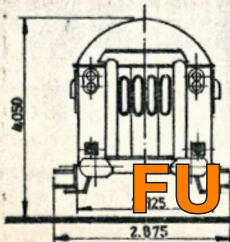


-CARACTERISTICAS PRINCIPALES-



Manguetas	Diámetro	130	Tara aproximada	38,00 t.
	Largo	217	Carga máxima	20,00 t.
Caja de engrase: Rodillos			Calefacción: Eléctrica a 3.000w con línea de paso	
Tracción: AL cabecero, con dos muelles de caucho			Año de construcción	EN ESPAÑA 1973
Caja	Ancho total exterior en las puertas correderas (costados)	2,500 m		
	id. id. id. id. en born	2,825 m		
	Metálica			
	id. id. id. exterior	4,050 m		

FURGONES serie 8100 RENFE
I Parte

ÍNDICE

FURGONES
SERIE 8100 RENFE
I PARTE

3

4 EL MODELO
A ESCALA N

2

EL FURGÓN
DD-8100 DE RENFE

7

16 LA DECORACIÓN
ORIGINAL:
VERDE OLIVA

FURGÓN RENFE
DD-8100 UIC VERDE
1973-1986

17

FURGÓN RENFE
DD-8100 UIC VERDE
1983-1990

19

32 LA DECORACIÓN
ESTRELLA

FURGÓN RENFE
DD-8100 ESTRELLA
PRE-1987

32

34 FURGÓN RENFE
DD-8100 ESTRELLA
POST-1987

LA DECORACIÓN
ROJA

43

44 FURGÓN D8-8100
ROJO "GALLETA"
RENFE

44

46 FURGÓN RENFE
D8-8100 ROJO

LA DECORACIÓN
LARGO RECORRIDO

52

52 FURGÓN RENFE
D8-8100 LARGO
RECORRIDO

52

LA DECORACIÓN
DE GIF

60

60 FURGÓN RENFE
D8-8100 GIF

60

AGRADECIMIENTOS

62

FURGONES SERIE 8100 RENFE I PARTE

El nuevo número 18 de la revista del CLUB MFTrain centra la atención en nuestra última novedad, presentada el pasado 3 de noviembre de 2021.

Se trata de los furgones de la serie 8.100 de RENFE, de los cuales se comercializaron primeramente cinco referencias. Además, en la feria EXPOMODELTREN 2021 celebrada en Madrid los días 12, 13 y 14 de ese mismo mes de noviembre, se

presentaron tres referencias más que vienen a completar el número de versiones realizadas de este emblemático furgón. Estas ocho referencias son las protagonistas de nuestro nuevo artículo del CLUB, en el que contaremos algunos aspectos a tener en cuenta tanto a nivel modelístico como en lo referente al tren real.

Recordamos a los lectores que muchas de las fotos en la versión digital de este artículo (al igual que en los anteriores números) contienen links directos a las fotografías alojadas

en la web. Igualmente, en la sección de agradecimientos, están incluidos los links a los perfiles de la mayoría de los autores así como códigos QR que se pueden escanear con un dispositivo móvil en el caso de que el artículo haya sido impreso.

Novedades MFTrain: Furgones DD-8100 Renfe



EL MODELO A ESCALA N

Los modelos a escala 1:160 reproducen fielmente los modelos reales de RENFE. Hemos puesto especial incapié en reproducir de forma fidedigna los bajos correspondientes a este modelo, así como conseguir la curva del techo hacia el testero acorde al modelo español. Los modelos a escala 1:160 incluyen cinemática de enganche corto NEM y pasamanos en fotograbado. Uno de los detalles a los que se ha dedicado más tiempo ha sido en conseguir unas inscripciones acordes al modelo real.



Una vez más (al igual que el resto de coches de la familia de los 8000s comercializados por MFTrain) hemos integrado techo, testeros y laterales del vehículo en una sola carcasa, evitando así antiestéticas líneas de unión entre diferentes partes.

Los bogies son tipo Minden-Deutz de Renfe con Statodyne. Se han incluido una vez más enganches extra (de medida más larga a los que portan los coches, por si fuesen necesarios) en una bolsa, así como las mangueras de los testeros. De este modo, cada aficionado puede adaptar los modelos a sus gustos y/o necesidades.

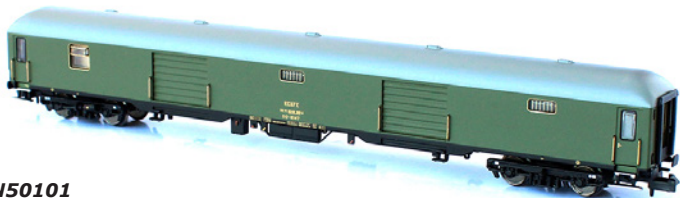
Los furgones están preparados para su iluminación interior y de las luces rojas de los testeros, a través de unas nuevas placas base preparadas tanto para sistema analógico como para digital, y que serán comercializadas en fechas esperamos no muy lejanas.



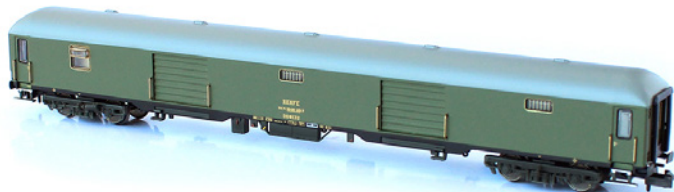
Como bien se ha comentado, fue el 3 de noviembre de 2021 cuando se anunciaron cinco referencias que fueron la carta de presentación de

la reproducción de estos furgones de la serie 8.100 de RENFE en la escala 1:160. Fueron puestas a la venta poco después, el 9 de Noviembre, en

diversos comercios especializados. Las cinco primeras referencias en ser comercializadas fueron las siguientes.



N50101
Furgón DD-8100 verde Renfe. Ep.IV
DD 8147 - 50 71 92-18 160-4



N50102
Furgón DD-8100 verde Renfe. Ep.IV
DD 8132 - 50 71 92-08 145-7



N50103
Furgón DD-8100 estrella Renfe. Ep.IV
DD 8143 - 50 71 92-08 156-4



N50104
Furgón Renfe DD-8100 Estrella "sin línea" Ep.IV
DD-8133 - UIC 50 71 92-08 146-5



N50105
Furgón DD-8100 estrella Renfe. Ep.V
DD 8144 - 50 71 92-08 157-2



N50106
Furgón D8-8100 rojo Renfe. Ep.V
D8 8190 - 50 71 92-08 203-4

Pocos días después, en la misma semana, presentamos en nuestro stand de la feria EXPOMODELTREN

2021 (celebrada en Madrid los días 12, 13 y 14 de noviembre) tres nuevas referencias de estos furgones

de la serie 8.100 de RENFE



N50108

*Furgón D8-8100 rojo con "galleta" Renfe. Ep.V
D8 8134 - 50 71 92-08 147-3*

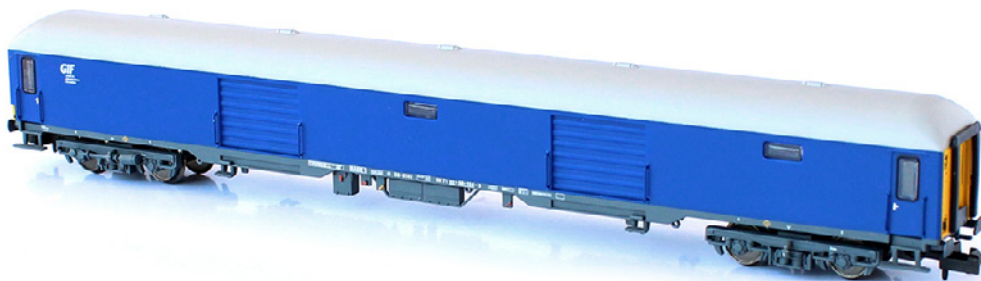
6

N50115
*Furgón D8-8100 "Danone" Renfe
Largo Recorrido Ep.V
D8 8117 - 50 71 92-08 130-9*



N50116

*Furgón D8-8100 GIF. Ep.V
D8 8141 - 50 71 92-08 154-9*



EL FURGÓN DD-8100 DE RENFE



1.- Furgón protagonista de este artículo, el 8.100 de RENFE.

Antes de entrar a abordar en profundidad las características de este modelo, lo primero que hay que tener en cuenta de esta serie 8.100 es que no fueron los únicos furgones que existieron dentro de la amplia familia de los 8.000s de RENFE. A simple vista se podrían llegar a confundir con alguno perteneciente a las dos series anteriores. La similitud, si uno presta atención, es algo lejana ya que son varias las diferencias existentes entre unos y otros. Nada mejor que unas imágenes para comprobarlo (tomadas desde ángulos similares y



pertenecientes al mismo autor: Josep Miquel Solé)

2.- Los primeros furgones de la familia de los 8000s, los pertenecientes a la serie 8.001 a 8.025.



3.- La tercera fotografía muestra uno de los furgones de la segunda serie, del 8.026 al 8.087, de los que hubo con portones laterales grandes y pequeños. Foto izq.

Foto inferior. Furgón de la serie 8.026 a 8.079 fotografiado en Granada, en septiembre de 1992 (Foto: Jesús M. Pérez de Val)

8 Algunos de estos furgones, tras sufrir alguna reforma, ofrecían un aspecto mucho más similar a los 8.100.

Dado que los protagonistas reales de este artículo son los 8.100, no queremos entrar en muchos más detalles del resto de series, pero sirvan las imágenes anteriores para comprobar las diferencias existentes entre las dos primeras series de furgones de la familia 8000 y los furgones DD-8.100, que son los que reproducimos a escala N en MFTrain.



Vistas estas diferencias, destacar también que el 8.100 fue el único de estos furgones en portar dos luces inferiores en los testeros, uno a cada lado del fuelle de intercomunicación, como bien refleja la siguiente fotografía tomada con el furgón aún en fábrica.



Fotografía de fábrica del testero de un furgón de la serie 8.100 de RENFE (Año 1973, Foto: CAF)

Acerca de estos furgones también hay que aclarar que nunca llegaron a portar rotulación pre-UIC, ya que (como se ha señalado con anterioridad) fueron construidos en 1973, fecha en la que ya se había implantado la numeración UIC desde hacía aproximadamente dos años.



Foto superior: Tres furgones de la serie 8.100, recién construidos, trasladados por una locomotora de la serie 7.600-276 de RENFE desde fábrica (Año 1973, Foto: CAF)

Respecto a la fabricación de estos furgones DD-8.100, si bien acabamos de comentar que se realizó en 1973, hay que destacar que fueron cuatro las factorías que se encargaron de fabricar dicha serie. En concreto, los noventa furgones que formaron la serie (8.101 a 8.190) fueron fabricados por Vers, CAF, Macosa y por Astilleros de Cádiz. Recalcamos

Esto sitúa su construcción, por tanto, en los primeros años de la época IV. De hecho, fueron los últimos 8000s en construirse, por lo que podrían considerarse como los "hermanos menores" de esta gran familia de coches de RENFE.

este dato debido a que los furgones fabricados por Vers (del 8.164 al 8.177) tenían la peculiaridad de no portar los famosos bogies Minden-Deutz, sino que llevaban bogies Schindler. (Página siguiente).

Furgón D8-8.176 (perteneciente a los fabricados por Vers) con bogies Schindler y decoración "Estrella" (Valencia-Término, Septiembre-1989, Foto: Jesús M. Pérez de Val)





Furgón D8-8.173, del lote fabricado por Vers, con bogie Schindler y decoración "Estrella" (Alsasua, 26-Febrero-1989, Foto: José Ignacio López)

El resto de los furgones de la serie, a excepción de los citados de Vers, portaron bogie Minden-Deutz con Statodyne. Hay que indicar que la Statodyne o dinamo iba siempre en el bogie bajo el departamento de jefe de tren (el que tiene la ventana redondeada hacia el exterior para permitir ver el resto de la composición de una forma más fácil y segura, sin tener que sacar la cabeza por

la ventanilla). Además, la forma de la Statodyne varió según se iban montando en las distintas factorías, existiendo varios tipos, amén de que alguna tuvo que ser cambiada por avería por otra distinta a las originales.

Drch. Foto detalle de la ventana abierta del departamento de jefe de tren, con la Statodyne en el bogie bajo dicho departamento (1973, Foto CAF)



Ambos bogies (Schindler y Minden) eran aptos para velocidades de hasta 120 km/h.

Por añadir algún dato técnico más, hay que indicar que la longitud de estos furgones era de 26,4 metros y su tara de 38 toneladas (con una carga máxima de 20 toneladas) y que fueron fabricados sin calderín para la calefacción del tren, ya que se pensó en ellos para utilizarlos como refuerzo de otros furgones para el transporte de paquetería más voluminosa.

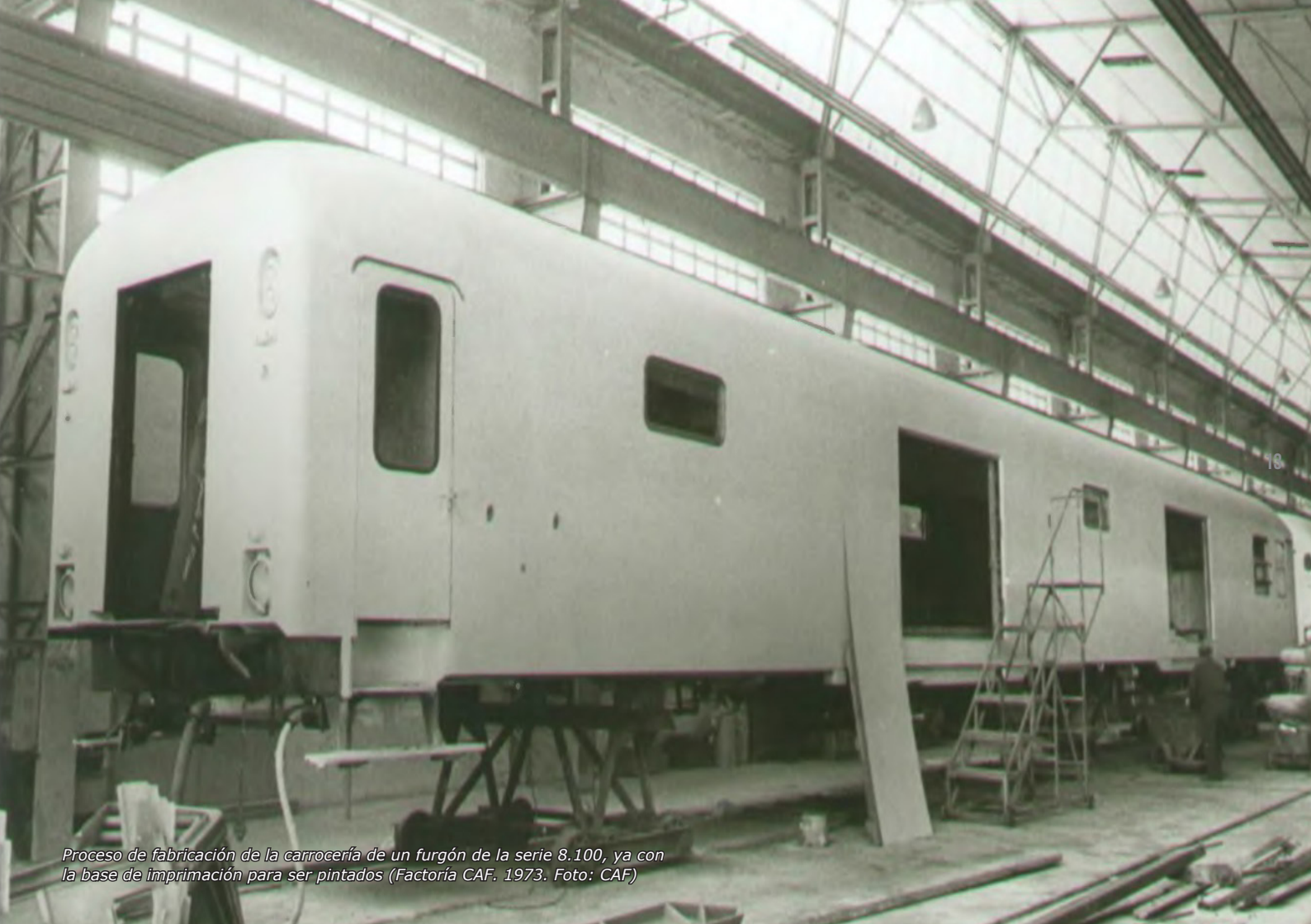
*Furgón DD-8.178 (con bogies Minden-Deutz)
fotografiado en la estación de Barcelona-Término.
(Foto: Josep Miquel Solé)*



12



*Proceso de fabricación de furgones de la serie 8.100 en
diversas etapas (Factoría CAF, 1973. Foto: CAF)*



Proceso de fabricación de la carrocería de un furgón de la serie 8.100, ya con la base de imprimación para ser pintados (Factoría CAF. 1973. Foto: CAF)

Proceso de fabricación de la carrocería de un furgón de la serie 8.100 (Factoría CAF. 1973. Foto: CAF)



Por tanto (y como se acaba de comentar), los 8.100 fueron utilizados como furgones de paquetería y, debido a ello, no tenían un departamento para clasificación de correo (además de que estos furgones no pertenecían al parque de material de Correos, que disponía de material propio).

La sencilla distribución de estos furgones DD-8.100 hacía que su sala de 20 metros de largo permitiese albergar en su interior mercancías voluminosas a través de las cuatro amplias puertas laterales correderas de 2,5 metros de ancho.

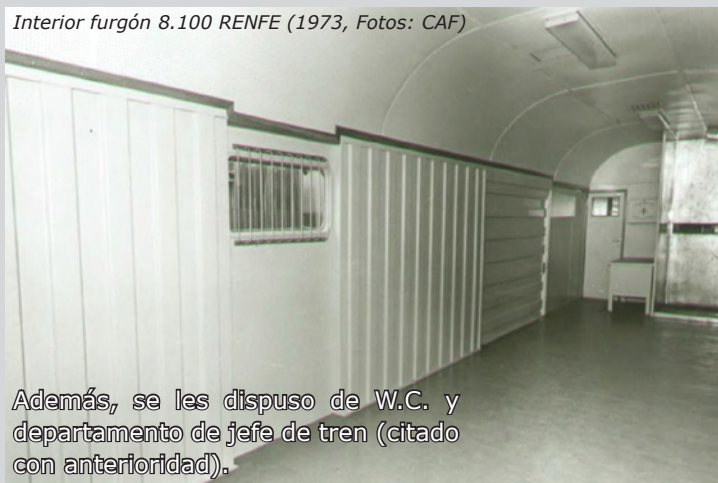
14



Diversidad de paquetes en el interior de un furgón 8.100 (Foto: autor desconocido)



Interior furgón 8.100 RENFE (1973, Fotos: CAF)



Además, se les dispuso de W.C. y departamento de jefe de tren (citado con anterioridad).



LA DECORACIÓN ORIGINAL: VERDE OLIVA

El verde (el famoso verde oliva) era en el momento de la construcción de este furgón (recordemos, año 1973) el color unificado para la mayoría del material de viajeros y furgones de RENFE. Por lo que, ya de origen, el verde oliva fue el color en el que se pintaron en fábrica todos los furgones de la serie 8.100. La rotulación de matrículas y otras características técnicas se pintaron en color amarillo (también una característica muy común en la RENFE de aquella época).

Un furgón de la serie DD-8.100 recién fabricado luciendo su librea original (Factoría CAF-Beasain, Noviembre-1973, Foto: CAF)



Furgón DD-8.160 en decoración original (Barcelona-Término, Foto: Josep Miquel Solé)

Esto nos lleva a nuestra primera referencia. La N50101, que sitúa este modelo entre los años 1973 y 1986 aproximadamente (pura época IV).

FURGÓN RENFE DD-8100 UIC VERDE

MFTTrain: N50101

Matrícula: DD 8147

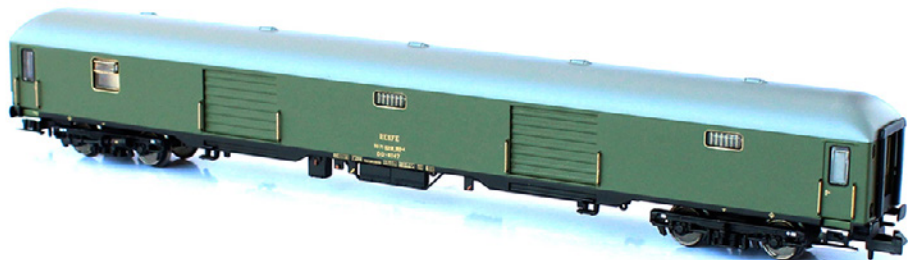
UIC: 50 71 92-18 160-4

Época: IV (1973-1986)

Originalmente fueron equipados con calefacción eléctrica de 3000V.

Las 10 primeras unidades (DD-8.101 a 8.110) fueron equipadas además con freno de vacío. El resto de la serie (DD-8.111 a 8.190) portaban freno DUAL de vacío y aire SAAB.

A partir de 1983 y hasta aproximadamente 1986, todos los furgones de la serie fueron equipados ya con freno de aire, momento en el que se cambia una de las inscripciones del bastidor añadiendo un símbolo donde antes indicaba "Freno Automático" dentro de un cuadro de color blanco en lugar de amarillo.



Acoplamiento entre dos furgones de la serie 8.100 recién construidos (1973, Foto: CAF)



Este símbolo se añadió, por tanto, en el momento en el que se dejó paso únicamente para poder enganchar con freno de vacío coches de la serie 5000, furgones postales y vagones de mercancías (en traslados) que seguían con freno de vacío únicamente. Además, se cambió el séptimo dígito en la matrícula UIC ("0" por "1").



Imagen superior. Furgón DD-8.132 formando parte del Expreso Barcelona-Bilbao, ya con el cuadro blanco (Llodio). Foto: José Ignacio López)



Imagen izq. Furgón DD-8.117 con el cuadro blanco en el bastidor, en cola de una composición estacionada en la madrileña estación de Atocha (Foto: Guillermo González Martín)

Estamos en este punto ante nuestra segunda referencia, la N50102, que circularía entre los años 1983 y 1990 aproximadamente (época IV).

FURGÓN RENFE DD-8100 UIC VERDE

MFTrain: N50102

Matrícula: DD-8132

UIC: 50 71 92-08 145-7

Época: IV (1983-1990)

Por tanto, la decoración en color verde de estos furgones DD-8.100 abarcaría un amplio período de 17 años (1973-1990). En todo este tiempo, como es lógico, formaron parte de un gran número de composiciones, principalmente de viajeros.

Imagen drch. Un furgón de la serie DD-8.100 es el primero de esta larga composición del Shanghai, tras la 251-018, esperando salida en la estación de Venta de Baños (Julio de 1985, Foto: Jordi Rallo)



Furgón verde de la serie protagonista de este artículo tras una locomotora Mitsubishi (Alcázar de San Juan. Fuente: RCD Centro Documental)



20

El Costa Brava entra en la estación de Llança con un furgón DD-8.100 que porta una vistosa pegatina del mundial de fútbol de 1982 (Foto: Ricard Ricón Serra)



Tras los portacoches DDMA y el JJPD de paquetería, sigue un furgón de la serie DD-8.100 en esta interminable composición traccionada por la locomotora 269-108 (Foto: autor desconocido)



La 269 en decoración "Mazinguer" es la encargada de traccionar esta composición con el DD-8.100 en primer lugar tras la locomotora (Agosto de 1988. Foto: José Ignacio López)



El Expreso Almería/Murcia-Barcelona entra en la estación de Salou con un DD-8.100 formando parte de la composición tras la 269-277 (Foto: Ricard Ricon Serra)



22



Corta y "ochentera" composición tras la 269-602, con el DD-8.100 verde después de la "Mazinguer" (Foto: Severiano Chamorro Alonso)

Un más que probable recién estrenado DD-8.100 forma parte de esta impresionante composición fotografiada en Irún (Foto: Josep Miquel Solé)



La 276-022 Alstom de RENFE se encarga de dar tracción al "Sevillano", con un DD-8.100 a sus espaldas (Sitges, Agosto de 1984. Foto: Josep Miquel Solé)



24

Corta composición dirección Badajoz fotografiada en la estación de Alcázar de San Juan, con un DD-8.100 verde tras el furgón postal y la 276 (Febrero de 1988, Foto: Philip Wormald)



En esta otra composición estacionada en Pontevedra, un furgón DD-8.100 circula detrás de la locomotora ALCO (Foto: Philip Wormald)





Un furgón verde de la serie DD-8.100 forma parte del Omnibus 3201 entre Badajoz y Madrid (Badajoz, Febrero-1985. Foto: Philip Wormald)

26



Este otro Omnibus está a punto de salir de la estación de Madrid-Atocha con un DD-8.100 formando parte de la composición (1986. Foto: Paco Zabala)

El "Iberia", con otro DD-8.100 a espaldas de la diésel 333, hace parada en Zumárraga (Agosto-1986. Foto: Jordi Rallo)



El jefe de tren asoma la cabeza por la ventanilla desde su departamento en el furgón DD-8.100 que forma parte de esta composición (Aranda de Duero, Febrero-1986. Foto Philip Wormald)



28



La "Ye-Ye" 308-015-7 y la "bicabina" 319-034 remolcan el "Shangai", que incluye en segundo lugar tras la pareja de locomotoras un furgón DD-8.100 (Manresa, años 70. Foto: Ricard Ricón Serra)

Una locomotora de la serie 333 de RENFE sale de Madrid-Chamartín con una composición destino Burgos en la que se incluye un furgón de la serie DD-8,100 de RENFE (Agosto-1988. Foto: José Ignacio López)



Furgón DD-8.100 verde tras la 333-060-2 en el Expreso 306, Irún-Madrid (Burgos, Febrero-1985. Foto: Phillip Wormald)



Pese a que, como se ha comentado anteriormente, estos furgones DD-8.100 no pertenecían al parque de material de Correos, sí que fueron utilizados para el transporte de paquetería de trenes fletados para la compañía postal (los denominados "Trenes Postales"), aunque no era muy habitual ver esta serie en concreto formando parte de estos trenes.

RENFE disponía de trenes con material propio para paquetería, en el que se incluyeron también furgones de la serie DD-8.100 en decoración verde, como es el caso de la siguiente imagen.



Tras la pareja de locomotoras Mitsubishi, un DD-8.100 completa la composición de este tren postal (Miranda de Ebro, 1988. Foto: autor desconocido)



Furgón de la serie DD-8.100 (tras la 269-501) formando parte de este tren paquetero de RENFE (Manresa, años 80. Foto: Ricard Ricon Serra)

LA DECORACIÓN ESTRELLA

A partir del mes de marzo de 1985 comenzaron a pintarse algunos furgones de la serie DD-8.100 en los colores marrón-crema que RENFE estaba aplicando a una gran parte del material de viajeros. Eran los popularmente conocido como colores "Estrella". En esta época el logotipo de la galleta de RENFE estaba rodeado por un círculo, lo cual nos lleva directamente a nuestra referencia N50103.

32 FURGÓN RENFE DD-8100 ESTRELLA PRE-1987

MFTTrain: N50103

Matrícula: DD-8143

UIC: 50 71 92-08 156-4

Época: IV (1985-1990)

Referencia puramente de época IV y que circuló aproximadamente entre los años 1985 y 1990, quedando todavía un gran número de furgones que conservaban la decoración verde-oliva original. En el año 1987



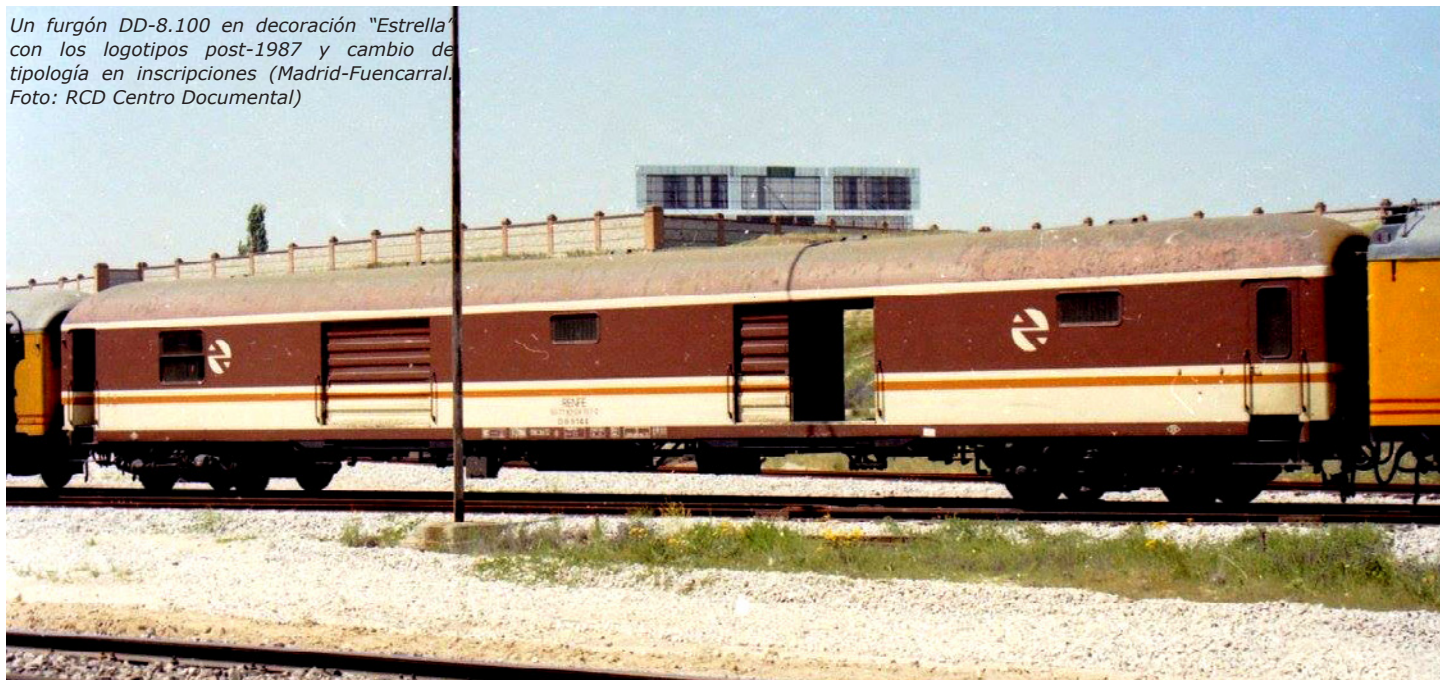
Un furgón de la serie DD-8.100, en concreto el DD-8.147 en decoración "Estrella", forma parte de una composición estacionada en la estación de Vigo (Año 1990. Foto: Carlos M.Barreiro Molino. Cortesía: Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías -AVAFT Rías Baixas-)



RENFE decidió modificar ligeramente su famoso logotipo de "galleta", perdiendo su anillo alrededor y variando sutilmente de forma, cambiando además la tipología de las

letras "RENFE" y de las inscripciones de matrícula y bastidor.

Un furgón DD-8.100 en decoración "Estrella" con los logotipos post-1987 y cambio de tipología en inscripciones (Madrid-Fuencarral. Foto: RCD Centro Documental)



33



Nuestra referencia MFTTrain N50105 refleja a escala N esta decoración posterior a 1987.

FURGÓN RENFE DD-8100 ESTRELLA POST-1987

MFTTrain: N50105

Matrícula: DD-8143

UIC: 50 71 92-08 156-4

Época: IV – V (1987-1995)

El cambio se realizó de forma paulatina, de modo que hubo furgones con logotipo anterior a 1987 circulando hasta incluso 1990, como se ha podido apreciar en la fotografía mostrada anteriormente de D.Carlos M.Barreiro Molino.

Cabe destacar el hecho de que, dentro de este grupo de furgones DD-8.100 decorados en colores "Estrella", hubo un buen número de ellos a los que no se les llegó a pintar la raya de color crema entre techo y laterales. En la foto superior derecha podemos ver el aspecto que presentaba el furgón sin dicha línea.

La imagen inferior muestra la reproducción a escala 1:160 de esta versión Estrella sin la línea superior de color crema con referencia MFTTrain N50104.





Un furgón DD-8.100 "Estrella" sin raya crema forma parte del Omnibús 37660 destino a Castejón de Ebro (Alsasua, Marzo-1990. Foto: Luis Rentero Corral)

Lástima que a través de estas fotografías no se pueda apreciar claramente que esta versión portó también logotipos post-1987, pero por época todo hace indicar que efectivamente los llevó.

La decoración "Estrella" con logotipos post-1987 circuló aproximadamente hasta bien entrados los años 90 (1995). Durante el tiempo de circulación de esta decoración, los 8.100 "Estrella" convivieron con la decoración original verde-oliva ya que, como se ha comentado con anterioridad, el cambio de decoración se realizó poco a poco (a medida que los furgones necesitaban pasar por talleres).

La Chopper 250-601 al frente de esta composición con otros dos furgones DD-8.100 con las dos decoraciones mostradas hasta este punto en el presente artículo: la verde-oliva y la "Estrella" (Foto: Ricard Ricon Serra)



Dos bellos trenes que incluyen en sus composiciones algún furgón de la serie DD-8.100. En concreto, la composición de la izquierda lleva tras el furgón postal un DD-8.100 en decoración original verde-oliva y seguidamente otro en decoración "Estrella" (Foto: Ricard Ricon Serra)



Además, hubo una gran cantidad de furgones en decoración verde-oliva que nunca llegaron a portar la decoración "Estrella". Esto fue debido a que, o bien fueron apartados prematuramente por algún fallo, o bien fueron repintados directamente en color rojo (decoración de la que hablaremos posteriormente). Ahora mostramos otras cuantas fotografías con el furgón DD-8.100 en decoración "Estrella" como protagonista.



289-012 con un furgón DD-8.100 "Estrella" tras ella (Foto: RCD Centro Documental)



250-001 al frente de una composición mayoritariamente "Estrella", con un DD-8.100 tras la locomotora (Foto: Ricard Ricon Serra)



El Estrella Irún/Bilbao - Barcelona hace su aparición con un par de furgones en decoración "Estrella", siendo el segundo tras la locomotora un DD-8.100 (Diciembre-1990. Foto: Josep Miquel Solé)

38



Composición estacionada en Donostia-San Sebastián con un DD-8.100 "Estrella" tras la 269-512 (Abril-1987. Foto: Severiano Chamorro Alonso)



La ya veterana 276-135 es la encargada de trasladar esta corta composición integrada, entre otros, por un furgón DD-8.100 en decoración "Estrella" (Jerez de la Frontera, Agosto-1990. Foto: Guillermo González Martín)



Al igual que sucedió con la decoración original, también fue posible ver furgones DD-8.100 con decoración "Estrella" formando parte de trenes postales de Correos o de trenes de paquetería propios de RENFE.

Foto superior. El "Iberia" circula con un DD-8.100 en decoración "Estrella" tras la Mitsubishi serie 289 (Miranda de Ebro, Noviembre-1994. Foto: José Ignacio López)

40

Tren postal La Coruña-Vigo circulando por las inmediaciones de Redondela con un furgón DD-8.100 en decoración "Estrella" en cola de la composición (Febrero-1993, Foto Guillermo González Martín)





Otro DD-8.100 "Estrella" en esta composición paquetera con furgón de Correos incluido (Mérida, 1989).
Foto: Pedro López Romero



Cae la noche y este postal ha quedado estacionado en una de las vías de la estación de Vigo, con un DD-8.100 "Estrella" formando parte de la corta composición (Foto: Carlos M. Barreiro Molino, Cortesía: Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías -AVAFT Rías Baixas-)



La 269-076 es la encargada de dar tracción a este tren postal que incluye, tras la locomotora un furgón DD-8.100 en decoración "Estrella". En concreto este furgón es del lote fabricado por Vers y porta bogies Schindler. Una fotografía más detallada de este furgón ha sido mostrada páginas atrás en este mismo artículo (Alsaua, Febrero-1989. Foto: José Ignacio López).

Por último, indicar que la AAFM (Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid) eligió precisamente el color "Estrella" para ser implantado en el furgón DD-8.150 que dicha asociación rescató, arregló, reformó y repintó para ser utilizado en su "Tren de los 80" (con el que realiza de forma bastante regular excursiones especiales desde Madrid a diversos puntos de la geografía española).

Todo un deleite para los ojos no sólo de los aficionados al ferrocarril.

Este furgón de la AAFM tiene matrícula de vehículo histórico en su UIC para poder circular (distinta a la del resto de furgones DD-8.100). Además, los tonos utilizados son bastante acertados, aunque ligeramente distintos a los originales (marrones y crema algo más claros y naranja más oscuro).



Furgón DD-8.150 preservado por la AAFM formando parte de su "Tren de los 80" (Foto: AAFM)

LA DECORACIÓN ROJA

Fueron cinco los furgones de la serie DD-8.100 elegidos por RENFE para portar, desde el año 1989, la primera decoración en rojo que lucirían los modelos de los que tratamos en este artículo y que duraría en alguno de ellos hasta 1993 aproximadamente. Esta primera decoración roja de los 8.100 incluía la galleta clásica de RENFE y un cambio en la denominación de estos furgones, pasando de DD-8.100 a D8-8.100.

En concreto, los elegidos fueron el 8122, 8128, 8134, 8154 y 8160.

Furgón D8-8.134 formando parte de una composición estacionada en Mérida (Foto: Expider 2010)



Esta versión forma nuestra referencia MFTrain N50108, una de las tres versiones del DD-8.100 a escala N que fueron presentadas durante la celebración de la feria EXPOMODELTREN 2021 en Madrid.

FURGÓN D8-8100 ROJO "GALLETA" RENFE

MFTrain: N50108

Matrícula: D8-8134

UIC: 50 71 92-08 147-3

Época: IV-V (1989-1993)

En 1990, muy pocos meses después (casi coetáneo a la anterior versión roja), RENFE sigue pintando algún que otro furgón más de la serie 8.100, pero en este caso no incluye las galletas de RENFE y decide utilizar unos tonos de gris algo más oscuros, sobre todo en la zona de bajos y bastidor.

Foto drch. Furgón D8-8.190 estacionado en Bilbao-Abando (Abril-1992. Foto: José Ignacio López)

Furgón D8-8.183 rojo (Foto: Josep Miquel Solé)



Furgones D8-8.122, D8-8.154, D8-8.128 y D8-8.163 en la playa de vías de Madrid-Chamartín (Marzo-1995. Foto: Luis Rentero Corral)



Esta decoración en color rojo permaneció así en muchos furgones de la serie 8.100 hasta aproximadamente el año 1995, aunque ya se comenzó a verlos de forma menos frecuente en los trenes expreso debido a las limitaciones de velocidad derivadas del hecho de portar bogies Minden-Deutz (aptos para velocidades de hasta 120 km/h). Muchos de los expresos de la época ya solían circular a velocidades de hasta 160 km/h e incorporar un furgón 8.100 ralentizaba toda la composición.

Furgón D8-8.117 en decoración roja (Foto: Josep-Miquel Solé)



Esta segunda versión de la decoración roja es la reproducida en nuestra referencia MFTrain N50106, una de las cinco primeras en ser comercializada.

FURGÓN RENFE D8-8100 ROJO

MFTrain: N50106

Matrícula: D8-8190

UIC: 50 71 92-08 203-4

Época: V (1990-1995)

Además, también hay que indicar que el número de unidades de esta serie se había reducido, debido a que desde 1988 algunos de estos furgones fueron reformados, cambiándoles los bogies Minden-Deutz por bogies GC3 (aptos para 160 km/h) y algunos incluso con reformas en su carrocería, formando así las nuevas series 11.400 y 12.400 de RENFE. Pero, llegados a este punto, comenzaríamos a hablar de nuevas series y desviaríamos la atención de estos furgones 8.100. Por ello, dejaremos el tema de las reformas y las nuevas series derivadas de los 8.100 para un futuro artículo en nuestro CLUB.



El furgón D11-11.403, ex.8.135 reformado y con bogies GC3, estacionado en la estación de Barcelona-Can Tunis (Foto: Luis Rentero Corral)

Hecha esta pequeña aclaración, pasamos ahora a comentar una tercera versión de la decoración roja que apareció a comienzos del año 1991. Se decoró únicamente un furgón DD-8.100 rojo a modo de pruebas. RENFE quería impulsar la publicidad del servicio de paquetería "PAQUEXPRES" y decidió decorar dos furgones a modo de prueba. Uno pertenecía a la primera serie de furgones 8000 (del 8.001 al 8.025, mostrada con anterioridad en este artículo) y otro fue un furgón de la serie 8.100, protagonista de estas líneas. En concreto el D8-8.153.



Furgón D8-8.153 con decoración original de Paquexpres (Madrid-Chamartín, Abril-1991. Foto: Luis Rentero Corral)

Esta decoración no prosperó y se quedó en algo efímero que duró muy poco tiempo.

El equipo de arquitectura y diseño "Cruz Novillo" (que ya se había encargado de realizar proyectos de decoraciones para RENFE, tales como los logotipos de "Regionales Renfe" entre otros) presentó también otro diseño en las mismas fechas. Este diseño fue el que finalmente tuvo más repercusión. El famoso logotipo de la cajita abierta en color blanco fue el elegido como imagen corporativa del servicio de paquetería de RENFE, además, se

extendió a otros furgones y vagones del parque de la red nacional de ferrocarriles españoles que lucían igualmente color rojo.

Furgón D8-8.151 con los logotipos de Paquexpres diseñados por "Cruz Novillo" (Foto: Cruz Novillo diseño y arquitectura)



El coche de la serie 8.100 elegido para la prueba de "Cruz Novillo" fue el D8-8.151, en el que destacaba el logotipo de la cajita pero en el que se incluyeron las letras de PAQEXPRES (sin acento y sin "U"), letras que finalmente no prosperaron y que sólo fueron incluidas en los dos furgones D8-8.100 que lucieron esta decoración de "Cruz Novillo" (que se tenga constancia, al menos fueron el D8-8.151 recién mostrado y el D8-8.152 de la siguiente fotografía).

Esta versión de la decoración roja Paqexpres es la reproducida en nuestra referencia MFTrain N50107.

48



Foto superior. Furgón D8-8.152 con los logotipos de Paqexpres diseñados por "Cruz Novillo" (Foto: autor desconocido)

Algunas fotografías de la decoración roja de los D8-8.100 en composiciones muestran, principalmente, la versión sin logotipos (la reproducida a escala N bajo nuestra referencia MFTrain N50106), que fue la que circuló en trenes de viajeros durante un mayor período de tiempo.

Foto drch. Furgón D8-8.100 formando parte de una composición a su paso por Sant Vicenç de Calders-Comarruga (Septiembre-1992, Foto Xavier Maraña)

Foto inferior. El D8-8.190 formando parte del "Costa Vasca", estacionado en Bilbao-Abando (Abril-1992. Foto: José Ignacio López)





D8-8.100 rojo en una composición al paso por La Riba, con la Mitsubishi 269-518 a la cabeza (Septiembre-1991. Foto: Christian Wegner)

Igualmente formaron parte, al igual que en las decoraciones anteriores, de trenes postales de Correos.



La 319.313.3 es la encargada de dar tracción a este tren postal Vigo-La Coruña, con un furgón D8-8.100 rojo en cola (Redondela, Marzo-1993. Foto: Guillermo González Martín)



No tenemos constancia, a fecha de hoy, de composiciones con mezcla de estos furgones en colores rojo, estrella y original verde (aunque no es descartable), pero sí que la hubo con otro tipo de furgones (Incluso 8100 ya reformados a otras series, como muestra la fotografía inferior de está misma página).

Recomendamos encarecidamente el visionado del siguiente vídeo del fantástico archivo de RCD Centro Documental:



Foto izq. Furgón ya reformado con bogies GC3 en decoración "Estrella" junto con un 8.100 en decoración "roja" en el Estrella Sevilla-Barcelona, remolcado por la locomotora 269-268 (Alcázar de San Juan, Agosto-1991. Foto: Luis Rentero Corral)

LA DECORACIÓN LARGO RECORRIDO

También conocida entre los aficionados como decoración "Danone", esta fue la librea que unos pocos furgones de la serie 8.100 protagonista de este artículo recibieron en torno al mes de marzo de 1995.

Esta decoración es la reproducida a escala N en nuestra referencia MFTrain N50115.

FURGÓN RENFE D8-8100 LARGO RECORRIDO

MFTrain: N50115

Matrícula: D8-8117

UIC: 50 71 92-08 130-9

Época: V (1995-2000)

La Unidad de Negocio de Largo Recorrido consideró el dar una última oportunidad a algunos de los furgones D8-8.100 que ya estaban casi en desuso, aún a sabiendas de sus limitaciones y de que estaban ya en plena decadencia. Estos furgones aún mantenían los bogies originales Minden-Deutz y la Statodyne, por lo que no habían sido reformados todavía.



Furgón D8-8.144 en decoración Largo Recorrido (Foto: Josep Miquel Solé)



El D8-8.117 fue el primero en ser redecorado en los colores blanco y azul y el logotipo de la UN de Largo Recorrido, tras su paso por el TCR de Málaga, donde además se les eliminó el departamento de jefe de tren y el WC (eliminando las correspondientes ventanillas en los laterales) y se amplió la zona de carga. Igualmente se suprimió una de las cajas eléctricas



Interior de un furgón D8-8.100 de Largo Recorrido (Foto: ABUAF)



D8-8.141 de Largo Recorrido formando parte de una composición estacionada en Barcelona-Can Tunis (Junio-1995. Foto: Luis Rentero Corral)

de los bajos, al igual que hemos hecho nosotros en nuestros modelos a escala N.

En ese mismo mes de marzo de 1995 también recibió esa nueva librea el D8-8.141 Además del D8-8.117 y del D8-8.141, se tiene al menos constancia de otros cinco furgones reformados en el TCR Málaga en los meses de abril y mayo de 1995 y pintados en decoración Largo Recorrido (D8-8.144, D8-8.145, D8-8.150, D8-8.153 y D8-8.187), haciendo un total de 7 unidades. Estos furgones se estacionaron, principalmente, en los depósitos de Barcelona-Can Tunis y Madrid-Fuencarral y se les dio la consideración de material de reserva ante algún imprevisto o necesidad.

Pero realmente sus circulaciones fueron bastante efímeras.

Prácticamente no se utilizaron en trenes de viajeros ya que, al igual que se comentó con anterioridad, sus bogies Minden-Deutz suponían una limitación para el resto del tren en el que iban incluidos, al no poder sobrepasar los 120 km/h.

Furgón D8-8.100 de LR tras la 269-204, formando parte del Estrella Costa Brava (Madrid-Chamartín. Foto: Fernando Navarro)



La ausencia de fotografías de estos furgones "Danone" en composiciones es llamativa, lo cual es un reflejo del poco uso que tuvieron durante su período de circulación (1995-1999). Aún así, formaron parte de algún que otro servicio ordinario de manera puntual, como por ejemplo en el "Costa Brava".

En esta otra fotografía podemos ver el furgón D8-8.153 formando parte de un Expreso camino de Cartagena haciendo parada en la estación de Murcia El Carmen.



D8-8.153 en el Expreso a Cartagena (Murcia. Foto: Ángel Meroño)



Expreso a Cartagena estacionado en Murcia (Foto: Ángel Meroño)



56

En la fotografía superior podemos observar el resto de la composición del citado tren, quedando el D8-8.153 justo a la izquierda de la imagen.

Igualmente, los D8-8.100 en decoración de LR realizaron también servicios tipo "charter" (por ejemplo en trenes de peregrinos), Expotrenes o fueron incluidos en composiciones para el Ejército.

269-059-2 con tren un tren especial de peregrinos Alicante-Lourdes, con un D8-8.100 LR tras la Mitsubishi (Foto: Costa Martínez Verdú)





Una de las dos locomotoras Alsthom 276 en decoración Talgo200 maniobra con un tren militar formado, entre otros, por un D8-8.100 en decoración danone (Cuatro Vientos. Foto: David Oviedo)



Estos siete furgones D8-8.100 en decoración de "Danone" fueron retirados entre finales del año 1999 y comienzos del 2000 en la estación de Soria, luciendo todavía los logotipos del "rombo" de la UN de Largo Recorrido. La Unidad de Negocio de Grandes Líneas ya había sustituido a la de Largo Recorrido en 1998, pero estos furgones no llegaron a portar el logotipo característico de las dos velas de Grandes Líneas ya que esta Unidad de Negocio ya ni se molestó en cambiar logos a aquel material al que no le veía rentabilidad ni futuro (entre los que se incluían estos D8-8.100). De hecho, algunos de estos furgones en decoración Largo Recorrido fueron propuestos como material para el proyecto R.A.M.A., aunque ninguno de ellos acabo siendo candidato finalmente para su venta.

Este furgón D8-8.100 de LR fue utilizado en el Expotren "Canarias El Paraíso" (Barcelona-França, Foto: autor desconocido)

Una vez apartados en Soria, estos siete furgones en decoración "Danone" corrieron una suerte dispar y acabaron siendo utilizados de diversos modos, como explicamos a continuación.

El **D8-8.144** ha sido restaurado y reacondicionado por la Asociación Soriana de Amigos del Ferrocarril (ASOAF) para convertirse en su sede social en la misma estación de Soria. Luce junto al D8-8.187, también preservado por ASOAF y que, de momento, no ha sido todavía restaurado.

58 El furgón **D8-8.145** fue trasladado al Museo del Ferrocarril de Galicia, sito en Monforte de Lemos, para ser preservado, aunque todavía no ha sido reformado y su estado no es muy bueno.

El **D8-8.150** fue el elegido por la AAFM (Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid) para ser pintado en colores Estrella e incorporado en su "Tren de los 80". Anteriormente en este artículo se ha hablado de este furgón y expuesto una fotografía, aunque llegados a este punto hay que destacar el estupendo trabajo de

Furgón D8-8.144, sede de la Asociación Soriana de Amigos del Ferrocarril, junto al D8-8.187 (Soria. Foto: Josep Miquel Solé)



esta asociación al devolverle al furgón sus ventanillas laterales originales, incluidas las del departamento de jefe de tren. Desde MFTrain, dar la enhorabuena por el excelente resultado.

El **D8-8.153** fue preservado en el año 2003 por la asociación ABUAF (Asociación Burgalesa de Amigos del Ferrocarril), tras estar apartado desde 1998 y pintado en un verde oscuro intentando emular su decoración original.



El D8-8.153 pintado en verde (izquierda) en Sala de los Infantes, preservado por ARPAFER (Foto: autor desconocido)

La idea era poder ser utilizado en un tren turístico entre Traspaderme y Oña, en la línea del Santander-Mediterráneo. Adjuntamos una foto de ABUAF (disuelta ya, pero con gran parte de sus miembros perteneciendo ahora a ARPAFER, Asociación para la Recuperación del Patrimonio Ferroviario, que es quién tiene el furgón actualmente en Salas de los Infantes) de este D8-8.153 en el momento de ser trasladado para su preservación.



El **D8-8.117** fue el que peor suerte corrió de estos siete furgones de la serie 8.100 en decoración de LR, ya que fue el único en ser desguazado (en la propia estación de Soria tras llevar casi 11 años allí apartado).

Foto superior. El D8-8.153 es trasladado en el año 2003 en cola de esta composición de mercancías hacia Villafría de Burgos (Foto: ABUAF)

Foto inferior. En primer término el D8-8.117, apartado en Soria junto al D8-8.187 y D8-8.144 (Octubre-2000. Foto: Luis Rentero Corral)



Por último, hemos querido dejar para el final el furgón D8-8.141 ya que formará, tras su paso por la decoración de Largo Recorrido, nuestra referencia MFTrain N50116.

LA DECORACIÓN DE GIF

Efectivamente, el furgón con decoración Largo Recorrido D8-8.141 fue el elegido en el año 2002 por el ya desaparecido Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), que aprovechó este furgón apartado en Soria para ser incluido en un proyecto de Tren-Taller para la línea de alta velocidad entre Madrid y Lérida.

60

En la fotografía de la derecha se puede ver el vagón todavía con sus bogies Minden-Deutz originales, tal y como hemos reproducido en nuestra referencia N50116 y que fue una de las tres presentadas en la feria EXPOMODELTREN 2021.

FURGÓN RENFE D8-8100 GIF

MFTrain: N50116

Matrícula: D8 8141

UIC: 50 71 92-08 154-9

Época: V-VI (2002 - "actualidad")



D8-8.141 del GIF recién pintado (Foto: colección Dolcet Agrupación Ferroviaria de Barcelona)



Posteriormente, a este furgón D8-8.141 le fueron sustituidos sus bogies Minden-Deutz por otros de ancho UIC para poder ser utilizado como tren-taller en la línea de Alta Velocidad Madrid-Lérida-Barcelona. Era bastante frecuente ver este furgón por la zona de Lérida hasta que, lamentablemente, sufrió un calentón en una de las cajas de grasa y quedó apartado en la base del LAV en Bujaraloz (Zaragoza), donde todavía permanece apartado (con un aspecto bastante desfavorable).

Para terminar, simplemente comentar que todos estos furgones (nos referimos a toda la serie de 8.100 en todas las decoraciones que hemos analizado en este número 18 del CLUB MFTrain) están actualmente en desuso, muchos de ellos ya desguazados (a excepción de los preservados que se han comentado líneas atrás). Lamentablemente, además, RENFE ya no tiene mucho afán por recuperar el ferrocarril de siempre, por lo que vemos más que improbable la vuelta de trenes de viajeros con material convencional y, aún más lejana, la vuelta de los furgones a los trenes para pasajeros.



El furgón D8-8.141 del GIF a "vista de pájaro" en la estación de Bujaraloz (Foto-captura "Google Earth")



Furgón ya reformado cerrando esta larga composición del Gibralfaro (Sitges, Julio-1991. Foto: Jordi Rallo)

AGRADECIMIENTOS

Llegados a este punto, puede que el lector haya echado en falta algún dato o fotografía más. Sin duda estos emblemáticos furgones de la serie 8.100 de RENFE dan para muchas páginas y miles de fotografías, pero sirvan las presentes líneas para intentar despejar dudas a algunos aficionados o para informar a otros.

Se ha comentado con anterioridad que estos furgones sufrieron una serie de reformas y nos gustaría dejar abierta esta puerta para un futuro artículo en nuestro CLUB MFTrain.

Por último, queremos dar las gracias una vez más (y no nos cansaremos de darlas) a todas aquellas personas que nos han ayudado en la elaboración de este artículo y a todos los aficionados que habéis confiado en nosotros y que, día a día, modelo tras modelo, nos apoyáis. Igualmente queremos dar las gracias a todos esos aficionados que aportan críticas (tanto las constructivas como las destructivas), ya que siempre aprendemos de las mismas y nos sirven para mejorar poco a poco.

Desde MFTrain Modelismo Ferroviario

esperamos que nuestro DD-8.100 sea del agrado de todos vosotros y que disfrutéis de esta pieza en vuestras composiciones y maquetas a escala N. Seguimos aumentando nuestra familia de 8000s a escala N y esperamos poder seguir haciéndolo en un futuro no muy lejano.

No queremos dejar pasar la oportunidad para aprovechar y recordaros que si queréis más información sobre nuestros modelos, tenéis alguna pregunta o si queréis conocer más composiciones y aportaciones de otros aficionados acerca de los modelos de MFTrain, os animamos a participar en nuestro CANAL de TELEGRAM "MFTrain Chat". Estáis tod@s invitados.



Sentimos no disponer de algunos de los datos y autores de unas pocas fotografías mostradas en este artículo pero que hemos considerado importantes para ayudar a ilustrar el mismo. Si algún lector conociese la procedencia de alguna de estas fotografías sin identificar nos encantaría nos lo pudieseis comunicar a la dirección electrónica del CLUB para poder incluir correctamente su autoría:

club@mftrain.com

Hecha esta aclaración, tenemos la suerte de haber contado con las excelentes imágenes e información de los siguientes autores y asociaciones, a los que estamos infinitamente agradecidos:

AGRUPAMENT FERROVIARI DE BARCELONA



ÁNGEL MEROÑO

ASOCIACIÓN AMIGOS DEL
FERROCARRIL DE MADRID (AAFM)



ASOCIACIÓN BURGALESA DE AMIGOS
DEL FERROCARRIL



AVAFT-RB (ASOCIACIÓN VIGUESA DE
AMIGOS DO FERROCARRIL E TRANVÍAS
- RÍAS BAIXAS)



CHRISTIAN WENGER



CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE
FERROCARRILES (CAF)



COSTA MARTÍNEZ

DAVID OVIEDO (DAVID_440)



EDDY ALLART



EXPIDER2010



FERNANDO NAVARRO

GUILLERMO GONZÁLEZ MARTÍN
-GGMANÚMERO1-

JESÚS M. PÉREZ de VAL



JORDI RALLO

JORGE JUSTO CORCOBA

J.IGNACIO LÓPEZ - 252031



JOSÉ MANUEL SILVA



JOSEP MIQUEL SOLÉ

LUIS RENTERO CORRAL - The STB



PACO ZABALA

PEDRO ROMERO LÓPEZ (PEROLO)

PHILIP WORMALD



LUIS RENTERO CORRAL - The STB



RCD CENTRO DOCUMENTAL



RCD CENTRO DOCUMENTAL



RICARD RICON SERRA (RICHARD
RICARD)

SEVERIANO CHAMORRO ALONSO



XAVI MARAÑA (XAVIER TRENES)



