

Plamen, nebo plamínek?

Renault Fuego už patří k autům v nejlepších letech. Na trhu se objevil v březnu 1980 a automobilka si od něj zřejmě slibovala více, než nakonec přinesl.

Fuego pochází z éry, kdy Renault začal ve velkém koketovat s turbodmychadly. Nebyl to ale žádný přifouknutý horkokrevný precek ani rodinná limuzína. Jeho poslání bylo zjevné hned na první pohled – zaútočit na emoce, získat si srdce vášnivých autíčkářů a přitom zůstat alespoň jednou nohou na zemi.

Na veřejnosti se Renault Fuego poprvé objevil na jarním autosalonu v Ženevě a výrobce prozradil, že pro něj zpočátku nabídne trojici motorů o objemech 1397, 1647 a 1995 cm³ s výkony od 64 do 110 koní. Po třech letech Renault dvoulitr stáhl a nahradil ho zážehovým agregátem o objemu 1,6 litru a výkonu 134 koní. Do prodeje se dostala také verze se vznětovým motorem. Ten měl objem 2068 cm³ a výkon 94 koní, jedná se však o poměrně vzácné provedení. Dieselu se na trhu moc nedařilo, proto ho automobilka už po roce přestala nabízet. Bylo to jen rok před oficiálním ukončením výroby Fuega v Evropě, který přišel už v roce 1985. Celkem brzy, co říkáte?

Zklamání

Pro toto rozhodnutí měl Renault pádné důvody. Fuego znamená v překladu ze španělštiny oheň a Francouzi zřejmě plánovali, že lidé pro něj zahoří vášní. To se však nestalo a auto v motoristech zažehnulo jen malý plamínek. Nepomohl ani export na zaoceánský trh v USA. Renault se pak snažil trochu zahojit rány přesunutím výroby do Argentiny, kde Fuego vyráběl až do roku 1992.

Žádný požár se tedy nerozšířil, přestože se Renault snažil. Design

auta určitě není špatný a postupně se ve Fuegu objevily i zajímavé technologické novinky. Například centrální zamykání nebo ovládání audia přímo na volantu. Úspěch to ale nepřineslo. A přitom byl celý projekt ze strany Renaultu v řadě ohledů revoluční. Do té doby například automobilka používala k označení svých osobních modelů v drtivě většině případů čísla – Fuego technicky vycházelo z Renaultu 18 a navazovalo na kupé R15 a R17.

Fuego se ve své době zapsalo do automobilových statistik také jako nejrychlejší sériově vyráběný osobní vůz se vznětovým motorem. Diesel se pod kapotu dostal v roce 1983 a stylový Renault s ním dokázal uhánět rychlostí 175 km/h. A to zdaleka nebylo vše.

Doping s pomocí turba

Renault se v 80. letech nacházel v éře turbomotorů, na jejichž zdokonalování a vývoji se pracovalo i v oddělení motorsportu, které připravovalo auta pro F1. Fuego proto vyfasovalo turbo. Inženýři ho napařovali na zážehový čtyřválec o objemu 1,6 litru a přifouknutý motor dosahoval výkonu 134 koní. Právě on poháněl vozy, které putovaly za velkou louží. Parametry tohoto Fuega již slušně korespondovaly s jeho názvem. Maximální rychlost činila rovných 200 km/h a sprint na „stovku“ zvládalo za necelých 10 sekund. A všechno, co bylo v té době pod deset sekund, bylo sakramentsky dobré.

Dobový tisk označuje Fuego za konkurenta prémiových sporťáků z Německa. Trídveřová šmrncov-

ní karoserie by tomu možná i odpovídala, do interiéru se navíc dala vměstnat i celá rodina, takže ze strany Renaultu nešlo o úzce zaměřené auto. Ale ani to nepomohlo. Rozměrný zavazadlový prostor, sklopná opěradla zadních sedadel i relativní dostatek místa pro cestující sedící vzadu měly být atraktivní parametry pro aktivní a rychlé tatínky. Nebyly.

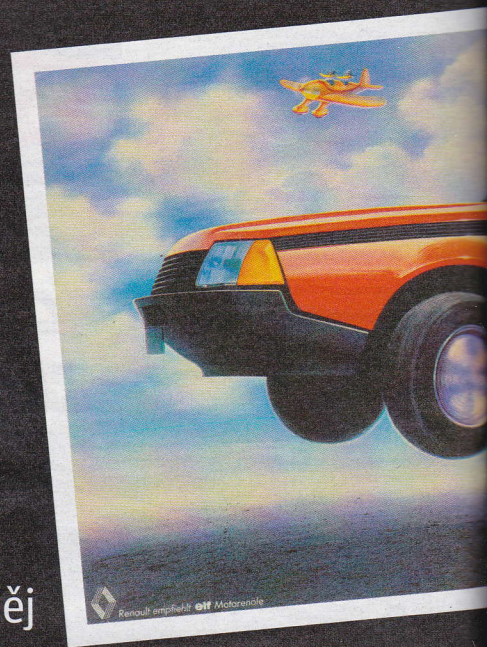
Proč? Kdo ví. Příliš mnoho verzí, pomalé základní varianty nebo slabé renomé značky v tomto segmentu? Možná. Každopádně, majitelé si auta příliš nevážili. Když se poohlédnete po inzerátech, zjistíte, že z nich většinou zbyl jen šrot za pár drobných. Trochu se vyšíhly jen verze Turbo. Pomohly tomu nedávne oslavy začátku éry přeplňování a s tím související připomenutí Fuega. Měli jsme tak možnost vidět ho ve světlech reflektorů na pařížské výstavě Rétromobile. Ovšem kdyby tam nebyly R5 Turbo a nádherná R5 Alpine, asi by červené Fuego zazářilo víc.

Pokud si však chcete udělat radost a vlastnit neokoukané auto, směle do toho! Turbomotor ale může být náročnější na údržbu, a pokud se ho bojíte, zážehový dvoulitr vás bude bavit také. Poohlédněte se po výbavě GTX nebo GTS. Jde o špičkové verze se všemi vymoženostmi, mezi které patří i elektrické ovládání oken včetně střešního (to však podle zkušeností řidičů dělalo strašný hluk a na zadní sedadla propouštělo nesnesitelnou dávku proudícího vzduchu), a v americké verzi se objevila i klimatizace.

Při hledání na internetu se nechte oklamat pěkným zevněškem. Auta z 80. let nepatří mezi nejdolnější a ráda se do nich zakousne rez. Fuego není žádná výjimka. Rozhodně má něco do sebe a pro sběratele je přidanou hodnotou, že jich nebyla prodána kvanta. Celkem bylo vyrobeno přibližně 226 000 exemplářů. Renault z Fuega jednoznačně nedokázal získat plný potenciál, i když se snažil, ale aktuální připomínkou jeho existence dal tomuto vozu novou šanci. Je to ideální kandidát pro milovníky málo vídaných aut.

Turbo éra

Monopost s turbodmychadlem přivezl Renault do F1 poprvé roku 1979. Automobilka však „šneka“ nepoužívala jen u závodních vozů, ráda ho montovala i do civilních aut. V té době se objevil pod kapotou mnoha lidových vozů, vedle Fuega se na zmiňované výstavě Rétromobile objevil Renault R5 Turbo z roku 1980, Renault 11 Turbo z roku 1984 a také jeho derivát – Renault 9 Turbo z roku 1985. Jejich zážehový motor o objemu 1,4 litru disponoval výkonem 105 koní. Nechyběl pohodlný model R18 Turbo, kterému k pohonu sloužil zážehový čtyřválec o objemu 1,6 litru a výkonu 110 koní. Na stánek se vešel i modernější reprezentativní model 21 Turbo. S výkonem 175 koní, který konstruktéři vydolovali z dvoulitrového čtyřválece, bohatou výbavou a jízdním komfortem dokázal držet krok i se zavedenou německou konkurencí z prémiového segmentu.

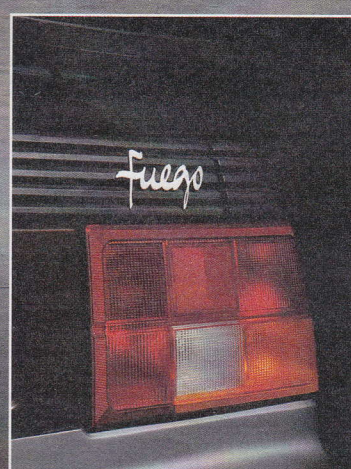




Tlačítka na volantu nebyla v 80. letech rozhodně ničím obvyklým. Interiér Fuego dokázal zaujmout.



Nepřehlédnutelná sedadla s výrazným bočním vedením slibovala zajímavé jízdní zážitky. Vzadu bylo překvapivě dost místa.



Renault Fuego v udržovaném stavu a některé z vrcholných výbav je dodnes pohledné auto s patřičnou dávkou „osmdesátkové“ hranatosti. S výkonnějšími motory navíc není vůbec pomalý. Škoda, že na většině exemplářů se čas nemilosrdně podepsal.