

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne
Cylindrée	1566 cm ³
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	132 ch DIN à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 3000 tr/mn
Alimentation	Carburateur + turbo
Transmission	Aux roues AV, boîte 5 vitesses
Freins AV/AR	Disques ventilés/Disques
Pneus	185/65 HR 14
Dimensions Lxlxh	4,36 x 1,69 x 1,33 m
Poids	1050 kg
Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 1000 m D. A.	30s9
Conso. moyenne	8 l/100 km
Réservoir	57 l
Coffre	338 dm ³



Pour ouvrir le coffre, il faut que la porte conducteur soit ouverte afin d'accéder à cette manette. On connaît plus pratique...

L'image kitsch qui colle à la Fuego est tenace. Et le film *Mais qui a tué Pamela Rose* ? n'a fait que renforcer cette injustice. Car c'en est bien une. À l'instar de nombreux coupés populaires de la même époque (Ford Capri, Opel Manta), la Renault est cataloguée ringarde dans son pays d'origine. Pourtant, à son lancement, elle faisait figure d'auto moderne. Voire innovante. Bien avant les autres coupés, elle reçut un moteur Diesel sous son capot. Point de gazole aujourd'hui, mais le must de la gamme : la Turbo essence. Grâce à son moteur emprunté à la R18 du même nom, mais poussé à 132 ch, elle vient chatouiller une allemande alors 50 % plus chère, la Porsche 924. Eh oui, outre-Rhin, le cheval est du genre onéreux ! Avec ses vitres électriques, son verrouillage centralisé, sa direction assistée (ça va les bras Jérôme ?) et des belles jantes alu en nids-d'abeilles signées BBS, la française vous en donne pour votre argent. Et elle fait taire les critiques formulées à l'encontre des versions de base, jugées pingres et peu performantes.

Docteur R18 et Mister R20

Oui, la Fuego repose sur une base de brave R18. Mais avec son train avant spécifique, emprunté à la R20 Diesel, elle offre un comportement plus en rapport avec sa fiche technique. La tenue de route y gagne et s'avère très correcte, avec des mouvements de caisse bien mieux maîtrisés que ce que l'on pouvait craindre. La direction est suffisamment précise et le volant sport à quatre branches assure une très bonne prise en mains. Bref, les liaisons au sol remplissent bien leur rôle, au point qu'on en oublie la présence d'un antique essieu rigide à l'arrière. Sous le capot, le bloc Cléon alu (type 807) présente deux

Les possesseurs de Super 5 et autres R9/R11 ne seront pas dépayés par ces compteurs, caractéristiques des versions restylées apparues en juillet 1983.



Pierre-Louis

visages. Sous les 2500 tr/mn, son caractère placide et sa bonne disponibilité en font un compagnon de balade tout à fait recommandable. En grimpaant dans les tours, l'effet turbo (qui souffle ici à 0,75 bar) se fait enfin sentir – sans brutalité toutefois sur notre exemplaire. Quoi qu'il en soit, la Fuego se révèle polyvalente. À l'aise en ville, elle permet de s'amuser sur départementale et ne rechigne pas à s'aventurer sur autoroute. Le niveau sonore y est alors très acceptable, la tenue de cap, bonne, et les aptitudes aux dépassements se montrent étonnantes.

Ébats participatifs

On peut ainsi envisager des vacances à plusieurs, les places arrière étant accueillantes (sièges confortables et rabattables séparément, moquette abondante...) et le coffre, plutôt vaste. Un argument qui vous aidera peut-être à faire accepter cet achat décalé à votre famille. Car, si l'on met de côté les quolibets dont est victime la Fuego, celle-ci est un coupé spacieux, facile à conduire et, en version turbo, performant et richement équipé. Des qualités aujourd'hui peu perçues, pour le plus grand bonheur des rares amateurs profitant ainsi de prix très abordables. Alors, faites fi des moqueries, et laissez-vous tenter !



Renault Fuego Turbo
1985



à partir de 2000 €