

## Wichtiges zum Kauf

Auf was muß man achten wenn man einen J63 kaufen will

Da der J63 technisch auf dem J11 aufbaut, verbinden beide eine ganze Reihe von Eigenarten und Bauteilen. Das beginnt mit den 4-Zylinder-Motoren und endet noch lange nicht bei den undichten Servolenkungen. Aber der Reihe nach: beim Espace J63 haben Alter und gelaufene km einen geringeren Einfluß auf den Zustand als die Pflege durch den/die Vorbesitzer.

Alle Motoren erreichen bei vernünftiger Behandlung, rechtzeitigem Wechsel von Öl und Zahnriemen (fällt beim V6 weg, da Steuerkette) und ohne Überhitzung problemlos weit über 200.000, oft auch über 300.000 km. Bei der Wahl des Motors sollte man bedenken, daß der V6 relativ schluckfreudig ist und Verbräuche zwischen 12 und 15 L/100km die Regel sind. Der 2,2L-Vierzylinder ist dagegen (auch nach heutigen Maßstäben) relativ sparsam und verbraucht bei sehr zeitgemäßen Fahrleistungen (ca. 180 km/h Höchstgeschwindigkeit) im Alltag knapp 10 L/100km. Die frühen Baujahre begnügen sich dabei mit 'Normal', die jüngeren verlangen nach 'Super', sind dafür aber auch (nach unserem Kenntnisstand, kann uns das bitte jemand bestätigen!?) auf EURO 2 umschlüsselbar. Alle anderen Versionen erfüllen Euro 1, so auch der 2,1 L-Diesel. Das ist ein Vorkammerdiesel von altem Schrot und Korn, akustisch immer präsent, etwas zäh in der Leistungsentfaltung und dafür praktisch unkaputtbar. Wenn hier Schäden auftreten, dann sind es gerissene Zylinderköpfe als Folge von Überhitzungen - der Achillesferse des Espace. Mehr dazu später. Bei den Fixkosten ist der 2,2L-Motor mit Abstand der günstigste, so daß 'Wenigfahrer' hier kräftig sparen können. Für Vielfahrer ist der V6 mit Abstand die teuerste Variante. Der Verbrauch der Diesels liegt bei knapp 8 L/100 km, so daß man viele km fahren muß, damit er sich gegenüber dem 2,2L-Benziner rechnet - zumal der Diesel alle 7.500 km zur kleinen Wartung (mit Ölwechsel) muß, der Benziner erst nach 10.000 km.

Während die Schaltgetriebe wie die Motoren meist sehr langlebig sind, trifft man sehr häufig auf defekte Automatikgetriebe. Es gibt Fahrzeuge, die bei 100.000 km bereits die vierte Automatik in sich tragen, da Renault diese nur komplett austauscht. Spezialisierte Werkstätten für Automatikgetriebe können den Schaden meist für ca. die Hälfte der Kosten beheben. Besonders häufig treten diese Automatik-Schäden in Kombination mit dem V6-Motor auf, weshalb wir bei Angeboten mit dieser Kombination zur Zurückhaltung raten. Auf keinen Fall sollte man ein solches Fahrzeug von privat und somit ohne die gesetzliche Gewährleistung kaufen! Erwähnenswert ist an dieser Stelle die sehr seltene Allrad-Ausführung, die nur mit dem 2,2L-Motor zu haben war. Hier kommt es bei höheren Laufleistungen gelegentlich zu Schäden an den Kreuzgelenken der Kardanwelle (vorne bzw. hinten), die aber in aller Regel von einem Schmied wieder behoben werden können. Die Welle selbst besteht aus beschichtetem CFK und ist mechanisch dadurch extrem robust.

Das in heutiger Zeit gefragteste Extra dieser Fahrzeuggeneration ist die Klimaanlage. Und hier schlägt die große Stunde der V6-Modelle, die nämlich zu ca. 80% damit ausgestattet sind, während es bei den Vierzylindern je nach Jahrgang nur zwischen rund 10 und 40% sind. Diese 'wenigen' Vierzylinder mit Klimaanlage sind die gesuchtesten Modelle und entsprechend selten günstig zu finden. Wenigfahrer können als Alternative den Kauf eines preiswerten V6 heranziehen. Man spart dann in der Anschaffung und zahlt bei den Fixkosten wieder drauf. Bei Fahrleistungen bis ca. 10.000 km im Jahr spielt der Verbrauch dann eine eher untergeordnete Rolle (Unterschied dann ca. 25 Euro pro Monat an Benzinkosten).

Ebenfalls begehrt sind die Modelle mit Airbag. Ein Fahrerairbag war ab 1995\* gegen Aufpreis zu haben und ab 1996\* Serie.

\*bei diesen Daten bin ich mir nicht ganz sicher.

mögliche Schwachstellen

Motor und Agregate  
Kühlerventilatoren

Beide Ventilatoren müssen laufen wenn die Klimaanlage eingeschaltet wird oder der Motor die dementsprechende Temperatur erreicht hat. In der 1. Stufe werden beide Lüfter in Reihe geschaltet. Läuft nur einer heisst das, daß der andere elektrisch in Ordnung ist aber mechanisch fest ist. Sollte keiner laufen dann ist wahrscheinlich einer durchgebrannt. Das erkennt man daran das bei der 2. Stufe einer der beiden Lüftermotoren anläuft, denn jetzt sind sie parallel geschaltet.

Getriebe

Vom Automatikgetriebe beim V6 sollte man absehen da diese meisten zwischen 30.000 und 60.000 Km das Zeitliche segnen.

Beleuchtung  
Scheinwerferhöhenverstellung

Die Scheinwerferhöhenverstellung funktioniert mit Hydraulik. Diese neigt gern dazu undicht zu werden. Die Reperatur ist nicht gerade billig. Wem das egal ist der kann damit den Kaufpreis drücken.

Amaturen und Schalter  
Tachonadel

Die Tachonadel zittert meistens bis 120 Km/h erreicht sind. Ich kenn keinen Espace bis zur Baureihe J63 bei dem das nicht so ist.