



T - R e x

| | |
|-----------|---------------------------------------|
| 01 | Indice |
| 03 | BREMACH nel mondo |
| 05 | La storia di BREMACH |
| 07 | La nascita del T-REX |
| 09 | Dal prototipo virtuale a quello reale |
| 11 | Motor Show |
| 13 | Concepita per resistere |
| 15 | Adaptative Modulare Space Frame |
| 17 | Iron made |
| 19 | The cockpit |
| 20 | Production department |
| 23 | Testing |
| 24 | Inside technology |
| 28 | Personalizzazione |
| 29 | Allestimenti |
| 30 | Defence applications |
| 32 | Dimensioni e pesi |



BREMACH NEL MONDO

A livello mondiale nel campo dei 4x4 porta attrezzi professionali leggeri è difficile trovare un'alternativa.

Per questo motivo **BREMACH**, attraverso strategiche alleanze e joint venture, è riuscita ad allargare il proprio business su 3 continenti (Europa, Africa, America Latina) e più di 30 paesi nel mondo.

La caratteristica versatilità, apprezzata da più di 50 anni in ambito Italiano, è ora la chiave del successo che permette l'accesso a quasi tutti i settori di business: dalla perforazione e assistenza ai siti petroliferi in ambiti proibitivi sino al tempo libero, passando per i settori standard quali antincendio, viabilità invernale, protezione civile.

Un rinnovato e giovane management è al lavoro tutti i giorni per raggiungere tali ambiziosi obiettivi.



Ing. Angelo ADRIANO

Head of
International
Operations

"Non è facile internazionalizzare una piccola media azienda con una radicata cultura industriale italiana. Per farlo servono grande apertura mentale e pragmatismo. BREMACH è entrambe le cose."

Nato a Brescia nel 1978, una volta laureato in Ingegneria Meccanica entra in **BREMACH** nel 2006 dopo alcune esperienze in campo engineering.

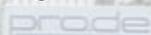
Di carattere eclettico e poliedrico coordina un solido team di collaboratori, operando trasversalmente all'interno del mondo **BREMACH** su diverse aree di competenze: dal marketing allo sviluppo di progetti internazionali.



A v e r y s p e c i a l v e h i c l e f o r v e r y s p e c i a l p e o p l e



LA STORIA DI BREMACH



BREMACH nasce alla fine degli anni '50 come officina meccanica a Varese, nel nord Italia.

Da uno studio dell'Aeronautica Macchi, azienda sino ad allora votata al mercato militare, nasce un progetto per un motocarro, a tre ruote, destinato al trasporto a breve raggio e dalle caratteristiche di economia di esercizio e assoluta affidabilità.

Negli anni '70 **BREMACH** ha sviluppato veicoli a 4 ruote motrici. "Ho rilevato **BREMACH** nel 2000 salvandola dall'estinzione perché volevo dare un'integrazione di prodotto al mio storico core business sull'ingegneria nel settore automotive". **BREMACH** confluisce nella **PRO.DE** nel 2005.

Nata nel 1963, la **DARMAK** (fondendosi con **SIPEC** e **VE&D**) è uno dei più importanti centri indipendenti di sviluppo di veicoli in Italia. Con sede a Torino e Brescia, offre un servizio completo dall'ingegneria di prodotto alla validazione dello stesso nell'ambito del motore, delle trasmissioni, dello chassis e del SIEE, utilizzando i sistemi più avanzati CAD e CAE.

DARMAK confluisce nella **PRO.DE** nel 2005.



Ing. Giovanni Salvi
Presidente



Avevo un sogno, creare in Italia una azienda che avesse le competenze della Steyr-Puch.

Con una serie di aggregazioni sono riuscito a coagulare nella **PRO.DE** l'ingegneria e la tecnologia per produrre veicoli 4WD.

L'imperativo che ha segnato il lavoro di questi anni è stato ispirato dall'esclamazione di Annibale davanti all'impossibilità di attraversare le alpi con gli elefanti

"noi troveremo una strada o ne costruiremo una nuova"

"Ho rilevato la **VALSELLA MECCANOTECNICA** nel 1999 per dare un sito produttivo al core business del gruppo". **VALSELLA** confluisce nella **PRO.DE** nel 2005.



1956



motocarro

1960



GR

1970



NGR

1980



BRIO

1990



JOB X 4

2000



JOB X 2

2005



JOB

2010



T-REX





LA NASCITA DEL T-REX



La prima sfida del **T-REX**?
Tre posti comodi e tutto
l'equipaggiamento di
un veicolo di 2.10 m... in
soltanto 1.70 m di larghezza.

"Era facile come far stare 3
litri d'acqua in una bottiglia
da 2 litri!"

Per arrivarci, il nostro team
ha dovuto perfezionare ogni
millimetro della forma del
veicolo!



"Il progetto **T-REX** mi è subito piaciuto, perché ho avuto la possibilità di partire da una pagina bianca".

La prima modifica effettuata è stata l'avanzamento del ponte anteriore, fino al limite possibile, in modo da ridurne lo sbalzo anteriore, ed aumentare l'angolo d'attacco. Due punti molto importanti quando si tratta di fuoristrada ad uso estremo, specialmente in funzione degli attrezzi montati sulla parte anteriore del veicolo (Lama neve, Spazzatrice, etc. etc.)



Steeve BERNAUD-HEYD creatore del T-REX

"Ho creato il
T-REX come un
veicolo sportivo,
grintoso,
slanciato e
con un design
potentissimo."



Nato in Francia
nel 1972, Steeve ha iniziato la sua carriera di Car
Designer nel '92 alla BUGATTI dove ha lavorato
sulla EB110, EB112 e sulla Lotus Elise.

Ha anche realizzato numerosi prototipi di veicoli
prestigiosi come Ferrari (225S, 500 TRC), Bucciati,
Hispano-Suiza, Maserati.

Nel '96 è entrato a far parte del gruppo **PRO.DE**
come "head of design" dove gli è stato affidato
lo sviluppo di diversi veicoli: Iveco Daily Combi,
ASTRA, FIAT Ducato.

Inoltre ha lavorato sull'ideazione di nuovi
veicoli come Head of Design della carrozzeria
TOURING SUPERLEGGERA (Maserati, Alfa-
Romeo, Lancia, BMW).

Dal 2005, ha gestito il progetto "**T-REX**".

Il **T-REX** è un veicolo diverso. Si capisce subito dalla
sua struttura space-frame a vista. È il primo veicolo
industriale ad avere lo scheletro esterno!
I pannelli (tetto, cofano, fianchetti) non hanno
nessuna funzione strutturale, ma solamente di estetica.
Per l'interno, Steeve BERNAUD-HEYD ha tratto
ispirazione dagli aerei da combattimento, realizzando
un vero "COCKPIT". Infatti, il cruscotto è realizzato
con pannelli in acciaio inox su cui vengono installati i
diversi comandi.
L'ergonomia e la visibilità sono stati ottimizzati per
arrivare ad avere comandi intuitivi.



DAL PROTOTIPO VIRTUALE



Sin dai primi bozzetti, il **T-REX** è stato integralmente concepito al computer. Prosegue Steeve: "Grazie ai sistemi di virtuale engineering, siamo stati in grado, fin dall'inizio del progetto, di tenere d'occhio tutti i diversi aspetti del veicolo e mantenere le caratteristiche: verifica di visibilità, di ergonomia, degli impianti meccanici, la manutenzione e ovviamente la resistenza della struttura. Uno studio particolare è stato realizzato per migliorare i flussi aerodinamici e ridurne i consumi."

A QUELLO REALE

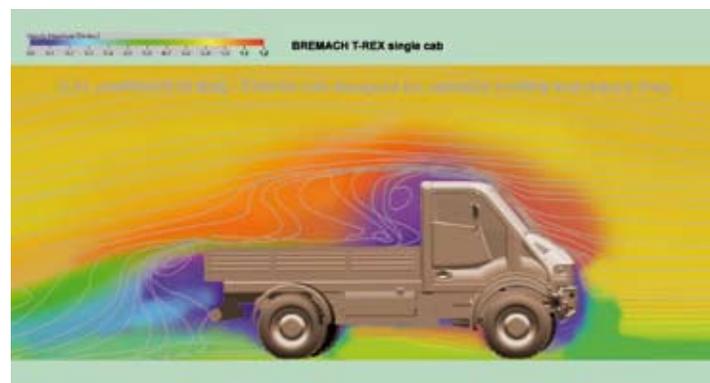


BREMACH ha realizzato una serie di modelli e prototipi al fine di verificare la validità del concept virtuale. Questo primo prototipo era infatti un modello statico, per lo studio di layout motore, ergonomia e vivibilità. Poi sono stati realizzati una serie di prototipi funzionanti, su cui sono stati provati diversi tipi di sospensioni, motori, tasselli etc.

INTERIOR



DRAG



EXTERIOR



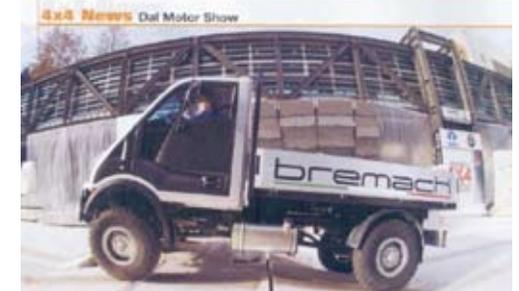




Nel dicembre 2007 è stato presentato in anteprima Mondiale il prototipo T-REX al MOTORSHOW di Bologna. Il veicolo presentato era realizzato con una carrozzeria e una struttura provvisori su telaio e meccanica definitivi.

2007 MOTOR SHOW

Bologna 7-16 Dicembre



4x4 News Dal Motor Show

Bremach T-Rex Concept

Trasformista inarrestabile

Per trasformarsi in un veicolo inarrestabile di presenza senza precedenti, Bremach ha ideato un prototipo unico e irripetibile. Questo "trasformista" sarà ideato e studiato da un consorzio di esperti. Tutte le configurazioni dovranno essere...

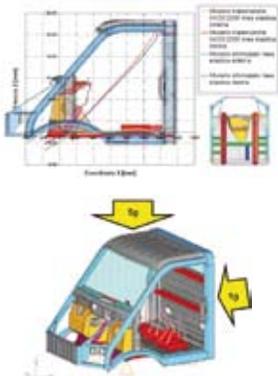
Nel futuro della ricerca di un veicolo da poliglotta del Motor Show, anche perché il design è il cuore di un progetto. L'ultimo nato della Bremach è un prototipo unico e irripetibile. Questo "trasformista" sarà ideato e studiato da un consorzio di esperti. Tutte le configurazioni dovranno essere...

... più vicini al cliente per i veicoli...
... in grado di essere in grado di...
... il primo esempio di veicolo a...
... nel mondo con un peso di...
... motore 2.0 di 80 CV...
... 1.8 di 70 CV...
... 2.0 di 100 CV...





Lo scheletro della cabina è un'inedita struttura. La prima al mondo in "adaptive space frame".

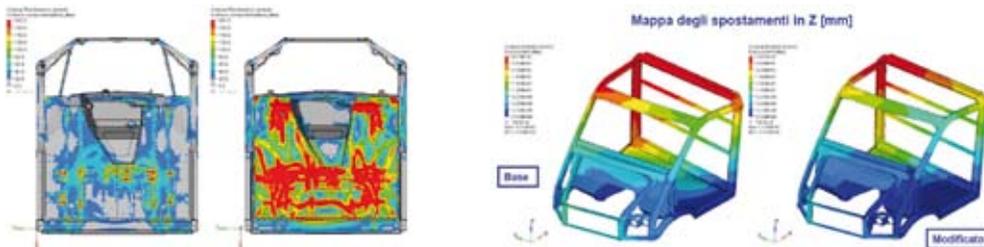


CONCEPITA PER RESISTERE A 6 G



Una struttura convenzionale è prevista per resistere a 2 G. Per alcune applicazioni estreme, i nostri concorrenti riescono a raggiungere i 3 G. La cabina **BREMACH** è stata progettata per resistere ad oltre 5 G. Non dà soltanto l'impressione di essere il veicolo più resistente mai costruito dall'uomo, lo è veramente! Il segreto di **BREMACH**, è la sua inedita struttura tubolare. Il tubo è l'elemento più resistente in meccanica. Infatti, il roll-bar laterale è costruito a partire da un tubo che viene modellato e calandrato attraverso diverse dime d'acciaio che gli fanno ottenere la straordinaria resistenza tubolare.

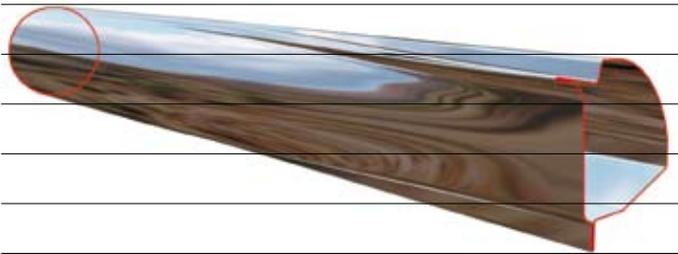
VERTICAL
DECELERATION = 5G
LATERAL = 1G
TWIST = 0.7 G
= 220 NM



A destra, un pavimento convenzionale. A sinistra, il pavimento rinforzato in acciaio ad alta resistenza **BREMACH**, capace di sopportare 5+1 G!



ADAPTATIVE MODULARE SPACE FRAME



Il cuore del **T-REX** è una struttura davvero innovativa. Si tratta di un profilo tubolare elaborato in 2D e successivamente in 3D, per ottenere una struttura di una solidità mai raggiunta. Appositamente realizzato per **BREMACH**, questo concetto innovativo è utilizzato ad oggi solo nell'ambito aerospaziale oltre che su elicotteri ed aeroplani. Molto più resistente di un semplice estruso, la struttura modulare del **T-REX** viene realizzata partendo da un tubo di diametro 100mm elaborato all'interno di uno specifico treno a rulli. Il vantaggio si trova nell'impareggiabile resistenza. Infatti, grazie a questo concetto, le alette risultano continue e saldate l'una con l'altra, impedendo fessure e deformazioni, anche in caso di sollecitazioni estreme.



Il roll-bar viene poi modellato in 3 dimensioni grazie all'utilizzo di una piega tubi specifica.





IRON MADE

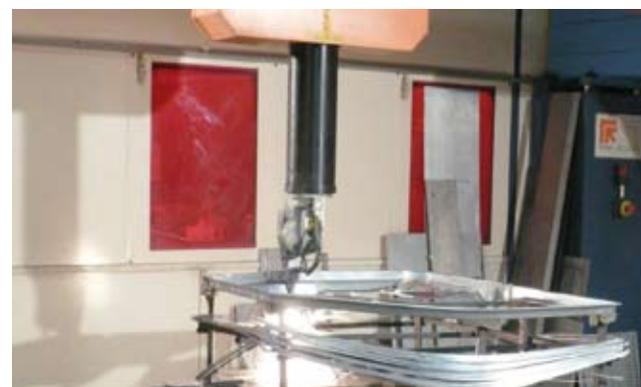
La cabina del T-REX è interamente in acciaio.

Le fiancate e il roll-bar posteriore sono realizzati in "adaptive modular space frame" (vedere pagina precedente). La parete anteriore, posteriore e il pavimento sono realizzati in acciaio stampato, mentre i rinforzi sotto cabina e posteriore sono in acciaio ad alta resistenza.

Le porte sono realizzate integralmente in acciaio, sia per la pelle, che per l'ossatura ed i rinforzi interni. La maniglia interna è invece in alluminio.



Il montaggio della cabina viene realizzato in un'officina specializzata per garantire la massima qualità dell'assemblaggio della struttura.





THE COCKPIT





- ① Porta oggetto
- ② Radio
- ③ Bocchette aria
- ④ Conta giri
- ⑤ Spie controllo
- ⑥ Conta chilometri
- ⑦ Comandi alza cristalli
- ⑧ Cruise control
- ⑨ Leva cambio
- ⑩ Tasca porta bottiglie
- ⑪ Comandi trasmissione
- ⑫ Spie trasmissioni e opt
- ⑬ Porta oggetti
- ⑭ Cronotachigrafo
- ⑮ Plafoniera
- ⑯ Targhetta
- ⑰ Pannello controllo climatizzatore
- ⑱ Comandi alza cristalli
- ⑲ Vano porta guanti
- ⑳ Comandi speciali opt
- ㉑ Tasca porta documenti
- ㉒ Tasche porta bottiglie

PRODUCTION DEPARTMENT



Una cura assoluta in ogni dettaglio

Sono veramente pochi ad oggi i veicoli che si possono vantare di essere ancora integralmente costruiti a mano.

BREMACH fa parte di questa tipologia di eccezioni, insieme ad altri "dinosauri" come Bentley e Aston-martin.

Alla **BREMACH** siamo lieti di offrirvi il meglio, sia per gli interni, con i pannelli in acciaio inox, sia per i dettagli esterni.

Mai un veicolo industriale è stato realizzato con tanta attenzione. Non è un veicolo come gli altri, perché ogni **T-REX** è UNICO!



One of the few HAND MADE VEHICLE



Ing. Marco SALVI,
Production Manager

Nato nel 1981 a Brescia, Marco si è laureato in Ingegneria Gestionale. Dopo un'esperienza in Inghilterra dove ha lavorato per la Bentley, è ritornato a Brescia per gestire la produzione della **BREMACH**.

“Il punto di forza di **BREMACH**?

La flessibilità! Il veicolo è integralmente assemblato a mano, con esperti che conoscono perfettamente il mezzo. Insieme alle nostre potenzialità ingegneristiche, possiamo rispondere ad ogni richiesta dei nostri clienti. È un qualità rara nel campo della costruzione di veicoli!”

Ogni volta che un cliente ha una richiesta specifica coinvolgiamo il nostro team di ingegneri. Prima analizziamo la fattibilità, poi realizziamo proposte virtuali. Una volta realizzata l'aspettativa del cliente, il veicolo viene poi costruito sotto traccia, per dare una perfetta precisione al pezzo finito.







Denny MADAU
Prototyping
& Testing

“Il mio compito?
Guidare fino alla
distruzione!”

Nato nel '75 a
Brescia, Denny ha

lavorato più di 22 anni come meccanico di
veicoli industriali e di movimento terra.

Appassionato di preparazione di veicoli 4X4
da gara e di guida sportiva, è diventato
capo officina e responsabile della
costruzione dei prototipi.

Ha realizzato numerosi corsi di guida 4X4
che oggi gli permettono di testare fino al
limite i mezzi.

Il tutto con l'obiettivo di rendere il **T-REX**
un mezzo assolutamente affidabile anche
negli usi estremi.

B R E M A C H O F F R O A D T E S T T R A C K



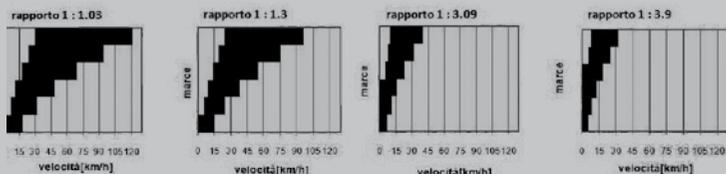
BREMACH T-REX INSIDE TECHNOLOGY

Cambio

Due cambi sono disponibili con comandi in plancia:

- ZF Manuale a 6 rapporti con overdrive
- Automatico Allison assicura il giusto rapporto per i terreni ostili in cui il veicolo opera grazie al convertitore di coppia ad olio.

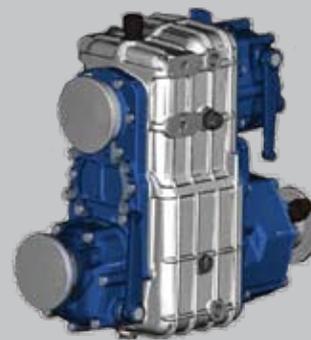
I collegamenti al riduttore offrono all'utilizzatore una vasta scelta di 24 rapporti:



Riduttore

Progettato e costruito da BREMACH, il riduttore permette di aumentare la coppia delle ruote per la massima efficienza.

Il pilota può scegliere di serie fra mezze marce e marce ridotte. Ha, inoltre, un'ampia gamma di velocità, tutte ad inserimento elettronico.



Motore

4 cilindri 16 valvole turbodiesel common rail multi jet. Dal F1A di 2,3 litri, 116 cavalli, al F1C di 3 litri 16 valvole, 176 cavalli, la motorizzazione del **T-REX** è sempre all'avanguardia della tecnologia.



FPT

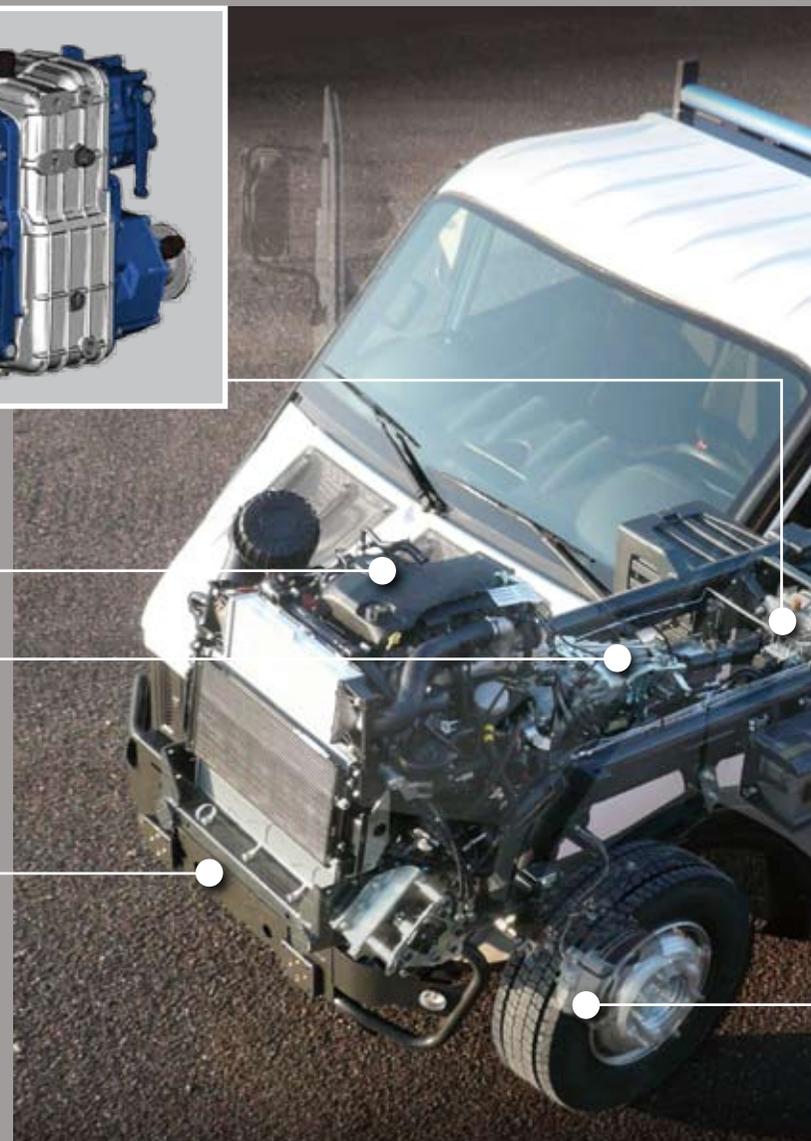
BREMACH ha scelto FPT (Iveco) per motorizzare i suoi veicoli. Concepiti con l'aiuto di DARMAC, i motori FPT sono ad oggi tra i più affidabili e moderni del mercato.



PTO

Possono essere montati vari tipi di prese di forza per il prelievo del moto, in funzione del tipo di impiego e delle prestazioni richieste fino a una potenza di 55 Kw

- dal cambio
- dal riduttore ripartitore
- dalla parte anteriore del motore
- dalla parte posteriore del veicolo.





Telaio

Estremamente rigido con la sua caratteristica sezione tubolare possiede un contro telaio saldato, integralmente studiato, sviluppato e costruito da **BREMACH** per usi estremi.



Serbatoio

In acciaio inox con capacità di 70 litri. È disponibile, come optional, anche il serbatoio con capacità di 140 litri.

Assali

Di tipo rigido, con sospensioni a balestra ed ammortizzatori telescopici a doppio effetto per la massima stabilità anche in situazioni estreme, grazie al sovradimensionamento della barra stabilizzatrice. Gli assali sono interamente progettati, costruiti e sviluppati da **BREMACH**.



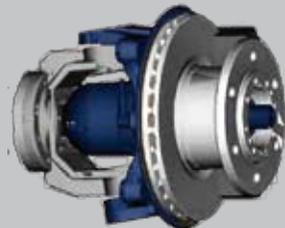
Pneumatici

Sono disponibili diverse tipologie di pneumatici adatte ad ogni uso: da Michelin XZL per usi off-road Estremi, a quelle Specifiche per La sabbia, la strada, oppure percorso misto.



Freni

Prodotti da Brembo, a doppio circuito idraulico indipendente. 4 freni a disco, auto ventilati su anteriore, con ABS disinseribile, e sensore di decelerazione longitudinale



Ing. Davide FERRARIO
Engineering director

"La progettazione coniuga i sogni con la realtà, rispondendo con le idee ad ogni avventura del veicolo, presente e futura. In **BREMACH** ho lo stimolo ulteriore di coordinare le idee di tutti per un prodotto armonico sempre tecnologicamente all'avanguardia."

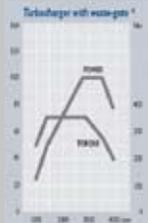
Nato a Brescia nel 1978, ancor prima della Laurea in Ingegneria Meccanica ha iniziato la carriera professionale come Project Leader nell'ambito della progettazione automotive su veicoli commerciali Iveco. Dopo una breve esperienza come Plant Engineer per esplorare le tematiche relative alla produzione, è approdato in Darmak come Program Manager coordinando progetti per clienti quali Iveco, Fiat, Piaggio, Carraro, Lamborghini.

Dal 2008 ricopre il ruolo di Engineering Director in **BREMACH**.

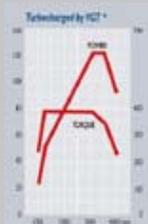
**IVECO
F1A 2.31 - 116 cv**



**IVECO
F1C 3.01 - 146 cv**



**IVECO
F1C 3.01 - 176 cv**



COCKPIT 2 posti



SINGOLA 3 posti



DOPPIA 6 posti



CABINA

MOTORE

CAMBIO



ZF
Manuale 6 marce



ALLISON
Automatico 5 marce



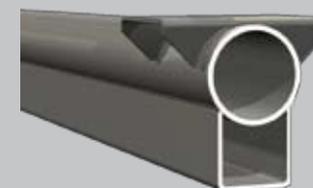
TELAIO

PORTATA TOTALE A TERRA

RUOTE

T-REX CONFIGURATOR

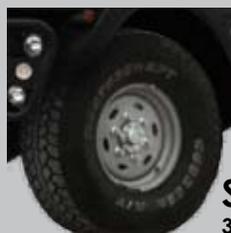
3.5 T telaio 3.0 mm



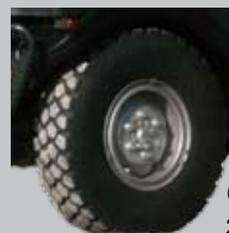
6.0 T telaio 5.0 mm



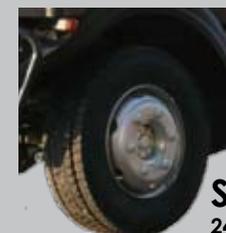
STRADALE
225/75R17.5 3.5 T



SPECIAL
315/80R16 3.5 T



OFF ROAD
255/100R16 3.5 T - 6.0 T



STRADALE
245/70R17.5 6.0 T





ALLESTIMENTI

BREMACH propone una vasta gamma di allestimenti: dallo scudato guidabile, che i nostri clienti possono carrozzare in modo specifico, al veicolo completo di allestimento. Le competenze tecniche e la struttura **BREMACH** permettono inoltre di adattarsi a qualunque tipo di esigenza particolare.

AMBULANZA - SCARRABILE - ANTINCENDIO BIMODALE - BLINDATO - BOX CAMPER - CASSONE FISSO - CASSONE SCARRABILE - CESTELLO - CIPPATORE - CISTERNE - COMPATTATORE RIFIUTI - DECESPUGLIATORE - DIFESA - DOPPIA CABINA - GRU - PIATTAFORMA AEREA - PROTEZIONE CIVILE - RIBALTABILE - SPARGISALE - SPAZZANEVE - SPIDER - TRIVELLA

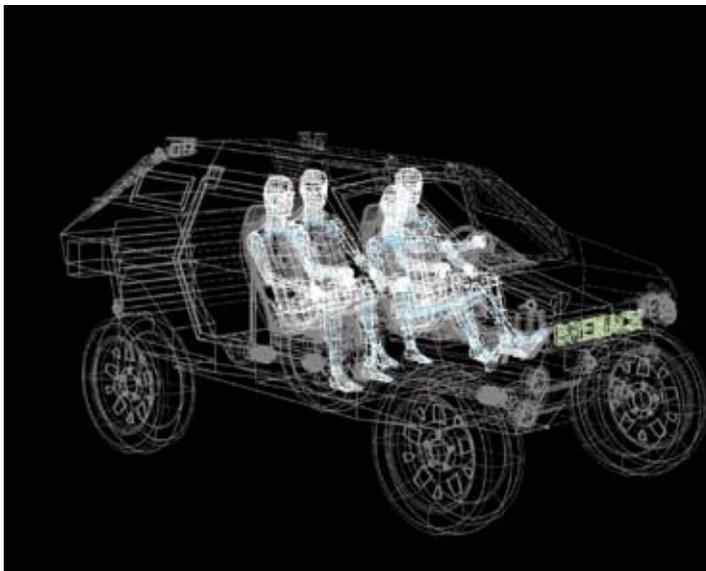




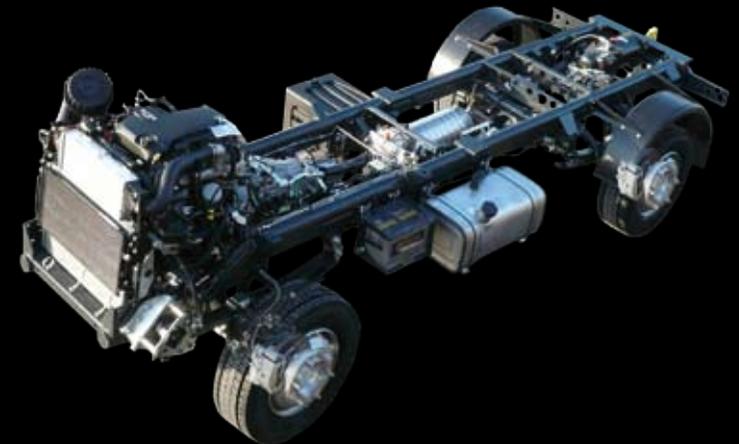
SOV (Special Operations Vehicle) by **KMW**

D E F E N C E

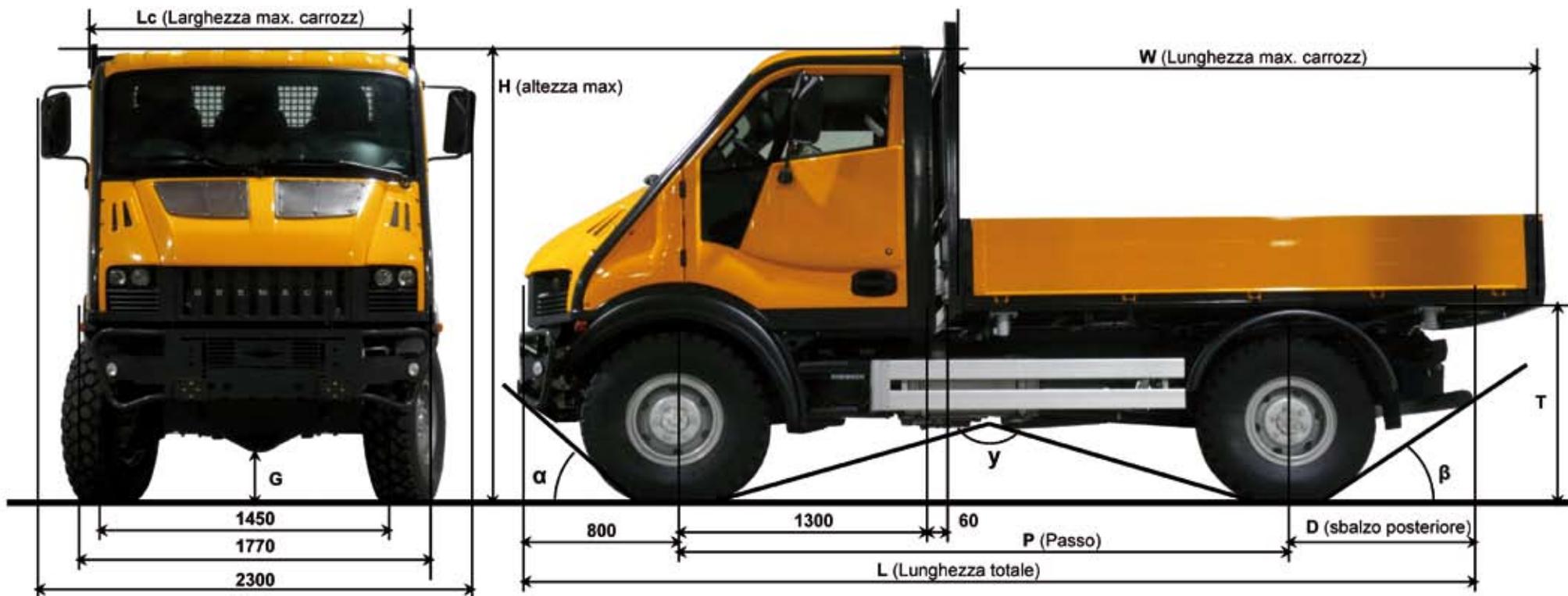
A P P L I C A T I O N S



Il telaio tubolare BREMACH è stato selezionato dai migliori costruttori di veicoli per la difesa come base per piattaforme militari. I veicoli sono stati sottoposti ad estenuanti test militari (virtuali e fisici) in Germania ed hanno ottenuto le certificazioni necessarie a questo utilizzo tramite KMW (Krauss Maffei Wegmann). Le dimensioni contenute (da jeep) e l'alta capacità di carico (da camion) hanno rivoluzionato il panorama di veicoli speciali impiegati nei nuovi scenari internazionali.







| | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|--------------------------------|---------------------------|------|---------------------|------|----------------------|------|---------------------|------|------|------|
| | Portata Totale a Terra | 3500 | 3500 | 3500 | 3500 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 |
| | Ruote/Gomme | stradale 225/75R17.5 | | off road 255/100R16 | | stradale 245/70R17.5 | | off road 255/100R16 | | | |
| DIMENSIONI (mm) | Passo | 2600 | 3100 | 2600 | 3100 | 2600 | 3100 | 3450 | 2600 | 3100 | 3450 |
| | L Lunghezza max | 4380 | 4880 | 4380 | 4880 | 4380 | 4880 | 5230 | 4380 | 4880 | 5230 |
| | H Altezza cabina (a vuoto) | 2430 | 2425 | 2495 | 2490 | 2445 | 2435 | 2430 | 2505 | 2500 | 2495 |
| | Ca Carreggiata anteriore | 1440 | 1440 | 1465 | 1465 | 1440 | 1440 | 1440 | 1465 | 1465 | 1465 |
| | Cp Carreggiata posteriore | 1455 | 1455 | 1485 | 1485 | 1455 | 1455 | 1455 | 1485 | 1485 | 1485 |
| | T Altezza telaio (a vuoto) | 915 | 910 | 980 | 975 | 955 | 950 | 948 | 1015 | 1010 | 1008 |
| | D Sbalzo posteriore autotelaio | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 |
| | W Lunghezza max. carrozzerie | 2620 | 3120 | 2620 | 3120 | 2620 | 3120 | 3470 | 2620 | 3120 | 3470 |
| | Lc* Larghezza max. carrozzerie | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 |
| | PESI (kg) | Massa max. asse anteriore | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 |
| Massa max. asse posteriore | | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 | 4450 | 4450 | 4450 | 4200 | 4200 | 4200 |
| Tara asse anteriore | | 1550 | 1572 | 1570 | 1592 | 1565 | 1587 | 1597 | 1585 | 1607 | 1617 |
| Tara asse posteriore | | 815 | 825 | 835 | 845 | 1010 | 1020 | 1025 | 1030 | 1040 | 1040 |
| Tara totale | | 2365 | 2397 | 2405 | 2437 | 2575 | 2607 | 2622 | 2615 | 2647 | 2657 |
| Portata utile | | 1135 | 1103 | 1095 | 1063 | 3425 | 3393 | 3378 | 3385 | 3353 | 3343 |

Autotelaio con motore F1A * OPT omologato: con specchi cat. Il app. e3 03*2115 est 01 (braccio largo) Wmin/max = 2050 mm

PRESTAZIONI SPECIFICHE

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|----------------------|-----------|---------------------|-----------|----------------------|-----------|-----------|---------------------|-----------|-----------|
| Portata Totale a Terra | 3500 | 3500 | 3500 | 3500 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 |
| Ruote/Gomme | stradale 225/75R17.5 | | off road 255/100R16 | | stradale 245/70R17.5 | | | off road 255/100R16 | | |
| Passo | 2600 | 3100 | 2600 | 3100 | 2600 | 3100 | 3450 | 2600 | 3100 | 3450 |
| Pendenza max. superabile | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| α Angolo di attacco anteriore | 45 | 45 | 48 | 48 | 45 | 45 | 45 | 48 | 48 | 48 |
| γ Angolo di dosso | 136 | 141 | 136 | 141 | 140 | 145 | 147 | 135 | 140 | 142 |
| β Angolo di uscita posteriore* | 28 / 37 | 28 / 37 | 33 / 43 | 33 / 43 | 29 / 38 | 29 / 38 | 29 / 38 | 34 / 44 | 34 / 44 | 34 / 44 |
| Altezza di guado limite | 750 | 750 | 800 | 800 | 750 | 750 | 750 | 800 | 800 | 800 |
| G Altezza ponte da terra** | 215 / 230 | 215 / 230 | 280 / 295 | 280 / 295 | 215 / 235 | 215 / 235 | 215 / 235 | 280 / 295 | 280 / 295 | 280 / 295 |

*on road / off road ** anteriore / posteriore

DIMENSIONI, PESI e SPECIFICHE

PRESTAZIONE FUORISTRADA

T-REX 6.0 T passo 2600

Angolo di dosso 135°

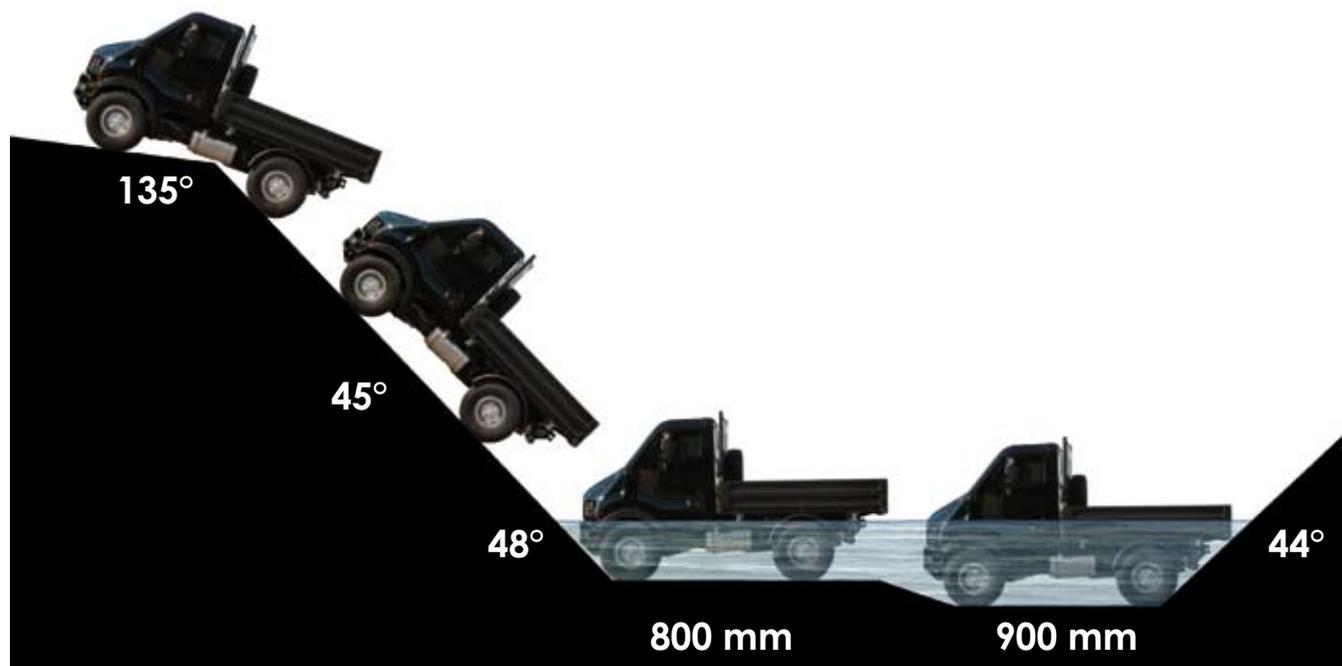
Pendenza massima superabile 45°

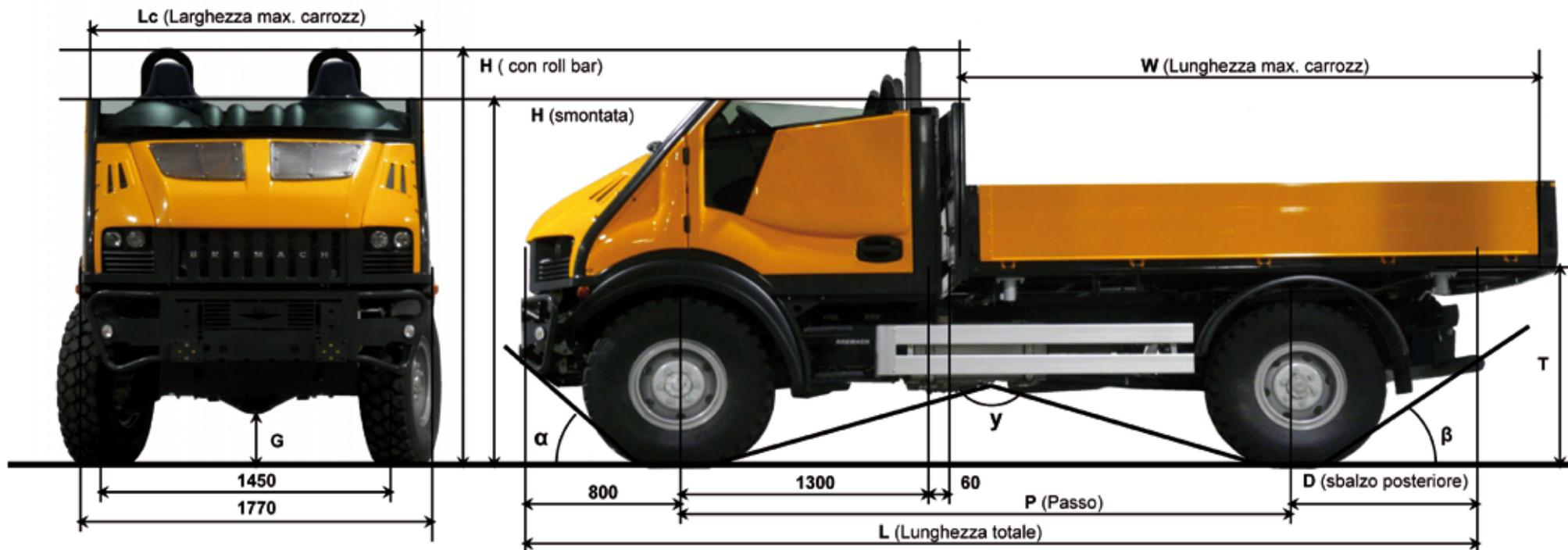
Angolo di attacco anteriore 48°

Angolo di attacco posteriore 44°

Altezza di guado 800 mm

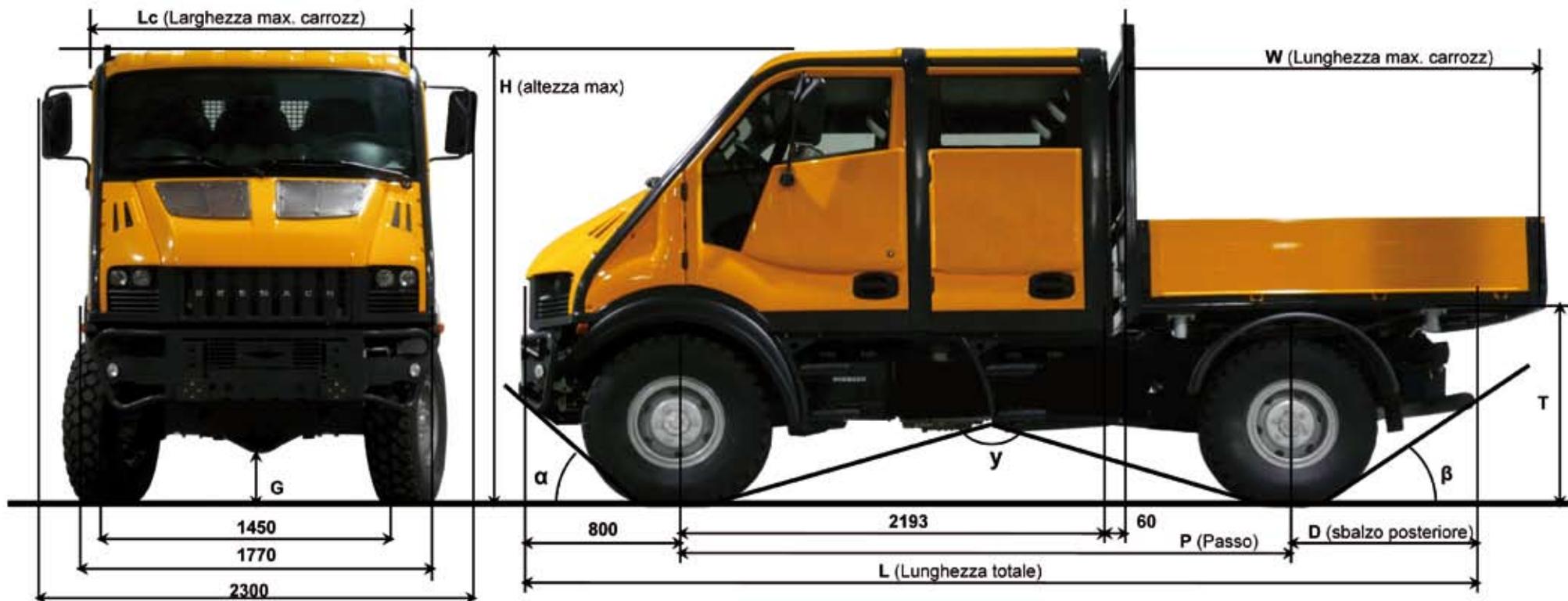
Altezza di guado con preparazione 900 mm





| | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--------------------------------|----------------------|------|---------------------|------|----------------------|------|---------------------|------|------|------|
| DIMENSIONI (mm) | Portata Totale a Terra | 3500 | 3500 | 3500 | 3500 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 |
| | Ruote/Gomme | stradale 225/75R17.5 | | off road 255/100R16 | | stradale 245/70R17.5 | | off road 255/100R16 | | | |
| | Passo | 2600 | 3100 | 2600 | 3100 | 2600 | 3100 | 3450 | 2600 | 3100 | 3450 |
| | L Lunghezza max | 4380 | 4880 | 4380 | 4880 | 4380 | 4880 | 5230 | 4380 | 4880 | 5230 |
| | H Altezza cabina con roll bar | 2250 | 2250 | 2300 | 2300 | 2250 | 2250 | 2250 | 2300 | 2300 | 2300 |
| | H Altezza cabina smontata | 1850 | 1850 | 1900 | 1900 | 1850 | 1850 | 1850 | 1900 | 1900 | 1900 |
| | Ca Carreggiata anteriore | 1440 | 1440 | 1465 | 1465 | 1440 | 1440 | 1440 | 1465 | 1465 | 1465 |
| | Cp Carreggiata posteriore | 1455 | 1455 | 1485 | 1485 | 1455 | 1455 | 1455 | 1485 | 1485 | 1485 |
| | T Altezza telaio (a vuoto) | 915 | 910 | 980 | 975 | 955 | 950 | 948 | 1015 | 1010 | 1008 |
| | D Sbalzo posteriore autotelaio | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 |
| PESI (kg) | W Lunghezza max. carrozzeria | 2620 | 3120 | 2620 | 3120 | 2620 | 3120 | 3470 | 2620 | 3120 | 3470 |
| | Lc* Larghezza max. carrozzeria | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 |
| | Massa max. asse anteriore | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 |
| | Massa max. asse posteriore | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 | 4450 | 4450 | 4450 | 4200 | 4200 | 4200 |
| | Tara asse anteriore | 1460 | 1482 | 1480 | 1502 | 1475 | 1497 | 1507 | 1495 | 1517 | 1527 |
| | Tara asse posteriore | 805 | 815 | 825 | 477 | 1000 | 1010 | 1015 | 1020 | 1030 | 1030 |
| | Tara totale | 2265 | 2297 | 2305 | 2337 | 2475 | 2507 | 2522 | 2515 | 2547 | 2557 |
| Portata utile | 1235 | 1203 | 1195 | 1163 | 3525 | 3493 | 3478 | 3485 | 3453 | 3443 | |

Autotelaio con motore F1a * OPT omologato: con specchi cat. II app. e3 03*2115 est 01 (braccio largo) Wmin/max = 2050 mm



BREMACH T-Rex Cabina doppia

4 porte
6 sedili singoli
Chiusura centralizzata

| | | | | | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|----------|----------|----------------------|------|---------------------|------|
| DIMENSIONI (mm) | Portata Totale a Terra | 3500 | 3500 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 |
| | Ruote/Gomme | stradale | off road | stradale 245/70R17.5 | | off road 255/100R16 | |
| | Passo | 3100 | 3100 | 3100 | 3450 | 3100 | 3450 |
| | L Lunghezza max. | 4880 | 4880 | 4880 | 5230 | 4880 | 5230 |
| | H Altezza cabina (a vuoto) | 2430 | 2500 | 2455 | 2445 | 2515 | 2510 |
| | Ca Carreggiata anteriore | 1440 | 1465 | 1440 | 1440 | 1465 | 1465 |
| | Cp Carreggiata posteriore | 1455 | 1485 | 1455 | 1455 | 1485 | 1485 |
| | T Altezza telaio (a vuoto) | 910 | 975 | 950 | 948 | 1010 | 1008 |
| | D Sbalzo posteriore autotelaio | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 | 980 |
| | W Lunghezza max. carrozzeria | 2227 | 2227 | 2227 | 2577 | 2227 | 2577 |
| Lc* Larghezza max. carrozzeria | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | |
| PESI (kg) | Massa max. asse anteriore | 2000 | 2000 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 |
| | Massa max. asse posteriore | 2500 | 2500 | 4450 | 4450 | 4200 | 4200 |
| | Tara asse anteriore | 1635 | 1655 | 1650 | 1700 | 1695 | 1715 |
| | Tara asse posteriore | 940 | 960 | 1135 | 1125 | 1155 | 1140 |
| | Tara totale | 2575 | 2615 | 2785 | 2820 | 2850 | 2855 |
| | Portate utile | 925 | 885 | 3215 | 3180 | 3150 | 3145 |

Autotelaio con motore F1A * OPT omologato: con specchi cat. II app. e3 03*2115 est 01 (braccio largo) Wmin/max = 2050 mm

B R E M A C H



Via Dritta - Località Fascia D'Oro
25014 Castenedolo - Brescia - ITALIA
Tel. + 39 03021371 - Fax +39 0302137280
www.bremach.it - info@bremach.it

Questa brochure è una pubblicazione di BREMACH. Tutte le illustrazioni e le specifiche del prodotto sono soggette a cambiamenti. BREMACH si riserva il diritto di apportare modifiche ai modelli descritti, in ogni momento senza obbligo di preavviso, ritenute necessarie al fine di migliorare il prodotto o per ragioni di design e/o marketing. Alcuni modelli ed equipaggiamenti potrebbero non essere disponibili o esserlo solo in tempi successivi all'introduzione sul mercato dei diversi modelli. Le illustrazioni comprendono anche equipaggiamenti speciali che non fanno parte di forniture di serie. L'organizzazione di BREMACH sarà lieta di fornire ulteriori dettagli ed aggiornamenti sui nostri prodotti e servizi.

W W W . B R E M A C H T R E X . C O M

Brochure ideata da Steeve Bernaud-Heyd