



Renault Talisman Grandtour Energy dCi 130 Life

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Der Talisman tritt als direkter Nachfolger des Laguna als Hoffnungsträger in der hart umkämpften Mittelklasse an. Die 4,87 m lange Kombiversion wirkt durch bogenförmige LED-Tagfahrlichter und die weit nach innen gezogenen Rückleuchten äußerst selbstbewusst. Das moderne Design setzt sich im Innenraum fort. Hier dominiert bereits in der Basisausstattung ein 7-Zoll großer Zentralbildschirm die Mittelkonsole, man muss aber mit einem hohen Gewöhnungsaufwand und mäßiger Ergonomie leben. Dank des in allen Ausstattungen serienmäßigen R-Link 2 Multimediasystems ist es um die Konnektivität des Fahrzeugs gut bestellt – nur auf eine zeitgemäße Smartphone-Anbindung via Apple Car Play oder Android Auto verzichtet Renault nach wie vor. Tadellos sind die Transporteigenschaften des Kombis. Die Zuladung (629 kg) sowie die zulässige Anhängelast (1.850 kg) sind enorm und der Kofferraum überzeugt mit viel Stauraum (bis zu 1.495 l). Zusammen mit den guten Komforteigenschaften wäre der Grandtour also gut für lange Reisen gewappnet. Wäre da nicht der Motor: Der dCi 130 geht zwar kräftig genug zu Werke, störend ist aber die insbesondere bei niedrigen Drehzahlen unharmonische Leistungsentfaltung. Noch viel schlimmer ist jedoch der Schadstoffausstoß. Hier versagt der dCi 130, da der Stickoxidausstoß extrem ansteigt, sobald der Zulassungszyklus verlassen wird. Insgesamt ist der neue Talisman insbesondere als Grandtour ein durchaus gelungenes Fahrzeug, in Sachen Funktionalität muss man jedoch Abstriche hinnehmen. Der Dieselmotor ist aktuell keine Kaufempfehlung und verhagelt dem Kompaktmodell die Gesamtnote. Der Grundpreis liegt bei 30.650 Euro - angesichts der guten Serienausstattung ein fairer Preis. **Konkurrenten:** Hyundai i40, Kia Optima, Opel Insignia, Peugeot 508, Toyota Avensis.








- + großer und gut nutzbarer Kofferraum, helle LED-Scheinwerfer (optional), hohe Anhängelast, Navigationssystem und DAB Serie
- mangelhafte Abgasreinigung (NOx), schlechte Rundumsicht, Fondfenster ohne Einklemmschutz, viele Assistenzsysteme für Life-Ausstattung nicht erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,2
	Langstrecke	3,3
	Transport	2,1
	Fahrspaß	4,0
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest ★☆☆☆☆

2,7

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des französischen Mittelklasse-Kombis gibt insgesamt wenig Anlass zur Kritik. Die Karosserie ist weitgehend sauber gefertigt und bietet nur im Detail Raum für Verbesserungen. So wackeln die hinteren Seitenscheiben auffällig stark, wenn sie nur zum Teil geöffnet sind und auch die Passgenauigkeit der Karosserieanbauteile ist nicht durchgehend perfekt.

2,8

Alltagstauglichkeit

Der Talisman bietet bis zu fünf Personen Platz (Fondmitsitz nur als Notsitz nutzbar). Dank 52 l Tank lassen sich bis zu 960 km Reichweite realisieren. Die Außenmaße sind für ein Mittelklassefahrzeug recht üppig: 4,87 Meter lang und mit Spiegeln 2,08 Meter breit ist der Franzose. Die Stadttauglichkeit ist somit eingeschränkt.

⊕ Die Transporteigenschaften des Kombi sind tadellos. Die Zuladung beträgt stolze 629 kg, auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden und die zulässige Anhängelast liegt hoch. Bis zu 1.850 kg dürfen laut Hersteller zwar gezogen werden, es gilt aber einiges zu beachten: Renault bedient sich eines zulässigen, aber für den Fahrzeughalter schwierig zu

Im Innenraum findet man auf den ersten Blick ein wertiges Ambiente mit einem weitgehend angenehmen Materialmix vor. Aber auch hier offenbaren sich bei genauem Hinsehen leichtere Schwächen. Insbesondere die billig wirkende Mitteltunnelverkleidung mag nicht zu einem Fahrzeug in diesem Segment passen.

durchschauenden Tricks, um diese Anhängelast zu realisieren. Die 1.850 kg sind nur dann möglich, wenn die zulässige Gesamtmasse der Zugkombination nicht überschritten wird (in diesem Fall sind das 3.764 kg). Einfach ausgedrückt: Wer die volle Anhängelast nutzen möchte, muss Abstriche bei der Zuladung hinnehmen. Benötigt man die gesamte Zuladung, bleiben noch 1.600 kg Anhängelast übrig.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord. Wer sicher gehen möchte, im Falle einer Reifenpanne nicht liegenzubleiben, sollte auf jeden Fall das optionale Ersatzrad samt Wagenheber ordern.

3,7

Licht und Sicht

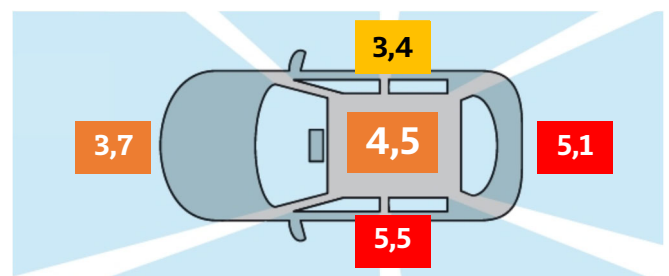
Die Rundumsicht des Talisman Grandtour kann nicht überzeugen. Sowohl der Blick nach schräg hinten als auch die Sicht direkt nach hinten werden stark eingeschränkt. Es stören die voluminösen C-Säulen sowie die nicht versenkbare Kopfstütze des Mittelsitzes, die sich direkt im Sichtfeld des Fahrers befindet.



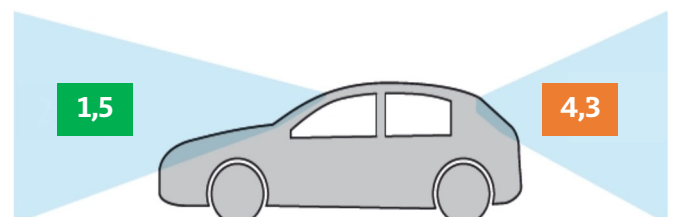
Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.

**Vorderes und hinteres Nahfeld**

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Um Rückwärtsrangieren zu erleichtern, bietet Renault in der niedrigen Ausstattung Life nur Einparksensoren an. Hinten sind sie Serie, vorn können sie optional geordert werden. Eine Rückfahrkamera und Einparkhilfe mit seitlicher Überwachung (360°) sowie einen Einparkassistenten gibt es nur für die höheren Ausstattungen.

⊕ Empfehlenswert sind die optionalen Voll-LED-Scheinwerfer, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Fernlichtassistent und Abbiegelicht gibt es ebenfalls optional.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg ist vorn wie hinten zufriedenstellend. Die Türen öffnen weit und geben einen großen Einstiegsbereich frei. Nicht ideal sind lediglich die verhältnismäßig niedrige Sitzanordnung sowie der recht breite Schweller.

⊕ Gut funktioniert das bei allen Varianten serienmäßige schlüssellose Zugangssystem. Der Schlüssel im Scheckkartenformat wirkt zwar sehr klobig und dadurch unhandlich, doch meistens kann dieser auch einfach in der Tasche bleiben. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei – fasst man den Türgriff an, entriegelt sich das Fahrzeug, entfernt man sich mit der Keycard wieder vom Fahrzeug, wird automatisch und ohne Zutun des Fahrers wieder verriegelt. Als Verriegelungs-

⊖ Schlecht ist die Blinkererkenbarkeit. Vorn wird der Blinker durch das sehr helle Tagfahrlicht überstrahlt, hinten durch das helle Bremslicht. Andere Verkehrsteilnehmer können im Extremfall den Blinker nicht eindeutig erkennen, was die Unfallgefahr erhöht. Die Blinker sind bei aktivierter Warnblinkanlage außer Funktion - so kann man beispielsweise bei einem Abschleppvorgang einen Richtungswechsel nicht anzeigen. Der Heckwischer reinigt die Heckscheibe nur in einem sehr kleinen Bereich.

bestätigung ertönt ein kurzer, unaufdringlicher Piepton. Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist noch nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Immerhin lässt sich das Keyless-System durch manuelles Verschließen via Fernbedienung deaktivieren.

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kombi überzeugt mit einem großzügig dimensionierten Kofferraum. Schon bis zur Gepäckraumabdeckung passen 450 l in das Fahrzeug.

Entfernt man diese, sind bis zum Dach 665 l Stauraum vorhanden - dann können bis zu 14 handelsübliche Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, steigt das Volumen auf 885 l (bis Fensterunterkante) bzw. auf 1.495 l, wenn man bis zum Dach belädt.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum des Grandtour ist dank niedriger Ladekante (nur 58 cm über der Fahrbahn) und einer großzügig dimensionierten Heckklappenöffnung einwandfrei zu beladen. Der Kofferraum ist quadratisch und somit auch für sperrige Gegenstände gut geeignet.

⊖ Die Heckklappe lässt sich zwar recht einfach anheben und schließen, unter der geöffneten Klappe finden aber nur knapp 1,8 m große Personen genügend Platz. Eine elektrische Heckklappenbetätigung gibt es für den



Der Kofferraum ist mit einem Ladevolumen von 450 l und dem gut nutzbaren Format ein Highlight des Talisman Grandtour.

Talisman erst in den höheren Ausstattungsvarianten. Die Funktion des zweigeteilten Kofferraumbodens ist nicht ganz logisch. Beide Teile sind nicht richtig fixiert, der hintere lässt sich aufklappen verhakht sich dann aber schnell und am Ende findet man darunter nicht einmal ein richtiges Fach. In der Summe also viel Aufwand für nichts.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich sowohl vom Innen- als auch direkt vom Kofferraum aus umklappen - einfacher geht nicht. Ablagen gibt es im Kofferraum reichlich. Unter dem Kofferraumboden gibt es kleinere Staufächer und man findet in den Seitenverkleidungen Ablagemöglichkeiten. Nur ein

Transportschienensystem wie es für viele andere Kombis in dieser Klasse angeboten wird, sucht man vergebens. Ein Kofferraumtrennnetz ist optional erhältlich - unbedingt mit bestellen, da so ein deutlich höherer Insassenschutz gewährleistet werden kann, wenn der Kofferraum voll beladen ist.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das neue Renault-Bedienkonzept erfordert insgesamt eine lange Eingewöhnung. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlende Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosender. Dies erschwert den täglichen Gebrauch ebenso wie die ungenügende Trennung einzelner Funktionsebenen. Es dauert lange, bis man sich an die teils komplizierte Menüstruktur gewöhnt hat. Auch dann bleiben viele Bedienschritte unnötig umständlich.

In der getesteten Basisausstattung Life findet man einen horizontal angeordneten sieben Zoll großen Touchscreen an Bord. In den höheren Ausstattungsvarianten ist ein großer vertikal angeordneter 8,7-Zoll-Touchscreen verbaut. Auch wenn die 8,7-Zoll-Variante ein größeres Bild liefert, was beispielsweise beim Betrachten der Navigationskarte vorteilhaft ist, ist man mit der 7-Zoll-Variante der Basisausstattung besser bedient. Die rund um den Bildschirm angeordneten Tasten sind besser erreichbar und sorgen für eine geringere Ablenkung während der Fahrt. Auch die Klimabedienung ist einfacher gestaltet, wenn der 7-Zoll-Bildschirm verbaut ist, da es dann für alle wichtigen Funktionen Tasten gibt und Einstellungen nicht im Bildschirmmenü vorgenommen werden müssen.

Serienmäßig gibt es ein gut ablesbares digitales Tachodisplay. Es können je nach gewähltem Fahrprofil unterschiedliche Designs dargestellt werden.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum kann bis auf Kleinigkeiten überzeugen. Das Bedienkonzept dagegen erfordert eine lange Eingewöhnungsphase und bleibt auch danach unnötig umständlich.

⊕ Man findet viele Komfortfunktionen zur Entlastung des Fahrers serienmäßig an Bord (z.B. Licht- und Regensensor, schlüsselloser Motorstart per Startknopf). Auch nachts findet man sich im Fahrzeug gut zurecht. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet, es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung samt Leseleuchten und die serienmäßige Ambientebeleuchtung mit einstellbaren Farben sorgt für eine angenehme Atmosphäre.

⊖ Die Innentürgriffe sind ungünstig angeordnet und bei ganz geöffneter Tür kaum noch erreichbar.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimediaangebot des Talisman kann selbst in der Basisausstattung überzeugen. Das Multimediasystem R-Link 2 ist in allen Varianten Serie. Dieses beinhaltet Digitalradio (DAB), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung und ein kräftiges Arkamys-Soundsystem mit acht Lautsprechern. Selbst ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformation ist Serie. Die Echtzeit-

Verkehrsinformation kostet wie auch die im R-Link enthaltenen Online-Dienste nach einer 12-monatigen Testphase je nach Vertragslaufzeit bis zu 69 Euro pro Jahr. Ein CD-Laufwerk kostet Aufpreis. Insgesamt vier USB-Anschlüsse stehen den Insassen zum Laden externer Geräte und zum Abspielen von Musik zur Verfügung. Eine 12 V-Steckdose gibt es auch im Fond und im Kofferraum.

⊖ Das umfangreiche BOSE-Surround Sound-System ist für die Basisausstattung nicht erhältlich. Eine Smartphone-Anbindung via Apple Car-Play oder Android-Auto ist bei Renault nicht möglich. Ein großer Nachteil

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf dem Fahrerplatz finden bei ganz zurückgeschobenen Sitz Personen bis zu einer Größe von 1,95 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit wäre noch ein Stück großzügiger bemessen (2,15 m). Dank guter

2,7 Raumangebot hinten

Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond mehr als ausreichend. Das subjektive Raumgefühl wird durch die schmale und hohe Fensterlinie etwas eingeschränkt.

⊕ Das Platzangebot ist auch im Fond großzügig bemessen. Während die Beinfreiheit riesig ist (knapp 2-Meter-Personen haben genügend Fußraum), ist die Kopffreiheit etwas eingeschränkter (Personen bis 1,90 m).

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist klassenüblich und bietet keine Besonderheiten. Das Angebot an Ablagen fällt zufriedenstellend aus. Vorn findet man Türfächer samt Flaschenhalter sowie gut nutzbare Becherhalter. Ein separates Ablagefach, z.B. fürs Smartphone, gibt es aber nicht. Im

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

Das Standardfahrwerk des Talisman Grandtour bietet einen passablen Federungskomfort und zeigt sowohl im Stadtverkehr als auch bei schnellerer Autobahnfahrt kaum Schwächen. In der Stadt federt der Kombi komfortabel an und bietet einen guten Langsamfahrkomfort. Selbst grobes Kopfsteinpflaster beeindruckt den Talisman nur wenig.

2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze lassen sich beide serienmäßig in der Höhe einstellen und haben eine einstellbare Lordosenstütze. Auf dem Fahrersitz ist diese sogar 4-fach elektrisch einstellbar und besitzt eine Massagefunktion. Auf den bequem gepolsterten Sitzen findet man schnell eine angenehme Sitzposition und ist auch auf langen Strecken bequem unterwegs. Störend ist lediglich, dass die Mittelarmlehne weder längs noch in der Höhe verstell

gegenüber vielen direkten Konkurrenten, die in puncto Smartphone-Anbindung schon deutlich fortschrittlicher sind. Auch einen WLAN-Hotspot gibt es bei Renault nicht.

Innenbreite findet man im Talisman ein angenehmes Raumgefühl vor, wenn auch die Seitenscheiben etwas schmal geraten sind.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Fond gibt es Lehnentaschen, Becherhalter in der Mittelarmlehne und kleine Türfächer. Das Handschuhfach ist zwar groß, aber weder klimatisiert noch abschließbar.

Auch auf der Landstraße und der Autobahn geht der Federungskomfort in Ordnung, es ist nur eine leichte Stuckerneigung vorhanden.

Gegen Aufpreis gibt es für die höheren Ausstattungen ein adaptives Fahrwerk. Angesichts des ausgewogenen Standardfahrwerks kann man darauf aber getrost verzichten.

werden kann.

Wählt man die höheren Ausstattungsvarianten, sind elektrisch einstellbare Sitze erhältlich, die je nach Ausstattung über eine Sitzneigungseinstellung und eine Memory-Funktion verfügen.

Im Fond findet man auf den äußeren Sitzplätzen eine passable Sitzposition, der Mittelsitz ist jedoch hart und allenfalls für Kurzstrecken zumutbar.

2,6 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum liegt auf noch niedrigem Niveau (66,7 dB(A) bei 130 km/h). Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche sind besonders ausgeprägt. Hier greift die gute Akustikdämmung des Renault. Spezielle Schalen in den Radhäusern mindern beispielsweise die

Fahrgeräusche, wenn man über Kies fährt. Der kleine Dieselmotor kann dagegen nicht ganz überzeugen. Vor allem im Leerlauf ist er recht deutlich präsent.

Wählt man die Topausstattung, findet man eine Akustikverglasung für die Seitenscheiben an Bord, dadurch sollte das Geräuschniveau nochmals sinken.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der Talisman ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich dabei in drei Stufen regulieren. Die Klimaautomatik beinhaltet auch einen Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung je nach Schadstoffgehalt in der Außenluft automatisch reguliert. Als besonderes Gimmick kann die gemessene Schadstoffkonzentration in der Luft über den Zeitverlauf im Zentralbildschirm aufgerufen

werden. Durch Aktivierung eines „Desodierungszyklus“ lässt sich die Innenraumluft durch Ionisierung reinigen. Für kalte Tage kann optional eine Sitzheizung vorn sowie eine Lenkradheizung geordert werden. Für die höheren Ausstattungen gibt es sogar eine Sitzlüftung.

Wer zum Wärmeschutz abgedunkelte Heckscheiben oder Rollos an den hinteren Seitenscheiben wünscht, muss ebenfalls auf die höheren Ausstattungen zurückgreifen.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen

Bei den Fahrleistungen stellt der Talisman Grandtour dCi 130 zwar zufrieden, wer aber öfter lange Autobahnetappen zu bewältigen hat, ist mit dem nächstgrößeren Diesel (dCi 160) deutlich besser bedient. Überholvorgänge lassen sich zufriedenstellend schnell absolvieren (7,0 s von 60 auf 100 km/h) und auch die Elastizität des Motors stellt zufrieden, solange man nicht unter ein kritisches Drehzahlniveau fällt.

⊖ Unterhalb von 1.500 1/min geht so gut wie nichts mehr voran - der Motor hat dann schlicht keine Kraft. Das ist insbesondere schon fast gefährlich, wenn man beispielsweise im zweiten Gang an eine Kreuzung heran rollt und dann noch schnell in den Verkehr einfädeln möchte. Hier spricht der Motor kaum noch auf den Gasbefehl an.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des kleinen Vierzylinders ist insgesamt zufriedenstellend. Leben muss man mit stets leichten Vibrationen an Lenkrad und Pedalen, die im Alltag aber wenig störend sind. Penetrantes Dröhnen unter Last verkneift sich der Diesel, selbst wenn man bei sehr niedrigen Drehzahlen die volle Leistung abrufft.

Die Leistungsentfaltung ist dagegen unharmonisch. Hier merkt man den Singleturbo und den geringen Hubraum. Bei niedrigen Drehzahlen reagiert der Motor äußerst schlapp, dann wird schlagartig Ladedruck aufgebaut, bevor er bei ca. 3.500 1/min zäh ausdreht.

2,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich insgesamt recht präzise und mit geringem Kraftaufwand schalten, nur bei schnellen Gangwechseln kann es auch mal deutlicher haken. Der Rückwärtsgang kann einfach und geräuscharm eingelegt werden.

Eine Ganganzeige unterstützt eine ökonomische Fahrweise. Das Anfahren an einer Steigung klappt dank

Berganfahrhilfe und einer automatischen leichten Drehzahlanhebung weitgehend problemlos. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

Die Gesamtübersetzung fällt nicht zu kurz aus. Bei 130 km/h dreht der Motor mit rund 2.400 1/min. Für den dCi 130 gibt es optional ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der Talisman Grandtour überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und hoher Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls. Auf der Autobahn lässt sich der Mittelklasse-Kombi auch bei hohen Geschwindigkeiten stets richtungsstabil bewegen.

Den ADAC Ausweichtest meistert der Renault zufriedenstellend. Das Fahrzeug untersteuert beim Ausweichen

zwar deutlich, bleibt aber immer beherrschbar. Auf kurvenreichen Landstraßen fährt sich das Fahrzeug behäbig und untersteuert schon bei recht niedrigen Kurvengeschwindigkeiten. Geht man schlagartig vom Gas, kann das Heck auch mal leicht auskeilen, wird dann aber rigoros durch das Stabilitätsprogramm eingefangen. Das alles ist wenig sportlich, aber stets sicher.

2,5 Lenkung

⊕ Die elektrisch unterstützte Lenkung im Talisman liefert insgesamt eine gute Vorstellung ab. Sowohl die Zielgenauigkeit als auch die Mittenzentrierung können überzeugen. Auch das Lenkgefühl geht in Ordnung, die Lenkung fühlt sich um die Nulllage aber etwas synthetisch an. Dank direkter Auslegung ist ein nur geringer

Kurbelaufwand notwendig. Je nach Wunsch lassen sich die Lenkkräfte entsprechend der Fahrsituation über den Fahrmodus-Schalter (Multi Sense) in drei Stufen einstellen.

Für den Talisman gibt es auch eine Allradlenkung. Diese ist aber nur für die höheren Ausstattungen erhältlich.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Talisman bereits nach 35,1 m - ein guter Wert. Die

Bremsanlage zeigt sich standfest und lässt sich einwandfrei dosieren.

3,2 SICHERHEIT

3,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In der Grundausstattung fällt das Angebot an Assistenzsystemen mager aus. Lediglich ein Spurverlassenswarner und eine Verkehrszeichenerkennung gibt es optional.

Für fast alle anderen aktiven Sicherheitssysteme muss man die höheren Ausstattungen wählen und auch dann kosten viele Aufpreis. Empfehlenswert ist vor allem das Safety Plus-Paket, das in der Ausstattung Intens gegen Aufpreis und in der Topausstattung Initiale Paris serienmäßig verbaut ist. Es beinhaltet einen vorausschauenden Notbremsassistenten samt Abstandwarner. Wählt man dann noch das Cruising-Paket, gibt es neben ACC auch ein Headup-Display.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest überzeugt der Talisman mit 86 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt erreicht das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2015). Die Sicherheitsausstattung entspricht dem Klassendurchschnitt. Sechs Airbags, Gurtstraffer und -kraftbegrenzer vorn und hinten auf den Außensitzen sowie höhenstellbare Frontgurte gehören zum Serienumfang. Anschnallerinnerer vorn und hinten zeigen an, wenn ein Insasse nicht angeschnallt ist.

Die Standard-Kopfstützen bieten vorn einen guten Schutz und reichen in der Höhe auch für sehr große Personen bis 1,95 m. Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond. Sie reichen nur für rund 1,70 m große Mitfahrer.
























⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine Halterung und sind im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar.

3,0 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erhält der Talisman gute 84 % der möglichen Punkte für die Kindersicherheit. Kindersitze im Fond sind dank der breiten Fondtüren einwandfrei erreichbar. Die Beifahrerairbags lassen sich zwar mittels Schalter im Armaturenbrett deaktivieren, laut Betriebsanleitung ist die Nutzbarkeit des Beifahrersitzes aber dennoch deutlich eingeschränkt. Es dürfen nur rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden, Kindersitze der Gruppe I bis III sind nicht erlaubt.

⊕ Einwandfrei geeignet sind dagegen die äußeren Rücksitze. Sie besitzen Isofix samt iSize-Freigabe und eignet sich uneingeschränkt zum Transport aller Kindersitzgruppen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsssystem	nicht erhältlich
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Selbst wenn man platzintensive Kindersitzvarianten (z.B. Babyschale mit Base) verwendet, ist genügend Platz vorhanden und die Vordersitze können noch fast komplett zurückgeschoben werden.

⊖ Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung nicht für alle Kindersitzklassen freigegeben, zudem ist die Gurtgeometrie sehr ungünstig. Der Transport von Kindersitzen auf dem Mittelsitz ist deshalb nicht zu empfehlen. Unverständlich ist, dass Renault an den hinteren elektrischen Fensterhebern immer noch keinen Fenstereinklemmschutz verbaut. Insbesondere bei einem Fahrzeug in dieser Klasse ist das nicht nachvollziehbar. Es wirken hohe Kräfte, die bei Unachtsamkeit nicht unerhebliche Verletzungen zur Folge haben können, wenn Kinder beim Schließen des Fensters in den Fensterspalt greifen.

3,6 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Talisman ist allenfalls zufriedenstellend. Beim ADAC Crashtest werden 68 Prozent der möglichen Punkte erreicht.

4,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der Talisman Grandtour dCi 130 kann mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 171 g/km ein allenfalls zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Im CO₂-Kapitel des EcoTest erreicht er nur 26 Punkte. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,4 l/100 km. Innerorts verbraucht der Kombi 5,2 l, außerorts sind es 4,8 l und auf der Autobahn 6,6 l pro 100 km.

5,5 Schadstoffe

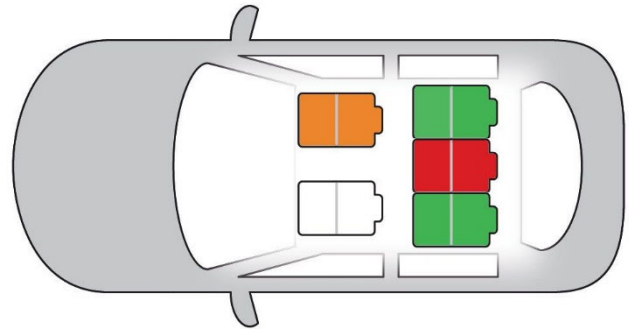
⊖ Im Schadstoffkapitel versagt der Talisman dCi 130 und erhält null Punkte. Renault nennt das Abgasnachbehandlungssystem für den Dieselmotor „NOX-Falle“. Dahinter verbirgt sich ein einfacher NOX-Speicherkat, der für die Einhaltung der Euro 6 Grenzwerte im Zulassungszyklus sorgt. Fährt man aber wie im EcoTest außerhalb des Zyklus, kann das System die schädlichen Stickoxide nicht mehr zurückhalten - die NOX-Werte steigen extrem an. Renault sollte dringend nachbessern, um das Stickoxidproblem in den Griff zu bekommen, da

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



⊖ Besondere Fußgängerschutzsysteme wie ein vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem sind für das Fahrzeug nicht erhältlich.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

für diese Fahrzeuge in Zukunft sogar ein Fahrverbot in Innenstädten drohen kann. Das EcoTest-Ergebnis fällt mit einer Gesamtpunktzahl von 26 und nur einem von fünf Sternen sehr schlecht aus.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

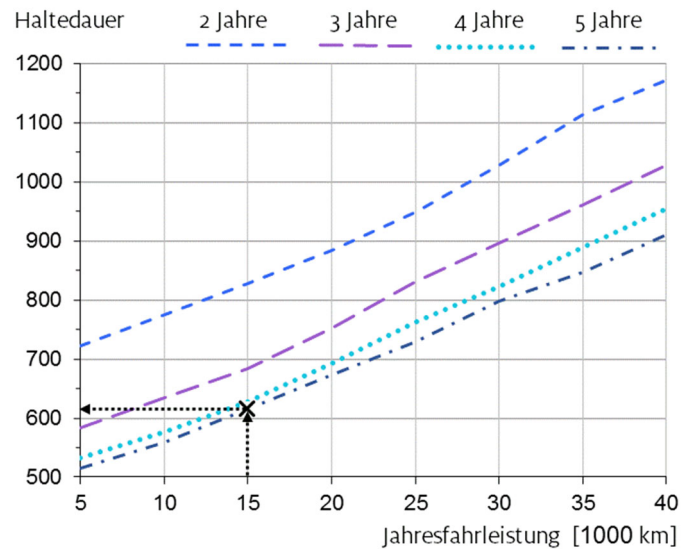
⊕ Der Talisman Grandtour dCi 130 überzeugt mit geringen monatlichen Gesamtkosten. Vor allem im Vergleich mit direkten Konkurrenten kann der Talisman punkten. Der Mittelklasse-Kombi ist ganz neu auf dem Markt erhältlich, entsprechend fällt auch der zu erwartende Wertverlust nicht zu hoch aus. Der Anschaffungspreis liegt in der Basisausstattung bei 30.650 Euro - die Serienausstattung geht dabei durchaus in Ordnung. Man sollte allerdings beachten, dass viele (Sicherheits-) Features den höheren Ausstattungen vorbehalten sind.

Renault bietet insgesamt fünf Jahre Garantie (zwei Jahre Neuwagengarantie, danach drei Jahre Anschlussgarantie). Die Anschlussgarantie ist begrenzt auf 100.000 km. Die Inspektionsintervalle fallen mit 24 Monaten oder 30.000 km lang aus. Der Motor ist mit einer wartungsarmen Steuerkette ausgestattet.

Die Kfz-Steuer fällt dieseltypisch mit 174 Euro nicht besonders niedrig aus und auch die Einstufung in der Vollkaskoversicherung liegt nicht besonders günstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 615 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TcE150	TcE200	dCi110	dCi130	dCi160
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.618	4/1.618	4/1.461	4/1.598	4/1.598
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	147 (200)	81 (110)	96 (130)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1.750	260/2.500	260/1.750	320/1.750	380/1.750
0-100 km/h [s]	9,9	7,9	12,2	10,8	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	209	231	185	200	213
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 S	6,0 S	3,7 D	4,0 D	4,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	132	135	98	106	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/20	18/25/18	17/25/24	17/25/24	17/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	108	114	148	174	202
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	647	725	599	615	693
Preis [Euro]	30.450	34.950	28.950	30.650	36.200

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor, Turboaufladung, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	96 kW / 130 PS (bei 4.000 1/min)
Maximales Drehmoment	320 Nm (bei 1.750 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe (optional Automatik)
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km	4,0 l
CO2-Ausstoß	106 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,3 / 2,33 m²
Klimaanlage Kältemittel	1234 YF
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Länge/Breite/Höhe	4.866/1.870/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.579 kg/573 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1.850 kg
Kofferraumvolumen	572 – 1.681 l
Stützlast/Dachlast	75 kg/80 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	52 l /-
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Douai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Elastizität 60 – 100 km/h (4./5./6.Gang)	9,4/15,4/24,5 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	245/45R18 100W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	12,4/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,2/4,8/6,6 l/100 km
CO2-Ausstoß EcoTest	142 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	965 km
Innengeräusch 130km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.535 kg/629 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450 l/885 l/1.495 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	78 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	133 Euro	Wertverlust	326 Euro
Monatliche Gesamtkosten	615 Euro		
Steuer pro Jahr	174 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/24		
Basispreis Renault Talisman GT dCi 130 Life	30.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ:23.05.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.140 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.929 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (nicht für Life)	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.100 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	1.100 Euro°/-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	550 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (nicht für Life)	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	350 Euro°/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/ 360° Kamera (nicht für Life)	-
Head-Up-Display (nicht für Life)	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	550 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (nicht für Life)	-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent (im Paket)	550 Euro°
Spurwechselassistent (nicht für Life)	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/220 Euro/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	350 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	350 Euro°/-
Lenkradheizung (im Paket)	350 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	-
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/ Panoramaglasdach	-/1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,2

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	2,9
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	3,2
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,3
Licht und Sicht	3,7	Schaltung/Getriebe	2,4
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,5
Innenraum	2,5	Sicherheit	3,2
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,9
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	4,5
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	2,5	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,1		

Stand: November 2016
Test: Dipl. Ing. (FH) Dino Silvestro