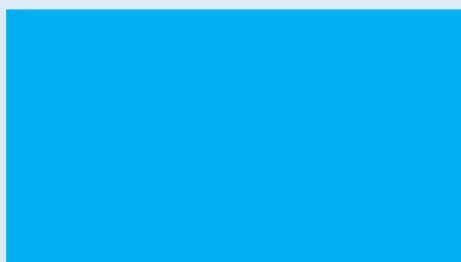


## Bibliographie / Bibliography

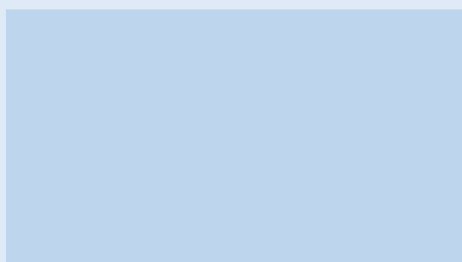
Historique en français

Historical background in English

# Espace F1



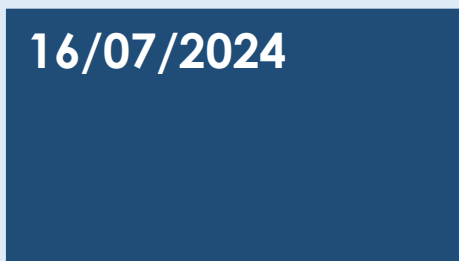
Version Matra pilotée par / driven by Gérard Ducarouge



Version Renault pilotée par / driven by Alain Prost



**16/07/2024**



# Bibliographie / Bibliography

*A lire, à voir, et/ou à écouter :*

## **Espace F1**

<https://youtu.be/40h4MG9FsW0?si=6Zsiyp8X5ZqyFQ8O>

<https://youtu.be/fPVLye46dxU?si=cbMt-xuiCtm2zosF>

<https://www.youtube.com/watch?v=yZhXMVNfRb0&t>

## Historique en français

L'Espace F1 est un prototype automobile conçu en partenariat entre Renault et Matra. Il est présenté lors du salon de l'Automobile de Paris en 1994 pour commémorer la commercialisation 10 ans plus tôt du Renault Espace.

Il reprend les formes générales de l'Espace II. A cette époque Renault domine le marché européen du mini van, aussi parce qu'il est le seul à proposer ce genre de véhicules de série.

Contrairement à l'Espace II fabriqué en fibre de verre, la carrosserie de l'Espace F1 est en fibre de carbone et le châssis en carbone avec une structure en nid d'abeille d'aluminium. Quatre disques de freins en carbone ventilés assurent le freinage de ce véhicule lourd de 1300 Kg. Le tableau de bord est une réplique en carbone de la version route.

Equipé d'un moteur RS5, 10 cylindres en V de 3500 cm<sup>3</sup> et 40 soupapes et d'une boîte de vitesses semi-automatique 6 rapports avec commandes au volant, l'Espace F1 est F1 puisque ce moteur est celui de la Williams FW15C qui a couru en Formule 1 lors de la saison précédente. Les sièges baquets rappellent aussi les sièges de F1. Sanglés via des harnais à trois points de fixation, les 4 occupants étaient scotchés à leur siège puisque le prototype pouvait atteindre les 100 Km/h en 6.9s et la vitesse de pointe de 310/320 Km/h. Les pneus Michelin sont des pneus de F1.

Les bas de caisse et les portières sont bruts de carbone aux  $\frac{3}{4}$  de la hauteur tranche avec le jaune aux reflets vert nacré de la carrosserie. Un énorme aileron carbone surplombe le toit.

Seuls deux exemplaires ont été construits. Le premier est conservé au musée Matra à Romorantin, c'est le modèle qui a servi aux exhibitions sur piste avec un mélange. Il a ouvert le Grand Prix de France de Formule 1 en 1995 à Magny-Cours. Deux prises d'air sont installées sur le toit et les clips de fixation du capot avant sont apparents. Deux grosses sorties d'air sont incrustées de chaque côté du parechoc. Un seul essuie-glace équipe cette version.

Le conducteur que nous avons choisi de mettre au volant est Gérard Ducarouge est un ingénieur français spécialisé dans le sport mécanique qui a marqué la Formule 1 pendant 20 ans. Il commence sa carrière chez Matra Sport en 1972 puis rejoint Ligier puis Alfa Romeo pour atterrir chez Lotus en 1983. Et il termine sa carrière chez Matra, un retour aux sources au cours duquel il travaille sur différents projets en tant que directeur du développement international. C'est sous son égide que commence le programme de développement de l'Espace F1.

Le second exemplaire est conservé au sein de la collection Renault à Flins. Les entrées d'air du pare-chocs avant sont entourées d'aluminium, une plaque obstrue partiellement l'entrée d'air du radiateur. Les jantes ont un dessin différent, semblables à des roues lenticulaires. Des phares latéraux s'ajoutent à l'aileron arrière. Il n'y a plus de plaque de protection de sortie des échappements arrière mais deux essuie-glaces.

Eric Bernard, Jean Ragnotti, et Alain Prost ont participé au développement et aux tests de ce véhicule concept car et ont roulé sur ce modèle lors de présentations presse et d'essais au circuit du Castellet notamment. On y retrouve aussi Frank Williams en grande conversation avec Gérard Ducarouge avec en arrière fond le bruit du moteur V10 reconnaissable entre tous. Il se fait même le passager d'Eric Bernard lors d'une session d'essais.

# Historical background in English

The Espace F1 is a prototype created by Renault and Matra. It is presented at the Paris Motor Show in 1994 to commemorate the 10-years anniversary of the Renault Espace.

It has the general shape of the Espace II. At this time Renault was European leader on the minivan market all the more it is the only one manufacturer of this kind of vehicle.

Contrary to the Espace II made of fiberglass, the body of the Espace F1 is made of carbon fiber and the chassis is in carbon with a cellular aluminum structure. Four ventilated carbon break disks operate the braking of the 1300 Kg heavy car. The dashboard is a carbon-fiber replica of the road car's dashboard.

Fitted with RS5, 10 cylinders in V of 3500 cm<sup>3</sup> and 40 valves such as a 6-speed semiautomatic gearbox on steering wheel spokes, the Espace F1 is such called because this engine is either the one of the Williams FW15C that raced in Formula 1 the previous season. The bucket seats look like the Formula 1 seats. Belt up tight thank to a three point fixation seat belt, the four occupant are stuck in the bottom since the car can reach 100 km/h in 6.9 seconds and the top speed can reach 310/320 Km/h. The slick tires are F1 Michelin tires.

The bottom and the doors of the cars are carbon row on the  $\frac{3}{4}$  of their high and strongly contrast with the metal yellow with pearly green of the body. A huge wing overhangs the roof.

Only two examples have been built. The first one is exhibited in Matra's Museum in Romorantin.

The model was used for track shows with a mixture. He opened the French Formula 1 Grand Prix in 1995 in Magny-Cours. Two air intakes are installed on the roof and the front cover mounting clips are visible. Two large air outlets are encrusted on each side of the bumper. This version is equipped with a single wiper.

The driver whom we chose to put at the steering wheel is Gérard Ducarouge. French engineer specialized in the motor sport he marked the Formula 1 during 20 years. He begins his career at Matra Sport in 1972 then joins Ligier and Alfa Romeo and then Lotus in 1983. And he ends his career at Matra, a return to basics during which he works on different projects as manager of the international development. It is under its aegis that begins the development program of the Espace F1.

The second copy is kept in the Renault collection in Flins. The air inlets of the front bumper are surrounded by aluminum, a plate partially obstructs the air intake of the radiator. The rims have a different design, similar to lenticular wheels. Side lights are added to the rear spoiler. There is no longer a rear exhaust protection plate and there are two windshield wipers.

Eric Bernard, Jean Ragnotti, and Alain Prost participated in the development and testing of this concept car and drove on this model during press presentations and tests at the Castelet circuit in particular. We also find Frank Williams in great conversation with Gérard Ducarouge with in the background the noise of the V10 engine recognizable among all. He even makes himself the passenger of Eric Bernard during a transfer of tests.