

PERAVES

monotapes

Der PERAVES MONOTRACER ist ein vollverkleidetes Einspurfahrzeug, das zugleich dynamisch-sportliches sowie ökonomisches Fahren auf höchstem Niveau ermöglicht.

Als Redesign des ECOMOBILE, welches ausschliesslich nach funktionalen Kriterien gestaltet wurde, visualisiert der MonoTracer modernste Design-Attribute und komplettiert dadurch diese einzigartige Fahrzeugklasse.



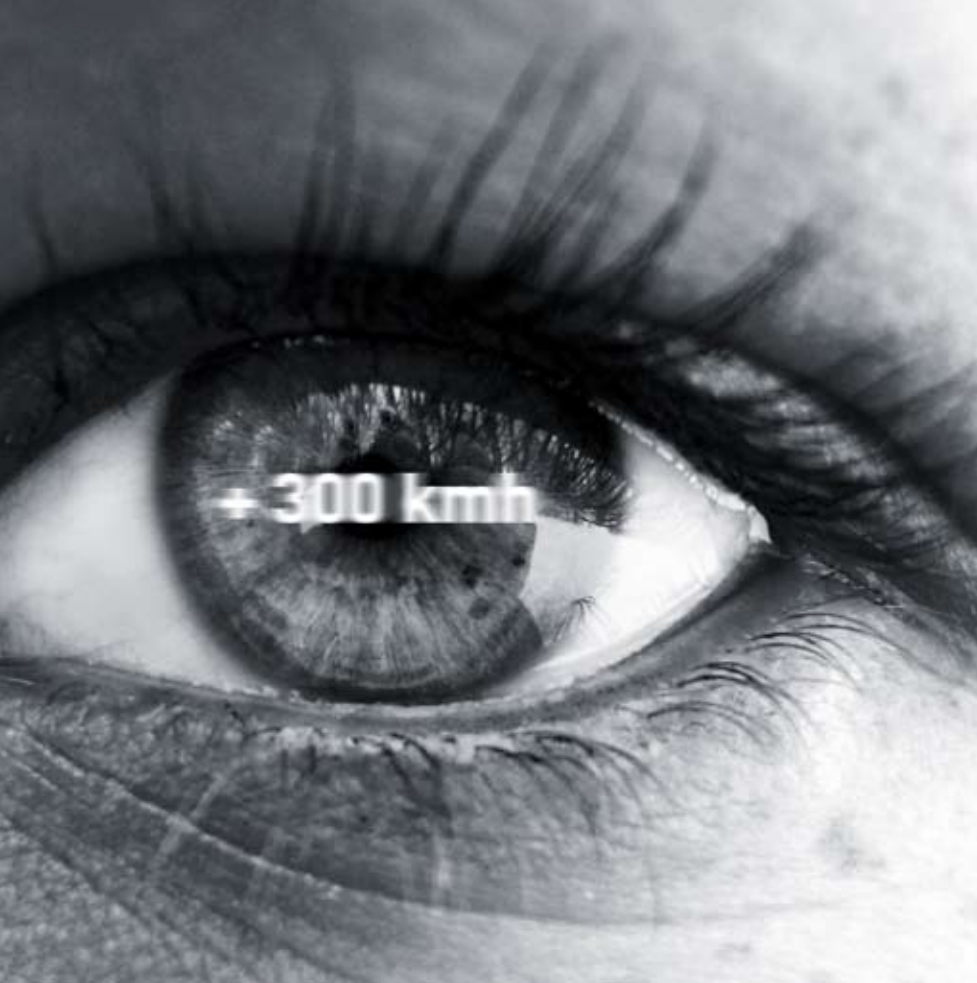
Mercedes

0216
21340



DAS LETZTE AUTOMOBIL

Ferry Porsche sagte einmal, dass das letzte gebaute Auto ein Sportwagen sein würde. Gemeint hat er, dass die unnützen Dinge auch dann noch gekauft würden, wenn's eng werde. Und dass Spass durch nichts zu ersetzen sei. Ausser mit noch mehr Spass. MonoTracer fahren ist Fliegen auf 60 cm Sitzhöhe. Wenn's sein muss, schnell, sehr schnell. Aber heute fast noch wichtiger: Auch gemütlich „MonoTracern“ hat etwas. Aus der Kanzelsicht sieht die Welt einfach freundlicher aus!





KLEINSERIENPFUSCH?

Wir zitieren hier Porsche und reden viel vom Elfer, weil wir alle Fans sind von dieser Ikone des Sportwagenbaus. Und mit uns viele unserer Kunden. Wieviele Prototypen hat Porsche wohl vom 911er gebaut? Wir wissen es, ehrlich gesagt, nicht. Wir wissen aber, dass wir 90 Prototypen vom MonoTracer unter dem Namen ECOMOBILE gebaut haben. Die legten in den letzten 20 Jahren über 12 Millionen Kilometer zurück. Mit 10 davon sind wir schon 1996 innerhalb von 3 Wochen 11.000 km kreuz und quer durch die USA gefahren. Durch die sengende Hitze Arizonas und die eisigen Rockies. Ohne das kleinste Problem. Basteln überlassen wir andern.

A close-up photograph of the rear side of a silver car. The image shows the rear window, the C-pillar, and the rear door. A silver badge with the word 'monotracers' in a stylized, italicized font is mounted on the rear door. The car's body is highly reflective, and the background is dark and out of focus.

monotracers





FLIEGEN AUF DEN ZÄHNEN UND DAS 911ER-SYNDROM

Zugegeben, einen richtigen Motorradfahrer zum Kabinenmotorrad zu überreden, ist unmöglich. Oder einen „gusseisernen“ 11er-Fahrer zu konvertieren. Der Sportwagen und das Motorrad haben beide ihre Berechtigung, machen Spass und sollen ihre Anhänger haben. Diese muss man im Hintersitz der Kabine festschnallen und mit ihnen auf einer kurvigen Strecke Blechdosen und Superbikes mit dem MonoTracer kräftig ärgern. Dann sehen sie plötzlich, dass wir den optimalen Schnitt zwischen einem Sport-Tourer und einem „richtigen“ Sportwagen haben, also einem ohne zuviel Fett. Mit Fun bei ganzjähriger Alltagstauglichkeit.





SCHRÄGLAGEN-FREIHEIT – DIE FREIHEIT, DIE WIR MEINEN

Die besten strassenzugelassenen Motorrad-Reifen, die heute auf dem Markt sind, erlauben im Rahmen der Fahrphysik Schräglagen von 55 Grad. Von 100 Superbike-Käufern der Liga GSX-R, Fireblade, Ninja, K1200S, 999R und Co. haben vielleicht 20 jemals ihr Gerät mehr als 40 Grad geneigt. Höchstens 5 fahren regelmässig mehr als 45 Grad Schräglage, auch weil die meisten durch exzessives „Hanging-off“ mit ihrem eigenen Knie mehr Schräglage (und mehr Kurvenspeed) verhindern. Der Monotracer hat, wenn sein „Knie“, das eingefahrene Stützfahrwerk, auf der Strasse aufsetzt, eine Schräglage von 52 Grad. Und ermöglicht Kurvenradien und Kurvenspeeds, die sonst nur absoluten 2-Rad-Cracks vorbehalten bleiben. Trockene und saubere Strassen vorausgesetzt. Aber dann gefahrlos. Und spektakulär.







EXPANDING THE CONCEPT OF DRIVING... FÜR WEN?

Dieser englische Spruch muss heutzutage einfach sein, und er hört sich definitiv auf Deutsch weniger aufregend an. Aber es ist eben schon eine sehr internationale Kundschaft, die sich einen Monotracer zulegt. Eine, die sicher erst einmal über die nötigen Mittel verfügt. Aber für die 52.500 Euro (Grundpreis ohne Steuer) kann man auch einen Cayman, einen SLK, einen Z4 erwerben. Nur ohne die Exklusivität, die eine Jahresproduktion von 100 Fahrzeugen garantiert. Und einem die noch besseren Fahrleistungen des viel zitierten Elfers mit der Schräglagenfreiheit eines Superbikes dazu in die Garage stellt. Viele unserer bisherigen Kunden sind 911-erfahren, haben akademische Ausbildung, den Pilotenschein und kennen die Nordschleife nicht nur von der Playstation. Allen gemein ist die alte Liebe zum Motorrad. Viele haben das rheumafähige Alter über 40 erreicht. Die meisten müssen am Montag wieder zur Arbeit, ohne dass es überall weh tut. Am besten im alltagstauglichen MonoTracer.

JERÔME LEJEUNE

PROFESSION: JUMBO JET PILOT

CONFESSION: DON'T DREAM IT - BE IT

FAVOURITE TRACKSUIT: SPORTS WEAR

TOP SPEED: 312 KM/H



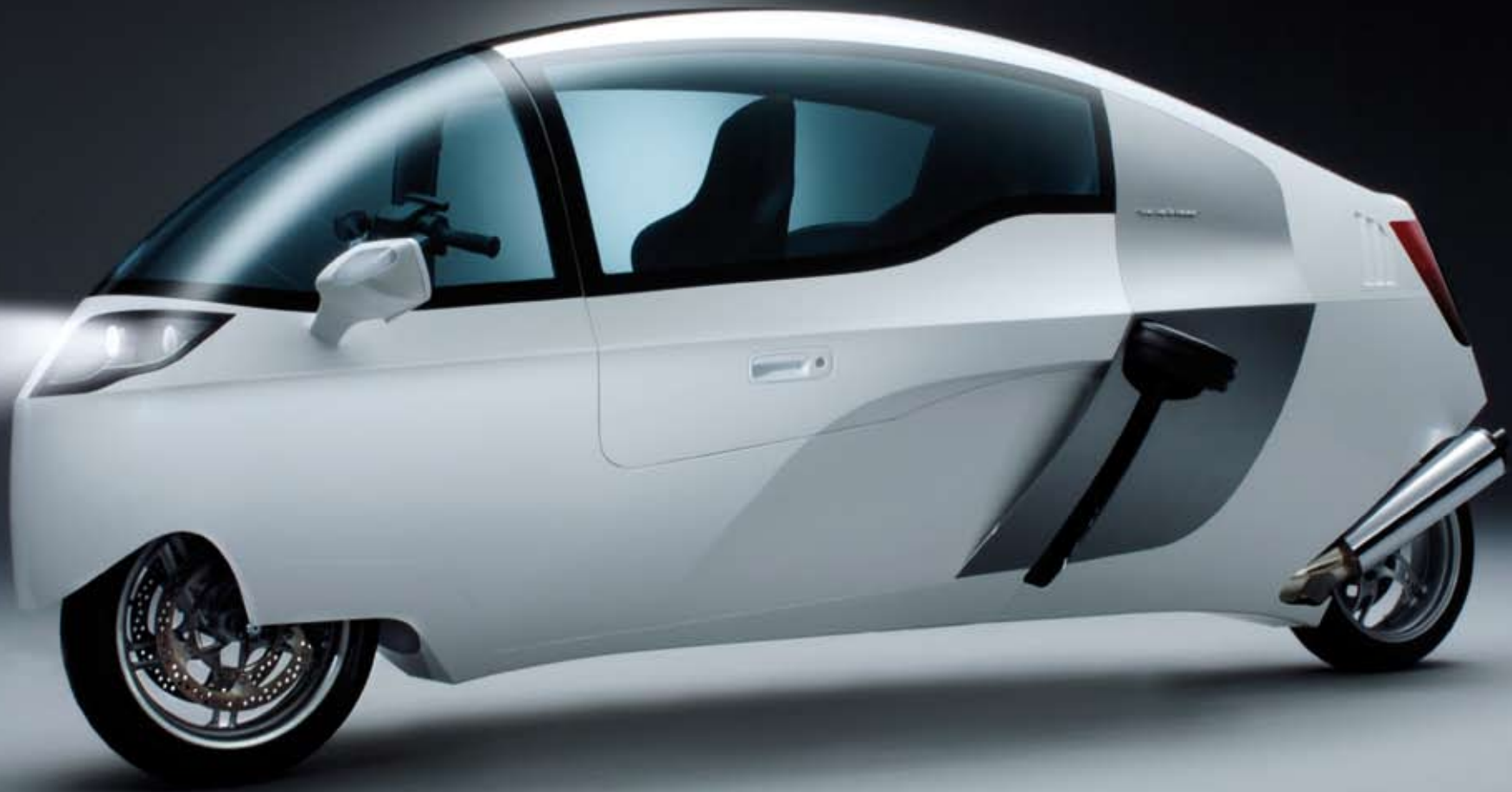
4 liter / 100 km (90 kmh)

5 liter / 100 km (120 kmh)



DESIGN & MORE

Wie bei unserem grossen Vorbild aus Stuttgart-Zuffenhausen gilt auch bei uns seit Jahrzehnten, dass sich gutes Design im Wesentlichen der Funktion zu unterwerfen hat: „Form follows Function“. Das bedeutet aber nicht, dass man in Sachen Oberflächen-Finish, Detailverarbeitung, Auswahl von Materialien, Haptik und Spaltmasse nicht an Mitbewerbern der grossen Serien bei Zwei- und Vierrädern gemessen wird. Deshalb wurde der Monotracer unter Zuzug von Lieferanten der ganz grossen Player am Markt entwickelt.



STEVE M. DAVENPORT

PROFESSION: CEO

CONFESSION: LOVE IT OR LEAVE IT

FAVOURITE TRACKSUIT: BUSINESS SUIT

TOP SPEED: 289 KM/H







NADJA SINCLAIR

PROFESSION: DESIGNER

CONFESSION: GOOD GIRLS GO TO HEAVEN -
BAD GIRLS GO EVERYWHERE ELSE

FAVOURITE TRACKSUIT: CATWALK FASHION
TOP SPEED: 245 KM/H







LAND OF THE MONOTRACER – DIE SCHWEIZ?

Nirgends auf der Welt gibt es, so scheint es uns manchmal, mehr Radarfallen als bei uns zu Hause. Aber auch nicht mehr High-Tech-Firmen und interdisziplinäres Know-how. Eine solche Umgebung hilft doch sehr, auf die Idee zu kommen, bloss 3.000 Jahre nach der Erfindung des Rades, reichlich 120 Jahren Auto und Motorrad, die nun erst dritte wirklich andersartige Fahrzeugart zu lancieren. Mit rund 50 Fahrzeugen, die seit über 2 Jahrzehnten in der Schweiz auf den Strassen präsent sind, hat sich das Kabinenmotorrad bereits ein wenig in unser Strassenbild eingefügt. Und mit dem Monotracer wird nun auch modernes Design Einzug halten.

KAROSSERIE & STRUKTUR

Selbsttragendes Composite-Monocoque aus Faserverbundwerkstoffen, verstärkt mit Überrollschutzbügeln und Crashbar.
Motorträger, Lenkkopf und Stützsachsen aus Flugzeugstahl.
Radaufhängung vorne: Marzocchi 50mm USD Teleskopgabel,
Radaufhängung hinten: Monolever-Einarm-Kardanschwinge.
Flügeltüre mit integriertem Sonnendach, nach links öffnend.
Getönte Verglasung aus PMMA in Flugzeugqualität.
Kofferraum 200 Liter im Heckteil.

MECHANIK

Vierzylindermotor liegend 1171 ccm BMW K1200RS/LT-Serie, flüssigkeitsgekühlt.
Verstärkte Einscheiben-Trockenkupplung, sequentielles PG-Vierganggetriebe mit Rückwärtsgang, am Lenker elektrisch geschaltet.
Automatische Kupplung optional.
Verstärkter Kardantrieb.
3 Scheibenbremsen Ø 320 mm mit Vierkolbenzangen im Vollverbund-ABS.
Keramikbremsen mit Keramik-Bremsklötzen, Antischlupfregelung etc. optional.
Computerüberwachtes, elektrisches Servo-Stützwerksystem, in 0.5 sec ein- und ausgefahren. Halbautomatisches, hydraulisches Softmode-Stützwerk optional.

AUSSTATTUNG

Recaro-Schalensitze mit Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurten.
Klima-Heizungs-Belüftungsanlage mit Dreistufengebläse und Einlass-Luftfilter.
Innenpolsterung in High-Tech-Stoffen.
Fahrer-Frontairbag optional.
GPS- RDS-4LSP-Audiosystem.
Bi-Xenon-Licht, Tempomat, CD-Player optional.

BEDIENUNG

Motorradlenker mit erweiterten Bedienungsarmaturen. Fusskupplung links.
Gangschalter und Stützwerkschalter links. Vollverbundbremse mit Pedal rechts,
Hilfsbremshebel an Lenker rechts, Drehgasgriff rechts.

HAUPTDATEN

Leergewicht:	460-485 kg abhängig von Optionenwahl
Zulässiges Gesamtgewicht:	685 kg
Tankinhalt:	50 Liter Treibstoff bleifrei 98ROZ
Abmessungen:	L= 3.65 m, H=1.52 m, B= 1.25 bzw. 1.30 m mit ausgeklappten Stützrollen
Service:	25.000 km bzw. jährlich.

LEISTUNGSMERKMALE

Motor:	96kW/130PS bei 8750/min, Drehmoment 117 Nm bei 6750/min. Motronic-Einspritzung mit geregelter Kat. Abgasnorm EURO 3
Beschleunigung:	0-100 km/h 5,7 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	> 250 km/h.
Wendekreis zwischen Mauern:	8.5 m
Verbrauch nach ISO 7118:	4,15 l/100km bei konstant 90 km/h 5,05 l/100km bei konstant 120 km/h
Bremsweg:	43 m / 100-0 km/h

Basispreis ab Werk = 52.500 € [+ lokale Mwst]

2 Jahre Garantie, garantierte Composite-Struktur-Gebrauchsdauer min. 25 Jahre

REALISATION: UEDELHOVEN-STUDIOS
ART DIRECTION: BARBARA NIEDNER
TEXT: PERAVES

THANKS TO THE MEMBERS OF WWW.PHOTOCASE.COM



PERAVES AG
Fahrzeug- und
Motorenbau

Zürcherstrasse 93 a
Einfangstrasse 2
CH-8406 Winterthur

FON +41 52 202 54-24
FAX +41 52 202 54-25

www.peraves.ch
info@peraves.ch