

Modellbeschreibung J63

Der Espace J63 - jetzt geht es rund! (1991-1996)

Anfang 1991 erschien das Nachfolgemodell des Ur-Espace. Dieser hieß intern J63 (so beginnt auch der Fahrzeugtyp im KFZ-Schein/-Brief).

Der J63 war kein von Grund auf neues Auto, sondern eine Weiterentwicklung auf Basis des J11-Chassis. Beide teilen sich die grundlegende Mechanik wie Motoren, Getriebe, Radaufhängungen usw. Neu entwickelt wurden große Teile der Elektrik, die Karosserie sowie die Innenausstattung. Von vorne und hinten läßt sich die Verwandtschaft kaum erkennen, nur im Profil ist eine große Ähnlichkeit sichtbar (z.B. Form und Position der Fenster und Türen).

Die großzügige Abrundung der Front (die ausschließlich aus angeschraubten Teilen besteht!) erlaubte jetzt neben den aus dem J11 bekannten Vierzylindern den Einbau des bereits in R30, R25 und Alpine eingesetzten V6-Motors (Gemeinschaftsentwicklung mit Peugeot und Volvo, deshalb auch PRV-Motor oder nach dem Produktionsort Douvrin-Maschine genannt), der in seiner Ausbaustufe mit 2,9L Hubraum und Katalysator 150 PS freisetzte.

Während das Design nach 7 Jahren J11 erneut 'wie vom anderen Stern' wirkte begann die europäische Konkurrenz erst langsam zu erwachen. Bei Opel konnte man den Pontiac TransSport aus dem GM-Konzern erstehen, Ford bot den aus den USA importierten Windstar an. Beide paßten aber nicht wirklich nach Mitteleuropa und konnten auch Vergleichstests zufolge in der Summe ihrer Eigenschaften dem Espace nicht das Wasser reichen. Während die Japaner schon mehrere Modelle anboten (auch der Mitsubishi SpaceWagen war bereits in seiner zweiten Version auf dem Markt) gab es noch keine wirklich europäische Konkurrenz.

Die erschien erst 1994 mit dem EuroVan (Citroen Evasion, Fiat Ulysse, Lancia Zeta und Peugeot 806), der sich formal eher am J11 orientierte, und 1995 mit dem Shalhambraxy (VW Sharan, Seat Alhambra und Ford Galaxy), der in seiner Form eher dem J63 ähnelte. Nun bot Opel auch ein europäischer wirkendes Modell an, den Sintra. Aber da war beim Espace schon die dritte Generation in den Startlöchern, die als JE Anfang 1997 den J63 ablöste.

Der J63 war nicht revolutionär, Technik und Konzept übernahm er von seinem Vorgänger. Er stellte aber eine gelungene Weiterentwicklung in konzeptioneller und technischer, vor allem aber in optischer Hinsicht dar. Sein Erfolg am Markt überstieg den des J11 deutlich. In den 6 Produktionsjahren wurden rund doppelt so viele J63 hergestellt als zuvor vom J11 in 7 Jahren. Der J63 übernahm 1991 von J11 die europäische Marktführerschaft in einer Nische und übergab Ende 1996 die Marktführerschaft in *dem* Wachstumssegment überhaupt an den JE.

Ab Baujahr 1991 wird der Espace J63 genannt. Da es ja mehrere Motoren gibt ist die dritte Zahl nicht ganz zu vernachlässigen.

J633

Reihen 4 Zylinder Turbodiesel mit 2,1 l Hubraum 88 PS ab 1995

J635

Reihen 4 Zylinder Turbodiesel mit 2,1 l Hubraum 88 PS bis 1995 und 90 PS ab 1995

J637

Reihen 4 Zylinder Benziner mit 2,2 l Hubraum 107 PS incl. Allrad

J638

V6 Zylinder Benziner mit 2.9 l Hubraum 150 PS