

XXS-

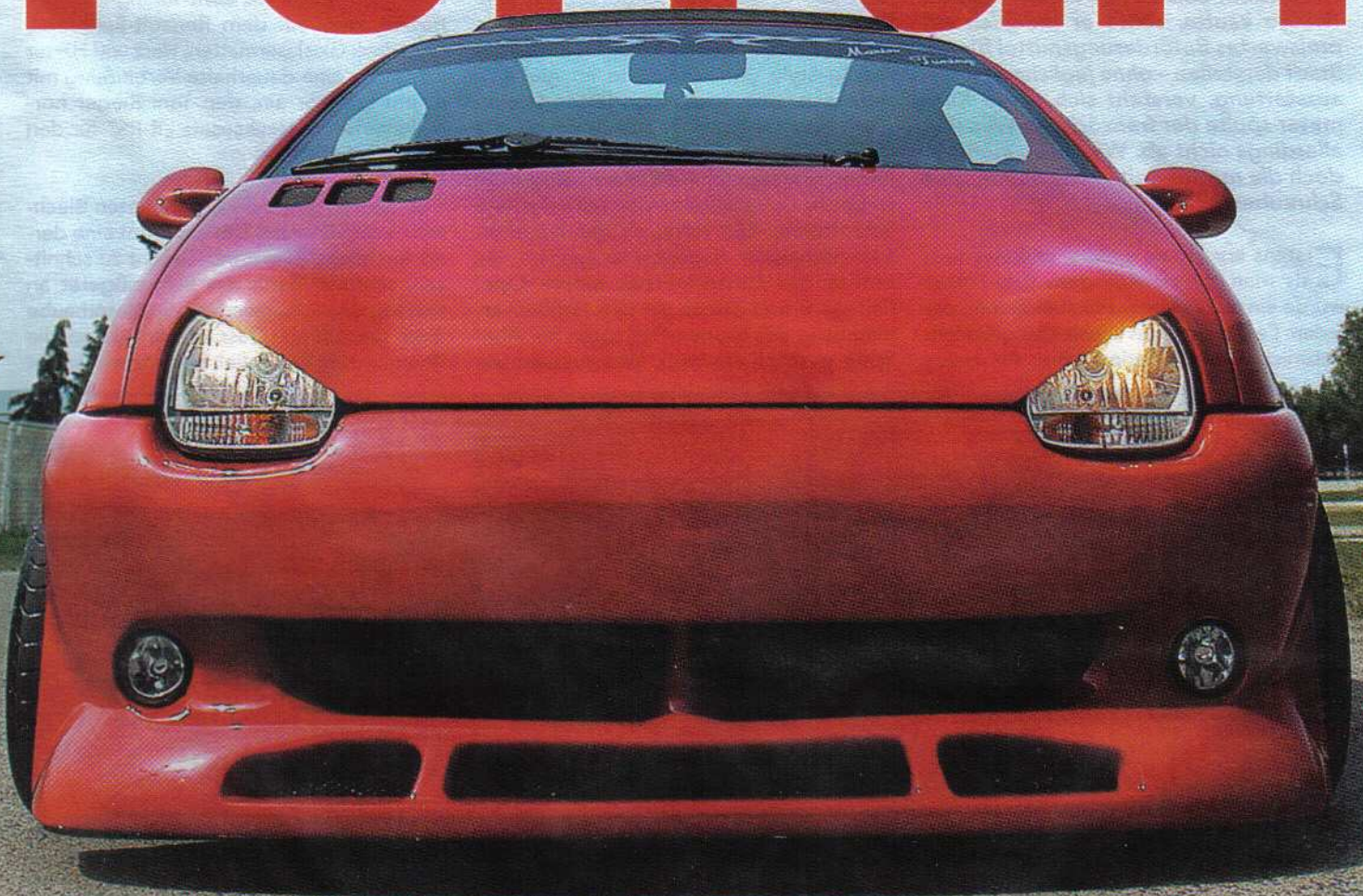


**PIMP
YOUR HANDY!**

Hol dir dieses Auto aufs Display:
www.autoszene.de

Besser als ein Großer

Ferrari





Grüße aus Rüsselsheim: Omega B-Seitenschweller

Als Marin Colak 2001 diesen Renault Twingo kaufte, sollte er lediglich ein preiswertes Beförderungsmittel für die Stadt darstellen – ohne jegliche Sonderausstattung, versteht sich. Viele Kilometer spulte der französische Winzling allerdings nicht ab. Wie auch, stand er doch die meiste Zeit in der heimischen Schraubgarage ...

Erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt. Aus dem City-Flitzer wurde ein waschechter Pokalabräumer, der jedem Ferrari die Show stiehlt. Das geschieht natürlich nicht im Serientrimm. Als erstes

organisierte sich der junge Kroatie eine Phase III-Stoßstange, spendierte ihr in Eigenregie ein riesiges Frischluftmaul im Mattig-Style und laminierte im gleichen Aufwasch auch noch einen fetten Spoiler dran. Von welchem Fahrzeugmodell die gekürzte und um 180 Grad gedreht montierte Lippe stammt, weiß Marin selbst nicht so genau – er entdeckte das Teil auf einem Schrottplatz. Die Herkunft der Zubehör-Seitenschweller dagegen ist geklärt. Sie entriss der Custom-Freak einem Opel Omega B und passte sie den Größenverhältnissen des kleinen Franzosen an. Ähnliches geschah am Heck: Was aussieht wie

eine Stoßstange aus dem Tuning-Katalog, basiert zwar auf dem Renault-Serienteil, ging dank Glasfasermatten, Harz und Härter allerdings eine dauerhafte Verbindung mit einem Diffusor ein, den Toni Rieger normalerweise als Heckansatz „R-RS“ für den Corsa B verkauft.

Zu kaufen gibt's die bearbeiteten Blechteile natürlich nicht. Um der Front eine derart furchtlose Mimik ins Gesicht zu schnitzen, schmiss Marin das Schweißgerät an und zog den Scheinwerfer die Motorhaube über die Ohren. Dass dieser Aktion die Rhombe zum Opfer fiel, braucht wohl nicht



Ein Mann sieht rot: Nicht nur die Alcantara-Türverkleidungen bekamen Farbe ab

Vier Kicker-Subwoofer bringen den Twingo fast zum Platzen



Für Abtrieb ist mit dem APR-Heckflügel bestens gesorgt



Name: Marin Colak
Beruf: Kfz-Mechaniker
Motto: Klein kann so groß sein!

Halter- bzw. Herstellerangaben

Basisfahrzeug: Renault Twingo
Baujahr: 1998

Motor: Vierzylinder

Motorextras: K&N-Luftfilter, Chiptuning

Leistung: ca. 70 PS

Hubraum: 1,2 l

Auspuffanlage: Eigenbau mit zwei Endrohren

Bremsen: Serie

Fahrwerk: H&R-Gewindefahrwerk

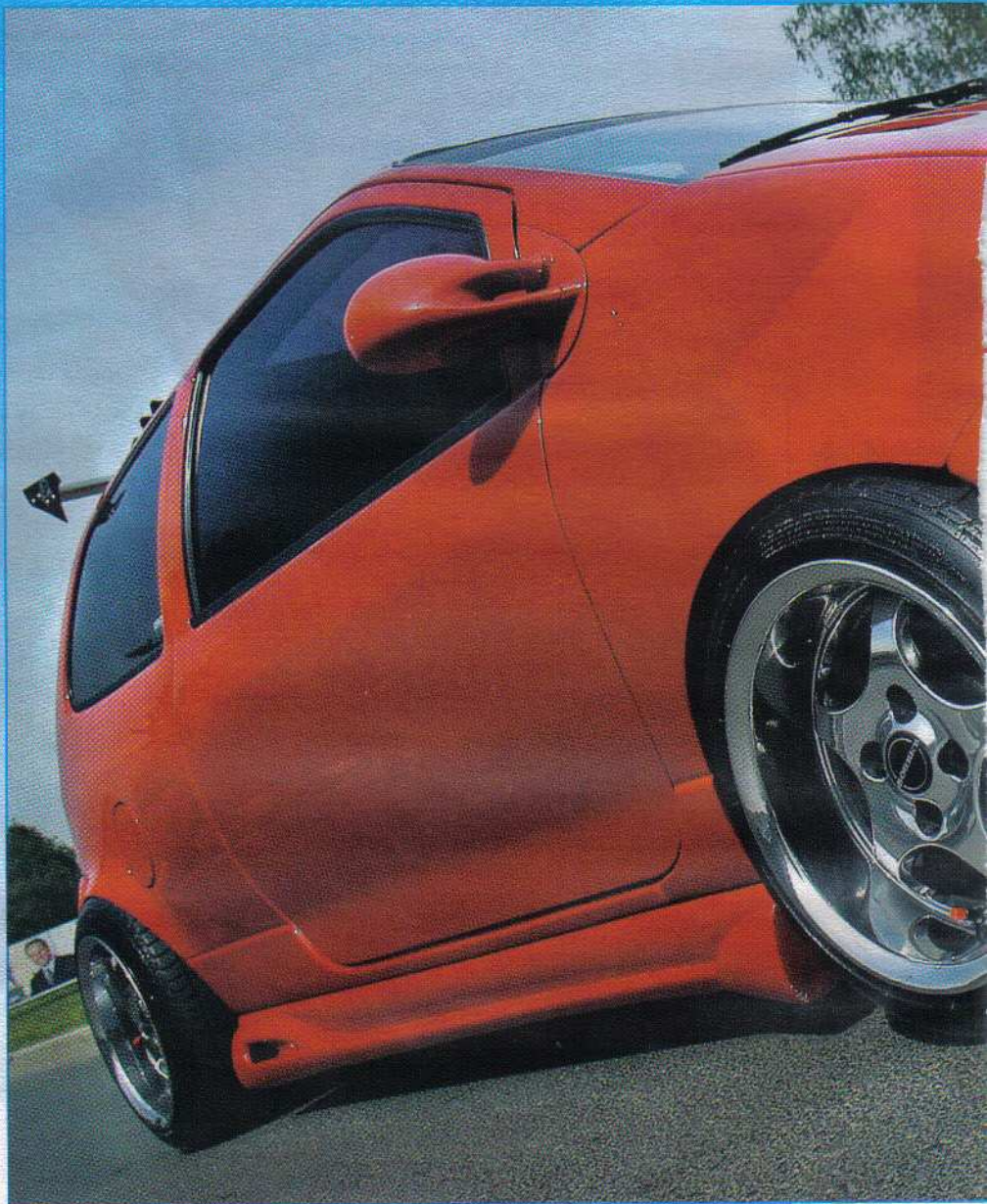
Felgen: Borbet T (verchromt), 8 x 14 Zoll, Distanzscheiben hinten

Reifen: Dunlop, 195/50-14

Karosserie: Phase III-Frontstoßstange umgestaltet mit anlamiertem Spoiler, Motorhaube über die Scheinwerfer (Phase III) verlängert, Kotflügel geweitet, Radläufe hinten in Blech verbreitert, Zubehör-Seitenschweller von Opel Omega B, Türen und B-Säulen clean, M-Look-Spiegel, APR-Heckflügel, cleane Heckklappe, Heckschürze Eigenbau unter Verwendung eines Rieger-R-RS-Heckansatzes für Opel Corsa B, Klarglasrückleuchten

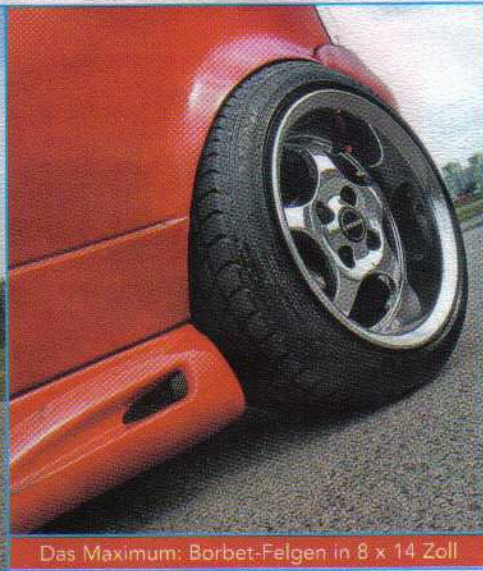
Lackierung: Rot

Innenraum: König-Schalensitze, Momo-Lenkrad „Trek“, Alu-Pedalaufleger, Sportschaltknäuf, Türverkleidungen mit rotem Alcantara bezogen
HIFI: Pioneer-CD-Tuner DEH-P8400MP, Helix-Equalizer HXE-100, DVD-Player und Monitor von Lanzar, Tweeter und Tief-/Mitteltöner Helix HXS, vier Kicker-Subwoofer, drei Kicker-Endstufen (2 x SX 900.2, 1 x SX 900.4), GFK-Ausbau ab der B-Säule

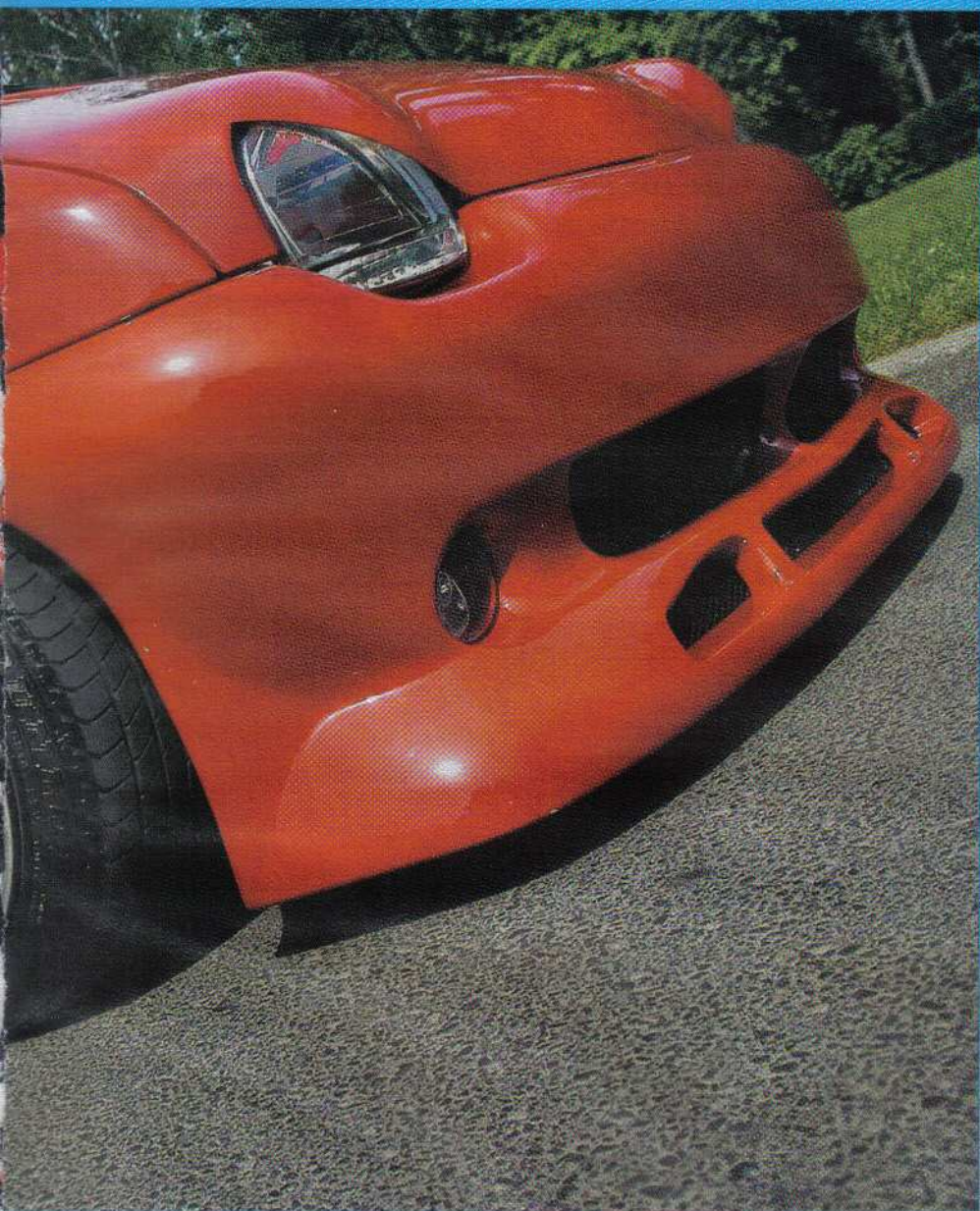


extra erwähnt zu werden ... Schutzgas ist auch das Zauberwort in Bezug auf die Radläufe. Vorn reichte es zwar, die Kotflügel aufs Maximalmaß zu weiten, an der Hinterachse führte jedoch kein Weg daran vorbei, aus mehreren Blechstreifen Kingsize-Radabdeckungen zu formen. Heiß her ging

es auch im Bereich der Türen beziehungsweise der B-Säulen. Wo normalerweise der Öffnungsmechanismus der Einstiegsluken zu Hause ist, unterstreichen jetzt glatte Flächen den cleanen Look des Mini-Ferrari. Der Vergleich zu den Sportwagen aus Maranello ist gar nicht so weit hergeholt –



Das Maximum: Borbet-Felgen in 8 x 14 Zoll



viel größer als der montierte APR-Heckflügel fällt der Spoiler des Ferrari F50 auch nicht aus. Eine cleane Heckklappe hat der Renner zwar nicht vorzuweisen, dafür verfügen beide Modelle über ein in die hintere Stoßstange eingelassenes Nummernschild. 1 : 0 für den Twingo, heißt es bei den Rückleuchten. Ob Schumis Arbeitgeber seine straßenzugelassenen Flitzern in Zukunft auch mit Klarglasrückleuchten ins Rennen um Exklusivität schickt, bleibt offen.

TWINGO AM LIMIT

Der Twingo hat aber noch in einem ganz anderen Punkt die Nase vorn: Für ihn bietet H&R ein Gewindefahrwerk an, mit dem Marin seinen roten Boliden gehörig in die Knie zwingt. Die 8 x 14 Zoll großen Borbetfelgen sitzen samt ihren 195/50er Dunlop-Gummis so satt in den Radhäusern, dass feststeht: Tiefer geht auf keinen Fall!

Doch ein bisschen was geht bekanntlich immer. Wenn nicht in puncto Tiefgang, dann wenigstens in Bezug auf die Motor-

leistung. K&N-Luftfilter, Chip-Tuning sowie eine durchsatzfreudige Auspuffanlage Marke Eigenbau lassen immerhin knapp zehn Pferde mehr galoppieren.

Auch beim Interieur war noch nicht aller Tage Abend. König-Sportsitze, Momo-Lenkrad, Sportschaltknäuf, Alu-Pedalaufgaben, rote Alcantara-Türverkleidungen – so sieht die Pflicht aus. Die Kür wird von einer Multimedia-Anlage bestimmt, deren Kopf eine Pioneer-Headunit darstellt. Während der Lanzer-DVD-Player den aus gleichem Hause stammenden Monitor mit „Bildmaterial“ versorgt, kümmert sich besagter CD-Tuner darum, dass sämtliche Lautsprecher gut im Futter stehen. Und Schallwandler gibt es in diesem Twingo mehr als genug. Im Frontbereich sind es zwei Tweeter an den A-Säulen sowie insgesamt vier Helix-Tief-/Mitteltöner in den Türen. Ab der B-Säule tut sich eine monströse GFK-Landschaft auf, die zusätzlich mit vier Kicker-Subwoofern sowie drei leistungsstarken Kicker-Amps gespickt ist. Und jetzt kommt die alles entscheidende Frage: Welcher Ferrari kann da schon mit-halten?