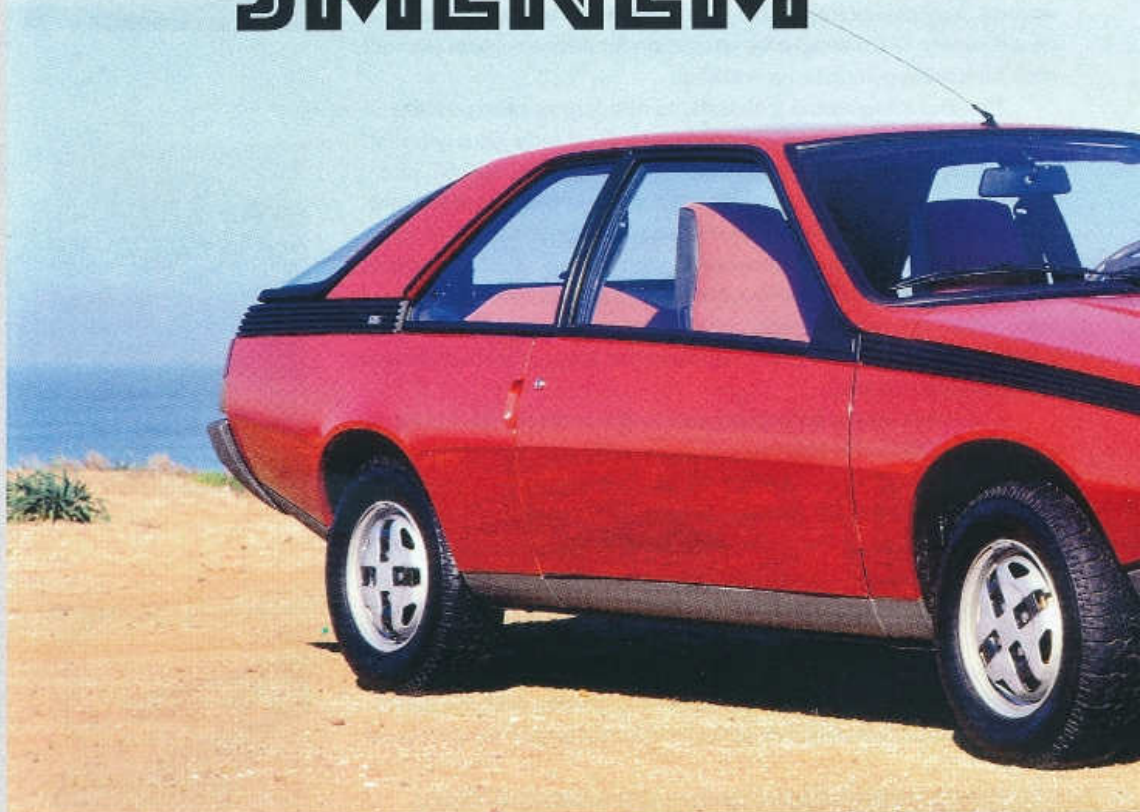


1980–1985

HISTORIE

- > RENAULT FUEGO (1980–1985)
- > LAMBORGHINI 350 GTV A GT (1963–1966)

➤ KUPÉ S OHNIVÝM JMÉNEM



Před čtyřiceti lety, koncem února 1980, debutoval Renault Fuego, čtyřmístné kupé osobitých tvarů. Bylo po letech prvním osobním vozem s kosočtvercem ve znaku, který místo číselného označení dostal jméno.

Fuego bylo prvním vozem, jehož tvary vznikly pod vedením nového šéfdesignéra Roberta Oprona, který se předtím proslavil u Citroënu typy SM, GS a CX. Osobitě střížená linie čtyřmístného kupé navrhl designér Michel Jardin.

Výrazným prvkem bylo rozměrné nahoru vyklápěcí klenu-té zadní okno, které otvíralo přístup k zavazadlovému prostoru. Dynamický dojem zdůrazňovaly černé drážkované podélné lišty na horních okrajích předních i zadních blatníků propojené vodorovným pásem na zadním čele karoserie.

Konstrukčně kupé vycházelo z typu Renault 18, z jehož verze kombi převzalo podvozkovou plošinu a zadní nápravu. Přední náprava pocházela stejně jako výkonnější motory z většího Renaultu 20.

Fuego mělo motor uložený podélně před přední nápravou, přední pohon byl samozřejmostí. Přední kola byla zavěšena na dvojicích trojúhelníkových ramen, vzadu mělo kupé tuhou nápravu uprostřed nesenou trojúhelníkovým závěsem a vedenou dvojicí podélných ramen. Odpružení obstarávaly vpředu i vzadu vinuté pružiny se sousými tlumiči, obě nápravy byly opatřeny příčným stabilizátorem.

Hřebenové řízení bylo u nejdrazších verzí posilové (u levnějších byl posilovač řízení nabízen za příplatek). Přední kotoučové a zadní bubnové brzdy byly propojeny ve dvou okruzích s podtlakovým posilovačem a omezovačem brzděného účinku v závislosti na zatížení zadní nápravy. Většina kupé Fuego jezdila na třináctipalcových kolech, jen nejvýkonnější model GTX s dvoilitrovým motorem měl standardně čtrnáctipalcová kola.

Renault Fuego GTS představoval střed nabídky čtyřmístných kupé (1980)

Nahoru vyklápěcí klenuté zadní okno bylo typickým prvkem kupé Fuego



Fuego nabízelo dostatek vnitřního prostoru čtyřem dospělým cestujícím



Při rozvoru náprav 2443 mm a rozchodu kol 1426 mm vpředu a 1346 mm vzadu bylo kupé dlouhé 4358 mm, široké 1692 mm a vysoké 1315 mm. Žavazadlový prostor v zádí měl základní objem 338 l, jenž se dal sklopením opěradel zadních sedadel zvětšit až na 781 l.

Do nádrže uložené vodorovně za zadní nápravou se vešlo 57 l paliva. Nalévací hrdlo nádrže bylo pod odklápěcím krytem na levém zadním blatníku.

Od jara 1980 se prodávala kupé Fuego v provedení TL a GTL se čtyřválcem OHV o objemu 1397 cm³ a výkonu 64 k (47 kW) spojeným se čtyřstupňovou mechanickou převodovkou. Dražší provedení GTS a Automatic měla pod kapotou čtyřválec OHV o objemu 1647 cm³, který s dvojitým karburátorem dával výkon 96 k (71 kW). V modelu GTS byl spojen s pětistupňovou manuální převodovkou, ve verzi Automatic s třístupňovou automatickou.

Fuego TL dosahovalo na třináctipalcových kolech s pneumatikami 155 SR 13 největší rychlostí 158 km/h, verze GTS dokázala vyvinout rychlost 180 km/h, zatímco Automatic jelo nejvíce 173 km/h. Pohotovostní hmotnost jednotlivých provedení se pohybovala od 1010 kg (TL) přes 1035 kg (GTS) až do 1055 kg (Automatic).

Na podzim 1980 se dočkali zájemci o nejvýkonnější a nejlépe vybavená kupé Fuego TX a GTX vybavená čtyřválcem OHC o objemu 1995 cm³ naladěným na 110 k (81 kW) a spojeným s pětistupňovou manuální převodovkou.

Model GTX s pohotovostní hmotností 1080 kg se mohl mimo jiné pochlubit stěrači světlometů, výškové seřiditelným volantem posilového řízení, stěračem zadního okna a čtrnáctipalcovými litými koly s pneumatikami 185/65 HR 14. Na nich uháněl rychlostí až 190 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za 11 s.

V sezóně 1981 nabídku rozšířil model GTX s třístupňovou sa-močinou převodovkou, od podzimu 1982 se do kupé v provedení GTL montoval větší čtyřválec OHV o objemu 1647 cm³ a výkonu 74 k (54 kW) spojený s pětistupňovou převodovkou.

Od jara 1982 se kupé Fuego vyvážela do USA, kde byl tehdy Renault spoluvlastníkem koncernu American Motors, „čtyřky“ tamějšího automobilového průmyslu. Do Spojených států



Renault Fuego vykazoval příznivý součinitel čelního odporu 0,34

➤ a Kanady odcházela kupé z továrny v severofrancouzském Maubeuge s úpravami podle zámožských norem. Měla rozměrnější nárazníky, takže jejich délka vzrostla na 4491 mm, světlomety bez tvarových krytů a motory se sníženými emisemi a specifickou výbavu.

Model Fuego 1,6 poháněl čtyřválec 1647 cm³, jenž se vstříkovaním Bosch L-Jetronic a katalyzátorem dával výkon 81 k (60 kW). Byl spojen buď s pětistupňovou manuální převodovkou, nebo s třístupňovým automatem. Fuego Turbo poháněl přeplňovaný čtyřválec 1565 cm³ s tímž vstříkovaním, jemuž turbodmychadlo Garrett pomáhalo k výkonu 107 k (79 kW).

Francouzská karosárna Heuliez představila v říjnu 1982 na pařížském autosalonu kabriolet Renault Fuego s americkými nárazníky, světlomety a luxusní výbavou. Měl být určen pro zámožské zákazníky, do výroby se však nikdy nedostal.

V letech 1984 a 1985 se na severoamerické trhy vyváželo i kupé Fuego GTX vybavené atmosférickým čtyřválcem OHC o objemu 2165 cm³, který se vstříkovaním a katalyzátorem dával

91 k (67 kW). Celkem bylo do USA a Kanady exportováno přes 41 tisíc kupé Fuego.

V Evropě Renault od září 1982 nabízel neobvyklou kombinaci, kupé Fuego Turbo-D vybavené čtyřválcovým turbo-dieselem OHC 2068 cm³ naladěným na 88 k (65 kW) a spojeným s pětistupňovou mechanickou převodovkou. Dosahovalo největší rychlosti 175 km/h, velký úspěch však nemělo. Do léta 1984 se jich prodalo jen necelé tři tisíce.

V září 1983 prošly vozy Fuego modernizací, při níž dostaly novou palubní desku a v nejvyšším stupni výbavy palubní počítač a centrální zamykání s dálkovým ovládním. Tráduje se, že Fuego bylo prvním vozem na světě s touto vymožeností.

V téže době z nabídky zmizela kupé s dvoulitrovým motorem a novým špičkovým modelem se stalo Fuego Turbo vybavené přeplňovaným zážehovým čtyřválcem OHV 1565 cm³. Na rozdíl od americké verze tento motor neměl turbodmychadlo Garrett v kombinaci se vstříkovaním paliva, ale s karburátorem. Dával výkon 132 k (97 kW) a spolu s pětistupňovou manuální převodovkou

Sklopením zadních opěradel vzrostl zavazadlový prostor z 338 na 781 l

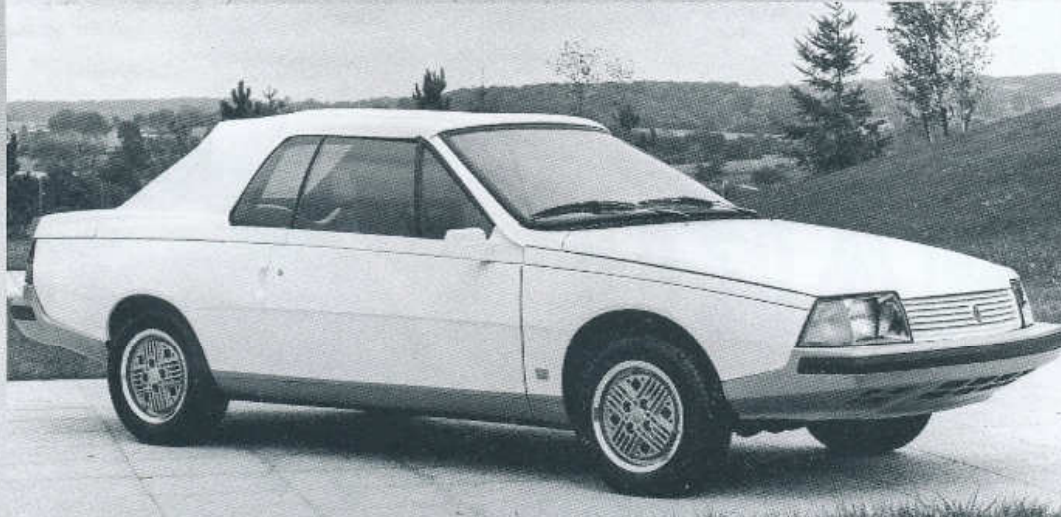
Palubní deska kupé Fuego ve druhém stupni výbavy s otáčkoměrem (1980)





Kabriolet Fuego postavený v roce 1982 karosárnou Heuliez zůstal solitérem

při přestavbě na kabriolet zmizely z karoserie typické rýhované černé lišty



Americká reklama na kupé Fuego Turbo zdůrazňovala spojitost s formulí 1



uděloval vozu s pohotovostní hmotností 1050 kg největší rychlost 200 km/h a umožňoval mu sprintovat z 0 na 100 km/h za 9,5 s.

Fuego Turbo mělo kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech (přední s vnitřním chlazením), posilovač řízení a špičkovou výbavu. Do jara 1985 jich z Maubeuge expedovali 6 tisíc.

Výroba kupé Renault Fuego byla ve Francii ukončena v červnu 1985, celkem jich v Maubeuge vzniklo přes 246 tisíc, včetně rozložených vozů určených k montáži ve španělské Palencii (ta dohala ještě v roce 1986) a v latinskoamerických zemích, zejména v Argentíně.

Tam se kupé Fuego montovalo už od roku 1982 a po roce 1986 se Argentina stala jeho druhou vlastí. Po modernizaci z podzimu 1988 se tam až do roku 1992 vyráběla kupé Fuego GTA s motorem 2165 cm³ o výkonu 116 k (85 kW). Tyto vozy měly novou před i zadní čelo karoserie, obešly se bez černých rýhovaných lišt na blatnicích a zádi a ve špičkovém provedení Fuego GTA Max (1991–92) o výkonu 123 k (90,5 kW) uháněly rychlostí až 200 km/h.

Celkem bylo v Argentíně v letech 1982 až 1992 smontováno a vyrobeno 19 tisíc kupé Renault Fuego. <

Novinkou pro modelový rok 1983 byl naftový Renault Fuego Turbo-D

V září 1983 dostala kupé Fuego novou palubní desku – zde model Fuego Turbo

Pohlednice z New Yorku: americká verze kupé Fuego Turbo ročníku 1984

