



Martijn Verhoef  
13 februari 2017

## Charme-offensief

Soms heb je als autofabrikant modellen in het gamma gehad waar je liever niet meer aan herinnerd wilt worden. De Laguna was ã©ã©n van de pijlers waar het merk Renault in de jaren negentig op gebouwd was. Maar het model dat in het begin van het nieuwe millennium op de markt kwam, heeft de zorgvuldig opgebouwde reputatie van het model compleet teniet gedaan. Storingen en gebreken waren geen uitzondering bij de eerste series. En hoewel de laatste Laguna bijzonder goed in elkaar stak, is het nooit echt meer goed gekomen met dit model. Zou het Renault nog lukken om een luxe middenklasser voor het grote publiek te maken?



## Expressief

Renault besloot het over een andere boeg te gooien en introduceerde de Talisman. Met nog meer nadruk op luxe en comfort probeert het Franse merk het D-segment nogmaals over te nemen. In de sedan bleek dat niet geheel onverdienstelijk te zijn gelukt. Het is dan ook hoog tijd dat we de Estate aan de tand voelen.

Dat Renault het veel meer op uitstraling speelt dan bij de laatste - wat anonieme - Laguna, moge duidelijk zijn. Er staat een Iel van een stationwagen geparkeerd, met een heel fraai uiterlijk.

De auto voldoet geheel aan het nieuwe familiegezicht, maar toch heeft hij een geheel eigen en sierlijk karakter. De karakteristieke c-vormige koplampen met geïntegreerde dagrijverlichting maken de neus heel krachtig en onvergelijkbaar met de directe concurrentie. Ook de flanken zijn subtiel, maar sterk vormgegeven. Geen overbodige lijnen of tierelantijntjes, maar een elegant geheel. Dat de auto ook in het donker direct te herkennen is als een Renault, bewijzen niet alleen de koplampen, maar ook de achterlichten met een lang doorlopende led-lijn.

Je kunt dus wel stellen dat Renault er alles aan gedaan heeft om een uitgesproken en luxe uitstralende zakenauto neer te zetten, waarbij het design nog meer klopt dan bij de sedan.



## Schone schijn

En dat is maar goed ook, want in stationwagen-minnend Nederland moet de Estate voor het merendeel van de verkopen zorgen. De Estate is qua ruimte bij de middenmoot van het segment in te delen. De bagageruimte meet 572 liter inhoud, wat met het neerklappen van de achterbank tot 1.681 liter is uit te breiden. Ter vergelijking: de Mondeo Wagon heeft 525 liter te bieden, terwijl de Passat Variant het tot 650 liter schopt. In de praktijk blijkt de bagageruimte prima te voldoen, waarbij het Easy Life Pack (495 euro) een aanrader is. Hiermee is de achterklep met een voetbeweging onder de achterbumper te openen, handig met volle handen.

In de rest van het interieur is geprobeerd om de honger naar luxe te stillen. Mooie sierlijsten en de kastanjebruine lederen bekleding helpen daar heel behoorlijk aan mee.

Helaas is bij de focus op luxe aan veel details voorbij gegaan. Er lijkt sprake te zijn van uiterlijk vertoon in de Talisman. Enorm leuk om naar te kijken, maar wanneer je langdurig met de auto op pad gaat, kom je best wat ergerlijkheden tegen. Zo zijn de kunststoffen behoorlijk hard, zeker aan de onderzijde van het dashboard. En laat je daar nou met de rechterknie tegen aankomen tijdens het rijden. Een pijnlijke knie en irritatie zijn het gevolg. Ook is de isolatie lang niet zo goed als bij de concurrentie, zodat windgeruis behoorlijk aanwezig is in het interieur. Bovendien kampt de auto met veel kraakjes en piepjes. Ook dit komt niet ten goede aan het comfort aan boord.

De luxe zetels bieden naast uitstraling wel weer veel comfort en ook de ruimte op de achterbank is een middenklasse stationwagen waardig. Een gebrek aan ruimte valt de Talisman Estate dus niet te verwijten.

Een onderdeel waar de Talisman wel weer punten laat liggen, is de multimedia aan boord. Het scherm ziet er fraai uit en heeft veel weg van een tablet. De mogelijkheden zijn er ook voldoende, want je kunt zelfs apps installeren, waaronder de Franse equivalent van Flitsmeister. Maar in bediening blinkt het systeem niet uit en ook het aansluiten van een iPod of usb-apparaat gaat niet zonder slag of stoot. Elke keer wanneer je start en weggrijdt, moet je de hele bedieningsjungle weer door om het apparaat opnieuw te koppelen.





## Zoals het hoort

Het interieur heeft dus met wat pijnpunten te kampen, waarvan de meesten met een update van de software en een grondigere inspectie voorafgaand aan de aflevering voorkomen zouden kunnen worden. En als die minpunten eenmaal weg zijn, zou je de Talisman ook veel hoger inschatten. Want met het rijcomfort is verder niets mis. Zet de rij-instellingen (waaronder de demping) in comfort en de auto komt volledig tot zijn recht. De 160 pk sterke diesel hoeft helemaal geen moeite te doen om de 1.500 kilo zware station met het verkeer mee te doen bewegen. Het is bovendien een auto die halfgas het meest lekker rijdt en totaal niet uitnodigt om eens flink te gaan trappen. Daarom komt de vierwielbesturing bij dit model ook veel minder tot zijn recht dan bij de Megane GT. De Talisman wil gewoon door de bochten zoeven en dat hoeft niet abnormaal hard. Het 4CONTROL komt bij de Estate dan ook veel onnatuurlijker over dan bij zijn sportieve broertje, hoewel straatje keren wel erg eenvoudig is en het bijbehorende Electronic Damper Control zorgt voor een comfortabele maar zekere wegligging, zonder dat de Talisman gaat deinen.

Alles in het rijgedrag ademt comfort en de gemakkelijker waarmee alles gaat, is bewonderenswaardig. Qua rijgedrag scoort de auto dus weer punten. De EDC-transmissie komt ook goed tot zijn recht in combinatie met de fijne dieselmotor. Want de auto hoeft niet onnodig in de toeren gejaagd te worden en dat voorkomt de versnellingsbak met dubbele koppeling dan ook. Naadloos klimt de bak door de verzetten. Alleen bij stevig accelereren merk je duidelijk iets van het overschakelen.



## Het ontbreekt je aan niets

Volgens Renault mag het de Talisman-rijder aan niets ontbreken. Zo is er een hele batterij aan luxe-opties aanwezig. Massagestoelen, adaptieve cruise control (helaas pas vanaf 50 km/h) en stuurwielverwarming zijn dan ook helemaal niet misplaatst in de Talisman Estate. Dit heeft natuurlijk wel zijn prijskaartje, want de met opties afgeladen testauto kost een lieve 48.445 euro. Dan heb je dus wel alle opties, met uitzondering van een panoramadak. Instappen in de Talisman Estate kan vanaf 33.070 euro. Daarmee zet Renault de Talisman Estate wat hoger op de ladder in het segment.





## Geluksbrenger?

Renault wil met de Talisman de Franse weelde weer tot leven roepen en beschikbaar maken voor een groot publiek. Ten opzichte van de voorgaande Laguna is dat overduidelijk gelukt, waarbij aan luxe en uitstraling is ingeboekt.

Helaas zitten er wat haken en ogen aan deze weelde, wat zeker in het interieur soms pijnlijk duidelijk wordt. En dat is jammer, want als je deze nadelen wegdenkt, blijft er een zeer comfortabele reisgenoot over. De motorisering en transmissie geven de Talisman precies het karakter dat bij de Fransoos hoort en het rijgedrag wordt bij geen enkele concurrent comfortabeler. Bovendien durf je met de aanschaf van een Talisman jezelf uit te spreken en eens niet met de massa mee te gaan. Of dat voldoende is om de oude tijden voor Renault te doen herleven, moet nog blijken. Maar we gunnen het ze wel. En als Renault van eigen kracht uit gaat, hebben ze geen geluksbrenger nodig.

### Plus

- + Het design alleen al doet de Laguna vergeten
- + Zeer comfortabele rij-eigenschappen
- + Behoorlijk ruim

### Min

- Kunststoffen interieur niet overal hoogwaardig
- Kraakjes en piepjes
- Bediening multimedia vraagt gewenning (en geduld)