



MATCHBOX
M-19 TANK TRANSPORTER
PK-174

DETAILS
PRIME MOVER M 20
 Length 22" 7" (5,23m)
 Width 9" 4" (2,53m)
 Height 8" 3" (2,50m)
 Speed 23 mph (37km/h)

RODGERS TRAILER M 9
 Length 20" 2" (5,18m)
 Width 9" 5" (2,90m)
 Height 4" 9" (1,40m)

ASSEMBLY
 MONTAGE - MONTAGGIO
 MONTAJE

With the ever increasing weight of the tank due to increased armor protection, the need for heavier transport and recovery vehicles was of the utmost priority by the mid-1930's in order to maximize the fighting efficiency of the tanks who's tracks, engines and suspension suffered heavily when driving over long distances. The task of developing a Transporter Recovery vehicle was undertaken by the U. S. Ordnance Corps for the British Government thus having existing heavy vehicle production streamlined. By 1941 the outcome of this development was the M 19 Transporter-Recovery 60 ton. The vehicle consisted of a 600 Diesel "T" Prime Mover M 20 equipped with the Rodgers Lowlander trailer M 9. These vehicles saw service in Europe and Italy playing a vital role in the conveyance of armored units to and from the battle area. They also served with both British and American Armored units throughout N.W. Europe. The M 19 remained in service with the British Army until being withdrawn from service in the Mid 1950's.

Vers 1945, à cause du poids croissant du char d'acier 45 à 60 tonnes plus épais, la nécessité se fit sentir d'avoir des véhicules de transport et de dépannage plus lourds, dans le but de maintenir la puissance de combat des chars, dont les chenilles, les moteurs et la suspension souffraient considérablement lorsque les chars devaient faire de longs parcours. La tâche de mettre au point un véhicule de transport et de dépannage fut entreprise par le Service de Matériel des États-Unis pour le compte du gouvernement britannique, ce qui permit de poursuivre la construction de véhicules lourds sans interruption. En 1941, cette tâche se termina par la fabrication de véhicules de transport et de dépannage M 19 de 60 tonnes. Ce véhicule se composait d'un tracteur Diesel M 20 équipé d'un châssis à 2 essieux M 9 Rodgers à bas châssis. Ces véhicules furent mis en service en Europe et en Italie, où ils jouèrent un rôle important dans le transport d'unités blindées et d'unités de soutien en permanence des zones de combat. Ils furent également utilisés par les unités blindées britanniques et américaines dans toute l'Europe du Nord-Ouest. Le M 19 demeura en service jusqu'à "fin des hostilités" jusqu'en fin de la 2^e moitié des années 50.

Mitte der 40er Jahre wurde der Bedarf an schweren Transportern und Abschleppfahrzeugen durch das stetig wachsende Panzergewicht, bedingt durch einen erhöhten Panzerschutz, zu einer dringenden Notwendigkeit, um die Kampfleistung von Panzern zu erhalten, deren Ketten, Motoren und Aufhängungen auf Langstreckenfahrten stark litten. Das amerikanische Ordnance Corps machte sich an die Aufgabe, einen Transporter/Abschleppfahrzeug für die britische Regierung zu entwickeln, so daß die bestehende Schwerkraftproduktion nicht unterbrochen werden mußte. 1941 sah ein Ergebnis die Entwicklung des Transporter/Abschleppfahrzeuges M 19 von 60 Tonnen. Das Fahrzeug bestand aus einem Zugwagen M 20 von Top 600 Diesel "T", verbunden mit einem Rodgers Trailer M 9. Diese Fahrzeuge wurden in Europa und Italien eingesetzt und spielten eine wichtige Rolle im Transport von Panzertruppen zu und von den Schlachtfeldern einer wesentlichen Rolle. Sie wurden auch von britischen und amerikanischen Panzertruppen in ganz Nordwesteuropa eingesetzt. Das M 19 blieb bei der britischen Armee bis in seinen Entzug Mitte der 50er Jahre im Einsatz.

Con el paso de los años el aumento de los carros de combate debido a la protección acorazada superior, a mediados de los 40s la necesidad de vehículos transportadores y de recuperación más pesados era una de las prioridades más importantes, con el fin de evitar mantener la potencia de combate de los carros cuando tenían que hacer largos recorridos. La tarea de desarrollar un vehículo de transporte y de recuperación fue emprendida por el U.S. Ordnance Corps después de una línea de producción existente de vehículos pesados ininterrumpida. Para 1941 el resultado del desarrollo fue el vehículo Transporter/Recovery de 60 toneladas. El vehículo estaba compuesto por una motoniveladora 600 Diesel "T" M 20 acoplada al eje al vehículo Transporter/Recovery M 19 de 45 toneladas. Este vehículo se usó en servicio en Europa y en Italia durante el conflicto, donde jugó un papel importante en el transporte de unidades blindadas y de unidades de apoyo en permanente de las zonas de combate. También estuvieron en servicio con unidades blindadas británicas y americanas en toda el Noroeste de Europa. El M 19 siguió en servicio con el Ejército Británico hasta una década del servicio a mediados de los 50.

Verso 1945, a causa del maggior peso del carro armato dovuto ad un blindaggio più spesso, si fece sentire la necessità di avere veicoli di trasporto/recupero più pesanti, allo scopo di mantenere l'efficienza di combattimento dei carri, di cui i cingoli, i motori e la sospensione pativano notevolmente quando i carri dovevano percorrere lunghe distanze. Il compito di sviluppare un veicolo di trasporto e di recupero venne assunto dal Servizio Armi e Materiali degli Stati Uniti per conto del governo britannico, il che permise di proseguire la produzione di veicoli pesanti senza interruzione. Nel 1941, fu quindi la costruzione del Transporter/Recovery M 19 di 60 tonnellate. Tale veicolo consisteva in un trattore Diesel M 20 "T" 600 acoplato al carrello a due assi del veicolo Trailer M 9 a basso chassio. Tali veicoli furono messi in servizio in Europa ed in Italia, dove ebbero una parte importante nel trasporto di unità corazzate verso le zone di combattimento ed in particolare dalle stesse. Furono pure utilizzati dalle unità corazzate britanniche e americane in tutta l'Europa del Nord-Ovest. Il veicolo M 19 rimase in servizio presso l'esercito britannico fino a quando venne ritirato dal servizio, verso la metà degli anni 50.

PAINT INSTRUCTIONS
 The code letters (a,b,c, etc.) shown on the Color Chart and Mini Paint plates indicate the correct paint color from the HUMBEROL. (Exempt range (see list below))

MODE D'EMPLOI
 Les lettres de codes (a,b,c, etc.) figurant sur le code couleur et les "mini peintures" indiquent la couleur correcte de la gamme des émaux HUMBEROL (voir liste ci-dessous)

ANLEITUNGEN ZUR WECHSELFAHRE
 Die auf dem Farbschema angegebenen Code-Buchstaben (a,b,c, etc.) und Mini-Farbtaschen zeigen die richtige Farbe aus dem HUMBEROL-Emalgamprogramm (siehe nachstehende Liste)

ISTRUZIONI PER LA VERENDATURA
 Le lettere codice (a,b,c, etc.) figuranti sulla tabella dei colori e sulle etichette Mini Paint indicano il giusto colore della gamma di smalti HUMBEROL (vedere elenco in basso)

INSTRUCCIONES
 Las letras de código (a,b,c, etc.) indicadas en la Carta de Colores y en las Minis Pinturas indican el color de pintura correcto de la gama de Emales HUMBEROL (verase lista a continuación)

ペインの表示
 カラーコード (a,b,c, etc.) はカラーチャートとミニペイントプレートに示されています。これは、HUMBEROLの塗料の色を指します。

a	68 Olive Drab	66 Gris vert	66 Oliv	66 Grigio scuro	68 Gris Oliva	66 緑がけつ色
b	67 Tank Grey	67 Gris tank	67 Dunkelgrau	67 Grigio tank	67 Gris Tanque	67 タンク・グレイ
c	94 Brown Yellow	94 Jaune Brun	94 Braungelb	94 Giallo marrone	94 Anarillo Marrón	94 茶・黄色
d	62 Leather	62 Cuir	62 Braun	62 Cuoio	62 Cuero	62 コーヒー・ドーム
e	53 Gun Metal	53 Gris Métal	53 Eisen Metallic	53 Bronzo da Cannon	53 Bronce de Cañón	53 シン・メタル
f	61 Flesh	61 Chair	61 Haut	61 Color Carne	61 Color de Carne	61 肌色
g	72 Khaki Drill	72 Kaki	72 Drillich	72 Color kaki	72 Color de Kaki	72 コーヒー・ドリル
h	29 Dark Earth	29 Terre Foncé	29 Erdfarb	29 Terra Scura	29 Tierra	29 暗がけつ色

PAINTING
 1. Clean the surface to be painted.
 2. Apply the primer coat.
 3. Apply the color coat.
 4. Apply the clear coat.

ASSEMBLY
 1. Assemble the chassis.
 2. Assemble the engine.
 3. Assemble the suspension.
 4. Assemble the wheels.
 5. Assemble the body.

