



MOROP
1972

LOCOMOTORA 120-2112 (Ex-MZA 168)

Construída en el año 1854 por SHARP & STEWART, de Manchester, Inglaterra, para la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Martorell.

Esta Compañía, fue adquirida por la Compañía del Ferrocarril de Tarragona - Barcelona - Francia (TBF) y la locomotora ostentó el nº 4, y al pasar a depender de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), se numeró con el 168.

Posteriormente, fue convertida en locomotora-tender, y fue expuesta en la Exposición Internacional de Barcelona, del año 1929.

Es la locomotora mas antigua que existe en España, con servada hasta el presente.

CARACTERISTICAS

Vapor:	Saturado	Potencia:	630 CV.
Diámetro ruedas: .	1.711 mm.	Año en servicio:	1854
Esfuerzo tracción:	4.952 Kg.	Peso locomotora en servicio:	39.300 Kg.

LOCOMOTORA 120-2131 (Ex-Oeste 77)

Construida en el año 1884 por MASCHIMENFABRIK
ESSLINGEN, de Esslingen, Alemania, para el Ferrocarril de Salamanca
a la Frontera Portuguesa .

La serie se componía en un principio de 13 locomotoras --
(Núms. 3 al 15) y que al pasar a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles
del Oeste de España, fueron numeradas del 73 al 85.

Solo pasaron a RENFE las locomotoras núms. 77 y 81, y fueron
numeradas como 120-2131/32.

Los últimos servicios realizados por la locomotora 120-2132,
se llevaron a cabo en Avila y Salamanca, retirandose del servicio en
1955.

La otra locomotora 120-2131, fue llevada al depósito de -
Mora la Nueva.

CARACTERISTICAS

Vapor:	Saturado	Potencia:	650 CV.
Diametro ruedas:	1450 mm.	Año en servicio:.....	1884
Esfuerzo tracción	5311 kg.	Peso Máquina y tender en servicio	62.950 kg.

LOCOMOTORA 220-2005 (Ex- Oeste 9)

Construida en el año 1881 por SACHSISCHE MASCHINENFABRIK VORMALS RICHARD HARTMANN AG., de Chemnitz, Alemania, para la Real Compañía Portuguesa, y que posteriormente fue la Compañía del Ferrocarril de Madrid - Cáceres - Portugal.

La serie se componía de 10 locomotoras, numeradas correlativamente del 1 al 10, y que al pasar a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, conservaron la misma numeración.

Cinco de estas máquinas pasaron a RENFE, con la numeración 220-2001/2005. Las cuatro primeras fueron retiradas del servicio en 1953.

La locomotora 220-2005, prestó servicio en el Depósito de Madrid-Delicias, hasta el año 1960, en que fue retirada del servicio.

CARACTERÍSTICAS

CARACTERÍSTICAS

Vapor:	Saturado	Potencia:	739 CV.
Diámetro ruedas:	1860 mm.	Año en Servicio	1882
Esfuerzo tracción	3.550 Kg.	Peso en servicio	65.800 kg.

LOCOMOTORA 030-0204 (Ex-Norte 1602)

"TARRACO"

Construido en el año 1867 por SCHNEIDER & CIE., de Le Creusot, Francia, para la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE). Su nombre original era "El Tera", cuando ostentaba el núm. 1602.

La serie comprendía 5 máquinas, numeradas correlativamente del 1601 al 1605, con los nombres: "El Agueda", "El Tera", "El Cua", "El Selmo" y "El Burbia". Estaban destinadas principalmente para maniobras y conocidas en el argot ferroviario por "los cucos". Han permanecido en servicio cerca de 100 años.

Los últimos servicios de esta locomotora, se prestaron en el Depósito de Tarragona, remolcando el tren obrero.

CARACTERISTICAS

Vapor:	Saturado	Potencia:	262 CV.
Diametro ruedas:	1.000 mm.	Año en Servicio:	1867
Esfuerzo tracción:	2.803 kg.	Peso en servicio:	27.600 kg.

LOCOMOTORA 030-0233

Construida en el año 1887, por LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA, S.A., de Barcelona, España, para la Compañía del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona.

Al electrificar sus líneas esta Compañía, la vendió al Ferrocarril de Mollet a Caldas, que le dió el número 6.

Esta locomotora y la nº 5, pasaron a RENFE, siendo numeradas como 030-0232/0233.

Los últimos servicios prestados por esta locomotora, fueron los efectuados en el Depósito de Barcelona (Pueblo Nuevo).

CARACTERISTICAS

Vapor:	Saturado	Potencia:.....	432 CV.
Diametro ruedas:..	1.200 mm.	Año en Servicio:	1887
Esfuerzo tracción:	4.916 kg.	Peso en servicio:.....	39.300 kg.

LOCOMOTORA 030-2013 (Ex-MZA 246)

Construida en el año 1857 por E. B. WILSON & CO., de Leeds, Inglaterra, para la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), donde ostentó el número 246.

La Serie se componía de 47 locomotoras, y se repartía el encargo de construcción entre los siguientes fabricantes:

E. B. WILSON & CO.	2013/2023	1857
KITSON & CO.	2024/2040	1857/58
CAIL	2041/2059	1858

Pertenece al modelo conocido por el nombre de "MAMUT", y era el primer tipo de locomotora mixta de MZA:

En 1957, fue restituida a su estado primitivo en los Talleres Generales de Atocha (Madrid), con motivo de sus 100 años de servicio.

CARACTERISTICAS

Vapor:	Saturado	Potencia:	422 CV.
Diametro ruedas:	1.430 mm.	Año en Servicio:...	1857
Esfuerzo tracción:	4.320 Kg.	Peso en servicio:...	48.830 Kg.

LOCOMOTORA 030-2110 (Ex-Norte 1653)

"PERRUCA"

Construida en el año 1880 por ANDRE KOECHLIN & CIE. de Mulhouse, Francia, para el "Memphis, El Paso and Pacific -- Railroad", y que por falta de pago, fueron retenidas y ofrecidas posteriormente a España.

La locomotora nº 2110, fue adquirida por la Compañía - del Ferrocarril de Asturias, Galicia y León, y la locomotora nº 2111, lo fue por la Compañía del Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona , siendo absorbidas ambas compañías por la Compañía de los Caminos - de Hierro del Norte de España (NORTE) en los años 1890 y 1884 respectivamente.

Esta locomotora recibió el nombre "Perruca", nombre del tunel en la divisoria del Puerto de Pajares. La locomotora 2111, tenía el nombre "Borjas".

CARACTERISTICAS

Vapor	Saturado
Díametro ruedas:	1520 mm.
Esfuerzo tracción :.....	4646 kg.
Potencia :.....	422 CV.
Peso en servicio	64.770 kg.
Año en servicio :	1880

LOCOMOTORA 230-2085 (Ex Norte 3101)

Construída por "Hannoversche Maschinenbau-A.A., - Hannover-Linden" de Alemania, en 1909, para los Caminos de Hierro del Norte de España.

Comprende dos subseries de 10 y 50 locomotoras (Nº 1980-1989 y 3101-3150 que al pasar a RENFE se numeraron como 230-2075/2134).

Los últimos servicios realizados por esta locomotora se llevaron a cabo en el Depósito de Tarragona afectándose concretamente a la línea de Tarragona a Lérida.

CARACTERISTICAS

Vapor	Recalentado
Diámetro de ruedas	1750 mm.
Esfuerzo de tracción ...	8763 kgs.
Potencia	1197 CV
Peso en servicio	100.600 kgs.
Año en servicio	1909

LOCOMOTORA 230-4001 (Ex-MZA 651)

Construida en el año 1901 por HANOMAG, HANNOVERSCHE MASCHINENBAU AG., de Hannover-Linden, Alemania, para la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, (MZA) donde tuvo el número 651.

La serie se componía de 30 locomotoras, las 15 primeras - construidas por Hanomag, y las otras 15, construidas por Henschell, en el año 1903.

Sistema Compound, de 4 cilindros, Sistema Glehn, con distribuciones de Alta Presión y Baja Presión independientes.

Primera serie de locomotoras de este Sistema en España, para remolcar los trenes rápidos en las líneas de MZA.

CARACTERISTICAS

Vapor :	Saturado - Compound
Diametro ruedas:	1.750 mm.
Esfuerzo tracción:	6.515 Kg.
Potencia	1.041 CV.
Peso en servicio:	103.930 kg.
Año en servicio:	1901

LOCOMOTORA 040-2019 (Ex-MZA 571)

Construida en el año 1879 por SHARP & STEWART, de Manchester, Inglaterra, para el Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF), ostentando los números 213 a 226, las 14 locomotoras que en principio formaron esta serie.

Al pasar estas locomotoras a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, se numeraron del 562 al 575.

13 de estas locomotoras, pasaron a RENFE, con los nuevos números 040-2011/2023. La Locomotora 567 de MZA no llegó a ser transferida a RENFE.

En el 1949, la locomotora 040-2019, estaba asignada al Depósito de Villanueva y Geltrú, donde realizó sus últimos servicios.

Fueron construidas las locomotoras de esta serie, entre los años:

1878	2011/2015
1879	2016/2019
1880	2020/2023

CARACTERISTICAS

Vapor:	Saturado
Diametro ruedas:	1.388 mm.
Esfuerzo tracción:	6.536 kg.
Potencia :	835 CV.
Peso en servicio:	68.838 kg.
Año en servicio:	1879

LOCOMOTORA 240-2074 (Ex-C. de A. 74)

Construida en el año 1927 por LES ATELIERS METALLURGIQUES Nivelles, Tubize et La Sambre, de Bélgica, para la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, en la que ostentó el número 74.

La serie se componía de 4 locomotoras con los números 71 al 74, y al pasar a RENFE, fueron numeradas con los números 240-2071 / 2074.

De todas las locomotoras de la serie 240, éstas son las de mayor diámetro de ruedas.

Los últimos servicios de esta locomotora, se realizaron por la línea de Tarragona a Lérida.

CARACTERISTICAS

Vapor:	Recalentado
Diámetro ruedas:.....	1.750 mm.
Esfuerzo tracción:	10.590 Kg.
Potencia:	1.350CV.
Peso en Servicio :	125.375 Kg.
Año en Servicio:	1927

LOCOMOTORA 240-2135 (Ex-MZA 1155)

Construida en el año 1913, por HENSCHEL & SOHN, de Cassel, Alemania, para la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), donde ostentó el nº 1155.

La serie se componía de 120 locomotoras, numeradas del 1101 al 1220, y que pasaron a RENFE con los números 240-2081/2200.

La construcción se repartió en los siguientes años y números:

1912	2081/2096
1912/1913	2097/2098
1913	2099/2175
1921	2176/2200

Fueron las primeras del tipo 240 en España y destinadas al servicio de mercancías pesadas y trenes de viajeros.

Se considera a esta serie, como el punto de origen de esta distribución de ejes, que con el tiempo se consideró típica de los ferrocarriles españoles.

CARACTERISTICAS

Vapor :	Recalentado
Diámetro ruedas:.....	1.400 mm.
Esfuerzo tracción :.....	12.724 kg.
Potencia:	1755 CV.
Peso en servicio:.....	116.555 kg.
Año en servicio :.....	1913

LOCOMOTORA 240^F 2244 (Ex MZA 1404)

Por encargo de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, a la importante empresa barcelonesa "LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA" quedó construida esta locomotora en 1921, siendo la nº 4 de la conocida serie "1400".

Con un total de 165 locomotoras (MZA 1401-1565) fue uno de los mejores modelos con distribución de ejes "2 4 0" que han circulado por la Red. Actualmente al unificar RENFE el parque de tracción, las numeró como 240-2241/315 y 240-2336/425.

De ellas los números 240-2366/425 funcionaban con distribución sistema Dabeg y los números 240-2361/65, lo hacían con sistema Lentz.

Fueron las locomotoras de mayor rendimiento en MZA y sirvieron de pauta para proceder a la construcción de la serie 1000 del Oeste (nº 1001-1038).

CARACTERISTICAS

Vapor	Recalentado
Diámetro de ruedas ...	1600 mm.
Esfuerzo de tracción...	14,790 kgs.
Potencia	2052 CV
Peso en servicio	142.400 Kgs.
Año en servicio	1921

LOCOMOTORA 240^F 2705

Su construcción se debe a los talleres "MACOSA" de Barcelona, en 1951, para la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

La serie quedó compuesta por 247 locomotoras numeradas como 240-2471/2717.

Las primeras locomotoras de este tipo fueron construidas para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces nº 240-4251/55; RENFE nº 2476/80) en el año 1935 por la empresa "LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA", de Barcelona.

En 1942 y por la misma empresa se suministraron para la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste, las locomotoras nº RENFE 240 - 2471/75; Oeste 2401/05.

También la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) mandó construir una serie de estas locomotoras, cuyos números son: RENFE 240-2481/540 y 240-2541/550 (MZA 2401-60 y 2466-75).

Habiéndose comprobado su gran efectividad, RENFE, mandó construir a las firmas, MTM, BABCOK, DEVIS y MACOSA, el resto de la serie, que quedó numerada como 240-2551/717.

CARACTERISTICAS

Vapor	Recalentado
Diámetro de ruedas	1630 mm.
Esfuerzo de tracción ...	17.910 kgs.
Potencia	2550 CV
Peso en servicio	175.100 Kgs.
Año en servicio	1959

LOCOMOTORA 241-2108 (Ex MZA.1808)

Construida por MTM "LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA" de Barcelona, en 1939, para los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

La serie comprende 10 locomotoras (MZA 1801-1810) que al pasar a RENFE, fueron numeradas como 241-2101-2110.

Las dimensiones son similares a las de la serie 1701-1795, también de MZA, salvo que sus cilindros son más pequeños y el tender mucho más bajo.

Pertenecieron al Depósito de Madrid Atocha, donde prestaron servicio en la línea de Madrid a Albacete, hasta que en ella entraron en servicio las locomotoras RENFE 241-2201/57 en el año 1944.

Ultimamente pertenecían al Depósito de Miranda de Ebro.

CARACTERISTICAS

Vapor	Recalentado
Diámetro de Ruedas	1750 mm.
Esfuerzo de tracción	16.917 Kgs.
Potencia	2400 CV
Peso en servicio	193.500 kgs.
Año en servicio	1939

LOCOMOTORA 242^F 2010

Construida por MTM "LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA", de Barcelona, en 1957, para RENFE.

La serie comprende 10 locomotoras numeradas como 242^F 2001/2010, sistema "Confederación".

La primera locomotora fue entregada a RENFE el mes de - octubre de 1955, coincidiendo con el Centenario de la fundación de la citada empresa "Maquinista" y con ella en las pruebas se sobrepasó por dos veces la velocidad de 135 km. por hora remolcando un tren de viajeros cuyo peso fue de 430 a 480 Tn. en el trayecto de Villanueva y La Geltrú a San Vicente de Calders.

Se asignaron siempre al Depósito de Miranda de Ebro para realizar el servicio entre Avila y Alsasua de la línea Madrid Hendaya.

CARACTERISTICAS

Vapor	Recalentado
Diámetro de ruedas	1900 mm.
Esfuerzo de tracción	16.260 kgs.
Potencia	2700 CV
Peso en servicio	212.700 kgs.
Año en servicio	1957

LOCOMOTORA 151-3101 (5001)

Construida por (MTM) "LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA", de Barcelona, en 1942 para RENFE

La serie comprendía 22 locomotoras (núms. 5001-5022) numeradas como 151-3101/3122.

Fueron las locomotoras más pesadas que circularon por las líneas de León a Ponferrada y de León a Venta de Baños, remolcando trenes de mercancías.

La caldera es semejante a la que llevan las locomotoras de las series "241-2201-2257" y "242-2001-2010".

CARACTERISTICAS

Vapor	Recalentado
Diámetro de ruedas	1560 mm.
Esfuerzo de tracción ...	25.000 kgs.
Potencia	2700 CV
Peso en servicio	213160 kgs.
Año en servicio	1942

LOCOMOTORA 060-4013 (Ex. C.A. 53)

Fue construida por "Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik", de Winterthur, Suiza, en 1906 para la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón.

La serie la formaban 4 locomotoras (nº 51 al 54) sistema Mallet.

Posteriormente, en los años 1912 a 1928, basadas en este modelo, la empresa "Henschel & Sohn", de Cassel, Alemania, construyó 9 locomotoras más para el citado ferrocarril (61 a 69) de vapor recalentado.

Al unificar RENFE el parque de locomotoras, las primeras se numeraron como 060-4011/4014 y las últimas 060-4001/4009.

Casi todas fueron retiradas de servicio en 1961 al introducir RENFE las nuevas "Garratt" serie 282-0421/0430 en la línea de Valencia a Teruel.

CARACTERÍSTICAS

Vapor	Saturado
Diámetro de ruedas ...	1200 mm.
Esfuerzo de tracción ...	11.603 kgs.
Potencia	950 CV
Peso en servicio	102.000 Kgs.
Año en servicio	1906

X

LOCOMOTORA 462-0401 (Ex C.A. 101)

Construida por "La Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación De Buques, S.A." de Bilbao, en España, el año 1931, para el Ferrocarril Central de Aragón.

La serie comprendía 6 locomotoras (nº 101-106) que al pasar a RENFE fueron numeradas 462-0401/406.

Realizaron servicio en trenes de viajeros entre Valencia y Calatayud.

Es la locomotora de mayor longitud existente en el Parque de RENFE.

Pertenecieron al Depósito de Valencia Término.

CARACTERISTICAS

Vapor	Recalentado
Diámetro de ruedas	1750 mm.
Esfuerzo de tracción ...	16.917 kgs.
Potencia	1800 CV
Peso en servicio	196.795 Kgs.
Año en servicio	1931

LOCOMOTORA 282F-0421

Construida en el año 1961 por SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES BABCOCK & WILCOX, de Sestao, Bilbao, España, por encargo de RENFE.

Esta serie comprendía 10 locomotoras, con los números - 282F-0421/0430, que se unieron a las 6 locomotoras que procedían del Ferrocarril Central de Aragón, números 201/206, que pasaron a RENFE con los números 282-0401/0406, todas ellas, sistema "Garratt".

Estaban destinadas a remolcar los pesados trenes naranjeros en la línea de La Encina a Tarragona.

Los últimos servicios los realizó en la línea de Tarragona a Lérida, estando asignada al Depósito de Tarragona.

Fue la última serie de Locomotoras a Vapor, adquirida por RENFE:

CARACTERISTICAS

Vapor	Recalentado
Diámetro ruedas	1.200 mm.
Esfuerzo tracción	22.200 kg.
Potencia	1.800 CV.
Peso en servicio:	170.250 kg.
Año en servicio	1961

LOCOMOTORA 7001

Esta Locomotora, del tipo Co Co, fue la primera de una serie de 12, con los números 7001/7012.

Construidas por EUSKALDUNA, Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, S.A., de Bilbao, en su parte mecánica, y por OERLIKON, en su parte eléctrica, por encargo de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, en el año 1928.

Estas máquinas, fueron destinadas a las líneas recién electrificadas por aquella Compañía, de Barcelona a Manresa y de Barcelona a San Juan de las Abadesas, y que lo fueron a 1500 voltios, corriente continua.

Esta serie, fue el punto de partida, para una serie posterior, la 7.100, que fue destinada a las mismas líneas.

Al electrificarse estas líneas a la tensión de 3.000 voltios, estas máquinas pasaron al Depósito de Miranda de Ebro, prestando servicio en la actualidad en la 6ª Zona.

CARACTERISTICAS

Tensión	1.500 v. cc.
Velocidad	90 km.hora
Ejes motores	6
Potencia unihoraria	2.280 C.V.
Potencia continua	1.800 C.V.
Peso en servicio	102.000 kg.
Longitud entre topes	15.900 mm.

COCHE CC. 497 (serie CC. 330 al 571)

Fueron construidos por la "Compañía Auxiliar de Ferrocarriles", de Besaín, en 1928, para la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

M.Z.A. matriculó estos coches en la serie CWffv. 40 al 371 que perduraron sucesivamente en RENFE hasta 1971.

Estos coches se agregaban a los importantes trenes expresos de la época.

CARACTERISTICAS

Clase	Tercera
Asientos	90
Departamentos	Nueve
Caja	De madera forrada con chapa
Longitud entre topes ...	19.070 mm.
Ejes	Cuatro

COCHE CV. 2302 (serie 2300 al 2325)

Construïdos por la Sociedad "Material para Ferrocarriles y Construcciones" , de Barcelona, para la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, en 1905.

La serie comprendía 26 vehículos Cfv. 825 al 851, que al constituirse RENFE se insertaron en la serie Cv. 2300 a 2325, siendo retirados de servicio en el año 1948.

Los últimos servicios realizados por este coche se llevaron a cabo en trenes de cercanías por la línea de Barcelona a Gerona y Portu-Bou.

CARACTERISTICAS

Asientos	Cincuenta
Clase	Tercera
Departamentos	Cinco
Longitud entre topes	9970 mm.
Velocidad máxima	60 km./hora
Ejes	Dos

COCHE BB. 2410 (Serie BB. 2407 al 2425)

Fue construido por los "Talleres Carde y Escoriaza" de Zaragoza para los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, en el año 1923.

La serie comprendía 19 vehículos matriculados por M.Z.A. como BWffv. 107 al 125, que al constituirse RENFE formaron parte de la serie BB. 2407 al 2425, siendo retirados de servicio por tratarse de vehículos de madera para trenes de cercanías hacia 1970, al ser sustituidos por modernas unidades eléctricas.

CARACTERISTICAS

Clase	Segunda
Constitución	Plataforma libres y pasillo central
Asientos	68
Longitud entre topes	18.500 mm.
Velocidad máxima	100 km./hora
Ejes	cuatro

COCHE BB 2597 (Serie BB 2592/2599)

Construidos por HARLAND & HOLLINGS, de los Estados Unidos, en el año 1878, para el Ferrocarril de Barcelona a Villanueva.

La serie comprendía 8 coches BWffv 1/8, que al constituirse RENFE pasaron a la Serie y números indicados.

Estos coches, fueron retirados de servicio el año 1960, - efectuando viajes con trenes de cercanías entre Barcelona y Mataró, durante la temporada estival.

Estos coches tenían la particularidad de estar contruïdos totalmente en Madera, incluido el bastidor de la caja y el Bogie, o carretón.

CARACTERISTICAS

Distribución:.....	Plataformas extremas y pasillo central
Asientos	56
Clase	2 a
Longitud entre topes	10.920 mm.
Velocidad máxima	100 km. hora
Tara	20.440 kg.

COCHE AA. 947 (serie AA. 947 al 950)

Fueron construídos por la Sociedad "Material para Ferrocarriles y Construcciones", de Barcelona, para la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, en 1926.

La serie comprendía 4 vehículos AAfhv. 27 al 30 que al constituirse RENFE y unificar el parque de material móvil se insertaron en la serie AA. 947 al 950, siendo retirados de servicio en 1971, por tratarse de coches de madera.

Los últimos servicios realizados por este vehículo fueron para reforzar las composiciones de cercanías en las temporadas de verano.

CARACTERISTICAS

Clase	Primera
Asientos	36
Departamentos	6
Caja	de madera
Longitud entre topes ...	18.630 mm.
Ejes	4
Velocidad máxima.....	100 km./hora
Tara	33.000 kgs.

