

Ko so se v Regie Renaultu odločili za Fuego (v španščini ogenj), so se prav gotovo zavedali, da je vsaka igra z ognjem nevarna, tudi s tistim, ki gori na avtomobilskem trgu.

Najnovježi Renault Fuego smo spoznali v njegovi domovini, torej v Španiji (Andaluziji). Tam pa je velike ognja in strasti – od govora do glasbe. Ljudje so živahni, pristni, prisrčni in gostolubni, žive v "belih mestih", v katerih prirejajo bikoborbe in kjer ženske plešejo s kastanjetami ognjeni flamenco ob bučnem spremjanju kitara.

V tej in takšni Andaluziji nas je Renault Fuego pritegnil že na prvi pogled s svojim originalnim in izredno privlačnim videzom. Najnovježi Renault kupe – pri avtomobilnih pomenih kupe pač vedno nekaj posebnega – je tudi zares nekaj posebnega.

Vozila, ki smo jih preizkusili, so imela motorje srednjega razreda (1647 kubikov, 71 kW – 96 KM), kar je bilo povsem dovolj, da smo spoznali, kaj vse želi Regie Renault doseči s svojim najnovježim vozilom.

*Ljubljana, 10. junij 1989.*

## TRADICIJA IN POTREBA

Že od leta 1959 ima francoska tovarna Renault v svojem proizvodnem programu tudi kakšno posebno vozilo, ki je nekakšna izpeljanka iz avtomobila, ki ima v danem trenutku največji prodajni uspeh na trgu. To pa ni več samo tradicija, ampak že kar ritual. V času priljubljene Dauphine je nastalo posebno vozilo Florida (kabriolet skovinsko streho, ki jo je bilo mogoče sneti in zamenjati s platnenjo). Iz še vedno uspešnega Renaulta 12 stavnastih – petnajstica in sедемnajstica –, kupeja s športnim videzom in ambicijami. Zato je bilo več kot normalno in potrebno, da se je iz – osemnaj-

## Renault Fuego GTS

# Lepota ognja

Renault Fuego je družinski kupe, ki naj bi po prepričanju proizvajalca zadovoljil vse evropske ljubitelje športnega videza avtomobilla in družinskih izletov – Sedem različic s tremi motorji in kopico dodatne opreme – Nizka poraba, lep videz, udobnost in ne previsoka cena so glavni aduti Fuega – Tudi pri nas bi se našli kupci, toda možnosti je kljub pripravljenosti IVM iz Novega mesta bolj malo



sticce, ki je v manj kot dveh leih dosegla izreden uspeh, rodil Renault Fuego – družinski kupe.

Toda konstruktorji Renaulta so ostali dosledni klasični dežili, uporabili obstoječih delov in agregatov, udobnosti in ekonomični uporabi ter vzdrževanje. In vse to velja tudi za Fuega, ki pa je bil vseeno deležen še posebnih estetskih in aerodinamičnih izpopolnjevanj. Očitno je, da so se konstruktorji najnovježjega Renaulta, tipa, ki nikakor ne more biti množičen (v državah skupnega trga letno prodaja

samo 500.000 kupejev), odločili, da izdelajo čistokrvni kupe, toda z vsemi lastnostmi lizmuzine. Njihov cilj je bil pravzaprav poiskati nov koncept „družinskega kupeja“.

## OGENJ V KAPLJI VODE

Današnja avtomobilska industrija mora zlasti upoštevati rentabilnost. Na avtomobilskem trgu lahko danes uspejo samo vozila z nizko ceno, porabo, udobnostjo in čim manjšimi stroški za vzdrževanje. Osnovni – credo – pa je za

uspešno prodajo novih avtomobilov predvsem majhna poraba goriva v primerjavi z avtomobili, ki jih že nekaj časa proizvajajo. Zaradi tega Fuego ni nastal samo iz – osemnajstice –, ampak so zanj uporabili vse najboljše (predvsem predmetno) premo) od Renaulta 20 dizel.

Sodobne zahteve industrijske proizvodnje so povročile, da so si avtomobili v istem razredu zelo podobni po lastnostih in po izgledu. Za zmanjša-





nje porabe goriva je predvsem pomembna oblika karoserije (premagovanje zračnega upora). Znano je namreč, da potrebuje vozilo za vožnjo po mestu 82 odstotkov moči motorja, na odprtih cesti pa samo 55 odstotkov. Od tega je za kotačni upor potrebno samo približno od 15 do 20 odstotkov moči, vsa druga moč pa je potrebna za premagovanje zračnega upora. Prav zato je pri novejših avtomobilih oblika karoserije vedno bolj v službi varčevanja z gorivom. Vse to so upoštevali, ko so se pri Renaultu odločili za Fuega, vseeno pa je bil njihov namen – ne glede na to, da so bili precej, kot smo že zapisali, vezani na »osemajstico« – naredili vozilo, ki ne bo podobno, vsaj ne zelo, drugim kupejem.

Nekoč se je Alec Issigonis domislil, da je zabol najmanjša prostornina, v kateri se lahko udobno namestijo štiri osebe. Tako je nastal mini. Francoski konstruktorji so vedeli, da ima najbolj idealno aerodinamično obliko skozi zrak padajoča vodna kaplja. To pa je bila osnovna ideja za obliko karoserije Fuega. To pa je bila osnovna ideja za obliko karoserije Fuega ob želji, da zagotovijo udoben prostor štirim potnikom iz limuzine Renault 18. Tako so prišli do sedanje oblike Fuega, v katero je bilo treba vdahnilti »ogenj«, ki naj bi pričaral športni kupe. In res so v karoseriji »vodne kaplj« zanetili »ogenj« – v treh različicah: 1400 kubikov (47 kW – 64 KM), 1650 kubikov (71 kW – 96 KM) in 2000 kubikov (81 kW – 110 KM). Seveda s prvim motorjem ogenj samo



plapola, z drugim že gori, z najmočnejšim pa naravnost plamti (proizvodna še od septembra lani). Te razlike izhajajo iz potrebe tržišča, kajti vsak od »plamenov« ima tudi svojo ceno, porabo in opremo – od skromne do zelo privlačne v modelih TX in GTX.

Ampak tudi to še ni vse, saj je s kombiniranjem opreme in menjalnikov (štiri in petstopenjski ter avtomatski) mogoče izbirati med sedmimi različicami, med katerimi je GTX vsekakor konična ponudba. Fuego je torej kupe za različno globoke žepe, vzeto v pogledu pa ni za več kot deset odstotkov dražji od ustreznega tipa limuzine Renault 18. Prav v tem pa je zanesljivo premagal svoje konkurenčne na evropskem trgu.

#### NOVOSTI IN IZVIRNOSTI

Renault Fuego naj bi bil kupe za množično proizvodnjo, saj predvidevajo, da bi dnevno proizvedli približno 450 vozil, kar pomeni 200.000 vozil letno. To pa pomeni, da je Renaultova ambicija kar 33 odstotkov evropskega trga s kupeji. Tega pa prav gotovo ni mogoče doseči samo z videzom in udobnostjo. Za Fuega so zato uporabili najmodernejšo tehniko, ima veliko praktično (uporabno) vrednost, vzdrževanje je lahko in, kar je še posebej pomembno, goriva porabi zelo malo.

Vzglj je elektronski, omogoča pa ga zobčanik, ki je brez enega zoba, in en sam kolektor. Položaj volana je mogoče prilagoditi višini in navadi voznika. Mere potniške kabine so celo nekoliko večje od tipa limuzine, saj meri širina spredaj in zadaj 145 cm, kar je vsekakor rekord za takšen tip vozila. Prijaznik je seveda pomemben element za štiricilansko družino, ki ima navadno s seboj veliko prtljage. Ob štirih potnikih v vozilu je njegova prostornina 325 litrov, to pa je vsaj toliko kot pri vozilu s tridelno karoserijo, pri čemer ne smemo spregledati, da je mogoče naslonjati zadnjih sedežev tudi položiti. Fuego ima priseben zadek z vrati (zadnja šipa je sočasno tudi pokrov prtižnika), ki so ga imenovali stekleni mehur.

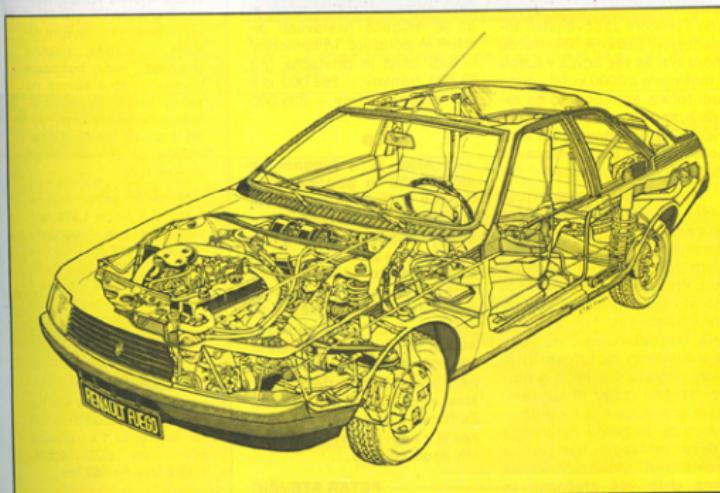
Vzmetenje prednjih koles je zelo izvirno, čeravno domuje ideja pri Renaultu 20 dízel. Na prednjih kolesih so pri močnejšem modelu kolutne zavo-re s hladnimi rezami.

Koeficient zračnega upora znaša 0,347 (manjši je le še pri vozilih Citroën GS in CX). Zadnja prema je takšna, da lahko sprejme tudi širše gume od običajnih.

Glavna kvaliteta je nedvomno nizka poraba, saj porabi Renault Fuego GTS pri konstantni hitrosti 90 km na uro 6,2, pri 120 km na uro pa 8,1 litra goriva, pri mestni vožnji pa vsega 10,6 litra super benzina na 100 km. Če ima vozilo avtomatski menjalnik, se poraba giblje v naslednjih mejah: 7,4 litra, 9,6 l in 10,5 litra goriva. Najskromnejši pa je nedvomno model s 1400-kubičnim motorjem (4 in 5-stopenjski menjalnik): pri 90 km na uro 6,1/5,9 litra, pri 120 km na uro 8/7,6 litra in po mestu 9,7/9,7 litra super benzina na 100 km prevožene poti. To so kajpak tovarniški podatki, za najmočnejši model z 2000 kubiki pa teh podatkov še nismo prejeli.

#### V NEBO POD OBLAKE

Renault je znal vedno svoja nova vozila predstaviti v posebnem okolju, povabljen

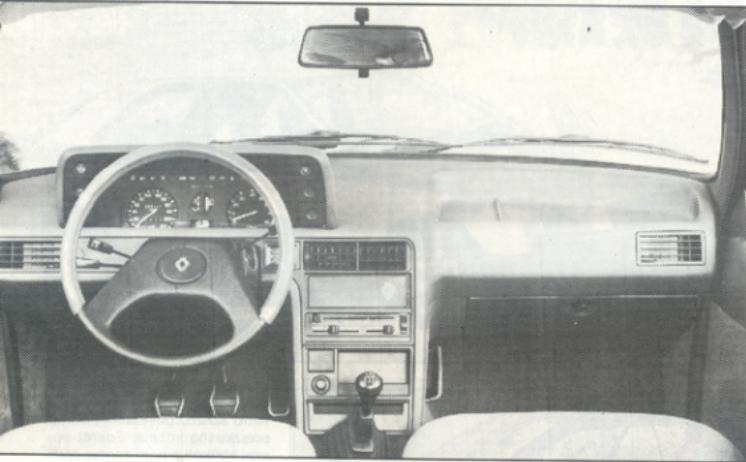


novinarje je navduševal z zelo dobro organizacijo in objektivno stezo, po kateri poteka preizkusna vožnja. Tokrat so, vsaj kolikor je nam znano, prekosili same sebe. Premiera Fuega je bila, kot smo že zapisali, v Španiji, v doželi, ki je vozilo podarilo ime. Jeres je bilo mesto, kjer je pristalo letalo, začetek testne vožnje pa je bil izpred srednjoveškega Grada, preurejenega v hotel, v mestecu Arcos de la frontiere.

Vozili smo v nekakšnem trikotniku po Andaluziji, toda bolj po stranskih cestah kot po cestah prvega reda, avtocest pa v teh krajih Španije tako ali tako nimajo. Klanci in ozki asfaltirani odseki so bili na naši poti dokaj pogosti. Vožnja skozi slikovite andaluzijske vase, v katerih so vse hiše snežno bele z okni, prepolnimi rož, ter z redkimi cerkvami iz rdečkaste opeke, je bila veliko doživetje. Ulicice so bile pogosto tako ozek in vijugaste, da smo bili večkrat prepričani, da fuga, ki je dolg 4,36 m in širok 1,69 m, ne bomo mogli spraviti skozi. Kot v čudežu smo sicer uspevali, toda vedno smo pri tem dobili vtip, da smo se znašli v ne čisto realni sceni kakoge gledališkega dela španskih klasi-kov.

Tako smo se privozili do vnožja planine Sierra de Ronda. Po poti, ki bi zasenčila celo lovčenske serpentine (saj jih ima več in bolj strme), smo se prebijali skozi tri plasti





oblakov, dokler nismo prispevali na najvišjo točko skoraj 1400 metrov visoko. Vzpon je bil zared dramatičen, toda motor našega fuega ni nikdar niti za trenutek zahopel ali dal vedeti, da mu zmanjkuje sipe. Njegovih 96 konjev nas je vleko po potrebi v tretji, sem ter tja v ovinkih in drugi, včasih pa, ko vzpon ni bil strmejši od vsega nekaj stopinj, celo v četrti prestav!

Ko smo se spuščali v dolino, je bilo tako zelo stremo, da zaviranje z motorjem ni bilo dovolj, pa so zato zavore stalno delovalale, toda manjša učinkovitost zaradi pregrevanja je bila komaj opazna. Ko smo končno le prispevali na zmernejšo nadmorsko višino, nam je postalo jasno, čemu smo morali tako visoko. Razen prekrasne narave ter vznemirljivega pogleda na del Andaluzije skozi luknje v oblakih ni bilo nikjer žive duše. Fuego je prav tu položil izpit popolne zanesljivosti.

## FUEGO V ARENI

Naša vožnja je bila dolga 200 km. Vedno smo vozili v danih razmerah z najvišjo hitrostjo, kajti z vozilom se na testu ne varčuje. Cilj je bila zasebna hacienda družine Domegue. Poprečna poraba goriva ni bila višja od 10 litrov na 100 prevoženih kilometrov!

Pravzaprav je naša testna

vožnja našla navdih v španskih bikoborbah. Svojega fuega smo držali krepko na uzdi in obvladovali njegov temperament ter moč enako takoj, kot to počnejo toreanorji med corrido. Morda smo prav zato, ko smo prispevali na hacienda, katere lastnik, goji bike za corrido (letno jih proda okrog 1000) in Izredno lepe konje, prisostvovali demonstraciji prave bikoborbe ter dresuri in plesu belcev, vrancev in sercev, samih prekrasnih konj.

Fuego je na poti skozi andaluzijsko corrido nudil vsem udeležencem zadovoljstvo toreanorju. Jasno je seveda, da mora biti še več ognja in fuegu z motorjem z 2000 kubiki, toda tudi toliko, kolikor smo ga začutili pred in po corridi na haciendi, je bilo dovolj, da smo potognili črto pod »zrebeca« iz Renaultove konjušnice.

Renault fuego bo na evropskem trgu kupejev prav gotovo našel veliko kupcev, saj so tovarne te tipa modelov v zadnjem času nekoliko zanemarjale. Prav najnovješji renault bi moral dati novo spodbudo konstruktorjem, saj je fuego zelo lepo oblikovan, na voljo je v številnih različicah. In je torej pogodu številnim gmotno različno stojecim kupcem. To je prvi kupe tudi za družinske ljudi, ki poleg športnega videza zahtevajo tudi veliko prostora in udobnosti. Velika okna dajo vtič zračnosti in

omogočajo dobro vidljivost voznika in potnikom.

Lega na cesti govori v prid lastnostim športnega vozila, kljub zadnji togi premi (ki jo je čutiti samo na zelo slabem cestisci). Poraba je celo manjša od limuzin ustrezne kategorije po prostornini ali moči motorja. Hrup bi lahko bil manjši. Vsekakor moramo pohvaliti brisalnikske sisteme pantograf (sposojen od tovornjakov in z dvema metlicama, ki dodobra obrišeta skoraj vso stekleno površino pred vozilnikom). Omeniti moramo tudi volan, ki ga je mogoče nastavljati po višini in položaju. In na koncu – tudi cena je privlačna (od 39.800 frankov – 265.000 din do 49.800 frankov – 335.000 din).

In kako je s fuegom pri nes? Želja in pripravljenost pri IMV iz Novega mesta obstajata, če ne zaradi drugega, pa zato, da postanejo prvi, ki bi se ponašali s kupej domačo prizvodnje. Ta kombinacija je sedaj po devalvaciji dinarja nekoliko manj urenščljiva, toda če je cena renaulta 18 TL iz Novega mesta 220.000 dinarjev, potem fuego z najšibkejšim motorjem ne bi smeli stati več kot 250.000 din. Za to ceno pa bi se vsako leto našlo v naši državi vsaj kakšnih tisoč kupev...

PETAR STEVČIĆ

## Tehniški podatki

**Motor:** štirivrtljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjim premo – vrtina in gib  $79 \times 84$  mm – gibalna prostornina 1647 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 70,5 kW (96 KM) pri 5750/min – največji navor 133 Nm (13,6 kpm) pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – stranska odprtina gred (veriga) – dvojni padotročni uplinjač weber – mehaniška črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 36 Ah – alternator 840 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenski sinhronizirani menjalnik – enokolutna suha sklopka – prestavna ročica na tleh – platišča  $5 \times 14$  – gume 175/70 SR 13.

**Voz in obese:** kombi-kupé – tri vrata – 4/5 sedežev – samonosa karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, spodaj trikotna, zgoraj enojna prečna vodila; natezne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžna vodila vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem – spredaj kolutne (zracene), zadaj bobnaste zavore – ročna zavora na zadnjih kolesih (mehaniška), ročica med sedežema – volan z zabolato letiljo, 3,5 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,360 m – širina 1,690 m – višina 1,315 m – medosna razdalja 2,445 m – kolotek spredaj 1,425 m, zadaj 1,345 m – rajdnji krog 10,4 m – teža praznega vozila 1035 kg – dovoljena skupna teža 1355 kg – posoda za gorivo 57 litrov.

**Zmogljivosti:** (tovarna): največja hitrost 180 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 12,1 s – poraba goriva po ECE: 6,2/8, 1/10,6 litra na 100 km