

## Talgo II (Patentes Talgo, España - American Car and Foundry -ACF-, Estados Unidos, 1950)

El proyecto Talgo (Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol) arrancó en la década de 1940, cuando el empresario y político José Luis Oriol Urigüen otorgó su apoyo financiero al proyecto del ingeniero Alejandro Goicoechea Omar.

En el año 1941 se iniciaron las pruebas del Talgo I entre Madrid y Guadalajara, alcanzándose los 135 km/h. Este prototipo tendría continuidad en 1950 con la llegada del Talgo II, construido en Estados Unidos en los talleres de ACF, a partir del proyecto evolucionado por Goicoechea. La inauguración del servicio comercial de Talgo II se inició el 14 de julio de 1950 en el trayecto Madrid-Irún.

El Talgo combinaba tres innovaciones fundamentales: rodadura guiada, composición articulada y carrocería ligera de aluminio. Fue también revolucionario al introducir un nuevo concepto del confort, con puertas de acceso a la altura de los andenes, butacas anatómicas y reclinables, aire acondicionado, ventanas panorámicas y servicio de restauración a los pasajeros en sus propios asientos.

Desde 1964 fue relevado progresivamente por el Talgo III. Su último servicio comercial tuvo lugar en la ruta Madrid- Palencia, el 15 de enero de 1972.

Pieza IG nº 107

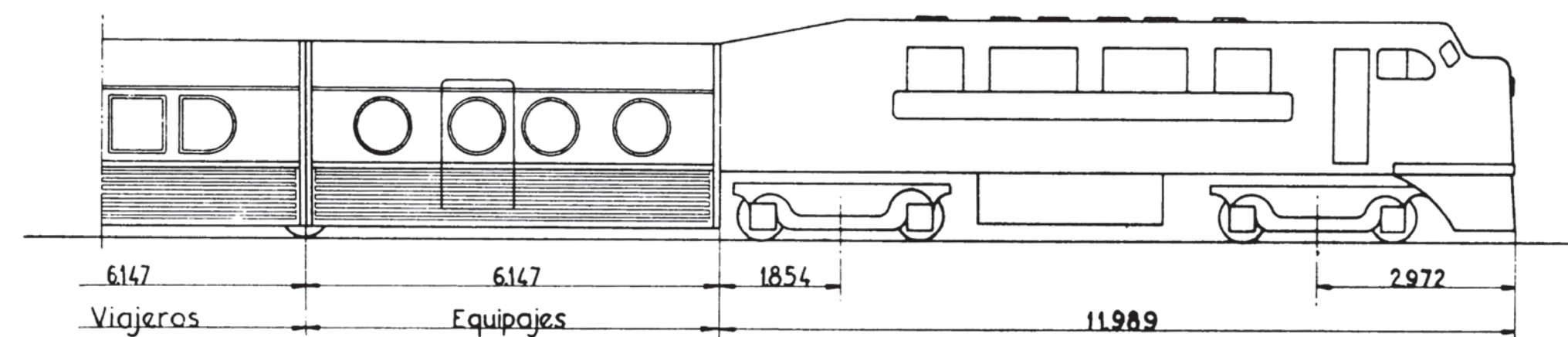
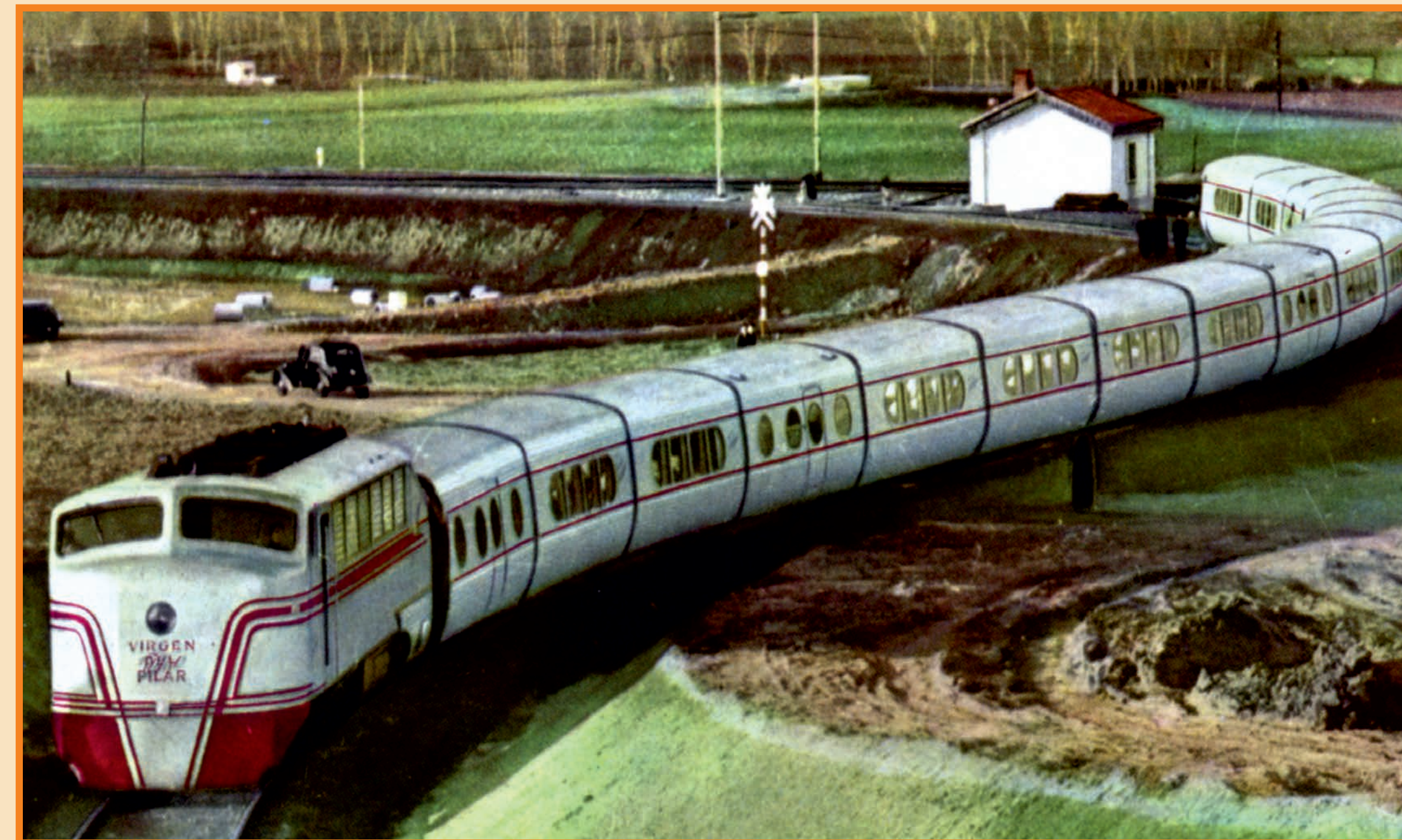
The Talgo project (Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol, or Goicoechea Oriol Articulated Light Train) was born in the 1940s when businessman and politician José Luis Oriol Urigüen gave his financial backing to engineer Alejandro Goicoechea Omar's project.

In 1941 the first trials of Talgo I were run between Madrid and Guadalajara at speeds of up to 135 km/h. This prototype was developed in 1950 with the arrival of Talgo II, which built on Goicoechea's design. The new version was constructed in the USA by ACF. The inauguration of Talgo II's commercial service took place in July 1950 on the Madrid-Irún line.

The Talgo combined three substantial innovations: self-guiding wheels, articulated trainsets, and light aluminium coachwork. It was also revolutionary in terms of a new concept of comfort, with doors at platform level, anatomically designed reclining seats, air conditioning, panoramic windows and at-seat meal service.

From 1964 it was progressively relieved by the Talgo III. Its last commercial service took place on the Madrid-Palencia route on 15 January 1972.

Exhibit IG 107



### CARACTERÍSTICAS LOCOMOTORA

<i>Motor:</i> .....HÉRCULES	<i>Distancia entre ejes extremos:</i> .... 9 550 mm
<i>Potencia normal:</i> .....810 CV+310 CV	<i>Distancia entre topes:</i> .....11 989 mm
<i>Número de ejes:</i> .....4	<i>Transmisión:</i> .....eléctrica
<i>Número de motores:</i> .....2+2	<i>Freno:</i> .....aire comprimido
<i>Esfuerzo de tracción:</i> ..... 6 000 kg	<i>Caja de grasa:</i> ..... rodillos
<i>Peso adherente:</i> ..... 62 000 kg	<i>Diámetro de las ruedas motrices:</i> ... 840 mm
<i>Peso total en servicio:</i> .....62 000 kg	<i>Velocidad máxima:</i> ..... 140 km/h
<i>Peso por eje:</i> .....15 500 kg	

\* Los trenes Talgo II están formados por una locomotora y un número de remolques variable, que oscila entre 12 y 16 como máximo.