



Harold Rolloos
24 september 2008

© Rijtesten.nl

Franse nakomeling

Renault was in 1984 in Europa pionier met de Espace in het nieuwe segment van de MPV's. Met de Koleos treedt het Franse merk als een van de laatste toe tot de populaire markt van de SUV's. Hij deelt zijn basis met de Samsung QM5, die sinds kort te koop is in zijn thuisland Korea. Hebben de Fransen een hoop geleerd van de concurrentie?



Stoer en toch vriendelijk

Het is erg simpel om de Koleos als een Scenic op hoge poten te omschrijven, zoals Renaults jongste telg weleens genoemd wordt. Maar dat is erg kort door de bocht. De auto heeft een typische "Renault-neus", grote koplampen en het logo van het merk zo dominant in het midden. Onze testwagen is voorzien van een stoere zwarte kleur en grote velgen met daarachter goed zichtbare remklauwen, die hem een robuust karakter geven. Dat wordt nog eens extra benadrukt door de getinte achterrauiten van de Fransoos, waar de lichte handgrepen en dakrailing zorgen voor wat variatie in kleur.

De schuin aflopende C-stijl zorgt voor de nodige rondingen in de Koleos, je kunt zien dat de achterzijde niet recht met een lijnaal is getrokken. En juist die eivormige rondingen maken hem toch ook weer vriendelijk. Aan de achterzijde loopt de ruit aan beide kanten naar beneden tot het logo van Renault. Onder het logo staat " " zoals bij

Renault Koleos 2.0 dCi Privilege 4x4

Iedere Renault is het type auto waarmee we te maken hebben aangegeven. In dit geval dus Koleos.

De achterlichten hebben wat rondingen en daaronder valt op dat je niet met zomaar een klep te maken hebt. Zo kan de achterrait afzonderlijk geopend worden voor het kleine laadwerk zoals boodschappen of andere lichte voorwerpen. Is de bagage zwaar en wil je de laaddrempel verlagen? Dan kun je ook het deel van de kentekenplaat en daaronder openen. Dat deel klapt naar buiten open en kan makkelijk tachtig kilo aan gewicht houden.



Fris

In de Koleos zorgt het lichte interieur voor een groot verschil in vergelijking met de donkere buitenkant. Het oogt chique in combinatie met het witte leer is standaard op

deze duurste Privilege-uitvoering " en geeft een frisse indruk, maar is tegelijkertijd erg besmettelijk. Dat lichte interieur wordt nog eens versterkt door het aanwezige (optionele) panoramadak. Al die opties drijven de prijs op naar 40.000 euro, maar voor dat bedrag heb je dan wel meest complete Koleos voor de deur staan. Het middenconsole kennen we uit de Laguna III, evenals het bedieningspaneel voor het navigatiesysteem, dat tussen beide voorstoelen in zit. Jammer genoeg wordt het omlijst door hard plastic, wat we weer kennen uit veel Koreaanse auto's. Daar had Renault zeker meer uit kunnen halen.

Voor de rest ziet het er pico bello uit in de Koleos. De klokken zijn goed afleesbaar, evenals het geïntegreerde scherm boven het middenconsole. Dat navigatiesysteem laat zich trouwens makkelijk bedienen door de joystick en bijbehorende knoppen, al vinden wij touchscreen toch prettiger en vooral sneller werken. De Bose audioinstallatie is uiteraard als optie verkrijgbaar, maar zorgt wel voor een geweldig geluid. Absoluut het overwegen waard voor iedere muzikfreak.

De stoelen voorin zijn wat kort en bieden weinig zijdelingse steun. Wat betreft ruimte is er weinig reden tot klagen. Er is voldoende hoofd- en beenruimte en de stoelen en het stuur zijn goed instelbaar. Dit in tegenstelling tot de achterpassagiers. De beenruimte daar houdt echt niet over. Doordat Renault uitklaptafeltjes achterop de voorstoelen heeft gemonteerd, stoot je al snel met je knieën daar tegenaan, wat tijdens een lange rit geen pretje is. De bedoeling was goed, maar de uitvoering valt dus slecht uit.

Dan de bagageruimte. We schreven al eerder dat je de toegang kunt vergemakkelijken door de klep onder de achterraut te laten zakken. Met de achterbank omhoog slikt de Koleos vierhonderd liter aan bagage. Laat je de achterbank zakken, dan kan er net geen 1.400 liter mee.



Kekke krachtbron

Wij rijden de 2.0 dCi met 175 pk en een koppel van 360 Nm. Bovendien is deze auto voorzien van vierwielaandrijving, wat alleen op de duurdere uitvoeringen van de Koleos standaard is. Vanwege het ontbreken van een lage gearing is het geen monster in het terrein. Maar zeg nou zelf, wie gaat er met een Koleos het ruige terrein in? Het starten van de motor is een kwestie van je voet op het rempedaal en je vinger op de startknop. De elektronische handrem schakelt automatisch uit als je wegrijdt, erg handig.

De krachtbron is heerlijk. Hij is snel en trekt lekker door. Ook bij een lager toerental pakt hij goed op en blijft er door het hoge koppel voldoende vermogen over om snel te accelereren. Helaas is de 2.0 dCi rumoeriger dan diezelfde diesel in de Laguna. Waarom Renault ervoor blijft kiezen om de cruise control via een apart schakelaartje te activeren blijft voor ons een raadsel. Als dat schakelaartje eenmaal is omgezet, blijkt

het bedienen van de snelheidsregelaar een fluitje van een cent.

Bij een rustige rijstijl schakelt de bak nog wel aardig, maar snel doorschakelen raden we af, dat gaat namelijk vrij gevoelloos. Volgens de fabrieksopgave verbruikt deze 175 pk krachtbron 7,9 liter op honderd kilometer. Het testverbruik kwam uit op 8,5 liter op honderd kilometer, best redelijk voor een auto met dit vermogen en een gewicht van iets meer dan 1.600 kilo. De meesturende bi-xenon verlichting ervaren we als erg prettig. De lampen geven een bak licht, zodat het eigenlijk niet nodig is om nog met grootlicht op te rijden. In de bochten gaat er een extra lamp aan, zodat je daar nog meer zicht hebt. Erg prettig!

Dan het weggedrag van de Koleos. De Fransoos stuurt behoorlijk licht, waardoor het gevoel ontbreekt. In de bochten helt de auto over en al snel wordt duidelijk dat Renault de Koleos niet gebouwd heeft om sportief mee te rijden. Er is gekozen voor comfort. De wagen zoekt over de weg en werkt het stuiteren over klinkers of een slecht geasfalteerd wegdek feilloos weg. Als we de vierwielaandrijving aanzetten, merken we dat de auto is stuk minder ondergestuurd is dan met alleen voorwielaandrijving. Opvallend is dat de Koleos een remweg van maar liefst 42 meter kent. Verder is het vreemd dat ESP niet standaard is op de Koleos " dat is pas vanaf de Dynamique Luxe het geval. " heeft de Fransman standaard zes airbags en ABS aan boord voor de nodige veiligheid.



Vraagtekens

Met de Koleos als SUV is Renault betrekkelijk laat in dit zwaarbevochten segment. Toch is het Franse merk er redelijk in geslaagd om een goede concurrent in de markt te zetten. Niet iedereen is te spreken over het uiterlijk, al vinden wij de auto in deze zwarte kleur en met grote velgen er best stoer uitzien. Binnenin is het goed toeven – ook qua afwerking – voor de bestuurder en voorpassagier, maar houdt het achterin niet over. Verder is de auto vooral gemaakt om comfortabel te rijden, al kun je uit de dieselmotor best wat pit halen. Het is een heerlijke krachtbron die op elk moment over voldoende vermogen beschikt. Maar of de Koleos goed genoeg is om de strijd met SUV's als de Kuga en Tiguan aan te gaan? Daar plaatsen wij vraagtekens bij...

Plus

- + Dieselmotor
- + Comfortabel
- + Afwerking op meeste punten

Min

- Ruimte achterin
- Bediening cruise control
- Lichte besturing