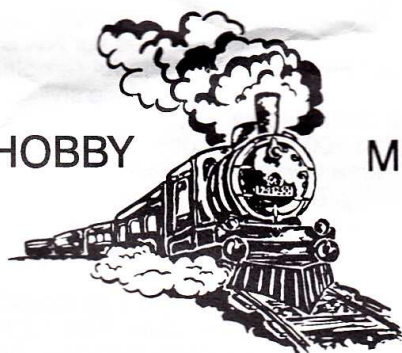


TOYS AND HOBBY



MODEL MAKERS

Toys, stationery,
metal and plastic goods factory

MEHANO[®]

MEHANO, 6310 Izola, Polje 9, Slovenia
Tel.: ++ 386 66 6080
Fax: ++ 386 66 608101
<http://www.mehano.si>
E-mail: sales@mehano.si

ELECTRO-MOTIVE DIVISION GP 18



GB

The Electro-Motive Division was the last major builder to enter the road switcher market. They did so only after experimentation with locomotives like NW5 and BL2. Their first switcher was the GP7 (GP-General Purpose). From October 1949 through May 1954, when she was replaced with the GP9, some 2700 items of this versatile locomotive were produced. In December 1959 started the production of the GP18, which shared the same bodystyle of her predecessors. The locomotive was powered with 16 cylinder 567D1 diesel engine with 1800 Hp. Through November 1963, 405 locomotives were produced. The top speed of this 110 tons locomotive was about 110 kmph. All locomotives were dynamic brake equipped. The short hood normally was considered the front end of the locomotive but some roads specified long hoods as front. Many roads ordered dual controls of their GP's.

LUBRICATION

For efficient economical operation, proper lubrication is important. The locomotive should be lubricate every 30-50 operation hours or every 3-6 months of non operating period. For lubrication use a plastic compatible oil, which could be purchased in a specialized shops.

To lubricate gears and bearings the wheel tower is to be opened. Remove the wheel tower cover with the screwdriver. Put a drop of lubricant on the gear axle ends on wheel tower sides and on the wheel axle bearings and gears inside wheel tower.

We recommend also to lubricate the sliding surfaces of the current pick ups (CAUTION - it is of extreme importance not to oil the running surface of the wheel - it may insulate the wheel from the track).

When assembling pay attention to fit the coupling.

ELECTRICAL DATA:

Maximum current: 0,3 A

Maximum voltage: 12 V === (d.c.)

D

Die Electro-Motor-Division war der letzte große Hersteller der Rangierlokomotiven für die Bahngesellschaften herstellte. Dies Entscheidung trafen sie aber erst nach intensiven Untersuchungen mit Lokomotiven wie zum Beispiel der NW5 und BL2. Die erste Rangierlokomotive war die GP7 (GP - General Purpose). Im Zeitraum von Oktober 1949 bis Mai 1954 wurden 2700 dieser vielseitig einsetzbaren Lokomotive gebaut. Sie wurden von der GP9 abgelöst. Im Dezember 1959 wurde die GP18 in den Markt eingeführt mit der gleichen Form wie ihre Vorgänger. Die Lokomotive war mit einem 16-Zylinder 567D1 Dieselmotor mit 1.800 HP ausgestattet. Allein im November 1963 wurden 405 Lokomotiven hergestellt. Die Höchstgeschwindigkeit dieser 110 Tonnen schweren Lokomotiven lag bei 110 km/h. Alle Lokomotiven waren mit einem dynamischen Bremssystem ausgerüstet. Die kurze Kühlerhaube lag normalerweise am vorderen Ende der Lokomotive, es gab aber auch Eisenbahnlagen, die längere Kühlerhaube vorne liegende bevorzugten. Viele Bahngesellschaften bestellten ihre GP's mit zwei Führerstandeinrichtungen.

SCHMIERUNG

Ölen ist wichtig um eine sichere Funktion des Modells zu gewährleisten. Das Modell sollte nach ca. 30 bis 50 Betriebsstunden oder nach spätestens 6 Monaten auch wenn es nicht benutzt wird, geölt werden. Bitte verwenden sie Öle, die Kunststoff verträglich sind, die sie im Fachgeschäft erhalten. Um die Zahnräder und Lager zu Fetten muß der Radkasten geöffnet werden. Der Deckel kann mit Hilfe eines Schraubenziehers abgenommen werden. Benetzen sie die Achsenden mit einem Tropfen Öl. Genauso verfahren sie mit den Lagern und Zahnrädern. Wir empfehlen auch die Kontaktfläche der Radschleifer zu ölen. ACHTUNG - es ist sehr wichtig die Laufflächen der Räder frei von Öl zu halten, da dies zu Kontaktstörungen führen kann.

ELECTRISCHE EIGENSCHAFTEN:

Max. Strom: 0,3 A

Max. zulässige Spannung: 12 V === (d.c.)

F

La société EMD était la dernière à entrer sur le marché de locomotives de manoeuvre. C'était en octobre 1959 avec la locomotive GP7 (General Purpose - utilité générale), après les essais effectués sur NW 5 et BL2. La locomotive GP7 était connue par son universalisme (dans la période jusqu'à mai 1954, où elle fut remplacée par GP9, on en a construit environ 2700). En décembre 1959 a commencé la production de GP18, investie du même style que ces prédécesseurs. Elle avait un moteur diesel à 16 cylindres et 1800 Ch. La production a duré jusqu'à 1963 quand on a fait la dernière du total de 405. La vitesse maxi de cette locomotive de 110 tonnes était environ 100 km/h. Toutes les locomotives ont été équipées de frein dynamique. Habituellement la nez courte était considérée comme partie avant de la locomotive et rares étaient les sociétés qui spécifiaient dans leurs demande que la partie avant devait présenter une nez plus profilée. Un grand nombre de sociétés désiraient avoir les doubles commandes sur les GP.

LUBRIFICATION

Les conditions pour un fonctionnement optimale du modèle sont l'entretien et la lubrification du modèle. La lubrification des modèles qui fonctionnent de 30-50 heures ou bien 3-6 mois les modèles qui sont immobile. Pour lubrifier utiliser seulement lubrificateurs non- agressif vers matériaux artificiels (il est possible de les acheter dans magasin réservé au modélisme). Avant la lubrification il faut ouvrir la voiturette. Le couvercle est fixé au fond de la voiturette. Pour l'enlever utilisez un tournevis. Sur la partie extérieure du véhicule vous pouvez voir les paliers de l'arbre qui doivent être lubrifier. Huilez aussi les roues dentés et les paliers des roues à l'intérieur de la voiturette.

On vous conseille aussi la lubrification et des surfaces lisses et des contact (ATTENTION- l'huilement de la surface roulante des roues cause l'interruption de la prise de courant). Monter le modèle dans l'invers faisant attention à mettre l'arbre cardan en accord avec le volant.

CARACTERISTIQUES ELECTRIQUE:

- Courant électrique maximale: 0,3 A
- Tension maximale: 12 V === (c.c.)

I

Electo-Motive Division fu l'ultima grande fabbrica, che entrò a far parte del mercato dei veicoli mobili. Entrò a ottobre 1949 con la locomotiva GP7 (GP -General Purpose - Uso generale). Prima fu svolto un largo test dei tipi NW5 e BL2, il che fu un profitto per loro, perché la GP7 si dimostrò utile per vari compiti (fino a maggio 1954, quando la sostituì la GP9, ne fabbricarono 2700 pezzi). Al GP7 seguirono GP9, quasi uguale come apparenza, e in dicembre 1959 la GP18, la quale aveva un motore a 16 cilindri con 1800 C.V. La fabbricazione durò fino a novembre 1963, quando fabbricarono l'ultimo dei 405 pezzi fabbricati. La velocità massima di questa locomotiva, che pesava 110 t, fu 110 km/h. Tutti i modelli furono accompagnati con un freno dinamico. Le locomotive di solito ebbero un muso corto, furono in poche le compagnie che mettevano i musci lunghi. Molte compagnie ordinarono la GP con doppio sistema di pilotaggio.

LUBRIFICAZIONE

Per un buon funzionamento è importante una buona manutenzione e lubrificazione. Si consiglia di lubrificare la locomotiva ogni 30 - 50 ore di funzionamento, quelle non funzionanti ogni 3 - 6 mesi. Lubrificate con degli oli compatibili con la plastica (si possono acquistare nei negozi specializzati).

Prima della lubrificazione è necessario aprire il carrello. Il coperchio è incastrato sulla parte inferiore del carrello. Rilasciate l'incastrata con l'aiuto di un cacciavite Sul lato esterno sono visibili i cuscinetti degli assi. Lubrificate leggermente ognuno di essi, come anche l'ingranaggio all'interno del carrello.

Si raccomanda di lubrificare anche il piano di scorrimento. ATTENZIONE! Piano di scorrimento delle ruote non deve essere unto - pu causare la interruzione della presa di corrente. Al lavoro ultimato procedete con assemblaggio in ordine inverso, ponendo particolare attenzione al inserimento dell' albero di trasmissione nella giuntura del volante.

DATI ELETTRICI:

- Corrente massima : 0,3 A
- Tensione massima : 12 V === (c.c.)

SLO

Electro-Motive Division je kot zadnja velika tovarna lokomotiv vstopila na trg premikalk. To je storila oktobra leta 1949 z lokomotivo GP7 (GP -General Purpose - splošna uporaba). Pred tem je bilo opravljeno obsežno testiranje tipov NW5 in BL2. To se jim je obrestovalo, saj se je lokomotiva GP7 izkazala kot zelo uporabna za različne naloge (v obdobju do maja 1954, ko je nadomestila GP9, so izdelali kar 2700 kosov). Tipu GP7 sta sledila po zunanosti skoraj identični GP9 in decembra leta 1959 še GP18, katera je imela vgrajen šestnajstvaljni motor s 1800 KS. Proizvodnja lokomotive je trajala do novembra 1963, ko je bila izdelana še zadnja od 405 kosov. Največja hitrost te 110 tonske lokomotive je znašala okoli 110 km/h. Vse lokomotive so bile opremljene z dinamično zavoro. Običajno je kot prednji konec lokomotive veljal kratek nos, le redke železniške družbe so vozile z daljšim koncem naprej. Mnoge družbe so naročile GP-je z dvojnimi komandami.

MAZANJE

Predpogoj za optimalno delovanje modela je redno vzdrževanje in mazanje (naoljevanje). Pri delujočih modelih je priporočljivo naoljevanje v razdobjih 30-50 ur, oz. 3-6 mesecev pri mirujočih modelih. Kot mazalno sredstvo uporabite le olja, ki so neagresivna na umetne mase (taka olja je mogoče kupiti v trgovinah z miniaturnimi železnicami).

Pred samim naoljevanjem je potrebno vozička odpreti. Pokrov vozička je na voziček s spodnje strani zaskočen. Zaskočko sprostite s pomočjo izvijača. Na zunanji strani vozičkov so vidni ležaji gredi, vsakega rahlo naoljite kakor tudi zobnike in ležaje koles v notranjosti vozička.

Priporočamo tudi mazanje drsnih površin odjemnih kontaktov (POZOR - tekalna površina koles ne sme biti mastna - lahko pride do prekinitev v odjemu toka).

Model sestavite v obratnem vrstnem redu, bodite posebej pazljivi pri vtikanju kardanske gredi v spojko vztrajnika.

ELEKTRIČNI PODATKI:

- Maksimalen tok: 0,3 A
- Maksimalna napetost: 12 V === (d.c.)