

Bremach T-Rex

# Missione possibile



di Gianluca Ventura

Bremach torna prepotentemente sul mercato con un portattrezzi stiloso ed heavy duty.



Ufficialmente a listino dall'ottobre scorso, tocca già quota ottanta pezzi il venduto dell'avveniristico off-roader bresciano. Distribuito in Italia attraverso l'Ifas Trade di Torino

**U**n po' Audi, un po' Smart e molto Bugatti. Almeno nelle idee che lo ispirano. Così è T-Rex, come il rettile preistorico, ma soprattutto come il nuovo mini portattrezzi monotraccia italiano firmato Bremach.

Ora solo un marchio, prima un'azienda che nacque a Varese nel 1956, quando Oliviero Brenna ricevette l'ordine dalla compaesana Aermacchi per realizzare un motocarro a tre ruote. Da lì una decisa e continua ascesa, sino alla crisi di fine secolo scorso, quando l'azienda varesina passa sotto il

controllo svizzero che non porta però nuova linfa vitale. Fortunatamente per il brand, nel 2005 Bremach confluisce nel gruppo bresciano Pro.De. (170 dipendenti e 20 milioni di euro il fatturato) capitanato da Giovanni Salvi. Una holding votata all'*engineering*, attraverso la controllata Darmak (sedi nel bresciano e a Torino) che lavora per Fiat Group, e di cui fa parte anche la tristemente nota Valsella Meccanotecnica (quella delle mine antiuomo), dal 1994 riconvertita al civile e dal 1999 rilevata proprio dall'ingegner Salvi.



## Anche spider

Il fascinoso progetto T-Rex non prevede solo il classico cabinato a tre posti. In progetto ci sono pure un doppia e tripla cabina, oltre a un curioso "spider" (foto sopra), che potrebbe servire nel settore militare come sorta di destriero meccanico.

Il primo prodotto completamente frutto del nuovo corso Bremach è T-Rex, un veicolo dal look avveniristico che già aveva sorpreso durante la prima apparizione in fase prototipale al Motor Show di Bologna, nell'autunno del 2007. Ci volle però ancora un anno e il Saie 2008 per la versione finale e per definire i primi *step* della gamma, che al momento prevede solo un cabinato con tre sedili singoli (firmati Isri) in due fasce di peso: 35 più 60 quintali, con trazione 4x4 permanente e prezzo dai 47.400 euro in su, vetri elettrici e cruise control inclusi.

**Cabina.** Qui è dove s'è più sbizzarrita la fantasia del designer francese Steeve Bernaud Heyd, con precedenti in Bugatti e dal 1996 al servizio del gruppo bresciano. Lavorando con dei "concept" virtuali, (anche in grandezza reale), ha elaborato una cellula basata su tubi da 100 millimetri sagomati simile a quella di Smart e Audi A2. Sfruttando al meglio componenti già presenti sul mercato e tagliando così i costi di una produzione che resta comunque altamente artigianale, per soddisfare anche le personalizzazioni più spinte. Il risultato è uno



Sopra, tre viste del T-Rex: necessita di una chiave quadra per l'apertura del vano motore. Su questa riga, da sinistra, la plancia corsaiola, i tre comodi sedili avvolgenti e la zona dell'imperiale sovrapparabrezza.

A lato, il tre litri F1C Iveco da 146 Cv. Al centro, la trasmissione vista da sotto e, all'estrema destra, i due ammortizzatori (optional) più la balestra del 6 tons.



space frame modulare in acciaio, come la parete di fondo della cellula, le porte e il pavimento, capace di resistere a sollecitazioni di circa 6g. Tutto il resto è costituito da pannelli in sintetico montati già nel colore desiderato (come la Smart) e sostituibili

in un battibaleno. Dentro, si fa largo uso di componenti del Daily Iveco e si respira aria corsaiola, grazie al volante trirazza metallico da granturismo e alla plancia simmetrica - convertibile rapidamente nella guida a destra - dove

si fa largo uso d'inserti in acciaio inossidabile, facilmente forabili per installare i comandi delle attrezzature montate retrocabina. **Telaio.** Si basa su due longheroni tubolari (da 3 o 6 millimetri, in base al ptt), capaci di garantire meglio la

rigidità torsionale. Al contrario degli altri modelli Bremach già a listino, lo *châssis* del T-Rex piega leggermente verso il basso nella zona anteriore: per poter alloggiare meglio le ampie superfici radianti richieste dai motori Euro 4 e 5.

Il ponte anteriore di fabbricazione propria (come il posteriore) è stato spostato in avanti, tra motore e cambio, incrementando così la profondità utile inferiore della cabina, che resta però internamente larga 1.700 millimetri. La corda delle balestre paraboliche, a due foglie sul 3,5 tons e a quattro sul 6, è stata invece allungata per aumentare il comfort di marcia. Sempre presente la barra di torsione, su entrambi gli assi. Firmato da Brembo l'impianto frenante idraulico (con Abs Bosch) che agisce su dischi, davanti autoventilanti.

**Cinematica.** Due le motorizzazioni Iveco quadricilindro turbodiesel common rail Unijet, con distribuzione a 16 valvole, previste per entrambe le classi di peso. Si parte con un 2,3 litri da 85 kW e si passa al 3 litri da 107, mentre solo immatricolando il veicolo come esemplare unico è possibile richiedere il 130 kW. Di serie riduttore più bloccaggio del ponte posteriore e del *transfer* centrale. Optional il bloccaggio anteriore nonché le tre prese di forza.

**LA CARTA D'IDENTITÀ**

		Bremach T-rex Italia		
		"35"		"60"
<b>Driveline</b>				
Motore	marca e modello	Iveco F1A   Iveco F1C		
Cilindrata	cc	2.287   2.999		
Potenza	kW(Cv)/giri	85(116)/3.900   107(146)/3.900		
Coppia	Nm/giri	270/1.800   350/1.800		
Inquinanti	omologazione/sistema	Euro 4/Egr (*)		
Cambio	marca e tipo/marce	Zf S 300/6   Zf S 380/6		
<b>Ingombri</b>				
Lunghezza/n° assi	mm	4.340   4.840/2		4.390   4.890   5.280/2
Larghezza	mm	1.700		
Altezza da terra (min/max)	mm	220/2.400		
Altezza filo superiore telaio	mm	910		920
Passo	mm	2.600   3.100		2.600   3.100   3.450
Sbalzo anteriore	mm	800		
Sbalzo posteriore	mm	940		990
Carreggiata 1° asse	mm	1.450		1.440
Carreggiata 2° asse	mm	1.450		
Angolo d'attacco anteriore	gradi	40		
Angolo d'uscita posteriore	gradi	30		
Angolo di dosso	gradi	150   152		150   152   154
Altezza di guado	mm	900		
<b>Masse</b>				
Tara	kg	2.170   2.100		2.345   2.360   2.385
Massa tecnica ammissibile 1° asse	kg	2.000		2.300
Massa tecnica ammissibile 2° asse	kg	2.500		4.450
Portata	kg	1.330   1.400		3.655   3.640   3.615
Peso totale a terra	kg	3.500		6.000

(\*) Fap per la versione da 107 kW.