

DER FLAMM



NIENWERFER

Der Schöpfer dieses „Twingo-Jets“ ist Stuntman - und ganz schön verrückt.



Außergewöhnliche Umstände,

verlangen ungewöhnliche
Maßnahmen.

Voilà, hier ist die Geschichte,
wie aus einem Durch-
schnitts-Franzosen
der ultimative,
düsenangetriebene,
1.500 pferdestarke
Renault Twingo Jet wird.

**1.500 pferdestarke
Renault Twingo Jet wird.**

1.500 Pferdestärken? Aber ja. Man nehme einen ganz gewöhnlichen Renault Twingo und den Antrieb eines alten französischen Militär-Schulungs-Jets, einer Fouga Magister, verschmelze sie miteinander, und schon lassen sich fast 300 Stundenkilometer erreichen. Allerdings gibt es für dieses ultimative Fahrzeug auch einen ultimativen Grund: Der Schöpfer dieses "Jets" ist Stuntman. Und ganz schön verrückt.

Zwei Jahre Vorbereitung

Verrückt vielleicht, aber nicht dumm. Pascal Dragotto ist ein professioneller Stuntman. Und um in diesem Geschäft ganz oben zu bleiben und Dich wie Super-Agent 007 zu bewegen, muß Du immer schneller sein als andere, härter zuschlagen, einfach extravaganter sein.

**Schon 1987 hatte
Pascal den Ge-
schwindigkeits-
Weltrekord errun-
gen, weil er sich
flach auf dem
Bauch liegend bei
136 km/h von
einem Auto
ziehen ließ.**

Nachzulesen im Guinness-Buch der Rekorde. 1993 setzte er für eine Anti-Aids-Kampagne noch einen drauf und fuhr einen Endurance Welt-Rekord über 365 km von Marseille nach Lyon, wieder in der Bauchlage, und 1995 ging die Weltrekord-

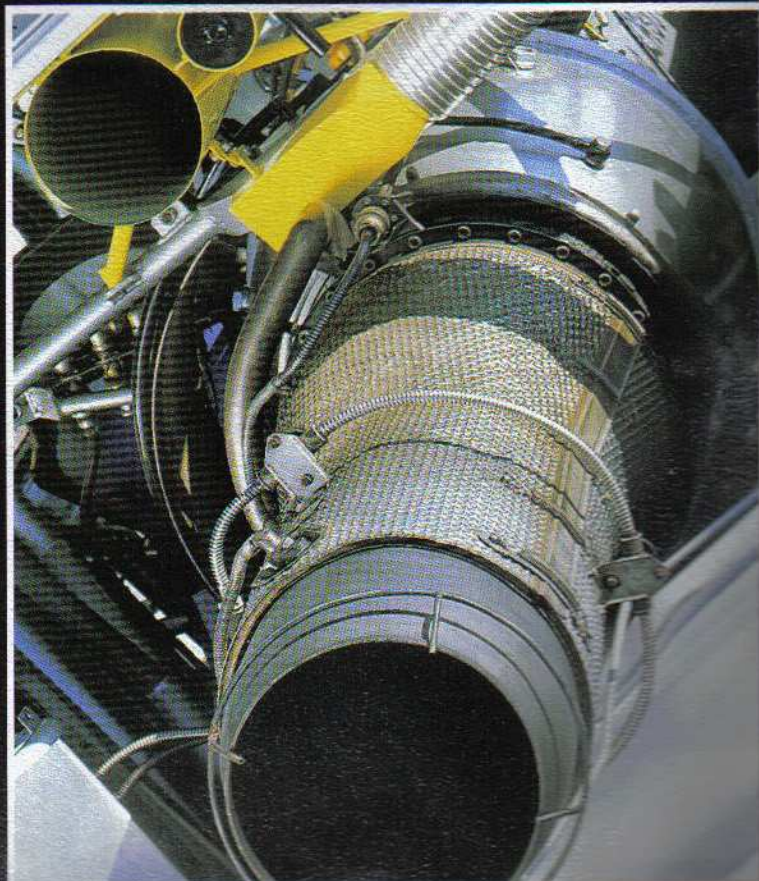
Fahrt gar über 889 Kilometer von Paris nach Marseille. Diesmal allerdings in einem "halben" Renault 19. Wie das ging, wissen die Götter. Nun sollte es etwas ganz Irres sein, sagten sich Pascal und sein Freund und Fahrer Laurent Labois - also ein Düsenauto. Allerdings auf der Basis eines modernen Serienautos, mit dem sich jeder identifizieren konnte. Da beide Franzosen sind, fiel die Wahl auf einen Renault Twingo. Bis sich ihre Idee jedoch in die Realität umsetzen ließ, vergingen zwei harte Jahre.

Kontrastprogramm auch für's Design

Der Tringo Jet lebt vom Kontrast, sowohl in der Konzeption als auch im Design. Ein ganz gewöhnliches Auto mit einem ungewöhnlichen Motor eines Flugzeugs, das seine ersten Flüge im Jahr 1952 absolvierte, 1956 offiziell in Dienst genommen wurde und erst im letzten Jahr von der französischen Marine gegen Alpha Jets ausgetauscht wurde. Allerdings hat sich Pascal Dragotto mit einem der zwei Triebwerke der Fouga Magister zufriedengegeben. Betrachtet man den Twingo von vorn oder seitlich, sieht er nur wenig getuned aus. Man darf natürlich das Wageninnere dabei nicht aus der Nähe sehen. Von hinten besehen kann der sehr "spezielle" Motor nicht mehr versteckt werden. Die Antriebsdüse des Marbore II Triebwerks



Der Pilotensitz - nur etwas für ganz Schlanke.



Ganz heiße Sache: Bis zu 600 Grad C bilden sich hinter dem Antriebszentrum. Zum Bremsen: Fallschirm im gelben Behälter.

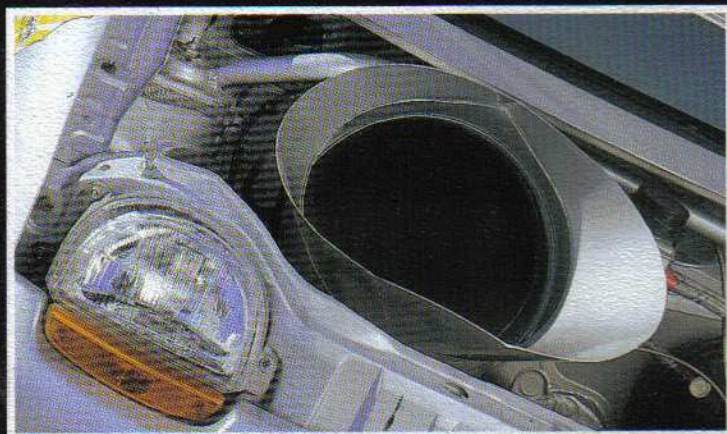


macht sich wie eine dicke Beule breit, entwickelt mal eben vergleichsweise 1.500 Pferdestärken und schiebt den Twingo von 0 auf 100 km/h in weniger als vier Sekunden. Ein mehr als ein Meter langer Feuerschweif ist dabei nicht zu übersehen! Um den "Booster" ins Auto zu pressen, mußte der Twingo von oben bis unten gestrippt werden.

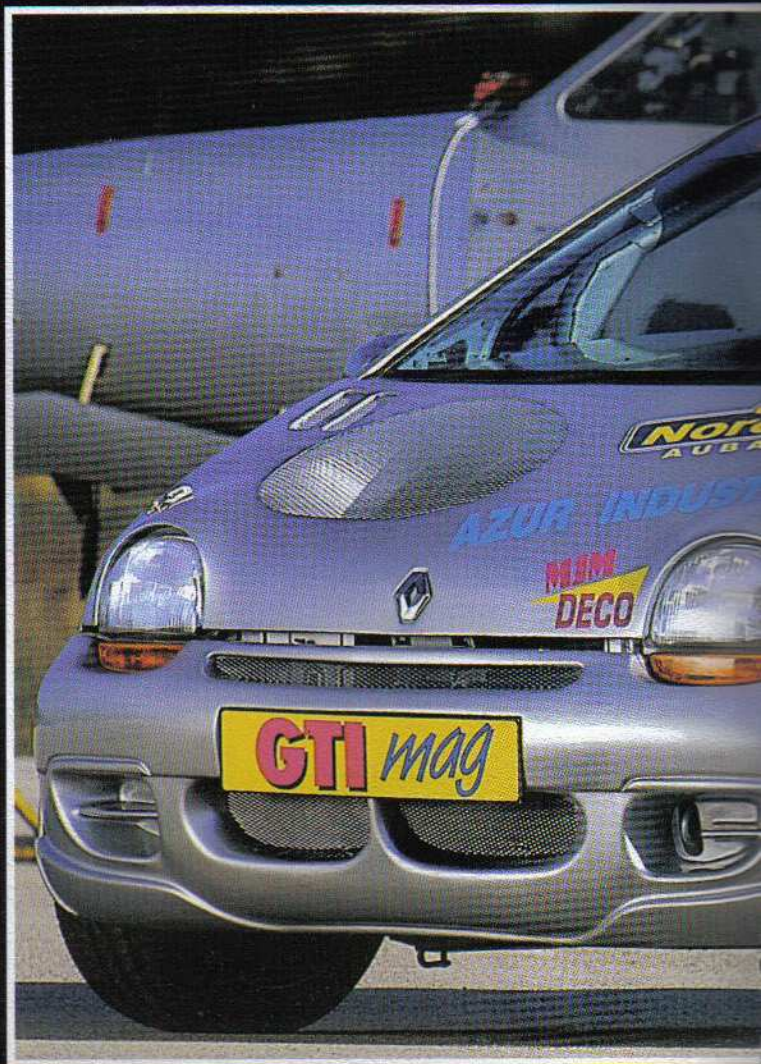
Es gibt keinen Motor mehr unter der Haube, dafür aber einen riesigen Luft-einlaß und einen Kerosin-Tank.

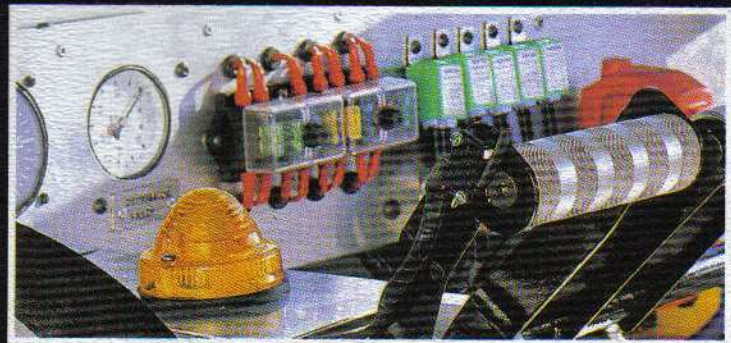
Der Fahrerplatz gleicht einer Flugzeugkanzel, die Bewe-

gungsfreiheit ist durch den "kreuzenden" Reaktor eingeschränkt. Fast alle Chasisteile wurden modifiziert, um die Festigkeit zu verstärken. Sämtliche verschiedenen Funktionsparameter des Triebwerks mußten berücksichtigt werden neben der Tatsache, daß das Chassis nicht mehr gezogen, sondern angeschoben wird. Ist der Twingo Jet "ready for take off", könnte man fast in der Fliegersprache sagen, wiegt er nur noch 700 Kilo und wird von mehr als der dreißigfachen Menge seiner Original-Motorkraft angetrieben und dürfte damit der wohl stärkste Einsitzer der Welt



Der Original Flugzeug-Lufteinlaß sitzt unter der Haube.





Ein kräftiger Schub - und es geht von 0-100 in weniger als 4 Sek.



Die Macher: Stuntman Pascal Dragotto (li.) und Pilot Laurent Labois

sein. Was haltet Ihr von 2 PS für jedes Kilo? Das nennt man wohl eine gute Ausbeute.

Ohne Schleudersitz

Es erfordert viel Fingerspitzengefühl, dieses Kraftpaket zu pilotieren. Im wahrsten Sinne, denn das Armaturenbrett wurde - mit den Original-Fouga Magister Jet-Instrumenten ausgestattet - zum Kontrollzentrum. Die Befehle wurden reduziert, es gibt nur noch einen Hebel für die Schubkraft und ein Fußbremspedal. Natürlich mußten die Original-Bremsen ausgetauscht werden gegen ein besonders kraftvolles Bremssystem, das mit einem Mirage 2000 Fallschirm gekoppelt wurde.

Einen Schleudersitz gibt es allerdings nicht! Dafür jedoch eine Klimaanlage, die auch dringend nötig ist: Das Triebwerk entwickelt 2.000 °C, im Innenraum des Twingos entwickeln sich auch noch 60° C. Man sollte vielleicht auch nicht zu dicht hinter dem Twingo Jet sein, die austretende Luft beträgt fast 600° C.

Eine ganz besondere Verantwortung trägt der Fahrer Laurent Labois während der Rekordversuche seines "Anhängsels" Pascal Dragotto. Alle Bewegungen von Pilot und Stuntman müssen synchron laufen und werden über ein Audio-Video-System überwacht frei nach dem Motto "Achtung, Tiefflieger"!





Technische Daten

- Chassis:** Renault Twingo mit einem Stahl-Sicherheitskäfig (40 mm Ø; 2,8 mm dick)
- Motor:** Marbore II Triebwerk, im Winkel von 2° gegen den Boden (Schub von 400 kg)
- Fahrwerk:** Koni (wie 1997 von Tyrell in der Formel 1 benutzt)
- Bremsen:** 4 innenbelüftete Bremsen 320 mm Ø, 4 Kolben, Karbonpedalen, Mirage 2000 Fallschirm Räder/Reifen: 15 Zoll Räder mit 195/50 Dunlop SP 8000 Elektrik: 28 V 750 A (zusätzlich 110 kg für Batterien zum Starten des Triebwerks)
- Gewicht:** 700 kg
- Treibstoff:** Kerosin
- Verbrauch:** 47 Liter alle 5 Minuten
- Leistung:** Knapp 300 km/h, 0 - 100 in weniger als 4 Sekunden

Das Fahrzeug wurde von Pascal Dragotto und Laurent Labois gebaut. Stuntman gesucht oder weitere Infos? Über Drag Auto Pub, 47 Bd. Rabatau, F-13008 Marseille/Frankreich

