

T-REX 60



La CAVA, preda

Bremach T-Rex 60

Tara carro (kg)



Giri @ 60 km/h



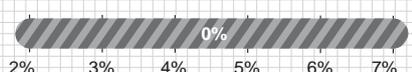
Accelerazione 0-60 km/h (secondi)



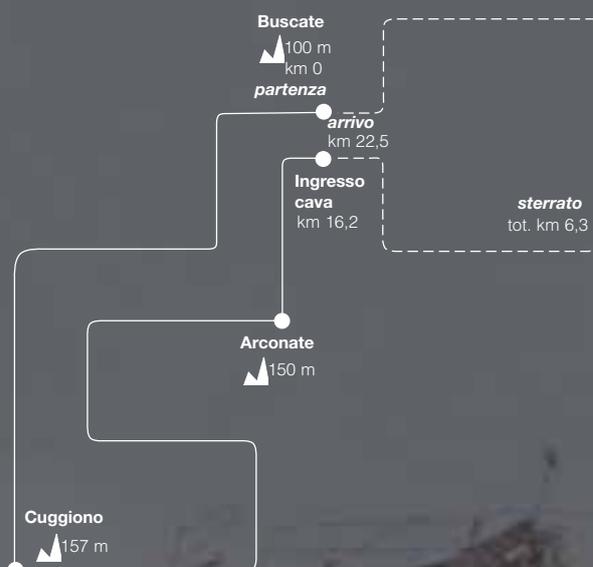
Consumo combustibile (km/l - l/100)



Consumo AdBlue (litri e %)



Media oraria (km/h)



RUBA IL NOME AL PIÙ
FAMIGERATO DEI PREDATORI.
SI MUOVE VELOCE, SICURO
DIMOSTRANDO TUTTE LE DOTI
FUORISTRADISTICHE FRUTTO
DELLA LUNGA TRADIZIONE DEL
MARCHIO BRESCIANO

È passato poco più di un anno dalla firma dell'accordo tra Ifas Trade e Pro.de Group per la distribuzione dei veicoli commerciali Bremach in Italia. E quasi a sancire la sigla tra le due aziende, nello stesso periodo vengono tolti i veli al T-Rex, il nuovo mezzo da lavoro 4x4 interamente progettato in Casa. Il 60 quintali bresciano (anche in versione patente B) è una vera e propria rivoluzione rispetto alla gamma precedente dei Bremach, a partire dal design. Il T-Rex è stato pensato a partire da una cellula realizzata con tecnologia space frame modulare. La struttura si basa su profili tubolari che vengono pressati e piegati in sezione in 3 dimensioni. Gli elementi estrusi sono stati uniti tra loro a formare una gabbia resistente e supportano la carrozzeria in lamiera di acciaio elettrozincato. Ne deriva un'architettura complessa dotata di resistenza pari a 6g. ■

facile

TESTI



Un vero predatore



La qualità non è appannaggio della sola estetica. L'attenzione dei progettisti è stata forte anche in ambito di contenuti meccanici per trovare il giusto compromesso tra prestazioni, contenimento degli ingombri e risparmio in tara. Su strada e nell'off-road i 116 cavalli disponibili a 3.900 giri non deludono facendo registrare, a completamento del test di COSTRUZIONI, una percorrenza di 6,42 chilometri per ogni litro di gasolio bruciato. Il dato assume ancora più significato se si considera che la velocità media sfiora i 42 chilometri orari. Non male considerando che più di 25 chilometri sui 90 totali sono stati percorsi tra i dislivelli, lo sterrato e la ghiaia della cava. La conferma di un consumo parco la si deduce scorrendo dal consumo totale il valore di quello del veicolo a pieno carico (con 2.880 chilogrammi caricati sulla vasca a ribaltamento trilaterale). Su strada la curva dei consumi sale. Nei 16,2 chilometri asfaltati su ciclo extraurbano il 4 cilindri Iveco ha richiesto un litro di carburante ogni 4,5 chilometri percorsi quasi a sancire che l'ambiente naturale per il T-Rex è la terra e non l'asfalto. In parte è responsabile la trazione integrale permanente con il rapporto di ripartizione spostato al 67 per cento sul posteriore. Inoltre i 2.400 millimetri di altezza dal suolo non fanno presagire certo a coefficienti aerodinamici da primato. In compenso il T-Rex si arrampica senza esitazioni, tanto che il 270 Newtonmetro a 1.800 giri al minuto di coppia del 2,3 litri non fanno rimpiangere il 3 litri che di Newtonmetro ne registra 350. Diventa un gioco da ragazzi arrampicarsi su pendenze estreme (fino a 45 gradi), aiutati dai due bloccaggi dei differenziali sui due assi (quello anteriore optional a 900 euro) azionabili con comando manuale oleodinamico oltre al terzo centrale bloccabile che viene offerto di serie. Il risultato acquista valore se si considera che il veicolo testato era dotato di rapporto al ponte da "stradale" (10/45) e pneumatici non tassellati, mentre a richiesta il T-Rex è disponibile con rapporto al ponte 9/46 per chi lavora prevalentemente nell'off-road o su forti pendenze.

MEDIE ORARIE & CONSUMI

| ■ Statale | ■ Sterrato | Km | Tempo | Velocità km/h | Consumo km/l (l/100km) |
|-------------------------|------------|-------------|--------------|------------------|---------------------------|
| ■ Cava + strada statale | | | | | |
| ■ (1° giro, a carico) | | 22,5 | 30' | 45,0 | 7,35 (13,59) |
| ■ Cava + strada statale | | | | | |
| ■ (2° giro, carico) | | 22,5 | 34' | 39,7 | 7,54 (13,25) |
| ■ Cava + strada statale | | | | | |
| ■ (3° giro, a vuoto) | | 22,5 | 33' | 40,9 | 5,37 (18,60) |
| ■ Cava + strada statale | | | | | |
| ■ (4° giro, a carico) | | 22,5 | 34' | 39,7 | 5,94 (16,82) |
| TOTALI: | | 90,0 | 2h11' | 41,2 | 6,42 (15,56) |

Diesel consumato = 21,7 litri. Diesel rabboccato 16,76 litri.

Peso durante la prova = 6.000 chilogrammi. Fabbricato in Italia. Prezzo, al netto di Iva e optional, della versione provata con motore F1A Euro 4 da 85 kW e cambio Zf S-300: € 51.450.



PRONTO PER I RALLY



Spostare gli assali agli estremi riducendo drasticamente lo sbalzo anteriore e posteriore per guadagnare in carrozzabilità, fornendo al contempo un angolo di attacco e di uscita aggressivi (rispettivamente 40° e 30°), ha comportato il contenimento delle dimensioni dell'abitacolo che non eccelle certo per spaziosità. A soffrire sono soprattutto i due passeggeri che, se sopra il metro e ottanta finiscono per picchiare le ginocchia contro la tasca porta oggetti o la plancia centrale. Anche in larghezza lo spazio non abbonda, con 1.630 millimetri da vetro a vetro per farci stare i tre sedili singoli (quello centrale è ripiegabile a tavolino). Apprezzabile invece il passo avanti fatto sul design di interni e sull'impiego di plastiche di qualità antiurto e antigraffio, attenzioni queste finora sconosciute ai veicoli Bremach. Il disegno della plancia e gli inserti in alluminio la pulsantiera e il volante a tre razze oltre che il disegno sono in stile quasi corsaio. Al centro della console il modulo di comando della ventilazione, con le 4 bocchette per il clima (optional a 1.400 euro). Subito sotto la leva del cambio e i due selettori oleodinamici per differenziali e riduttore, l'interruttore per la mezza marcia e il comando "Race" per bypassare l'esclusione del blocco differenziale sopra i 20 chilometri orari. In posizione centrale il pannello spie tra le quali quelle di bloccaggio dei tre differenziali, quelle relative alle 2 prese di forza (al cambio e al motore) e gli indicatori di ribaltabile alzato e degli indicatori di direzione del rimorchio. Sotto la penisola una nicchia centrale e due laterali per fissare tramite due fasce in tessuto elastico bottiglie d'acqua o altri oggetti poco ingombranti. Per quelli un pò più voluminosi i due vani collocati davanti al terzo passeggero sprovvisti di sportello ma dotati di doppia presa da 12 Volt, utile per ricaricare il cellulare o per collegare una lampada portatile. Pratico l'interno porta realizzato in un unico stampato in plastica non eccessivamente rigida con la barra che percorre in diagonale tutta la porta ed è agguantabile da ogni altezza. Si apprezza anche la disposizione ergonomica della pedaliera di derivazione Daily. Non piace invece la scatola dei fusibili, posizionata alla sinistra del piantone, scomoda da aprire per numero e posizione delle viti di fissaggio.



TESTI



Look e funzionalità

La sezione in cui eccelle la mano di Steeve Bernaud Heyd, padre del T-Rex è sicuramente la cabina che nella sua architettura racchiude un'idea tanto semplice quanto efficace. La cellula è composta da una struttura a vista su cui vengono applicati dei pannelli in Polimetilacrilato tinti nella massa, che aiutano nel risparmio in tara. Pur essendo un veicolo votato al lavoro duro il T-Rex si fa apprezzare per l'appeal estetico riuscitissimo. Il look è da veicolo "corazzato", quasi militare grazie alla calandra pronunciata stile "Hummer" e ai gruppi ottici divisi in due elementi. Il tutto è sostenuto dal paraurti anteriore in tubolare su cui compare inciso il marchio Bremach e il logo (riproduce il caccia invisibile F117 Stealth) con integrati i fendinebbia, se opzionati a 300 euro. A seguire i parafranghi che spariscono dietro al paraurti e che delineano la posizione dei gradini di risalita, in posizione molto arretrata rispetto alle portiere e quindi scomodi, soprattutto durante la discesa dall'abitacolo. Dietro a quello di destra il guscio che una volta rimosso rende totalmente accessibile alla manutenzione la batteria da 100 Ampere. Subito dietro il serbatoio in alluminio dalla capienza di soli 70 litri (che con 700 € può raddoppiare in capienza). Nel retrocabina o sotto il telaio manca l'ingombro della gomma di scorta che è stata ancorata all'interno del cassone e che potrebbe risultare scomoda nelle operazioni di carico o danneggiarsi a contatto di materiali acuminati o corrosivi. Cabina e cassone vengono appoggiati sul telaio di tipo portante. È realizzato da due longheroni longitudinali collegati da traverse saldate che creano una struttura compatta e molto robusta che riesce a sopportare senza affanni carichi da 3.600 chilogrammi sullo sconnesso. La sezione del longherone centrale è composta da un profilo chiuso a sezione circolare e da uno a C saldato in senso longitudinale con spessore di 5 millimetri. Il suo andamento non è del tutto lineare ma piega leggermente in avanti in modo che di riflesso si guadagnino centimetri preziosi nel vano motore. Il "trucco" è necessario per poter contenere le ampie masse radianti altrimenti difficilmente alloggiabili visto l'andamento spiovente pronunciato del cofano motore.

La matita dei progettisti di Castenedolo non ha risparmiato i ponti. Quello anteriore è in posizione avanzata tra il motore e il cambio ed entrambi presentano la corda delle balestre (a quattro fogli) allungata in modo da smorzare le vibrazioni quando il veicolo è in marcia, soprattutto se scarico.



DIMMI CHE CABINA VUOI

Una gabbia con la fusione di un rollbar che traccia le linee guida del veicolo delineandone il profilo. È questa in sintesi l'idea tanto semplice quanto geniale che assicura resistenza alle torsioni e permette al cliente di ritagliarsi in maniera sartoriale il T-Rex che me-

glio si adatta ad ogni allestimento. Con lunghezza carrozzabile che, in funzione del passo, varia tra 2.800 e 4.180 millimetri, il T-Rex passa dalla cabina singola (disponibile anche in versione spider) a quella doppia a sei posti, semplicemente aggiungendo un

modulo alla struttura base, senza che vi sia una diminuzione della resistenza. Merito dell'elemento base della struttura composto da un tubo di diametro 100 millimetri elaborato all'interno di uno specifico treno a rulli.





IDEA BRESCIANA, CUORE TORINESE

Più votate alla tradizione le scelte in meccanica. Per la cavalleria la Bremach si affida a Fiat Powertrain.

Gli ingegneri bresciani si sono indirizzati sul quattro cilindri 16 valvole F1A da 2,3 litri da 86 chilowatt a 3.900 giri al minuto, rubato al Daily. Con 4.000 euro, si può optare per l'F1C che di chilowatt ne eroga 104 a 3.900 giri e 350 Newtonmetro di coppia. Solo in questo caso è di serie il filtro antiparticolato. A dialogare col motore Fpt il cambio manuale meccanico a 6 rapporti della Zf SF 300. Per chi vuole dimenticarsi di leva e frizione è disponibile l'automatico Allison 1000SP con un sovrapprezzo di 4.000 euro.



I numeri del Bremach

Motore

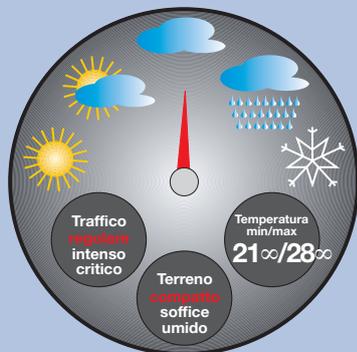
| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Marca e modello | Fpt F1A |
| Architettura | 4 cilindri in linea |
| Alesaggio x corsa (mm) | 88 x 94 |
| Cilindrata (cc) | 2.286 |
| Rapporto di compressione | 17,5:1 |
| Distribuzione | albero a camme |
| Valvole per cilindro | 4 |
| Aspirazione | |
| (turbo/intercooler) | wastegate/sì |
| Sistema d'iniezione | common rail |
| Pressione d'iniezione (bar) | 1.400 |
| Peso a secco (kg) | 210 |
| Capacità coppa dell'olio (lt) | 5,5 |
| Potenza (kW/Cv/giri) | 85(116)/3.900 |
| Potenza specifica (kW/Cv/lt) | 36,9(50,4) |
| Coppia (Nm/giri) | 270/1.800 |
| Coppia specifica (Nm/lt) | 117,3 |
| Riserva di coppia (%) | 30 |
| Consumo specifico | |
| (g/kW-h @ giri) | 205 g/kW-h |
| Inquinanti | |
| (omologazione/sistema) | Euro 4/Egr |

Trasmissione

Sul veicolo in prova è montato il cambio Zf S-300. Una scatola manuale a 6 marce sincronizzate avanti e una retromarcia. Frizione monodisco a secco da 11 pollici. Il rapporto al ponte è di 4,5.

| Marcia | Rapporto |
|----------------|----------|
| 1 ^a | 1:1,62 |
| 2 ^a | 1:3,94 |
| 3 ^a | 1:2,55 |
| 4 ^a | 1:1,77 |
| 5 ^a | 1:1,29 |
| 6 ^a | 1:1 |
| Retro | 1:6,05 |

Meteo & traffico



N.b.: tutte le prove di Costruzioni e Vie&Trasporti sono eseguite nel pieno rispetto del Codice della Strada. Essendo test d'uso, che simulano una normale giornata di lavoro, sono anch'essi soggetti a fattori contingenti, quali le condizioni meteorologiche e la situazione del traffico. Ovviamente imprevedibili.

Design

Steve Bernaud Heyd della Bremach ha concepito il progetto del T-Rex.



Sospensioni

Assali rigidi con sospensioni a balestra paraboliche di lunghezza 1.250 mm, ammortizzatori telescopici a doppio effetto e barre stabilizzatrici anteriori e posteriori di serie.

Freni

Doppio circuito indipendente con freni a disco sulle quattro ruote e dischi auto ventilanti sulle anteriori della Brembo. Sull'anteriore i dischi misurano 290 mm in diametro e 26 mm in spessore. Sul posteriore 306 mm di diametro e 22 mm rispettivamente. L'ABS è di serie ed è stato progettato con Bosch in modo da dialogare costantemente con un sensore di decelerazione longitudinale finemente tarato sulle condizioni di fuoristrada.

Elettronica

Impianto a 12V predisposto per doppio accumulatore e presa eptapolare per rimorchio, alternatore da 140 A e batteria da 100 Ah. Due i connettori in cabina.

Pneumatici

Su anteriore e posteriore i Goodyear 245/70 su cechi da 17,5 pollici con canale da 6. A richiesta i tassellati fuoristrada Michelin XZL 255/100 R16.

Masse (kg)

| | |
|---------------------------|-----------|
| Tara | 2.360 (*) |
| Tara su assi anteriori | 1.490 (*) |
| Tara su tandem posteriore | 870 (*) |
| Portata sul telaio | 3.640 |
| Peso totale a terra | 6.000 |

(*) Con olio, ruota di scorta e conducente a bordo.



Ingombri dichiarati (mm)

| | | | |
|---------------------------|-------|-----------------------------|-----------|
| Lunghezza | 4.890 | Larghezza piano di carico | 2.050 |
| Larghezza | 1.700 | Larghezza tra passaruota | - |
| Altezza massima da terra | 2.400 | Altezza sponde | 400 |
| Altezza minima da terra | 220 | Altezza soglia carico post. | 990 |
| Passo | 3.100 | | |
| Sbalzo anteriore | 800 | Varie | |
| Sbalzo posteriore | 990 | Angolo di attacco | gradi 40 |
| Carreggiata anteriore | 1.440 | Angolo di dosso | gradi 152 |
| Carreggiata posteriore | 1.450 | Angolo di uscita | gradi 30 |
| Diametro di volta | - | Guado | mm 900 |
| Lunghezza piano di carico | 3.620 | Pendenza superabile | % 45 |

Le misure rilevate

Cabina (mm)

| | |
|-----------------------------|-------------|
| Lunghezza (utile/max) | 620/1.160 |
| Larghezza (utile/max) | 1.470/1630 |
| Altezza interna (utile/max) | 1.350/1.370 |
| Larghezza porta (utile/max) | 650/1.000 |
| Altezza porta (utile/max) | 1.240/1.250 |
| Diametro volante | 410 |
| Altezza da terra | 220 |

Vano di carico (mm)

| | |
|----------------------------------|-------|
| Lunghezza | 3.040 |
| Larghezza | 1.740 |
| Larghezza tra passaruota | - |
| Altezza sponde | 400 |
| Altezza soglia carico posteriore | 990 |
| Larghezza apertura posteriore | 1.690 |