

Coches Regionales 16.200 Renfe

*Locomotora 319.301.8 con el Regional 7394 Almería-Linares Baeza
(La Calahorra, Mayo-1992, Foto: Maarten van der Velden)*



COCHES RENFE

Los coches de viajeros de la serie 16.200 de RENFE son uno de los materiales más conocidos dentro del parque de viajeros de RENFE. Esto es debido principalmente a la particular decoración blanca y naranja que recibieron de la U.N.E. de Regionales RENFE, y por ello que la mayoría de los aficionados los conocen y mencionan precisamente por el nombre de su decoración: los regionales.



*Coche B11tr-16.208 Regionales
(Foto: Guillermo González Martín -GGM-)*

*Locomotora 311 maniobrando con unos coches Regionales
B11tr-16.200 (Depósito de Barcelona-Can Tunis, Diciembre-1991,
Foto: Luis Rentero Corral)*



Se ha escrito mucho acerca de estos coches en diversos medios especializados, por ello que en este nuevo artículo del Club MFTrain se pretenden aclarar ciertas características de los 16.200, analizando cronológicamente su no muy larga vida con el fin de solventar posibles dudas que ayuden a la formación a escala 1:160 de composiciones lo más exactas posibles a la realidad, teniendo en cuenta los datos aportados a lo largo de las siguientes líneas.

El SET a escala N

Los nuevos sets MFTTrain referencias N71005 y N71008 centran la atención principal del presente artículo, añadiendo información de interés acerca de esta serie 16.200 de coches de viajeros de RENFE. Tras mucho tiempo de trabajo nos complace presentar a través de estas dos nuevas referencias los primeros coches de viajeros de MFTTrain.



N71005

N71005

Set de 3 Coches 16200 Renfe

Regionales:

B11tr-16.205

B11tr-16.212

B11tr-16.223

N71008

Set de 3 Coches 16200 Renfe Largo

Recorrido "Danone":

B11t-16.229

B11t-16.231

B11t-16.232



N71008



Coches realizados a escala 1:160, fieles a la realidad, con cinemática de enganche corto NEM, pasamanos en fotograbado y detalles en las inscripciones. La carcasa integra todas las partes del vehículo (techo, testeros y laterales), evitando así antiestéticas líneas de unión entre diferentes partes.

Así mismo, cada set incluye dos bolsas, una de ellas con enganches (de medida más larga a los que portan los coches, por si fuesen necesarios) y la otra con las mangueras de accesorios de los testeros. De este modo, cada aficionado puede personalizar los modelos según sus gustos y/o necesidades.

Los nuevos coches 16.200 de MFTrain, además, están preparados para su iluminación interior y de las luces rojas de los testeros, a través de unas nuevas placas base preparadas tanto para sistema analógico como digital, y que serán comercializadas en fechas próximas (Referencia MFTrain N83040)

Nuestros nuevos sets N71005 y N71008 son el comienzo de una nueva familia de coches a escala N de MFTrain: la familia de los 8000s de RENFE, coches reales que esperamos sean del agrado de todos aquellos aficionados que durante muchos años han tenido que conformarse con repintados y modelos de otras marcas que no cumplían con las exigencias que ahora mismo demanda la mayoría de aficionados a la escala N y que tan necesarios se hacen en toda maqueta de ambiente español.



CRONOLOGÍA coches 16.200 RENFE

Es un hecho que los 16.200 Regionales parten de la base de los antiguos coches 8.000 de 2ª clase de RENFE (en concreto de la serie BB-8.500), si bien poco tienen que ver los unos con los otros, ya que la reforma que se realizó a partir del mes de marzo de 1991 en el Taller Central de Reparaciones de Málaga-Los Prados fue prácticamente integral (se conservaron únicamente los bogies Minden-Deutz y algunos elementos de la caja).



*Coches Regionales de la serie 16.200 de RENFE
(Foto: autor desconocido. Fuente: domestika.org)*



*Coché B11tr-16.211 de Regionales
(Depósito de Madrid-Fuencarral.
Foto: R.Meléndez)*

*Coché B11tr-16.200 Regionales
(Foto: RENFE)*



1989: EL COCHE PROTOTIPO

En el último año de la década de los 80s, RENFE solicita dos propuestas para la reforma de algunas unidades de la serie 8.000 a las empresas Temoinsa y Cruz Novillo para ser transformados en coches de pasillo central. Sin duda llamativo es el hecho de que ambas propuestas se presentaron en un solo coche base o prototipo, que fue preparado en

los talleres de Barcelona-Can Tunis y pintado en la nave de pintura de Madrid-Fuencarral. En un lateral del mismo se presentaba una de las propuestas y por el otro lado del coche, la otra. Es decir, el coche tenía dos laterales con distintos esquemas de pintura que servirían para que RENFE pudiera decidir la decoración definitiva.

*Foto derecha:
Coche base utilizado como modelo de
presentación. Se aprecian en el testero los dos
esquemas de pintura de cada lateral (Foto: RENFE)*



Lateral del coche prototipo con la decoración que finalmente no prosperó (Foto: autor desconocido)

Este sistema de presentación sería posteriormente utilizado para la muestra de diversos esquemas de decoración en otros coches de RENFE, como es el caso de las famosas pruebas de pintura "Intercity" en algunos coches de las series 11.600, 10.200 o 10.600.

Foto inferior:

*B11x-10.217 con prueba de pintura "Intercity"
(Vigo, Abril-1993, Foto Jorge Justo Corcoba)*



Foto derecha:

Coche prototipo sin fuelles en los testeros ni inscripciones (Foto: RENFE)

Si bien es verdad que el modelo prototipo del 16.200 Regionales no funcionó de manera comercial, al contrario que los coches con muestras de prueba de pintura Intercity citados con anterioridad (que, por suerte, sí que fueron incluidos en composiciones de



viajeros de manera comercial).

Por ello que ni tan siquiera el modelo prototipo del regionales 16.200 disponía de fuelle de intercomunicación o inscripciones, entre otros elementos.



Lateral con la decoración que finalmente no prosperó (Madrid-Fuencarral, Febrero 1991, Fuente: revista Maquetren)

Los bajos aún pertenecían al coche base 8.500, por lo que todavía no estaban modificados y por tanto no presentan el aspecto final de los coches regionales 16.200.

MARZO-1991/MARZO-92: LA REFORMA

En el mes de marzo del año 1991 comienza la reforma de 40 coches de 2ª clase de la serie 8.500 de RENFE (8.501 a 8.792), todos ellos con ventanillas de 1x1m y departamentos. La idea era crear coches con un único departamento interior y pasillo central, con hileras de asientos de dos plazas, abatibles y orientables según sentido de la marcha, a lo largo de todo el interior del coche.



Proceso de reforma para la creación de los coches 16.200 (Foto: Renfe)



Interior coches Regionales 16.200 (Foto: Renfe)

Los trabajos terminaron un año después, en marzo de 1992.

La reforma consistió principalmente en retirar el aislamiento de amianto de los antiguos coches para luego vaciar todo el interior, reparar la chapa exterior de las cajas, realizar un aislamiento térmico y acústico, reforzar el techo y modificar finalmente los interiores. Además, los coches fueron dotados con un moderno equipo de aire acondicionado que ventilaba todo el interior del vehículo y cuyo reflejo quedó patente en el aspecto exterior del coche, sobre todo en los bajos. Aunque, todo sea dicho,

este sistema de aire acondicionado no fue lo suficientemente eficaz, lo cual motivó también que estos coches fueran trasladados hacia otras zonas cuando se integraron en la UNE de Largo Recorrido. El coche disponía de zona para fumadores (plazas 71 a 127) y no fumadores (plazas 11 a 67), separadas simplemente por dos cristalerías de pared a pasillo, por lo que resultaba difícil que el humo de una zona no llegase a la otra. Pero eran otros tiempos....

Todos los coches de esta serie disponían de un total de 88 plazas de 2ª Clase.



Interior coches Regionales 16.200 (Foto: Renfe)

En la zona interior, en el lugar donde se cegaron las ventanas, se instalaron unos portamaletas. Como curiosidad, estos portamaletas fueron sustituidos por portaesquís cuando los coches fueron incluidos en el servicio "Pullman Cerdanya".

El primer vehículo modificado salió en julio de 1991 (el 16.201) y el último (16.240) en marzo del siguiente año (1992).

Estos nuevos 40 coches formarían la nueva serie de RENFE B11tr-16.201 a B11tr-16.240 (UIC 50 71 21 08 201-1 a 240-7).



Coche B11tr-16.200 Regionales (Foto: RENFE)

Un tema que ha generado siempre cierta controversia ha sido el hecho de incluir la letra "r" en la matrícula. Algunas fuentes sostienen que esa letra "r" significa "vehículo susceptible de revisión o reforma", mientras que otras mantienen que era debido a la pertenencia de estos coches a la UNE de Regionales. Esta última opción parece cobrar más sentido debido a que estos coches perdieron esa letra "r" al salir

de esta unidad de negocio, como se detallará más adelante. Tan sólo estos coches 16.200 y unos pocos de la serie 6.000 fueron utilizados por esta UNE de Regionales, si bien es curioso también que estos 6.000 de Regionales no incluían en su matrícula la famosa letra "r".

Por tanto, y si se tuviese finalmente en cuenta este último apunte, los coches B11tr-16.200 serían:

- Coches de segunda clase (B)
- Coches con un equivalente a 11 departamentos (11)
- Coches climatizados tipo salón (t)
- Coches pertenecientes a la UNE de Regionales (r)



Detalle del testero del coche B11tr-16.211
(Salou, Julio-1995, Foto: Luis Rentero Corral)

JULIO-1991 / 1995: LOS B11tr-16.200 REGIONALES

Éste fue el período de circulación de los coches Regionales tal cual salieron de los talleres de Málaga-Los Prados. Durante estos 4 años aproximadamente, pertenecieron a esta UNE de Regionales RENFE y tuvieron un especial protagonismo en zonas donde precisamente era más necesario contar

con coches con un efectivo sistema de aire acondicionado, debido al calor, como por ejemplo en las líneas de Andalucía o del litoral Mediterráneo.

Durante esta época, los coches circularon con bogies Minden-Deutz aptos para 120 km/h.



Locomotora 319.310.9 con Regional Granada-Almería-Linares (Cabra del Santo Cristo y Alicum, Mayo-1992, Foto: Maarten van der Velden)

Estos coches constituyen el nuevo set MFTrain N71005 a escala 1:160, formado por los vehículos:

B11tr-16.205

B11tr-16.212

B11tr-16.223



Entre estos años 1991 y 1995, los 16.200 regionales pudieron verse tanto en composiciones puras formadas por estos coches (entre 2 y 4 coches Regionales, por norma general, salvo excepciones), como en composiciones con otro material RENFE de viajeros, principalmente a modo de refuerzo.

Locomotora 319.301.8 con Regional Granda y Linares - Almería (Santa Fé, Junio-1992, Foto: Maarten van der Velden)



*Locomotora 251 RENFE con coches B11tr-16.200
sustituyendo a un automotor 448 en servicio
de regionales Madrid-Gijón por la nieve caída
en el puerto de Pajares (Villabona, principios
de los 90, Foto: Severiano Chamorro Alonso)*

*B11tr-16.240 en el taller de Irún-Playaundi
(Abril-1993, Foto: José Ignacio López)*



Antes se ha comentado la gran necesidad de los 16.200 en zonas de mucho calor. Pero prestaron también servicios (exclusivamente o junto a otro material, como se acaba de comentar) en otras partes de la geografía española. A modo de ejemplo, caben destacar los siguientes:

ANDALUCÍA:

Regional Cádiz-Jaén.

Regional Málaga-Sevilla:

Regional Cádiz-Sevilla:



*269-230-9 con regional Cádiz-Sevilla (Cádiz,
Marzo-1992, Foto: Guillermo González Martín)*



269-230-9 con Regional Sevilla-Cádiz, especial
carnaval (Sevilla-Santa Justa, Febrero 1993,
Fuente: revista Doble Tracción n.10)

**Regional Almería-Granada y
Linares-Baeza:**

*Foto inferior: Locomotora 319.301.8 con regional
Linares Baeza-Granada (Moreda, Octubre-1992,
Foto: Philip Wormald)*





*Locomotora 319.302.6 al frente del regional
Almería-Granada (Calicasas, 1992,
Foto: Salvador Pinel Ortega)*



*319.305.9 con Regional 7385 Granada-Almería
(Huelago-Darro-Diezma, Mayo-1992,
Foto: Maarten van der Velden)*



319.308.3 con Regional 7385 Granada-Almería
(Gergal, Junio-1992, Foto: Maarten van der Velden)

Regional Granada-Sevilla:



Locomotora 333-031-4 con regional Granada-Sevilla
(La Peña, 1992, Foto: Salvador Pinel Ortega)

Locomotora 333-043-8 con el regional Granada-Sevilla
(Bobadilla, Junio-1992, Foto: Maarten van der Velden)



ZONA CENTRO:

Regional Madrid-Almuradiel:



Locomotora Mitsubishi de la serie 269 con regional Madrid-Almuradiel (Madrid-San Cristóbal de los Ángeles, 1992, Foto: Pedro Romero López)



Locomotora Mitsubishi de la serie 269 con regional Madrid-Almuradiel (Madrid-Villaverde Bajo, 1992, Foto: Pedro Romero López)



319.331.5 con Regional Madrid-Almuradiel (Madrid-Villaverde Bajo, Enero 1993, Foto: Salvador Pinel Ortega)

LEVANTE:

Valencia Expreso (Barcelona-Valencia).
Regional Valencia-Alicante.

EXTREMADURA:

Regional Conquistadores Mérida-Sevilla:
Expreso Madrid-Cáceres-Mérida-Zafra-
Sevilla (1992)

CATALUÑA:

Pullman Cerdanya
(Barcelona-Puigcerdá)

Imagen inferior:

*Locomotora 269-274-7 con Pullman Cerdanya
(Mollet-Sta.Rosa, 1993, Foto: Didac Alonso Ramos)*



***Locomotora 269-307-5 con Pullman Cerdanya
(Mollet-Sta.Rosa, Foto: Didac Alonso Ramos)***



***Locomotora 279-004-6 al frente del Pullman
Cerdanya (Sant Andreu Comtal, 1991,
Foto: Julián Gutiérrez Rodríguez)***



Regional Barcelona-Cambrils:



*Locomotora 269-285-3 con regional
Barcelona-Cambrils (Salou, 1992; Foto: Rafael
Gutiérrez Rodríguez)*

GALICIA:

Regional Costa de Galicia, A Coruña-Vigo.

Foto derecha:

319.317.4 con Costa de Galicia (Mayo-1992,

Foto: Guillermo González Martín)



Foto inferior:

*333-062 al frente del regional Costa de Galicia
Coruña-Vigo (Diciembre-1991, Foto: Jorge Justo
Corcoba)*





*321-052-3 maniobrando con el Costa de Galicia
(Vigo, Noviembre-1991, Foto: Jorge Justo Corcoba)*

Es importante destacar también la utilización de estos coches 16.200 (a modo de refuerzo, principalmente, aunque también formando composiciones puras) en trenes que no eran los propios de la UNE de Regionales, tales como el Estrella Costa Vasca, el Iberia o el Media Luna.

Locomotora 333-072-7 con el Iberia, formado por coches B11tr-16.200 (Miranda de Ebro, Noviembre-1994, Foto: J. Ignacio López)



*Foto inferior:
Coche B11tr-16.200 de Regionales formando parte del "Media Luna" (Miranda de Ebro, Febrero-1993, Foto J. Ignacio López)*



333-014-9 con Expreso Media Luna, Algeciras-Hendaya (Madrid-Fuencarral, Abril-1994, Foto: blog historiadeuismi)



333-046 (Junio-1994, Foto: J. Ignacio López)



289-029-1 con Media Luna, Irún-Algeciras
(Febrero-1992, Foto: José Ignacio López)





*333-020-6 con expreso Media Luna, Irún-Algeciras
(Febrero-1992, Foto: José Ignacio López)*



289-004-4 con el expreso Media Luna, Irún-Algeciras (Irún, Abril-1993, Foto: J. Ignacio López)

Estos son sólo algunos ejemplos de la diversidad de servicios y zonas en los que estuvieron involucrados estos coches regionales de la serie 16.200 durante el período citado (Julio 1991-1995), época en la que portaban (como ya se ha comentado) decoración original de la UNE de Regionales y bogies Minden-Deutz aptos para 120 km/h.

En nuestro canal de YouTube “MFPlay”, hemos creado una lista de reproducción con vídeos en los que aparecen



composiciones integradas por coches 16.200 regionales de RENFE. La lista de reproducción es una recopilación de vídeos relacionados con el protagonista de este artículo, el coche 16.200 de RENFE, de manera que sean más fácilmente localizables en la red. Puede acceder a esta lista de reproducción escaneando el siguiente código QR o bien haciendo “click” directamente [aquí](#):



Destacar desde estas líneas el excelente trabajo del [RCD Centro Documental](#), con grandes aportes en su canal de YouTube, con vídeos filmados principalmente a finales de los años 80 y principios de los 90.



N13302

N71005

1994/95: EL TRASPASO A LARGO RECORRIDO

Durante los años 1994/95 hubo una serie de hechos importantes relacionados con estos coches Regionales de la serie 16.200 de Renfe. Estas puntualizaciones que a continuación se explican son esenciales para entender parte de su historia (que puede parecer algo liosa, todo sea dicho...) y de sus futuras transformaciones y decoraciones.

AGOSTO-1994:

Por un lado, en enero del año 1995, 32 de los 40 coches 16.200 son traspasados oficialmente a la UNE de Largo Recorrido, aunque algunos ya habían sido adscritos a la misma en agosto de 1994. De entre estos primeros de agosto de 1994, algunos recibieron la librea comúnmente conocida entre los aficionados como "Danone", todavía con bogies Minden-Deutz, pero sin el logo del rombo de Largo Recorrido. Igualmente, les fueron aplicadas las correspondientes matrículas de la UNE, es decir, en el

momento en el que recibían la nueva decoración "Danone" los coches perdían la letra "r" de su matrícula, pasando de B11tr-16.200 a B11t-16.200.

Por tanto, estos 16.200 en decoración "Danone" y sin logotipo de rombos de la UNE de Largo Recorrido llegaron a circular durante un breve período de tiempo (finales del año 1994) junto con 16.200 todavía en decoración Regionales original (con logotipo Regionales, es decir, los reproducidos en nuestro set N71005).

Se insiste en el hecho de que, de entre esos 32 coches traspasados, unos fueron pintados con librea "Danone", tal y como se acaba de comentar, y otros todavía mantuvieron la librea original de Regionales. A estos 16.200 todavía con librea blanco-naranja se les fue paulatinamente sustituyendo el anagrama de la R de Regionales por el símbolo de la unidad de negocio a la que fueron traspasados, es decir, Largo Recorrido. Conservaron igualmente los bogies Minden-Deutz, por lo que su



Locomotora 333-073-5 con el Iberia, que incluye 16.200 Regionales y Danone sin logotipos de Largo Recorrido (Cantalapiedra, 1994, Foto: Juan Miguel Sastre)

velocidad máxima seguía siendo de 120 km/h y, curiosamente, no perdieron la "r" en la matrícula pese a haber sido ya traspasados a la UNE de Largo Recorrido y a efectos oficiales ya se les denominaba como B11tr-16.200. Interiormente no hubo ningún otro cambio.

Se insiste en el hecho de que fueron en total 32 los coches que pasaron a esta UNE de Largo Recorrido, por lo que 8 coches quedaron todavía en Regionales y fueron los encargados de realizar

servicios de Regionales en Galicia, principalmente en el "Costa de Galicia". Conservaron sus logotipos de Regionales e igualmente los bogies Minden-Deutz. Estos coches fueron los siguientes:

B11tr-16.207,
B11tr-16.208,
B11tr-16.209,
B11tr-16.210,
B11tr-16.211,
B11tr-16.221,
B11tr-16.222,
B11tr-16.224.

SEPTIEMBRE-1994:

El logotipo de rombo de la UNE de Largo Recorrido es aprobado y comienza a ser aplicado en alguno de esos 16.200 (no en todos), que ya habían sido pintados en librea "Danone", siguiente página.



Coche B11tr-16.200 ya con los logotipos de la UNE de Largo Recorrido (Salamanca, Junio-1998, Foto: José Luis Meijomil Rosado)

Coches B11t-16.200 con bogies Minden-Deutz, decoración "Danone" y logotipos de Largo Recorrido (Bilbao-Abando, 1995, Foto: Pedro Romero López)





*B11t-16.231 en decoración "Danone", bogies
Minden-Deutz y logotipos de Largo Recorrido
(Madrid-Fuencaral, Foto: R.Meléndez)*

Es precisamente esta versión de los 16.200 (color Danone, bogies Minden-Deutz, matrícula B11t y logotipos de la UNE de Largo Recorrido) la reproducida a escala N en nuestro nuevo set N71008.

Dicho set incluye los coches:

- B11t-16.229,
- B11t-16.231,
- B11t-16.232.



Estos 16.200 "Danone" (con logotipo del rombo de Largo Recorrido y todavía bogies Minden-Deutz) fueron utilizados en composiciones de viajeros que no dependían ya de la UNE de Regionales, por lo que en este período concreto no se mezclaron en composiciones los coches 16.200 "Danone" con logos de rombos de la UNE de Largo Recorrido (los reproducidas en nuestro set N71008), y los 8 coches que quedaban todavía en la UNE de Regionales en colores blanco-naranja (todavía con logotipos de Regionales y, recordemos, destinados a Galicia).

Algunas de las composiciones destacables en las que formaron parte estos coches 16.200 "Danone" de Largo Recorrido con logotipos y bogies Minden-Deutz fueron, entre otros, el Iberia o el Media Luna principalmente.

333-066-9 al frente del Iberia y el Media Luna, con dos B11t-16.200 tras la locomotora (Viaducto de Ormaiztegui, Junio-1995, Foto: J. Ignacio López)



N13304

N71008

333-074-3 (Diciembre-1995, Foto: José Ignacio López)



NOVIEMBRE-1994:

Es en el mes de noviembre de ese mismo año 1994 cuando 18 de esos 32 coches traspasados comienzan a recibir bogies GC3, elevando su velocidad máxima de 120 a 160km/h. En ese momento, esos 18 coches ya portaban librea Danone y logotipos de rombo de la UNE de Largo

Recorrido. El cambio fue progresivo y duró hasta comienzos de 1995.

Quedaban, por tanto, 14 coches todavía con bogies Minden-Deutz de entre esos 32 traspasados, más las ocho unidades 16.200 asignadas a Galicia y que todavía pertenecían a la UNE de Regionales. A

fecha de Noviembre de 1994 quedaban un total de 22 coches 16.200 con bogies Minden-Deutz.

CONTINUARÁ.....



*B11t-16.201 de Largo Recorrido y bogies GC3
(Madrid-Fuencarral, Marzo-1995, Foto: Luis
Rentero Corral)*

AGRADECIMIENTOS

Una vez más, queremos agradecer la colaboración de los autores que se citan a continuación, por la ayuda prestada para la realización del presente artículo. Recordamos una vez más que los enlaces a los distintos perfiles personales son accesibles si el presente documento es visualizado en formato digital haciendo “click” directamente sobre cada uno de los iconos. Si, por el contrario, este artículo estuviese disponible en formato papel, es posible acceder a los mismos perfiles escaneando cada uno de los códigos QR que aparecen asociados a cada uno de los enlaces a través de distintas aplicaciones para dispositivos móviles. De este modo, los aficionados tendrán acceso al conjunto de fotografías de cada autor y a una información sin duda más precisa de cada una de las fotografías.

Por orden alfabético, queremos dar en esta ocasión las gracias a:

GUILLERMO GONZÁLEZ MARTÍN - GGM



JUAN MIGUEL SASTRE



HISTORIA DE LUISIMI



JULIÁN GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ



J.IGNACIO LÓPEZ - 252031



LUIS RENTERO CORRAL - The STB



JOSÉ LUIS MEIJOMIL ROSADO



MAARTEN VAN DER VELDEN



DIDAC ALONSO RAMOS - Didac438



JORGE JUSTO CORCOBA



PHILIP WORMALD

PEDRO ROMERO LÓPEZ - Perolo

R. MELENDEZ

SALVADOR PINEL ORTEGA

RAFAEL GUTIÉRREZ - Rafa Guti



RCD CENTRO DOCUMENTAL



SEVERIANO CHAMORRO ALONSO



MF TRAIN[®]
Modelismo Ferroviario



