

RENAULT CLASSIC
LES CAHIERS PASSION
RENAULT ESPACE



01 BIRTH OF THE CONCEPT

Renault Espace, a brilliant car

A van from America...

The idea is revolutionary!

Bernard Hanon, Renault CEO at the time, declared, “This car is the natural result when you go beyond all vehicular vanity.” He had just returned from a long stay in the United States, and like Philippe Guédon, CEO of Matra Automobiles, had noted the craze for well-equipped vans. Both were convinced that there was a market in Europe for a fun, multifunctional family vehicle.

In December 1982, Philippe Guédon met Bernard Hanon, Renault technical manager Pierre Tiberghien, and Renault product manager Christian Martin, and showed them the Matra P23 project. The prototype had been proposed to Peugeot, but had been rejected by the brand with the lion emblem. And yet, Peugeot CEO Jean Boillot was convinced that “this type of car represents a turning point in terms of bodywork that is as important as Diesel was in terms of mechanics. Some will take to it, some won’t!”

Projet 900 – 1959



Matra P18 – 1981



Matra P23 – 1983

01 LA GÉNÈSE DU CONCEPT

Renault Espace, une voiture géniale

Un van qui vient d'Amérique...

L'idée est révolutionnaire !

“C’est la voiture à laquelle on aboutira naturellement lorsque l’on aura dépassé toutes les vanités automobiles” déclare Bernard Hanon, alors PDG de Renault. Il revient d’un long séjour aux États-Unis et, comme Philippe Guédon, PDG lui de Matra Automobiles, il a constaté l’engouement pour les vans aménagés. Aussi, ils ont tous deux la conviction qu’il existe en Europe, un marché pour un véhicule familial, ludique et multifonctions.

En décembre 1982, Philippe Guédon rencontre Bernard Hanon, Pierre Tiberghien, Directeur Technique, Christian Martin, Directeur du Produit de la Régie et leur soumet le projet Matra P 23. Le prototype a été proposé à Peugeot, mais la marque au lion l’a refusé. Et pourtant, Jean Boillot, Président de Peugeot, est convaincu que “ce type de voiture représente un virage aussi important dans le domaine de la carrosserie que le Diesel dans celui de la mécanique. Il y a ceux qui le prendront, il y a ceux qui ne le prendront pas !”



Bernard Hanon – 1983

01 BIRTH OF THE CONCEPT (NEXT)

It was in 1979 that Philippe Guédon, keen to find a sequel to the Bagheera and Rancho assembled on his production lines at Romorantin, ordered a first mock-up to be made. The headlights and back seat were borrowed from the Peugeot 604, while the bodywork used a Talbot Solara base... Because Philippe Guédon was thinking of presenting the project to PSA. In September, PSA asked Matra to pursue the study that would lead in two directions: a compact car, the P17, which was deemed to have too little cabin space, and a longer version, the P18. In 1981, the body structure was finalised and Matra even thought of utility versions. The management of PSA, however, put off making a decision before finally refusing. The same thing happened with Citroën. Mantra therefore modified his project and, at the end of 1981, presented the P20 based on the future Citroën BX. Citroën's response was even more negative than Peugeot's – the brand with the chevrons argued that the vehicle would be too expensive to produce.

But at Renault, Bernard Hanon was impressed. In 1982, the Matra project was called P23. It had been modified considerably, as the Solara



Matra P 23 – 1983

base (with a transverse engine) had been replaced by a Renault 18 base with a longitudinal engine. The new version had been given a smoother contour by Renault's Design department, and was getting closer to the final look. The idea of a utility vehicle had been dropped, but the flat floor was still there, as was the revolutionary feature of this car: the option to have independent, removable back

seats. Another revolutionary idea seen in the Matra 23 was the hot-galvanised chassis cage covered with laminated polyester panels.

A cooperation agreement between the two companies was signed in June 1983, and the Matra P23 became the Renault Espace. Matra was asked to manufacture it, using mechanical units from Renault. The

first Espace cars rolled off of the assembly line in 1984.

Georges Besse had just been appointed as CEO at Renault.

01 LA GÉNÈSE DU CONCEPT (SUITE)

C'est dès 1979 que Philippe Guédon, soucieux de trouver une suite aux Bagheera et Rancho qui sortent de ses chaînes de Romorantin, a fait réaliser une première maquette. Elle emprunte ses feux avant et la banquette arrière à la Peugeot 604, sa carrosserie est une base de Talbot Solara... Car c'est à PSA que Philippe Guédon pense présenter son projet. Et, en septembre, PSA demande à Matra de poursuivre l'étude qui va alors évoluer dans deux directions : une voiture compacte, le P17, mais le véhicule n'est pas jugé suffisamment habitable et une version plus longue, le P18. En 1981, la carrosserie est définitive et Matra a même imaginé des versions utilitaires.

Mais les dirigeants de PSA tardent à prendre une décision, elle sera finalement négative. Tout comme chez Citroën. Matra remodifie alors son projet et présente fin 1981 le P20 sur la base de la future Citroën BX. Le refus est encore plus catégorique que chez Peugeot, la marque aux chevrons avançant que le véhicule est trop cher à fabriquer.

A l'inverse, chez Renault, Bernard Hanon est séduit. Et en 1982, le projet de Matra s'appelle P23. Il a évolué notablement car, en effet, la base

Solara (moteur transversal) a été abandonnée, remplacée par celle de la Renault 18 à moteur longitudinal. Cette nouvelle mouture a vu ses formes assouplies par le Service Design de Renault et elles approchent leur aspect définitif.

L'idée d'utilitaire a été abandonnée, mais le plancher plat reste et avec lui la caractéristique révolutionnaire de cette automobile : la possibilité de sièges arrières indépendants et démontables. Sur la Matra P23, le principe d'un châssis cage, galvanisé à chaud, recouvert de panneaux de polyester stratifié est lui aussi révolutionnaire.

Après la signature, en juin 1983, d'un accord de coopération entre les deux entreprises, la Matra P23 devient le Renault Espace et sa fabrication est confiée à Matra à partir d'organes mécaniques Renault.

Les premiers Espace sortent de chaîne dès 1984. Georges Besse vient d'être nommé PDG de Renault.



Timeline

The beginnings (1979 - 1981)

In 1979, Philippe Guédon asked Antoine Volanis to make a proposal for an American van-type vehicle. He came up with what would become known as the “orange design”. Elegant, dynamic, unique contours, far removed from the utilitarian image of a van. It was a 3-door vehicle with the driver’s position brought forward over the front wheels, and a suggestion of the Rancho’s high roof.

Project P 23 becomes Espace (1982)

P16, P17, and P18 prototypes

The plans showed a more traditional design. The transverse engine was brought to the front and the seat rows were in a more conventional position. The forward-placed cockpit was abandoned for safety reasons.

In June 1979, a solid mock-up was made, followed by a hollow mock-up with a fully fitted interior. Between the two mock-ups the design had evolved and the high roof was abandoned. The bodywork was based on the Talbot Solara with theme variations: Weekend, Grand Raid, etc. Matra would take the concept further with the P17 and the P16, followed by the P18 with its elegant, sporty lines. In October 1981 the bodywork took on its final shape, including for vans, pickups, etc.

By October 1982, the project had changed considerably. Antoine Volanis had left Matra. The base used by Matra became that of the Renault 18. Front-wheel drive, a longitudinal engine, and a front axle inspired by the Fuego.

The P23 was presented to the CEO, Bernard Hanon, with smoother lines and an almost finalised shape. Studies for a utility version gave the idea to make the most out of the flat floor by using removable seats. Up till then, all studies had kept a conventional back seat. And that’s when this car got its most innovative feature...

The launch was planned for spring 1984 with commercial release through Renault’s European network. In January 1984, preproduction models were released from the Matra assembly lines, and the manufacturing of production models started in March. At Renault, the Matra P23 became Espace Renault Project “J11”.

Historique

Les prémices (1979 - 1981)

En 1979, Philippe Guédon laisse le soin à Antoine Volanis de lui faire une proposition de véhicule de type van américain. Il crée ce qui sera connu sous le nom de "dessin orange". Des formes élégantes, dynamiques, personnelles ; loin de l'image utilitaire du van. C'est une automobile à trois portes avec une conduite avancée au-dessus des roues avant. On devine le toit rehaussé de la Rancho.

Les prototypes P 16, P 17, P 18

Des plans définissent une conception plus traditionnelle. Le moteur transversal passe à l'avant et les rangées de sièges sont en position classique. La conduite avancée a été abandonnée pour des raisons de sécurité.

En juin 1979, une maquette pleine est réalisée, suivie d'une maquette creuse avec son aménagement intérieur complet. Entre les deux maquettes le dessin a évolué, le toit rehaussé est abandonné. La carrosserie repose sur une base de Talbot Solara et des variantes proposent différents thèmes : Week-end, Grand-raïd... Matra fera évoluer le concept avec, le P 17 et le P 16. Puis, le P 18 à la ligne élégante et sportive. En octobre 1981, la carrosserie est définitive, y compris pour des fourgons, pick-up...

Le projet P 23 devient Espace (1982)

En octobre 1982, le projet évolue beaucoup. Antoine Volanis a quitté Matra. La base utilisée par Matra devient celle de la Renault 18. Une traction avant, à moteur longitudinal et elle emprunte son train avant à la Fuego.

Présenté au PDG de la Régie, Bernard Hanon, le P 23 voit ses formes assouplies et quasi définitives. L'étude d'une version utilitaire donne idée de valoriser le plancher plat en utilisant des sièges démontables. Jusqu'alors les études retenaient une banquette classique. Et c'est là qu'apparaît la caractéristique la plus innovante de cette automobile...

Le lancement se fera au printemps 1984 avec commercialisation par le réseau européen de Renault. En janvier 1984 les modèles de présérie sortent des chaînes Matra et les modèles de série sont fabriqués à partir de mars. Chez Renault, la Matra P23 est devenue Projet "J11" Espace Renault.

02 THE PHILOSOPHY

1984-1985: Renault adopts the MPV

In 1984, the French automobile celebrated its 100th anniversary and in a bleak economic context, and Renault found itself in a financially tight spot. Georges Besse replaced Bernard Hanon as CEO with the task of sorting out the situation.

In these challenging times, Renault sped up the renewal of its range by launching three new models: the Renault 25, the Espace, and the Super 5. Launching the Renault 25 and Espace only a few months apart meant having two alternatives at the right time for the concept of a “cars for life and living”. At the same time, the brand got involved in racing, with the 5 turbo, the 11 turbo. But above all, it embarked on a drastic cost-cutting policy and refocused on its core business. It was against this picture that the Espace was launched in June 1984. For Renault, it was a considerable risk. But one that turned out to be well worth it.

A MPV, not such a new concept

Since the early 1980s, cars more than ever became a way to show one's social status. Drivers existed in the image portrayed by their car. Manufacturers in Europe and the world over were looking for a new car concept to impress their custo-

mers. A vehicle for the motorist, the family man, rather than for the engineer hankering for innovation. A car that was comfortable and elegant like a sedan, one that could transport the whole family and their luggage. A practical car that could be used

for all kinds of leisure activities, from fishing to skiing trips. Renault CEO Bernard Hanon asked for the interior to be reshuffled to make it more modular. This was the advent of the present-day MPV.



Intérieur Espace 2000 TSE – 1984

1984-1985 : Renault adopte le monospace

En 1984, l'Automobile française fête ses cent ans, dans un contexte morose et la Régie Renault se trouve en situation financière très délicate. Georges Besse est nommé PDG et succède à Bernard Hanon avec pour tâche de redresser la situation.

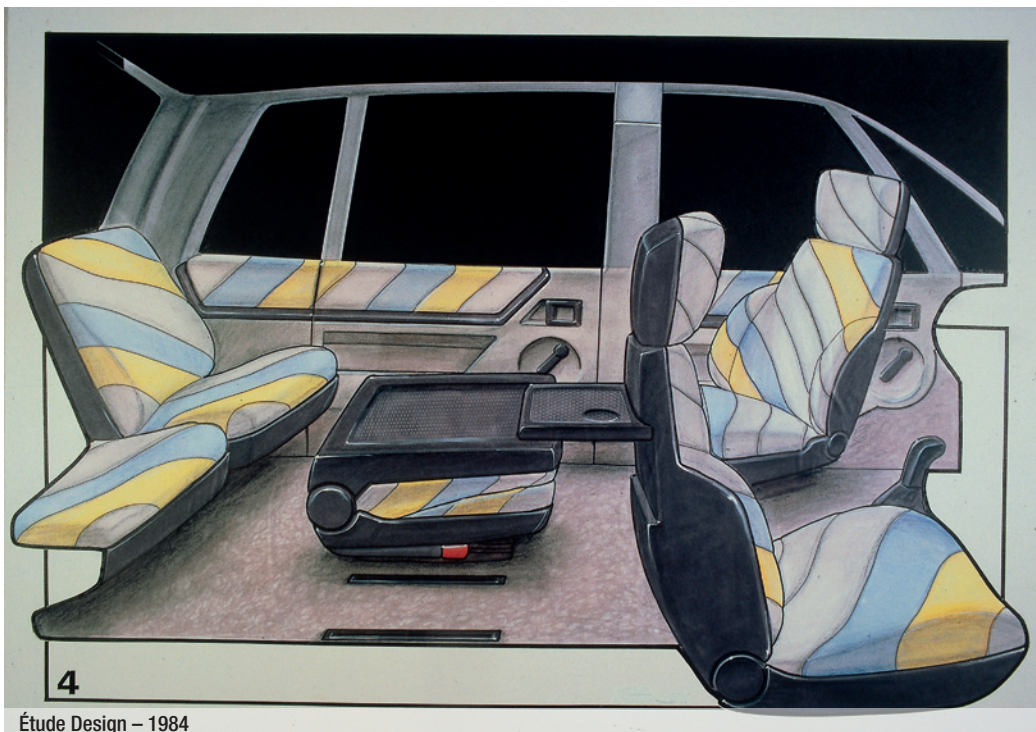
Dans cette période difficile, Renault accélère le renouvellement de sa gamme avec le lancement de trois nouveaux modèles : la Renault 25, l'Espace et la Super-Cinq. Le lancement à quelques mois d'intervalle, de la Renault 25 et de l'Espace, représente à point nommé deux alternatives au concept des voitures à vivre. En parallèle, la marque s'implique dans la compétition sportive, 5 turbo, 11 turbo. Mais surtout, elle se lance dans une politique drastique de réduction des coûts et se recentre sur son métier. C'est dans ce contexte, qu'est lancé, en juin 1984, l'Espace. Pour Renault, le risque est grand. Il se révélera salutaire.

Une voiture monocoque, le concept ne serait pas nouveau

Au début des années 1980, l'automobile est plus que jamais le moyen d'afficher un certain statut social. L'automobiliste existe à travers l'image qu'affiche sa voiture. Les constructeurs européens, voire mondiaux, cherchent le nouveau concept de véhicule qui séduira leur

clientèle... Un véhicule pour l'automobiliste, le père de famille, pas pour l'ingénieur en mal d'innovation. Mais un véhicule confortable et élégant comme une berline, un véhicule pouvant accueillir toute la famille et ses bagages. Un véhicule pratique et pour tous les loisirs, de la pêche aux

sports d'hiver. Bernard Hanon, PDG de Renault, demande de remanier l'intérieur pour coller aux exigences de modularité. C'est alors que débute l'avènement du monospace des temps modernes.



A multi-purpose people carrier

The MPV concept had been mulled over at Renault as well as at other manufacturers. Research and work on this type of vehicle had already started around the 1940s with the Escoffier taxi project in 1945, designed by Jacques Rousseau on a Renault base. In 1948 another taxi

appeared, based on the Juvaquatre platform. In 1957 Renault started to look seriously at an up-market concept with a “900-type” forward-placed cockpit. With its V8 engine it was considered too avant-garde. 1960 and 1961 saw the Selenes, designed by the coachbuilder Ghia.

Then came Marcel Beligond’s design in 1961. But finally the concept was abandoned and this line of research came to an end until Antoine Volanis’s sketch for an Espace found its way back onto the drawing boards at the end of the 1970s. Then in 1982 came the Renault Trafic

“Méridienne”, built by Chausson based on an idea from Marc Held. Thus, when Renault introduced the first MPV to a public that was hungry for novelty, the effect was immediate.



Illustration graphique – 1984

Un véhicule monovolume

Le concept du monocoque était en gestation chez Renault comme chez quelques autres constructeurs. La recherche et les travaux dans le domaine de ce type de véhicule ont commencé à l'orée des années 1940 avec, en 1945 le projet de taxi Escoffier. Réalisé sur une base

Renault, par Jacques Rousseau. En 1948, un autre taxi, sur une plateforme de Juvaquatre. En 1957, Renault étudie très sérieusement un projet de haut de gamme à poste de conduite avancée "Type 900" ; à moteur V8, il sera jugé trop avant-gardiste. En 1960 et 1961, les

"Selene", création du carrossier Ghia. Puis, en 1961, le dessin réalisé par Marcel Beligond. Mais finalement, le concept est abandonné et cette série d'études restera sans suite. Jusqu'au retour dans les bureaux d'études, à la fin des années 1970, d'une esquisse de l'Espace

par Antoine Volanis. Puis, en 1982, un Trafic Renault "Mérienne", construit par Chausson, d'après Marc Held. Aussi, lorsque Renault propulse vers un public avide de nouveauté le premier monospace, l'effet est immédiat.



Illustration graphique – 1984

Cars for life and living

More than **190,000 Espace** from **1984 to 1991**

As the world's first real MPV, the Espace was a turning point in the history of family cars. The car was presented to the very enthusiastic press in April 1984 as a comfortable living room on wheels, a place for relaxing. Imagine, at that time, a car

that could carry up to 7 people thanks to its 2 or 3 rows of independent seats. Freely adjustable, one could choose between transport functionality or, in more relaxed mode, pivot the seats to a sitting-room configuration. The rear could

instantly be transformed into a vast loading space. The Espace combined the advantages of a light utility vehicle with those of a touring sedan. When standing still, five of the back seats could be removed, or three left in to create a sitting room by

turning the front seats around. A brilliant idea, perfectly in keeping with slogan: "cars for life and living". The windows were also exceptionally large which helped make the car a real living-space.



Salon de l'Automobile Paris – 1984

Des voitures à vivre

Plus de **190 000** Espace de 1984 à 1991

Premier véritable monospace au monde, l'Espace marque une révolution dans l'histoire de l'automobile familiale. Salon roulant confortable, lieu de convivialité, la voiture est présentée à la presse très enthousiaste en avril 1984. Imaginez à l'époque cette voiture pouvant transporter jusqu'à 7 personnes grâce à ses 2 ou 3 rangées de sièges indépendants. Modulable à souhait, on a le choix entre la fonction transport ou, à l'heure de la détente, la configuration d'un salon confortable avec sièges pivotants. La partie arrière peut se transformer en quelques instants en vaste surface de chargement. L'Espace cumule les avantages de l'utilitaire léger et de la berline de tourisme. On peut, à l'arrêt, retirer les cinq sièges arrière ou n'en disposer que trois et créer un salon en faisant pivoter les sièges avant. L'idée est géniale, elle concrétise parfaitement le slogan "Des voitures à vivre". Par ailleurs, la surface vitrée est exceptionnelle et contribue à faire de la voiture un véritable espace de vie.



After it was unveiled on 7 November 1983 at the Aubevoye technical centre, production started in 1984

The Espace was the product of collaboration between Renault and Matra. Renault took care of the mechanical and technical issues, while Matra, which had designed the original body shell architecture, the bodywork made of polyester elements and the

metal cage chassis structure. The Espace would be manufactured at Matra, with Renault taking care of the marketing. But for Renault, there was a considerable risk in launching a vehicle of this kind in the economic climate of the 1980s. Sales got off

to a slow start, with barely nine cars sold in July, the first month following its commercial release. Was it because the car was too original? Was it the price? It cost the same as Renault's top-of-the-range Renault 25. Time had to pass before

demand began to build up. But after its slow start, the Espace finally succeeded in winning over families and gradually established itself as Renault's top-of-the-range car.



Espace 2000 TSE – 1986

Après une présentation, le 7 novembre 1983 au Centre technique d'Aubevoye, la série démarre en mars 1984

L'Espace est le fruit de la collaboration entre Renault, pour la partie mécanique et technique puis, Matra, qui a conçu la coque à l'architecture originale, carrosserie en éléments polyester et structure en châssis cage métallique.

L'Espace sera fabriqué chez Matra, Renault se chargeant de la commercialisation. Mais, pour Renault, le risque est grand de lancer un tel véhicule dans le contexte des années 1980. Et, les ventes démarrent doucement, avec à peine

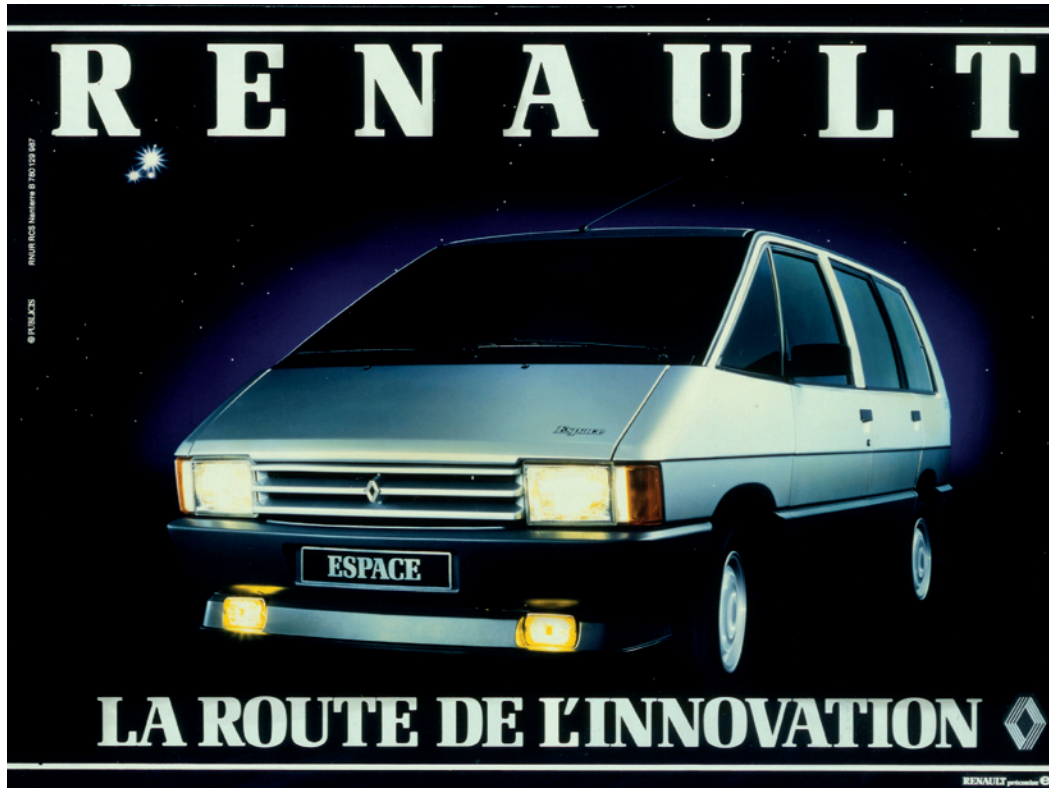
neuf exemplaires vendus en juillet, premier mois de commercialisation. Serait-ce la trop grande originalité du véhicule ? Son prix ? La voiture coûte le même prix que le haut de gamme de Renault, la Renault 25. Il faudra attendre pour que la demande

devienne significative. Mais, après ce départ lent, l'Espace finira par conquérir les familles et s'imposera progressivement comme le haut de gamme de Renault.



Raving press

The Espace got enthusiastic response from the specialist press, impressed by its cab-over-engine concept, the high driver position that enhanced the feeling of safety, the flat floor, spacious cabin, and unusually adjustable layout within a structure smaller than that of the R18. It was a car that offered versatility, comfort, driving pleasure, polyester bodywork, huge windows, cheerful colours and cloth-upholstered seats. With its TGV-inspired style and totally new cabin layout, the Espace did justice to its name. It pushed the idea of hatchback sedans to its limit by turning the interior into a single modular space that could take up to 7 passengers. The Espace had not traded in any of its performance for comfort. Motorists hailed its qualities in terms of safety but also its power, braking ability, and grip on the road.



Publicité 1984

Publicité 1984

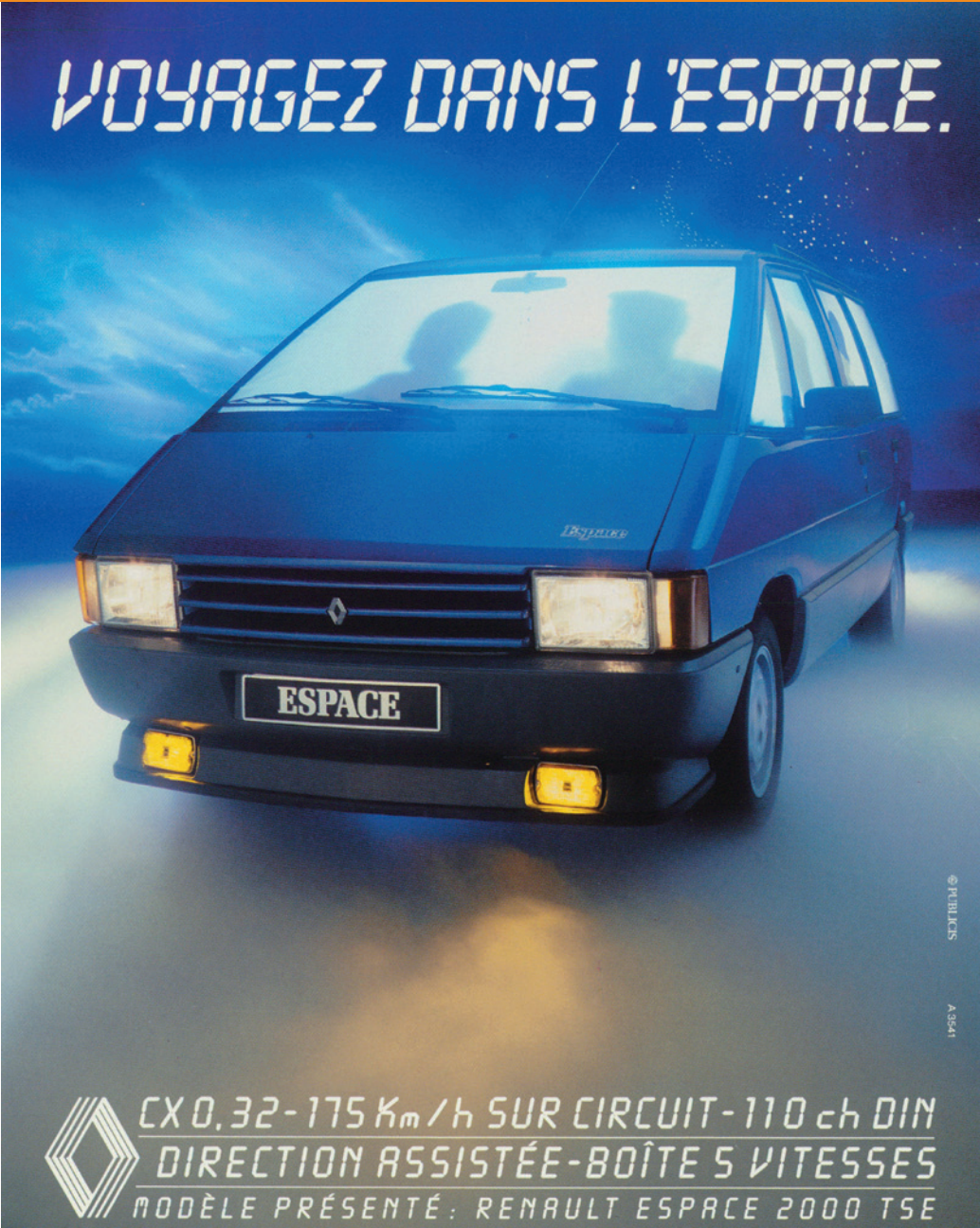
La presse enthousiaste

L'Espace rencontre un accueil enthousiaste auprès de la presse spécialisée. Elle est séduite par sa cabine avancée, sa position de conduite haute qui donne une sensation de sécurité, son plancher plat, son habitabilité et sa modularité record dans un gabarit inférieur à celui d'une R18.

Véhicule polyvalent, confort, agrément de conduite, carrosserie en polyester, énormes surfaces vitrées puis, gaieté des coloris ainsi que de ses tissus de sièges. Avec son style inspiré du TGV, l'Espace porte bien son nom puisqu'il propose une organisation totalement nouvelle de l'habitacle. Il pousse jusqu'au bout la logique lancée avec les berlines bicorps, et transforme l'intérieur en un seul espace aménageable pour accueillir jusqu'à 7 passagers.

L'Espace n'a rien sacrifié de ses performances au confort. Les automobilistes soulignent ses qualités en matière de sécurité mais aussi sa tenue de route, sa puissance et son freinage.

VOYAGEZ DANS L'ESPACE.



© PERLLES A 3541

CX 0.32-175 Km/h SUR CIRCUIT-110 ch DIN
DIRECTION ASSISTÉE-BOÎTE 5 VITESSES
 MODÈLE PRÉSENTÉ: RENAULT ESPACE 2000 TSE

Launching the Espace

The car was released on the market in July, in two versions with a 1,995 cm³ 110 hp carburettor engine: the 2000 GTS and the 2000 TSE. The 2000 TSE in addition came with a roof rack, a spoiler with flood lights under the front bumper, 14-inch light alloy rims, electric wing mirrors, remote door-lock control, and high-quality upholstery (fabric for the GTS) and carpet. Future buyers could choose between opaque or metallic colours, with the grained surface of the roof and sill panel in a different shade. Opaque colours included 163 Beige Atlas (with Brown roof and sill panel) and 967 Green Yucca (roof and sill panel in Grey). Varnished metallic colours were: 174 Cinnamon Brown (roof and sill panel in Brown), 742 Red Cornaline (Brown roof and sill panel), 447 Bleu Isle (roof and sill panel in Grey), and 647 Titanium Grey (roof and sill panel in Grey).

Interior fabrics matched outside colours: Beige interior with Brown granular surface: fabric (GTS) and felt (TSE); Grey interior with Grey



Exposition au Grand Palais – Paris – 1984

granular surface: fabric (GTS) and felt (TSE). Models were differentiated by codes: J112 with a J6R engine, 2.0 carburettor, GTS, TSE, 2000-1 finishes; J115: with J8S, 2.1 diesel engine, Turbo-D, Turbo-DX, 2000-1; J117: with J7T, 2.2 catalysed injection engine, GTX, TXE, 2000-1 finishes.

The J116 with a 2.0 non-catalysed fuel-injection engine would appear with phase 2 in 1988.

Interior layout

The dashboard was symmetrical with centre console elements that were borrowed from the Renault 9, just like the door handles, combination handcranks and support handles.

The glove compartment was accessible from the top of the dashboard. The back seat was replaced by three independent seats fitted with lap seat belts and pulleys.

There was room for two additional seats in the boot. These seats could be tilted, folded away or removed. The TSE packages included pivoting front seats.

Le Lancement de l'Espace

La voiture est commercialisée en juillet. L'Espace est proposé en deux versions avec le moteur 1995 cm³ 110 ch à carburateur. Elles se nomment 2000 GTS ou 2000 TSE. Sur cette 2000 TSE on trouve, en plus, une galerie sur le toit, un spoiler avec antibrouillards sous le bouclier avant, des jantes en alliage léger 14 pouces, des rétroviseurs électriques, la condamnation par commande à distance, un drap (tissu sur GTS) et une moquette de plus belle qualité. Couleur opaque ou couleur métallisée, le futur acheteur à le choix. Quant au granité du pavillon et du bas de caisse ils sont de teintes différentes. En couleurs opaques, sont proposées le Beige Atlas 163 (pavillon et bas de caisse Brun), le Vert Yucca 967 (pavillon et bas de caisse Gris). En couleurs métallisées vernies: le Brun Cannelle 174 (pavillon et bas de caisse Brun), le Rouge Cornaline 742 (pavillon et bas de caisse Brun), le Bleu Islande 447 (pavillon et bas de caisse Gris), le Gris Titane 647 (pavillon et bas de caisse Gris). Les tissus intérieurs sont en fonction des couleurs



Intérieur Espace 2000-1 – Modèle 86.

extérieures. Si granité Brun, intérieur Beige : tissu (GTS) et drap (TSE) ; si granité Gris, intérieur Gris : tissu (GTS) et drap (TSE).

Les modèles se différencient par des codes : J112 : à moteur J6R, 2.0 carburateur, finitions GTS, TSE, 2000-1 ; J115 : avec moteur J8S, 2.1 diesel, finitions Turbo-D, Turbo-DX, 2000-1 ; J117 : à moteur J7T, 2.2 injection catalysé, finitions GTX, TXE, 2000-1. Le J116 avec moteur 2.0 injection non catalysé fera son apparition avec la phase 2 en 1988.

Aménagement intérieur

La planche de bord est symétrique avec des éléments de la console centrale empruntée à la Renault 9.

Tout comme les poignées de portes, manivelles commodos et poignées de maintien.

La boîte à gant est accessible par le dessus du tableau de bord. La banquette arrière est remplacée par trois sièges indépendants équipés de ceintures de sécurité ventrales

à enrouleurs. Des emplacements pour deux sièges supplémentaires sont aménagés dans le coffre, ces sièges sont basculants, pliants et amovibles.

En finition TSE, les sièges avant peuvent pivoter.

Espace goes turbo

Turbo diesel Espace models came out in December. The Turbo D and Turbo DX models were fitted with a 2,068 cm³ 88 hp engine.

These versions were recognisable by their prominent grille and lengthened front shield.

Then in June 1985, an up-market version (E3) of fuel as well as diesel models was released, called “2000-1”, with reference to Stanley Kubrick’s film, 2001: A Space Odyssey. In these models, the back wheel arches were covered by armrests with storage spaces.



Espace 2000-1 Quadra – 1987

Espace improves with Phase 2

In January 1988, the Espace Phase 2 was introduced with modified extremities and rounder headlamps.

The grille was 10cm longer (4.36m) and more prominent, while a spoiler accompanied the front bumper on production models throughout the range. The tailgate was thicker and rounder.

The range also underwent technical changes starting with four different engines:

- the 1,995 cm³ engine with 103 hp carburettor in the 2000 GTS and 2000 TSE (J6R engine);
- the 1,995 cm³ 120 hp injection engine in the TXE injection and 2000-1 injection (J7R engine);
- the 2,165 cm³ 110 hp injection engine in the TXE injection and 2000-1 injection (J7T engine);

- and the 2,068 cm³ 88 hp turbo diesel in the TurboD, TurboDX and 2000-1 (J8S engine).

The Fuego front driveshaft was replaced by that of the Renault 25.

The real innovation was the introduction of the Quadra: a four-wheel drive version available on the TXE and 2000-1. It was an all-wheel drive vehicle with a synthetic material ultra-light propeller shaft,

and an excess weight of only 75 kg. Though its performance was the same, the improved adhesion was considerable. Inside the vehicle, extra anchorage made it possible to push back the seats in the back row a bit further thanks to a new tailgate that was deeper and more rounded. New upholstery rounded off all finishes.

L'Espace met le turbo

En décembre, l'Espace est proposé avec des variantes dotées du turbo diesel.

Ainsi, les modèles Turbo D et Turbo DX reçoivent un 2 068 cm³ de 88 ch. Ces versions sont reconnaissables à leur calandre proéminente et au bouclier avant rallongé.

Puis, en juin 1985, les modèles essence et diesel vont bénéficier d'une version haut de gamme (E3) appelée "2000-1". Un clin d'œil au film de Stanley Kubrick : 2001, l'Odyssée de l'espace. Sur ces modèles, les passages de roues arrière sont surmontés d'accoudoirs avec rangements.



Étude Design Phase 2 – 1987

L'Espace se bonifie avec sa Phase 2

En janvier 1988, l'Espace Phase 2 est présenté avec ses extrémités modifiées et ses optiques avant et arrière plus arrondis. Plus long de 10 cm, à 4,36 m, la calandre est plus proéminente et un spoiler accompagne en série le bouclier avant de toute la gamme. Le hayon est plus épais et arrondi.

La gamme est modifiée aussi sur le plan technique et s'articule tout

d'abord autour de quatre motorisations :

- le moteur 1995 cm³, à carburateur de 103 ch en 2000 GTS et 2000 TSE (moteur J6R) ;
- le 1995 cm³ injection 120 ch en TXE injection et 2000-1 injection (moteur J7R) ;
- le 2165 cm³ injection cat 110 ch en TXE injection et 2000-1 injection (moteur J7T) ;

- le 2 068 cm³ turbo diesel de 88 ch en TurboD, TurboDX et 2000-1 (moteur J8S).

Le train avant qui avait été prélevé sur la Fuego est remplacé par celui de la Renault 25.

La grande nouveauté est l'apparition de la Quadra, une version à transmission intégrale. Elle est disponible sur les TXE et 2000-1. C'est une traction intégrale avec un arbre de

transmission ultraléger en matériaux synthétiques. Son surpoids n'est que de 75 kg. Si les performances restent inchangées, le gain en adhérence est appréciable. Intérieurement un ancrage supplémentaire permet de reculer un peu plus les sièges du dernier rang grâce au nouveau hayon plus profond et bombé. Chaque finition bénéficie d'une nouvelle sellerie.

Last developments for the J11

The range remained unchanged until 1991. A special 2000-1 Connolly series was launched in January 1990 with a grey Connolly leather interior and special Pluto grey paintwork as well as over mats.

Rear air suspension with an automatic levelling system came as an option on upper-range versions in April 1990.

J11 production

- 1984: 5,923 units,
- 1985: 14,083 units,
- 1986: 19,320 units,
- 1987: 23,584 units,
- 1988: 31,798 units,
- 1989: 44,458 units,
- 1990: 47,421 units,
- 1991: 5,087 units.

The last J11 came out of the Matra production lines in January 1991. In total, 191,674 cars were sold. Production had gone up from 23 to more than 210 per day.

The 50,000th Espace is released

160 units produced per day at the end of 1988

Based on the growing success of the Espace, with 59,055 units sold by the end of 1987, the production volume of 107 units a day was pushed up to 130 vehicles/day at the beginning of 1988 with reinforcement from the Alpine plant*. By the end of October 1988, more

than 80,000 Espace had been produced. Just over 40,000 were destined for the French market.

Production volumes went up to 156 units a day: 131 at Romorantin and 25 at Dieppe.

These volumes increased to 200 units in March 1989, with 170 at Romorantin and 30 at Dieppe. A production goal of 40,000 cars was set for 1989.

* Espace cars manufactured at Romorantin had an oval plate with a serial number starting with a T; those assembled at Dieppe started with a K.



Intérieur cuir Connolly – 1990

Dernières évolutions du J11

La gamme restera inchangée jusqu'en 1991. Une série spéciale 2000-1 Connolly sera lancée en janvier 1990 avec intérieur entièrement en cuir anglais Connolly gris et peinture spécifique gris Pluton, elle possède également des sur tapis.

Une suspension arrière pneumatique à correcteur d'assiette sera proposée en option sur les versions haut de gamme en avril 1990.

La production J11

- 1984 : 5 923 ex,
- 1985 : 14 083 ex,
- 1986 : 19 320 ex,
- 1987 : 23 584 ex,
- 1988 : 31 798 ex,
- 1989 : 44 458 ex,
- 1990 : 47 421 ex,
- 1991 : 5 087 ex.

Le dernier J11 sortira des chaînes Matra en janvier 1991. Il aura été vendu à 191 674 exemplaires. Sa production sera passée de 23 par jour à plus de 210.

Sortie de la 50 000^e Espace

Production de 160 unités jour fin 1988

Devant le succès croissant de l'Espace, 59 055 unités à fin 1987, les cadences de production de 107 unités quotidiennes seront portées à 130 véhicules/jour en début d'année 1988 avec le renfort de l'usine Alpine*. A fin octobre 1988, la production cumulée de l'Espace

dépasse les 80 000 exemplaires. Un peu plus de 40 000 sont destinés au marché français. Les cadences de production augmentent et atteignent 156 unités quotidiennes dont 131 à Romorantin et 25 à Dieppe.

Des cadences qui passeront en mars 1989 à 200 unités dont 170 à Romorantin et 30 à Dieppe.

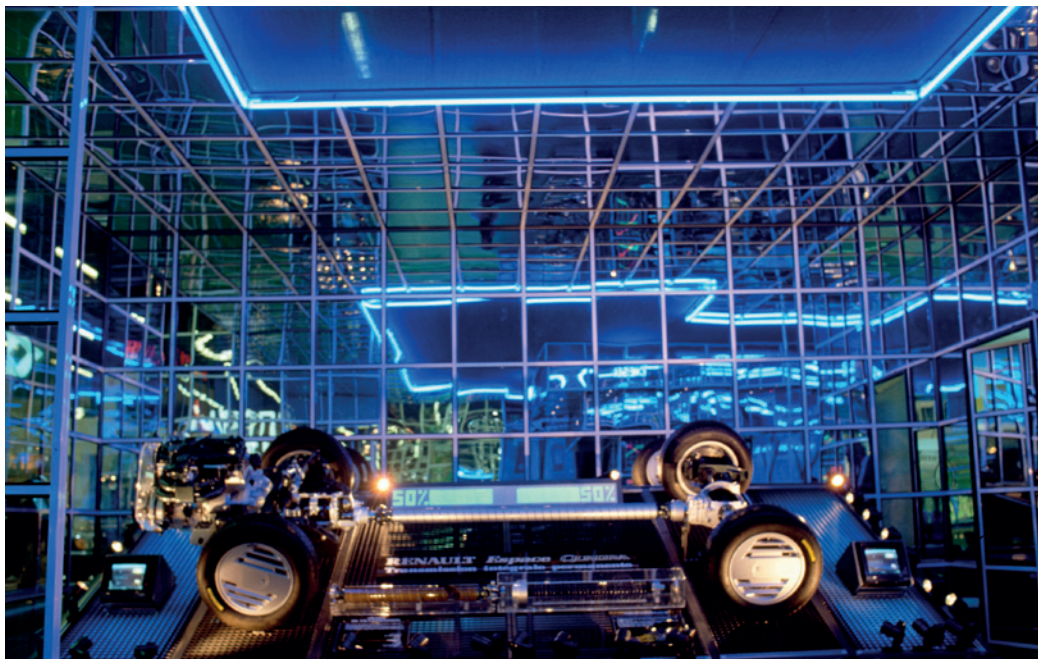
Ainsi pour l'année 1989, les objectifs de production sont fixés à 40 000 voitures.

*** Les Espace fabriqués à Romorantin portent une plaque ovale avec le numéro de série commençant par T ; ceux assemblés à Dieppe commençant par K.**



Espace TSE modèle 1988 (phase 2)

Espace QUADRA



Espace Quadra – Mondial de l'Automobile – 1988

The great innovation in 1988 was the Quadra version with its permanent all-wheel drive. It included automatic torque distribution between the front and back axles through viscous coupling, enhanced with the fitting of special new Michelin MXT4 tires. This gave the Espace excellent road dynamics in all weather conditions, with the back wheels compensating for any loss of traction

in the front axle, thus giving the vehicle much greater stability with a 65/35% distribution. Added to the technical advantages of a final rear drive viscous coupler rotating at the speed of the engine, there were two series of disks (one for the front, and one for the back). The whole system, housed in a silicon oil pan, ensured the gradual transfer of torque to the axle whose wheels were turning more

slowly (i.e. that had better adhesion). This transmission was enhanced by a 5-speed gearbox. The new transmission system required some structural modifications. The sub-frame had a platform with a redesigned gearbox tunnel that did not invade the cabin space. The rear axle operated with emission to the back of the crossbar, while the fuel tank (with a capacity of 58 instead of 63 litres) was placed

towards the right to make room for the composite propeller shaft tunnel. Finally, the break system had ventilated disks in the front and solid disks at the back (255 mm in diameter). The front and back suspension spring calibration was considerably tightened.

Two new engines were available for the Quadra versions in addition to the previous engines: a 1,995 cm³ (J7R type) with electronic fuel injection, reaching 120 hp at 5,500 RPM, and a 2,165 cm³ engine (110 hp at 5,000 RPM).

At the end of 1989, the ABS option is introduced on its two-wheel drives as well as permanent all-wheel drive Quadra versions (with a Bosch system).

It was without a doubt the arrival of the Quadra version that would set this generation apart. Production volumes of the Renault Espace Quadra – the first French sedan with permanent all-wheel drive – reached 25 units per day (15% of the total range).

Espace QUADRA



Espace Quadra – Mondial de l'Automobile – 1988

La version Quadra, grande innovation du millésime 1988, est équipée d'une transmission intégrale permanente. Elle comporte une répartition automatique du couple entre les trains avant et arrière par visco-coupleur, qui est complétée par une monte de pneumatiques inédite, Michelin MXT4. Ainsi dotée, l'Espace dispose d'un excellent comportement routier quelles que soient les conditions, les roues arrières venant

compenser les pertes de motricité du train avant, offrant bien plus de stabilité à la voiture grâce à une répartition 65/35 %. Aux avantages techniques du visco-coupleur, placé en amont du pont arrière et tournant à la vitesse du moteur, il faut ajouter ceux du système de deux séries de disques (une pour l'avant, l'autre pour l'arrière). L'ensemble contenu dans un carter d'huile siliconée assure, de manière progressive,

le transfert du couple vers le train dont les roues tournent le moins vite (le plus adhérent). En complément à cette transmission, la boîte de vitesses dispose de cinq rapports. Cette nouvelle transmission a nécessité quelques modifications sur le plan structure. Ainsi, le soubassement se dote d'une plate-forme avec un nouveau tunnel pour la boîte qui n'empiète pas sur l'habitabilité. Le train arrière évolue avec un rejet vers

l'arrière de la barre transversale, tandis que le réservoir de carburant (sa capacité passe de 63 à 58 litres) est déplacé sur la droite pour laisser le passage à l'arbre de transmission en composite. Pour finir il faut signaler que le système de freinage est à disques ventilés à l'avant et à disques pleins à l'arrière (diamètre 255 mm). Les ressorts de suspensions, avant et arrière, bénéficient d'un tarage sensiblement durci.

Les moteurs des versions Quadra comportent une nouvelle offre avec, parmi les motorisations existantes, un 1 995 cm³ (type J7R) à injection électronique, développant 120 ch à 5 500 tr/mn et un 2 165 cm³ (110 ch à 5 000 tr/mn). Et, en fin d'année 1989, l'option ABS est proposée sur les versions à deux roues motrices et les Quadra à transmission intégrale permanente (avec un système Bosch). C'est sans aucun doute l'apparition de la version Quadra qui marquera cette génération. La Renault Espace Quadra – première berline française à transmission intégrale permanente – verra sa production atteindre 25 unités par jour (15 % de la gamme totale).

1991: Espace Odyssey



Espace voiture à vivre – 1991

Espace II, a truly top-of-the-range sedan

Particular care has been taken to the design of the new Espace. Modular interior, comfort on board... the first real upgrade of the Espace was no mere aesthetic adaptation to comply with customers' tastes. Renault raised the bar and turned the Espace into a real top-of-the-range sedan. Moving the car upmarket meant rethinking its bodywork and interior layout, but also upgrading its engine quality and performance.

The Espace II unveiled at the Geneva Motor Show in 1991 (codename J63) had a smoother contour with more streamlined shapes. It was a modern, more dynamic car. On the outside, the differences were noticeable, starting with a serious facelift in front, with a rounded grille in the Renault style with new lamps. Its radiator grill was now a more aerodynamic perforated plate. The bumper was also more rounded and sat higher thanks to a

new spoiler. The windscreen pillar trims were slimmer and covered by curved panes accentuating the luminosity and visibility in front. Wing mirrors were integrated into the shape of the bodywork.

Espace V6: the ultimate “car for life and living”

Innovation in terms of interior modularity included specific front and back seats, two passenger seats with headrests and reclining backs, and inner seats that could pivot. The seats in the second and third rows had become more modular with rails that optimised their travel distance within the available space (included in the upmarket package). A new anchor is positioned at the rear and the

tailgate is modified, giving a more rounded shape to the door. The taillights were also redesigned. The floor was lengthened and the total length of the car went from 4.25 m to 4.43 m. On the mechanical side, the Fuego front axle was replaced by that of the Renault 25, which was more modern and suitable. Considerable progress was also made in terms of finishes, and the addition of a V6 engine

and automatic gearbox brought the Espace closer to an upmarket sedan than a sober multipurpose vehicle. The new Espace range was driven by the following engines: the Renault 25's V6i (2,849 cm³) 153 hp, a 4-cylindre 2.2i (2,165 cm³) 110 hp as well as a 2.1 DT (2,068 cm³) 88 hp for diesel versions, and a 2.2 (2,165 cm³) 110 hp for the Espace Quadra.

1991 : l'Odyssée de l'Espace

L'Espace II, véritable berline haut de gamme

Un soin tout particulier a été apporté au design du nouvel Espace. Modularité intérieure, agrément de vie à bord, la première véritable évolution de l'Espace ne se limite pas à une adaptation esthétique aux goûts de la clientèle. Renault place la barre plus haut et fait de l'Espace une vraie berline haut de gamme. Une montée en gamme qui propose un véhicule entièrement repensé dans le domaine de la carrosserie et de l'aménagement intérieur, mais il fait également évoluer ses motorisations et ses performances. L'Espace II, présenté au Salon de Genève 1991, (nom de code: J63) dévoile une ligne plus fluide aux formes assouplies. C'est

une voiture plus dynamique, plus moderne. Les différences extérieures sont importantes...

A commencer par l'avant de la voiture, sérieusement remanié avec, sa calandre arrondie dans le style Renault et qui adopte de nouveaux optiques ; sa grille de calandre désormais constituée d'une plaque ajourée plus aérodynamique ; son bouclier, arrondi et placé moins bas grâce à un nouveau spoiler. Les montants de baie supportant le pare-brise sont affinés et recouverts par des vitres au galbe qui accentue la luminosité et la visibilité vers l'avant. Les rétroviseurs sont intégrés dans les excroissances de la carrosserie.



Espace I et II – 1991



Espace RXE V6 – 1991

Espace V6 : “la voiture à vivre” par excellence

La modularité intérieure innove avec, des sièges avant et arrière spécifiques, deux sièges passagers avec appui-tête et dossier inclinable, les sièges intérieurs retournables. La modularité des sièges de deuxième et troisième rang est accrue, grâce à des glissières au débattement optimisé dans le volume disponible (finition haut de gamme). Un nouvel ancrage est placé à l'arrière et le hayon est modifié, sa porte devenant plus arrondie. Les optiques arrière ont été redessinées également. La longueur du plancher est augmentée et la longueur totale passe de 4,25 m à 4,43 m. Côté mécanique, le train

avant de la Fuego est abandonné au profit de celui, plus moderne et plus adapté, de la Renault 25. La finition aussi fait d'énormes progrès et les adjonctions d'une motorisation V6 et d'une boîte automatique font que l'Espace s'apparente d'avantage à une berline haut de gamme qu'à un sobre monocoque. Pour activer cette nouvelle gamme Espace, les motorisations sont les suivantes : le V6i (2849 cm³) 153 ch de la Renault 25, le 4 cylindres 2.2i (2165 cm³) 110 ch ainsi que le 2.1 dT (2068 cm³) 88 ch en diesel et le 2.2 (2165 cm³) 110 ch pour l'Espace Quadra.

500,000th Espace in July 1996

The Espace II went on the market in 1991, with over 65,500 units already sold by 1992. Between 1991 and 1997, 316,518 units were produced. The 400,000 milestone was reached in 1994, and

the threshold of 500,000 Espace cars sold was crossed in July 1996 if 190,000 Espace I are included. The Renault Espace had truly found its place and maintained its competitive advantage.



“ ROMO 3 ”

Starting in 1984, with annual sales continually on the rise (nearly 50,000 cars in 1988), and the Alpine plant joined Matra as a second production unit. But the new J63 model, the Espace II, would be manufactured in a brand-new factory built in Romorantin: the Romo 3 Centre. This semi-automated manufacturing plant occupied 18,792 m² on a property of nearly 100,000 m². Romo 3 consisted of four main workshops. The chassis workshop built the machine-welded steel framework, the metrology section was responsible for checking the dimensions of the structures and completed bodies as well as doors and tailgates, the hot-dip galvanising workshop used a process that optimised the anti-corrosion protection of the chassis and increased the mechanical capacities of the structure as well as its resistance to torsion, and lastly, the metal line assembled the closures on the structure and stuck on components of composite materials*.

* Components of composite materials were manufactured at a 60,000 m² plant in Thellay

500 000^e Espace en juillet 1996

L'Espace II, commercialisé à partir de 1991, ce sont plus de 65 500 unités qui trouveront preneur dès 1992. Entre 1991 et 1997, 316 518 exemplaires seront produits. Le cap des 400 000 exemplaires atteint en 1994,

le seuil des 500 000 Espace sera franchi en juillet 1996 si on y inclue 190 000 Espace I. Renault Espace a réellement trouvé sa place et préserve toute l'avance acquise.



Intérieur Espace RXE - 1991

“ ROMO 3 ”

Depuis 1984, les ventes annuelles ne cessant de progresser, (près de 50 000 voitures en 1988), l'usine Alpine était venue s'ajouter à Matra comme seconde unité de production. Mais, le nouveau modèle J63 – Espace II sera lui réalisé dans une toute nouvelle usine construite à Romorantin, le Centre Romo 3. Cette unité de fabrication, semi-automatisée, occupait 18 792 m² bâtis sur un terrain de près de 100 000 m². Romo 3 se composait de quatre ateliers principaux. L'atelier châssis fabriquant l'ossature mécano-soudée en acier; la métrologie, chargée du contrôle dimensionnel des structures et des caisses fermées ainsi que des portes, du hayon; la galvanisation à chaud, avec un procédé qui assure une protection optimum du châssis contre la corrosion et augmente les capacités mécaniques de la structure et sa résistance à la torsion; et enfin, le ferrage qui comportait le montage des ouvrants sur la structure et le collage des éléments en matériaux composites*.

*** Les éléments en matériaux composites étaient réalisés sur un site de 60 000 m², à Theillay.**

“Espace - Still the best place to be on earth”

Espace III, thinking big...

Even more accomplished, the Espace III was introduced a few weeks after reaching the 500,000 unit milestone, and could pride itself on being the leader in its category. For this new edition, Renault had decided to upgrade the model both in terms of aesthetics and mechanics, and a longer version, called “Grand Espace”, was released in January 1998. Although the design of the Espace III showed continuity with previous versions, its size became impressive... The designer had clearly intended to streamline the shape and the side panels were more polished, with wraparound contours. The Espace III was 4.517 m long, 1.81 m wide and 1.69 m high (+75 mm with roof rack). The roof no longer had a granular aspect but was much smoother, painted in the same colour as the bodywork. The rear windows were stretched out, giving a much more robust

overall look to the car. The bonnet was now made out of sheet metal while the bodywork continued to be made from composite material. The cabin, entirely revisited after the engine was installed crossways, now had an even more spa-

cious feel. On the dashboard, the central console had disappeared, leaving much more available space in the front. There was also a 33 litre trunk that opened with a hinged front. Lastly, the modular aspect had been optimised with new

rails on which to slide the seats and place them in any number of positions on the floor platform: a new conception in modular layout that kept the Espace a step ahead of its competitors. All engines were now installed horizontally, with



Intérieur Initiale – 1998

“ On a jamais été si bien sur terre que dans l'Espace ”

L'Espace III, grande dimension...

Encore plus abouti, l'Espace III est présenté quelques semaines après que la barre des 500 000 exemplaires ait été franchie et il peut s'enorgueillir d'être le leader dans sa catégorie. Pour cette nouvelle édition, Renault a décidé de tirer le modèle vers le haut, autant dans le domaine esthétique que dans celui mécanique et, une version longue, appelée “Grand

Espace” arrivera en janvier 1998. Si dans son design, l'Espace III exprime une continuité par rapport aux précédentes versions, ses dimensions deviennent imposantes... Le dessinateur a visiblement cherché davantage de fluidité et les flancs sont plus travaillés, les lignes latérales plus enveloppantes. L'Espace III, pour une longueur de 4517 mm fait 1810 mm de largeur

et 1690 mm de hauteur (+75 mm avec barres de toit). Le pavillon, a abandonné le côté granité avec un aspect beaucoup plus lisse, peint dans le même ton que la carrosserie. Les vitres arrière sont comme étirées, ce qui donne une allure plus robuste à l'ensemble. Le capot est désormais en tôle, alors que la carrosserie reste en matériau composite. L'habitacle, entièrement revisité

depuis l'implantation transversale du moteur offre un habitacle encore plus dégagé. Coté planche de bord, la console centrale disparue, la partie avant gagne en espace disponible et on note la présence d'un coffre de bord de 33 litres, accessible par une façade rabattable. Enfin, la modularité a été optimisée grâce à de nouveaux rails permettant de coulisser les sièges et de les installer



Espace Long et Espace – 1997

three engine options for the Espace III. For fuel, there was a 4-cylinder 2 litre 115 hp engine, and a 3 litre 170 hp V6 of which the packaging under the hood was similar to that of the Laguna. The third was the 2.2 litre 115 hp Diesel Turbo with 12 valves. These engines also came with new gearboxes. The 2 litre engine had a manual JC5 or an automatic AD8 gearbox. The V6 was combined with an automatic gearbox. The 2.2 litre D Turbo got a triple-tab PK gearbox. The automatic gearbox control lever was located on the steering wheel. The Espace III underwent its first upgrade in January 1998. Phase 1 included changes to the RTE, RXE and RXT finishes and the launch of the Grand Espace. In July, the 2.2 DT went from 113 to 110 hp, and in the September, the whole range was fitted with wide-field

wing mirrors, radiofrequency remote controls and retractable headrests at the back. In October, the fuel range was modified with the 2.0 16S 140 hp engine and the 3.0 I V6-24 valve engine combined with an auto-adaptive gearbox with floor control. Various special editions came out in 1999, with the launching of the Initiale finish, heated front seats, and sun blinds. The Fidji, based on the RXE with Carminat navigation, had side airbags, alloy rims, two manually operated sun roofs, a heat-insulating windshield, and sun blinds. The Cyclades was based on the RXE with 4 airbags, air-conditioning and a radio. The Alizé came with air-control, sun blinds, 6008 radio and fog lights.



Espace RTE 2,2 dT – 1996

2000 was the year of phase 2!

It included the start of electrical multiplexing (speedometer, immobiliser, wiper unit at the back...) and an overhaul for all of the ver-

sions. The new 2.2 dCi 115 hp diesel engine was introduced, replacing the 2.2 DT 110 hp. All versions got a facelift and upgrade.

Espace III and its special editions

The Race and Taylor Made special editions arrived after January 2001. In 1999, Espace III broke the annual production record with 71,200 units. At the end of 2001, it accounted for 18.7 % of all up-market minivan sales in Europe. In

France, it was half of that market. In total, more than 365,200 Espace III were produced from 1996 to 2002. By comparison, a total of 866,405 Espace cars were manufactured from 1984 to 2001.

2002: “Renault, car-maker”

An Espace made entirely by Renault

Following Avantime, Vel Satis, and the Talisman concept car, daring design was key.

Renault decided to produce and assemble the Espace IV at Sandouville. It would have the same platform as the Laguna II and Vel Satis, with sheet-metal bodywork. Composite materials are replaced by steel plate and aluminium. A

universal platform with horizontal frames and back and front axles was a common floor-assembly process now used.

The Espace IV and Grand Espace were assembled released on the market in September 2002.

The contour of the new Espace expressed its unique personality and

clearly put it in the large MPV segment. The grille was narrower and in 2006, with phase 2 and the first restyling, changes mainly concerned the front bumper, headlights and taillights, as well as interior finishes.

At the 2010 Paris Motor Show, the world discovered an Espace with a new front look. Everything was in fact restyled in phase 3: hood, grille, bumper, integrated LED lights and new colours were available, including pearl white and dark brown. New features inside included the seat upholstery, colours, steering wheel, display and GPS combined with a reversing camera.

There were also new engine features, like the 2 litre 170 hp turbo with a 6-speed manual gearbox, and emissions reduced by 10% to 204 g of CO₂/km; for diesel, the 2 litre dCi came in 3 power versions: dCi 130, dCi 150, and dCi 175 hp. The last two offered a choice between a manual or automatic 6-speed gearbox. In 2012, phase 4 introduced a new designer

look for Renault and significant reductions in CO₂ emissions (up to 20g less). On the engine side, the 2.0 dCi with 130 or 150 hp (and 175 hp in automatic) was still there, but now coupled with a 6-speed gearbox with CO₂ emissions reduced to 150g/km (20g less). The same engine was available with a 5-speed automatic gearbox, for CO₂ emissions of up to 169g/km.

Three finishes were available in the catalogue: “25 years”, “Alyum” and the upper-range “Initiale”, which included a reversing camera, a rear screen that opened, six seats and perforated leather upholstery, together with electric adjustment of the front seats and 17-inch “Monterey” alloy rims. A large sun roof came as an option and gave exceptional luminosity to the cabin.

**365,200 Espace IV cars
were produced
between 2002 and 2012.**



Espace IV phase 4 – 2012

2002, “ Renault créateur d'automobiles ”

Un Espace entièrement fabriqué par Renault

Après Avantime, Vel Satis, puis le concept car Talisman, c'est l'audace du design.

Renault décide de produire et de fabriquer l'Espace IV à Sandouville. La plate-forme sera commune avec Laguna II et Vel Satis, avec une carrosserie en tôle. Les matériaux composites sont remplacés par la tôle d'acier et l'aluminium. La plateforme commune avec, les longerons horizontaux, les trains avant et arrière, c'est une pratique du soubassement commun, désormais en vigueur. L'Espace IV et Grand Espace, sont fabriqués et commercialisés dès septembre 2002. Les lignes du nouvel Espace dégagent une forte personnalité et signent l'appartenance au segment des grands monospaces haut de gamme. La calandre est plus affinée et en 2006 avec, la phase 2 et le premier restyling, les principaux changements concerneront le bouclier avant, les projecteurs et feux arrière, ainsi que la finition intérieure.

En 2010, lors du Mondial de Paris, on découvre un Espace avec une face avant relookée. En effet, avec

la phase 3 tout est nouveau, capot, calandre, pare-choc, optiques à diodes intégrées et de nouvelles teintes sont proposées, dont un blanc nacré et marron foncé. Nouveautés également à l'intérieur pour, les revêtements de sièges, les coloris, le volant, l'afficheur et un GPS couplé avec caméra de recul.

Évolution aussi coté motorisation avec, le 2 litres turbo 170 ch proposé en boîte manuelle 6 vitesses, avec des émissions en baisse de 10% à 204 g de CO₂/km ; en diesel, le 2 litres dCi décliné en 3 niveaux de puissances : dCi 130, dCi 150, dCi 175 ch. Ces deux derniers bénéficiant de l'offre manuelle/automatique, toujours à 6 vitesses.

En 2012, la phase 4 adopte la nouvelle identité design de Renault et réduit significativement ses émissions de CO₂, jusqu'à 20 gr en moins. Côté motorisation, on retrouve le moteur 2.0 dCi, en 130, 150 ch (et 175 ch en automatique) mais qui, associé à une boîte manuelle à 6 vitesses, réduit ses émissions de CO₂ à 150 g/km (-20 g). Ce même moteur est disponible avec une boîte

automatique à 5 vitesses, donnée pour des émissions de CO₂ s'élevant à 169 g/km.

Trois finitions sont proposées au catalogue avec, la version “25 ans”, la version “Alyum” et le haut de gamme “Initiale” qui propose une caméra de recul, la lunette arrière ouvrante, six sièges et une sellerie en cuir perforée, associée aux

réglages électriques des sièges avant et jantes alliage 17 pouces “Monterey”. En option, le grand toit ouvrant offre une luminosité exceptionnelle dans l'habitacle.

**Entre 2002 et 2012,
l'Espace IV sera produit
à 365 200 unités.**



Tôlerie Sandouville – 2002

Alain Prost talks about Renault Espace:

“Every time I climb aboard, I have the feeling that I’m in a vehicle that offers something a little bit different. No other people carrier, SUV or 4x4 offers the same atmosphere and handling; it’s a unique experience. You might think that Espace was quite a ‘massive’ car but, in fact, it’s no bigger than a family saloon and it’s very easy to drive straight away. The very good handling, quality of the suspension and high level of comfort are really astonishing. For me, Renault Espace is a car that can be driven in a relaxed, family way – or even more sportily, if you want to.”





Alain Prost au volant
de l'Espace F1 – 1994

Le regard d'Alain Prost sur l'Espace Renault :

“A chaque fois que je remonte à bord d'Espace, je revis cette sensation d'être dans un véhicule à part. Aucun autre monospace, SUV ou 4x4 ne me semble offrir la même ambiance et le même comportement. C'est une expérience complètement différente. On pourrait avoir l'impression d'un véhicule immense. Mais en fait, Espace n'est pas plus encombrant qu'une berline familiale et sa facilité de conduite est immédiate. Sa très bonne tenue de route, ses qualités de suspension et de confort sont vraiment étonnantes. Pour moi, Renault Espace est à la fois une voiture qui peut être menée de façon familiale et “cool” ou de façon plus dynamique, si l'on a envie.”

Des Espace hors-séries

1992 – The IOC Espace

Renault was an official partner for the IOC (International Olympic Committee) during the 1992 Olympic Games in Albertville. In this respect, Renault was also the official car for the Olympic Torch Relay. The official convoy of about

twenty cars drove across France (5,500 km in 57 stages). A “Torch” vehicle was designed especially to carry the Olympic Flame on this journey. This enhanced Espace II today is part of the Renault collection.

1994 – The Williams F1 Espace

The concept of MPV combined with F1 engineering. The experimental Espace F1 vehicle was designed in 1994 to celebrate the 10th anniversary of the collaboration between Renault and Matra, with Renault manufacturing the engines for the Williams Formula 1 team. A 3.5 litre V10 800 horsepower F1 engine was installed in the centre of the MPV. The result: 0 to 100 km/h in 2.8 seconds... The F1 Espace shown at the 1994 Paris Motor Show had the basic contours of an Espace II, with a 10V RS5 engine identical to the one used in the Williams FW15C, combined with a semi-automatic

6-speed gearbox. The chassis was made of carbon, with an aluminium honeycomb structure and graphite bodywork. It had four ventilated carbon disks on the breaks. The tires were from Michelin. Four occupants were accommodated in bucket seats. The paintwork was yellow with sill panels and bottom of doors in carbon. Performance: 0 to 200 km/h in 6.9 s; maximum speed: more than 300 km/h on the track. Two copies were made. The one that was used as a model for track exhibitions is kept in the Matra museum in Romorantin. The other is in the Renault collection.



Espace COJO - 1992

1998 – The Franco Sbarro Espider Espace

The Espace Spider or “Espider” is a third-generation Espace made by students of the Espéra School in Pontarlier (France). Designed by the Swiss coach builder Sbarro, and produced in close collaboration with the Franco Sbarro School

in Switzerland, this quirky spider version was built to present VIPs to the crowd at the 24 Hours of Le Mans event in 1998. The vehicle was driven by a PRV V6 194 hp engine.

Des Espace hors-séries

1992 – Espace COJO

En 1992 lors des Jeux Olympiques d'Albertville, Renault est partenaire officiel du COJO (Comité d'Organisation des Jeux Olympiques). A ce titre, Renault est également voiture officielle du Parcours de la Flamme Olympique. Le convoi officiel d'une vingtaine de véhicules traverse la

France (5500 kms sur 57 étapes). Un véhicule "Flambeau" est alors spécialement conçu pour transporter la Flamme Olympique durant ce périple. Il s'agit d'un Espace II rehaussé. Il a aujourd'hui rejoint la collection Renault.

1994 – Espace F1 Williams

Le concept du monospace, associé à la mécanique F1. Le véhicule expérimental Espace F1 a été conçu en 1994, pour fêter les 10 ans de collaboration entre Renault et Matra, Renault produisant les moteurs de l'écurie Williams. Le moteur de F1 de 800 chevaux, un V10 de 3,5 litres, a été installé au milieu du monospace. Résultat : 0 à 100 km/h en 2,8 secondes... L'Espace F1 présenté lors du salon automobile de Paris en 1994, reprend les formes générales de l'Espace II, utilise le moteur RS5, 10 cylindres en V, identique à celui équipant la Williams FW15C. Il est associé à une boîte de vitesses semi-automatique à six rapports. Le châssis est en carbone, avec

une structure nid d'abeille en aluminium et la carrosserie est en fibre de carbone. Le freinage est assuré par quatre disques en carbone ventilés. Il est équipé de pneumatiques Michelin. Les quatre occupants sont assis dans des sièges baquet. La peinture est jaune avec les bas de caisse et bas de portières en carbone. Sur le toit, on retrouve un aileron noir. Performances : de 0 à 200 km/h en 6,9 s ; vitesse maxi : plus de 300 km/h sur circuit. Deux exemplaires ont été produits. L'un, conservé au musée Matra à Romorantin, est le modèle qui a servi aux exhibitions sur piste. Le second figure dans la collection Renault à Flins.



Espace F1 – Le Castellet – 1995

1998 – Espace Espider Franco Sbarro

Espace de la 3^e génération, Espace Spider ou "Espider", a été réalisé par les élèves de l'école Espéra de Pontarlier. Créé par le carrossier suisse Sbarro, réalisé en étroite collaboration avec l'école suisse de

Franco Sbarro, c'est une version spider, folle, destinée à présenter des invités de marque au public des 24 Heures du Mans 1998. Le véhicule est mû par le moteur V6 PRV de 194 ch.

(www.renault.com)