# Premier contact – Renault Talisman : Le renouveau à la française

*La Renault Talisman est la nouvelle berline du segment D proposée par la marque au losange. Wheels And You s'est rendu en Toscane pour découvrir ce nouveau fleuron de l'automobile française.*

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'618 $cm^3$
- 200 CV à 6'000 t/min
- 260 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage EDC, 7 rap.
- Vitesse maxi : 237 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.6 sec.
- Poids : 1'617 kg
- Conso. mixte : 5.8 l/100km
- Emissions $CO_2$ : 130 g/km
- Prix dès CHF 36'400.-

---

Texte et photos : Sébastien Morand

---

De nos jours, 17.5% du marché automobile suisse est composé de véhicules du segment D. Certes la part belle est faite au SUV (37.7%) et au break (32.4%), mais les berlines ont aussi leur mot à dire. Malgré une diminution de plus de 10% sur les dix dernières années, elles représentent encore 13.7%. C'est notamment les flottes professionnels qui composent ce pourcentage et d'ailleurs, selon les dirigeants de Renault, cette nouvelle Talisman berline intéresse justement un bon nombre de sociétés.

Pour la Suisse, je pense cependant que la déclinaison Grandtour, à savoir le break, aura un succès plus important, mais il est encore bien trop tôt pour le dire. En attendant, revenons sur le modèle que nous découvrons aujourd'hui en Italie, la Talisman berline.

### *Esthétique*

Comme je le disais lors de notre essai du nouvel Espace, il semble que Renault, notamment avec ce dernier et maintenant avec la Talisman, souhaite renouer avec l'élégance à la française qui faisait le succès des véhicules d'antan. En effet, cette Talisman arbore des lignes très distinguées tout en étant modernes et plutôt dynamiques pour ne pas donner l'image vieillotte de la berline de grand-papa.

La face avant reprend l'identité stylistique de la marque et affiche fièrement l'imposant losange en son centre. La calandre rainurée est encadrée par des projecteurs LED Pure Vision dont la signature LED représente un « C » de grande taille conférant un regard unique à la voiture. A noter que les phares arrière proposent aussi un éclairage permanent, à l'image des feux de jour avant, devenus un standard à présent.

Je noterai encore un capot nervuré, des flancs sculptés et une ligne générale presque athlétique, il n'y a pas à dire, cette Talisman est vraiment une réussite esthétique. Pour concurrencer l'armada germanique, l'exécution et la finition se veulent très raffinées. Ainsi Renault propose, selon moi, un véhicule bien plus sexy que la plupart des constructeurs allemands, je pense notamment à la VW Passat.

A bord c'est pareil, le traitement est de bonne facture, avec toutefois quelques plastiques durs disgracieux, tout comme c'est le cas dans le nouvel Espace.

Cependant il faut bien admettre qu'aux tarifs proposés, de CHF 36'400.- (TCe 200 « Intens ») à CHF 46'300.- (dCi 160 « Initiale Paris »), avec de surcroit un équipement très bien fourni, il n'y a rien à redire. A ce sujet, toutes les dernières technologies en matière de sécurité sont présentes et l'interface R-Link 2 complète parfaitement cet excellent tableau.

La berline Talisman est donc disponible uniquement sur les deux niveaux de finition supérieurs, Intens et Initiale Paris, et l'habitacle se veut vraiment à la hauteur d'une classe affaire. A l'exception des plastiques mentionnés plus haut, les matériaux utilisés sont de bonne qualité et la présentation est soignée. Les sièges recouverts de cuir sont très confortables et proposent un maintien suffisant.

En termes d'habitabilité, tous les occupants disposeront d'un espace très généreux avec le confort en adéquation. Les rangements sont aussi au rendez-vous avec différents endroits dans la voiture pour un volume total de 25 litres. Le coffre, quant à lui, dispose d'une contenance de 608 litres, pouvant même atteindre 1'022 litres une fois la banquette arrière rabattue.

***Sous le capot***

En Suisse, la Talisman berline sera disponible uniquement avec deux motorisations quatre cylindres, un diesel et un essence. Tout d'abord l'Energy dCi 160 qui développe 160 CV à 4'000 t/min pour un couple de 380 Nm à 1'750 t/min. Puis l'Energy TCe 200, similaire à celui qui équipe l'Espace récemment essayé, dont la puissance atteint 200 CV à 6'000 t/min pour un couple de 260 Nm à 2'000 t/min. Dans les deux cas, ils sont associés exclusivement à une boite double-embrayage EDC, mais qui dispose de 6 vitesses pour le diesel alors qu'il y en a 7 sur l'essence.

A l'utilisation ces deux moteurs se montrent très silencieux et sont, à mon goût, suffisamment réactifs. Bien évidemment le diesel est plus avenant grâce à son couple supérieur. Si j'avais trouvé suffisant les 200 CV dans l'Espace, il est vrai que sur cette Talisman, j'en aurai aimé un petit plus, tant la voiture est agréable à rouler sur les petites routes du Chianti. Ma préférence va donc légèrement pour le diesel, car un peu plus performant. J'ai par contre préféré l'étagement de la boite EDC 7 rapports. Dommage cependant que la Talisman ne dispose pas de

palettes au volant, je les ai cherchées à plusieurs reprises en arpentant les virolets italiens.

En termes de consommation, la fiche technique annonce des valeurs mixtes de 4.5 l/100km pour le dCi 160 et 5.8 l/100km pour le TCe 200, ce qui correspond respectivement à des émissions de CO2 de 118 et 130 g/km. Nous ne manquerons pas de vérifier ces consommations moyennes lors d'un essai complet.

Certains trouveront que, au niveau des motorisations, l'offre est un peu limitée, je pense pour ma part qu'elle correspond assez bien à la clientèle suisse. Bien évidemment on aurait bien aimé un véritable cœur pour cette Talisman, soit un V6, voire un V8, mais ce n'est à priori pas dans les objectifs du constructeur.

A savoir que sur la Talisman Grandtour, le choix de motorisations sera bien plus étoffé avec trois diesel (dCi 110, dCi 130 et dCi 160) et deux essence (TCe150 et TCe 200). Par ailleurs, en plus de la transmission à double-embrayage, il sera possible d'opter pour une boite manuelle à 6 rapports sur les modèles dCi 110 et dCi 130.

### *Au volant*

Notre parcours dans la région de Florence nous a emmenés sur différents types de routes et à chaque instant la Talisman s'est comportée à merveille. Malgré sa taille imposante, elle a su se faufiler dans une circulation italienne plutôt turbulente.

Le confort est un de ses atouts, mais je relève tout de même la fermeté de la suspension. Sans doute les grandes jantes et les pneus taille basse (245/40 R19) accentuent cette sensation et la qualité du bitume local n'a rien arrangé pour adoucir l'amortissement.

La Talisman dispose du système « Multi-Sense » qui permet de paramétrer la voiture au gré de vos envies et surtout de votre style de conduite. Je ne vais pas revenir là-dessus, l'ayant déjà détaillé dans mon essai de l'Espace, mais encore une fois c'est vraiment une technologie qui apporte un plus non-négligeable. Pour le coup, c'est le mode « Sport » que j'ai le plus apprécié et comme je le disais plus haut, il ne manquait que les palettes au volant pour avaler à bon rythme les

courbes du Chianti.

Autre atout de la Talisman, le châssis 4Control (4 roues directrices), de série sur la finition Initiale Paris tout comme le Multi-Sense mentionné au préalable. Grâce cette technologie, en dessous d'une certaine vitesse (50 km/h en Comfort, 60 km/h en Neutral et 80 km/h en Sport), les roues arrière braquent dans la direction opposée des roues avant. L'effet donne la sensation de raccourcir l'empattement de la voiture et offre une agilité impressionnante. Au-dessus de ces vitesses, les roues arrière tournent dans le même sens que les roues avant améliorant ainsi la stabilité. Nous avons effectué un exercice d'évitement avec des voitures équipées ou non du système 4Control, la différence est impressionnante, c'est bluffant d'efficacité !

***Verdict***

Très satisfait lors de mon essai du nouvel Espace, mes bonnes impressions sont également au rendez-vous avec cette Talisman. Les deux voitures partagent d'ailleurs la même plateforme qu'on retrouve également sur le Kadjar et la nouvelle Mégane. La Talisman berline offre un excellent rapport prix/prestations avec un tarif débutant à CHF 36'400.- pour le modèle entrée de gamme, à savoir le dCi 160 EDC « Intens ». Elle a aussi l'avantage de proposer un design très élégant qui se démarque du classicisme imposé par les marques allemandes.

En Suisse je reste convaincu que la clientèle sera plus attirée par la déclinaison Grandtour dont les tarifs débutent à CHF 34'600.- pour les versions dCi 110 avec boite manuelle 6 vitesses ou TCe 150 équipée de la boite EDC à double-embrayage. L'équivalent break au premier modèle de la Talisman berline, à savoir la TCe 200 EDC « Intens », est lui proposé à CHF 38'200.-, soit CHF 1'800.- de plus.

Il y a cependant un bémol majeur à mes yeux, c'est l'absence de quatre roues motrices. Certes ça ne manque pas en terme de sécurité ou de sensation de conduite, mais on le sait bien, dans notre pays la clientèle est friande des transmissions intégrales. Je pense donc que pour grappiller des ventes aux leaders du marché, c'est quelque chose de primordial, mais à priori ce n'est pas prévu au programme. Reste à voir si, sans cet atout mais avec tous ses points positifs, la Renault Talisman saura convaincre le consommateur. Seul l'avenir

nous le dira.

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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Renault Talisman.

**A lire aussi**

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 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

201·YN
Wheels-And-You.com

TALISMAN
RENAULT
Wheels-And-You.com

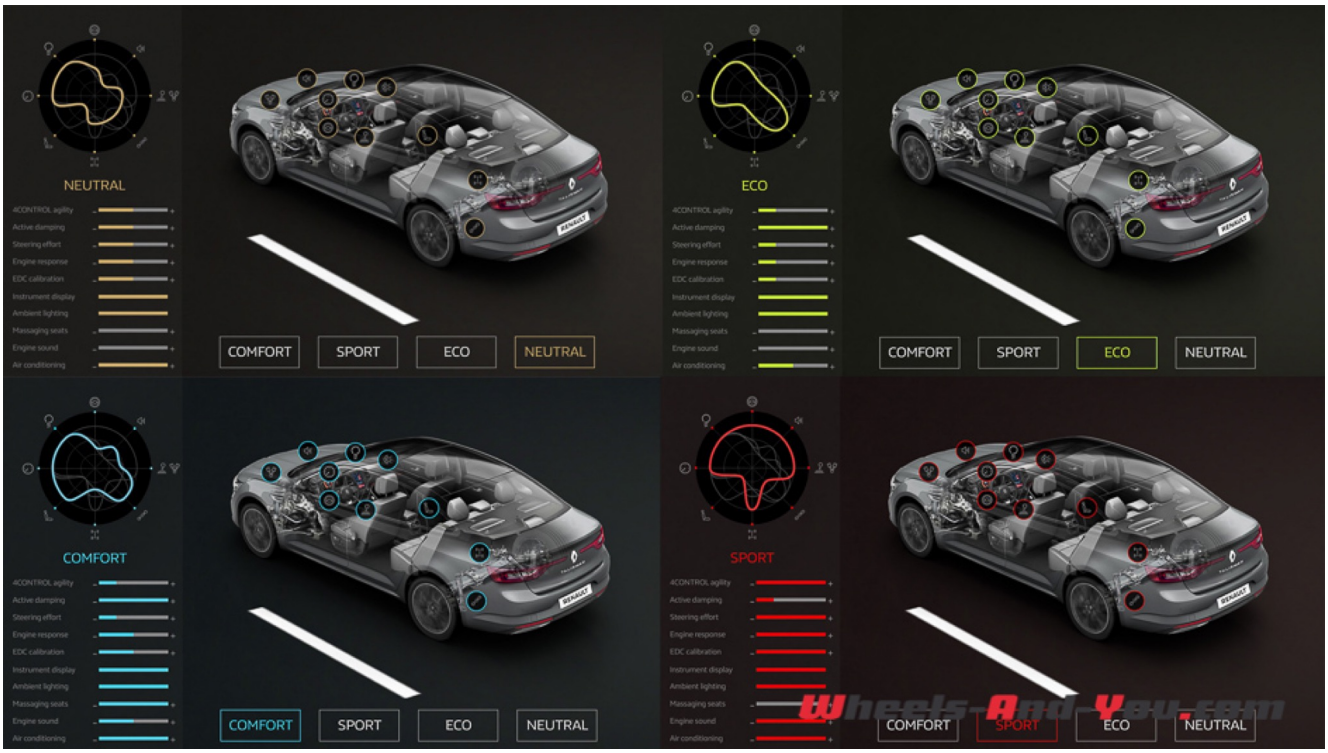
Wheels-And-You.com

Menu
Navigation
Multimedia
Téléphone
Apps
Véhicule
Système
Connecter
A/C
AUTO
ECO
START
STOP
Wheels-And-You.com

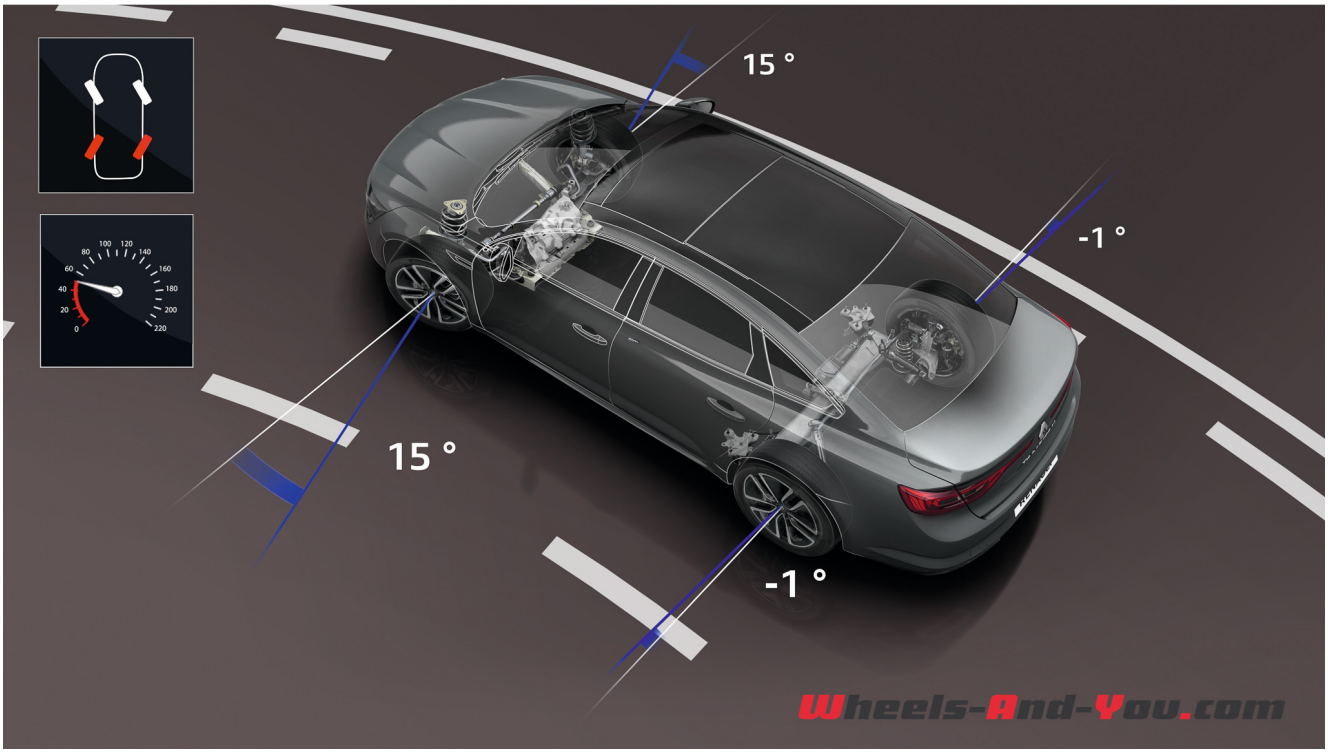
TALISMAN

TALISMAN

TALISMAN
RENAULT
Wheels-And-You.com


NEUTRAL
COMFORT
SPORT
ECO
NEUTRAL
ECO
COMFORT
SPORT
ECO
NEUTRAL
COMFORT
COMFORT
SPORT
ECO
NEUTRAL
SPORT
COMFORT
SPORT
ECO
NEUTRAL
Wheels-And-You.com

TALISMAN
Wheels-And-You.com


15 °
-1 °
15 °
-1 °
Wheels-And-You.com

TALISMAN
RENAULT
TALISMAN
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

TALISMAN
TALISMAN
RENAULT
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

TALISMAN
Wheels-And-You.com

AC-339-YX
Wheels-And-You.com

AC-339-YX
Wheels-And-You.com

TALISMAN
AB-391-MA
Wheels-And-You.com

CASTELLO DI TECCIA
AB-391-MA
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Menu
Navigation
Multimedia
Téléphone
Apps
Véhicule
Système
Connecter
A/C
Wheels-And-You.com

autodromo del mugello
mugello
P4 94090
Wheels-And-You.com

TALISMAN
Wheels-And-You.com