

DIE klassische Verführung



„S Dreisechstel ...“ – selbst beim phlegmatischsten aller Eisenbahnfans sorgt diese magische Bezeichnung für eine stark beschleunigte Herzfrequenz. In der Tat gilt die bayerische S 3/6 als die klassische Verführerin unter den Schnellzugloks auf deutschen Gleisen. Fleischmann hat die Grazie in den Maßstab 1:87 umgesetzt.

Als bei Fleischmann vor drei Jahren zunächst die – beim Vorbild eigens für die DB modifizierte – 18.6 erschien, waren einige Modellbahner ein wenig irritiert, hatten sie doch eher die klassische Epoche II-Version erwartet. Nun ist sie da – quasi als stark verfrühtes Weihnachtsgeschenk – und

mit ihr die passenden Schnellzugwagen der DRG-Zeit (Art. 5150 - 5158), wobei wir uns auf den 6-achsigen AB 6ü (Art. 5151) noch bis zum Dezember gedulden müssen.

Aug' in Auge mit der schwarzen Schönheit: Unwillkürlich fühlt sich der „verführte“ Voyeur wie ein leidenschaftlicher Torero, der dem Stier aus aller-

nächster Nähe tief in die Augen schaut. Doch Halt – die neue 18 501 mit einem Stier zu vergleichen, könnte einer Beleidigung gleichkommen. Verglichen mit einer bulligen 01-er ist die S 3/6 eher eine Gazelle. Für den grazilen Eindruck sorgen der schlanke, glatte Kessel (kleinerer Wasserraum als bei der 18.6), die spitze Rauchkammertür – die sich wohltu-

end von den „platten Nasen“ der Einheitsloks abhebt – und die äußerst filigranen Treib- und Kuppelräder. Diese sind Fleischmann-typisch komplett aus Metall gefertigt und sind in ihrer exzellenten Ausführung in der Großserienfertigung unübertroffen.

Das Vorbild siedelten die Nürnberger in der Epoche II b an.

Fotos: Peter Wagner



Hervorragend sind die Gravuren der feinen Nietensreihen am bayerischen Schlepptender, der über eine Kulissenmechanik verfügt.



Das messingfarbene Fabrikschild unterrichtet über die Abstammung der Lok. Als „echte“ Bayerin wurde sie bei Maffei gebaut.

Das erkennt man auch an den winzigen aufgedruckten Untersuchungsdaten (3.9.35) an der vorderen und hinteren (Tender-) Pufferbohle. Man kann diese fast nur noch mit der Lupe ausmachen.

Die 18 501 war zu jener Zeit beim Bw Würzburg beheimatet, das der Rbd Nürnberg zugeordnet war. Als Tender dient der bayerische 2'2'T 274, der mit einem auffälligen Blitzpfeil versehen ist. Laut damaliger Dienstvorschrift warnte dieser davor, „weder das Führerhausdach (z. B. zum Instandsetzen der Dampfpeife), noch den Langkessel (z. B. zum Füllen oder Nachsehen des Sandkastens) zu besteigen...“. Gleichwohl war es verboten, „auf Gleisen mit Oberleitung die Kohle des Tenders zu überklettern oder die Laufbleche des Tenders zu besteigen. Unter Feuer stehende Dampflokomotiven dürfen nicht mit dem Schornstein unter Isolatoren oder Streckentrennern halten, weil durch den Auspuff aus dem Schornstein Kurzschlüsse

hervorgerufen werden können...“. Aber genug der Historie und zurück zur 18 501!

Technik

Angetrieben wird die S 3/6 im Tender mit dem bekannten 5-poligen Bühler-Motor, der seine Arbeit ausgezeichnet ver-

richtet. Über Schnecken und Zahnräder werden die erste und letzte Tenderachse angetrieben, deren Räder mit Haftpfeifen bestückt sind und in dieser Kombination der Maschine zu einer enormen, vorbildgerechten Zugkraft verhelfen. Der wartungsfreie Motor, der

auch in den Fleischmann-Bau-reihen 03, 39 und 41 Verwendung findet, verrichtet seine Dienste ausgesprochen geräuscharm und trägt zu einem angenehmen, feinfühligem Fahrverhalten bei. Die Höchstgeschwindigkeit liegt umgerechnet etwa 15 Prozent über

der Vorbildgeschwindigkeit. Der Auslauf ist dank einer saten Schwungmasse mehr als zufriedenstellend.

Wartungsarbeiten geben keinerlei Probleme auf: Lediglich drei Schrauben müssen gelöst werden, um das Tendergehäuse nach oben abnehmen zu können. Führerhaus und Kessel werden ebenfalls von drei leicht zugänglichen Schrauben gesichert. Für eine spätere Digitalisierung empfiehlt der Hersteller die eigenen Decoder 6876 (DCC) und 6846 (TWIN). Die leicht zugängliche, genormte Schnittstelle (NEM 651) befindet sich unterhalb des Kessels. Außerdem ist die Lok bereits für die Installation eines digitalen Senders der TRAIN-NAVIGATION bzw. Lissy (Uhlenbrock) vorbereitet.

Die mit der Fahrtrichtung wechselnde Zweilicht-Spitzenbeleuchtung wird mit winzigen Glühbirnen bewerkstelligt, die schon bei geringen Geschwindigkeiten für eine ausreichende Lichtausbeute sorgen.

Wer die Lok unbedingt rückwärts vor einem Zug einsetzen möchte, kann die werkseitig montierte Kupplungsattrappe gegen die beiliegende, (dann) kulissengeführte PROFIKupplung tauschen, die via Adapter in das Vorlaufdrehgestell gesteckt wird. Wesentlich wichtiger finden wir allerdings die ausgesprochen pfiffig konstruierte Lok-Tender-Kurzkupplung, die aus zwei (!) Kurzkupplungskulissen besteht. Der Schlepptender verfügt ebenfalls über eine Kulissenmechanik.

Da Fleischmann bei seinen Neuentwicklungen selten die Spielbahner vernachlässigt, kann dank der durchdachten Konstruktion des Fahrwerks selbst der kleine Radius R 1 (auch im Gegenbogen) sicher durchfahren werden. Aus diesem Grund muss man allerdings auf Kolbenstangenschutzrohre bei der Lok verzichten. Verzichten muss man

auch auf nachträglich zu montierende Zurüstteile. An der 18er ist bereits alles dran: Prima – einfach auspacken, aufgleisen und losfahren!

Optik

Wie bereits in der Einleitung angeklungen ist, wurde die „bayerische Verführerin“ von den Franken nahezu perfekt nachempfunden. Welche Details letztendlich den Funken auf Antrieb überspringen lassen, wird vielleicht jeder „Verehrer“ anders sehen. Wir meinen: Es ist die Summe von allem! Uns gefallen die filigranen Speichen der Metallräder, die zierlich ausgeführte Steuerung, die freistehenden Leitungen und Aggregate des „glatten“ Kessels, die ausgesprochen feinen Nietensreihen des Schlepptenders und die lupenreine, teils messingfarbene Bedruckung besonders gut.

Unterschiede zwischen den verwendeten Werkstoffen Zinkdruckguss und Kunststoff sind nicht auszumachen. Wir erfreuen uns ebenfalls an dem freien Führerhausdurchblick (mit eingerichtetem „Cockpit“) und – aber nun scheiden sich die Geister – an dem voll funktionsfähigen Innentriebwerk. Die Fraktion „Contra“ meint, dass man diesen Gag eh

nicht wirklich genießen kann („Wer kann schon während der Fahrt unter die Lok schauen?“) und dass durch dieses kleine Meisterwerk der Preis unnötig in die Höhe getrieben wird, während die Fraktion „Pro“ auf absolute Vorbildtreue pocht und erklärt, dass vergleichbare Loks ohne diesen Gag genauso teuer sind.

Fazit

Mit einem Preis von 324,95 Euro (UVP) ist die 18 501 kein Billigheimer. Dafür erhält der Modellbahner eine Lok-Legende, die den heutigen Stand der Technik kaum besser veranschaulichen kann. Der Clou – verzeihen Sie diese ausgesprochen subjektive Einschätzung – ist unserer Meinung nach nicht das bewegliche Innentriebwerk, sondern die Kombination von nahezu perfekter Optik und alltagstauglicher Robustheit. Sie werden es kaum glauben: Man kann die filigrane Lok in die Hand nehmen, ohne dass gleich etwas abbricht! Horst Wild

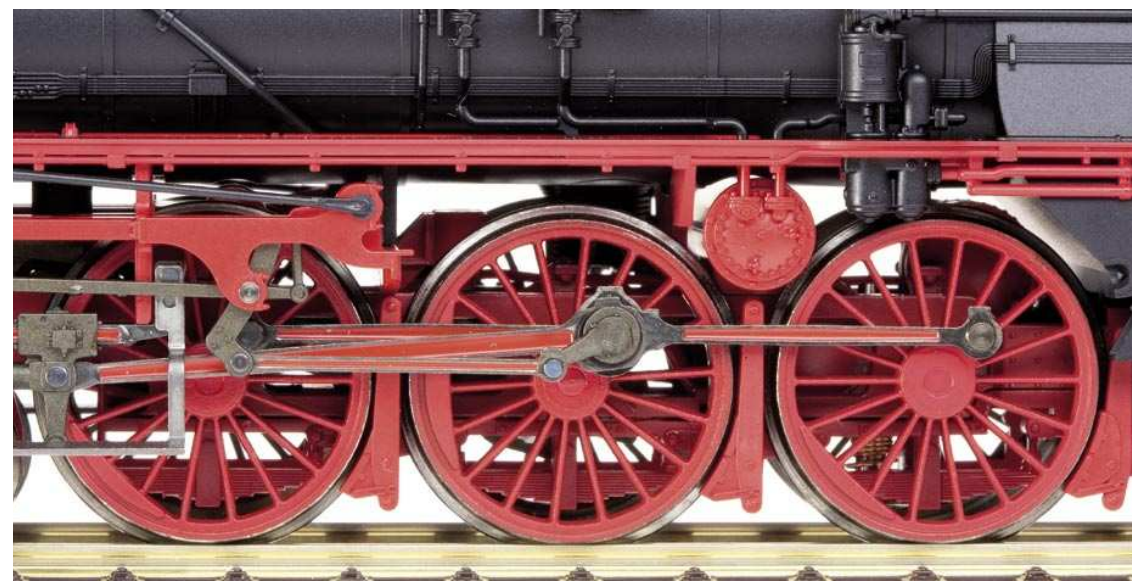
www.fleischmann.de

MBI-Test

- + gelungene Vorbildwahl
- + ausgezeichnete Optik
- + vorzügliche Laufeigenschaften
- + hohe Zugkraft und gute Alltagstauglichkeit
- Das Warten auf eine Sound-Version



Absolut vorbildgerecht: die messingfarbene Beschriftung und ein Führerhaus, dessen Seitenwände im Bereich der Fenster abgeschrägt sind



Die filigranen Speichen der Metallräder sind ein optischer Hochgenuss und beweisen einrucksvoll das hohe Niveau der Nürnberger Großserienmodelle.

Hammels Meisterstück



Die Dampflokomotiven der Gattung S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (spätere Baureihe 18.4-5) sind mit die ältesten Schnellzugdampflok der Pacific-Klasse (Achsfolge 2'C1'). Gleichwohl ist die formschöne Lok mit dem Vierzylinder-Verbundtriebwerk auch die bekannteste und beliebteste ihrer Art. Ihr zeitlos eleganter Auftritt faszinierte Generationen von Eisenbahnfans, die sie gern als die „bayerische Diva“ bezeichneten.

Die von der Firma Maffei unter der Leitung der Ingenieure Hammel und Leppla entwickelte S 3/6 war eine leicht vergrößerte Weiterentwicklung der ersten deutschen Pacific, der badischen IV. Wie diese hatte die S 3/6 ein 4-Zy-

lindertriebwerk mit Einachs-antrieb auf die zweite Kuppelachse. Mit Ausnahme zweier Lieferserien besaßen die S 3/6 einen Kuppelraddurchmesser von 1.870 Millimetern. Somit waren die Loks prädestiniert für den Einsatz sowohl im Hügel- als auch im Flachland. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h. Die Leistung konnte während des Beschaffungszeitraumes von 1.770 PS auf 1.830 PS gesteigert werden.

Die Schnellzugmaschinen bildeten eine außergewöhnliche Stellung unter den Länderbahnlokomotiven, da sie über einen Zeitraum von fast 25 Jahren geliefert worden sind, also noch zu Zeiten der DRG. Insgesamt wurden 159 Exemplare gefertigt – mehr als die

Summe aller anderen Länderbahn-Pacifics. Da die Loks während der langen Beschaffungszeit konstruktive Veränderungen erfuhr (diese beeinflussten nicht unerheblich das äußere Erscheinungsbild) unterteilt man sie in die Serien a bis o. Insgesamt 89 Exemplare (Serien a bis i) wurden von der Königlich Bayerischen Staatsbahn bestellt, danach 70 Loks (Serien k bis o) von der DRG. Das Vorbild des neuen Fleischmann-Modells (18 501) ist eine typische Vertreterin der

Serie k. Der Grund für die Bestellung in der Epoche II ist damit zu erklären, dass der DRG noch nicht genügend Einheitslokomotiven zur Verfügung standen. So griff man kurzerhand auf die bewährte S 3/6 zurück. 1923 und 1924 lieferte Maffei insgesamt 30 Exemplare (18 479 – 508). Von den Vorgängerserien unterschieden sie sich technisch vor allem durch einen größeren Überhitzer und optisch durch ein Führerhaus ohne Windschneide, dessen Seitenwände – wie bei den späteren Einheitslokomotiven – im Bereich der Fenster abgeschrägt waren. Ab 1930 übernahm Henschel die Fertigung der letzten 18 Maschinen. Die Einsätze brachte die 18-er weit über die Grenzen Bayerns hinaus zu den Bahnbetriebswerken Osnab-

rück, Wiesbaden, Mainz, Halle, Darmstadt und Minden. Von Mainz und Wiesbaden aus bespannten die Loks auch den legendären „Rheingold“. Wegen ihrer Eleganz und Zuverlässigkeit beförderten die S 3/6 aber auch den „Orient-Express“.

Die letzte dieser Maschinen (18 508) ist in Privatbesitz und in der Schweiz hinterstellt. 18 505 steht im Eisenbahnmuseum in Neustadt an der Weinstraße. Leider hat dieses Exemplar nicht mehr viel mit der klassischen Serie k gemeinsam. Sie ist mit einem Tender der BR 45 gekuppelt und hat zusätzlich eine Gegendruckbremse. Diese Modifikationen hängen mit ihren Einsätzen bei der LVA Minden zusammen. Dort war die Lok noch bis 1967 im Dienst und wurde erst 1969 offiziell ausgemustert.

In den 1950er-Jahren unterzog die DB einen großen Teil ihres Fahrzeugparks einer Modernisierung. Dabei wurden auch 30 Exemplare der Baureihe 18.5 zur BR 18.6 umgebaut. Die unverändert gebliebenen S 3/6 wurden mit Ausnahme der 18 505 bis 1962 ausgemustert.

Horst Wild

Technische Daten

Spurweite:	1.435 mm
Indienststellung:	ab 1923
Bauart:	2'C1' h4v
Länge (LüP):	21.317 mm
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h
Dienstgewicht:	94 t
Leistung (max.):	1.830 PS
Lokreibungslast:	52,7 t
Achslast (max.):	17,9 t
Kesselüberdruck:	16 bar
Exemplare der Serie k:	30