

# Fisherman's Friend

Ist er zu stark, bist du zu schwach. Elegant, sportlich und mit einzigartigen Features ausgestattet, bringt Nils Fischer seinen Twingo Liberty auf die Piste

Text + Fotos: M. Kolb





Detailveredlung am Twingo aus einer Hand: Die Haubenhute, die Tropfenspiegel und die Augenlider sind von Elia



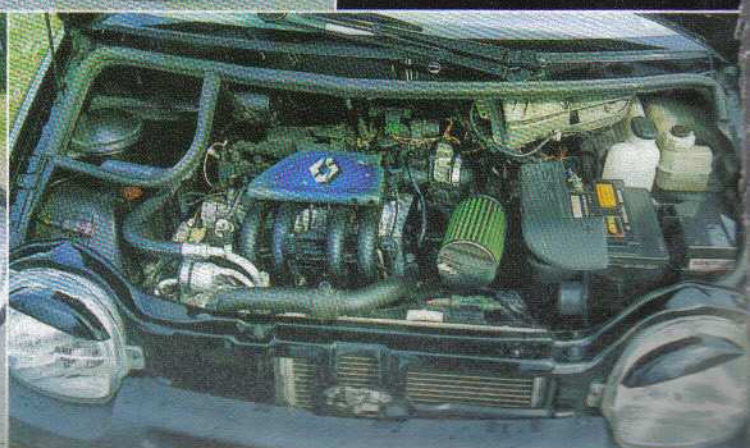
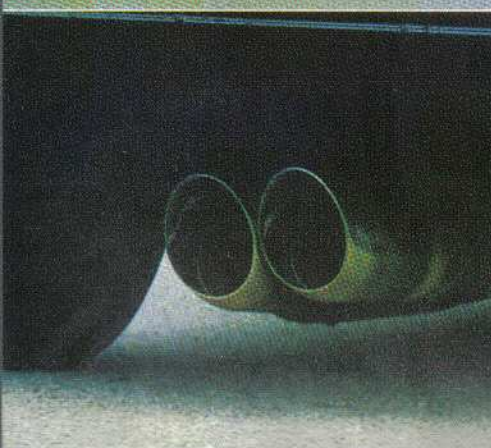
Sein erster Renault fiel dem Dortmunder Alltagsverkehr zum Opfer. Mit dem zweiten wollte der als Lagerist bei einem Renault-Händler arbeitende Twingo-Fan sein persönliches Trauma in einem bezahlbaren Rahmen schaffen. Es ist ihm gelungen!

Das pfiffige Konzept des französischen Kleinwagens paarte er mit individuellen Ideen, an deren Anfang eine Sonderanfertigung von Fahrwerksspezialist H&R stand. Des Fischers Twingo sollte der tiefste werden. Nils behauptet, der Abstand des Unterbodenschutzes zum Asphalt betrage an der tiefsten Stelle nur noch 15 Millimeter. Bei 200 km/h saugt sich das Auto schier auf der Straße fest, meint er. Der durch die Lufteinlässe der Frontschürze stömende Fahrtwind würde diesen Effekt verstärken. Kein normaler 60-PS-Twingo könne diese Höchstgeschwindigkeit erreichen.

Nils Liberty atmet durch ein offenes Filtersystem von Green und bläst durch einen Elia-Fächerkrümmer und einer Eigenbau-Auspuffanlage ab. Die Nockenwelle von Elia ermöglicht höhere Drehzahlen und die Steuerungsparameter stecken in einem Chip von Digi-Tec. Mit gemessenen 73,3 kW verfehlte das Aggregat die dreistellige PS-Zahl nur um drei Zehntel. Die Abstimmung der Maschine teilten sich zwei Kumpels. Der Elektroniker arbeitet bei Digi-Tec und der Motortuner bereitet Maschinen für das 24-h-Rennen am Nürburgring vor. Der Digitaltacho steigt bei 199 km/h aus, obwohl das wie eine Nähmaschine drehende 1149-cm<sup>3</sup>-Aggregat noch genügend Luft nach oben zeigt. Ein noch zu installierender Tacho des Twingo 16V soll die fahrende Zwei anzeigen. ➔



Sein Twingo sollte der tiefste werden. Hat er's geschafft? Das H&R-Gewindefahrwerk in Sonderanfertigung lässt nur noch wenig Spielraum nach unten. Und sonst: Infotainment im Auto wird immer beliebter





## Facts

**Typ**  
Renault Twingo Liberty,  
Baujahr 1999

**Motor**  
1,2 Liter, Digi-Tec-Chip,  
Nockenwelle Elia, Green-  
Filter

**Räder**  
T-Line  
VA: 7x13 Zoll mit 20 mm  
Distanzscheiben,  
195/45-13 Conti  
HA: 7x13 Zoll mit 20 mm  
Distanzscheiben,  
195/45-13 Conti

**Fahrwerk**  
H&R-Gewindefahrwerk  
Sonderanfertigung

**Auspuff**  
Fächerkrümmer Elia,  
Eigenbau-Auspuff

**Spoiler**  
Scheinwerferblenden  
und Haubenhutze Elia,  
Lippe vom Espace, in.pro  
Seitenblinker, Elia-Rückleuch-  
ten und -Tropfenspiegel

**Interieur**  
28er Momo, Airbags ausgetra-  
gen, Sparco-Sprint-Vollschalen,  
Heigo-Bügel mit Kreuz, Sabelt-  
Gurte Pioneer CD, Playstation II  
mit Eton-Monitor

**Extras**  
Waschanlage Spider, Hella-Be-  
grenzungsluchten

**Danke**  
Allen, die mitgeholfen haben und  
Car HiFi Studio Dortmund, Herrn  
Sandtler

Infos: [gn@autoverlag.de](mailto:gn@autoverlag.de)

### Nils Fischer

**Alter** 25  
**Beruf** Lagerist  
**Heimatort** Dortmund  
**Traumfrau** Katrin  
**Traumauto** Twingo



„Man muss es gemütlich ha-  
ben – während der Fahrt“, meint  
Nils, wobei er „Gemütlichkeit“  
nach seinem Gusto interpretiert.  
Er liegt lässig in Sparco-Vollschal-  
ensitzen, umzingelt von einem  
schützenden Heigo-Bügel, der  
als Sonderanfertigung für ihn her-  
gestellt wurde.

Das Austragen aller Airbags  
nahm zwei Jahre in Anspruch, da  
drei Verwaltungsanstalten ihr Ein-  
verständnis erklären mussten.  
Zunächst benötigte die Kfz-Versi-  
cherung seine Unterschrift.  
Renault stellte ein Gutachten aus,  
dass die erste Serie der Twingos  
ohne Airbag hergestellt und auch  
in Deutschland verkauft wurde.  
Sogar das Straßenverkehrsamt  
verlangte eine Erklärung für den  
Wegfall des Luftsacks, die Nils  
aufgrund eines Unfalls liefern  
konnte: Bei einem Frontalcrash  
blieb die Rhombe des ausgelös-  
ten Airbags in seinem Arm  
stecken und setzte ihn drei Mona-  
te außer Gefecht.

Relativ problemlos ließ sich  
hingegen der Einbau des Infotain-  
ments realisieren. DVD und Play-  
station II mit Eton-Monitor ver-  
kürzen ihm nun die Zeit im Stau.

Die Schwierigkeiten bei der  
Radhausbearbeitung waren grö-  
ßer als es der erste Eindruck ver-  
muten ließ. Denn die 7x13 Zoll  
starken T-Line-Alus schliften am  
Fahrwerk. Zwischen den Achs-  
aufnahmen und Alus stecken  
deshalb je 20-Millimeter-Distanz-  
scheiben, die aufgrund des knap-  
pen Platzes im Radhaus eine Kor-  
rektur der Seitenteile um gleiches  
Maß notwendig machten. Das  
Resultat ist eine fette Spurbreite  
und satt im Radhaus sitzende Rä-  
der, deren optischer Genuss  
durch die angesprochene Tiefer-  
legung verstärkt wird.

Von Elia stammen Hauben und  
Hutzen, deren Anbau problemlos  
vonstatten geht. Der fränkische  
Renault-Ausstatter lieferte auch  
die weißen Rückleuchten und  
dem Twingo ausgezeichnet ste-  
hende Tropfenspiegel. Das tiefste  
Teil der Front leitet zu Nils näch-  
stem, geplanten Projekt über. Die  
Frontlippe wird normalerweise an  
einem Espace befestigt und ge-  
nau dieser Van fasziniert ihn. Viel-  
leicht baut er einen großen Zwi-  
lingsbruder auf, dessen Machart  
der des Twingos gleicht – einen  
Fisherman für viele Friends. ◀

Hallo, ich bin  
die Angel.  
Wenn ihr  
mehr von mir  
und meinen  
Kurven sehen  
wollt, dann  
blättert mal  
schön weiter  
oder schlagt  
gleich die  
Seite 118 auf.  
Dort zeige ich  
fast alles!