



FAMILIENKUTSCHE

Ein vollwertiges Expeditionsmobil für vier Personen fällt schnell größer aus, als einem lieb ist. Nicht so bei diesem Bremach T-Rex, der in einer Kooperation zwischen Orangework und der norddeutschen Offroad-Schmiede entstand

Der T-Rex von Bremach spielt seine Vorzüge nur bei kompakten Kabinen aus. Um die Höhe gering zu halten, erhielt das Alkovenbett ein Aufstelldach, die Kinder schlafen quer im Heck



Die überwiegende Menge der Globetrotter ist zu zweit unterwegs. Darauf hat sich auch der Markt eingestellt, kaum ein Grundriss sieht feste Betten und Sitzplätze für vier Personen vor. Und wenn, dann nur im XXL-Segment oder unter Verzicht auf echte Fernreisetauglichkeit. Was passiert, wenn mit einem Einzelstück einer Familie das Fahrzeug auf den Leib geschneidert wird, zeigt ein Gemeinschaftsprojekt der Offroad-Schmiede aus Seeth und des Kölner Ausbaubetriebs Orangework.

Normalerweise ist der Bremach T-Rex, auf dessen Basis das Familienmobil entstehen sollte, für extrem spartanische Aufbauten prädestiniert: 1,77 Meter Außenbreite und nur 2,5 Meter Höhe bei Rampenwinkeln von 37 bis 45 Grad zeichnen den Italiener als außerordentlich kompakt aus. Doch der T-Rex hat ein weiteres Ass im Ärmel: Bei 2,6 Tonnen Leergewicht kann er bis zu 3,4 Tonnen zuladen, ein Spitzenwert in diesem Segment. Das schafft Reserven für einen großen Aufbau, ohne extremen Leichtbau betreiben zu müssen. Gut für Stephan Schmidt und

seine sieben Mitstreiter bei Orangework, denn deren Anspruch an Fertigungsqualität lässt sich mit Leichtbaulösungen nur schwer erreichen.

1500 Arbeitsstunden stecken allein im Innenausbau des Bremach, die Planung der gesamten Kabine kommt noch obendrauf, genauso wie der Bau des Koffers, für den Marcus Haase verantwortlich zeichnet. In Skelett-Bau-

Vier Sitzplätze, vier Betten – ohne umzubauen. Die Innenraum-Aufteilung der Kabine ist clever und uneingeschränkt langfahrtauglich

weise entstand hier zunächst ein Rahmen aus Aluminium, der anschließend mit Sandwichplatten ausgekleidet wurde. Nötig machte dieses Vorgehen der große Dachausschnitt, nur so ist die Kabine ausreichend fest. Die handwerkliche Qualität Haases, in der Szene wohlbekannt, ist beim Bremach außerordentlich. Sowohl bei der Grundkonstruktion als auch beim De-

tail-Finish gibt er sich keine Blöße. Ungewöhnlich ist ebenso der matte und raue, extrem robuste Lack, der das ganze Fahrzeug überzieht.

Die Vorgabe, jeden Kubikzentimeter des Fahrzeugs sinnvoll zu nutzen, wurde fast schon pedantisch umgesetzt. Perfekt angepasste Unterflur-Staukästen, deren Form die zwei symmetrisch montierten Aluminium-Dieseltanks wieder aufnehmen, Wassertanks am Unterboden, ein Edelstahl-Schnorchel entlang des Aufbaus – das sind nur die Äußerlichkeiten. Öffnet man hinten die äußeren Staufächer, erreicht man über je eine Klappe die darunterliegenden Fächer, in denen Batterien und Gasflasche stehen. So sinkt der Schwerpunkt des Fahrzeugs immer weiter in Richtung Rahmen, auch wenn diese Arbeiten manche Extra-mühe bereiten. Damit der Wassertank zwischen den Rahmen passt, musste zum Beispiel extra ein Röhrchen eingesetzt werden, das das Handbremsseil aufnimmt – dies führt nämlich quer durch den Montageort des Tanks. Solche Details sorgten dafür, dass der Bremach nicht viel billiger wurde als ein ausgewachsener Expeditions-Lkw.



Der Innenraum entpuppt sich als Platz- und Stauraum-Wunder. Das Bad ist im Heck

Im Innenraum schlug dann die Stunde der Kölner Tischler. Sie legten die Kojen der Kinder quer ins Heck, auf 0,7 mal 2,20 Metern können aber auch Erwachsene hier bequem schlafen. Ein Fenster gibt es jeweils an der Stirnseite, nach hinten schließt das Fahrzeug mit Schrankraum ab. Und klappt man die Matratze des unteren Betts hoch, liegt darunter der Technikbereich frei, der alternativ aber auch über zwei Außenklappen zugänglich ist.

Die Eltern schlafen am anderen Ende des nur 5,7 Meter kurzen Fahrzeugs, knapp drei Meter über dem Erdboden. Aus dem 1,45 Meter breiten Hochbett, das über eine Anstallleiter erreicht wird, hat man einen schönen Panoramablick: Die Fenster des Stoff-Aufstelldachs lassen sich zu drei Seiten öffnen. Perfekt für Afrika, dem ersten Ziel der Familie mit ihrem neuen Gefährt. Wird es kälter, muss die 5 Kilowatt starke Diesel-Wasserheizung ran, die wärmt auch gleich den Handtuchheizkörper und die Fußbodenheizung im Bad mit auf – etwas Luxus darf sogar auf kleinem Raum sein.

Wird es dann doch mal kälter oder stürmischer, kann das Dach auch geschlossen bleiben, 1,92 Meter Stehhöhe über der Sitzgruppe reichen völlig aus. Diese lässt sich nicht nur zum Bett umbauen, sondern auch zu einer dritten Reihe direkt hinter den Fahrersitzen. Hierfür muss nur die Rücklehne umgesteckt werden, Kopfstützen und

Gurte liegen bereit. So ist die Familie unterwegs nicht voneinander getrennt und sitzt wie in einem Pkw zusammen.

Gut durchdacht: Auch in der hinteren Sitzreihe kann man problemlos hinausschauen, die Outbound-Fenster bieten konstruktionsbedingt eine große Glasfläche und lassen viel Licht ins Fahrzeug. Kombiniert wurden sie mit

TECHNISCHE DATEN

Basis	Bremach T-Rex	Kabinenlagerung	Gummilager
Motorleistung	170 PS/125 kW	Kabine	GFK, Alurahmen
Radstand	3.450 mm	Leergewicht	4,85 t
Bereifung	255/100 R16	Gesamtgewicht	6,00 t
Fahrzeugmaße	5,7 x 2,1 x 3,1 m		



BILDERGALERIE ONLINE

Auf unserer Website haben wir noch viele weitere Bilder zum Orangework-Bremach zusammengestellt.

explr.de/orangework-bremach



1 Die Ansaugluft wurde mit einem Edelstahlrohr unter den Alkovenboden verlegt

2 Die Klappen und Verschlüsse sind vielleicht nicht elegant, schließen aber sicher und staubdicht

3 Die Präzision beim gesamten Fahrzeug-Aufbau ist hoch, jeder Zentimeter wurde genutzt

4 Um Platz zu sparen und den Schwerpunkt zu senken, kam der Wassertank unter den Boden

Rollos von KCT, im Bad sorgt eine kleine Luke aus dem Yachtzubehör für Luft und Tageslicht.

Man könnte fast das Gefühl bekommen, Offroad-Schmiede und Orangework wollten der Bauqualität des Bremach mit dem Aufbau das maximale Gegenteil entgegensetzen. Kommt der Bremach im Cockpit schon ab Werk sehr rustikal und improvisiert daher, mit grob ausgeschnittenen Verkleidungen, hakeligen Hebeln und einer kaum vorhandenen Geräuschkämmung, wartet hinter dem Fahrersitz nun ein handwerklicher Genuss.

Das HPL-beschichtete Sperrholz ist zwar nicht leicht, aber mit kontrastierenden Nussbaum-Umleimern, Tischplatte und Fußboden aus dem gleichen Holz sowie massiven Metallbeschlägen ist der Ausbau ein echter Hingucker. Gleichzeitig ist es gelungen, viel Staukapazität zu schaffen, pistentauglich mit vielen kleineren Schubfächern.

Der Kühlschrank wanderte direkt über die Hinterachse, gegenüber liegt die Tür in die kompakte Nasszelle. Mit Keramik-Cassetten-Toilette und einer

Duschkmöglichkeit bietet sie für ein Fahrzeug dieser Größe den üblichen Komfort, ohne den Platz unnötig für eine separate Duschwanne zu verschwenden. Warum auch – bei den hohen Temperaturen im anvisierten Reiseland wird ohnehin die Außendusche wesentlich häufiger zum Einsatz kommen.

Die Fertigungsqualität des gesamten Auf- und Ausbaus ist auf außerordentlichem Niveau. Das hat allerdings auch seinen Preis

Hierfür sollte bei einer vierköpfigen Familie der Wasservorrat nicht zu knapp bemessen sein. 300 Liter, verteilt auf zwei Tanks, sind gut gewählt, der 15-Liter-Boiler heizt es über die Motorabwärme oder mithilfe der Standheizung auf, den Weg zu den Zapfstellen nimmt das Wasser durch einen bewährten Seagull-Filter.

Überhaupt: die technischen Installationen. So komplex und durchdacht das gesamte Fahrzeug ist, so präsentiert sich auch das Service-Abteil: Im Bodenfach steht ein 204 Amperestunden starker 24-Volt-Lithium-Akku, auf dem Dach sammeln 460 Watt Solarenergie, während der Fahrt von einem B2B-Lader unterstützt. Die gesamte Beleuchtung besteht aus eleganten LED-Leuchten. Bis zu 1200 Watt können aus den 230-Volt-Steckdosen entnommen werden, die Elektrik ist per Bussystem verdrahtet. Ein schlüssiges Energiekonzept, das den Stromhaushalt einer Familie gut abdecken kann, bei geringem Gewicht und knappen Maßen.

Ganz klar: Dass es nicht immer auf die Größe ankommt, beweist dieser Familien-T-Rex eindrucksvoll. Gekonnt wurde auf 5,7 mal 3,1 mal 2,1 Metern ein Weltreise-taugliches Offroad-Mobil geschaffen, das in jedem Detail zu begeistern weiß, auch wenn es mit 4,85 Tonnen Leergewicht nicht zur leichten Sorte gehört. Aber Familienkutschen hatten ja noch nie Sportwagenmaße. **X T&F: Martin-Sebastian Kreplin**