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

*Les constructeurs français essayent depuis longtemps de se faire une place dans le segment des grandes berlines et des breaks, là où les allemands font la loi même dans l'hexagone. Renault comptait concurrencer des Classe E et autre Série 5 avec sa Laguna, sans réel succès. Il fallait apporter du sang neuf : ainsi est née la Talisman.*




- 4 cylindres, essence, turbo, 1'618 $cm^3$
- 200 ch à 6'000 t/min
- 260 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 231 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'618kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'866 x 2'081 x 1'465
- Conso. mesurée : 7.8 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 135 g/km (D)
- dès CHF 34'600.-, mod. essayé: CHF 46'900.-

---

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Renault et les marques françaises en général sont très douées pour proposer des citadines, berlines compactes ou autres monospaces. Ceux-ci se vendent aussi bien sur leur territoire qu'ailleurs en Europe. Mais ces marques tentent également de conquérir le domaine de prédilection des allemands, la berline et le break statutaire. Aussi bien en Suisse qu'en France, ceux-ci viennent en grand nombre d'outre Rhin.

Après le remplacement de l'Espace, c'est au tour de la Laguna de céder sa place à la Talisman. Nous avions déjà pris le volant de la berline en fin d'année passée pour un premier contact au bilan assez positif. Mais Renault mise particulièrement sur le break pour prendre des parts sur le marché Suisse qui s'oriente plus volontiers vers ce type de carrosserie.




### *A l'extérieur*

Depuis l'introduction de la nouvelle face avant sur les Renault Mégane, mais aussi avec le nouveau virage stylistique entamé via l'Espace ou le Kadjar, je dois avouer que la marque au losange a fait un sérieux effort pour son image. La Talisman est de la même trempe, on se laisse facilement aller à dire que c'est une belle voiture. Dans cette teinte noire améthyste aux reflets violets très prononcé, elle est très photogénique. Le moindre rayon de soleil révèle les nuances de ce noir.

Le dessin de cette Talisman s'inspire des standards germaniques, c'est ainsi qu'on se donne une chance de plaire aux clients ciblés. Heureusement, Renault a su ajouter ce qu'il faut d'originalité pour ne pas tomber dans le simple plagiat. A commencer par la face avant presque verticale, avec les phares à LED Pure Vision accompagnant d'une ligne le grand logo Renault en son centre. Celle-ci n'est pas sans rappeler la RS-01, voiture de course du groupe que je trouve incroyablement désirable.

Le profil et l'arrière sont plus imposants, ce qui s'explique naturellement avec le grand espace consacré aux passagers et au coffre gigantesque. Avec presque 5 mètres de long, la Talisman fait jeu égal avec les A6, Série 5 et Classe E, les ténors du marché.



### *A l'intérieur*

Dans ce segment, Renault a gros à gagner en soignant son aménagement. En effet, une auto moins séduisante à l'intérieur qu'à l'extérieur n'a aucune chance. Notre modèle d'essai est en finition « Initiale Paris », soit ce que la marque fait de mieux. L'assise des sièges est recouverte de cuir Nappa noir tandis que le dossier est en dégradé de gris pour finir blanc en haut et sur l'appuie-tête.

La planche de bord et les panneaux de porte accueillent un bandeau de cuir blanc et des inserts en plastique imitation bois blanc assez convaincants. Des bandes de LED changeant de couleur avec les modes de conduite ou au gré du conducteur soulignent un relief du tableau de bord. Elles s'intègrent admirablement et ne sont pas dérangeantes comme celles du Volkswagen Touran, essayé plus tôt cette année. Seuls subsistent deux arcs en plastique dur et brillant qui détonnent dans cet intérieur cossu.

Comme dans l'Espace, l'info-divertissement et tous les réglages du véhicule passent par un grand écran tactile R-Link en position verticale. Celui-ci peut aussi être commandé par un ensemble de bouton destiné au conducteur. Le centre de l'instrumentation de bord est aussi un écran changeant de look avec les modes de conduite.

L'habitabilité des places arrière a également été soignée, avec de grandes portes pour faciliter l'accès à bord, deux places avec beaucoup d'espace aux épaules et une troisième en appoint. Sur le tunnel central on trouve deux prises USB, mais point de réglages de climatisation séparés pour ceux qui voyagent à l'arrière.

Le R-Link a un dernier atout, ses 6 profils utilisateurs paramétrables reprennent jusqu'à la langue du système, les réglages de rétroviseur et les stations de radio. Bien mieux qu'un siège à 2 ou 3 mémoires.





***Sous le capot***

Notre Talisman d'essai est équipée du plus gros moteur essence de la gamme, c'est à dire un 1.6 l turbocompressé développant 200 ch. Couplé à la boite à double embrayage EDC7, son comportement est bien en phase avec l'esprit du véhicule. Mais cette voiture est aussi pourvue de la suspension pilotée s'ajustant en permanence à votre conduite et à la route. Du point de vue sécurité, Renault équipe ce modèle de tout son arsenal d'aides actives et d'avertisseurs. J'aborderai leur fonctionnement plus tard.

Le système 4Control, qui avait fait son apparition sur la précédente Laguna, est aussi repris sur la Talisman. Ainsi, en fonction de votre vitesse, le comportement de la voiture change en virage comme si vous allongiez ou raccourcissiez l'empattement. C'est un plus pour une voiture de 4m87 devenant agile comme une citadine 1m plus courte. Le marché Suisse regrettera cependant l'absence totale d'une transmission intégrale.



***Au volant***

La boite EDC7, la suspension pilotée et le 4Control ont éveillé ma curiosité. Je me réjouis de découvrir ce modèle sur la route. Je fais mes premiers tours de roue sur un simple trajet extra urbain où je découvre une voiture qui se déplace avec une certaine volupté. J'ai hâte de voir tout ce dont elle est capable sur divers types de routes.

Il y a quatre modes de conduite principaux : Eco, Confort, Neutre et Sport. Chacun agit sur cinq paramètres liés au châssis, au moteur et à la transmission. Ceux-ci affectent significativement la conduite de la Talisman. En y prêtant un peu attention, on saisit l'utilité de chacun de ces modes.

Pour la première partie de mon essai, je me rends sur une route de montagne peu fréquentée. D'abord en réglage Neutre, la Renault s'élance sans rechigner dans la montée. Les 200 ch ne sont pas de trop pour faire grimper les 1'600 kg de ce break tout confort. En courbe, le comportement est très sain avec l'amortissement piloté contenant le tangage de la caisse.

En fonction de la vitesse, le 4Control travaille en sens inverse des roues avant pour simuler un empattement plus court donc plus agile, ou au contraire suit la rotation pour augmenter la stabilité. En position Neutre, ce seuil est réglé sur 60 km/h, en Sport c'est jusqu'à 80 km/h que la Talisman tourne plus court, en Confort le changement s'opère à seulement 50 km/h.

Pour une épingle forcément plus lente cela ne change pas grand-chose. En revanche, en grande courbe rapide, la différence est flagrante. Alors qu'en Sport le changement de direction est franc, en Confort la voiture reste sur son rail tandis que la suspension autorise davantage d'amplitude aux mouvements de caisse. La différence induite par une rotation de seulement 3.5° des roues arrière est saisissante.

En ville, il faut se faire une place avec ce break de 2 mètres de large. A grand renfort de capteurs disposés tout autour de la voiture, je me déplace sans encombre vers ce qui semble être une place de stationnement suffisamment grande. Je laisse faire le Park Assist, qualifié pour le parcage latéral, en épi et en bataille. Je dois avouer que ce système est au point. Même de justesse et avec de nombreux va-et-vient, la voiture finit par être bien au centre.

L'autre partie de mon essai comprend de longs trajets autoroutiers. C'est le propre d'une voiture comme la Talisman de déplacer confortablement son conducteur et ses passagers sur des distances importantes. Tout est mis en œuvre pour diminuer la fatigue du conducteur : l'afficheur tête haute regroupe l'essentiel des informations comme le régulateur de vitesse, la distance de sécurité ou la reconnaissance des panneaux de signalisation. Toute cette technologie apporte son lot de contraintes et quelques détails m'agacent un peu. Tout d'abord le régulateur de vitesse qui ne permet pas de fixer une vitesse inférieure à 50 km/h et il n'accepte que des incréments de 2 en 2, simple détail mais qui me rend fou. Ensuite, le radar de distance de sécurité, même réglé au minimum, peut ordonner un freinage de façon intempestive. Bien que ce système a forcément ses limites, il n'atteint pas ici la précision rencontrée chez la concurrence. Enfin, la reconnaissance des panneaux est le plus souvent aux fraises, je ne m'y fie donc pas, mais ça, c'est aussi le cas chez bon nombre de constructeurs.

Sans ces aides, la conduite de la Talisman reste très facile et les kilomètres défilent en silence. Renault indique avoir choisi un verre de 4mm d'épaisseur pour les vitres latérales. Avec tous les isolants phoniques dans les capitonnages, ces verres participent à l'atténuation passive des bruits extérieurs.

Dans votre long périple à bord de ce break français, seul le réservoir vous rappelle un peu vite que vous devez vous arrêter. Avec une autonomie constatée d'environ 500 km, en calculant une consommation variant de 7.3 l/100 km en faisant attention et allant jusqu'à 8.4 l/100 km avec un pied droit plus lourd, il convient de privilégier le diesel si l'on souhaite augmenter l'espace entre les stops à la pompe. D'autant plus que ce moteur TCe montre quelques limites lors des relances de 80 à 120 km/h. Même avec un bon kick down de la boite de vitesse, chaque reprise prend une demi-éternité et semble avaler beaucoup de carburant à chaque fois, une déception.





***Verdict***

La réaction des gens devant la Talisman montre bien souvent la difficulté qu'ils ont à passer au-delà du losange sur la calandre. C'est une belle voiture, mais c'est une Renault. Pourquoi donc ce « mais » ? Cette voiture est pleine d'atouts, les bureaux de développement ont fait de gros efforts, certains visibles, d'autres plus discrets mais bien réels. La présentation est très soignée, l'aménagement intérieur confortable, fonctionnel et accueillant. Le coffre aux dimensions très généreuses est fait pour les valises de 4 adultes, et bien plus une fois la banquette rabattue, avec une surface plane longue de 2 mètres.

Les capacités dynamiques de la Talisman, notamment grâce au 4Control et à la suspension pilotée, sont bluffantes. La façon avec laquelle la voiture survole silencieusement la route démontre les capacités de la marque à faire de grandes routières. Les seules ombres au tableau sont les points relevés sur les aides à la conduite, l'autonomie juste suffisante et les relances du moteur quasi-anémiques.

Reste le prix de ce break. En cochant toutes les cases du configurateur, vous resterez sous les CHF 50'000.-, ce qui, à ce niveau de prestation, est pratiquement imbattable. Ne serait-il pas temps de vous réconcilier avec Renault ?





**Prix et options – Renault Talisman Grandtour Energy TCe 200 EDC7 Initiale Paris**

**Prix de base : CHF 45’000.-**

**Easy Park Assist : CHF 400.-**

**Roue de secours galette : CHF 135.-**

**Pack Hiver Initiale Paris : CHF 350.-**

**Peinture métallisée Noir Améthyste : CHF 1’000.-**

**Prix TOTAL : CHF 46’900.-**






Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

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






**A lire aussi**

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 !

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


Wheels-And-You.com


0846


Wheels-And-You.com