

HET **Automobiel** KLASSIEKER MAGAZINE

Lincoln Premiere 1959 pracht en praal



Buick Eight Series 50 Model 57S

Abarth 695 SS Corsa venijn in het klein



Renault Espace



30^e jaargang nummer 10
oktober 2009, prijs € 4,95
WWW.HET-AUTOMOBIEL.NL



25 jaar Renault Espace

La voiture a vivre

Door Ignatius de Bakker

Het komt niet zo heel vaak voor dat er in de autowereld een nieuw marktsegment ontstaat. Als dat wel gebeurt, en het betreffende segment blijkt rolbepalend voor zowel families als zakenmensen, mogen we gerust van autohistorie spreken. Daarom staan we nu stil bij het eerste type van de Renault Espace, die 25 jaar geleden, in 1984, werd geïntroduceerd. Die Espace was de eerste echte MPV, een autotype dat inmiddels niet meer is weg te denken uit het hedendaagse straatbeeld. Een nieuwe generatie klasiëker.

Het idee van de Espace dateert uit 1978. In die tijd viel het de strategen van Matra op dat in Amerika de minivans een groeiend succes kenden, terwijl in Europa de hatchbacks in opmars waren en de stationcars steeds meer hun imago als bedrijfswagen kwijtraakten. Men zag bij Matra in dat de rol van de auto in het gezin aan het veranderen was. En dat prikkelde de technici juist weer, want Matra richtte zich als kleine autofabrikant juist op nieuwe concepten en marktsegmenten. In navolging van de Bagheera uit 1973, de eerste sportwagen met drie stoelen voorin en de Rancho uit 1978, de eerste betaalbare SUV ter wereld, bedacht Matra een nieuw concept: 'la voiture a vivre', de auto om te leven. Een auto met genoeg plaats voor grote gezinnen, met ruimte om in de vrije tijd leuke dingen te doen doordat er meer vervoerd kon worden. Een auto die de ruimte van een klein busje combineerde met de rijeigenschappen van een normale personenwagen, met een modern uiterlijk dat enige gelijkenis vertoonde met de in het begin van de jaren tachtig in Frankrijk in gebruik genomen Train a Grande Vitesse (TGV). Een auto die eigenlijk geen concurrentie kende, want iets dergelijks bestond nog niet. Zeker, er waren minivans, maar dat waren toch eigenlijk bestelwagens met ruiten en extra banken. Vanuit Japan waren er de Nissan Prairie en Mitsubishi Spacewagon, maar dat waren eigenlijk hogere stationcars met vaste zittingen, net als Fiats op de 600 gebaseerde Multipla in de jaren zestig. En er waren de 'Familiales', stationcars met een extra bankje in de bagageruimte. Matra bedacht een auto die de goede eigenschappen van deze drie autotypes combineerde: de Espace. Maar zat men op zo'n auto te wachten? Philippe Guédon, Matra's technische brein en vader van de Espace, verwoordde het later als volgt: 'de Espace was het antwoord op een vraag die nooit is gesteld'.

PEUGEOT WIL NIET, RENAULT HAPT TOE

Historisch gezien was Matra gelieerd aan Simca. In 1969 werd een overeenkomst gesloten tussen Chrysler (de toenmalige eigenaar van Simca) en Matra. Vanaf 1970 werden de Matra's gedistribueerd via het Simca dealernetwerk. De racewagens van Matra heetten vanaf het seizoen 1970 Matra Simca, en werden aangedreven door Matra's eigen V12. Matra's seriesportwagen, de M530, werd aangedreven door een V4 motor van Ford, en dat vonden de grote bazen van Chrysler niet leuk. In 1973 kwam daarom de Bagheera, voorzien van Simca-techniek en in 1978 volgde de Rancho, gebaseerd op de Simca 1100 Fourgonnette. Het ging eind jaren zeventig niet goed met Simca en het

ooit zo mooie merk werd verkocht aan Peugeot, dat inmiddels ook het noodlijdende Citroën had ingelijfd. Daarmee haalde Peugeot zich heel wat zorgen op de hals, want ook het eigen merk moest vernieuwen om te overleven. Het zal dan ook geen verbazing wekken dat de leiding van Peugeot niet erg gecharmeerd was van een auto in een geheel nieuw marktsegment, een auto waar (nog) geen vraag naar was, een auto met een uiterst onzekere toekomst. Matra presenteerde Peugeot de Matra P16, een ruimtewagen op het onderstel van de Talbot Solara/ Chrysler Simca 1308. Peugeot wees het verzoek van Matra om te participeren in deze auto af. Zij hadden hun geld hard nodig voor het (opnieuw) in de markt zetten van het merk Talbot, dat de merknaam Simca moest doen vergeten. Maar ook de ontwikkeling van nieuwe modellen voor Peugeot en Citroën had een hogere prioriteit. Inmiddels had Matra in 1981 de Murena geïntroduceerd, ook al voorzien van Simca-techniek. Toen in 1982 Peugeot de verdere ontwikkeling van een krachtiger versie van deze sportwagen blokkeerde en ook nog eens de V6 Turbomotor die Matra voor de Formule 1 had ontwikkeld in de ijskast zette, besloot Matra de samenwerking met Peugeot te beëindigen. Overtuigd van het succes van hun nieuwe autoconcept en gestimuleerd door de drang om te overleven en zo de werknemers aan het werk te houden, werd besloten het idee aan de directie van Renault te presenteren. Er werd een nieuw prototype gebouwd met Renault techniek, de Matra P23. Na diverse presentaties en zware gesprekken wisten de mensen van Matra de Renaultdirectie te overtuigen: de productie van de P23 zou worden opgestart, de auto zou gedistribueerd worden via de Renaultdealers. Wel moest Matra een belangrijke concessie doen, de auto zou niet als Matra P23 worden verkocht, maar als Renault Espace. In het belang van de werkgelegenheid stemde Matra met dit compromis in.

EEN VEELZIJDIG CONCEPT

De Espace was een revolutie in 1984. De opvallend vormgegeven auto leek in niets op een bestaand model. Het belangrijkste stijlelement was de sterk hellende motorkap, die in één lijn doorliep in een enorme voorruit. In het interieur werd door het grote glasoppervlak (83,6% van het zicht rondom bestaat uit glas) een groot gevoel van ruimte ervaren. Het was wel wennen voor de bestuurder en de voorpassagier, want de afstand van de rugleuning tot de voorruit was meer dan een meter, en de neus van de auto was niet te zien. In de Espace beschikten de passagiers over een heel andere leefruimte. De grote en





RENAULT ESPACE (1984)

	Benzineversie	Dieselversie
Lengte in cm	425,0	430,0
Breedte in cm	177,7	177,7
Hoogte in cm	166,0	166,0
Wielbasis in cm	258,0	258,0
Spoorbreedte voor	142,6	142,6
Spoorbreedte achter	148,9	148,9
Bodemspeling	15,0	15,0
Bandenmaat voor en achter	185/70 R 13S	185/70 R 13S
Leeg gewicht in kg	1240	1240
Max. (geremd) aanhangergew.	1100	1100
Inhoud benzinetank in liters	65	65

MOTOR

	1995	2068
Cilinderinhoud in cc	1995	2068
Vermogen in DIN-pk/rpm	110/5500	88/4250
Koppel in DIN mkg/rpm	16,6/3000	19,5/2000
Acceleratie 0-100 in sec	11,9	13,3
Topsnelheid in km/h	175	160
Gemiddeld verbruik in l/100 km	9,0	6,8

VERKOOPAANTALLEN TYPE 1 IN EUROPA

1984:	18.173
1985:	14.248
1986:	18.173
1987:	23.486
1988:	30.217
1989:	39.592
1990:	46.257



goed bruikbare binnenruimte kon naar ieders wens worden aangepast door het modulaire karakter van de stoelen. De Espace had standaard vijf aparte stoelen, tegen meerprijs waren nog eens twee extra stoelen leverbaar, waardoor zeven zitplaatsen konden worden gerealiseerd. Deze stoelen waren niet alleen neerklapbaar, ze konden ook eenvoudig worden verplaatst. De duurdere versies hadden voorstoelen die draaibaar waren, de goedkopere versies konden deze voorziening tegen meerprijs krijgen. Hierdoor was het interieur heel flexibel in te delen, en dat was het grote verschil met alles wat in die tijd op de markt was. De eerste generatie Espace was met een lengte van slechts 4.25 meter een compacte auto. De auto was daarentegen met 1.77 meter erg breed en met 1.66 meter behoorlijk hoog. Deze maten leveren een groot interieur op, want achter de voorstoelen is een laadvloer beschikbaar van maar liefst 1.95 meter, terwijl de inwendige hoogte 1.13 meter beslaat. En dat zijn ook nu nog waarden die zich kunnen meten met menig moderne bestelwagens.

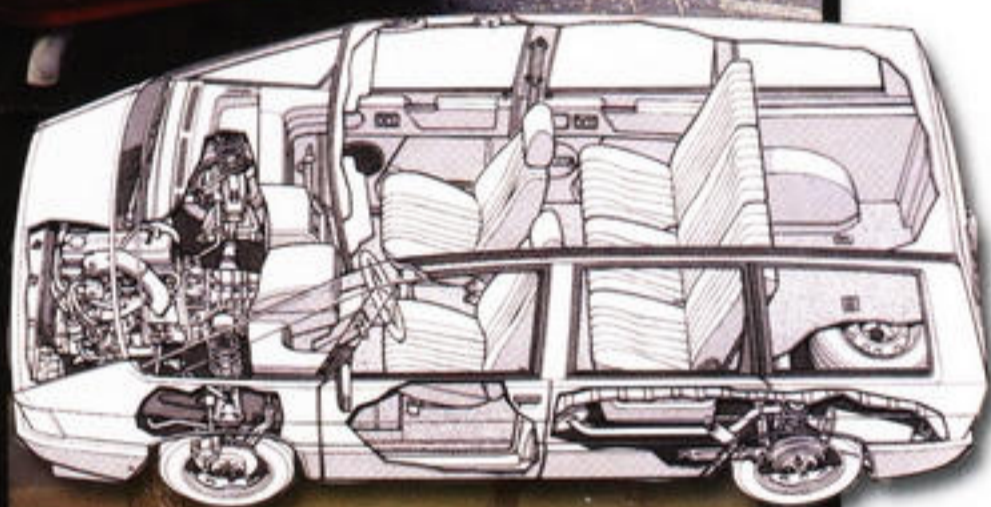
BIJZONDERE CARROSSERIE OPBOUW

Matra had veel ervaring met de fabricage van kunststof carrosserieën. Men had geleerd van de corrosieproblemen bij de Bagheera en Rancho, waardoor de Murena een uniek verzinkt chassis kreeg, waarop de polyester carrosseriedelen werden gemonteerd. Voor de Espace gebruikte Matra ditzelfde procédé. Het metalen chassis van de Espace werd gedurende acht minuten in een bad met 350 ton vloeibaar zink met een temperatuur van 450 graden Celsius gedompeld. Daardoor werd er een 65 micron dikke zinklaag afgezet op de buitenkant van het frame en in de holle ruimten. De carrosseriedelen van gelaagd polyester werden niet meer gelamineerd, maar in mallen gespoten, wat een veel strakker oppervlak opleverde. De polyester carrosseriedelen en het verzinkte metalen frame vormden een nagenoeg corrosie-ongevoelig geheel. Helaas gold dat niet voor de mechanische delen, die ongewijzigd van bestaande Renaultmodellen kwamen.

TECHNIEK UIT HET RENAULTMAGAZIJN

De Espace maakte op technisch gebied gebruik van veel bestaande Renault componenten.

De voorwielophanging van de eerste Espace bestaat uit twee boven elkaar geplaatste draagarmen met negatieve schuurstraal, schroefveren en telescoopschokdempers, afkomstig van de Renault 18 en Fuego. De achterwielophanging is specifiek ontwikkeld voor de Espace.



De eerste prototypes op basis van de Chrysler 1308/ Talbot Solara konden de directie van Peugeot niet overtuigen

Deze allereerste tekening van een ruimtewagen geeft het idee van Philippe Guedon weer



VAN

De allereerste Espaces met benzinemotor hadden een naar binnen springende grille en koplampen van de Renault Trafic



De evolutie van de eerste

April 1984

Start van de verkoop van de Espace. Aanvankelijk is uitsluitend een Espace met benzinemotor beschikbaar in twee uitrustingsniveaus: GTS en TSE.

December 1984

De versies met dieselmotor worden leverbaar, de Turbo D en de luxere Turbo DX. Aan de buitenzijde zijn deze diesels herkenbaar aan hun iets verder naar voren uitstekende grille.

Maart 1985

De 10.000e Espace loopt van de productielijn in Romorantin. Matra ontvangt de 'Prix de l'innovation technique' van de Franse autopers associatie.

Juni 1985

Introductie van een nog luxere versie, de 2000-1.

Juli 1985

Introductie van de 'Société' versie, zonder achterstoelen en bestemd voor zakelijk gebruik.

Januari 1986

Presentatie van twee versies van een Espace Ambulance. Een lange versie, die door Baboulin is gerealiseerd en een vrijwel normale versie van de firma Sanicar. Beide versies hebben een verhoogd dak.

Mei 1986

Presentatie van een taxiversie, die voorzien is van een LPG installatie.

Juli 1986

De Espace ondergaat enkele technische aanpassingen, waaronder de montage van 14 inch wielen op alle modellen, de montage van een ander type vijfversnellingsbak (uit de Renault 25), een ander stuurwiel en nieuwe kleuren en bekledingen.

Oktober 1986

Montage van grotere remschijven.

Juni 1987

De 50.000e Espace is een feit. Renault maakt bekend dat de productiecapaciteit van de Espace zal worden vergroot door een extra productielijn op te zetten in de Alpinefabriek in Dieppe.

Januari 1988

Restyling van de Espace. De voorzijde krijgt een aflopende grille in plaats van de inspringende versie van het eerste type. Er komen andere bumpers, de handgreep van de achterklep wordt naar onderen verplaatst. In het interieur vallen nieuwe stoelen op (uit de Renault 21, en niet meer uit de Renault 11). Belangrijkste nouveauté is de introductie van een vierwielaangedreven versie, Quadra genaamd. Opvallend is de aandrijflijn naar de achterwielen, die van composietmateriaal is gemaakt. De motoren worden in alle types vervangen door nieuwe versies met een gelijke inhoud, maar met iets minder vermogen.

December 1988

Een Bosch antiblokkeersysteem wordt als optie leverbaar op alle modellen.

Maart 1989

Het 100.000e exemplaar van de Espace loopt van de band. Inmiddels heeft de Espace Quadra al diverse veiligheidsprizen in de wacht gesleept.

December 1989

De Espace is door lezers van het toonaangevende Franse magazine l'Automobile gekozen tot 'Auto van het decennium'.

Januari 1990

De Espace 2000-1 wordt leverbaar in een extra luxe uitvoering. Deze is uitsluitend leverbaar in 'Gris Pluton' en heeft een interieur dat bekleed is met grijs Conolly leer. Standaard is een groot aantal luxe accessoires gemonteerd, waaronder een Hifi geluidssysteem met bediening op het stuurwiel.

April 1990

De versies TXE, Turbo DX en 2000-1 kunnen tegen meerprijs worden voorzien van een pneumatische achtervering met automatische niveauregeling.

Januari 1991

Na 191.674 exemplaren verlaat op 25 januari 1991 de laatste Espace van het eerste type de productielijn en wordt direct toegevoegd aan de collectie van het Matramuseum in Romorantin.

De semi-starre as van open-buisprofiel laat enige torsie toe. Deze as wordt geleid door twee in lengte geplaatste draagarmen en een dwarsstang. Om variaties in het weggedrag als gevolg van belading te voorkomen hebben de schroefveren een progressieve veer karakteristiek. De schokdempers zijn schuin geplaatst, waardoor ze minder ruimte innemen. Ook de motoren komen uit de magazijnen van Renault. Er was keuze uit een tweeliter benzinemotor en een 2.1 liter grote turbodiesel. In beide gevallen was de motor gekoppeld aan een vijfversnellingsbak uit de Renault 18.

MOEILIJKE START

De verkopen van de Espace kwamen moeizaam op gang. De auto kreeg bij zijn introductie in april 1984 een lovende pers, maar de klanten bleven weg. Het publiek kon maar langzaam wennen aan de Espace, die opvallend lang zonder echte directe concurrent bleef. Pas na de restyling in januari 1988 kwam de verkoop van de Espace goed op gang. Met de komst van de tweede versie van de Espace in 1991 werd het gamma naar boven uitgebreid en handhaafde de auto zich als marktleider in dit snel groeiende marktsegment. Ondanks de komst van steeds meer concurrenten zou de Espace deze positie nog lang vasthouden. De Espace werd de norm in deze klasse.

EEN VROEGE ESPACE

Het valt niet mee om een vroege Espace te vinden. De meeste exemplaren zijn na een intensief leven inmiddels afgevoerd. Dat is logisch, de Espace was bedoeld als gebruiksauto, niet alleen zakelijk maar ook om er in de vrije tijd mee op uit te trekken. Reken maar dat de meeste exemplaren honderdduizenden kilometers hebben afgelegd voordat ze het loodje legden. De constructie van de auto voorzag een lange levensduur, maar na zoveel jaren en kilometers is het meestal de techniek die op was. Tel daarbij de vaak matige bouwkwaliteit op en de conclusie is simpel: de vroege Espaces zijn gewoon op. Soms kom je nog wel eens een exemplaar in het wild tegen, maar die zien er vaak erg afgeleefd uit, de Espace wordt nog niet gezien als een klassieker. Wij fotograferden en reden een nog bijzonder mooi origineel exemplaar uit 1988. Deze Turbo DX is een fase 2, dus met de nieuwere neus. De auto heeft 'slechts' 179.000 kilometer op de teller staan, omgerekend is dat gemiddeld nog geen 9.000 per jaar. Dat is weinig voor een diesel. De auto rijdt volgens de eigenaar, die de auto ruim 15 jaar geleden kocht, nog als een nieuwe. En inderdaad, alles voelt nog goed aan en ziet er ook nog uit als nieuw. Als je voor het eerst in zo'n Espace zit, is het inderdaad even wennen. De voorruit zit eindeloos ver weg, je hebt het gevoel dat het stuur voor de achterbank is geplaatst. De turbodiesel doet zijn werk moeiteloos en is behoorlijk stil. De auto is ongewoon overzichtelijk en heeft vrijwel geen dode hoek. De zitpositie is relatief hoog, maar toch heb je niet het gevoel dat je in een busje zit. Achterin heb je meer dan voldoende beenruimte, en de rechthoekige bagageruimte is niet alleen groot, maar ook maximaal bruikbaar. De losse stoelen laten zich eenvoudig in allerlei opstellingen plaatsen en maken in een handomdraai van de Espace een woonkamer, klaverjasruimte, mobiel kantoor of bestelwagen. Matra had een briljant idee en heeft met deze auto een belangrijk hoofdstuk in de automobielgeschiedenis geschreven. Deze Espace is dan ook een echte klassieker. En ook nog eens heel bruikbaar. Het probleem is alleen om een knap exemplaar te vinden.

Met dank aan Jan van den Beukel voor het gebruik van zijn Espace Turbo DX



Even wennen: de voorpassagiers zitten ver van de voorruit af. Het dashboard kennen we van Renault en is heel overzichtelijk



Klaverjassen, koffie drinken of vergaderen, de Espace is multifunctioneel



Dwars geplaatste turbodieselmotor onder het kleine motorkapje



Grote en maximaal bruikbare bagageruimte

