

Renault Trafic Grand Spacenomad

Incursion parmi les vans aménagés

En 2020, le marché des véhicules aménagés a littéralement explosé. VW California et Mercedes-Benz Marco Polo s'arrachent, la cote de l'occasion crève le plafond. Avec son Spacenomad, aménagé en seconde monte sur la base d'un Trafic, Renault se positionne-t-elle comme une vraie alternative ou une vaine tentative?



Le concept séduit depuis longtemps. Dans une base d'utilitaire classique, intégrez un équipement de camping et un lit qui se cache dans le toit déployable pour héberger 4 personnes. Les constructeurs font des efforts pour que leurs utilitaires se fondent dans le paysage urbain. Avec une signature LED, des baguettes chromées, des pare-chocs peints et des jantes de 17 pouces, le Renault Spacenomad fait bonne figure.

La décoration adhésive noir mat dans laquelle est découpée le nom du véhicule sur notre modèle d'essai est un joli ton sur ton et crée l'illusion d'une cabine entièrement vitrée. Également propre au Spacenomad, l'auvent sur le côté droit a été ajouté, pour offrir un coin d'ombre en toutes circonstances.

Lors de la commande d'un Spacenomad, vous aurez le choix entre le châssis court 4 places et le châssis 30 cm plus long, qui compte 5 places. Parmi les véhicules tout aménagés des marques généralistes, c'est le seul qui le permet.

Fait pour vivre à bord

L'aménagement de l'habitacle est complet. On regrettera toutefois un soin relatif dans la pose des habillages, de grands écarts sont à observer en divers endroits. En revanche, les rangements sont nombreux et l'éclairage tout comme des prises USB sont disséminés dans l'habitacle. L'équipement de camping comprend un frigo d'un volume confortable, permettant d'insérer des

bouteilles 1.5 l à l'horizontale. Le lavabo est alimenté par la réserve d'eau du véhicule, tout comme la douchette située dans le coffre. Il y a une réserve de 6 litres de gaz qui permet de cuisiner sur deux feux. Enfin, un tableau de commande regroupe le fonctionnement des périphériques à bord. Pour la nuit, la banquette se transforme en lit et la capucine mobile dévoile 2 couchages supplémentaires. Le maniement de la banquette demande de l'exercice. On tire ensuite les rideaux, mais ceux-ci ne restent pas fermés au milieu. Le poste de conduite est occulté par un unique rideau bien ajusté et fixé par des boutons pression et les pare-soleil. En comparaison avec la concurrence, ce modèle français manque parfois d'astuce dans ses aménagements et rangements:



Il y a déjà tout ce qu'il faut à bord du Trafic Spacnomad pour passer d'agréables vacances.



Un habitacle bien aménagé et très fonctionnel.

pour preuve, le pied de table occupe de la place dans le coffre ou les chaises pliables ne s'intègrent pas dans un emplacement autrement perdu.

Une transmission qui dessert le moteur

Après de nombreux kilomètres, je vois avec stupeur que le moteur développe 170 chevaux. Où sont-ils? La boîte à double embrayage et 6 rapports souffre de lenteur et tant son étagement que sa gestion absorbent pas mal d'énergie. La version 140 chevaux avec boîte manuelle offre probablement plus d'agrément sur ce point.

A la conduite, le Trafic Spacnomad inspire le calme. Le poids important et le châssis sans grand dynamisme n'incitent pas aux excès. Dans la circulation, on cerne rapidement le gabarit qui se laisse maîtriser sans trop d'efforts. Le confort de roulage, dans ces circonstances, est spartiate pour une voiture, convenable pour ce qui était un utilitaire. La suspension doit composer avec un poids élevé, donc ses tarages sont fermes. Les imperfections ne sont qu'à peine filtrées, mais le Spacnomad ne s'en tire pas si mal en le remplaçant dans le contexte.

Les étapes de plusieurs centaines de kilomètres d'une traite ne lui font pas peur. As-

sis dans un siège individuel avec un accoudoir réglable, on voyage convenablement. Il y a un simple régulateur de vitesse sans autre fioriture, suffisant à mon sens. Selon les routes empruntées, la consommation moyenne oscille entre 8 litres sur autoroute et plus de 11 litres sur un itinéraire sinueux. Avec son énorme réservoir de 80 litres, l'autonomie est très généreuse. Un atout précieux pour parcourir l'Europe, voire davantage.

Un tarif à la hauteur des prestations

Les références de ce marché sont installées et bien ancrées. Pour les bousculer, plus de 25 ans après leur sortie, il fallait se positionner sur les quelques espaces qu'elles ont laissés libres. Renault a évidemment trouvé la recette: proposer deux longueurs de châssis, un véhicule 5 places et entièrement aménagé ainsi qu'un prix agressif. Cependant, le Renault Trafic Spacnomad reste un «aménagé» pour cet usage et non un «conçu» comme un VW California. Le matériel Fiamma comme l'auvent ou la table sont de bonne facture, mais leur intégration montre qu'ils ont été montés par après. Le Trafic Spacnomad n'en reste pas moins une sérieuse alternative, notamment par un prix très compétitif. Ce que ses concurrents apportent de mieux se paie dès lors au prix fort. Avec 3 nuits à bord, je peux me permettre de dire qu'il y a déjà tout ce qui est nécessaire à bord du Trafic Spacnomad. ■

NICOLAS ADERS

FICHE TECHNIQUE

Renault Trafic Spacnomad Blue dCi 170 EDC

Moteur ICE, cylindrée, carburant	L4, turbo diesel, 1997 cm ³
Puissance max. / régime	170 ch à 3500 tr/min
Couple max. / régime	380 Nm à 1500 tr/min
0 à 100 km/h	10,6 s (SpaceClass)
Vitesse max.	186 km/h (SpaceClass)
Poids à vide	2403 kg
Consommation moy. (constr. WLTP)	10,3 l/100 km
CO ₂ (WLTP)	270 g/km (186 g/km EDC)
Prix de base	57'200.- CHF