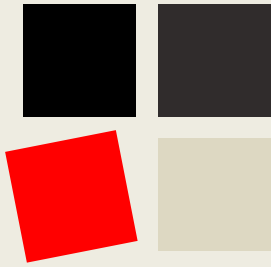


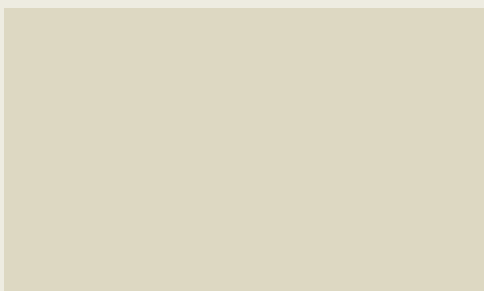
Historique en français



Historical background in English

Revue de presse / Press review

**Espace**  
***Renault F1***



**20.11.2014**

## 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 minivan, 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 et que nous avons choisi de reproduire. Il a ouvert le Grand Prix de France de Formule 1 en 1995 à Magnicours. Les prises d'air sont plus grandes que sur le second et les clips de fixation du capot sont apparents.

Le second est conservé au sein de la collection Renault à Flins. Les entrées d'air du pare-choc avant sont entourées d'aluminium, les jantes ont un dessin différent, semblables à des roues lenticulaires.

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.

# 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 brake 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 ¾ 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. It ran on tracks and it is the one we chose to reproduce. It opened the Formula 1 GP of France in Magnicours in 1995. The front air intakes are bigger than on the second one and the safety locks are obvious on the front hood.

The second one is kept by Renault's collection in Flin. The air intakes on the front bumper are surrounded with aluminum; the rims have a different design, and look like lenses.

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.

## Revue de presse / Press review

Source : Slot Magazine UK #1 – United Kingdom

### **Le Mans Miniatures Matra Espace F1**



If you want something a little different, look no further than the Matra Espace F1. This unique vehicle was built by Matra to celebrate Renault's 10th Anniversary in F1, with a blend of Renault's most popular road vehicle at the time and the components of the Williams FW15C. The V10

engine was updated from 700hp in the Williams to 800hp for the Espace but used the same 6-speed gearbox. The bodywork and chassis are of carbon fibre, with styling changes to the Espace J63 body shape for better aesthetic and aerodynamic results.

Made as an addition to their GTS series of cars, the Le Mans Miniatures slot car is highly detailed and assembled by hand. The cast resin bodyshell is overlaid with excellent carbon fibre decaling and precisely matched paint colour. The chassis is entirely of LMM components (instead of the usual Slot-It motor pod etc), with the motor in inline configuration. There is space for a traction magnet between the motor and axle if required. The machined alloy wheels have 7-spoke inserts and decorated low profile tyres, and the front



wheel retaining nuts are correctly hand-coded with blue on the left and red on the right. The interior is fully detailed, three of the seats including full harness belts and a full driver figure in a suit at the wheel. The roll hoop at the rear can clearly be seen through the back window with its very neat heating elements below which are the extremely small but readable chrome legends Matra Williams Renault.

■ RRP: £104.99



ACTUS

SLOT

Les prix étant libres, cet indice de prix n'a qu'une valeur indicative. Le barème est le suivant : € | jusqu'à 25 €



RUBRIQUE ANIMÉE  
PAR ALAN GESLIN

PHOTOS  
CHRISTIAN BEDÉ

# A VOS MANETTES !

**Petit mais bon, telle est la devise pour la rubrique de ce mois-ci. En effet, nous ne croulons pas sous les nouveautés, mais parmi le petit nombre que nous avons à mettre sur les rails, certains modèles sont très intéressants.**

## LE MODÈLE DU MOIS

### RENAULT ESPACE F1



> Fabricant : Le Mans Miniatures  
> Echelle : 1/32  
> Référence : LMT2035M  
> Prix : € € € € € € € € € €



❖ **NOTRE AVIS** : Benoît Moro l'avait présenté lors du dernier Salon de Nuremberg, et il est enfin disponible, dans la gamme « Séries gts » : il s'agit du Renault Espace F1, au 1/32<sup>e</sup>. Le Mans Miniatures a parfaitement retranscrit les lignes cossues et toutes en rondeur de cet étonnant véhicule, aperçu sur plusieurs circuits de F1, notamment en ouverture du Grand Prix F1 de Magny-Cours en 1975, modèle qu'a choisi de reproduire Le Mans Miniatures - seuls deux exemplaires ont été construits - les prises d'air sont plus grandes que sur le second modèle et les clips de fixation du capot sont apparents. Conçu en partenariat entre Renault et Matra, l'Espace F1 était équipé du même moteur que celui de la Williams FW15C qui a couru en Formule 1 lors de la saison précédente. Sa carrosserie se composait de fibre de carbone et son châssis, en carbone, s'articulait autour d'une structure en nid d'abeille d'aluminium. Evidemment, point de toute cette technologie sur ce modèle au 1/32<sup>e</sup>, mais qui ravira certainement les incondtionnels de la marque de Boulogne-Billancourt. Le Mans Miniatures a très bien reproduit la combinaison du carbone brut et de la teinte jaune à

reflets vert nacré de la carrosserie. L'imposant aileron est également impeccable. Ce modèle artisanal est en résine et vendu monté par le fabricant.

Il est équipé d'une transmission « Inline » et d'un moteur « slim ». Poids, 164 gr. Petite touche de réalisme supplémentaire : au volant, la reproduction de Gérard Ducaurou, ingénieur français spécialisé dans le sport mécanique qui a commencé et terminé sa carrière chez Matra, en passant par Ligier, Alfa Romeo et Lotus. C'est sous son égide qu'a commencé le programme de développement de l'Espace F1.



### PORSCHE AILÉES

> Fabricant : MSR  
> Echelle : 1/32  
> Référence : 1137  
> Prix : € € € € € € € € € €



❖ **NOTRE AVIS** : Les nouveaux moules ne sont pas légions et nous saluons celui de MSR qui, par le passé, a déjà proposé d'autres Porsche 917 K. Mais ici il s'agit d'une version « double fin », vue aux 1000 km du Nürburgring 1971 et aux couleurs du team suisse Team Auto Usdau. L'équipage composé de Reinhold Jöst et de Willy Kauhsen termina à la 6<sup>e</sup> position, à quatre tours des vainqueurs, mais obtint la victoire de classe (S5.0). Principal sponsor, Shell. Au chapitre des petites retouches à revoir, le vert de l'époque semblait plus clair, le logo Shell mordait sur le n°55 du capot avant, il faudra rajouter sur les bas de caisses des logos « Auto Usdau », et les deux entrées d'air, sur la face avant, comprenait certes un peu de vert, mais aussi du rouge. Cette configuration de Porsche à « double fin » a également été vue lors des 24 Heures du Mans 1971 sur les n°19 (Müller-Attwood, Team John Wyer) et 22 (Marko-van Lennep, vainqueurs, Team Martini Racing).





# Espace F1 1994



EL F1 ESPACE ES UN PROTOTIPO DESARROLLADO EN COLABORACIÓN ENTRE RENAULT Y MATRA.

SE PRESENTA EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE PARÍS EN 1994 PARA CONMEMORAR LOS 10 AÑOS DE COMERCIALIZACIÓN DEL RENAULT ESPACE.

TOMA LA FORMA GENERAL DEL SPACE II.

SU CARROCERÍA ES DE FIBRA DE CARBONO Y EL CHASIS DE CARBONO CON UNA ESTRUCTURA DE NIDO DE ABEJA DE ALUMINIO.

SUS CUATRO FRENOS DE DISCO VENTILADOS DE CARBONO ASEGURAN EL FRENADO DE LOS 1300 KG DEL VEHÍCULO.

L'ESPACE F1 DEBE SU NOMBRE PORQUE TIENE EL MISMO MOTOR QUE EL DEL WILLIAMS FW15C QUE COMPITIÓ EN LA FÓRMULA 1 DURANTE LA TEMPORADA ANTERIOR (1993).

LOS ASIENTOS TAMBIÉN RECUERDAN A LOS ASIENTOS DEL F1 JUNTO CON LOS NEUMÁTICOS MICHELIN.

LAS PUERTAS SON DE FIBRA DE CARBONO,  $\frac{3}{4}$  DE LA ALTURA Y CONTRASTAN CON LOS TONOS DE COLOR VERDE AMARILLO DE LA CARROCERÍA. REMATA LA VISTA GENERAL UN ALERON DE CARBONO ENORME SOBRE EL TECHO.

SÓLO DOS EJEMPLARES FUERON CONSTRUIDOS. LA PRIMERA DE ELLAS SE UTILIZÓ PARA EXPOSICIONES EN LAS PISTAS Y LMM HA OPTADO POR REPRODUCIR EL MODELO DEL GRAN PREMIO DE FRANCIA DE FÓRMULA 1 DE 1995 EN MAGNICOURS.

LAS TOMAS DE AIRE SON MÁS GRANDES QUE EL SEGUNDO Y LOS CLIPS PARA LA FIJACIÓN DE LA CARCASA SON EVIDENTES.

EL CONDUCTOR QUE SE OPTÓ POR PONERSE AL VOLANTE ES EL INGENIERO GERARD DUCAROUGE ESPECIALIZADO EN DEPORTES DE MOTOR QUE COMENZÓ Y TERMINÓ SU CARRERA CON MATRA Y PASÓ ATRAVÉS DE LIGIER, ALFA ROMEO Y LOTUS. FUE BAJO SU ÉGIDA QUE EL PROGRAMA SE INICIA CON EL DESARROLLO DEL SPACE F1.



“EL CONDUCTOR QUE SE OPTÓ POR PONERSE AL VOLANTE ES EL INGENIERO GERARD DUCAROUGE ESPECIALIZADO EN DEPORTES DE MOTOR QUE COMENZÓ Y TERMINÓ SU CARRERA CON MATRA...”



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. SA CARROSSERIE 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.

L'ESPACE F1 DOIT SON NOM AU FAIT QU'IL EST ÉQUIPÉ DU MÊME MOTEUR QUE 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 AINSI QUE LES PNEUS MICHELIN.

LES BAS DE CAISSE ET LES PORTIÈRES SONT BRUTS DE CARBONE AUX 3/4 DE LA HAUTEUR ET ILS TRANCHENT 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 QUI A SERVI AUX EXHIBITIONS SUR PISTE ET QUE NOUS AVONS CHOISI DE REPRODUIRE A OUVERT LE GRAND PRIX DE FRANCE DE FORMULE 1 EN 1995 À MAGNACOURS.

LES PRISES D'AIR SONT PLUS GRANDES QUE SUR LE SECOND ET LES CLIPS DE FIXATION DU CAPOT SONT APPARENTS.

LE CONDUCTEUR QUE NOUS AVONS CHOISI DE METTRE AU VOLANT EST GÉRARD DUCAROUGE INGÉNIEUR FRANÇAIS SPÉCIALISÉ DANS LE SPORT MÉCANIQUE QUI A COMMENCÉ ET TERMINÉ SA CARRIÈRE CHEZ MATRA EN PASSANT PAR LIGIER, ALFA ROMÉO ET LOTUS.

C'EST SOUS SON ÉGIDE QUE COMMENCE LE PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE F1.







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.

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 BRAKE DISKS OPERATE THE BRAKING OF THE 1300 KG HEAVY CAR.

THE DASHBOARD IS A CARBON-FIBER REPLICA OF THE ROAD CAR'S DASHBOARD.

THE ESPACE F1 OWES ITS NAME TO THE SAME ENGINE THAT FITTED THE WILLIAMS FW15C THAT RAN IN FORMULA IN 1993. THE BUCKET SEATS LOOK LIKE THE FORMULA 1 SEATS SUCH AS MICHELIN TYRES.

THE BOTTOM AND THE DOORS OF THE CARS ARE CARBON ROW ON THE 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 ONE WE CHOSE TO REPRODUCE OPENED THE FORMULA 1 GP OF FRANCE IN MAGNI-COURS IN 1995.

THE FRONT AIR INTAKES ARE BIGGER THAN ON THE SECOND ONE AND THE SAFETY LOCKS ARE OBVIOUS ON THE FRONT HOOD.

THE DRIVER WHOM WE CHOSE TO PUT AT THE STEERING WHEEL IS GÉRARD DUCAROUÉ. FRENCH ENGINEER SPECIALIZED IN THE MOTOR SPORT HE MARKED THE FORMULA 1.

HE BEGINS HIS CAREER AT MATRA SPORT IN 1972 THEN JOINS LIGIER AND ALFA ROMÉO AND THEN LOTUS IN 1983 TO COME BACK AT MATRA, WHERE HE BEGINS THE DEVELOPMENT PROGRAM OF THE ESPACE F1.

CARROSSERIE / BODY:

RÉSINE POLYURÉTHANE / POLYURETHAN RESIN

ABS CHASSIS PLATE / PLAQUE CHASSIS INJECTÉ

JANTES ALUMINIUM / TURNED METAL RIMS  
INLINE CROWN AND AXLES BRANDED SLOT-IT

POIDS / WEIGHT : 164 g