

Modellbeschreibung J11

Als Renault den Espace

1984 der Öffentlichkeit vorstellte, rieben sich die meisten Beobachter verwundert die Augen. Zwar waren die revolutionären R4 und R16 noch in frischer Erinnerung, aber seit Mitte der 60er Jahre hatte Renault keine echten Innovationen, sondern nur Varianten bekannter Ideen vorgestellt.

Außerdem

ging es Renault in dieser Zeit wirtschaftlich schlecht, so daß ein Auto wie der Espace überhaupt nicht erwartet worden war. Der brach nämlich mit allem Bekannten, innen wie außen. Kein PKW und auch kein Bus. Keine 'richtige' Motorhaube und doch einen vergleichsweise großen Motor vorne längs eingebaut (der war immerhin ein alter Bekannter aus R18, Fuego und R20). So kurz wie ein Mittelklasse-PKW (übrigens auch kürzer als heute der Opel Zafira!) und doch 7 Sitze. Die Ausstattung des Espace war mit Fernbedienung für die Zentralverriegelung, einem Radio mit Lenkrad-Fernbedienung und Drehsitzen vorne geradezu futuristisch. Das Auto paßte in kein bekanntes Schema.

Wenn

es Konkurrenten gab, dann waren das auf PKW-Seite der Mitsubishi Space Wagon (der ein Jahr vorher erschienen war) und auf Bus-Seite der VW Bus, von dem es zu diesem Zeitpunkt schon recht leistungsstarke und komfortabel ausgestattete Versionen gab. Weitere Hochdach-PKW wie der Nissan Prairie oder der Honda Civic Shuttle waren alles in allem eine Nummer kleiner und als Fünfsitzer eher (zu) frühe Vorfahren der heutigen Kompakt-Vans.

Der

Space Wagon von Mitsubishi dagegen war zumindest äußerlich länger als der Espace und bot ebenfalls 7 Sitze. Allerdings war der Innenraum nicht annähernd so variabel wie der des Espace, das Äußere durch den Knick zwischen Motorhaube und Scheibe viel konventioneller und die Technik weniger leistungsstark. In allen Punkten legte der Espace 'einen drauf' - auch beim Preis. Das Basismodell kostete 1984 schon über 30.000,- DM und lag damit preislich auf dem Niveau der gehobenen Mittelklasse wie Mercedes W123 (Vorgänger der E-Klasse) oder BMW 5er.

In

dieser Preisklasse bewegte sich auch der VW Bus, der allerdings bei den Fahrleistungen (wir reden von der damals noch aktuellen Heckmotor-Version!) nicht annähernd mithalten konnte und dabei auch noch rund 50% (!!!) mehr Benzin verbrauchte. Der Espace kam schon damals mit rund 10L/100km aus und bot dabei Fahrleistungen, die denen der heutigen Basismotorisierungen in nichts nachstehen! Es macht heute noch einen Riesenspaß, in die Gesichter der TDI-Fahrer zu schauen, an denen man mit einem 20 Jahre alten Auto am Berg lächelnd vorbeizieht....

Was

der staunende TDI-Fahrer dabei (in aller Regel) nicht weiß: Dabei Espace war gar kein Renault, sondern ein Matra mit Renault-Technik. Der Espace J11 und seine Nachfolgemodelle wurden bis Herbst 2002 bei Matra in Romorantin (und teilweise auch im Alpine-Werk in Dieppe) hergestellt. Der letzte Matra war der Avantime, mit dessen Produktion Anfang 2003 auch der Automobilbau bei Matra endete.

Wie

vor ihm schon die Matra-Sportwagen Djet, M530, Bagheera und Murena wies der Espace eine konstruktive Besonderheit auf: er besaß zwar ein Stahlchassis, aber die Außenhaut war komplett aus glasfaserverstärktem Kunststoff und damit absolut rostfrei. Gegenüber früheren Matra-Modellen (Ausnahme: Murena) war beim Espace auch das Chassis durch eine Tauchverzinkung bestens gegen Rost geschützt. Erst heute, nach über 20 Jahren, beginnt der gefürchtete Zahn der Zeit auch an den Chassis der Espace der ersten Serie zu nagen!

Der Espace von 1984 wird auch J11 Phase I genannt.

Da es ja mehrere Motoren gibt ist die dritte Zahl nicht ganz zu vernachlässigen.

J112

Reihen 4 Zylinder 2.0L Vergaser 80kW/110PS (ab 1988 anderer Vergaser, nur noch 101PS - aber nur bis 1987 nach Deutschland geliefert, deshalb in Deutschland immer 110PS)

J115

Reihen 4 Zylinder Turbodiesel mit 2,1 l Hubraum 88 PS

J116

Reihen 4 Zylinder Benziner mit 2,0 l Hubraum 120 PS (nicht für den deutschen Markt!)

J117

Reihen 4 Zylinder Benziner Einspritzer mit 2.2 l Hubraum 79 KW...107 PS

Den

J117 gabs ab 1988 auch als Allradler (zuerst 'Quadra', nach verlorenem Markenrechtsstreit mit Audi später '4x4' oder 'Allrad' genannt). Eine Automatik gab's meiner Kenntnis nach ab Werk nicht.

Anmerkung vom Uli: Bin letztens irgendwo auf einen J11 Automatik

getroffen, dabei stand, es würde nur 2 J11 mit Automatik geben. War bei Ebay oder Mobile.de oder Faircar oder Autoscout.

1988 erfuhr der Espace ein deutliches Facelifting. Die Front wurde geglättet und das Heck verlängert. Damit war er zwar knapp 10 cm länger, sah aber wesentlich moderner aus. Außerdem wurde durch die Verlängerung des Hecks eine zweite Raste für die hinterste Sitzreihe möglich, so daß man ab diesem Zeitpunkt auch mit 7 Sitzen an Bord zwischen mehr Knie- oder mehr Kofferraum wählen konnte.

Diese Baureihe wird als Phase 2 des Espace J11 bezeichnet. Durch die Verlängerung des Hecks (die übrigens trickreich nur durch eine neue Heckklappe sowie verändert Schlußleuchten erreicht wurde!) vergrößerte sich der maximale Laderaum (als 2-Sitzer) von 3.000 auf 3.050 L. Damit besaß dieses Modell bei einer Außenlänge von 4,35m genauso viel Stauraum wie der Grand Espace der aktuellen Generation, der außen gut 50 cm länger ist - ein Hinweis auf die exzellente Raumökonomie der ersten Espace-Generation, die damals allerdings durch Schwächen in der Crachsicherheit erkauft wurde!

Die Produktion des Modells J11 endete mit der Jahreswende 1990/1991, das Nachfolgemodell J63 ging im Januar 1991 in Produktion. Restbestände des J11 sind daher auch mit Erstzulassung bis etwa April 1991 anzutreffen.

Abschließend und zusammenfassend kann man feststellen, daß der Erfolg des J11 größer war, als man bei seiner Premiere hätte annehmen können. Es war das richtige Auto zur richtigen Zeit. Nach einem äußerst schleppenden Start (im ersten Monat weltweit nur 9 Bestellungen!) entwickelte er sich zum Trendsetter und weist als solcher bis heute eine -gerade für Renault- ungewöhnlich große Wertstabilität auf. Der Espace ist seit 1984 bis heute ununterbrochen meistverkaufter Van seiner Klasse in Europa.

AutoBild schrieb im Sonderheft 'Das Jahrhundert der Automobile' (1999/2000) das Jahr 1984 anhand einer 4-seitigen Vorstellung des Espace und beendet diese mit den Sätzen:

"Es weht ein frischer Wind im Land. Und eine 'Unendliche Geschichte' beginnt, wie im teuersten deutschen Film aller Zeiten. Sie handelt von einem Franzosen, der sich einen Markt schafft, den es gar nicht gibt. Der aus der Tiefe des Raumes jenen genialen Paß schlägt, der eine ganze Branche zu Siegern macht. Vans hat heute jeder Hersteller, doch van's den ersten von Renault nicht gegeben hätte, wären viele im Großraum der Zeit lange orientierungslos verloren geblieben."

Ab Baujahr 1988 wird der Espace J11 Phase II genannt. Da es ja mehrere Motoren gibt ist die dritte Zahl nicht ganz zu vernachlässigen.

J112

Reihen 4 Zylinder 2.0L Vergaser 80kW/110PS (ab 1988 anderer Vergaser, nur noch 101PS - aber nur bis 1987 nach Deutschland geliefert, deshalb in Deutschland immer 110PS)

J115

Reihen 4 Zylinder Turbodiesel mit 2,1 l Hubraum 88 PS

J116

Reihen 4 Zylinder Benziner mit 2,0 l Hubraum 120 PS (nicht für den deutschen Markt!)

J117

Reihen 4 Zylinder Benziner Einspritzer mit 2.2 l Hubraum 79 KW...107 PS

Den

J117 gabs ab 1988 auch als Allradler (zuerst 'Quadra', nach verlorenem Markenrechtsstreit mit Audi später '4x4' oder 'Allrad' genannt). Eine Automatik gab's meiner Kenntnis nach ab Werk nicht.

Anmerkung vom Uli: Bin letztens irgendwo auf einen J11 Automatik getroffen, dabei stand, es würde nur 2 J11 mit Automatik geben. War bei Ebay oder Mobile.de oder Faircar oder Autoscout.

Auf den folgenden Seiten finden Sie umfangreiche Informationen über den Espace der ersten Generation, der den Renault-Code J11 trug und von Sommer 1984 bis Januar 1991 produziert wurde. Ergänzungen oder Hinweise zu dieser Website sind im Forum in der Rubrik 'Feedback' herzlich willkommen!