

### Informations concernant le modèle réel

La locomotive bavaroise S 3/6 de la série de construction k a fait l'objet de perfectionnement ultérieurs. C'est ainsi qu'elle a reçu un nouveau poste de conduite avec face avant droite en remplacement du poste de conduite en pointe ainsi qu'un tender amélioré d'une plus grande capacité. L'éclairage au gaz usuel a été remplacé par un éclairage électrique. Le moteur à vapeur a été perfectionné avec augmentation de la pression dans la chaudière de 15 à 16 bars. La puissance accrue qui en est résultée ainsi que le rendement économique plus élevé ont été à la base de la légendaire renommée de la bavaroise S 3/6. Après la fondation de la DRG, celle-ci attribua les locomotives de la série k dans la nouvelle série 18.5. Elles furent encore modifiées jusqu'en 1930 (série o).

La S 3/6 s'est encore acquise une renommée supplémentaire en tête du train express Rheingold. Sur cette relation, les machines de cette série purent montrer ce qu'elles cachaient en leur ventre. La DB développa encore à partir de 1953 une nouvelle chaudière à haut rendement qu'elle installa sur 30 machines. A la suite de cette modification, celles-ci furent renumérotées dans la série 18.6.

Disposition d'essieux	2'C1'h4v
Longueur hors tampons	21 396 mm
Vitesse maximale	120 km/h
Poids en ordre de marche	88,7 t
Puissance nominale	1330 kW (1805 CV)
Construction à partir de	1924

### Informatie over het voorbeeld

De belangrijkste verdere ontwikkeling kreeg de Beierse S3/6 in de serie k. Het vervangen van het spitse front van het machinistenhuis door de rechte uitvoering en de nieuwe verbeterde tender met de iets grotere waterinhoud waren daarbij het opvallendst. De tot dan toe gebruikelijke gasverlichting werd vervangen door elektrische verlichting. De stoommachine werd verbeterd en de keteldruk verhoogd van 15 naar 16 bar. De daaruit resulterende vermogensstijging alsmede het verbeterde rendement vormde de basis voor de legendarische naam die de Beierse S3/6 kreeg. Na het ontstaan van de DRG deelde deze maatschappij de locs vanaf de serie k in de bouwserie 18.5 in. Ze werden nog tot 1930 (serie o) gebouwd.

Echt beroemd werd de S 3/6 door het trekken van de Rheingold Express. Daarbij konden de machines laten zien wat ze werkelijk waard waren. De BD ontwikkelde vanaf 1953 nog een nieuwe hoogvermogen-ketel die in 30 locs werd ingebouwd. Deze omgebouwde machines werden toen ondergebracht in de serie BR 18.6.

Als laatste werd de 18 505 bij het loc teststation Minden van de DB eind 1967 buiten dienst gesteld. Deze bleef naast meerdere andere machines behouden en kan nu in het museum Neustadt Weinstrasse bewonderd worden.

Asindeling	2'C1'h4v
Lengte over de buffers	21 396 mm
Maximumsnelheid	120 km/h
Dienstgewicht	88,7 t
Normvermogen	1330 kW (1805 pk)
Bouwjaar vanaf	1924

3

### Funktionen

- Dieses Trix-Modell ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften voll funk- und fernsehentstört.
- Lok mit digitaler Schnittstelle entsprechend NEM 651.
- Fahrgestell und Aufbau aus Metall.
- Hochleistungs-Glockankermotor mit Schwungmasse.
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender.
- Analog 14 Volt = , digital 22 Volt.

### Sicherheitshinweise

- Die Lok darf nicht mit mehr als einer Leistungsquelle gleichzeitig verbunden werden.
- Beachten Sie unbedingt die Sicherheitshinweise in der Gebrauchsanleitung zu Ihrem Betriebssystem.

### Nicht für:

- Betrieb auf Digitalanlagen ohne eingebauten Lokdecoder.
- Fahrgeräte mit Impulsbreitensteuerung.
- Dauerzugbeleuchtung auf Analog-Anlagen.
- Trix ems.

Jegliche Garantie-, Gewährleistungs- und Schadensersatzansprüche sind ausgeschlossen, wenn in Trix-Produkte nicht von Trix freigegebene Fremdteile eingebaut werden und/oder Trix-Produkte umgebaut werden und die eingebauten Fremdteile bzw. der Umbau für sodann aufgetretene Mängel und/oder Schäden ursächlich war. Die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der Einbau von Fremdteilen oder der Umbau in bzw. von Trix-Produkten für aufgetretene Mängel und/oder Schäden nicht ursächlich war, trägt die für den Ein- und/ oder Umbau Verantwortliche

### Functions

- This Trix model complies with the regulations concerning suppression of interference with radio and television reception.
- Locomotive comes with NEM 651 digital connector.
- Metal frame and body.
- Maintenance-free, high-efficiency can motor with bell-shaped armature and flywheel.
- Close coupling between locomotive and tender.
- Analog 14 volts DC, digital 22 volts AC.

### Safety Information

- The locomotive must not be connected to more than one power source at a time.
- Pay close attention to the safety warnings in the instructions for your operating system.

### Not suitable for:

- Operation on digital layouts without a locomotive decoder installed.
- Locomotive controllers with pulse width control.
- Continuous train lighting on analog layouts.
- Trix ems.

No warranty or damage claims shall be accepted in those cases where parts neither manufactured nor approved by Trix have been installed in Trix products or where Trix products have been converted in such a way that the non-Trix parts or the conversion were causal to the defects and/or damage arising. The burden of presenting evidence and the burden of proof thereof, that the installation of non-Trix parts or the conversion in or of Trix products was not causal to the defects and/or damage arising, is borne by the person and/or company responsible

4