



Alles komt goed!

We schreven al vaak dat het lastig, of zelfs onmogelijk is om een stevige voet tussen de deur te krijgen in het D- en E-segment. Het zijn vooral de Duitse merken die hier stevig de leiding in handen hebben. In de jaren '90 was de situatie voor de underdogs beter voor elkaar. In 1995 verkocht Renault meer dan 10.000 exemplaren van grote middenklasser Laguna. Dit staat in een schril contrast met 107 in 2014 en slechts 20 vorig jaar. Om oude tijden te laten herleven, gooit het Franse merk het over een andere boeg. Niet alleen de naam veranderde, ook is de auto er nu als sedan en groeide hij fors. Hoewel de naam Talisman wat wennen is en niet zo lekker bekt als bij zijn directe voorganger, stapten wij vol goede moed in.



Een slag gewonnen

Dankzij de nieuwe designtaal bij Renault zijn de nieuwe producten van het merk stuk voor stuk fraaie creaties. Het begon allemaal met de nieuwe generatie Clio die zowel als hatchback als Estate positieve reacties op het ontwerp kreeg. Ook de Twingo, Espace en de geheel nieuwe loot in het gamma - de Kadjar - zijn door het aansprekende design met het grote logo op de neus, de fors uitgeklopte wielkasten en de vloeiende, gestrekte lijnen over de flanken hét toonbeeld van Renaults die onder toezicht van Laurens van den Acker zijn ontwikkeld. Dat dit aanspreekt bij het publiek, blijkt uit het feit dat Renault tot op heden de tweede plek in beslag neemt in de verkoopcijfers, met stijgende verkopen voor onder andere de Mégane. Het lijdend voorwerp van deze test ging sinds 1 januari dit jaar al ruim 300 keer over de toonbank, wat al meer is dan exemplaren van de Laguna in de afgelopen drie jaar. Het moet gezegd, de eerste aanblik bij de auto is enkel positief. Tijdens de testperiode kwam het meer dan eens voor dat voorbijgangers bleven staan en achterom keken om te zien met wat voor auto ze te maken hadden. De Talisman blijkt dus een erg fraaie verschijning en er zijn weinig sedans in dit segment die zo tot de verbeelding spreken.

Niet alleen de neus is indrukwekkend, ook de bijzonder vormgegeven achterlichtunits trekken de aandacht. Op dat punt is al een slag gewonnen.



Merkidentiteit zit ook van binnen

Niet alleen het uiterlijk van de auto geeft tegenwoordig een bepaald familiegezicht weer, ook het interieur moet als Renault herkenbaar zijn. In het midden van het dashboard vind je het scherm dat je tevens in de Espace en de Mégane aantreft. Ook de opzet van het interieur is in grote lijnen gelijk met wat we kennen uit de twee genoemde modellen, waarbij vooral de plaatsing van de luchtroosters en de diep liggende klokken in het oog springen. Wat echter het meest indruk maakt binnenin de Talisman is de grote binnenruimte. Zowel voorin als op de achterbank - ondanks de aflopende daklijn - zit je riant. Zeker in zijn klasse, maar ook in een segment hoger vind je nauwelijks een dergelijk ruimteaanbod. Geheel achterin is een enorme ruimte voor de bagage beschikbaar. Met 608 liter scoort de Renault ver boven het gemiddelde. Mocht je nog meer ruimte willen, dan is er ook nog de Estate. Hoewel deze onder het afdekzeil 36 liter minder ruimte biedt, kun je de bagage hoger opstapelen én is het een

Renault Talisman 1.5 DCi Intense

stuk beter bereikbaar dan via het klepje met beugels - hoewel wel mooi weggewerkt - in de sedan. Qua materiaalgebruik moet de Renault zijn meer premium concurrenten voor laten gaan. Hoewel de stiksels op het dashboard, het grote scherm en de afwerking het kwaliteitsgevoel verhogen, zijn er toch ook her en der harde plastics verwerkt die wat minder hoogwaardig aanvoelen. Daarbij is het binnenste erg donker, daar kunnen een paar kleurige stiksels weinig aan veranderen; een paar aluminium panelen zouden al een hoop goed doen. Het touchscreen werkt echter prettig en is eenvoudig op te splitsen in twee functies. Zo geeft het navigatiesysteem bijvoorbeeld bovenin de route weer en onderin de afslag die je moet nemen. Daarbij is het systeem bovengemiddeld snel: aanraken is ook direct actie. Dit zien we wel eens anders bij de concurrentie.



Zakelijk gezien dé keuze

Wil je zakelijke voordelen behalen, dan is de 1.5 DCi met de handbak dé auto die je moet hebben. Bij privégebruik van de 'auto-van-de-zaak' betaal je 21% bijtelling over de totaalprijs. Het is financieel interessant om voor de zwakste diesel te kiezen, maar in

het gebruik verlang je vaak naar meer vermogen. Niet alleen bij stoplichtsprints, maar ook tijdens inhaalacties zouden wat meer pk's niet misstaan. Met een leeggewicht van 1.362 kilogram zijn 110 paarden onder motorkap niet erg ruim bemeten. Het koppel van 250 Nm bij 1.750 toeren per minuut maakt nog iets goed, maar een standaardsprint van net geen 12 seconden is niet heel snel. Daarbij gaat het versnellen gepaard met een hoop lawaai, waardoor je het vanzelf rustiger aan doet. Een inhaalactie op de snelweg moet je net wat beter plannen dan je gewend bent en in het minst ongunstigste geval zul je een versnelling terug moeten schakelen. Na de test met de zuinige diesel konden we een blokje om met de TCe 200. Voorzien van een 200 pk sterke benzinemotor en een 7-traps automaat, is het echt een andere auto. Zakelijk gezien niet interessant door de hoge bijtelling, maar door de opzwevende gasrespons en vlot schakelende automaat zeker het overwegen waard als je geen bijtelling hoeft te betalen. Groot voordeel van het beperkte slagvolume en dito vermogen van de testauto is dat je volgens Renault een gemiddeld verbruik van 3.7 liter per 100 kilometer kan halen. Zoals bij het gros van de moderne auto's haal je die waarde in de praktijk nooit. Toch is een praktijkverbruik van slechts 4.8 l / 100 km voor een auto van bijna 4.85 meter zeker niet slecht. Hiervoor hoef je weinig moeite te doen, al daalt het verbruik snel als je veel op een constante snelheid rijdt en gebruik maakt van de adaptieve cruise control. Op een constante snelheid is de auto prettig stil, wat meewerkt aan het hoge niveau van comfort.



Typisch Frans

Comfortabel van A naar B cruisen is waar de Talisman voor ontwikkeld lijkt te zijn. Mede dankzij de forse wielbasis rij je met een hoog comfortniveau over de snelweg en buitenwegen. Deze keuze is historisch verantwoord, gezien het imago op het gebied van onderstelafstemming van grote Franse auto's uit het verleden. Toch is het geen weke auto die na een drempel nog meters nadeint. Daarbij helt hij in bochten nauwelijks over en kun je bochten met een hoge snelheid nemen. Dit laatste komt vooral op het conto van 4Control. Het is in principe hetzelfde systeem dat we ook al tegenkwamen in de Mégane. Ondanks zijn forse lengte is de Talisman hierdoor verrassend wendbaar in de stad. Reden hiervan is dat de achterwielen tegensturen op lage snelheden. Kom je buiten de stad en haal je hogere snelheden, dan stuurt de achteras de kont juist de bocht om en ga je snaarstrak de hoek om. Onderstuur blijft hierdoor ver weg en je kunt met ongekennde snelheden een op- of afrit nemen. Hoewel de besturing behoorlijk direct is, is het gevoel in het stuurwiel beperkt. Het spreekt echter wel voor het comfortabele rijgedrag.



Oude tijden kunnen herleven

Een talisman wordt omschreven op Wikipedia als een object dat positieve zaken aanwendt. Voor Renault moet de auto de goede verkoopcijfers uit het verleden doen herhalen. Met een aansprekend design alleen kom je er niet, dus werd ook veel energie gestoken in het onderstel, het interieur en het kwaliteitsgevoel. Op alle punten scoort de auto bovengemiddeld en zelfs een goed. Ten opzichte van zijn voorgangers scoort de auto een dikke plus; Volgens Renault moet hij niet alleen de Laguna doen vergeten, ook de al 16 jaar uit productie zijnde Safrane moet met de Talisman een waardige opvolger krijgen. Dankzij 21% bijtelling voor de motorisering waar wij mee onderweg waren, is het een aantrekkelijke optie voor de zakelijke markt. Hierbij moet je niet verwachten dat de auto met de snelsten in zijn klasse mee kan, maar met het verkeer in Nederland kom je zonder tegensputteren zeker mee. Of de oude tijden van de jaren '90 terug komen, is maar de vraag, maar het totaalpakket biedt wel genoeg om dit te kunnen behalen.

Plus

- + Fraai ontwerp
- + Veel binnenruimte
- + 21% bijtelling...

Min

- ...maar daardoor wel weinig vermogen
- Wat rauw motorgeluid bij acceleratie
- Tsj... die naam....