



EI *Fuego* de Michel



Une remplaçante résolument moderne

À la fin des années 1970, avec l'arrivée de la R18, Renault est contraint de renouveler son offre de coupés. Les R15 et R17 sont construits sur une plateforme de R12, et la production de celle-ci ne tardera pas à migrer vers la Roumanie, la Turquie et aussi d'autres pays. Les ingénieurs vont donc s'appuyer sur la plateforme de la Renault 18. Ce choix permet de réduire les coûts tout en proposant une carrosserie totalement inédite.

Sous la direction du designer Robert Opron, déjà célèbre pour les Citroën SM et CX, la Fuego adopte une silhouette particulièrement moderne. Ses lignes tendues, ses poignées de portes intégrées, son immense hayon, une bulle vitrée, son déflecteur arrière, lui confèrent une identité forte.

La voiture est présentée à la Presse et au public au Salon de Genève en mars 1980,

Une gamme complète

Sous sa carrosserie, la Fuego reprend donc l'essentiel de la mécanique de la R18 : moteur avant longitudinal, traction avant et trains roulants éprouvés. Si cette architecture ne fait pas d'elle une sportive pure, loin de l'idée suggérée par son nom, elle lui assure un excellent confort et une grande facilité d'utilisation.

La gamme débute avec les versions TL et GTL équipées d'un moteur 1,4 litre de 64 ch. Viennent ensuite les TS et GTS animées par un 1,6 litre, puis les TX et GTX dotées du 2.0 litres de 110 ch, des versions plus à l'aise sur les longs parcours autoroutiers.

En 1982, Renault innove en dotant sa Fuego de la première commande à distance du verrouillage des portes, le fameux « PLIP » adopté, puis amélioré, par la quasi-totalité des constructeurs par la suite.

La véritable révélation arrive en 1983 avec la **Fuego Turbo**. Son moteur 1,6 litre turbocompressé de 132 ch lui permet d'approcher les 200 km/h et lui offre enfin les performances dignes de son style et de son nom.

Renault ira aussi jusqu'à proposer une **Turbo Diesel** de 88 ch, une offre particulièrement originale et pas très « glamour » pour un coupé au début des années 1980. Renault en commercialisera environ dix mille.

Mais le marché évolue et les amateurs de sportives se tournent plutôt vers les compactes GTI et la production baisse. Elle s'arrête en 1985 après 265 000 modèles produits toutes versions confondues.

A noter qu'en Argentine, la Fuego y sera produite jusqu'en 1992 et rencontrera là bas un franc succès, boosté par des succès dans des compétitions locales très suivies. 20 000 exemplaires y ont été construits.

La Fuego de Michel

C'est une Fuego Turbo Essence de 1985 que Michel est allé acheter en 2016 chez un particulier en Belgique. Une version « Export » de couleur verte « Artic Metal » qui n'avait que 32 000 km au compteur.

La voiture avait été correctement entretenue : propre, elle était et reste quasi parfaite, ne nécessitant de ne faire que de l'entretien classique courant. Dix mille kilomètres en plus et le « PLIP » fonctionne toujours !



© Michel Pionneau

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Août 2026



Les sièges « pétale » sont
ceux apparus en 1971 sur
les R15 et R17
(ici en cuir)

Turbo

Le signe magique