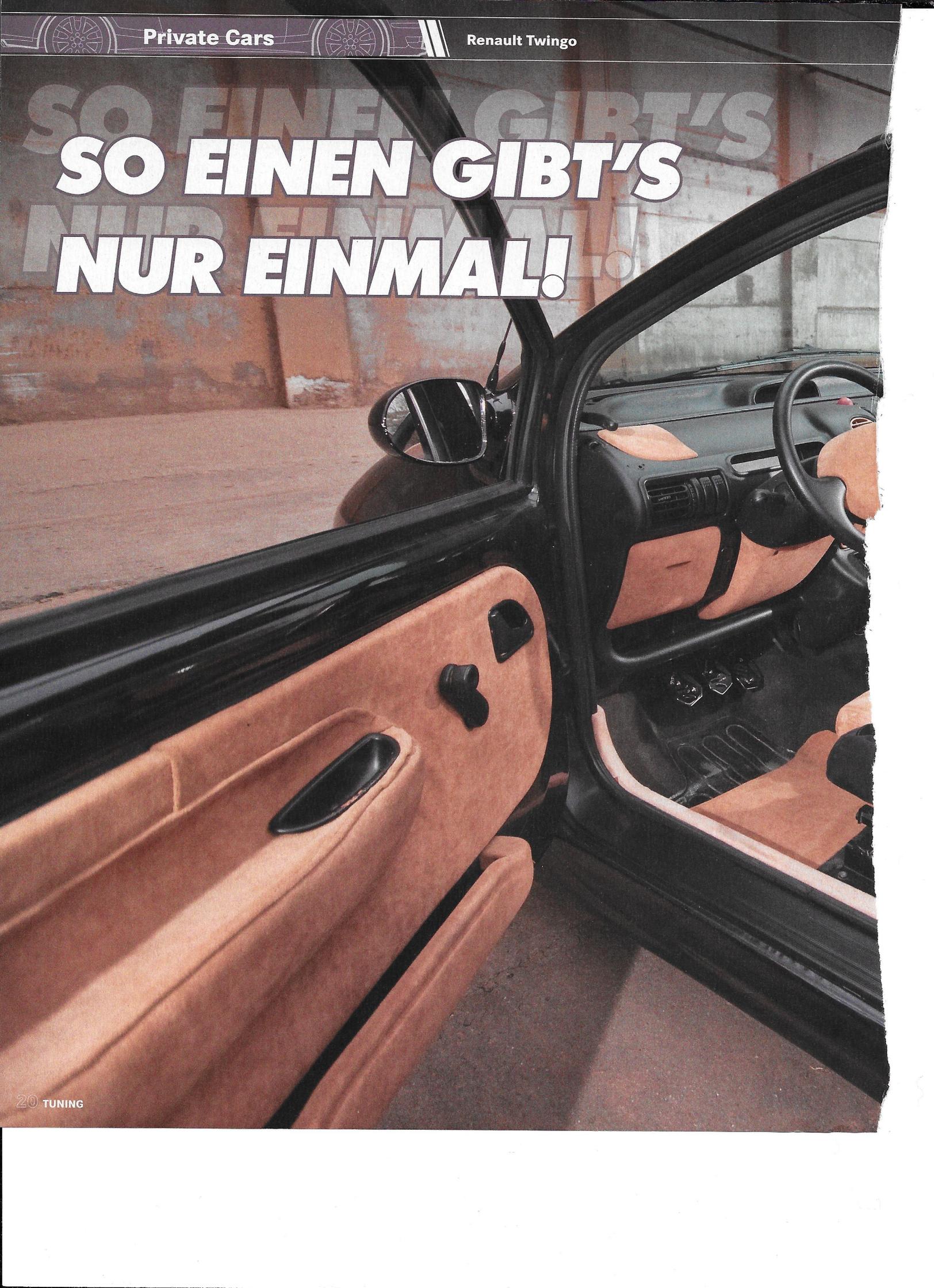
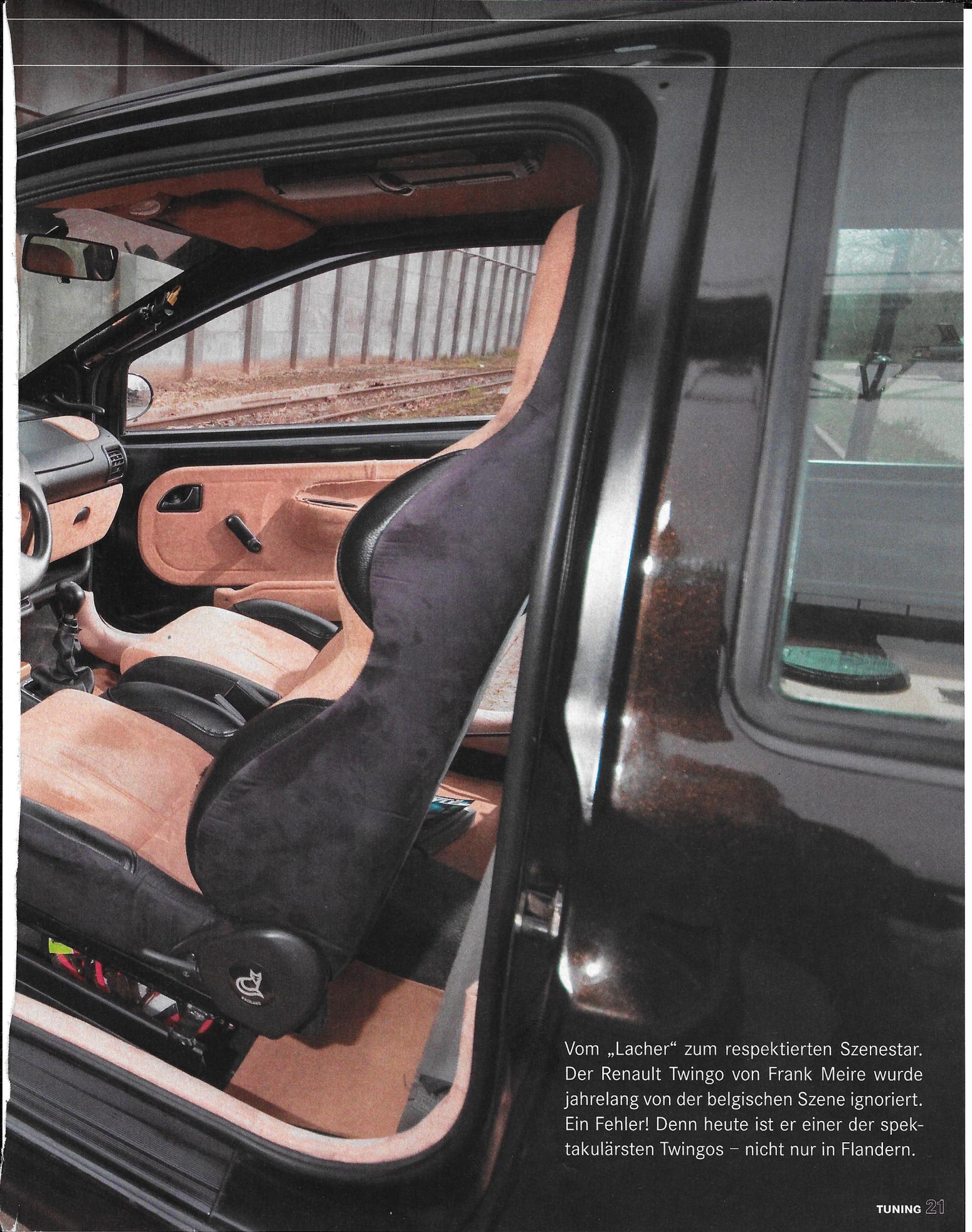


**SO EINEN GIBT'S
NUR EINMAL!**



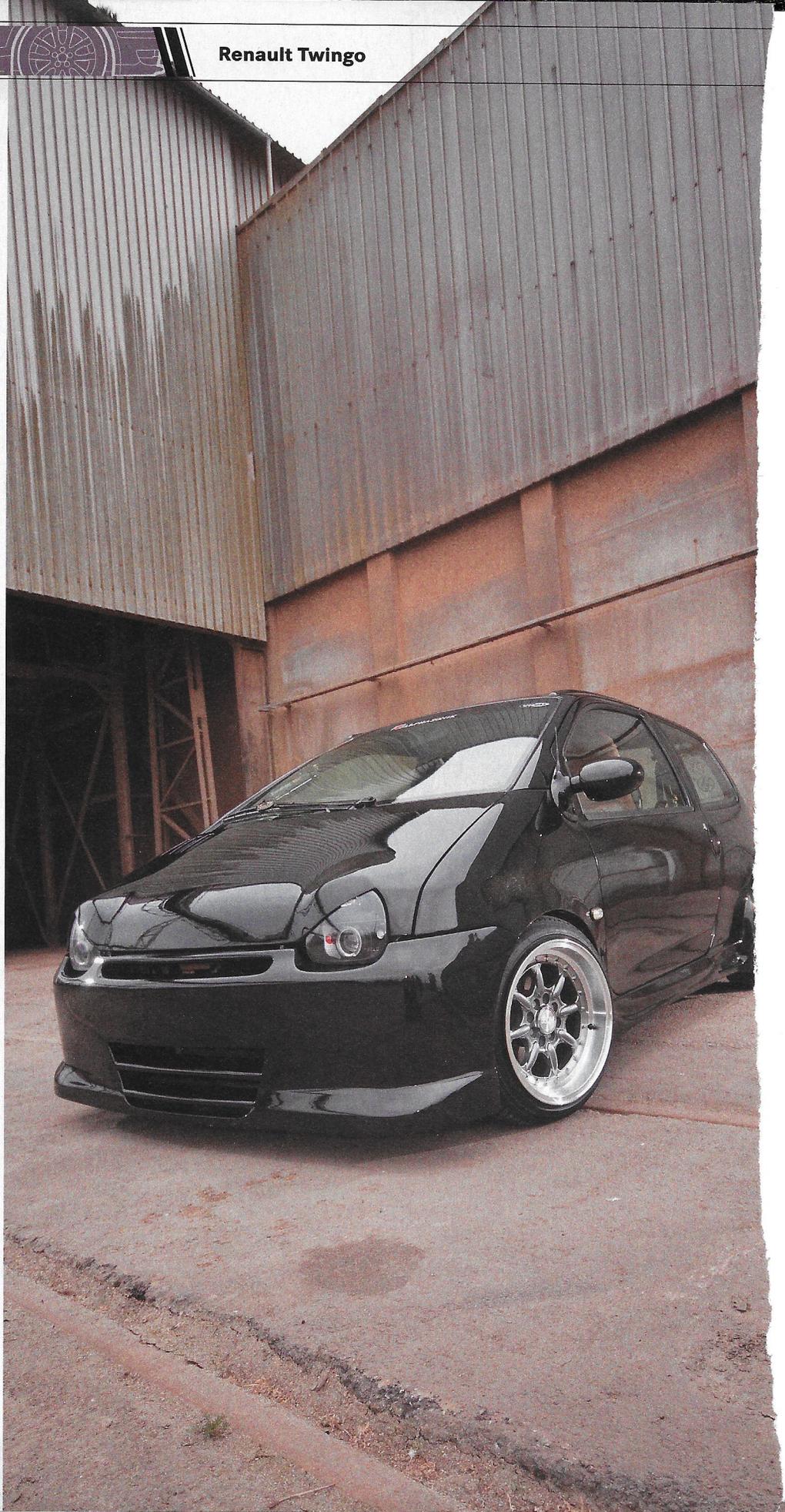


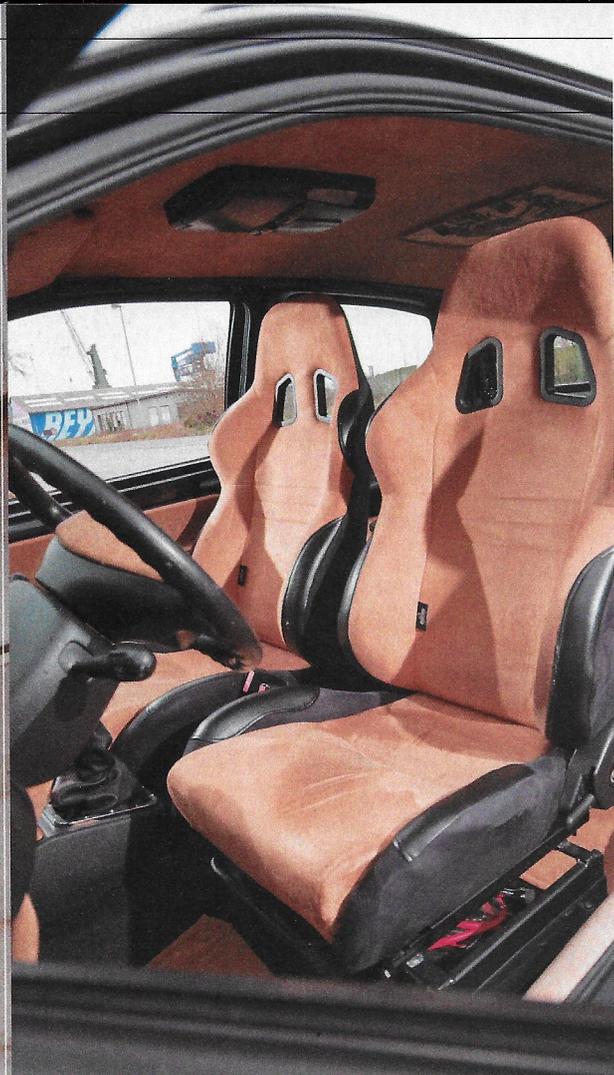
Vom „Lacher“ zum respektierten Szenestar. Der Renault Twingo von Frank Meire wurde jahrelang von der belgischen Szene ignoriert. Ein Fehler! Denn heute ist er einer der spektakulärsten Twingos – nicht nur in Flandern.

In Deutschland zählt die erste Generation des Renault Twingo mit ihren Faceliftmodellen zu den erfolgreichsten Importautos aller Zeiten. Egal, wann und wo man unterwegs war, irgendwo fuhr oder parkte ein Twingo. Während sie das Straßenbild im Alltag prägten, sind sie in der Tuning-Gemeinde eher die Ausnahme. Auch wir haben kaum Twingos in unseren Magazinen veröffentlicht. Nur manchmal finden wir Prachtexemplare, die uns und viele andere entweder durch ihre optischen Raffinessen oder ihre Technik verblüffen. Twingo-Tuning-Fans erinnern sich bestimmt noch an unseren Mittelmotor-Twingo aus den französischen Alpen, den wir damals in TUNING auf die Leser „jagten“. Mit dem 3,5-Liter-V8 aus einem Rover und dem extremen Breitbau-Umbau von Ludovic Lazareth kann es dieser finstere Geselle eigentlich nicht aufnehmen, aber nicht jeder Schrauber geht den Weg des „Hardcore-Performance-Umbaus.“

Lieber Show&Shine als stark und schnell

Während bei uns in Deutschland TÜV und Co. den Tuning-Freunden relativ viel Spielraum lassen, geht es im Ausland oft restriktiver zu. Kompressor- und Turboubauten oder selbst ausladende Rad/Reifen-Kombinationen sind in vielen europäischen Ländern offiziell nicht in die Fahrzeugpapiere eintragbar. Verfolgt einfach mal diverse Foren, in denen über unsere lockeren Vorschriften geschwärmt wird. Aus diesem Grund melden viele Österreicher oder sogar Schrauber aus Italien ihre Szeneautos in Deutschland bei Verwandten an. Ganz so restriktiv geht es in Belgien zum Glück nicht zur Sache, aber dort ist von den Behörden Motortuning nicht so gern gesehen. Auf Seite 88 berichten wir zu diesem Thema. Kein Wunder, dass Frank Meire aus Flandern bei seinem 1,2-Liter-Vierzylinder von Motortuning Abstand hielt. „Das wäre zwar schon cool, mehr Dampf an der Kette zu haben“, so der Belgier. „Aber beim Show&Shine ist das sowieso nicht mehr so gefragt.“

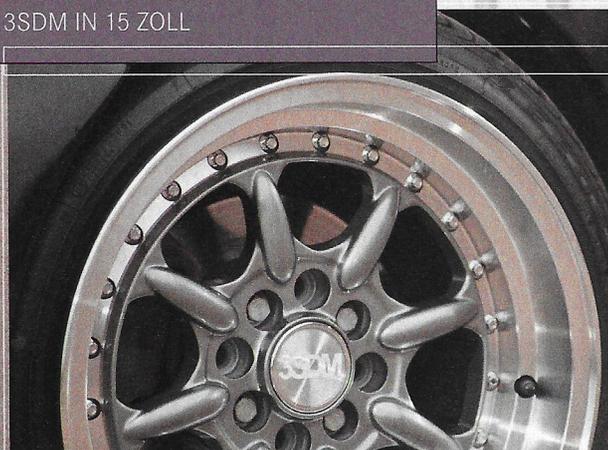




ZUM 2-SITZER UMGEBAUT



3SDM IN 15 ZOLL



Höchste Qualität
zum günstigen Preis

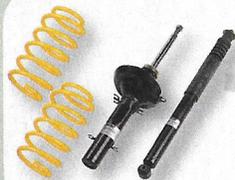
WEITEC
FAHRWERKTECHNIK[®]
made by **KW**



SPORT F

Sportfedernsätze
mit TÜV

ab € **95,-**
z.B. Serie F für VW Corrado (53i) Art.Nr.: 26260212



ULTRA GT

Sportfahrwerke
mit TÜV

ab € **365,-**
z.B. Ultra GT für Opel Corsa B Art.Nr.: 23260125



Hicon GT / Hicon TX plus

Gewindefahrwerke
mit TÜV

ab € **449,-**
z.B. Hicon GT für Opel Tigra Art.Nr.: 13260001



SD-KIT

Fahrzeughöherlegungen
mit TÜV

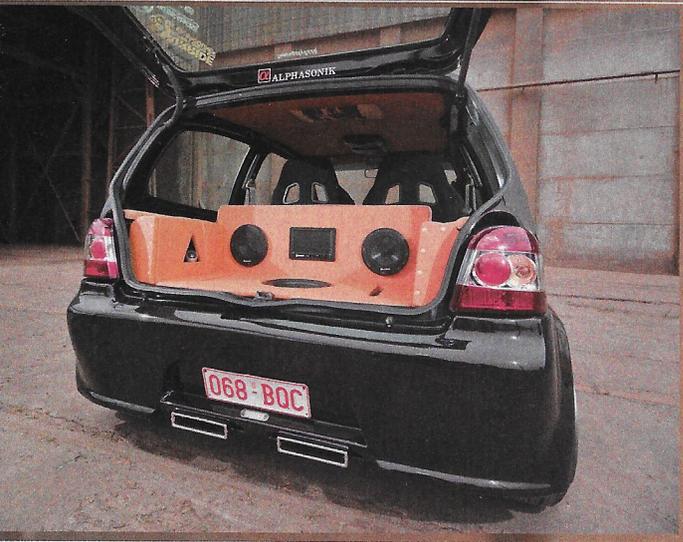
ab € **49,-**
z.B. SD-Kit für Audi A4 (B5) Art.Nr.: 66530072

WEITEC Deutschland: Tel.: +49(0)7971/9630-140 · www.weitec.de

WEITEC Schweiz: Tel.: +41(0)41/798 11 00 · www.weitec.ch

*Alle Preise in Euro inkl. MwSt. und zzgl. € 12,50 Versandkosten. Versand nur innerhalb von Deutschland.

Eine Marke der KW automotive GmbH





Deshalb gibt's außer einem Chiptuning, Sportluftfilter und einer Auspuffanlage auch nicht viel auf der Performance-Seite zu sehen.

Eigenbau auf dem Vormarsch

Während die Motorleistung beim Tuning nicht im Vordergrund stand, macht der Twingo schon mit seinen Eigenbau-Endrohren von sich reden. Aber Frank und seine Freunde, und vor allem sein Schwager, haben beim Bodykit so richtig aufgetrumpft. Nur ein x-beliebiges GFK-Aerodynamikpaket an den Renault zu schrauben, war ihnen zu wenig. Für relativ wenig Geld wurden auf eBay Schürzen und Seitenschweller von Xtreme Style besorgt. Von wem die Teile nun tatsächlich sind, weiß der Belgier gar nicht so genau. Da er sie sowieso cleante, um z. B. die seitlichen Öffnungen verschwinden zu lassen und dafür eine Art Single-Frame-Kühlergrill-Optik zu kreieren, war es Frank egal, wer nun wirklich der Hersteller ist. „Mein Budget habe ich so klein wie möglich gehalten. Ich will ja nicht nur fürs Auto leben“, schmunzelt Frank. Durch die modifizierte Front sieht der Renault wirklich klasse aus. Dazu kommt noch der „Böse Blick“, der die freundlichen Twingo-Kulleraugen viel grimmiger blicken lässt. Apropos Scheinwerfer: Das sind längst nicht mehr die Serienaugen, sondern Angel Eyes mit Xenon-Brennern in einer leicht getönten Optik. Ob die bei uns in Deutschland eingetragen werden könnten, bleibt fraglich. Von einer Scheibenreinigungsanlage fehlt jede Spur. Aber Showcars sind sowieso meist nur auf Anhängern unterwegs ...

Blech- und Spachtelspiele

Die Schürzen und Seitenschweller wurden bei der Eigenbau-Operation fleißig mit Spachtelmasse auf Linie gebracht und für die verbreiterten Kotflügel vorbereitet. Schließlich möchte Frank nicht mit den Serien-Teerschneidern auf den Treffen vorfahren.

Rundum sitzen, je nach Eurer Einstellung, 8 x 15 Zoll große oder kleine Leichtmetallfelgen. Angeboten werden sie vom britischen Felgen-Label 3SDM. Wer die Website aufruft, merkt sofort, dass sich diese Truppe beim Design an der Frische von Rotiform und Wheel-Whores.com orientiert. Abgelegt wurde der Twingo mit einem Sportfahrwerk von TA Technics, das dabei so tief kommt, dass der Phase II fast auf Anschlag ist. Von einem bequemen Cruisen kann dabei zwar keine Rede sein, aber im Alltag wird der Renault schon längst nicht mehr genutzt. Dafür ist eigentlich die Innenausstattung auch viel zu schade. Während im Serientrimm ein Twingo der ersten Generation mehr mit seiner pragmatischen Haptik als französischem „Très Chic“ überzeugte, entführt das Interieur bei Franks Phase II ins alte Ägypten. Die braunschwarze Lederkombi

zieren Hieroglyphen, und das verwendete Braun ist beinahe sandfarben. Doch keineswegs macht es sich das Leder nur auf den Racelandsitzen gemütlich. Es eroberte den gesamten Innenraum des zum reinen Zweisitzer umgebauten Twingos. Magnifique!! Beim Fotoshooting schallte zwar nicht „Walk like an Egyptian“ der 80's Girlband „The Bangles“ aus den Lautsprechern, aber der installierte Soundausbau sorgt für mächtig Druck. Bei Alphasonik machte Frank in den letzten vier Umbaujahren einen Großeinkauf und hat damit jede Menge Schalldruck aufgeladen. Als Headunit gibt Pioneer den Ton an, und die meisten Tracks liefert ein fruchtiges Smartphone.

Bei der klasse Lackierung handelt es sich um ein Grafitschwarz von Subaru, das nur noch einen Hauch goldenen Perleffektes als individuelle Nuance erhielt.

Kleines Schwarzes mit großer Wirkung

Sieht wirklich toll aus! Vielleicht gibt die Farbe schon einen kleinen Ausblick auf das nächste Auto von Frank. „Ein Subaru wird es wohl nicht, wenn ich die Wahl hätte“, schmunzelt der Twingo-Pilot. „Aber ein Mitsubishi Evo X, das wäre schon was Feines.“ Wie und wann es mit Umbauplänen für den Renault weitergeht, steht eigentlich noch gar nicht fest. Wir sind uns aber einig: So einen Twingo gibt's nicht noch mal. Schade nur, dass es bis auf die Renault Kreuztage am Hermsdorfer Kreuz in Thüringen keine großen Renault-Events mehr gibt ...

Fotos: Kevve.be

Text: Nick K. Hofmeister

DIE BRAUNSCHWARZE LEDERKOMBI MIT HIEROGLYPHEN MACHT SICH IM GESAMTEN INNEREN BREIT





SOUND SATT – DEM TWINGO FEHLT'S AN NICHTS



FRANK MEIRE



TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp

Renault Twingo Phase II (Baujahr 1999)

Motor

1.149 ccm Vierzylindermotor; Chiptuning, Sportluftfilter

Auspuff

Skytune Endschalldämpfer mit Eigenbau-Endrohren

Fahrwerk

TA Technics Sportfahrwerk; FK Distanzscheiben

Felgen

3SDM Leichtmetallfelgen Design „0.03“ in 8 x 15 Zoll; Federal Formoza Reifen in 165/50-15

Karosserie

Eigenbau-Bodykit mit gecleantem Xtreme Style Front- und Heckschürzen, Seitenschweller; Kotflügelverbreiterungen; Motorhaube mit angeschweißtem Bösen Blick; Black Edition Angel Eyes mit Xenon; Klarglas-Rückleuchten; Subaru Grafitsschwarz mit goldenem Perleffekt

Interieur

Raceland Sportsitze; braunschwarze Alcantara-Ledervollausstattung mit ägyptischen Hieroglyphen

Caraudio

Pioneer Headunit; Alphasonic PCZ30E Dreiweg-Lautsprecher, PSW410E Subwoofer, PM1600E Mono-Block-Verstärker und PM6002E Zweikanalverstärker; DVD-Player; LED-Showbeleuchtung, Zusatzmonitore