

## Bayerische S 3/6 (2. Bauform)

### Vorbild

Insgesamt 159 Maschinen der Gattung S3/6 wurden in 15 Lieferserien von 1908 bis 1930 für den Schnellzugbetrieb in Bayern und in der Pfalz beschafft. 141 Maschinen wurden von Maffei gebaut, 18 Maschinen wurden 1930 von Henschel nach Original-Plänen gefertigt.

Die Maschine mit der Achsfolge 2'C1' wurde unter der Leitung von Anton Hammel als Weiterentwicklung der badischen IV f konstruiert. Sie hatte ein 4-Zylinder-Verbundtriebwerk mit Antrieb auf die mittlere Kuppelachse, wobei die größeren Niederdruckzylinder außen lagen. Die Höchstgeschwindigkeit der Maschinen lag bei 120 km/h. Bei den verschiedenen Lieferserien lassen sich 5 Bauformen unterscheiden:

**1. Ursprungsbauf orm** (Maschinen 3601-3623 und 3642-3644, entsprechend 18401-18421)

**2. Die „Hochhaxigen“** mit größerem Kuppelrad-durchmesser wurden für spezielle Schnellzüge beschafft (Maschinen 3624-3641, entsprechend 18441-18458). Anstelle des Windschneiden-Führerhauses erhielten diese Maschinen eine gerade Führerstandsfront.

**3. Maschinen für das Pfalzbahnnetz** mit verkürztem Radstand (Maschinen 341-350, 3645-3679, entsprechend 18422-18434 und 18461-18478). Die Führerhäuser dieser Maschinen hatten wieder eine

Windschneidenfront.

**4. Detailverbesserte Nachkriegsmaschinen** für die DRG (Maschinen 3680-3709, entsprechend 18479-18508). Zu den markanten Veränderungen zählt das wiederum abgeänderte Führerhaus, das wieder mit

gerader Front und etwas breiter, außerdem mit im Fensterbereich nach innen geneigten Seiten gestaltet wurde.

**5. Maschinen mit weiteren Detailverbesserungen**, z.B. größeren Hochdruckzylindern und einem höheren Kesseldruck, für die DRG (Maschinen 18509-18548).

Schließlich gab es von 1953 - 1957 bei der Bundesbahn noch eine Umbauaktion für 30 Maschinen der 5. Bauform. Dabei wurden geschweißte Hochleistungskessel und moderne Führerhäuser eingebaut. Diese Lokomotiven wurden nun als Baureihe 18.6 geführt.

Als letzte Maschine dieser sehr erfolgreichen Schnellzuglokomotiven aus der Länderbahn-zeit wurde die 18505 im Jahre 1969 abgestellt. Einige Exemplare verschiedener Bauformen sind als Museumsstücke erhalten geblieben.

Baureihe .....	18.4
.....	(S3/6 2. Bauform)
Bauart .....	2'Cn4v/2'Ch4v
Leistung .....	1815 PSi
Höchstgeschwindigkeit.....	120 km/h
Länge über Puffer .....	22.095 m
Dienstgewicht.....	150 t
Hersteller .....	Maffei
Baujahr .....	1912
Stückzahl .....	18
Verbleib.....	Ausmusterung bis 1954
.....	3634 steht im
.....	Deutschen Museum München

### Modell

Das Modellset beinhaltet zwei Lokomotiven jeweils mit Tender. Die Lokomotiven verfügen über eine detaillierte Nachbildung der Heusinger-Steuerung sowie über ein angedeutetes Innentriebwerk. Diverse Achsen können über Schieberegler oder Kontaktpunkte verstellt

werden. An den Tendern wechselt die Beleuchtung in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung zwischen rot und weiß. Gekuppelte Lok-Tenderkombinationen werden als Block installiert.



## Die Achsbeschreibungen im Einzelnen

### Lokomotive

#### Lokfuehrer

- Lokführer und Heizer werden aus dem Führerhaus entfernt



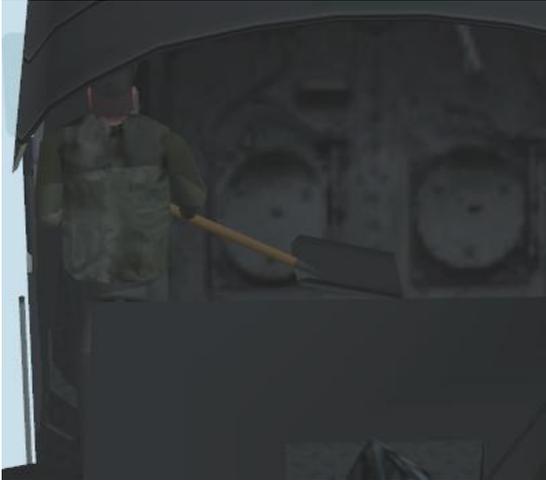
#### Lokfuehrer\_schaut

- Der Lokführer schaut aus dem Fenster



### Schaufeln

- Die Feuertüre wird geöffnet und der Heizer legt zwei Schaufeln Kohle nach. Die Animation läuft gleich ab, egal ob der Slider nach links oder rechts geschoben wird. Der Slider sollte immer bis zum Anschlag gezogen werden.



### Lampe\_oben

- Die dritte Lampe des Spitzsignals wird aufgesetzt.



## RK-Tuer

- Die Rauchkammertüre wird geöffnet.



## ***Tender***

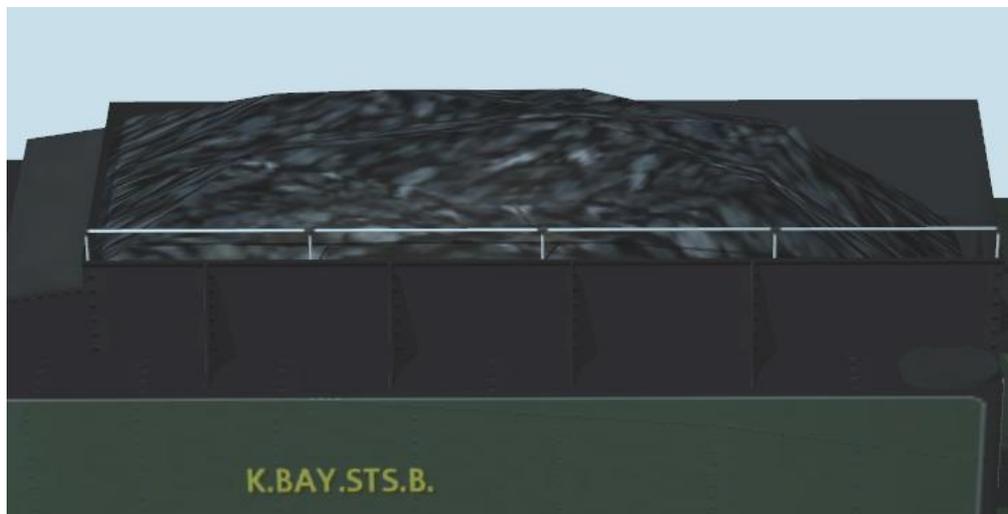
### **Lampe\_oben**

- Die dritte Lampe wird aufgesetzt.



### **Kohle**

- Die Kohlemenge im Tender kann verändert werden



**Wasserkasten\_links**  
**Wasserkasten\_rechts**

- Die Wasserkastendeckel werden geöffnet.

