



Tritt ein, bring Glück herein

Autoflotte-Test | Die neue Renault-Mittelklasse heißt Talisman und soll für die Franzosen Segmentmarktanteile zurückerobern. Allein auf ihr Glück müssen sie sich dabei aber nicht verlassen.

— Die Ahnenreihe der Renault-Mittelklasse ist lang. Renault 12, 18 und 21 und zuletzt drei Generationen Laguna sollten Fans der französischen Mitte in ihren Bann ziehen, zuletzt mit mäßigem Erfolg. Nun bringt Renault seit Anfang des Jahres den Talisman gegen Passat und Co. in Stellung. Mit stattlichen 4,85 Metern Länge ist er am oberen Ende der Mittelklasse angesiedelt.

Karosserie | Entgegen jahrzehntelanger Renault-Tradition begnügt sich der Talisman mit vier Türen, die große Heckklappe entfällt. Zum Glück ebenfalls passé: das ausdruckslose Design des Laguna. Renault-Chefdesigner Laurens van den Acker stellte eine charaktervolle Limousine mit renaulttypischem Gesicht auf die Räder – mit so fließenden Linien, dass Renault selbst gleich von einer Coupé-Limousine spricht.

In der Tat zeigt die Talisman-Silhouette etwas Coupéhaftes – ohne das Raumangebot zu sehr einzuschränken. Vorn sitzt man sowieso fürstlich, aber auch auf der Rückbank bleibt unter dem abfallenden Dach genug Platz für Kopf und Knie. Mit 608 Litern im Standardformat zeigt sich auch der Gepäckraum fürstlich – beim Beladen wünscht man sich jedoch die große Klappe des Laguna zurück, der Kofferraumdeckel gibt einen relativ engen Ausschnitt frei. Für seine Größe und das coupéhafte Dach gibt sich der Talisman übrigens recht übersichtlich, dem dritten Seitenfenster sei Dank.

Interieur | Auch das Interieurdesign entspricht der aktuellen Markenlinie, herausragend dabei ist der vertikale Touchscreen in der Mittelkonsole. Er misst in der Basis Life sieben und ab der mittleren Ausstattungs-



Fotos: Christian Frederik Meren/Autoflotte

Prägnantes Design | Im Gegensatz zum Vorgänger Laguna ist der Talisman ein Gesicht in der Menge

linie Intens 8,7 Zoll und dient unter anderem der Steuerung des immer serienmäßigen Navigations- und Multimediasystems Renault R-Link 2. Dessen Bedienung erschwert zunächst allerdings die nicht immer logische Menüstruktur. Was die verwendeten Materialien angeht, zeigt sich der Talisman-Innenraum zwiesgespalten: Die Armaturentafel an sich präsentiert sich gut verarbeitet, auch an der Haptik gibt es hier nichts auszusetzen. Anders jedoch die Mittelkonsole, deren Kunststoffe sehr billig wirken. Keine Kritik gibt es dagegen an der Ablesbarkeit der – abhängig vom Fahrmodus individuell dargestellten – Instrumente, die immer ausgezeichnet ist. Typisch Renault: Der am Multifunktionslenkrad angebrachte zusätzliche Bediensatellit für die Audio- und Telefonbedienung.

Antrieb | 160 PS leistet der im Testwagen verbaute Spitzdiesel des Talisman, aber manchmal wünscht man sich ein paar Pferde mehr. Weniger, weil man mehr Tempo erreichen möchte, sondern eher für das kleine Plus an Elastizität. Positiv: Das für diesen Motor serienmäßige Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe EDC harmoniert mit dem 1,6-Liter-Diesel deutlich besser als mit dem 1,5-Liter-Selbstzünder mit 110 PS, den wir in Mégane und Kadjar gefahren sind. Während das EDC dort teilweise sehr spät hochschaltete, fand es im Talisman meist den richtigen Zeitpunkt. Und auch der Verbrauch von 7,3 Litern ist für ein zügig gefahrenes und ohne Zusatzausstattung mindestens 1,6 Tonnen schweres Auto o.k. Der im allrad gelenkten Testwagen nur 47 Liter große Tank schränkte die Reichweite jedoch deutlich ein.



Zwiespalt | Modern gestalteter Innenraum, teilweise aber billige Materialien



Enger Zugang | Den Vorteil des großen Kofferraums mindert der kleine Heckdeckel

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Großzügiges Raumangebot vorn und hinten ▶ Sitze mit gutem Langstreckenkomfort ▶ Für die Fahrzeuggröße agil und wendig (Allradlenkung) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sehr weich abgestimmtes Fahrwerk ▶ Kleiner Kofferraumzugang ▶ Innenraummaterialien teilweise recht billig (Mittelkonsole)

Restwerte | DAT-Prognose

Renault Talisman Energy dCi 160 EDC Intens

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 47,2 %
25.000 km/Jahr: 43,5 %
40.000 km/Jahr: 37,5 %**Daten und Preise | Renault Talisman Energy dCi 160 EDC Intens****Grundpreis Testwagen** 25.580 Euro
R4/1.598 cm³ | 118 kW/160 PS | 380 Nm/1.750 U/min
6-G.-DKG | 9,4 s | 215 km/h | 4,5 D | 118 g/km4.849 x 1.868 x 1.463 mm | 608 – 1.022 Liter
Wartung: 1 Jahr/30.000 km
Effizienzklasse: A
Haftpflcht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 24 | 26
Garantie: 5 Jahre/100.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Fahrpraxis | Der Talisman verleugnet seine französischen Wurzeln nicht, er ist ein ausgesprochen komfortabel – und vor allem auf langen Bodenwellen fast schon zu weich – gefedertes Auto. Daran ändern auch die verschiedenen Fahrmodi Sport, Eco, Comfort oder Neutral nichts. Wobei die Neutral-Stellung die alltagstauglichste war. Nicht zu weich sind dagegen die Sitze, auch nach langen Strecken entsteht man dem Talisman rückenschmerzfrei.

Wie erwähnt fuhr unser Test-Talisman mit der Allradlenkung 4Control vor. Sie soll vor

allem in der Stadt für mehr Agilität und Wendigkeit sorgen – und genau dort spielt sie ihre Vorteile auch aus. Wer enge Stadtkurven umfährt oder im engen Winkel abbiegt, spürt genau: Jetzt geht das Heck mit.

Die sonstigen Eindrücke? Der bis Tempo 140 aktive adaptive Tempomat arbeitet zuverlässig und geschmeidig und die 1,87 Meter Breite ohne Außenspiegel spürt man im Alltag kaum. Störend sind jedoch die ab Autobahntempo flatternde Motorhaube sowie die vom Lichtsensor nicht getrennt geregelte Dimmung des Touchscreens: Schaltet sich

das Fahrlicht tagsüber ein, dimmt automatisch der Bildschirm herunter, was bei Tageslicht praktisch zum optischen Totalausfall führt. Besser wäre eine separate Regelung.

Preise und Ausstattung | Ab 29.580 Euro gibt es den Talisman Energy dCi 160 EDC in der mittleren – und für diesen Motor serienmäßigen – Ausstattung Intens. Zusätzlich zur Basis Life (immer mit Zweizonen-Klimaautomatik, 17-Zoll-Leichtmetallräder, Einparkhilfe hinten und Navigations-/Multimediasystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen) gibt es dann auch 8,7-Zoll-Touchscreen, Sitzheizung vorn, 18-Zoll-Leichtmetallräder, Einparkhilfe vorn, Fernlicht-, Spurhalte- und Verkehrszeichenassistent sowie Voll-LED-Scheinwerfer. Wer mit 130 PS leben kann, nimmt also den Talisman Energy dCi 130 EDC Life ab 26.261 Euro mit Komfort- (unter anderem Einparkhilfe vorn und hinten und Sitzheizung vorn für 351 Euro) und Visio-Plus-Paket für 462 Euro mit Fernlicht-, Spurhalte- und Verkehrszeichenassistent. Außerdem eine Empfehlung: den Kombi Grandtour gibt es für nur 840 Euro Mehrpreis. *| cfm*

Auffälliger Sparfuchs

Autoflotte-Test | Der Prius ist nichts für Undercover-Agenten, wo man hinkommt, fällt man auf. Gleichzeitig überzeugt er durch innere Werte, und auch sein Hybrid-Antrieb hält, was er verspricht.



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

Keine Langeweile | Die Linienführung des neuen Toyota Prius ist sicherlich nicht jedermanns Geschmack, dafür aber auf jeden Fall unverwechselbar

— Er ist der Hybrid-Pionier schlechthin – klar, gemeint ist der Toyota Prius. Bereits 1997 fuhr der Öko-Toyota vor, seit Anfang des Jahres steht die vierte Generation beim Händler. Am Konzept mit Fließheck und fünf Türen hat sich

nichts geändert – gleichwohl steht der Prius nun auf der Plattform Toyota New Generation Architecture, was sich unter anderem in mehr Effizienz und Dynamik auswirken soll. Wir testeten den Prius in seiner Basisvariante.

Karosserie | Der Prius fällt auf. Die Tropfenform seiner Karosserie ist der für ein Hybridauto obligatorischen Optimierung der Kraftstoffeffizienz geschuldet, und Details wie das Scheinwerfer- und Leuchtendesign sorgen für Charakter. Kurz gesagt: Langeweile sieht anders aus. Während das Design natürlich reine Geschmackssache ist, beeinflusst die Karosserieform das Wohlbefinden der Passagiere dagegen durchaus. Während sich Fahrer und Beifahrer nicht über zu wenig Platz beklagen können, sieht das auf der Rückbank schon anders aus. Vor allem die Kopffreiheit hinten leidet unter der abfallenden Dachlinie, sie beeinträchtigt auch den Zustieg durch die Fondtüren. Für den Fahrer bedeutet das – keine Überraschung – eine nicht ganz optimale Rundumsicht, zumal auch die C-Säulen relativ breit ausfallen. Und die Querklappe in der Heckklappe beeinträchtigt die Sicht nach hinten. Gut, dass der Prius serienmäßig mit Rückfahrkamera vorfährt. Durch die große Heckklappe gut zugänglich ist dagegen der Kofferraum, der mit 501 Litern bereits im Normalzustand einiges ▶



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

Gegensatz | Das Prius-Cockpit gibt sich futuristisch, lässt sich aber einfach und ergonomisch bedienen

Knauserer | Wenig Verbrauch und trotzdem keine lahme Ente. Manchmal nervt das stufenlose Getriebe jedoch mit seinem Gummibandeffekt



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

wegsteckt. Ganz stufenlos hievt man sein Gepäck jedoch nicht in den Laderaum, die Ladekante schließt innen nicht mit dem Ladeboden ab.

Interieur | Das ungewöhnliche Design setzt sich auch im Innenraum fort. Das Cockpit spannt sich bogenförmig von Tür zu Tür, und alle wesentlichen Anzeigen inklusive des Digitaltachos sitzen in der Mitte. Auffällig ist der wie ein Joystick aus der Mittelkonsole ragende Automatik-Wählhebel. Apropos Mittelkonsole: Mit ihrer weißen Farbgestaltung erinnerte sie uns – nun ja – doch etwas an eine Badewanne im Miniaturformat. Die Materialverarbeitung ist über jede Kritik erhaben, und was Haptik und Optik der verwendeten Materialien angeht, hat sich Toyota in den letzten Jahren deutlich nach vorn entwickelt. Bis auf den weißen Kunststoff der Mittelkonsole wirkt hier nichts mehr billig.

Antrieb | Kommen wir zum Herzstück des Prius, seinem Hybridantrieb. Drei Fahrmodi – Normal, Eco und Power – bietet er. Wir nutzten überwiegend Normal und Eco – Normal auf Langstreckenfahrten, Eco im Stau und Stadtverkehr. Der Power-Modus wirkte dagegen auch auf der Autobahn einen Tick unharmonischer. Im Stop-and-go-Verkehr ließen sich kürzere Distanzen im EV-Modus, aber auch rein elektrisch zurücklegen. Wann der Prius auf den Benziner verzichtet oder die Batterie lädt, darüber informiert die

Energieflussanzeige im Kombiinstrument. Generell findet der Wechsel zwischen Verbrenner und E-Motor für den Fahrer kaum merklich statt. Tritt man voll aufs Gas, macht sich der Benziner aber besonders bemerkbar – das stufenlose Planetengetriebe lässt ihn vor allem an Autobahn-Steigungen aufheulen, ohne die Drehzahl merklich in Beschleunigung umzusetzen. Aber auch in normalen Fahrsituationen stellt sich dann und wann – wenn auch weniger oft als befürchtet – der berühmte Gummiband-Effekt ein. Wer die Fahrstufe B wählt, aktiviert übrigens die Motorbremse. Im Schnitt flossen 5,7 Liter Benzin durch die Kolben unseres Testwagens. Das liegt zwar deutlich vom Prospektwert entfernt, ist für einen vor allem auf der Autobahn gefahrenen Benziner aber wenig.

Fahrpraxis | Wer losfahren möchte, muss zunächst in alter Mercedes-Manier die Parkbremse per Fußpedal lösen. Die bequemen Sitze sind komfortabel-straft gepolstert und lassen den Fahrer auch nach langen Strecken entspannt aus dem Auto steigen. Große Fahrer wünschen sich jedoch einen erweiterten Lenkrad-Verstellbereich – auch in der höchsten Position ist das Lenkrad noch vergleichsweise niedrig. Das Fahrwerk zeigt sich nur in schnell gefahrenen engen Kurven etwas schwammig und federt sonst straff, aber nicht zu hart ab. Die Lenkung könnte einen Tick direkter agieren, ist im Alltag aber ebenfalls völlig unproblematisch.

Trotz des individuellen Innenraumdesigns lässt sich der Prius ohne Probleme bedienen. Die Digitalanzeigen lassen sich gut ablesen, auch die Ergonomie – einschließlich der Bedienung des Infotainment-systems – passt. Unzuverlässig arbeitete dagegen die Verkehrszeichenerkennung unseres Prius: Sie zeigte sehr oft falsche Tempolimits an oder mahnte zum Bremsen, obwohl auf der Autobahn freie Fahrt herrschte.

Preise und Ausstattung | Wir testeten den Toyota Prius in Basisausstattung (ab 23.655 Euro). Dann fahren serienmäßig bereits Kollisionswarner, aktiver Spurhalteassistent, Fernlichtassistent und Verkehrszeichenerkennung mit, aber auch Gimmicks wie der adaptive Tempomat, LED-Scheinwerfer, Multimediasystem mit Rückfahrkamera, 15-Zoll-Leichtmetallfelgen oder Zweizonen-Klimautomatik. Unser Testwagen verfügte zudem auch über das Navigationssystem Toyota Touch&Go für 664 Euro. Einparkhilfen vorn (319 Euro) und hinten (269 Euro) gibt es optional. Die Sitzheizung vorn schlägt mit 420 Euro zu Buche. Höhere Ausstattungslinien sind Comfort (plus 1.471 Euro unter anderem zusätzlich mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern, Lederlenkrad, Sitzheizung vorn, Totwinkel- und Rückfahrassistent und automatisch abblendendem Innenspiegel) und Executive (plus 1.891 Euro zu Comfort zusätzlich mit Einparkassistent, Navigationssystem, JBL-Soundsystem und Regensensor). | cfm

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Niedriger Verbrauch ▶ Gute Ergonomie trotz spacigem Interieur ▶ Insgesamt durchaus dynamischer Antrieb 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schlechte Übersicht vorn wie hinten ▶ Gummibandeffekt bei Autobahn-Bergauf-fahrten ▶ Zu kleiner Lenkrad-verstellbereich

Restwerte | DAT-Prognose

Toyota Prius
 Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 49,8 %
 25.000 km/Jahr: 43,8 %
 40.000 km/Jahr: 35,5 %



Daten und Preise | Toyota Prius

Grundpreis Testwagen **23.655 Euro**
 R4/1.798 cm³ + Permanent-Synchron-E-Motor
 90 kW/122 PS | 142 Nm/3.600 U/min | Stufenlos
 10,6 s | 180 km/h | 3,0 S | 70 g/km

4.540 x 1.760 x 1.470 mm | 501 – 1.633 Liter
 Wartung: 1 Jahr/15.000 km
 Effizienzklasse: A+
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 19 | 23 | 24
 Garantie: 3 Jahre/100.000 km (Hybridkomp.: 5 Jahre)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer