

Pomembno je SODELOVATI

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič, Vinko Kernc

V olimpijskem letu in ob koncu olimpijskih iger je to geslo posebej aktualno.

V avtomobilizmu je, pravzaprav, aktualno ves čas. V tem tisočletju zagotovo.

► Takšnega avtomobila Renault še ni imel; bil je nekoč Scénic RX4 in po svoji filozofiji je to njegov naslednik, a le po tem. Če boste zagledali avtomobil z Méganovim nosom in s Qashqaevo podobo, je to skoraj zagotovo Koleos.

Koleos je, gledano suhoparno, le še eden izmed vse bolj priljubljenih mehkih terencev spodnjega srednjega razreda, a je veliko več kot le to. Če pogledamo le tehnično: razvili so ga Japonci, izdelujejo (in podobnega pod svojo blagovno znamko prodajajo) pa ga Korejci. Renault ni le čakal, kaj bo nastalo; dodal je svoj delež – od motorja do drobnih rešitev in tehničnega znanja. Ter zahtev. Zato bi bilo trditi, da je to Renault le zaradi značke na nosu, nepošteno. Navsezadnje so Japonci, ki so ga razvili, iz Nissana, in Nissan je del koncerna Renault Nissan. Izdelujejo ga Korejci, ki so iz Samsunga, in Samsung je del koncerna Renault Nissan. Trda roka po imenu Carlos Ghosn pa tudi ne gleda na projekte tega koncerna med kratkimi odmori.

Ena lepših stvari, ki nezmotljivo spomni na Renault, je vstopanje v Koleosa in zagon njegovega motorja – ključ v obliki kartice ima voznik lahko nekje pri sebi. Tega tekmeci podobnega cenovnega razreda še vedno ne ponujajo, je pa brez dvoma to v tem trenutku najuporabnejša rešitev. Pri tem je škoda, da Koleos nima še ene dobre Renaultove rešitve – vratc brez pokrova za dolivanje goriva.

Razlog za to, da so Renaulti (in Koleos z njimi) prijazni, je še v eni stvari, ki se bere kot malenkost: v količini, obliki in prostornini notranjih predalov. Poleg vseh drugih je denimo med sedežema globok predal (pod komolčno oporo), ki je osvetljen, ima 12-voltno vtičnico in je hladen, čeprav nima reže za hlajenje. Celoten predal se pusti tudi izvleči, nakar ga lahko uporabite tudi kot košarico. Prav trendni z njo ne boste, morda pa pride prav. Ta predal (oziroma

| Renault Koleos 4x4 2.0 dCi (127 kW) FAP Dynamique

“Če boste zagledali avtomobil z Méganovim nosom in s Qashqaevo podobo, je to skoraj zagotovo Koleos.”





“Trda roka po imenu Carlos Ghosn ne gleda na projekte tega koncerna med kratkimi odmori.”



košarica) pa bi lahko bil še globlji, a ni, zato ker je pod njim še en predal (precej dolg in dokaj globok), namenjen potnikom na zadnji klopi. Zato je Koleos eden redkih avtomobilov, kjer imajo potniki na zadnji klopi (večinoma naj bi to bili otroci, ki imajo vedno kaj pri roki) na voljo spodoben prostor za drobnarije.

Če je na prednjih sedežih prostora približno toliko, kot smo vajeni pri osebnem Méganu, ga je na zadnji klopi veliko več, predvsem za kolena. Širina je seveda pogojena s širino tega avtomobilskega razreda, je pa zato zaradi le rahlo padajoče strehe tudi prostora za glave dovolj. S tem je neposredno povezana aerodinamika, ki jo zaznamo prek posrednega kazalnika: med vožnjo v dežju je zadnja šipa skoraj suha, kar nakazuje na lep tok zraka prek karoserije.

Bivanje znotraj Koleosa je prijetno, začeniši z voznikom. Volanski obroč se zdi nekoliko preveč položno postavljen, kar je

tipična Renaultova rešitev. A je pogled na merilnike dober in neoviran, vsa ergonomija pa je zadovoljivo dobra. Nekaj stikal je tudi tu skritih na armaturno ploščo levo spodaj (tudi za izključitev in vključitev stabilizacijskega ESP), večina drugega pa zasluži pohvalo: zavolanske komade avdiosistema (Renaultova klasika), štiri velike tipke na volanskem obroču za tempomat in večina preostalih gumbov na osrednjem delu armaturne plošče na višini, ki jo osvaja na prestavni ročici počivajoča desna roka voznika.

Takole postavljene komade so dovolile (ali je bilo obratno?) preprosto, a dinamično obliko armaturne plošče, ki se kljub temu ne zdi dolgočasna. Na njej nekoliko motita postavitev in zasnova skrajnih zračnih rež, ki (leva) s smerjo pihanja utegne motiti voznika, a jo je k sreči mogoče zapreti. Še največ zamer si Koleos zasluži s svojim klimatskim delom – samodejnost sistema je namreč neučinkovita; ko je zunaj sončno in vroče, je pri nastavljenih 20 stopinjah Celzija vroče tudi znotraj, ko se zunaj pooblači in ohladi, je hladno tudi pri nastavljenih 26 stopinjah Celzija, in ko se šipe znotraj orosijo, jih tudi program za odroševanje ne zna odrositi. Pa še hladilni del klimatske naprave se zdi preslaboten za vroče dni. Morda je bolj neprijeten le še kovinski rob osrednje konzole, ki voznika žuli pod kolonom.

Koleos je visok. Vanj se je treba nekoliko povzpeti, kar potem pomeni tudi boljšo vidljivost ven in s tem (predvsem za voznika) dobro preglednost. Takšen je, ker se spogleduje s terenci – njegov trebuh je skoraj dva decimetra oddaljen od tal. A (pravi) terenec vseeno ni (tudi če bi karoserija skrivala najboljšo terensko mehaniko, bi večino tega pokvarile gume), saj skuša biti tisti avtomobil, ki je prijeten in prijazen na cestah vseh vrst, pa tudi snega in blata naj se ne bi ustrašil. Visok je tudi rob prtljažnika, ki se

“Motor se zavrti vse do pete prestave vse do 5.000 vrtljajev po merilniku, kar je za večino tekmecev utopija.”

Renault Koleos 4x4 2.0 dCi (127 kW) FAP Dynamique



namreč ne more tudi svojih zmogljivosti in vsaj na začetku se zdi, kot da je preveč zmogljiv za tole karoserijo. Da je odličen, pove njegova uporabnost: dobro vleče že tik nad prostim tekom, zavrti pa se (in to vse do pete prestave, čeprav precej stežka) vse do 5.000 vrtljajev po merilniku, kar je za večino tekmecev utopija. Kot večina podobnih izdelkov se do 4.000 vrtljajev z lahkoto požene, je pa z velikostjo uporabnega področja, odzivom in velikostjo navora tiste sorte, da bi mu zlahka rekli, da je športen. To karoserijo brez težav pospešuje do 200 kilometrov na uro (po merilniku), pa ne le z mesta in z dirkaškim pretikanjem, ampak tudi v vsakdanjem prometu, ko do izraza pride prožnost motorja v različnih vrtljajih. Prehitevanja na podeželskih cestah so lahkotna, na avtomobilski cesti pa s svojo neizrazito pojavo, a z odlično prožnostjo preseneti tudi marsikaterega lastnika nižjega in po definiciji bolj športnega avtomobila. Precej pri tem pomagajo tudi dobro izbrana prestavna razmerja menjalnika, voznika Koleosa pa bo vsaj sprva presenetil tudi menjalnik, ki je (med ročnimi) verjetno najboljši med vsemi Renaulti ta hip.

Od avtomobila te višine (aerodinamika) in mase ter od motorja s takšnimi zmogljivostmi v njem je nesmotrno pričakovati rekordno majhno porabo goriva, čeprav gre za dizla. Prav veliko pa tudi ne porabi, kar v praksi pomeni, da je poraba ne glede na slog vožnje postavljena v ozek interval od 9 do 12 litrov na 100 kilometrov. Za večjo skromnost pri gorivu bo potrebno veliko potrpljenja, s 13 litri na 100 kilometrov pa se v šesti prestavi Koleos pelje že (po merilniku) 184 kilometrov na uro.

Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Pri Renaultu so, to jim je treba priznati, Koleosa dobro naštudirali. In tekmece tudi. Posledica? Umestiti jim ga je uspelo v luknjo, ki sedaj ni bila prav dobro zapolnjena. Večina tovrstnih avtomobilov je usmerjena k čim bolj limuzinskemu, cestnemu podvožju. Koleos je nasploh udoben, zelo udoben pa na slabih cestah in makadamu. A hkrati niso pretiravali s terenskiimi lastnostmi, ki jih skoraj nobeden od lastnikov tovrstnih avtomobilov ne uporablja (reduktor, zapore diferencialov ...). Zato se hitro izkaže, da je Koleos odličen kompromis za tiste, ki prisegajo na udobje in si želijo SUV-a. In še nasvet: izberite raje 150-konjski motor (bo popolnoma dovolj) in posežite po samodejnem menjalniku. Ali pa prepričajte renojevce, da je avtomatika super tudi s tem, močnejšim dizlom. «



Mitja Reven

» Povsem pravi Renault. Mehak in udoben, s povsem zadovoljivim motorjem. Njegova zgodba bi bila lahko podobna Lagunini, vsaj kar se oblike tiče, je namreč zelo poseben. Lep? Grd? Vsake oči imajo svojega 'malarja'. Moje ni prepričal, tako kot ni bil prepričljiv meter, ki je meril njegov prtljažnik. Če vas zamika udobje, ga le uvrstite v seznam. «



odpira dvodelno – dve tretjini navzgor, ena tretjina navzdol, ta tretjina pa ustvari nakladalno polico. Prtljažnik je velik in priročen, tudi na račun električne vtičnice in vzvodov za tretjinsko podiranje zadnje klopi, ima pa plastično, za praske občutljivo dno in neroden (le en!) utor za zapiranje pokrova.

Če bi z zgoraj opisanimi dognanji (in z nekaj predznanja tega koncerna) sedli v Koleosa in porabili dve posodi za gorivo, bi se vam skoraj zagotovo utrnulo nadaljevanje zgodbe o obliki – Koleos se zdi, kot da je pogon v njem X-Trailov in da je motor Renaultov. Bolje ne bi mogli zadeti; stalni štirikolesni pogon je res japonskega porekla, saj si Koleos navsezadnje s Qashqaiem in z X-Trailom deli platformo, motor pa je res dCi zadnje generacije. Ne more skriti, da je dizel, in proizvajata tipičen zvok, značilen za družino dCi (da ne bo pomote – je le prepoznaven, ni pa moteč), ima pa tudi vse dobre lastnosti tistega, kar prinaša ime dCi. Skriti

“Voznika Koleosa bo vsaj sprva presenetil tudi menjalnik, ki je (med ročnimi) verjetno najboljši med vsemi Renaulti ta hip.”

Koleos je z zmernimi hitrostnimi zahtevami prijazen do voznika (in potnikov) na vseh cestah, tudi pri največjih hitrostih pa ni utrujajoč z notranjim truščem. V mestu je zaradi navora poskočen in omogoča hitre reakcije, če se vozniku tako zahoče, edino večjo pomanjkljivost pa odkrije zunaj mesta v hitrih ovinkih. Karoserija se takrat precej nagiba, v prevojih (prehod iz enega v drug ovinek) pa še nekoliko zaniha. Temu je prilagojen ESP, ki dopušča zelo malo zdrsov in ki zato precej omili to slabost, nekaj pa k stabilizaciji doda še štirikolesni pogon. Vzroki za takšno obnašanje Koleosa niso



"Takšen je, ker se spogleduje s terenci – njegov trebuh je skoraj dva decimetra oddaljen od tal."

sreči, niso. Koleos je namreč presenetljivo dober na terenu, vse dokler zmorejo gume prenašati sile na podlago. Spuščanje je po zaslugi dobrega elektronskega sistema HDC še posebej zlahka nadzorovano, dvigovanje (vožnja navkreber) pa je nekaj težje, saj pogon nima reduktorja. A kljub temu: Koleos je prevozil veliko tistega, kar sicer namenimo pravi, klenim terencem. Z večino je opravil že štirikolesni pogon,

zadnje pa je dodala še zapora sredinskega diferenciala. Preklapljanju med pogoni in vključitvi sredinske zapore diferenciala služi (en) gumb, vse skupaj pa se zgodi hipno, nezaznavno in mehansko brezhibno.

Koleos verjetno na svet ni prišel zmagat (čeprav pri Renaultu ne bi bili huđi), je pa prišel sodelovat v tej igri priljubljenosti mehkih terencev. Možnosti, da se dobro odreže, ima lepe. ❄❄

nikakršna neznanka: ob že tako za cesto neugodni terenski zasnovi (veliki hodi koles) so mu inženirji namenili še posebej udobno podvozje, ki zlahka in udobno požira neravne tipe 'ležeči policaji' in vse, kar je temu podobno.

Dobro X-Trailovo pogonsko zasnovo bi bilo nesmotrno 'pokvariti'. In je, k



Koliko stane v EUR

Table with 2 columns: DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA: and price in EUR.

Posebna ocena za terence

Table with 3 columns: Kriterij ocenjevanja, ocena in opis.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Tabela konkurence

Table comparing Renault Koleos with competitors: Volkswagen Tiguan, Nissan X-Trail, and Toyota RAV4.

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-10 = 1; 11-20 = 2; 21-30 = 3; 31-40 = 4; 41-50 = 5

Tehnični podatki

CENA: (Renault Nissan Slovenija, d. o. o.) 2.5 16V Expression: 20.900 EUR, 2.0 dCi (127 kW) Dynamique: 29.900 EUR, Testno vozilo: 32.855 EUR

Garancija: 2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi: Servisni interval na 16.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

Table showing costs for services, fuel, tires, and maintenance.

NAŠE MERITVE

Vožne lastnosti, Pospeški, Prožnost, Največja hitrost, Poraba goriva, Trušč v notranjosti, Zavorna pot

DIAGRAM MENJALNIKA:

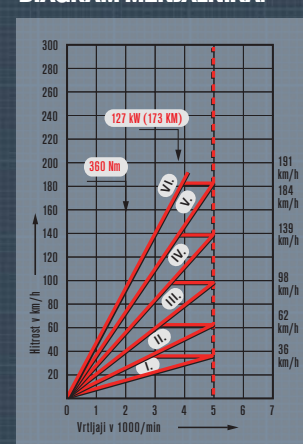
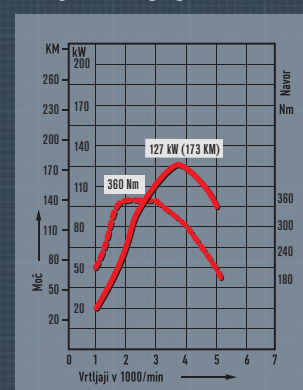


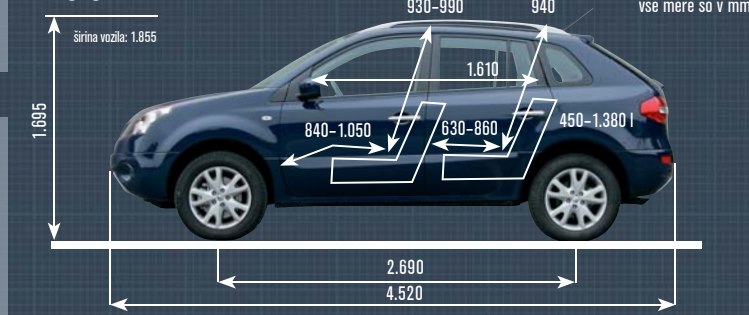
DIAGRAM MOTORJA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 84 x 90 mm - glbna prostornina 1.995 cm³ - kompresija 15,6 : 1 - največja moč 127 kW (173 KM) pri 3.750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,3 m/s - specifična moč 63,7 kW/l [86,6 KM/l] - največji navor 360 Nm pri 2.000/min

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.855 mm - kolotek spredaj 1.545 mm - zadaj 1.550 mm - rajdni krog 11,6 m. Notranje mere: širina spredaj 1.470 mm, zadaj 1.480 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 480 mm - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 65 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l); 5 sedežev: 1 x letalski kovček (36 l), 1 x kovček (85,5 l), 2 x kovček (68,5 l), 1 x nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: volnikova in sovznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klopa - dežno tipalo - parkirna tipala spredaj in zadaj - meglenki spredaj - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - pametni ključ - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen volnik sedež - potovalni računalnik - tempomat.

UŽITEK V VOŽNJI:

Motor omogoča zelo dinamično, skoraj Sportno vožnjo, a je nagibanja karoserije preveč za prave užitke. Razen na 'nežnem' terenu ...

Napake med testom

Tipalo za samodejno odklepanje na voznikovi vratih ne deluje.

Ocena

Table with 3 columns: Kriterij ocenjevanja, ocena in opis.

Skupaj 334. Še ena dobra alternativa avtomobilom spodnjega srednjega razreda, v tem primeru Meganu. Prostornejši in uporabnejši od njega, a manj izrazitega videza. Zelo dobre vožne lastnosti na slabih cestah odpirajo nove možnosti glede izbire izletov. Družinsko uporaben in do neke mere tudi športen s tem motorjem.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Hvalimo in grajamo

- motorne zmogljivosti, uporabnost menjalnik (upravljanje in prestavna razmerja) pogon udobno vzmetenje notranji predali ergonomija prostor na zadnji klopi lahkost upravljanja Klimatska naprava na videz plastična notranjost dokaj groba notranja tkanina nihanje karoserije v hitrih ovinkih neučinkovito ogledalce za nadzor otrok na zadnji klopi neizržit zunanji videz