

BREMACH / NUOVE PROSPETTIVE DI SVILUPPO PER L'AZIENDA BRESCIANA

T-Rex è la nuova sfida

di Gianni Monaco

CASTENEDOLO - Da un motocarro a tre ruote, destinato al trasporto a breve raggio, a un mezzo da lavoro compatto, con una massa a pieno carico (Ptt) dai 35 ai 60 quintali, ricco di tecnologia all'avanguardia e dal design innovativo. Ne hanno fatta di strada alla Bremach, azienda nata nel 1956 come "Fratelli Brenna", un'officina meccanica per lavorazioni conto terzi. Siamo a Castenedolo, un comune della provincia di Brescia. I Cinquanta erano anni particolari, dove l'entusiasmo per un'economia in forte sviluppo consente di gettare le basi per progetti industriali di ampio respiro. In particolare la riconversione bellica di molte aziende favorisce la nascita di prodotti destinati al mercato civile potendo contare su progettisti, tecnici e strutture di grande rilievo. Così, 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 d'esercizio e assoluta affidabilità. L'Italia di quegli anni è un immenso cantiere: si sviluppano i grandi gruppi industriali e cresce, con la piccola imprenditorialità, l'ossatura economica del Paese.

NEGLI ANNI '60 IL PRIMO MOTOCARRO

Sul finire degli anni Sessanta, la "Fratelli Brenna" decide di acquistare il progetto motocarro Aermacchi e di svilupparne le potenzialità. Nasce così ufficialmente il motocarro "Bremach" un

prodotto sinonimo di un'azienda tenace, solida e concreta, proprio come il veicolo che porta il suo nome. Consolidato il mercato del motocarro e particolarmente attenta all'evoluzione del segmento del trasporto leggero, l'azienda avvia la progettazione e la sperimentazione di un autocarro con peso totale a terra di 3,5 t. Sin dai primi progetti si intuisce l'originalità del futuro autocarro Bremach, un vero strumento di lavoro, una base sulla quale destinare i più diversi allestimenti e trasformazioni. Il progetto viene poi ampliato fino ai 60 q per usi più gravosi. Alla fine degli anni Novanta, Bremach vede un cambio di proprietà che la porta a essere parte del gruppo Pro.De, con una solida tradizione di automotive engineering alle proprie spalle avviata col marchio Darmak. Da allora la penetrazione in Italia e, soprattutto, all'estero è stata costante e il successo ottenuto ha consentito di perfezionare ulteriormente un ottimo progetto di base, fino ad arrivare oggi all'attuale gamma Job Model Year 2006, con caratteristiche tecniche ed estetiche ancora migliorate. Intanto, da circa tre anni a questa parte l'azienda si è affacciata ai mercati esteri e, nel 2007, il cinquanta per cento del fatturato (quasi 16 milioni di euro) è stato conseguito all'estero. E i numeri danno ragione a tale strategia: +20 per cento l'incremento rispetto al fatturato del 2006. E quest'anno come andrà? "È cosa nota - ci ha risposto Angelo Adriano, responsabile Marketing della Bremach - che la congiuntura economica in questo momento è sfavorevole. Ma il nostro target è ripetere il medesimo incremento rispetto al 2007".

Ifas Trade, forte della sua appartenenza a Ifas Gruppo, colosso italiano del settore automotive, sta già lavorando all'ampliamento della storica rete distributiva Bremach, puntando su una copertura regionale in tutta la penisola entro la fine del 2008. "L'accordo tra Ifas Trade e Pro.De - ha commentato il presidente Nicola Loccisano - è frutto di un'attenta riflessione sulle potenzialità delle nostre due realtà imprenditoriali. Da parte nostra, noi metteremo a disposizione di Pro.De la nostra expertise nel settore della commercializzazione e la nostra conoscenza del mercato, da parte sua, Pro.De ci fornirà prodotti di elevati contenuti tecnologici e una gamma completamente rinnovata anche dal punto di vista del design. Sappiamo che la sfida è impegnativa, ma contiamo su queste solide basi per ottenere risultati positivi anche a breve termine".

Ma non è tutto. A pochi giorni dalla sigla dell'accordo tra Ifas Trade e Pro.De Group per la distribuzione in esclusiva in Italia dei veicoli industriali Bremach, le due aziende hanno presentato al mercato il nuovo mezzo da lavoro T-Rex, veicolo industriale 4x4 interamente progettato dall'azienda bresciana. Mezzo da lavoro compatto, con Ptt dai 35 ai 60 quintali, il nuovo T-Rex, è un mezzo ricco di tecnologia all'avanguardia e dal design innovativo che rappresenta una vera e propria evoluzione e rivoluzione rispetto alla gamma precedente di Bremach. "L'accordo con Ifas Trade - ha aggiunto Adriano - ci consente di dare maggiore visibilità a un prodotto che va valorizzato non solo nel nostro settore, ma in quei segmenti vicini al settore automotive, dall'antincendio

alla Protezione civile".

SI AMPLIA LA RETE DEI CONCESSIONARI

"Un mezzo così innovativo - ha precisato Loccisano - non solo nei contenuti ma anche nell'estetica, è per noi di Ifas Trade un'ottima spinta verso il raggiungimento degli obiettivi di distribuzione e di vendita che ci siamo prefissati". Per lanciare il T-Rex Ifas Trade sta contestualmente ampliando la rete dei concessionari Bremach con nuovi mandati al fine di giungere, entro fine anno, ad una copertura regionale su tutto il territorio nazionale. Quest'estate ne sono già stati consegnati una cinquantina e per l'anno in corso l'obiettivo è arrivare a quota 100.

"Per ora - ha spiegato il responsabile Marketing Adriano - viene commercializzato in Italia, Germania e Austria. Ma siamo in attesa di ottenere l'omologazione. Contiamo, nel 2009, di venderlo in Spagna, Francia e Portogallo, per poi arrivare gradualmente al resto dei mercati esteri. Il nostro target è arrivare a venderne, da qui al 2009, 300 unità sul solo mercato italiano. Siamo certi che il mercato sia pronto per accogliere un mezzo di lavoro con plast tecnologici di questo tipo, con una cabina dal design particolare ma anche con un corrispettivo pratico. Il veicolo è studiato e proposto per avere visibilità anche all'estero, mentre in Italia l'obiettivo è raggiungere, grazie all'accordo con Ifas Trade, le zone del sud Italia, ad esempio la Sicilia e la Sardegna, dove secondo noi c'è la necessità di un mezzo come il T-Rex, in particolare per i servizi antincendio".



*Destinato al trasporto a breve raggio, il T-Rex 4x4 è un mezzo da lavoro compatto, con massa a pieno carico dai 35 ai 60 quintali. Verrà commercializzato in esclusiva dalla **Ifas** Trade, grazie all'accordo stretto quest'estate. Obiettivo: raggiungere le aree finora "scoperte" per Bremach, in particolare il sud Italia, per utilizzi quali antincendio e Protezione civile. E piazzarne in Italia 300 unità da qui al 2009*



Tutti i segreti del Bremach T-Rex 4x4

Se sono rose fioriranno

CASTENEDOLO - Di tipo semiavanzato, la cabina del T-Rex 4x4 è realizzata con una struttura space-frame in lamiera di acciaio elettrozincato di elevata resistenza strutturale. Interamente trattata con cataforesi per una migliore protezione contro ruggine e fenomeni di corrosione, è ancorata al telaio attraverso tasselli elastici che "filtrano" le vibrazioni trasmesse dagli organi meccanici in movimento. Le porte, con ampie superfici vetrate, sono realizzate in acciaio elettrozincato di elevata resistenza strutturale e interamente trattate con cataforesi. In grado di ospitare tre persone con sedili singoli, la cabina è dotata di sedili regolabili molleggiati meccanicamente (a regolazione del peso), e di sedile centrale fisso con schienale abbattibile a uso tavolino, tutti i sedili sono dotati di appoggiatesta. Le cinture di sicurezza sono ancorate al pavimento della scocca e asservite da arrotrattori per il recupero in posizione di riposo.

La plancia, realizzata in materiale antiurto e antiriflesso, è dotata di ampia e completa strumentazione di bordo. L'impianto per la climatizzazione permette un ampio utilizzo sia della ventilazione e del riscaldamento che della climatizzazione, attraverso l'uso di ventilatore a 4 velocità. Sbrinatorio, ventilazione, riscaldamento centrale-frontale e piedi sono assicurati dalle diverse bocchette presenti sulla plancia stessa. La posizione pedaliera/volante/sedile guida permette la guidabilità di autisti di taglia dal 50 al 95 percentile (norme Ue). L'insonorizzazione della cabina per il comfort acustico interno è assicurata da pannelli fonoassorbenti e termoacustici, adeguatamente disposti sia all'interno cabina che nel vano fonoassorbenti. I vetri elettrici scendenti sulle porte, le serrature ad apertura elettrica, il volante di grande diametro con razze posizionate per la facile lettura della strumentazione di bordo e con impugnatura adeguata all'utilizzo del mezzo e la plafoniera con faretto spot per lettura completano la dotazione interna.

Due le motorizzazioni disponibili, entrambe Fiat Powertrain Technology ed Euro 4: 2.3 litri 4 cilindri in linea, 16 valvole Ciclo diesel 4 tempi ad iniezione diretta con waste gate Intercooler + Egr, gruppo iniezione di tipo Common Rail Unijet a iniezione di tipo common rail unijet di seconda generazione e gruppo raffreddamento ad acqua con ventola a innesto elettromagnetico, monoblocco in ghisa e testa cilindri in alluminio. Sviluppa una potenza di 116 cv a 3.900 rpm. L'altro motore è il 4 cilindri in linea, 16 valvole, ciclo diesel 4 tempi a iniezione diretta con waste gate Intercooler + Egr, dispositivo trappola particolato di serie (Fap), gruppo iniezione di tipo common rail unijet di seconda generazione, raffreddamento ad acqua con ventola ad innesto elettromagnetico, monoblocco in ghisa e testa cilindri in alluminio. Sviluppa una potenza di 146 cv a 3.900 rpm. I cambi (ZF S-300 o ZFS-380) sono a sei rapporti in abbinamento con il riduttore Bremach, che permette l'avanzamento su qualsiasi terreno. Robustezza e facilità d'inserimento sono garantiti dall'esperienza ZF.

A SUO AGIO NEI PICCOLI CANTIERI

Il nuovo mezzo di lavoro è destinato, nel prossimo futuro, a "mandare in pensione" quello che finora è stato il modello di punta della Bremach: Job, disponibile in versioni con cabina singola, doppia e versione furgone. "Al momento - ha detto Angelo Adriano - il T-Rex è disponibile solo con cabina singola. Quando saranno pronte le altre versioni a completamento della gamma, esso sostituirà il Job, del quale sono per ora disponibili le versioni furgone e a cabina doppia". Nella gamma troviamo Job X4, veicolo tipicamente da cantiere con trazione integrale permanente e riduttore/ripartitore (Bremach BK20) a 4 rapporti con terzo differenziale centrale, dotato di motore Euro 4 Iveco da 2.300 cc e 116 cv e di pneumatici adatti a lunghe percorrenze sia su strade asfaltate sia su sterrati.

Di dimensioni esterne estremamente ridotte (larghezza 1.700 mm), si distacca egregiamente nei piccoli cantieri dove vicoli e spazi ridotti non ne limitano la manovrabilità; salite su terreni sconnessi a pieno carico non rappresentano un problema potendo contare sulle ridotte e sui bloccaggi di serie dei differenziali centrale/ posteriore e come Opt sull'anteriore. Il telaio è di tipo portante a due longheroni longitudinali in FeE420 collegati da traverse saldate formanti una struttura robusta e compatta, atta a sopportare le gravose sollecitazioni cui sarà soggetta operativamente. È stato sottoposto a trattamento di sabbiatura prima della verniciatura per assicurare un'adeguata protezione contro la corrosione. La sezione del longherone principale è compo-

sta da un profilo chiuso circolare e da uno a "C" saldato longitudinalmente, garantendo così la massima resistenza torsionale e flessionale.

La cabina è realizzata totalmente in lamiera 12/10 a elevata resistenza strutturale, vincolata al telaio tramite elementi elastici. È capace di ospitare fino a tre persone (nella versione cabina singola) nonostante le ridotte misure finalizzate a contenere gli ingombri esterni. Interamente trattata con cataforesi per la migliore protezione contro la ruggine e fenomeni di corrosione, è caratterizzata da pannelli isolanti e fonoassorbenti applicati sia esternamente che internamente atti a garantire comfort termico ed acustico.

Il climatizzatore (optional) garantisce la corretta regolazione della temperatura interna anche nelle situazioni più gravose.

L'altra versione è Job Xtreme, veicolo adatto a usi estremi e ideale per utilizzi speciali (antincendio, protezione civile, militare); è dotato di motore Iveco Euro 4 da 2.300 cc e 116 cv, e pneumatici 255/100 R16, specifici da fuoristrada, con pronunciata tassellatura che garantisce la massima aderenza sui percorsi più impervi. Di dimensioni contenute (larghezza 1.770) e dalla notevole motricità, può vantare 24 rapporti in marcia avanti e 4 in retromarcia. Su strada asfaltata, la trazione integrale permanente con ripartizione 35 per cento sull'anteriore e 65 sul posteriore permette un'alta tenuta di strada anche in curva e in caso di bassa aderenza.

