maquinaria en acciones de carga y descarga de la mercancía apilada.

Foto drch. Detalle del sistema hidráulico de accionamiento eléctrico de una caja Megacombi (Zaragoza-Plaza, Febrero-2020, Foto: MFTrain)



Las cajas Megacombi de Transfesa han sido reproducidas a escala N bajo nuestras referencias MFTrain N33147, N33151, N33155 y N33156.

N33147

43 71 437 8 449-8

E-TRFSA Laagrss



N33151

43 71 437 8 171-8

E-TRFSA Laagrss

N33155

43 71 437 8 161-9

RENFE



N33156

43 71 437 8 340-9

E-TRFSA Laagrss

Una particularidad que tuvieron algunas de las cajas Megacombi fue un pequeño cambio de logotipo. Por norma general, las cajas de Megacombi portan logotipo de Transfesa, pero en algunos casos se sustituyó este logo por el de Railmax. Este cambio de logotipo se puede apreciar en la siguiente comparativa:

Las cajas de Railmax fueron igualmente reproducidas a escala 1:160 por MFTTrain bajo dos referencias realizadas en exclusiva para el comercio alemán Menzels Lokshuppen. En concreto fueron las referencias N33171 y N33172:



Típica caja Megacombi-Transfesa intermodal -izquierda- y caja Megacombi-Railmax Transfesa Wheels (Detalles de fotografías de Oriol París)



N33171

43 71 437 8 029-8

E-TRFSA Laagrss



N33172

43 71 437 8 037-1

E-TRFSA Laagrss



23

Estas cajas de Railmax van mezcladas indistintamente con las habituales de Transfesa en composiciones tanto en España como en el resto de los países europeos por donde circular. Es muy habitual y fácil localizarlas en cualquier composición Megacombi. El problema, por desgracia, es que muchas veces es difícil distinguir parte o todo el logotipo a consecuencia de los indeseables grafitis que suelen portar, situación





TECO de FORD hacia Cerbère y Colonia con cajas Railmax y Transfesa (Castellbisbal, Julio-2009, Foto: Javier López Ortega)

24

que lamentablemente es cada día más habitual.

En el año 2006, Transfesa encargó unas pocas unidades (alrededor de 20 aproximadamente) de otras cajas móviles de similares características a las Megacombi, que estuvieron realizando pruebas en nuestro país a finales de ese año 2006. En 2007 se incorporaron más cajas de este tipo, circulando ya de manera comercial y continuada.

Cajas Transfesa y Megacombi en el año 2006 (Foto: Transfesa)

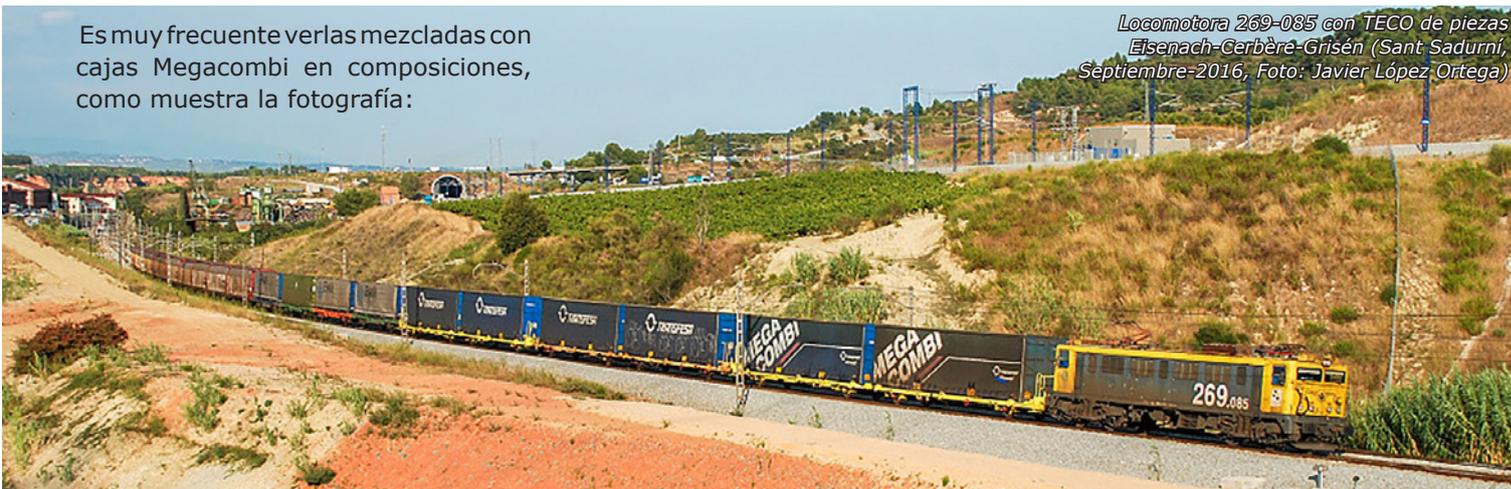




Cajas Transfesa similares a las Megacombi en circulación comercial sobre una Laagrss (Septiembre-2009, Foto Javier López Ortega)

Es muy frecuente verlas mezcladas con cajas Megacombi en composiciones, como muestra la fotografía:

Locomotora 269-085 con TECO de piezas Eisenach-Cerbère-Grisén (Sant Sadurní, Septiembre-2016, Foto: Javier López Ortega)



La locomotora 333-309-3 remolca el teco Constanti-Vilar Formoso desde Salamanca hasta la frontera Portuguesa, con cajas Transfesa y Megacombi sobre plataformas Laagrss (Salamanca, Agosto-2016, Foto: Diego Sanchez García)



*Foto superior. Caja móvil OMFESA del tipo Megacombi
(Foto: Hansa Tex)*

Por otro lado, Transfesa y la empresa turca Omsan JV crearon OMFESA en el año 2003, pool dedicado también al suministro de piezas de automoción. En el año 2004 las cajas Megacombi recibieron nuevas lonas fabricadas en la República Checa por Hansa Tex, con logotipos de OMFESA, inicialmente destinadas a los tráficos de Ford entre Alemania y Turquía. Imagen de la derecha.

Posteriormente estas cajas móviles de Omfesa terminaron siendo utilizadas para el resto de tráficos europeos y, por supuesto, también por España, siendo bastante habitual verlas en tráficos mezcladas con las habituales cajas Megacombi.

Foto inferior. 251-024 al frente de una composición Megacombi que incluye cajas móviles de Omfesa (Palacios de Goda, Julio-2015, Foto: Javier López Ortega)





253-032-7 al frente del Teco Noisy-le Sec-Hendaya-Vicálvaro Clasificación incluyendo cajas Megamobi, Omfesa y Transfesa (Palacios de Goda, Julio-2014, Foto: Javier López Ortega)

28

Las cajas móviles de OMFESA han sido comercializadas a escala 1:160 bajo nuestras tres referencias MFTrain N33148, N33154 y N33157.



N33148

43 71 437 8 548-7
E-TRFSA Laagrss



N33154

43 71 437 8 197-3
E-TRFSA



N33157

43 71 437 8 323-5
E-TRFSA Laagrss



Locomotora 253 Renfe al frente de un TECO con piezas de Ford con cajas OMFESA provenientes de Alemania y contenedores CAI procedentes de Inglaterra (Sant Sadurní, Marzo-2014, Foto: Javier López Ortega)

Al respecto de los contenedores CAI de 40 pies de la anterior fotografía, éstos han sido también reproducidos a escala N por MFTrain en la referencia (entre otras) N33152:

N33152
43 71 437 8 035-5
E-TRFSA Laagrss



Estos contenedores CAI son muy habituales y fáciles de ver en trenes TECO de diversas compañías a lo largo de gran parte de la geografía española. Además, también son unos habituales en composiciones Megacombi como los de la foto anterior, pudiéndose ver en trenes de piezas de automóviles que, en ocasiones, además también circulan con vagones porta-autos del pool Hispanauto o con vagones cerrados de la propia compañía Transfesa.



*Locomotora 253-082-2 con tren de piezas y coches
(Bellvei, Septiembre-2018, Foto: Oriol París)*



*Locomotora 253-076-4 con tren mixto de Opel,
Eisenach-Cerbère-Zaragoza Plaza-Grisén (Sant
Sadurní, Junio-2012, Foto: Javier López Ortega)*

Antes de continuar, proponemos al lector un pequeño descanso para visualizar una composición a escala N que tuvimos el placer de rodar en los módulos participantes en el III Encuentro Modular Ciudad de Linares, en el año 2018, y donde se puede ver una composición "tipo" formada por material MFTrain que incluye algunas de las cajas móviles y contenedores mencionados con anterioridad.

El vídeo se encuentra en nuestro canal de YouTube, [MFPlay](#), pero puede acceder también al mismo escaneando el siguiente código QR o bien haciendo "click" directamente [aquí](#):



Una vez de vuelta, continuamos con el tema de las cajas móviles.

Pese a que, como se ha comentado anteriormente, la madrileña fábrica de Tafesa en Villaverde Bajo suministró al principio cajas móviles tipo Megacombi a Transfesa, en realidad el principal proveedor de dichas cajas fue principalmente la empresa Sical, como también se ha indicado con anterioridad. Pero no

hace mucho tiempo, en Enero de 2018, Transfesa cerró un contrato con la empresa alemana Käsbohrer para la fabricación de 20 cajas móviles que se recibieron en el mes de Mayo ese mismo año 2018.

Nuevas cajas móviles fabricadas por Käsbohrer sobre plataformas Lfgss de Transfesa (Hazebrouck -Francia-, Noviembre-2018, Foto: Louis D. -TrainsFerro-)



El sistema de cierre de puertas extremas y el aislamiento de las lonas y sus componentes le supuso a Käsbohrer un premio en Septiembre de 2017, convirtiéndose en el constructor de este tipo de tecnología más afamado de Europa. Transfesa sabe bien a quién elegir para sus productos.

En el siguiente enlace (accesible escaneando el código QR o haciendo "click" directamente [aquí](#)) se puede ver el vídeo promocional de Käsbohrer de estas cajas móviles:

Dichas cajas están principalmente destinadas al transporte de piezas de Ford desde Colonia y Dagenham, mezcladas con las actuales Megacombi. Se prevé el suministro de más unidades que, sin duda, serán las sustitutas de las actuales Megacombi pues estas últimas han alcanzado ya más de 20 años de edad. Estas nuevas cajas móviles de Transfesa pueden verse en composiciones por España mezcladas con las habituales cajas Megacombi.

Continuando con el tema de las cajas móviles, es indiscutible que las plataformas Laagrss de Transfesa no han llevado exclusivamente cajas únicamente de Transfesa. Se han mostrado anteriormente ejemplos con distintos contenedores que no son de Transfesa, y lo mismo ocurre con las cajas móviles. Un ejemplo, muy conocido, es el transporte de cajas de las compañías Sesé, Comsa, M-Real o Crossrail (por citar algunos ejemplos) para el grupo Ibercargo Rail (formado por Takargo y COMSA



Locomotora 253 de RENFE al frente de una composición con diversas cajas móviles Transfesa fabricadas por Käsbohrer (proximidades de Silla, 2019, Foto captura vídeo "Mejores vídeos del 2019" del usuario de Youtube TodoTrenes ESPAÑA)

-Captrain España en la actualidad-). Ello es debido a que estas plataformas Laagrss han sido alquiladas por dicho grupo como refuerzo en sus trenes. Otras empresas como Continental Rail, Laumar, Transitia Rail, Tracción Rail, Acciona o Low Cost Rail también han tenido o tienen en régimen de alquiler alguna de estas plataformas.

Foto superior. Locomotora 333-336 de Low Cost Rail con Teco Zaragoza Corbera Alta-Villafraía (Quintanillabón, Junio-2018, Foto: Javier López Ortega)



Locomotora 333-323 de ACCIONA con Teco Júndiz-Bilbao Mercancías (Margarita, Julio-2017, Foto: Javier López Ortega)

Con la intención de no alargar más la lectura del presente artículo del Club MFTrain, hemos decidido postponer este tema para un futuro, esperemos no muy lejano, y así poder dedicarle el tiempo que realmente se merece.

Pero no queremos dejar pasar por alto un tren operado por Renfe y la portuguesa CP, también dedicado al transporte de piezas de automóviles y que, entre otros contenedores o cajas móviles, porta también en sus composiciones un modelo de caja móvil que en MFTrain comercializamos, entre otras, bajo la referencia N33158. Se trata de la caja

móvil de FERCAM, de características muy similares a las cajas Megacombi:

El tren en cuestión es el conocido "piezas portugués" que circulaba desde Portugal hacia Irún a través de la frontera de Vila Formoso, y que

tenía como destino final Alemania. Este tren ya no circula en la actualidad, aunque cuando lo hacía, era siempre remolcado por una locomotora de RENFE en la parte española.

N33158

43 71 437 8 089-2

E-TRFSA Laagrss



333.336.6 con el piezas (Fresno el Viejo, Septiembre-2012, Foto: Javier López Ortega)

Hemos querido destacar este tren precisamente por el hecho de haber sido uno de los pocos que solían portar estas cajas móviles de Fercam. Dichas cajas solían ir mezcladas con otras de Transfesa-Eurotúnel, contenedores CAI o con cajas móviles blancas de DB-Schenker.

También las plataformas Laagrss de Transfesa objeto de este artículo o las cajas Megacombi se dejaban ver de vez en cuando en este singular tren, aunque si bien no solían formar parte del mismo de manera habitual:



Locomotora 333.3 de RENFE con el piezas Vilar Formoso-Irún (Salamanca, Junio-2012, Foto: José Luis Meijomil Rosado)



Locomotora 333.398.6 con el piezas Portugal-Alemania (Campillo, Agosto-2013, Foto: Javier López Ortega)

Por último aunque menos conocido pero igualmente vistoso, no olvidemos el peculiar contenedor MegaBox aparecido en nuestras referencias N33149 y N33153.

Se trata de un tipo de contenedor con estructuras adaptables en su interior para poder albergar 4 vehículos grandes o 5 pequeños, si bien no se han construido muchas unidades.

En España se han visto de forma esporádica, por lo que escasean sus fotos en las composiciones que comparten con las cajas Megacombi.



Contenedor MegaBox (Foto: Transfesa) Disposición interior contenedor MegaBox (Esquema: Transfesa)

36



N33153

43 71 437 8 251-8

E-TRFSA

N33149

43 71 437 8 620-4

E-TRFSA Laagrss

OTROS VAGONES TRANSFESA PARA EL TRANSPORTE CAJAS TIPO MEGACOMBI

Además de estos vagones articulados tipo Laagrss, Transfesa ha utilizado igualmente para el transporte de las cajas Megacombi otro tipo de plataformas (aunque no de forma tan generalizada como las Laagrss objeto de este artículo), muy especialmente las Lfgss (anteriormente mencionadas y famosas por sus servicios por el Eurotúnel), así como otras 44 plataformas de dos ejes tipo Lgnss de la serie 443-3 de color naranja, fabricadas en 1999 por Tafesa.



Plataforma de dos ejes tipo Lgnss de la serie 443-3 de Transfesa (Septiembre-2009, Foto: Javier López Ortega)



Cajas Megacombi sobre plataformas Lfgss y Lgnss en la estación alemana de Priort (Septiembre-2008, Foto Werner Brutzer)

Destacar también las 30 plataformas de dos ejes tipo Lgss fabricadas en Tafesa en 1996 y decoradas en verde. Estas Lgss tienen como curiosidad que no disponen de anclajes centrales para poder transportar dos contenedores de 20 pies. Quedaron integradas en la serie 443-7, a excepción de la primera de ellas que quedó asignada curiosamente a la serie 443-8 (Lfgss) como la 000 de la misma.

Cabe destacar también la utilización por parte de Transfesa para el movimiento de cajas Magecombi, una plataforma sin duda alguna peculiar fabricada en Francia a finales de los años 90 y matriculada en la SNCF. Se trata de la plataforma Laagooss 43 87 437 4 000-5, un vagón único pero interesantísimo, compuesto por 4 elementos (las Laagrss objeto de este artículo tienen dos). Es decir, su capacidad es la de dos Laagrss. En el caso de la plataforma Laagooss, ésta posee dos unidades extremas (muy parecidas a las de los Laagrss) y dos centrales de 14,00 metros. El empuje es el mismo que el de las Laagrss: 10,00 m. Los 4 elementos que lo componen usan las mismas ruedas en diámetro que las Laagrss y poseen la misma altura al piso. Es un calco

a las Laagrss y un experimento de Transfesa. En 2001, esta interesante plataforma Laagooss quedó asignada al servicio de Ford.

Plataforma Lgss 24 71 443 7 de Transfesa
(Foto: Javier López Ortega)



Foto inferior. Elementos 3º y 4º de la plataforma Laagooss 43 87 437 4 000-5 SNCF de Transfesa (Foto: catálogo Transfesa)



DECORACIONES DE LAS Laagrss DE TRANSFESA

Son cuatro las decoraciones en total utilizadas por Transfesa para estas plataformas Laagrss:

- **Épocas V y VI:** amarillo natural y marrón óxido.
- **Época VI:** amarillo fosforito y rojo-burdeos.

De las 643 Laagrss encargadas por Transfesa, las primeras 420 fabricadas entre los años 1997 y 1999 fueron decoradas en amarillo y las últimas 223 fabricadas entre 1999 y 2002 en marrón.



Plataforma Laagrss óxido de Transfesa (Foto: Javier López Ortega)



Plataforma Laagrss amarilla de Transfesa (Mollet del Vallès, Abril-2008, Foto: Oriol Paris)

Así las primeras fueron decoradas en un color amarillo natural.

Decoración amarilla de origen que en MFTrain reproducimos en Febrero de 2017 bajo las referencias N33155, N33156, N33157 y N33158:

Foto drch. Plataforma Laagrss 43 71 437 8 303-7 E-TRFSA en color amarillo natural de origen (La Encina, Noviembre-2019, Foto: MFTrain)



40



N33155

43 71 437 8 161-9
RENFE



N33156

43 71 437 8 340-9
E-TRFSA Laagrss



N33157

43 71 437 8 323-5
E-TRFSA Laagrss



N33158

43 71 437 8 089-2
E-TRFSA Laagrss

Posteriormente, a partir de finales del año 2003 bastantes Laagrss de las amarillas en acción de mantenimiento son repintadas de un amarillo fosforito más claro que el original:



Plataforma Laagrss de Transfesa en color amarillo fosforito (Feldkirch -Austria-, Enero-2004, Foto: Colin Baker)



Plataformas Laagrss de Transfesa recién pintadas a amarillo fosforito (Valladolid-La Esperanza, Diciembre-2005, Fotos: Manuel Marcos)

Plataformas Laagrss de Transfesa recién pintadas a amarillo fosforito (Valladolid-La Esperanza, Diciembre-2005, Fotos: Manuel Marcos)



Si bien, a la mayoría de las primeras 420 Laagrss de Transfesa se las ha respetado su decoración amarilla natural de origen en sus visitas a talleres. Prueba de ello es la siguiente fotografía corporativa de Transfesa, tomada en el año 2007 y que complementa a la foto de portada de este artículo, en la que se presenta una Laagrss recién repintada a los 7 u 8 años de haber sido fabricada. Página siguiente.

Foto inferior. Plataforma Laagrss 43 71 437 8 231-0 E-TRFSA color amarillo fosforito (Zaragoza-Plaza, Febrero-2020, Foto: MFTrain)





Laagrss 43 71 437 8 364-9 de Transfesa amarillo origen (Foto: Transfesa)

De ahí que actualmente existan composiciones con plataformas Laagrss circulando con los dos tonos de amarillo, como se puede apreciar en la fotografía de la derecha.

Locomotora 253-027-7 al frente del Megacombi Vicalvaro-Hendaya, con una plataforma Laagrss tras la locomotora recién pintada en amarillo fosforito (Madrid-O'Donell, Septiembre-2010, Foto: José Carlos Sevillano)



Esta decoración amarillo fosforito fue reproducida en las plataformas Laagrss a escala N que en MTrain lanzamos bajo las referencias N33151, N33152, N33153 y N33154.



N33151
43 71 437 8 171-8
E-TRFSA Laagrss



N33152
43 71 437 8 035-5
E-TRFSA Laagrss

N33153
43 71 437 8 251-8
E-TRFSA



N33154
43 71 437 8 197-3
E-TRFSA

Las últimas 223 unidades de la serie Laagrss, fabricadas entre 1999 y 2002, se decoraron en color marrón óxido.

La decoración marrón fue reproducida a escala N por MFTrain bajo cuatro matrículas, que componen las referencias N33147, N22148, N33149 y N33150:



N33147

43 71 437 8 449-8

E-TRFSA Laagrss



N33148

43 71 437 8 548-7

E-TRFSA Laagrss

N33149
43 71 437 8 620-4
E-TRFSA Laagrss



N33150

43 71 437 8 640-2

E-TRFSA Laagrss

Las cajas móviles aparecidas en la última referencia, la N33150, no serán analizadas en el presente artículo, dejándolas para un futuro esperemos cercano a fin de poder tratar acerca de ellas de una forma más extensa.

A partir del año 2006 es curioso que estas plataformas Laagrss marrones,

a medida que iban pasando por talleres, ya no recibían los parcheados en color marrón-óxido original, sino que esos parcheados eran de color rojo-burdeos. Fotografía en la página siguiente.

Las plataformas marrones originales que han precisado un repintado integral a partir del año 2008 (recalcamos el hecho de precisar un repintado integral), recibirían definitivamente esta nueva decoración rojo-burdeos. Imágenes en la página siguiente.



Plataforma Laagrss 43 71 437 8 606-3 de Transfesa en color marrón (Foto: Bart Luytch)



Plataforma marrón Laagrss 43 71 437 8 617-0
E-TRFSA con parches rojo-burdeos (Julio-2010,
Foto: Anton Kendall)



Este hecho, además, indica que a día de hoy todavía es posible ver alguna de estas plataformas Laagrss en decoración marrón original con parches rojo-burdeos (ver una totalmente óxido actualmente es prácticamente imposible ya que estas últimas 223 unidades, recordemos,

fueron fabricadas entre los años 1999 y 2002 y, por tanto, necesariamente han tenido que pasar ya por talleres en sus 20 años ya de vida.

CONTINUARÁ...

48



Plataforma Laagrss de Transfesa en color rojo-burdeos, operando para el grupo Ibercarga Rail en uno de sus trenes papeleros (Enero 2017, Foto: David Gómez Roldán)



Locomotora 253 Renfe al frente del Megacombi de piezas de Renault (Aitsasu, Enero-2010, Foto: Ricardo Gómez)

AGRADECIMIENTOS

Este artículo nos ha llevado mucho más tiempo que cualquier otro hasta la fecha, sin duda. Además, todavía quedan más partes para poder completar toda la información acerca de estas interesantes plataformas Laagrss. Pero la ocasión lo merece si con estas líneas el lector ha podido al menos evadirse un rato de lo que lamentablemente está sucediendo durante estos días de incertidumbre.

Desde MFTrain queremos mandar un mensaje de ánimo, de apoyo y de fuerza. Ojalá todo esto pase pronto, lo antes posible... y ojalá nos podamos todos y todas volver a juntar alrededor de nuestra afición y celebrar que todo esto haya pasado.

Seguiremos trabajando con muchas ganas para poder seguir adelante. Aunque todo es una incógnita ahora mismo, sirva este artículo para intentar aportar nuestro pequeño grano de arena para llevar este período de confinamiento de la mejor manera posible.

Pese a que el presente artículo es un tanto especial por las circunstancias que nos rodean, desde MFTrain no queremos dejar pasar la oportunidad

una vez más de dar infinitas gracias por la colaboración de los fotógrafos y aficionados que a continuación se detallan. La amabilidad y el buen trato siguen estando presentes y prueba de ello son las enormes facilidades que (cada vez más) recibimos por parte de muchos aficionados que, de manera desinteresada, nos prestan su ayuda bien a través de fotos, vídeos, relatos, documentos o cualquier otro tipo de información.

Por orden alfabético...

ANTON KENDALL
www.tosh-railways.com



BART LUYTEN

CARLOS PÉREZ ARNAU



COLIN BAKER

DAVID GÓMEZ ROLDÁN
Renfealvia



DIEGO SÁNCHEZ GARCÍA
Trenes2000



JAVIER LÓPEZ ORTEGA
www.spanishrailfreight.com



JESÚS CONTRERAS SANZ



JOS GILLARD



PATRICE AIROLDI



JOSÉ CARLOS SEVILLANO



ORIOI PARÍS
Escursso



RICARDO GÓMEZ
www.trensalamanca.com



JOSÉ LUIS MEIJOMIL ROSADO



TODOTRENES ESPAÑA



P. SCHMITT

LOUIS D.
TrainsFerro



WERNER BRUTZER



Además del presente artículo, y con idea de sobrellevar mejor estos días, hemos conseguido imprimir unas unidades en papel de los artículos aparecidos el pasado año 2019 en nuestro Club MFTrain. Queremos tener este detalle con los aficionados para que estos días pasen de la mejor manera posible. Por ello, queremos regalar 200 copias a todos los aficionados que lo deseen. El envío se realizará mediante agencia de transportes y el coste de dicho

envío es de 8,00 euros en el territorio nacional.

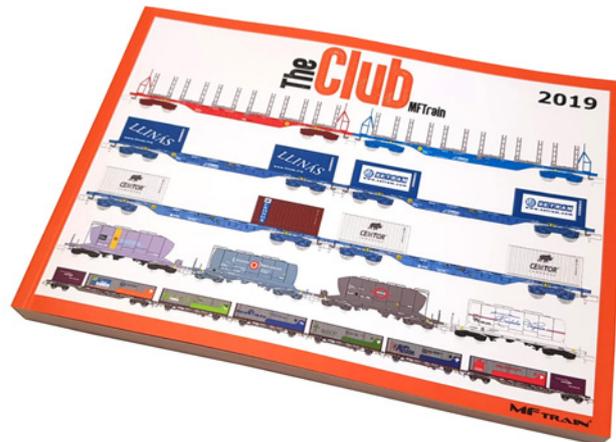
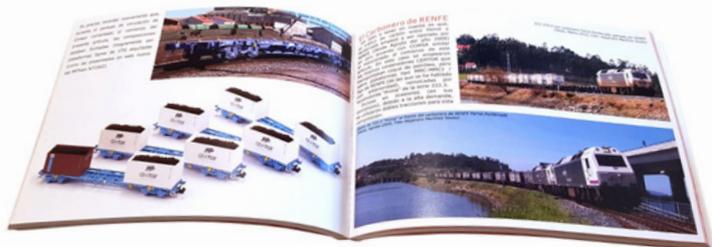
Para poder conseguir esta copia deberá mandarnos un e-mail a la dirección club@mftrain.com

En ese email deberá constar nombre completo, email, teléfono y dirección de envío. Una vez recibido el e-mail, MFTrain se pondrá en contacto con vosotros indicando la forma de proceder. Únicamente disponemos de 200 copias, por lo que se mandar

los libros a las primeras 200 personas que lo soliciten, por estricto orden de llegada. Esperamos que sea de su interés y que este nuevo artículo de las Laagrss de Transfesa como el libro con los artículos del año 2019 impresos sean de su agrado. Desde MFTrain queremos enviar un mensaje de apoyo, sin duda están siendo días difíciles, pero estamos seguros de que todo volverá pronto a la normalidad y ojalá más pronto que tarde todos y todas nos podamos de nuevo juntar alrededor de nuestra afición. Cuidense y, sobre todo, quédense en casa.

Un afectuoso saludo.

Equipo de MFTrain



MF TRAIN[®]
Modelismo Ferroviario



Locomotora 269 con una composición vacía de plataformas Laagrss (Santa María de la Alameda, Octubre-2003, Foto: Jesús Contreras Sanz)



www.mftrain.com

Síguenos en:

