

Renault Talisman

La nouvelle routière du losange a en charge de remplacer non seulement la Laguna, mais aussi la Latitude dont la carrière fût discrète dans l'hexagone. Le bureau du design lui a donné un style futuriste digne de son segment. Les routes de la Drôme provençale s'ouvrent à nous pour l'essayer.

Le constructeur est de retour sur le segment supérieur relancé avec le séduisant Espace il y a quelques mois. Prometteuse, la nouvelle routière aura fort à faire dans son segment puisqu'elle roulera sur les plates-bandes de la Passat ou de la 508. L'identité visuelle est représentée par le gros logo et des feux de jour en forme de C, caractéristiques des dernières productions (Espace, Kadjar...). Son regard affûté et son capot nervuré en disent long sur son ambition. Dans sa longueur de 4,85 m, on notera que l'espace vitré représente seulement 1/3 de la hauteur de la voiture lui donnant une fluidité qui court jusqu'au coffre. Celui-ci s'ouvre sur une capacité de 608 litres avec ouverture main libre. Pour les nostalgiques, fini le hayon inauguré sur la R16 dans les années 60, la Talisman possède donc une malle. Pour plus de chargement, il faudra attendre la version Estate qui arrivera dans quelques mois. Passons à l'arrière où s'étirent de larges feux qui, et c'est une première, restent en permanence allumés. En bas de bouclier deux enjoliveurs d'échappements chromés donnent une dernière touche de raffinement. La nouvelle grande Renault propose 10 teintes de carrosserie dont le Noir Améthyste réservé à la version Initiale Paris. Son châssis repose sur des jantes allant jusqu'au 19 pouces.

Talisman détecte automatiquement votre approche. Les feux de jours s'allument et l'habitacle s'illumine. Le siège conducteur, recule automatiquement pour vous accueillir, il reprend ensuite ses réglages initiaux. La grande tablette tactile R-Link 2 de 8,7 pouces au format portrait, trône au milieu de la planche de bord. Elle pilote le système Multi-Sense qui propose plusieurs modes présélectionnés : Confort, Sport, Neutre ou Eco. Un 5e mode est personnalisable. Ces divers réglages agissent sur la direction, l'amortissement piloté, les rapports de boîte ou la sonorité moteur (son artificiel). Chaque mode est associé à une couleur d'ambiance (Bleu, Rouge, Vert...). Ces mêmes couleurs sont reprises sur le combiné d'instrumentation en face du conducteur.

La finition est très correcte. On apprécie les mélanges de matériaux et de texture. Les sièges massants, ventilés et chauffants ont reçu une attention particulière et sont dignes d'une classe affaire. Les passagers assis à l'arrière ne seront pas en reste avec un espace aux genoux appréciable et des prises USB. Enfin, vous voyagerez en toute quiétude grâce aux vitres latérales feuilletées qui filtreront les bruits extérieurs. Vous pourrez ainsi savourer le son de l'équipement audio développé avec le spécialiste Bose et doté de 13 haut-parleurs.

Parmi les 5 motorisations proposées au lancement, nous choisirons, pour notre premier essai, le Diesel dCi 160 Double Turbo associé à la boîte EDC 6 vitesses à double embrayage. L'atout de ce type de transmission est la douceur et la rapidité de passage des rapports. Pour un confort de conduite accru, Talisman dispose du châssis 4CONTROL à 4 roues directrices et amortissement piloté. A faible vitesse, les roues arrière braquent dans le sens opposé aux roues avant. Idéal pour les passages des ronds-points et autres virages serrés. A vitesse soutenue, les roues arrière prennent le même angle que les roues avant, parfait pour effectuer un dépassement sur autoroute avec un faible effort sur le volant. La consommation annoncée est 4,4 l/100 km avec des re-

jets de CO2 de 116 g/km. Après une pause, on nous propose de tester la version essence de 200 ch mariée à la boîte EDC, à 7 rapports cette fois-ci. Toujours équipée des roues directrices, cette version essence fait des merveilles. Un appui sur les palettes au volant et les reprises sont au rendez-vous. Elle engloutit 5,6 l/100 km et rejette 127 g de CO2/km.

Pour la sécurité active, la nouvelle venue propose un beau lot d'équipements comme le freinage d'urgence, l'alerte de franchissement de ligne et reconnaissance des panneaux, l'aide au parking, feux de route automatique, éclairage d'intersection ou encore l'aide au démarrage en côte. Life, Zen, Business, Intense ou Initiale Paris composent la gamme dont les tarifs débutent à 27 900 € (Life dCi 110) jusqu'à 41 000 € pour notre version d'essai Initiale Paris. Elle est fabriquée en France dans l'usine de Douai.

Texte et photo © Thierry ANDRE
autoweekend.wix.com/autophoto

