



## Renault Koleos (2007 - 2010)

### Green Laning

Autotest | "Green laning" is het maken van toertochten over onverharde wegen die zijn opengesteld voor het verkeer. Met goed zoeken zijn er nog steeds karresporen, verbindingswegen tussen boerderijen en modderpaden door het achterland te vinden die officieel voor iedereen toegankelijk zijn. Een mooie gelegenheid om Renault's nieuwe SUV te testen. Autozine ging "Green Laning" met de Renault Koleos.

Het begint allemaal in het hartje van de randstad. Daar is de Autozine-redactie gevestigd en daar wordt het verkeersbeeld bijna gedomineerd door SUV's. Het lijkt wel alsof iedereen zich aangetrokken voelt door zulke grote, stoere auto's en Renault pikt graag een graantje van dat succes mee.

Een van de redenen voor de aankoop van een terreinauto in de stad is het machtige gevoel dat zo'n voertuig biedt. Vanaf de hoge voorstoelen kijkt de Koleos-bestuurder rustig neer op het krioelende verkeer en dat maakt het rijden ontspannen. In tegenstelling tot veel andere compacte SUV's, weet de Koleos een onmiskenbaar gevoel van onoverwinnelijkheid te geven. Dat geeft tegelijkertijd het idee dat de Koleos behalve een stoere auto ook een heel veilige auto is. In het zwart ziet de Koleos er veruit het stoerst uit.



## Ruimte

De ruimte voorin is prima. Achterin biedt de Koleos helaas minder ruimte, ondanks de verstelbare rugleuningen. De beenruimte op de achterbank valt tegen voor een auto als deze. Zelfs menig doorsnee personenauto biedt meer ruimte achterin.

De veelzijdige bagageruimte maakt weer veel goed. Die wordt bereikt door een tweedelige achterklep. Deze is wat omslachtig in gebruik, maar leent zich in een meer avontuurlijke omgeving als praktisch tafeltje c.q. zitje. De kofferruimte is groot en regelmatig van vorm, zodat deze tot de uiterste hoeken effectief kan worden gebruikt. Letterlijk met een druk op de knop wordt de achterbank platgelegd en ontstaat een grote, perfect vlakke, laadvloer.

## Uitrusting

Het interieur van de testauto is uitgevoerd in smetteloos beige. Dat geeft een bijzonder chique uitstraling, maar suggereert ook dat deze SUV maar het beste in de stad kan blijven. Ieder vlekje is te zien op deze bekleding.



De Koleos is te voorzien van alle luxe die Renault in huis heeft, zoals een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, sleutelvrije toegang, xenon koplampen, een navigatiesysteem (met fraaie 3d weergave van complexe situaties) en een uitgebreid audiosysteem. Dit laatste wordt verzorgd door Bose en klinkt ronduit slecht. Het geluid wordt zwaar

vervormd en alles klinkt als beukende disco: zelfs een nieuwslezer buldert vanuit de subwoofer de auto in. Kortom: geen aanrader dat kostbare audiosysteem.

Daarnaast kent de Koleos een tweetal "onhebbelijkheden". De cruise-control wordt bediend met knoppen op het stuurwiel én een tuimelschakelaar onderin de middenconsole. Dit is niet alleen onhandig, maar vraagt ook een flinke zoektocht voor het eerste gebruik. Zoals bij (bijna) iedere Franse auto kent de schaalverdeling van de snelheidsmeter alleen "Franse" snelheden. De Nederlandse bestuurder moet turen en gokken waar de 80, 100 en 120 km/u precies liggen en dat komt de veiligheid niet ten goede.



## Rij eigenschappen

Renault is één van de laatste merken om een SUV te introduceren. Dat gaf de fabrikant alle gelegenheid om de kunst af te kijken. De eerste SUV's hadden door hun enorme gewicht en hoge zwaartepunt een bedenkelijk weggedrag. De Koleos behoort duidelijk tot de meest recente generatie, want de wegligging is voorbeeldig.

Bij snel bochtenwerk of in een plotselinge uitwijkmanoeuvre kan de auto door de hoge zitpositie hevig lijken te reageren, maar de wielen blijven stevig aan de grond. Bovendien is de Koleos wendbaar in de stad en eenvoudig te parkeren. Sterker nog: de Koleos is beduidend korter dan bijvoorbeeld een Renault Laguna.



## Snelweg

Het voelt tot nu toe alsof de Koleos een oplossing biedt voor een probleem waar niemand mee zit. De Koleos rijdt prima, maar All Mode 4x4i, "4wd lock", extra bodemvrijheid en een sterke dieselmotor zijn weinig zinvol in de stad.

Dat wordt anders op de snelweg. Opnieuw is de Koleos merkbaar een moderne SUV, want de prestaties en het comfort zijn van personenauto-niveau. De motor doet z'n werk in stilte en ook de geluiden van rijwind zijn gering.



De dieselmotor heeft met 175 pk / 360 Nm meer dan voldoende vermogen in huis. In de stad waren de prestaties al verdienstelijk. Op de buitenweg zijn de tussenacceleraties zelfs uitstekend. Met name tijdens een sprintje van 80 naar 120 km/u toont de "2.0 dCi" zich een ware krachtpatser. Toch blijft het verbruik beschaafd: tijdens de proefrit, waarbij de maximumsnelheid steeds keurig gerespecteerd werd, verbruikte de Koleos gemiddeld 6,4 liter diesel per 100 km.

## Green Laning

Na enkele uren rijden wordt het verkeer steeds rustiger en het landschap groener. De snelweg wordt verruild voor provinciale wegen en uiteindelijk zijn daar de beloofde onverharde wegen. Het vraagt enig zoekwerk, maar diverse modderpaden tussen weilanden behoren formeel tot de openbare weg; zij

het dat ze niet begaanbaar zijn met iedere auto. Ook paden in en om bossen hebben officiële straatnaambordjes en zijn bekend bij het navigatiesysteem. Hoogstens staat er een waarschuwing voor slecht wegdek (zeg maar: geen wegdek).



De Renault Koleos is leverbaar met tweewielaandrijving, maar kan ook worden voorzien van een klein arsenaal aan voorzieningen om het ruige terrein te overwinnen. Dat begint met automatisch inschakelende vierwiel aandrijving. Normaal gesproken heeft de Koleos voorwiel aandrijving, wanneer nodig springen de achterwielen bij.

Daarbuiten is een "lock"-functie beschikbaar om het motorvermogen altijd 50/50 over de voor- en achterwielen te verdelen. Zonder deze voorziening zou het motorvermogen gaan naar de wielen die het lichtst draaien. In het terrein zouden die wielen in de lucht kunnen hangen of vruchteloos door los zand draaien.

Mocht het nodig zijn, dan staat een afdaalhulp ("Hill Descent Control") paraat waarbij een elektronisch systeem helpt om gecontroleerd af te dalen van steile hellingen.

Maar voordat al die techniek zich kan bewijzen, wordt de Koleos geconfronteerd met heel andere problemen. De prima wegligging in de stad is deels te danken aan de geringe bodemvrijheid (188 mm voor de diesel, 206 mm voor benzinemotoren). Een blik onder de auto leert dat veel tere delen niet beschermd

zijn en dus kunnen beschadigen in diepe sporen. Daarbij wordt de Koleos standaard voorzien van snelwegbanden. Het profiel ervan vult zich gemakkelijk met zand en daar kan alle techniek weinig aan veranderen.



Tenslotte blijkt de dieselmotor bij toerentallen onder de 1.000 tpm vrij plotseling te haperen en/of af te slaan. Juist nu wordt bij voorkeur zo langzaam mogelijk gereden om het terrein te "lezen", maar de Koleos houdt er liever een flink gangetje in.

Rekening houdende met deze beperkingen weet de Koleos zich toch prima te redden. De automatische vierwielaandrijving grijpt effectief in wanneer nodig. Zolang de motor op toeren wordt gehouden, is deze zeer sterk. De Koleos schakelt prettig en remt goed op de motor.

En ... "green laning" is leuk! Een paar uurtjes rijden van de randstad blijkt Nederland nog idyllisch natuurschoon te bieden dat met menig andere auto niet is te vinden. Tijdens de tocht over sluiptweggetjes en haast vergeten paden is het echt genieten van de Koleos en de omgeving.



## Conclusie

"Green laning" is het rijden over onverharde wegen die zijn opengesteld voor het verkeer. De hectiek van de randstad is met enkele uren rijden in te ruilen voor de rust van het platteland. En de Renault Koleos voelt zich goed thuis in beide werelden.

Ondanks de snelwegbanden en matige bodemvrijheid weet de Koleos heel behoorlijk te presteren buiten de gebaande paden. De automatische vierwielaandrijving werkt goed. De dieselmotor is sterk en toch redelijk zuinig. Op de openbare weg behoort de Koleos duidelijk tot de laatste generatie SUV's, want de rijeigenschappen zijn prima, terwijl het machtige gevoel van een echte terreinauto altijd blijft. ■



## Specificaties

### Renault Koleos (2007 - 2010) 2.0 dCi Privilege

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	452 x 186 x 171 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	1.630 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	401/1380 l
Bandenmaat	225/60R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	175 pk @ 3750 tpm
Koppel	360 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,9 sec.
Topsnelheid	191 km/u
Verbruik gemiddeld	8,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	191 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 40.000,-
Prijs instapmodel	€ 29.000,-