



Twingo

V8

A silver Renault Twingo V8 car is shown from a rear three-quarter view, parked in a garage. The car has a wide rear track and a prominent rear spoiler. The word 'Twingo' is written in large white letters at the top left, and 'V8' is written in large red letters to the right of the car. The background shows the concrete walls and ceiling of a garage with some blue lighting.

Text C. Blumenstengel | Fotos A. Sauquet

Manche Autos gibt es nicht. Das wiederum weckt den Ehrgeiz so mancher Mechaniker. So entstand aus einem 0815-Auto ein monsterbreiter und perfekt gebauter Mittelmotor-Twingo!

»Das ist der
genialste
Twingo
aller Zeiten!«





Zwei Momo-Vollschalen samt Hosenträgergurten – das ist im Twingo V8 einfach absolutes Pflichtprogramm

Es gibt Autos, die sollte es eigentlich nicht geben. Irgendeinen guten Grund wird es haben, dass Renault den Twingo nie als V8-Variante angeboten hat. Ach ja richtig. Es passt kein V8 in den beengten Motorraum und ohne Kofferraum lässt es sich schlecht einkaufen. Ganz davon abgesehen hat Renault keinen V8-Motor im Programm. Blöd. Dann gibt es Menschen, die sich nicht bevormunden lassen wollen und sich einfach selber einen Twingo V8 bauen. So wie Laurent. Von leichtem Größenwahn gepackt, wettete er mit seinem besten Freund Ludovic, dass er aus einem 1,2 l Twingo einen Twingo V8 machen könnte. Das mag mancher als Vergewaltigung empfinden. Auf der anderen Seite hätte der kleine Renault sonst wohl längst seine Existenz als motorisierter Einkaufswagen jämmerlich knirschend in einer Schrottpresse beendet.

Die Wette

Drei Jahre brauchte Laurent für den Total-Umbau. Und das, obwohl er als Chef einer Autowerkstatt durchaus über ein paar helfende Hände verfügt. Aber der Twingo bekam nicht nur einen leichten, niedlichen 3,5 Liter Rover V8 implantiert, wofür hinten ohnehin schon ein kompletter Hilfsrahmen konstruiert und eingeschweißt werden musste. Der kleine Franzose wurde auch auf beinahe quadratische Außenmaße gebracht. Mit zwei Meter zwei ist er nun fast so breit, wie sein Radstand lang ist! "Alleine ein Jahr habe ich für die Karosierarbeiten gebraucht", seufzt Laurent, "dabei hat mir Ludovic geholfen und viele wertvolle Tipps gegeben." Da wettet jemand gegen etwas und hilft dann auch noch kräftig mit, nur um die Wette auch ja zu verlieren! Das muss Freundschaft sein!



Die vorderen Kotflügel wurden um beachtliche 140 Millimeter verbreitert

Das Serienarmaturenbrett wurde durch ein abnehmbares Renn-Lenkrad ergänzt



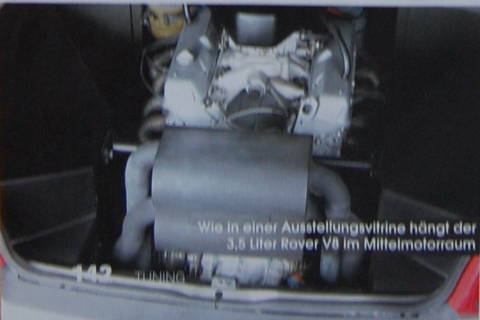
Der Diffusor mit dreieckförmigen Endrohren ist eine optische Meisterleistung

18 Zoll & 335er!

Jedenfalls kann man nicht einfach 220er und 335er Reifen bei so einer immensen Verbreiterung an ein Serien-Twingo-Fahrwerk montieren. Laurent wusste sich zu helfen und baute Vorder- und Hinterachse auf Doppel-Dreieckslenker um. Außerdem wäre durch die 18 Zoll Toro Felgen ohnehin kein Platz mehr für die Serien-Radaufhängung gewesen – schließlich rollte der Clio einst auf 14 Zoll Felgen gemächlich und wenig attraktiv vom Band. Für die Kraftübertragung verwendete Laurent ein Audi 100 Getriebe samt extra angefertigter Antriebswellen, schließlich rollte der Clio einst auf 14 Zoll Felgen gemächlich und wenig attraktiv vom Band. Für die Kraftübertragung verwendete Laurent ein Audi 100 Getriebe samt extra angefertigter Antriebswellen, schließlich rollte der Clio einst auf 14 Zoll Felgen gemächlich und wenig attraktiv vom Band. Für die Kraftübertragung verwendete Laurent ein Audi 100 Getriebe samt extra angefertigter Antriebswellen, schließlich rollte der Clio einst auf 14 Zoll Felgen gemächlich und wenig attraktiv vom Band.

Monsterbreit

Die Urform des Bodykit entwickelte Laurent eigenhändig mit Pappe und Unmengen Knet- und Spachtelmasse. Bei ersten Probefahrten noch ohne die verbreiterten Kotflügel sah der Twingo aus wie ein übergroßes Gokart – die Reifen ragten um etwa Zweidrittel aus den Radhäusern hinaus! Mit dem XXXL-Widebodykit ist die Frontansicht des kleinen Renault schon sehr beeindruckend. Die Seitenansicht mit den voluminösen Schwellern samt aerodynamisch sinnvoller Entlüftungshutze für die vorderen Radhäuser lässt einen anerkennend die Augenbrauen hochziehen. Der Oberhammer ist aber die Heckansicht mit dem monströsen Diffusor, der auch in der DTM erfolgreich sein könnte. Noch dazu die leicht dreieckigen, senkrecht gestellten



Wie in einer Ausstellungsvitrine hängt der 3,5 Liter Rover V8 im Mittelmotorraum

Um 210 Millimeter pro Seite baut
das Heck schön nach außen!



Das gehört so: ein Stack Renncockpit

Auspuffahre. So radikal der Twingo außen aussieht – bis auf die Trennwand zwischen Motor und Vordersitzen erscheint der Innenraum nahezu serienmäßig. Na gut, die Momo Sitze mit Hosenträgergurten sind ein Hinweis auf eine sportliche Gangart, genauso das abnehmbare Sportlenkrad oder das Stack-Cockpit. Und natürlich der V8-Sound, einer der Hauptgründe, warum sich



Der 3,5 Liter V8 gibt sich mit 200 PS zufrieden, belohnt aber mit einem ordentlichen Drehmomentverlauf

Cool: Renntank statt Motor und waagerechte Feder-Dämpfer Elemente mit Pushrod Umlenkung



Renault Twingo

Baujahr 1997

MOTOR Serie: 1,2 Liter Vierzylinder • Umbau auf 3,8 Liter Rover-V8 als Mittelmotor • Edelbrock Vergaser und Ansaugkrümmer • Hochleistungs-Wasserpumpe • 3x Elektro-Lüfter im Motorraum • Fronttankumbau • 200 PS

AUSPUFF Eigenbau-Abgasanlage

GETRIEBE Spezialanfertigung mit Audi 100 Getriebe • Spezial-Antriebswellen
• Kupplung: Sonderanfertigung von Ethien Paris

FAHRWERK Umbau auf Doppel-Dreieckslenker rundum, vorne waagerechte EMC Feder-Dämpfer Systeme mit Pushrod Umlenkung • ca. 50 mm tiefer

RÄDER Tora Felgen in 8,5 x 18 Zoll vorne und 13 x 18 Zoll hinten •
Yokohama Reifen 220/40-18 vorne und 335/30-18 hinten

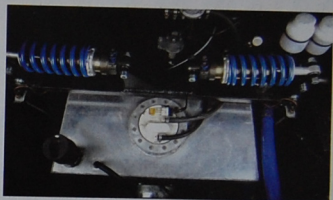
BREMSEN Umbau auf Brembo Golf VR6 Vierkolbenanlage vorne und hinten mit 320er Bremsscheiben

KAROSSERIE Eigenbau-Bodykit aus Polyester, bestehend aus Frontschürze, Kotflügel, Seitenschwellern und Heckschürze samt riesigem Diffusor • vorne 140 mm, hinten 210 mm pro Seite breiter

INTERIEUR hinter den Momo Vollschalenitzen Trennwand eingebaut • Fond und Kofferraum "ausgeräumt" und Spezial-Rahmen eingebaut • Armaturenbrett bis auf Stack Cockpit und abnehmbares Sportlenkrad Serie

DANKE Ehefrau Frederique • Ludovic Lazarett und allen Freunden und Leuten, die mitgeholfen haben

KONTAKT Laurent Desvignes • 74150 Rumilly, Frankreich • laurent.desvignes884@orange.fr



Laurent die Mühe gemacht hat. "Ich habe den Twingo schon immer gemocht", gibt der Franzose zu, "aber jetzt mit V8-Mittelmotor ist er zu einem echten Sportwagen geworden." Und – was bei solchen Extrem-Umbauten noch viel seltener ist: der Renault sieht nirgendwo gefuscht aus. Weder im Innenraum, noch am perfekt sitzenden Bodykit, oder – und das ist besonders erwähnenswert im neuen Mittelmotorraum. Hier ist alles perfekt verkleidet. Im Zentrum schimmert der matt-aluminiumfarbene V8 mit Edelbrock Ansaugkrümmer und Vergaser wie in einer Ausstellungsverglasung. 200 PS allein sind zwar heutzutage längst nicht mehr beeindruckend, aber für einen leichten Twingo von etwa 1000 Kilo ein mächtiger Antrieb. Zumal der 3,5 Liter V8 auch einen ordentlichen Drehmomentverlauf zu bieten hat. Alles in allem sieht der Twingo fast so professionell umgesetzt aus, wie der bullige Clio V6, der zwar auch über einen Mittelmotor verfügt – aber eben ab Werk. Dafür noch mit zwei Zylindern weniger. Und oben-dreien ist er wesentlich schmaler! ■