

RENAULT TALISMAN ESTATE : MUTATION RÉUSSIE



Sur certains marchés, le Talisman Estate s'appellera Talisman Sport Tourer.

Si, contrairement à la Laguna, la Renault Talisman ne doit pas être déclinée en coupé, elle dispose en revanche à présent d'un break qui reprend fort bien les atouts et les qualités de la berline.

Depuis le début de l'année, c'est le Peugeot 508 SW qui réalise les meilleures ventes dans la catégorie des breaks du segment D. Une belle performance qui témoigne des qualités d'un produit pourtant en fin de carrière. Elle témoigne également du goût de la clientèle pour un type de carrosserie qui a su, au fil des ans, gagner en élégance et en dynamisme. On achète toujours un break pour ses aspects pratiques ; on peut aussi l'acheter parce que l'on en a tout simplement envie.

Renault mise sur les deux tableaux pour son Talisman Estate qui devrait réaliser la moitié des ventes du modèle. Et, outre le Lion, ses adversaires désignés semblent être à rechercher de l'autre côté du Rhin.

Par rapport à la berline, l'Estate affiche des dimensions quasiment inchangées. Il est long de 4,87 m (+ 1 cm) pour un empattement de 2,81 m, large de 1,87 m et haut de 1,46 m. La nouvelle partie arrière s'intègre harmonieusement au dessin de l'avant sans que ce beau coup de crayon ne nuise à l'habitabilité. Le volume du coffre varie en effet de 572 à 1 681 l selon la configuration de la banquette arrière. Les opérations de chargement et de déchargement sont facilitées par une hauteur de seuil de seulement 57 cm tandis que la banquette se rabat très facilement depuis le coffre.

Si sa longueur est donc pratiquement inchangée par rapport à celle de la berline, le Talisman Estate se montre plus habitable aux places arrière, le nouveau dessin de la carros-

serie permettant de rehausser la garde au toit de 3 cm même s'il nuit un peu à la visibilité vers l'arrière. La présentation intérieure est flatteuse mais pêche par des détails comme ce cache-bagages qui semble un peu « léger ». Niveaux de finition et dotations de série sont analogues sur ceux de la berline tandis qu'on retrouve sous le capot l'éventail complet des motorisations déjà connues.

Le Diesel n'étant plus aussi en cour qu'à une époque, au moins chez les particuliers, il peut être intéressant de regarder en direction des moteurs essence. Il s'agit ici du 1.6 TCe, proposé en 150 ou 200 ch et, dans tous les cas, associé à une boîte à double embrayage EDC à sept rapports. Le 150 ch constitue un assez bon compromis : disponible (220 Nm à partir de 5 200 tr/mn), il est bien servi par une boîte douce et correctement étagée (bien qu'un peu lente à bas régime) tout en se révélant très bien insonorisé. De plus, en conduite normale sur un parcours varié, sa consommation se situe aux alentours de 8,0 l/100 km. Un choix à méditer pour celles et ceux qui ne sont pas de gros rouleurs.

Sur la route, avec ou sans roues arrière directrices, le Talisman Estate n'a aucune peine à convaincre. Le guidage est précis, le comportement est dynamique et, là encore comme sur la berline, on aura tendance à privilégier le



L'Estate reprend toutes les finitions et toutes les motorisations de la berline.

mode Sport sur les véhicules dotés du système 4Control.

Style réussi, belle habitabilité et très bon comportement dynamique : le Talisman Estate a de solides arguments à faire valoir auprès des amateurs de breaks.

Sylvain LHOTE