

# PARQUE MATERIAL REMOLCADO

## PARQUE DE MATERIAL REMOLCADO DE VIAJEROS A 31-12-85

### 1. PLAZAS POR CLASES EN FUNCION DE TIPOS DE COCHES

	<u>1ª clase</u>	<u>2ª clase</u>	<u>Literas</u>	<u>Camas</u>	<u>TOTAL</u>
Coches convencionales (RENFE y CICC)	11.528	83.176	11.256	4.882	<b>110.572</b>
Remolques Talgo (Nacio nales y RD)	3.387	8.342	-	1.986	<b>13.715</b>
TER y Electrotren	4.867	9.124	-	-	<b>13.991</b>
Unidades y trenes diesel	-	140.433	-	-	<b>140.433</b>
<b>T O T A L</b>	<b>19.512</b>	<b>241.075</b>	<b>11.256</b>	<b>6.868</b>	<b>278.711</b>

### 2. CLASIFICACION DE COCHES POR TIPOS

2.1. Coches servicio viajeros		2.2. Otros coches	
Coches y remolques de asientos....	3.645	Coches y remolques rest. y cafet.....	96
Coches y remolques de camas .....	301	Coches del servicio interior .....	150
Coches de literas .....	189	Coches de Correos .....	242
<b>TOTAL COCHES SERV. VIAJEROS</b>	<b>4.135</b>	<b>TOTAL OTROS COCHES</b> .....	<b>984</b>

### 3. CLASIFICACION EN COCHES CLIMATIZADOS Y NO CLIMATIZADOS

	<u>Climatizados</u>	<u>No Climatizados</u>	<u>TOTAL</u>
Coches y remolques de asientos	1.398	2.247	<b>3.645</b>
Coches y remolques de camas	257	44	<b>301</b>
Coches de literas	61	128	<b>189</b>
Coches restaurantes y cafeterías	77	19	<b>96</b>
<b>T O T A L</b>	<b>1.793</b>	<b>2.438</b>	<b>4.231</b>

### 4. PARQUE DE FURGONES

Furgones Talgo .....	74
Furgones metálicos .....	206
Furgones antiguos .....	216
<b>T O T A L</b> .....	<b>496</b>

# PARQUE DE MATERIAL CONVENCIONAL

	Subserie num. RENFE	Parque	Const.	Año	Dtos	Plazas	Tara (t)	CALEFAC. AA/E/E+V/V	FRENO A/AT/D/V	Número UIC	Obs	
SERIE 5.000	BB4 5101/5170	65	70	1946/50	9	72	41,7	0/1/64/0	0/0/0/65	50 71 29 18(08)122/188	(1)	
	BBD4 5001/5010	7	10	1946/47	4/F	32	39,6	0/7/0/0	0/7/0/0	50 71 82 08000/06	(2)	
	BB 5001/5092	85	92	1949/63	8	64	39,7	0/58/27/0	0/58/27/0	50 71 28 08(18)062/149		
	BB1 5201/5301	70	72	1946/63	7	56	41,2	0/38/32/0	0/36/34/0	50 71 27 08(18)008/078	(3)	
	AAR 5005/5099	26	29	1947/51	5/C	30/(9)	41,0	0/2/24/0	0/2/24/0	50 71 84 18(08)005/031	(4)	
	AAB 5001/5030	26	30	1946/50	3/4	18/32	41,2	0/8/18/0	0/8/18/0	50 71 37 18(08)047/073		
AAB4 5101/5117	15	17	1947	3/5	18/40	42,0	0/7/8/0	0/7/8/0	50 71 38 18(08)009/023	(5)		
SERIE 6.000	BB4 6001/6060	55	60	1950/51	9	72	39	0/51/4/0	0/50/5/0	50 71 29 18(08)189/247	(6)	
	BB4 6101/6160	58	60	1953/54	9	72	40	0/49/9/0	0/49/9/0	50 71 29 18(08)248/306	(7)	
	BB1 6201/6240	37	38	1950/51	7	56	38,7	0/27/10/0	0/27/10/0	50 71 27 18(08)095/117	(8)	
	BB1 6241/6280	37	39	1954/55	7	56	41	0/25/12/0	0/25/12/0	50 71 27 18(08)118/154	(9)	
	AAR 6001/6126	3	3	1950/55	5/C	30/(9)	43,7	0/0/3/0	0/0/3/0	50 71 84 18032/34	(10)	
SERIE 3.000	BB4 3701/3758	1	58	1924/29	9	72	43	0/0/0/1	0/0/0/1	50 71 29 20094	(11)	
	BB 3601/3644	13	44	1927/30	8	64	43,6	0/0/0/13	0/0/0/13	50 71 28 20028/639	(12)	
	AAB 3601/3647	10	47	1913/23	3/4	24/32	37,5	0/0/3/7	0/0/0/10	50 71 37 20(18)017/045	(13)	
SERIE 8.000	RRR 8001/8008	7	8	1965/66	-	(24)/(17)	44,5	7/0/0/0	7/0/0/0	50 71 88 38(39)001/007	(14)	
	BBL 8101/8217	114	117	1965/72	10	60(80)	41,2	0/48/66/0	0/46/68/0	50 71 50 18(08)000/115	(15)	
	BBL 8218/8232	14	15	1963/64	9	54(72)	40,5	0/9/5/0	0/9/5/0	50 71 50 18(08)116/130	(16)	
	AA 8001/8121	106	115	1961/68	10	60	39,5	0/67/39/0	0/60/46/0	50 71 10 08(18)000/119		
	AAB 8001/8006	5	6	1961	515	30/40	39,5	0/0/5/0	0/0/5/0	50 71 30 18002/006	(17)	
BB 8501/8945	424	445	1963/69	12	96	38	0/259/165/0	0/251/173/0	50 71 22 08(18)000/437			
SERIE 9.000	BB 9201/9270	70	70	1981/82	1	88	45	70/0/0/0	70/0/0/0	50 71 21 70001/070	(c)	
	BBR 9801/9810	10	10	1982	1	32	45,6	10/0/0/0	10/0/0/0	50 71 85 70801/810	(c)	
	BBL 9601/9660	60	60	1984/85	10	60(80)	46,5	60/0/0/0	59/1/0/0	50 71 50 70601/660	(c)	
	AA 9001/9010	10	10	1981	1	76	44,3	10/0/0/0	10/0/0/0	50 71 12 70001/010	(c)	
	AA 9101/9105	5	5	1982	1	55	45,0	5/0/0/0	5/0/0/0	50 71 19 70101/105	(c)	
	AAR 9701/9705	5	5	1982	1	55	45,0	5/C/0/0	5/0/0/0	50 71 84 70701/705	(c)	
RRR 9901/9910	10	10	1983	-	(49)/(10)	44,5	10/0/0/0	10/0/0/0	50 71 88 70901/910	(c)		
SERIE 10.000	BB 10201/10277	77	(87)	1984/(86)	11	88	44,2	77/0/0/0	77/0/0/0	50 71 21 78201/277	(c)(18)	
	BBL 10601	1	(20)	1985/(87)	10	60(80)	46,5	1/0/0/0	1/0/0/0	50 71 50 78101	(c)(19)	
	BBR 10801	1	(21)	1985/(86)	4	32	46,0	1/0/0/0	1/0/0/0	50 71 85 78101	(c)(20)	
	AA 10001/10027	27	(38)	1984/(86)	10	60	43,0	27/0/0/0	27/0/0/0	50 71 10 78001/027	(c)(21)	
C. CAMAS	WL YFT 6101/6110	10	10	1975/76	11	24	54	10/0/0/0	0/0/10/0	51 71 61 10001/010	(22)	
	WL T2 5401/5445	44	45	1977/80	18	36	65,5	44/0/0/0	44/0/0/0	51 71 75 40101/145		
C. CAMAS CICC	WL YFT 4641/6012	62	62	1965/72	11	24	54	62/0/0/0	0/0/62/0	50 66 71 10000/061	(23)	
	WL T2 5301/5320	20	20	1977/78	18	36	65,5	20/0/0/0	20/0/0/0	51 66 06 40001/020	(23)	
	WL P 4501/4520	19	-	1955	20	20			0/19/0/0	50 66 75 10700/719	(23)	
	WL LX S/3500	10	-	1929	10	16			0/0/10/0	50 66 70 10028/240	(23)	
	WL S4U S/3300	15	-	1928	10	22			0/0/10/0	50 66 70 10200/217	(23)	
	WR	18	-	1926-30	-	-			0/0/18/0	50 66 88 10007/023	(23)	
Otros (ZZP, HH, ZZ)		8		(Observaciones en la página siguiente)								

# PARQUE DE REMOLQUES TALGO

<u>Tipo</u>	<u>Serie</u>	<u>Const.</u>	<u>Parque</u>	<u>Plazas</u>	<u>Año</u>	<u>Tara (t)</u>
<b>TALGO PENDULAR (Nacional/Internacional)</b>						
1ª clase	401	40	40	26	1979/84	12,5
2ª clase	402	74	74	36	1979/84	12,5
2ª clase-cola	408	15/3	15/3	24	1979/84	15,0
Cafetería	406/506	15/3	15/3	(16)	1979/82	12,0
Restaurante	410/510	3/3	3/3	(30)	1981/83	10,5
Furgón 1 eje	412/512	19/5	19/5	-	1979/81	16,0
Furgón 2 ejes	411	6	6	-	1978/82	19,0
Camas S/D	403/503	17/18	17/18	6x2	1981/83	12,5
Camas T-4	404/504	31/22	29/22	5x4	1981/83	12,5
Camas T-4 cola	503	0/5	0/5	2x4+2x1	1981	16,0
<b>TALGO III</b>						
1ª clase	101	95	89	24	1964/77	8,8
2ª clase	102	125	125	32	1964/82	9,0
2ª clase-cola	108	24	24	32	1964/82	14,0
Cafetería	106	25	24	(6)	1964/82	10,0
Furgón equipajes	107	25	24	-	1964/82	10,0
Furgón RT	111	15	15	-	1976	24,0
<b>TALGO RD (III-Internacional)</b>						
1ª clase	201	13	13	17	1968/76	8,6
2ª clase	202	22	22	25	1968/76	8,6
Cafetería	206	5	5	(5)	1968/74	10,5
Restaurante	210	7	7	(24)	1968/72	10,2
Furgón 1 eje	212	5	5	-	1968/74	12,0
Furgón 2 ejes	211	5	5	-	1968/74	15,0
Camas S/D	307	8	8	5x2	1974	11,2
Camas T-4	308	26	26	4x4	1974	11,2

(Observaciones de la página anterior)

(1) Proceden de la reclasificación de los CC 5001/5070. (2) Proceden de la reclasificación de los CCD 5001/5010. (3) Proceden de la reclasificación de ZZ AA 5001/5101. (4) Proceden de la reforma de 29 AA 5001/5101. (5) Proceden de la reclasificación de los AAC 5001/5017. (6) Proceden de la reclasificación de los CC 6001/6060. (7) Proceden de la reclasificación de los CC 6101/6110. (8) Proceden de la reclasificación de 38 AA 6001/6040. (9) Proceden de la reclasificación de 39 AA 6101/6140. (10) Proceden de la transformación de los AA 6001, AA 6004 y AA 6126. (11) Proceden de la metalización en 1955 de los CC 3601/3658. (12) Proceden de la

metalización en 1955 de los BB 3601/3644. (13) Proceden de la metalización de los AAB 3601/3647 en 1955. (14) Recibieron bogies para 160 km/h. en 1980-81. (15) Los BBL 8101/8160 en 1965/66. Los 8161/8217 en 1971/72. (16) Transformados de los BB 8001/8015 en 1974/77. (17) Transformados de 6 AA 6000 en 1977. (C) Coche con convertidor estático (18-21). En los coches serie 10.000 la cifra de construidos corresponde en realidad a los construidos y contratados en agosto de 1986. (22) 4 coches en tren "Al Andalus". (23) Coche de la CICC.

# SISTEMA DE MATRICULACION DE RENFE

Los coches de viajeros y furgones en RENFE son designados en la Red por una matrícula alfanumérica que consta de dos grupos: el primero está formado por un máximo de cuatro letras mayúsculas y, en su caso, un número (1 ó 4) y define las características del vehículo en cuanto a clase y rodadura; el segundo grupo está formado por un máximo de cinco números y define la serie del vehículo y el número de orden dentro de ella.

(Ejemplos: BBD4 5010; DDMA 9500; AA 10.001; SSC 626, B 7001; AAWL 5001; AAXB 1038).

Las reglas para determinar la matrícula que corresponde a cada vehículo no están recogidas en ningún documento oficial, ni han sido uniformes a lo largo del tiempo.

## Primer grupo

Las letras y cifras del primer grupo indican el tipo de coche de que se trata (clase, servicios que presta, etc.). En general, los vehículos de bogies tienen la primera letra repetida, mientras que los de ejes de primera letra aparecen solo una vez. Muchas veces algunas de las letras aparecen como subíndices.

La tipología de los coches actualmente existentes es la siguiente:

### - Coches de bogies

- AA.- Coche de primera clase
- BB.- Coche de segunda clase
- BB1.- Coche de segunda clase procedente de la transformación de uno de primera.
  
- BB4.- Coche de segunda clase procedente de la transformación de uno de tercera.
  
- DD.- Furgón
- AAB.- Coche mixto de primera-segunda clase.
- AAR.- Coche de primera clase con cafetería.
- BBR.- Coche de segunda clase con cafetería.
- BBL.- Coche de segunda clase de literas.
- RRR.- Coche restaurante-cafetería de RENFE (no es RR para distinguirlo de las cisternas de bogies).
- WL.- Coche camas.
- WR.- Coche restaurante o restaurante-cafetería de la CICC.
- BBD4.- Coche mixto de segunda clase-furgón procedente de la transformación de un mixto tercera-furgón.
- DDT.- Furgón con calderín o grupo electrógeno.
- DDE.- Furgón con estafeta de correos.
- DDET.- Furgón con estafeta y calderín.
- ZZ.- Coche salón.
- ZZP.- Coche salón de proyecciones (cine y/o vídeo).
- SSV.- Coche de servicio vivienda.
- SSC.- Coche de servicio-comercio (economato).
- LLC.- Coche laboratorio de comunicaciones.
- SSA.- Coche de socorro.
- VE.- Coche escuela (excepción a la regla de repetición de la primera letra).
- ZZE.- Coche dinamómetro.
- HH.- Coche hospital.
- LLV.- Laboratorio de vía (coche de control geométrico).

### - Coches de ejes

- Z.- Coche-salón.
- SA.- Coche de socorro.
- SV.- Coche de servicio-vivienda.
- DV.- Furgón con freno de vacío.
- VT.- Furgón-calderín.

## Segundo grupo

Las cifras del segundo grupo (hasta un máximo de cinco dígitos) agrupan los coches de alguna forma por

"generaciones". Las centenas y los cuatro primeros millares corresponden a coches procedentes de las antiguas Compañías, mientras que los millares posteriores corresponden a coches y furgones ya adquiridos por RENFE:

- "Centenas" (0 al 999). Coches de bogies de madera de largo recorrido, especiales y de lujo procedentes de las Antiguas Compañías./ (También los coches de ejes, de madera, denominados "antiguos" en 1943, procedentes de las Antiguas Compañías y también los "especiales" de las Antiguas Compañías).

- "Mil" (1000 al 1999). Coches de bogies, metálicos, procedentes de las Antiguas Compañías./ (También coches de ejes de pasillo exterior procedentes de Andaluces, Oeste, MZA y Norte).

- "Dos mil" (2000 al 2999). Coches de bogies, de madera, para servicios de cercanías de las Antiguas Compañías./ (También coches de ejes "Plataformas" procedentes de Andaluces, Oeste, MZA y Norte)./"Furgones" vagones de paredes deslizantes para transporte de paquetería con paso de calefacción eléctrica construidos para RENFE entre 1980 y 1982 (DDJP. Total 150 vagones).

- "Tres mil" (3000 a 3999). Coches de bogies metalizados por RENFE en 1955-58 sobre bastidores de coches de madera de las antiguas Compañías (AAR, CC luego BB4, BB y AAB; Total, 214 coches)./Furgones metalizados por RENFE (DDE; Total 8 furgones)./(Según el criterio de 1943 este millar se reservó para los coches de tres ejes, recibiendo este número los de la Compañía del Norte que además tenían imperial, pues los del Central de Aragón se transformaron antes).

- "Cuatro mil" (4000 a 4999). Coches de ejes procedentes de las "Compañías Anexionadas" (es decir, de todas las Antiguas Compañías y líneas explotadas por el Estado menos Andaluces, Oeste, MZA y Norte).

- "Cinco mil" (5000 a 5999). Coches metálicos de bogies construidos en España para RENFE entre 1946 y 1963 (AA, BB, CC luego BB1 y BB4; CCD luego BBD4; AA luego AAR, AAB, AAC luego AAB4, y AAWL luego AAWL y AAWLR; Total, 345 coches)./Furgones metálicos de bogies construidos para RENFE en 1950 (DD y DDT). (Total, 30 furgones)./ Coches camas climatizados tipo T2 construidos para RENFE entre 1977 y 1980 (WL. Total, 45 coches).

- "Seis mil" (6001 a 6999). Coches metálicos muy semejantes a los "Cinco mil" construidos en España y Francia para RENFE entre 1950 y 1955. (AA luego BB1 y AAR, y CC luego BB4; Total, 200 coches)./(También han recibido numeración en este millar -6101 a 6110- los coches camas -WL- tipo YF construidos para RENFE entre 1975 y 1976).

- "Siete mil". Coches metálicos de ejes para servicios de cercanías construidos en España para RENFE entre 1959 y 1960 (inicialmente 60 coches C y 40 BC, luego todos transformados a B; Total 100 coches).

- "Ocho mil". Coches metálicos de bogies para largo recorrido y restaurantes-cafetería construidos para RENFE entre 1963 y 1969 (AA luego AA y AAB; BB luego BB y BBL, BBL y RRR; Total, 706 coches)./Furgones metálicos de bogies construidos para RENFE entre 1964 y 1973. (DD, DDT y DDET; Total, 177 furgones).

- "Nueve mil". Coches metálicos de bogies con aire acondicionado construidos en España para RENFE entre 1981 y 1983. (AA, AAR, BB, BBR y RRR; Total, 110 coches)./Coches literas construidos para RENFE en 1984 y 1985 con aire acondicionado (BBL. Total, 60 coches)./Furgones con grupo electrógeno construidos en España para RENFE en 1984./ Furgones portaautomóviles con paso de calefacción eléctrica y freno de aire construidos para RENFE en 1981-82 (DDMA; Total, 100 plataformas).

- "Diez mil". Coches metálicos de bogies con aire acondicionado aptos para tráfico internacional construidos para RENFE en España a partir de 1984 (AA, BB, BBR, BBL. Serie en construcción)./Furgones con departamento de correos y paso lateral construidos para RENFE en 1986. (DDE. Serie en construcción).

- "Once mil". Coches metálicos de bogies con aire acondicionado construidos sobre cajas de coches de la serie 8.000 en 1986-87. (BBL Serie en construcción).

### Excepciones y peculiaridades

Como ya se ha señalado, en las reglas anteriores hay numerosas excepciones, derivadas de diversas circunstancias. Señalaremos entre otras:

- Los AAB 8001 a 8006 proceden de otros tantos AA 8000 transformados a AAB en 1977. Debían haber sido numerados AAB1.

- En las series 5.000, 6.000 y 8.000 existe la posibilidad de que un mismo número corresponda a dos coches que, en este caso, se distinguen por el primer grupo de letras y números de la matrícula. (Existen, o han existido simultáneamente, por ejemplo, el coche BB 5005, el AAR 5005, el AAWL 5005, el AAB 5005, el DD 5005 y el BB4 5005. También existen simultáneamente el AA 8002, el AAB 8002, el RRR 8002 y el DDET 8002. En los coches de la serie 6.000 se producía igualmente esta circunstancia, pero desapareció al transformarse los AA en BB1 y los CC en BB4 ya que los coches fueron también renumerados con esta ocasión.

### Coches camas y coches restaurantes de la CICC y furgones de Correos

Como se ha indicado, el primer grupo de signos que distinguen a los coches camas y a los coches restaurantes de la Compañía Internacional de Coches-Camas son,

respectivamente, WL y WR. Sin embargo, tales siglas nunca se han empleado en la rotulación del propio vehículo, aunque sí en casi todos los documentos oficiales a la hora de identificar el vehículo.

Por lo que respecta al segundo grupo de cifras, tampoco responden a la misma lógica de las coches de RENFE. Así, los coches camas y los coches restaurante de la Compañía Internacional de Coches Camas siguen la numeración propia de la Compañía que no tiene que ver con la numeración de RENFE. (Por ejemplo, los coches tipo LX van del 3466 al 3555, los S4U del 3361 al 3380, de los P podría decirse que forman la serie 4.500, los T2 la 5.300 y los YF las series 4.600 y 6.000.

También los coches camas propiedad de RENFE siguen reglas diferentes respecto de los demás coches en su numeración nacional. Así, los coches tipo T2 de RENFE fueron numerados en la serie 5.400 y los del tipo YF recibieron la serie 6.100 (existen, por lo tanto, en RENFE un coche camas WR 6.101 y un BB4 6.101).

Los furgones de Correos siguen criterios de numeración diferentes y quedan fuera del ámbito de este estudio por no pertenecer a RENFE. Basta decir que superada la etapa en que recibían matrícula conforme a las iniciales de los Directores de Correos, en la actualidad, los existentes metálicos y de bogies son todos matriculados DGCT y con las series 1.500, 2.000, 3.000, etc. Los de ejes, recientemente dados de baja eran FC y con series inferiores al millar.

# SISTEMA UIC DE MATRICULACION

El sistema de matriculación UIC definido en la ficha 438-I afecta tanto a los coches de viajeros, como a los furgones, coches del servicio de correos, y plataformas para el servicio de autoexpreso. En general, a todos los vehículos que normalmente circulan en trenes de viajeros.

La matrícula UIC de un vehículo permite conocer su régimen de intercambio, la administración propietaria, sus características de explotación (velocidad, freno, calefacción, número de departamentos, clase, etc.) y el número que ocupan dentro de su serie. Además, la matrícula, se completa con una cifra de autocontrol que se obtiene en función de todas las demás y que tiene como objetivo, detectar los errores que pudieran cometerse en la transcripción de las matrículas de los vehículos.

En total, la matrícula se compone de once dígitos, más el de autocontrol. Están unidos en grupos de cuatro grupos de dos dígitos, y uno final de tres, al que sigue el de autocontrol, después de un guión. El número del vehículo propiamente dicho abarca desde el quinto dígito al undécimo y aparece subrayado. Entre el tercer y el cuarto grupo (dígitos sexto y séptimo, se emplea un guión y, como se ha señalado, otro guión precede a la cifra de autocontrol. Todos los demás grupos están separados por espacios.

El primer grupo (dígitos primero y segundo) indica el régimen de intercambio; el segundo (dígitos tercero y cuarto), la Administración propietaria; el tercero (dígitos quinto y sexto) el tipo de coche en lo que se refiere a clase y plazas; el cuarto (dígitos séptimo y octavo) las características de velocidad, freno y calefacción; el quinto, en fin, (dígitos noveno a undécimo) el número de orden del vehículo dentro de la serie.

Seguidamente se describirá el contenido concreto de estos números en el caso de los vehículos que circulan por las líneas de RENFE.

## Régimen de intercambio

Son los dígitos 1º y 2º y responden a la siguiente tipología:

- 50 : Coches de circulación en régimen nacional.
- 51 : Coches de circulación por líneas de 1668/1435 mm. mediante cambio de bogies en frontera.

## Administración propietaria

Son los dígitos 3º y 4º y por lo que respecta a los coches que circulan por las líneas de RENFE, corresponden a los códigos siguientes:

- 71 : RENFE
- 66 : Compañía Internacional de Coches Camas.
- 87 : SNCF (Ferrocarriles Franceses).
- 94 : CP (Ferrocarriles Portugueses).

Los coches de la Dirección General de Correos están, a estos efectos, matriculados como de RENFE.

## Características de explotación

Corresponde a los dígitos 5º, 6º, 7º y 8º: El 5º y 6º reflejan la clase del coche, número de plazas, etc. A efectos de contabilizar el número de departamentos, puede señalarse que en los coches de pasillo central se considera el número de departamentos ficticios resultante de dividir el número de plazas por 6 si el coche es de 1ª clase y por 8 si es de 2ª clase (redondeo por defecto).

Existen los siguientes tipos (Dígitos 5º y 6º):

- 00 - Coches de Correos.
- 10 - Coches de 1ª clase de 10 departamentos
- 11 - Coches de 1ª clase de 11 departamentos.
- 12 - Coches de 1ª clase de 12 departamentos.
- 19 - Coches de 1ª clase de 9 departamentos.
- 20 - Coches de 2ª clase de 10 departamentos.
- 21 - Coches de 2ª clase de 11 departamentos.
- 22 - Coches de 2ª clase de 12 departamentos.
- 27 - Coches de 2ª clase de 7 departamentos.
- 28 - Coches de 2ª clase de 8 departamentos.
- 29 - Coches de 2ª clase de 9 departamentos.
- 30 - Coches mixtos de 1ª y 2ª clase de 10 departamentos.
- 37 - Coches mixtos de 1ª y 2ª clase de 7 departamentos.
- 38 - Coches mixtos de 1ª y 2ª clase de 8 departamentos.
- 50 - Coches de literas de 2ª clase y 10 departamentos.
- 59 - Coches de literas de 2ª clase y 9 departamentos.
- 60 a 79 - Coches camas según tipos.
- 82 - Coches de 2ª clase - furgón.
- 84 - Coches de 1ª clase con cafetería.
- 85 - Coches de 2ª clase con cafetería.
- 88 - Coches restaurante.
- 91 a 98 - Furgones.
- 99 - Coches de servicio.

En cuanto a los dígitos 7º y 8º existen los siguientes tipos:

- 08. Coche para menos de 120 km/h. con calefacción eléctrica a 3.000 V.
- 18. Coche para menos de 120 km/h. con calefacción eléctrica a 3.000 V. y de vapor.
- 20. Coche para menos de 120 km/h. con calefacción de vapor.
- 19. Coches para menos de 120 km/h. con calefacción eléctrica a 3.000/1.5000 V. y de vapor.
- 09. Coche para menos de 120 km/h. con calefacción eléctrica a 3.000/1.500 V.
- 70. Coche para 160 km/h. con calefacción eléctrica a 3.000 V.

## Número de orden

Ocupan el lugar 9 a 11 en la matrícula internacional y en las series modernas se tiende a que el dígito 10 coincida con la centena de la matrícula de RENFE del coche.

## Cifra de autocontrol

Ocupa el lugar 12 y se calcula en función de los 11 primeros: se multiplican los dígitos de rango impar por 2 y los de rango par por uno. Se suman todos los dígitos de las sumas y el último dígito de esta nueva suma se resta de 10.

