Essai – Renault Talisman Grand Tour S-Edition : En passe de devenir roi dans la talismanie

Découverte il y a un peu plus de deux ans, Renault nous mets aujourd'hui à disposition la déclinaison S-Edition de son fleuron la Talisman. L'élégante française se munie d'une motorisation un brin excitante, il est temps pour Wheels And You de vous faire part de nos impressions détaillées.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'798 cm^3
- 225 ch à 5'600 t/min
- 300 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique EDC, 7 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h : 7.6 sec.
- Poids : 1'717 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'865 x 1'868 x 1'465
- Conso. mesurée : 9.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 169 g/km (G)
- dès CHF 46'600.-, mod. essayé : CHF 49'650.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

La Renault Talisman, aussi bien berline que break, nommée Grand Tour, hérite du 4 cylindres 1.8 dérivé du bloc de la sportive Mégane R.S. et de la séduisante Alpine A110. Tiens, tiens… Les plus vieux se rappelleront peut-être que dans le début des années nonante une certaine Opel Omega Lotus ou encore une Lancia Thema V8 3.2 (Ferrari) avaient fait parler d'elles en installant elles aussi des moteurs de sportives. Mais cela restait de la production limitée avec vraiment du lourd.

Là, on aurait pu envisager un partenariat avec Alpine, non pas pour de grosses performances, mais pour le côté marketing. Voyons ensemble comment se comporte cette S-Edition ainsi motorisée et en version Grand Tour.







A l'extérieur

On ne peut pas se tromper, c'est bien une Renault ! Cette face avant typée et ce gros losange nous le rappellent. Ce n'est pas ce que je préfère sur cette voiture. J'adore les nervures sur le capot plongeant, le dessin des phares avant est élégant, mais cette ligne chromée qui traverse l'avant en faisant une vague tout en longeant les phares comme pour les surligner, est de trop. Tout comme ces feux diurnes, la signature lumineuse high-tech du moment, pour ma part, elle est un peu trop présente. Seuls deux traits au-dessus et sur le côté du phare auraient suffi. De profil, la silhouette est belle. Le coup de crayon nous propose des lignes tendues tout en douceur.

Avec la Grand Tour, nous avons une voiture qui est élancée et paraît plus longue qu'elle ne l'est vraiment. Avec seulement 15 mm de plus que la berline, la version break en impose tout de même et il faudra prévoir un box confortable pour la stationner. Cette Talisman se veut vraiment statutaire et elle y arrive. Les feux arrière sont d'un design moderne et affinent cette poupe trapue. Un béquet et deux sorties d'échappement renforcent son côté sportive GT. Des jantes noires/alu brossé vernis façon trèfle à cinq feuilles modernisé de 19 pouces en option et spécifiques à cette version associée au châssis 4Control, la rendent plus exclusive.

Pour terminer sur les touches « Sport », les rétroviseurs sont peints en noir et l'on retrouve des badges S-Edition sur les ailes avant. Notre voiture d'essai de couleur gris foncé métal représente bien ce qu'est la Talisman : une voiture statutaire, élégante sans être trop ostentatoire.







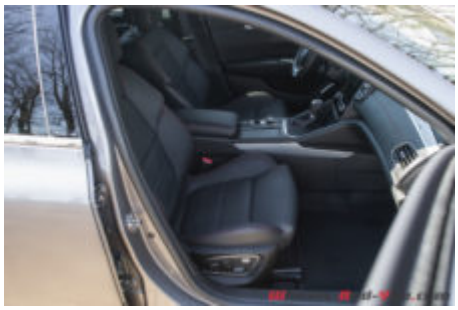
A l'intérieur

Très épuré et relativement vertical à plat, le tableau de bord me fait penser à celui de la dernière 911. Sur cette version haut de gamme, nous avons un grand écran placé à la verticale exposant le système multimédia R-Link 2, dont le fonctionnement peu intuitif et la lenteur m'interpellent toujours. En effet, je suis étonné qu'un constructeur comme Renault n'ait pas encore trouvé d'interface plus conviviale.

Globalement, l'ensemble est assez flatteur, même si certains plastiques font très

bon marché. Je cite notamment l'ensemble en plastique dur brillant et lisse qui entoure l'affichage tête haute : il se reflète dans le pare-brise par jour de soleil. Étant sensé être un modèle sportif, il aurait été sympa que cette auto propose un peu d'alcantara, de « l'alu » brossé ou, pourquoi pas, du carbone. Nous avons tout de même un pédalier aluminium. Mais la volonté est clairement d'avoir une voiture typée GT, confortable sans aller dans les extrêmes. De ce fait, les sièges ventilés, chauffants et massants sont bien dessinés et offrent un confort remarquable. On voyage ainsi comme dans son canapé, manque juste la TV. Une belle finition cuir à surpiqûres rouge sur le volant, soufflet de levier de vitesses, sièges et planche de bord, nous rappellera quand même que nous sommes dans une S-Edition.

A l'arrière on est aussi bien installé, l'habitabilité est bien meilleure que dans l'ancienne Laguna, mais dans ce domaine, la VW Passat en offre un peu plus. Le coffre est généreux, le fond plat est bas, ce qui est fort appréciable pour le chargement. Un ingénieux et grand rabat permet de coincer vos sacs de courses. En revanche, le hayon est à ouverture manuelle et il est vraiment lourd. L'option motorisée avec ouverture mains libres coûte CHF 650.-. Pour moi, elle est obligatoire. A choisir, lors de la signature du bon de commande, je laisse de côté les jantes en 19 pouces et j'opte pour le hayon électrique. Les sièges arrière se rabattent facilement et on l'obtient ainsi un grand volume de chargement.













Sous le capot

Renault frappe fort en nous proposant un nouveau moteur utilisé dans la gamme sportive. Produit à Busan (Corée du Sud), il s'agit du moteur de Type M5P et porte l'appellation de TCe 225 EDC PF. C'est à 90% celui de la Mégane R.S. et de l'Alpine A110. Il « cube » à 1798 cm^3, est turbocompressé et proposé avec un alésage de 79.7 mm et une course de 90.1 mm. Il répond surtout aux normes de dépollution Euro 6d-temp (avec les tests WLTP). Légèrement assagi par une cartographie plus en adéquation avec une limousine, on perd quelques chevaux pour en avoir tout de même 225. Nous avons ici un moteur aux performances plus qu'honnêtes, permettant d'effectuer le fameux 0 à 100 en 7.6 secondes. La vitesse de pointe est annoncée à 240 km/h, nous n'avons pas pu la vérifier, mais est-ce vraiment important ?

J'ai écrit que 90% du bloc de la Mégane R.S. ont été repris. En effet, sur ce moteur, on a monté un turbo spécifique pour avoir plus de couple en bas associé à des injecteurs différents et la cartographie spécifique déjà citée. On le verra, à la conduite, ce moteur n'est pas non plus un foudre de guerre, mais il offre un bon compromis et beaucoup de polyvalence à cette berline.

Côté consommation, il n'y a pas de secret avec plus d'une tonne et demi sur la balance et 225 chevaux sous le capot, difficile de descendre sous la barre des 9 litres, même si la fiche technique 7.4 l/100km en utilisation mixte. A l'occasion de mon essai, j'ai mesuré une moyenne de 9.7 l/100km, ce qui permet tout juste

d’obtenir une autonomie de 700 km avec le réservoir de 70 litres.











Au volant

Deux choses m’avaient attiré sur le papier et pour lesquels j’avais hâte de prendre le volant de cette Talisman S-Edition : le moteur et le châssis. Démarrage de l’engin. Fenêtres fermées, au ralenti, le son est discret, presque feutré. A l’accélération il devient plus sympa mais tellement artificiel. En effet, une partie du son est retransmit via les haut-parleurs de la voiture. Quel dommage, mais habituel de nos jours.

Dès les premiers mètres, on sent une voiture différente, offrant une précision de conduite, un dynamisme qui tout au long de cet essais ne cessera de me bluffer. Ce châssis 4Control, avec ses quatre roues directrices, est une merveille. En courbe ou en virages serrés, la voiture est scotchée à la route, offrant un plaisir et une sérénité rarement égalée sur ce type de véhicule. Même en la brusquant un peu, elle reste sereine, c’est indécent tellement cela devient facile. Parfois je me crois sur un tapis volant. Un châssis pareil devrait être de série sur toutes les

voitures. Pour les novices, le 4Control est un système actif en permanence, il gère le sens de braquage des roues arrière jusqu'à 50 km/h dans le sens opposé aux roues avant, offrant ainsi un meilleur rayon de braquage. Puis, au-dessus des 50 km/h, le sens de braquage se fait dans le même que celui des roues avant pour une précision de conduite renforcée. Associé à un amortissement piloté, l'ensemble offre un réel plaisir à la conduite. Tout juste parfois, cela « tape » un peu sur route dégradée ou sur les hauts ralentisseurs. Les roues de 19 pouces Alizarine Black en option n'aident pas. Mais cela n'enlève en rien l'efficacité, c'est juste moins confortable pour les passagers.

Pour ma part, je trouve la ligne de caisse juste un peu haute, avec un tel châssis j'aurais bien vu une voiture plus basse. Côté moteur on sent une réelle puissance, mais difficile d'y retrouver celle de la berlinette. Tout d'abord notre Talisman n'a que 500 kilomètres au compteur et je sais que ce moteur commence à se libérer qu'après avoir parcouru 2'000 à 4'000 kilomètres. D'autre part, on n'a pas le même poids à tracter. Le couple est bien là, un peu trop en certaines circonstances.

Mode Sport en sortie de virage, à la réaccélération, on sent un louvoiement dans la direction lié à l'effet de couple arrivant uniquement sur le train avant. Effet d'autant plus ressentit que je suis avec une monte pneumatique hivernale. Sur asphalte, sous 5 degrés, ça passe, au-dessus des 15 degrés les pneus d'hiver sont dépassés, surtout si l'on veut rouler fort. En chaussons d'été, je reste persuadé que cela poserait moins de problème. Néanmoins, ce n'est pas vraiment une auto pour « attaquer », même si l'origine de son moteur nous pousse à la tentation. En effet, cette Talisman S-Edition est une pure GT qu'il faut mener comme telle.

Par ailleurs, la boite à double embrayage EDC7 n'est pas d'une réelle sportivité même dans le mode sport. Elle ne vaut pas une DSG. Parfois, en poussant fort en reprise sur le second rapport, cela semble patiner. L'absence de palettes au volant me gêne aussi beaucoup. Alors, levier à gauche, en position manuelle, je m'amuse à monter et descendre les rapports. Pour une conduite rapide, c'est mieux. Mais on se lasse vite et on revient en mode tout automatique. On se laisse aller sur le mode confort en choisissant un massage dynamique du dos que procurent les beaux sièges en cuir.

La sono est de qualité, le GPS précis, il faut juste bien intégrer le fonctionnement du R-Link2, toujours pas ce qui se fait de mieux, mais le nouveau arrive bientôt,

pour les futures générations… J'adore, le soir venu, clé en poche en m'approchant de la Talisman, voire cette dernière détecter mon arrivée et se déverrouiller. Les rétros se déplient et une lumière éclaire le sol, facilitant ainsi l'entrée dans l'habitacle. L'infotainment s'allume aussi en faisant une musique bi-ton douce, tel un ordinateur. L'affichage tête haute se déploie et le siège conducteur à mémoire se positionne pour vous. Une douce lumière tamisée crée une ambiance agréable. Un bon point pour cet accueil chaleureux, on se sent quelqu'un !













Verdict

La Talismanie est l'art de créer des talismans propres à une personne. Si vous

recherchez une auto agréable dotée d'une motorisation puissante, associée à un châssis aux petits oignons du style de celui que procure le 4Control, le tout en boite automatique, alors ne cherchez plus, vous avez trouvez votre Talisman : La S-Edition TCe 225. Reste à choisir la version berline ou break (Grand Tour). Pour ma part j'avoue avoir un faible pour la première. Et vous ?







<u>Prix et options – Renault Talisman Grand Tour S-Edition TCe 225 EDC7 PF</u>

Prix de base : CHF 46'600.-

Peinture métallisée : CHF 950.-

Easy Park Assist : CHF 500.-

Pack cruising : CHF 850.-

Jantes aluminium 19 pouces Alizarine Black : CHF 600.-

Roue de secours galette : CHF 150.-

<u>Prix TOTAL : CHF 49'650.-</u>







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Talisman Grand Tour S-Edition, ainsi qu'à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Léman pour leur soutien logistique.



















A lire aussi

Essai – Renault Alaskan dCi 190 4×4 : Un air de déjà-vu

Essai – Renault Mégane IV R.S. EDC : Quatre roues et une ligne directrices

Premier contact – Renault Mégane 4 R.S. : Elle revient et c’est du sérieux

Loisirs – Journée Passion Renault Sport : RedBull Ring, en attendant Mégane

Essai – Renault Scenic TCe 130 : Quand chrysalide devient papillon

Premier contact – Renault Koleos : Paris Séoul dans un SUV

Premier contact – Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Essai – Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

Essai – Renault Talisman Grandtour : L'Espace se cache dans ce break

Premier contact – Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Essai – Renault Mégane GT : En attendant la RS…

Premier contact – Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai – Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai – Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact – Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai – Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence…

Essai – Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact – Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition…

Premier contact – Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai – Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai – Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

Essai – Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : "Ersatz d'R.S. ?"

Essai – Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai – Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact – Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact – Renault Zoé : Y a de l'électricité dans l'air !

Premier contact – Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai – Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai – Renault Twingo R.S. : C’est de la dynamite !

Nouveauté – Renault Clio V

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Arkana

Nouveauté – Renault Mégane R.S. Trophy

Nouveauté – Renault Clio R.S. 18

Nouveauté – Renault Megane IV R.S.

Avant-première – Renault Megane RS Mk4

Présentation – Renault Captur MY2017

Présentation – Renault TreZor

Présentation – Renault Alaskan

Présentation – Renault Nouvelle Clio

Présentation – Renault Twingo GT

Présentation – Renault Clio R.S. 16

Nouveauté – Renault Grand Scenic

Nouveauté – Renault Koleos

Présentation – Renault Megane Grandtour

Présentation – Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté – Renault Talisman Estate

Nouveauté – Renault Talisman

Présentation – Renault Sandero R.S.

Présentation – Renault Duster Oroch

Présentation – Renault Kwid

Nouveauté – Renault Kadjar

Présentation – Renault Espace

Présentation – Renault Eolab

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie – Renault et Caterham, c’est fini !

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Kwid Concept

Présentation – Renault Initiale Paris

Présentation – Renault Megane

Nouveauté – Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation – Renault Twin’Run

Nouveauté – Renault ZOE

Nouveauté – Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté – Renault Clio Grandtour

Nouveauté – Renault Scenic XMOD

Présentation – Renault Captur

Economie – Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté – Renault Clio

Présentation – Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 – Fabien Thuner, l’espoir suisse romand

Nouveauté – Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse

















