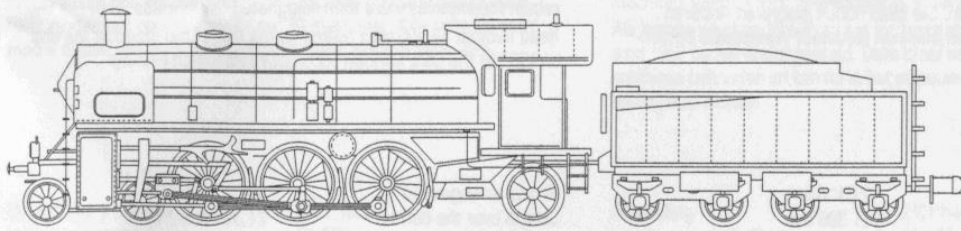


TRIX

MINITRIX



Modell der BR 18.5, bayer. S3/6

12456

Informationen zum Vorbild

Die umfangreichste Weiterentwicklung erfuhr die bayer. S 3/6 in der Bauserie K. Dabei waren der Wechsel vom Spitzführerhaus zum Führerhaus mit gerader Stirnfront und einem neuen verbesserten Tender mit etwas größerem Wasserinhalt die markantesten Unterschiede. Die bisher übliche Gasbeleuchtung wich einer elektrischen. Die Dampfmaschine wurde verbessert und der Kesseldruck von 15 auf 16 bar erhöht. Die daraus resultierende Leistungssteigerung sowie die weiter erhöhte Wirtschaftlichkeit begründete den legendären Ruf der Bay. S 3/6. Nach Gründung der DRG ordnete diese die Loks ab Serie k in die Baureihe 18.5 ein. Sie wurden noch bis 1930 (Serie o) nachgebaut.

Richtig berühmt ist die S 3/6 erst durch die Beförderung des Rheingold Express geworden. Hier konnten die Maschinen zeigen was in ihnen steckte. Die DB entwickelte noch ab 1953 neue Hochleistungskessel die sie in 30 Loks einbaute. Diese umgebauten Maschinen wurden dann als BR18.6 eingereiht.

Als letzte ist die 18 505 beim Lok Versuchsamt Minden der DB Ende 1967 ausgemustert worden. Sie blieb neben mehreren Anderen erhalten und kann heute im Museum Neustadt Weinstraße bewundert werden.

Information about the prototype

The Bavarian S 3/6 underwent its most extensive additional development in the "k" production series. The most striking differences in the process were the change from the pointed engineer's cab to the straight cab front and a new, improved tender with somewhat larger capacity for water. The gas lighting in use up to that time was replaced with electric lighting. The steam generation process was improved and the boiler pressure was raised from 217.5 to 232 pounds per square inch. The resulting increase in performance as well as the further increase in operating efficiency established the legendary fame of the Bavarian S 3/6. After its founding, the DRG designated locomotives from production series "k" on as the class 18.5. The S 3/6 continued to be built until 1930 (production series "o").

The S 3/6 really became famous as the motive power for the Rheingold Express. It was here that these locomotives could show what they had in them. Starting in 1953 the DB developed a new high performance boiler, which was installed on 30 locomotives. These rebuilt locomotives were then designated as the class 18.6.

Road number 18 505 was retired as the last of the group at the end of 1967 at the DB's Minden Locomotive Research Facility.

Achsanordnung	2'C1' h4v
Länge über Puffer	21 396 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Dienstmasse	88,7 t
Nennleistung	1330 kW (1805 PS)
Baujahr ab	1924

Wheel arrangement	4-6-2
Length over the buffers	21,396 mm / 70 ft. 2-1/2 in.
Maximum speed	120 km/h / 75 mph
Service weight	88.7 metric tons
Nominal performance	1,330 kilowatts / 1,805 horsepower
Built starting in	1924