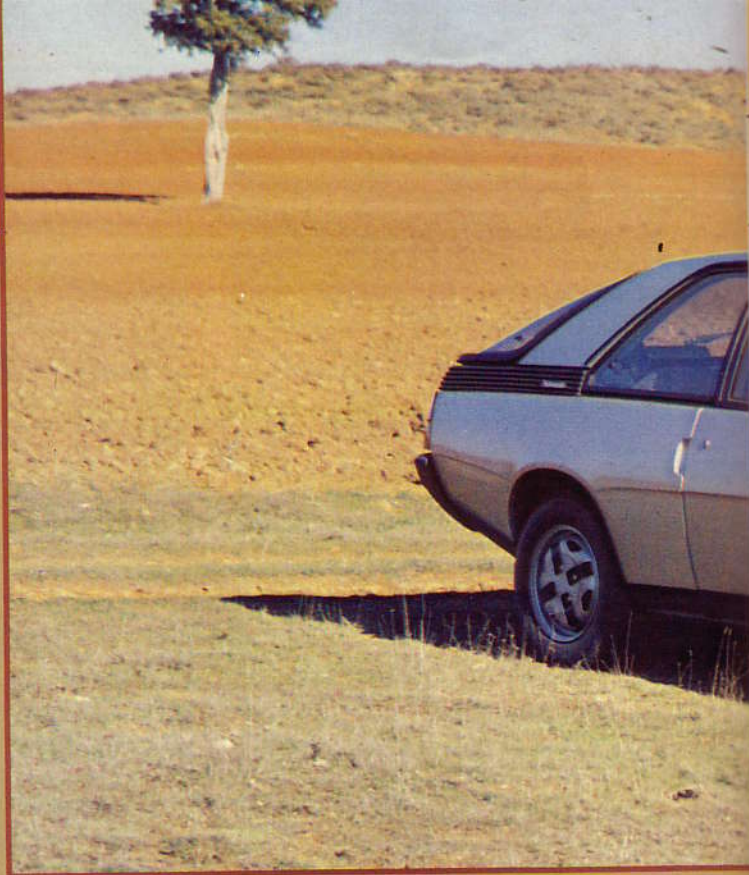




RENAULT FUEGO

Présentée ce mois-ci au Salon de Genève, la Fuego est appelée à remplacer dans les plus brefs délais les R 15 et R 17. C'est une 2 + 2, proposée en six versions et trois moteurs de 7, 9 et 10 CV fiscaux. Si le marché du coupé n'a représenté, en France,

que 3,88 % de l'ensemble des immatriculations en 1979, la Régie Renault, qui croit beaucoup en ce modèle, a mis toutes les chances de son côté pour attirer une très large clientèle. La Fuego est en effet l'une des voitures les plus intéressantes



La nouvelle vague



Quand vous rencontrez la Fuego pour la première fois, une chose est évidente : la voiture est belle, racée, élégante.

Un long capot plongeant, un arrière soigneusement arrondi agrémenté d'une large custode au profil sportif. Sans être agressive, cette voiture est une réussite. Sa ligne est due à Robert Opron qui, en d'autres temps, imagina la SM et la CX.

Celle qui nous est proposée par la Régie pour cette prise en main est une GTS de 9 CV, directement dérivée de la Renault 18. Même moteur placé en porte-à-faux à l'avant, mêmes suspensions arrière à essieu rigide, même boîte de vitesses 5 rapports, etc.

Prenons le volant : pour ouvrir la portière, il n'y a pas de poignée extérieure, il suffit de passer la main dans une petite fente verticale et de tirer le clapet vers le haut. Ce n'est pas très pratique, mais on s'habitue à tout. Première impression quand on s'installe au volant, les sièges « en pétale », déjà vus sur les dernières R 17, sont confortables, calant bien le dos. On est allongé mais pas trop. Quant au

PRESENTATION



fait acceptable à vitesse stabilisée. La voiture est puissante (96 ch. à 5 750 tr/mn) et accélère bien (17,9 secondes aux 400 m D.A., 33,7 secondes aux 1 000 m sur autoroute), sans être un foudre de guerre.

Elle est tout à fait silencieuse à 130 compteur, pas un bruit de carrosserie; à partir de 150, un petit sifflement est perceptible des deux côtés de l'habitacle.

La direction (non assistée sur la GTX) est lourde à l'arrêt mais s'oublie très vite quand on roule. Les grandes courbes s'enchaînent allègrement, même à haute vitesse, la voiture reste parfaitement en ligne, les pneumatiques Pirelli accrochant littéralement à la route. En courbe moyenne, le comportement est tout aussi remarquable. La limite de sécurité est très large. Sur route, dans les épingles à cheveux prises à vitesse élevée, la voiture « pioche » un peu mais ça n'a rien de traître. On notera tout de même un caractère légèrement survireur, mais il faut, pour y goûter, véritablement « attaquer » !

Sur les longues lignes droites, gare au vent latéral ! La Fuego n'aime pas du tout les violentes bourrasques. Elle se « balade » alors de droite à gauche.

Sans être un véritable pur-sang, la Fuego GTX va vite : 180 chrono (vitesse constructeur). Nous n'avons pu le vérifier, mais ce qui est sûr, c'est que bien lancée, elle flirte, sans problème, avec les 190 compteur.

réglage du siège, il est difficile quand les portières sont fermées, mais ce n'est qu'un détail.

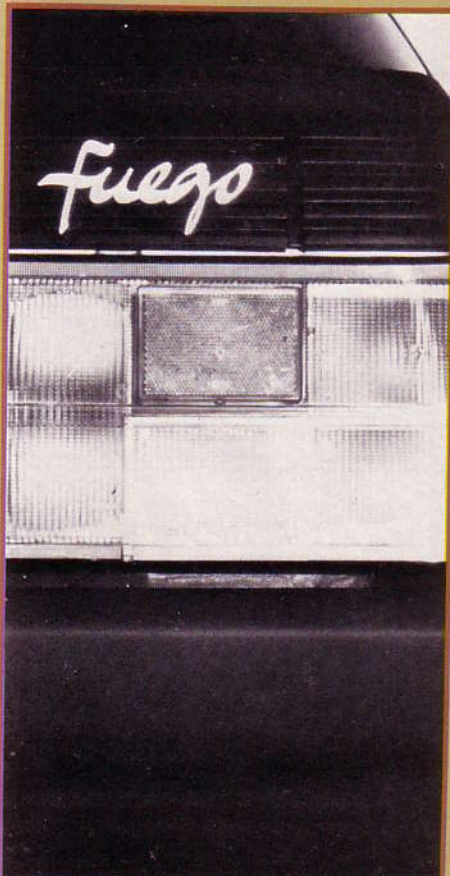
A l'arrière, c'est aussi confortable, en tout cas pour une voiture de cette catégorie. La banquette se rabat en deux parties comme sur la R 5 Alpine et le coffre est assez grand.

La position de conduite est agréable : le volant (non réglable sur la GTS) est presque droit, les commandes des phares, essuie-glace, clignotants sont au volant, très fonctionnelles, accessibles du bout des doigts. Le tableau de

bord est clair et ressemble bigrement à celui de la R 18.

Détail intéressant : les commandes électriques des glaces sont à portée de la main, à l'extrémité des accoudoirs de portières, c'est beaucoup plus pratique que le système habituel, situé sur la planche de bord.

Un petit tour de clef : le 4 cylindres démarre très bien, même froid (starter automatique). Première, la voiture s'élanche, deuxième, troisième; le bruit du moteur est assez présent sur les intermédiaires, mais il devient tout à





PRESENTATION

Quant au freinage, il est puissant et tout à fait à la hauteur des performances. Même en écrasant la pédale, la voiture reste bien en ligne. Là encore, elle affiche un comportement très sain.

Dans l'ensemble, le comportement de la Fuego est tout à fait honnête. La voiture est sans aucun doute réussie, et, plus important encore, elle apporte quelque chose de complètement nouveau : c'est la première voiture d'une nouvelle génération : celle des économies. Par son CX extrêmement compé-

titif, par sa légèreté et son moteur, elle préfigure ce que sera la voiture de 1985. Nous avons essayé la GTS car c'est le modèle « du milieu de gamme » qui, semble-t-il, est promis au plus bel avenir.

Une chose est certaine : la Fuego est une formidable petite voiture, sûre et très amusante à conduire et cela à un prix raisonnable de 48 500 F.

Photos Alain BEAUVAIS
Dominique BRIGAND

MOTEUR

	TL	GTL	GTS	Automatic	TX	GTX
puissance maxi	64 ch à 5 500 tr/mn	64 ch à 5 500 tr/mn	96 ch à 5 750 tr/mn	96 ch à 5 750 tr/mn	110 ch à 5 500 tr/mn	110 ch à 5 500 tr/mn
couple maxi	10,5 Mkg à 3 000 tr/mn	10,5 Mkg à 3 000 tr/mn	13,6 Mkg à 3 500 tr/mn	13,6 Mkg à 3 500 tr/mn	16,6 Mkg à 3 000 tr/mn	16,6 Mkg à 3 000 tr/mn
alésage/course cylindrée	76 x 77 1 397 cm ³	76 x 77 1 397 cm ³	79 x 84 1 647 cm ³	79 x 84 1 647 cm ³	88 x 82 1 995 cm ³	88 x 82 1 995 cm ³
arbres à cames	latéral	latéral	latéral	latéral	en tête	en tête

PERFORMANCES

	TL - GTL	GTS	Automatic	TX - GTX
vitesse maxi (km/h)	158	180	173	190
400 m D.A.	19,3 secondes	17,9 secondes	19 secondes	17,5 secondes
1 000 m D.A.	36,8 secondes	33,7 secondes	36 secondes	32,4 secondes
0 à 100 km/h	15 secondes	12,1 secondes	13 secondes	11 secondes

CONSOMMATION (en litres aux 100 km)

	TL - GTL moteur : 1397 cm ³	GTL moteur : 1397 cm ³	GTS moteur : 1647 cm ³	AUTOM. moteur : 1647 cm ³	TX - GTX moteur : 1995 cm ³
90 km/h à vitesse stabilisée	6,1	5,9	6,2	7,4	en cours d'homologation
120 km/h à vitesse stabilisée	8	7,6	8,1	9,6	
en cycle urbain	9,7	9,7	10,6	10,5	

PRIX

	TL	GTL	GTS	Automatic
Commercialisées en sept. 80	39 800	44 500	48 500	49 800

en bref

LE « PRIX DE LA SECURITE » A L'OPEL KADETT

Le prix 1980 de la sécurité automobile décerné par « l'Association Française de la Presse Automobile » (A.F.P.A.), a été attribué à l'Opel Kadett 1300 « Berlina ».

Ce prix est décerné à l'automobile présentant le meilleur ensemble d'éléments de sécurité aussi bien active que passive. Les voitures jugées les plus sûres ont été sélectionnées par une commission de journalistes de la section technique de l'A.F.P.A. dont le choix a été ensuite soumis à l'ensemble des membres de la section technique. La « Lancia Delta 1500 » et la « Peugeot 505 STI » se sont classées après la nouvelle Kadett.

DATSUN BLUEBIRD 1 800 CM³

Importée en France depuis 1971, la Datsun Bluebird n'afficha jamais de grandes ambitions sur le marché français, à tel point que la société Richard, importateur de la marque, en limita volontairement le nombre à l'importation. Mais Datsun a décidé de ne pas en rester là avec cette voiture : dès le mois de mai apparaîtra dans la gamme un nouveau modèle Bluebird 1 800 cm³ en trois versions — berline 5 vitesses ou automatique, coupé 5 vitesses ou automatique, break 4 vitesses. La puissance fiscale sera de 8 CV pour la berline, de 9 CV pour le coupé, de 10 CV pour le coupé automatique, la berline automatique et le break.

La nouvelle Bluebird se présente comme une voiture de type familial offrant un volume et des performances respectables (environ 160 km/h) et des consommations a priori intéressantes : suivant les versions, entre 6,5 l et 8 l à 90 km/h, entre 8,8 l et 10,6 l à 120 km/h et entre 10,4 l et 12,1 l en cycle urbain.

Son prix serait de l'ordre de 40 000 F.

ANNONCE

Vds Cabriolet TRIUMPH Stag 74
Hard Top - V8 - Radio K7 - 63 000 km - tr. belle
ou échange contre OPEL GT 1900 73 tr. b. ét. ou MOTO BMW 100 RS récente
H. HARLE - 47260 VERTEUIL - Tél. (58) 79.80.04.

L'œil du styliste



Un objet nouveau surgit, né du monde industriel et l'on ne peut manquer d'être fasciné. A plus forte raison quand il s'agit d'une automobile, entité-objet charriant avec elle autant de pulsions que de phantasmes contradictoires. Mais lorsqu'on pressent en outre, que par sa définition, sa réalisation et le moment même où se plaçant sur le complexe échiquier des marchés internationaux, elle a toutes chances de se révéler une pièce de choix ainsi qu'une future valeur de référence, alors l'esprit reprend du champ et l'œil évalue...

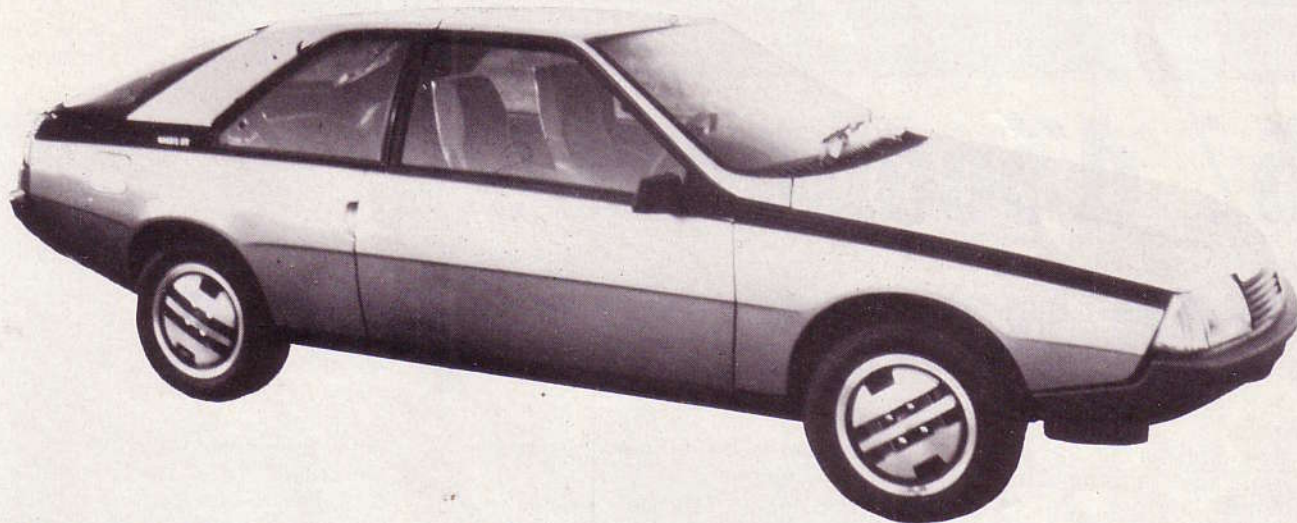
Avant tout, la Renault Fuego est dans son ensemble une bonne démonstration de novation dominée, un thème suivi et servi de bout en bout quasiment sans coup férir. En découle sa principale caractéristique en tant que produit automobile : l'homogénéité. Tout procède du tout. Rien — ou presque — qui ne procure la sensation d'avoir été conçu simultanément en vue d'une imbrication immédiate. La forme générale tire parti tout

indigeste et manqué en outre de transparence et de profondeur.

Au chapitre des critiques, d'ailleurs modérées, qu'il est permis d'émettre, on peut regretter un capot-moteur un rien mafflu (conséquence d'un point supérieur de radiateur qu'il eut été judicieux de baisser de quelques centimètres), ce qui aurait contribué à donner un supplément d'expressivité au « visage » de la Fuego. Mais peut-être a-t-on voulu jouer la carte de l'impassibilité par opposition à l'agressivité couramment exprimé par cette catégorie de véhicules? Dommage quand même! Tout comme je déplore la resserrée un peu trop marquée de la jupe arrière, entre le passage de roue et le bouclier postérieur : Gare! les Renault ont bien souvent le fessier crispé...

Déjà filante à l'arrêt, la Renault Fuego est dotée de bonnes proportions qui, alliées à ce dynamisme natif, confèrent à ses évolutions un caractère saisissant. Durant près de

ainsi que dans le vécu quotidien. De bons et beaux sièges, parents par leur forme et leur garnissage des différents éléments composant l'habitacle; de la moquette du plancher et des parois latérales où elle remonte, — ô luxe! — jusqu'à la planche de bord, tout concorde à partir du dessin, du volume et des matières, à créer un tout en accord avec le caractère global de cette voiture. Rien de toc pour de la grande série, le plaisir à la fois tactile et visuel est effectif. Une instrumentation et des commandes bien en place, résultant d'une étude ergonomique poussée, mais par contre un éclairage de bord nocturne, dans les rouges et verts évocateurs de fête foraine, tempère fâcheusement le climat plutôt harmonieux autant que distingué de l'ensemble. Enfin je garde pour la bonne bouche, l'habillage en continu avec les panneaux latéraux, du plan de chargement situé sous la bulle arrière. Ce lieu obscur que l'on refermait aussi vite ouvert, devient une des zones de choix où l'œil se pose avec complai-



autant des solutions de continuité, qui sont en soi des signes graphiques, que des séquences pleines ou vitrées : elle se recompose à partir d'elles. Les rythmes s'ordonnent autour de l'étiement horizontal du striage périphérique, allongeant le véhicule et piégeant astucieusement la notion réelle de hauteur hors-tout.

Elancée et large, à la fois souple et musclée avec juste assez de chair par la grâce d'un modelé précis, la Fuego possède également une carrosserie réalisée avec soin qui dégage une impression de robustesse visuelle. Le laquage des tôles se révèle correct ainsi que le traité de surface des matières plastiques employées, comme c'est le cas pour les pare-chocs boucliers d'un gris soutenu, calculé pour se marier avec les différentes couleurs de caisses. A cet égard, je me montrerai volontiers réservé quant à la palette colorée retenue pour ce modèle tablant à la fois sur l'impact et le raffinement : un certain vert foncé métallisé, en particulier, est assez

2 500 km, de Paris au Sud de l'Espagne, je pus non seulement « vivre » ce nouveau modèle en qualité de conducteur, mais encore l'observer de façon continue dans tous les cas de figures et à toutes les allures. Bien d'autres regards suivaient sa trajectoire et aux arrêts de ravitaillements et d'étapes, des attroupements spontanés traduisaient bien le vif intérêt qu'elle a constamment suscité.

« Sculptée à l'intérieur comme à l'extérieur », tel est l'un des maître-mots, et non des moindres, énoncé par le Département du Style de la Régie Renault au sujet de la Fuego. Je souscris d'autant plus aisément à cette assertion que le résultat est là, tangible, créant de plus un précédent, dont il n'est pas vain d'espérer que le restant de la gamme bénéficiera par la suite. Donc, un gros bon point pour cette unité satisfaisante, qui n'est pas un indice supplémentaire de sophistication d'ailleurs intelligente, mais le signe d'un objet réussi, dont la confirmation apparaît dans le plaisir de l'appropriation

sance. La leçon japonaise a porté : il était temps!

Alors la Renault Fuego, simplement un brillant exercice de style transposé dans la série? Il vous suffira de lire les différents bancs d'essai à paraître, dont celui de « Trafic », pour vous convaincre du contraire. Quant à ma conclusion personnelle, elle se révèle positive; à ce point près, qu'il convient de savoir si ce concept esthétique fort, peut-être encore mieux adapté sur une voiture à moteur central produite à faible cadence, par exemple, sera capable de supporter sans lasser une production à des centaines de milliers d'exemplaires? La question reste posée. Il n'en demeure pas moins que le lancement de la Fuego, évoque pour moi celui de la Ford Capri qui avait marqué le début de l'année 1969 d'une pierre blanche. A mon sens, il convient d'en garder une autre toute prête pour la Fuego...

Caude-Robert PETIT.