

(R)Evolution

Jeder kennt ihn. Den Renault Espace. Dabei war er lange gar kein Renault, sondern ein Matra. Und seine Entstehungsgeschichte beginnt nicht in Paris (bei Renault) oder Romorantin (bei Matra), sondern (vermutlich 1978) im fernen Detroit im Hause Chrysler... mehr dazu in der Vorgeschichte.

Der Espace revolutionierte dann das Bild vom Auto.

Die schlichte Kastenform, von Spöttern als 'angeschrägter Quader' bezeichnet, mit ihrer extrem schrägen Scheibe und dem fehlenden Knick als Trennung zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe - all das war Revolution auf Rädern. Noch deutlicher wurde dies beim Blick in den Innenraum: Fast beliebig positionierbare Rücksitze, drehbare Vordersitze, Klappische an den Rückseiten der Vordersitze und vieles mehr - dieses Auto präsentierte nicht (nur) Nutz-, sondern Lebensraum.

Auch die Karosserie war revolutionär: Ein verzinktes Stahlchassis, von dem eine vollständige Kunststoffkarosserie sämtliche Witterungseinflüsse (außer von unten) fernhielt - ein echtes Langzeitauto also. Und das zu einer Zeit, als in den Augen der Allgemeinheit die Begriffe Renault und Rost noch Synonyme waren!

Keiner seiner Konkurrenten hat jemals alle diese oben genannten Faktoren bieten können. Insofern ist der Espace auch automobilhistorisch durchaus von Bedeutung, weil er damals nicht evolutionär einen Schritt nach dem anderen gegangen ist, sondern alle auf einmal. Eine echte Revolution eben!

In den über 20 Jahren seit seiner Präsentation und über 4 Generationen hat Renault dieses Konzept nie grundlegend in Frage gestellt, sondern behutsam weiterentwickelt. Die Evolution des Espace. Die hat zwar dazu geführt, dass ein Espace heute sicherer und leistungsfähiger ist als je zuvor, aber auch dazu, dass es heute keine Kunststoffkarosserie mehr gibt, dass sich die Vordersitze nicht mehr drehen lassen und dass das ganze Auto so massiv schwerer geworden ist, dass der Vorteil der Mehrleistung (außer auf der Autobahn) praktisch verpufft. Selbst die Sitze wiegen heute das Doppelte von dem, was sie 1984 gewogen haben, was ihre 'Tragbarkeit' in Keller oder Garage natürlich deutlich einschränkt.

Es begann also mit einer amerikanischen Idee in Frankreich, mit einer Kleinserienproduktion im 18.000-Seelen-Städtchen Romorantin, mit Technik aus den 70ern und ein bisschen Improvisationstalent (die Scheinwerfer der ersten Serie stammen von Renault Trafic, die Sitze vom R11, die Armaturen vom R9 usw.).

Heute wird der Espace im Großserienwerk Sandouville bei Le Havre (190.000 Einwohner) mit aktuellster Technik und inzwischen auch einer absolut akzeptablen Qualität hergestellt.

Aber ob das aktuelle Modell so lange in Erinnerung bleiben wird wie der Erste, der Revolutionär?

Ich wage es zu bezweifeln.