

Con la versione Space nomad del Renault Trafic

VOGLIA DI LIBERTÀ

Sulla versatilità del van francese non c'erano dubbi. Ma certo è che con la versione Space nomad, il popolare modello della Losanga si supera, abbracciando anche quell'impiego per il tempo libero che si trasforma in gioia di vivere appieno la natura che ci circonda

È il Renault Trafic che non t'aspetti. Certo, di questo van che nelle sue diverse evoluzioni e generazioni circola sulle nostre strade (e su quelle d'Europa) da oltre quarant'anni (il primo lancio risale infatti al 1981), abbiamo nel tempo conosciuto la grande versatilità, apprezzando nello stesso tempo quel pacchetto di doti e qualità che messe insieme determinano l'efficienza. Allo stesso modo, ne abbiamo riconosciuto l'indiscusso valore, sia all'interno della gamma di commerciali Renault, sia più in generale individuandolo come punto di riferimento tra i van.



C'È ANCHE LA DOCCIA

Opportunamente protetta da una struttura facilmente montabile (e smontabile) situata nella zona posteriore (a destra), c'è la zona bagno di 'casa Traffic', completa di doccia e water (sotto).



Su strada non si smentisce

È una sensazione strana quella di viaggiare sapendo di avere sopra la testa un tetto sollevabile con pannello fotovoltaico e pure un lettino, e alle spalle del sedile guida (e di quello passeggero) una piccola praticissima cucina (con fuochi, lavello, frigo e freezer) e giusto per non farsi mancare niente, anche una panchetta

facilmente trasformabile in un comodo letto. Ma è una sensazione che dura un attimo. Perché su strada, il Traffic Space nomad non è affatto diverso dalla versione van o combi. Silenzioso, confortevole e con la classica funzionalità che è propria di tutta la gamma di questo autentico campione firmato Renault.



Proprio per questi motivi, ritrovare il popolare van leggero della Losanga 'vestito' con un allestimento più specificamente mirato al tempo libero piuttosto che alla canonica mission di trasporto e distribuzione delle merci in città, potrebbe quasi sembrare uno sconfinamento dal suo naturale perimetro d'elezione.

E invece non deve sorprendere affatto. Di più. Il Traffic Space nomad, questo il suo nome, che abbiamo conosciuto, toccato con mano e

guidato sulle strade francesi attorno a quell'oasi immersa nel verde che è Les Cabanes de la Réserve, a un'ora circa di strada da Parigi, nei pressi della Cité imperiale di Compiègne, è una piacevolissima alternativa al classico camper.

Scoperto un volto nuovo del Traffic

Camper rispetto al quale nulla offre in meno, aggiungendo piuttosto il vantaggio di una godibilissima guida automobilistica. Insomma, abbiamo

scoperto un nuovo volto del Traffic. L'ennesimo possibile impiego di un modello che, questo sì, davvero non finisce mai di sorprendere, inserendosi da protagonista in un segmento di mercato, quello dei motorhome, che a livello europeo, dopo una rapida crescita cominciata all'inizio dello scorso decennio che ha portato al picco di 181.320 unità, ha chiuso l'anno 2022 a quota 147.498 pezzi.

Prodotto nello stabilimento Renault di Sandouville,

L'antenato 1000 chili di nome e di fatto

Più che il predecessore, del Traffic è l'antenato. Il Renault 1000 chili, nome che identifica la portata del veicolo, appunto una tonnellata, è un trazione posteriore

presentato per la prima volta nel 1945, subito dopo la fine della Seconda guerra mondiale, e poi messo in produzione dal 1947 al 1965. Nelle diverse versioni succedutesi negli anni, è stato complessivamente prodotto in 124.570 esemplari. Il veicolo si distingue esternamente per il design caratterizzato dai due grandi 'occhi' finestrati sopra il parabrezza. Ma



è anche dentro che il 1000 chili sorprende: posto guida essenziale e spartano, ma in termini di allestimento c'è tutto quello di cui sono dotati i camper moderni.



QUELL'ANTENATO CON TRAZIONE POSTERIORE

Il nome dell'antenato del Traffic, 1000 chili, identifica la portata del modello. Dotato di trazione posteriore, è stato prodotto dal 1947 al 1965 nelle diverse versioni in 124 mila esemplari.



Estafette e la novità della trazione anteriore

Il Trafic ha riempito gli ultimi quarantadue anni di storia dei commerciali Renault. Prima di lui c'era l'Estafette, vero e proprio mito della Losanga, un veicolo che ancora oggi cattura gli sguardi e la curiosità della gente. Sulla scena è apparso per la prima volta nel 1959, portando con sé la novità della trazione anteriore. Motore di 845 cc, cambio a 4 marce,

due passi (2.270 e 2.650 mm), l'Estafette ha rappresentato un ventennio della storia Renault. È stato infatti prodotto come furgone, bus e anche pick-up dal 1959 fino al 1980 (ma in Messico la fabbricazione si è protratta fino al 1986), contando complessivamente a fine carriera oltre 533 mila unità fabbricate dalla prima versione (battezzata Estafette

600, cui sono seguite le varianti 800 e 1000). E naturalmente, così come per il 1000 chili, non potevano mancare anche per l'Estafette le configurazioni allestite per il tempo libero.



ESTAFETTE, IL PREDECESSORE
Il van francese, lo è proprio del Trafic, cui ha ceduto il testimone nel 1980 dopo essere stato prodotto come furgone, bus e van, per oltre vent'anni (dal 1959), in oltre 530 mila unità.

in Normandia, e allestito da Pilote (azienda francese fondata dalla famiglia Padiou, con oltre sessant'anni di esperienza nel settore dei veicoli nel sito nei pressi di Angers, il Trafic Space nomad si distingue per alcune particolarità che ne fanno in un certo senso un oggetto davvero unico.

Tetto sollevabile e pannello solare

Il tetto sollevabile, ad esempio, è un vero e proprio

tratto distintivo del veicolo. Piatto che più piatto non si può quando è ripiegato, sotto il tetto sollevabile si cela un posto letto supplementare (con tanto di materassino) che fa il paio con quello ricavabile aprendo la panchetta della fila posteriore.

Il tutto senza penalizzazione in termini di fruibilità dello spazio. Quando infatti il letto è in posizione verticale, è possibile stare comodamente in piedi nel veicolo. Geniale. Altra chicca dello Space no-

mad è il pannello fotovoltaico montato sul tetto.

Col fotovoltaico la batteria ringrazia

Di spessore molto sottile per non aumentare l'altezza del veicolo (che infatti si mantiene entro i due metri), fornisce energia alla batteria ausiliaria permettendo il funzionamento del frigorifero, della pompa dell'acqua e delle luci del veicolo, aumentando di fatto l'autonomia della batteria da 48 a 72 ore.

A completare l'allestimento, oltre all'illuminazione a Led e a una serie di prese Usb, ci sono i due sedili anteriori girevoli, l'elegante piano di cottura a due fuochi con accensione piezoelettrica, il lavello con pratico rubinetto ripiegabile integrato (entrambi questi elementi dispongono di un coperchio di chiusura quando non utilizzati), il frigo da 49 litri con freezer, un serbatoio per l'acqua potabile e uno per le acque reflue, il tavolo apribile (all'esterno o

all'interno), la doccia nella parte posteriore, la tettoia richiudibile di oltre 4 m², vani e cassetti portaoggetti per complessivi 250 litri.

Il camper van di Renault viene proposto in due lunghezze (5.080 mm lo Space nomad, 5.480 mm il Grand space nomad), con tre potenze (130, 150, 170 cv) e cambio manuale o automatizzato (eccetto l'entry level). Nota dolente: non viene commercializzato in Italia.

Alberto Gimmelli



IL TETTO È SOLLEVABILE
Tra le caratteristiche del Trafic SpaceNomad c'è il tetto sollevabile (grazie al quale è stato possibile posizionare un secondo lettino) e la grande tettoia laterale con superficie di oltre 4 mq.

