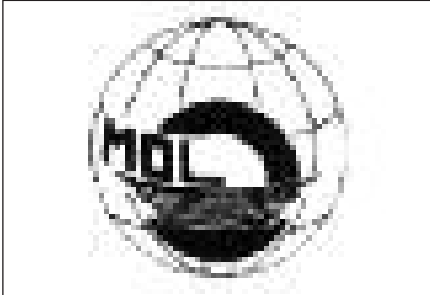




1982 – 1983



1982

**KFM
1982 – 1983**

Am 24. Mai 1982 wurde die Firma KFM Kaiserslauterner Fahrzeug- und Maschinenbau AG., Kaiserslautern, Fischerstraße 36, ins Handelsregister eingetragen (1,5 Millionen Grundkapital, Aktienmehrheit: BLB-Investmentholding, Roveredo/Schweiz).

Ein publicityträchtiger Versuch, als Produktionsort das Mainzer Omnibus-Werk der Magirus-Deutz AG (> Magirus) zu erwerben und dort KFM-Omnibusse zu bauen, scheiterte.

Stattdessen begann 1982 die Fertigung eines vom KFM-Vorstand Dipl.-Ing. Theodor Echtler entwickelten neuen Schwerlastfahrzeug-Konzepts im Werk I in Neunkirchen/Saar, Zwei-

brücker Straße 110. Echtler war zuvor lange Jahre bei der > EWK (Eisenwerke Kaiserslautern) in der Entwicklung tätig. Kaufmännischer Direktor war Pius Roth, technischer Direktor Gerhard Bauer.

xxx kurz vor der IAA verließ Theodor Echtler das Unternehmen, der

Dipl.-Ing. und Wirtschaftsingenieur Gerd Viktor Schwarz übernahm den Vorstandsvorsitz.

Auf der IAA in Frankfurt 1983 stellte die KFM zwei Prototypen des „TB 600 Desert Lion 6×6“ vor. Die Typenbezeichnung TB 600 leitete sich von dem verwendeten luftgekühlten



Entwurf einer Flugfeldfeuerwehr



Entwurf einer Fahrzeugpalette



Desert Lion Prototyp auf der Messe



Der KFM-Desert Lion 1982 ¹



Der KFM-Desert Lion 1982 ¹

MWM-V12-Zylinder-Turbodiesel TBD 234 (660 PS) ab, die 600 wies auf den Motorenleistungsbereich von 600 bis 700 PS hin. 6-Gang-Lastschaltgetriebe Renk HS V 206 S, 16 t Kessler-Außenplanetenachsen. Mit 60 t Gesamtgewicht und 34 t Sattellast war er geeignet, 250 bis 315 t zu bewegen. Der Desert Lion (Wüsten-Löwe) war als Sattelzugmaschine Basisfahrzeug einer vielseitig angelegten Baureihe, die sowohl off-road, bei Großprojekten wie auch als Flugfeld-Feuerwehr eingesetzt werden sollte. Das Design schuf die Design Concepts Collaborative (DCC), Ulm. Unter der Kurzhaube verbirgt sich der Ladeluftkühler. Wasser und Ölkühler finden ihren Platz hinter der Fahrerkabine. Die Kühlluft wird seitlich, fast in Dachhöhe, durch ohrenartige Hutzen angesaugt.

Zum Jahresende 1983 meldete die KFM den Vergleich an und am 11. Januar 1984 wurde die KFM aufgelöst.

Das „Desert-Lion“-Gesamtkonzept übernahm die belgische Firma BREC – Belgian Railway Equipment, an der sich der Schwerlastfahrzeughersteller Mol in Hooglede, Belgien, beteiligte. 1989 kam die ex-KFM-Konstruktion als „Mol-BREC TB 800 6×6“ mit einem 816-PS-MWM-Dieselmotor auf den Markt.

Der Desert-Lion wurde von xxx bis xxx noch einmal durch die > Titan Spezialfahrzeugbau GmbH, Appenweier, angeboten.