



Renault Koleos dCi 175 Initiale Paris 4WD X-tronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Renault hat mit dem Espace einmal das Van-Segment in Europa ganz neu und modern definiert. Heute ist man nun mit reichlich Verspätung auch auf den SUV-Zug aufgesprungen und bietet mit dem Koleos ein mittelgroßes SUV schon in der zweiten Generation an. Die hat mit dem Vorgänger außer dem Namen kaum etwas gemeinsam. Koleos der Zweite tritt optisch kolossal auf und will sich im Premiumbereich positionieren. Entsprechend hübsch und wertig ist der Innenraum gestaltet. Platz gibt es für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck genug, wobei auf Variabilität wie verschiebbare Rücksitze verzichtet wird. Ein- und Aussteigen klappt dank großer Türen gut, die Sitze vorne verwöhnen mit besonderem Komfort wie Sitzlüftung und elektrischer Einstellung. Das Multimedia-Angebot ist umfangreich und erfreulicherweise wie viele der Komfort- und Sicherheitsfunktionen serienmäßig.

Unterwegs gibt der Koleos ein etwas zwiespältiges Bild ab. Einerseits bietet das Fahrwerk einen passablen Komfort und hat der Motor genug Leistung, andererseits hebt sich eben dieses Triebwerk nicht gerade mit angenehmer Laufkultur hervor; es vibriert im häufig genutzten Drehzahlbereich spürbar und wird bei Leistungsabforderung auch noch laut. Sein Kraftstoffverbrauch passt nicht mehr so recht in die heutige Zeit, denn 7,7 l/100 km im EcoTest sind einfach zu viel. Bei der Schadstoffreduzierung werden die Stickoxid-Emissionen völlig unzureichend behandelt, der NOx-Ausstoß liegt etwa sieben Mal so hoch wie bei guten Konkurrenten. Mit diesem Antrieb ist das ansonsten interessante Renault-SUV am Ende keine Empfehlung. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, Ford Edge, Nissan X-Trail, Skoda Kodiaq, VW Tiguan.

- + viel Platz im Innenraum, umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenzsysteme
- sehr hoher Verbrauch, sehr schlechte Abgaswerte, langer Bremsweg, Motor mit mäßiger Laufkultur

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,3**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	3,1

EcoTest ★☆☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Koleos ist sauber verarbeitet; die Bauteile sind ordentlich gefertigt und passgenau zusammengesetzt, so dass keine großen oder unterschiedlich breite Spaltmaße entstehen. Der Unterboden des in Südkorea gebauten SUV ist im vorderen Bereich gut verkleidet, nur im mittleren und hinteren Bereich gibt es noch Optimierungsmöglichkeiten. Ein praktisches Detail sind die Gasdruckfedern, welche die Motorhaube offenhalten.

Der Innenraum gefällt durch sein unkonventionelles

Design und die wertigen Materialien; der oberen Bereich des Armaturenbretts ist mit weichem Kunststoff überzogen, der untere sogar mit Leder - das sieht fein aus und fühlt sich gut an. Die Türverkleidungen sind zwar nur im oberen Bereich angenehm weich, dafür aber auch in den hinteren Türen. Renault hat hier sichtbar in einen hochwertigen Innenraum investiert. Die Verarbeitung ist gut, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen, nur die Vibrationen des Motors sorgen ab und zu für leise Vibrationsgeräusche.

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kann der Koleos mit seinem 60 Liter Tank etwa 775 km am Stück fahren. Die Zuladung von bis zu 470 kg fällt nicht gerade üppig aus, das SUV wiegt aber auch leer schon knapp 1,8 Tonnen. Es werden fünf vollwertige Sitzplätze geboten, weitere Sitzplätze im Kofferraum sind auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, Dachträger kann man an den praktischen Dachschienen sicher befestigen. Als Anhängelast erlaubt Renault maximal 1.650 kg - für ein SUV mit Allrad und Automatik recht wenig. Die Begrenzung wird mit dem Automatikgetriebe zusammenhängen,

denn CVT-Getriebe sind für hohe Lasten weniger geeignet. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 80 kg betragen. Der Wendekreis des Koleos liegt bei knapp 12,2 m.

⊖ Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz, um versehentliches Befüllen mit Benzin zu verhindern. Ein Reifenreparaturset ist Serie, dieses hilft bei einer Reifenpanne oft nur bedingt; besser ist ein Reserverad - für den Koleos gibt es gegen Aufpreis immerhin ein Notrad, dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug im Fahrzeug verstaut.

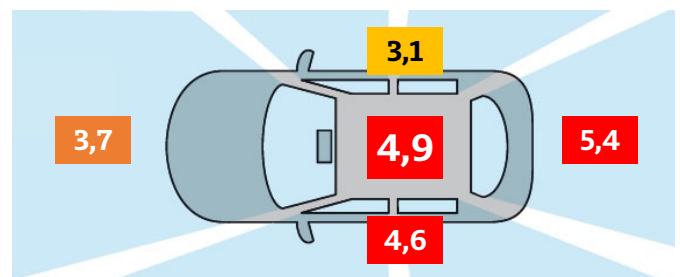
3,4 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstiger. Während man das Fahrzeugheck recht gut abschätzen kann, fällt es bei der Front nicht so leicht, weil sich das vordere Ende dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten ungünstig, was auch an der recht schmalen Heckscheibe liegt. Diese führt dazu, dass man bodennahe Hindernisse hinter dem Auto schlecht erkennen kann; eine Rückfahrkamera verbaut Renault sinnvollerweise serienmäßig. Die Außenspiegel sind groß, der linke hat einen asphärischen Bereich, dem rechten fehlt dieser, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können.

⊕ Ein Fernlichtassistent, der bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern automatisch abblendet, ist serienmäßig an Bord. Ebenso ohne Aufpreis werden Voll-LED-Scheinwerfer (LED Pure Vision) verbaut, sie bieten eine gute, kontrastreiche und gleichmäßige Straßenausleuchtung und sind daher sehr empfehlenswert; einzig echtes Kurvenlicht (und nicht nur Abbiegelicht über Nebelscheinwerfer) fehlt leider.

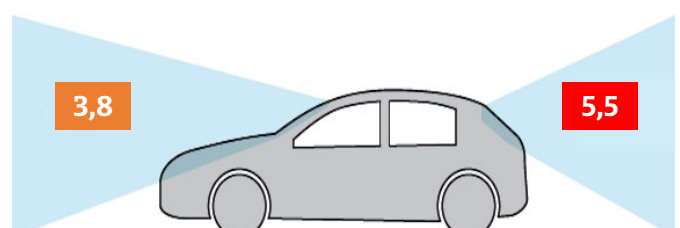
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Parksensoren an Front und Heck sind Serie, gegen (hohen) Aufpreis kann man den "Easy-Park-Assistent" hinzubestellen, der teilautonomes Einparken ermöglicht - der Fahrer muss bei passenden Parklücken nur noch Gas geben und bremsen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung muss dem Koleos leider ein mangelhaftes Resultat attestiert werden; breite C-Säulen, nicht versenkbare, breite Kopfstützen hinten für die Außenplätze, die tiefe und voluminöse Kopfstütze des Beifahrersitzes sowie große Außenspiegel, die die Sichteinschränkung durch die A-Säulen verstärken, sind die Gründe.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Prinzipiell achtet Renault bei vielen seiner Modelle auf einen günstigen Zustieg - beim Koleos ist das nicht so einfach, weil er als SUV mehr Bodenfreiheit haben soll und damit einen höheren Schweller hat. Immerhin ist dieser Schweller nicht zu breit und der Fahrersitz mit gut 57 cm über der Straße in günstiger Höhe. Die Türausschnitte sind groß genug und erleichtern so das Ein- und Aussteigen. Auch hinten gelangt man recht bequem hinein und heraus, da die Türen groß sind, weit öffnen und der Fußraum genug Platz bietet. Die Türen vorne haben nur zwei Rasten, die hinteren immerhin drei - die Haltekräfte

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 395 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf großzügige 645 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 11 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 790 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.485 Liter Volumen verfügbar.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

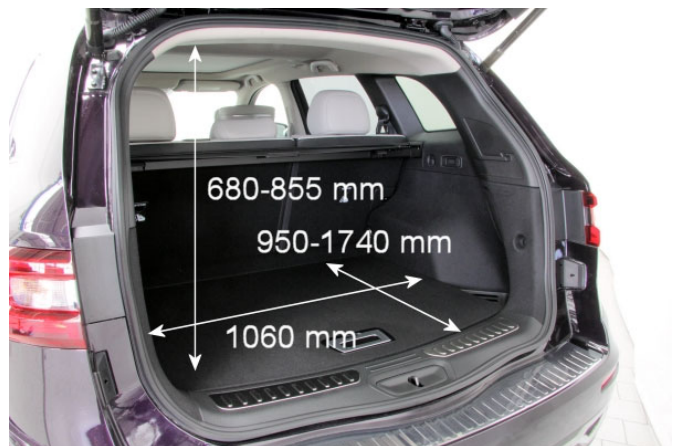
Bei der höchsten Ausstattungslinie Initiale Paris ist die elektrisch angetriebene Heckklappe samt Fußsensor zum berührungslosen Öffnen des Kofferraums serienmäßig an Bord. Die elektrische Öffnungshöhe kann über einen langen Tastendruck an der Heckklappe begrenzt werden, um z.B. ein Anschlagen an der Garagendecke zu vermeiden. Maximal gibt es unter der Klappe bis 1,88 m Platz, auch große Personen sollten sich also nicht so leicht den Kopf anstoßen.



Besonders nach hinten ist die Sicht aufgrund der breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

der Türbremsen sind angemessen dimensioniert. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle äußeren Sitzplätze. Über eine Taste auf der Fernbedienung kann man die Außenlichter einschalten - die dezente Methode, um das Auto leichter zu finden.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

⊖ Die Ladekante liegt hohe 78 cm über der Straße, Gepäck muss zum Beladen weit angehoben werden. Immerhin stört innen keine Kante, das erleichtert das Ausladen. Klappt man die Rückbank um, entsteht leider keine ebene Ladefläche, es bleibt eine Stufe und ein im Bereich der Rücksitzlehne ansteigender Boden. Der Kofferraum selbst wird nur von einer Lampe erhellt, das reicht kaum, um das ganze Ladeabteil sinnvoll auszuleuchten.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden; das funktioniert einfach und leichtgängig, vom Kofferraum oder von den Rücksitzen aus. Man muss nur darauf achten, beim Zurückklappen der Lehnen die hinteren Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Im Kofferraum gibt es links und rechts

Fächer, zusätzlichen Stauraum unter dem doppelten Boden. Neben Taschenhaken seitlich findet man vier Verzurrösen, um beispielsweise ein Gepäcknetz spannen zu können. Ein Kofferraumtrennnetz gibt es optional, allerdings nur für Versionen ohne Panorama-Schiebedach.

2,5 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Der Koleos hat zwar eine gewisse technische Verwandtschaft mit dem Nissan X-Trail, geht aber beim Bedienkonzept seinen eigenen, den Renault-typischen Weg. So erfordert er wie alle mit dem R-LINK2-Infotainmentsystem ausgestatteten Renaults 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 Radiosendern erschweren den täglichen Gebrauch ebenso wie die ungenügende Trennung einzelner Funktionsebenen. Es dauert lange, bis man sich an die teils komplizierte Menüstruktur gewöhnt hat. Hinzu kommt, dass die Menüs bei ihrer Bedienung aufgrund der netten Animationen mehr Zeit als eigentlich nötig in Anspruch nehmen. Auch bleiben viele Bedienschritte unnötig umständlich, beispielsweise muss immer erst in das Klimamenü gewechselt werden, um etwas an der Belüftung oder Temperatur zu ändern.

⊕ Prinzipiell ist der Koleos aber ein einfach zu steuerndes Auto, Lenkrad und Sitz sind zügig passend eingestellt, der Gangwahlhebel ist angenehm hoch angebracht und auch die elektrischen Außenspiegel und Fensterheber beherrscht man problemlos. Der Bildschirm



Verarbeitungsqualität und Materialauswahl vermitteln einen hochwertigen Eindruck. Nicht ganz überzeugen kann dagegen das R-Link2-Bediensystem. Neben einer langen Eingewöhnungszeit stört vor allem die z.T. unnötig komplizierte Menüstruktur.

als Kombiinstrument kann Tacho und Drehzahl auf unterschiedliche Arten darstellen - allerdings nicht beides gleichzeitig in Zeigerdarstellung.

⊖ In dieser Klasse und diesem Preissegment nicht angemessen: nur das Fahrerfenster verfügt über eine Ab- und Aufwärtsautomatik, den drei anderen Fenstern bleibt diese Komfortfunktion vorenthalten.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Koleos ist in der höchsten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem BOSE Surround Soundsystem mit 12 Lautsprechern ausgestattet, das einen guten Klang mit mit ordentlichem Bass liefert. In Sachen Konnektivität ist der Koleos ebenfalls gut aufgestellt, Apple Carplay oder Android Auto sind beim R-LINK 2 System ebenso dabei wie eine Onlineverbindung, Zugang zum herstellereigenem App-Store sowie Echtzeit-Verkehrsinformationen. Über

verschiedene Apps gibt es weitere Individualisierungsmöglichkeiten. Es stehen viele Wege offen, Audio- und auch Videodateien wiederzugeben: Zwischen Bluetooth, USB, SD-Karte und 3,5 mm-Klinke kann gewählt werden, Radioempfang ist auch per DAB+ serienmäßig. Familientauglich sind auch die 12 V-Steckdosen im Fond und im Kofferraum.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der optisch mächtige Auftritt des Koleos täuscht über seine tatsächlich eher moderaten Ausmaße. Entsprechend bietet er innen ein großzügiges, aber nicht verschwenderisches Raumangebot. Bis über 1,90 m Körpergröße findet man bequem Platz, wobei die

Beinfreiheit limitierend ist, über den Köpfen wäre noch mehr Platz verfügbar. Breit genug ist der Innenraum vorne ebenso, weshalb man das Raumangebot als großzügig empfindet.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen immer noch knapp 1,90 m große Menschen Platz. Beinfreiheit ist reichlich vorhanden, sie würde auch für deutlich über zwei Meter große Personen reichen. Das große Panorama-Glasdach sorgt für ein luftiges Gefühl und eine tolle Aussicht (Testwagen mit Panorama-Schiebedach); im hinteren Bereich ist der Dachhimmel dafür etwas voluminöser.

3,0 Innenraum-Variabilität

Das große Renault-SUV gibt es nur als Fünfsitzer, andere Sitzvarianten sind nicht erhältlich. Das Angebot an Ablagen im vorderen Bereich des Innenraums ist gut, es gibt offene und geschlossene Fächer, eine passende Ablage fürs Smartphone, Becherhalter sowie große Türfächer, in denen auch Flaschen Halt finden. Hinten ist das Angebot nicht so großzügig, es gibt Becherhalter und kleine Türfächer; die Lehntaschen sind nur als Netze ausgeführt. Das



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

Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet, kann aber nicht gekühlt oder abgeschlossen werden.

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Das Standard-Fahrwerk des Koleos bietet einen ordentlichen Federungskomfort, adaptive oder einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Als SUV hat er entsprechend große Räder, so dass trotz 19 Zoll Felgen die Reifen noch eine recht hohe Flanke haben. Auch deswegen kann der Koleos innerorts recht passabel federn und beispielsweise Kanten und kleine Unebenheiten annehmbar dämpfen. Der Federungskomfort geht in diesem Bereich in Ordnung,

man merkt das bei Bodenwellen insgesamt etwas unwillige ansprechende Fahrwerk, das mit zunehmender Geschwindigkeit angenehmer anspricht. Auf der Landstraße kommt wellige Fahrbahn immer noch spürbar zu den Insassen durch, die Karosserie wird spürbar angeregt. Auf der Autobahn fühlt er sich etwas wohler und federt charmanter, wenngleich auch dort die recht hohen ungefederten Massen des Fahrwerks mit den schweren Reifen wahrnehmbar bleiben.

2,5 Sitze

In der getesteten Topausstattung können die Vordersitze elektrisch eingestellt werden - allerdings nicht in der Neigung, was die meisten elektrischen Sitzeinstellungen sonst schon beinhalten. Eine elektrische Zweibein-Lordosenstütze wird nur für den Fahrer verbaut, für den Beifahrersitz gibt es gar keine. Die komfortorientierten Sitze bieten einen guten Seitenhalt, sowohl die Lehnen als auch die

Sitzflächen sind günstig konturiert. Auf der Rückbank geht es weniger luxuriös zu, dennoch ermöglichen die ordentlich konturierten Sitzflächen und -lehnen auch auf längeren Strecken einen guten Sitzkomfort. Hinten auf dem mittleren Sitz stört vor allem der Mittelunnel und die weniger angenehme Polsterung.

2,8 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im Koleos bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, Fahr- oder Windgeräusche fallen nicht besonders auf, wirklich leise ist es aber auch nicht. Der Motor ist durchaus präsent, und das hauptsächlich unter

Last und bei höheren Drehzahlen; das Aggregat könnte etwas besser gedämmt sein, um dem Luxusanspruch des Edel-SUV besser gerecht zu werden - sonderlich souverän klingt der Vierzylinder-Diesel nicht. Bei gleichmäßig gefahrenen 130 km/h wurden 67,5 dB(A) gemessen.

1,6 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarem Automatikmodus bringt dieser Renault serienmäßig mit. Es gibt einen Luftgüte- und Beschlagsensor, die unter anderem die Umluftautomatik regeln. Die Vordersitze kann man serienmäßig beheizen und belüften, die Sitzheizung für die Rückseite kostet Aufpreis. Ein Pollen- und Aktivkohlefilter soll Feinstaub und störende Gerüche aus dem Innenraum fernhalten. Die gemessenen Schadstoffkonzentrationen in der Ansaugluft können über den Monitor angezeigt werden, allerdings keine genauen

Messwerte, sondern nur ob gute oder schlechte Luftqualität ermittelt wurde. Serienmäßig gibt es überdies getönte Scheiben hinten.

⊖ Die Knöpfe der Sitzheizung hinten sind an der Kante der hinteren Mittelarmlehne platziert und damit bei eingeklappter Lehne nicht zu sehen; ungünstig deshalb, weil die Tasten einrasten und damit die Sitzheizung lange unbemerkt aktiviert bleiben kann.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Renault verbaut in dieser Variante seinen 2,0 l Vierzylinder-Diesel, der mit einfacher Turboaufladung 177 PS leistet. Dank 380 Nm zieht er bei mittleren Drehzahlen gut durch und kommt mit dem nicht gerade leichten Koleos gut zurecht. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in knapp

6,3 Sekunden erledigt. Das SUV ist also kräftig genug motorisiert - ein sportliches Fahrgefühl entsteht aber nicht, einerseits weil der Koleos zu groß und zu schwer ist, andererseits weil die stufenlose Automatik trotz simulierter Schaltstufen einen eher trägen und gummibandähnlichen Eindruck hinterlässt.

3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder ist kein Leisetreter, er ist akustisch stets präsent und wird unter Last durchaus störend laut. Er klingt dann rau und wenig charmant, zum Brummen oder Dröhnen neigt er aber nicht. Wirklich nervend für den Fahrer sind seine Vibrationen, die ausgerechnet zwischen 1.500 und 2.000 1/min deutlich spürbar in Lenkrad und Pe-

dalen auftreten; es ist der Drehzahlbereich, den die Automatik bei moderatem Beschleunigen nutzt - der sinnvolle Bereich für effiziente Leistungsnutzung. Aber auch bei konstantem Tempo bis etwa 90 km/h hält die Automatik den Motor häufig in diesen Drehzahlregionen. In Kombination mit der CVT-Automatik werden Beschleunigungswünsche verzögert umgesetzt, dann aber nachdrücklich.

2,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Renault setzt wie der technisch eng verwandte Nissan X-Trail auf eine stufenlose Automatik in dieser Version. Um dem Fahrer ein gewohntes Drehzahlverhalten zu bieten, werden in gewissem Rahmen Schaltvorgänge durch Drehzahländerungen simuliert. Das hat aber auch zur Folge, dass hier und da leichtes Rucken auftritt; eigentlich keine gute Idee, weil man hier die Nachteile einer stufenlosen Automatik mit denen einer schaltenden

Automatik kombiniert. Davon abgesehen arbeitet die Kriechfunktion gut, beim Anfahren setzt sich der Koleos jedoch zögerlich in Bewegung. Das Schaltschema des Automatikwählhebels ist traditionell und leicht verständlich gestaltet. Auch die Gesamtübersetzung gefällt und passt zur Leistungscharakteristik des Motors, bei 130 km/h liegen 2.200 1/min an.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Das Fahrwerk des Koleos ist sicher abgestimmt, allerdings machen es der höhere Schwerpunkt und das hohe Gewicht sowie gewissen Komfortansprüche den Entwicklern nicht leicht. Bei schnellen Lenkmanövern sowie Beschleunigen und Bremsen sind spürbare Aufbaubewegungen vorhanden, diese aber unkritisch. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das SUV nur wenig. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Franzose gutmütig über die Vorderräder nach außen und bremst sich dabei ab, ansetzende Neigungen des Hecks zum Ausbrechen werden vom ESP im Keim erstickt. Beim ADAC Ausweichtest fällt die auf Sicherheit

getrimmte Abstimmung auf, das Heck wird früh in Zaum gehalten und Untersteuern über ESP Eingriffe provoziert, so dass sich keine Kipp- oder Schleudergefahr ergibt. Fahrdynamisch ist dieses Verhalten freilich nicht, auch geht es mit deutlichem Geschwindigkeitsabbau einher.

⊕ Der Allradantrieb ermöglicht auch bei rutschigem Untergrund eine gute Traktion; man kann reinen Frontantrieb vorwählen oder die Verteilung der Kraft zwischen Vorder- und Hinterrädern automatisch erfolgen lassen, wobei die Antriebskraft nur bei Bedarf nach hinten geleitet wird.

3,0 Lenkung

Die Lenkung hat Renault passend zum Fahrzeug abgestimmt, sie ist nicht besonders sensibel oder direkt ausgelegt, ermöglicht damit entspanntes Fahren auf weiten Strecken, bietet aber beispielsweise auf engen Landstraßen wenig Präzision. Die Zentrierung geht in Ordnung, die

Rückstellkräfte sind ausreichend kräftig, um die Nulllage gut abschätzen zu können. Zufriedenstellend direkt ist die Übersetzung, von Anschlag zu Anschlag sind drei Lenkradumdrehungen erforderlich.

4,0 Bremse

⊖ Das Ansprechen der Bremse ist passabel, auch mit der Dosierbarkeit kann man leben. Nicht mehr zeitgemäß ist jedoch die Länge des Bremsweges: 39,4 m bei einer

Bremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand - das ist deutlich zu lang, die SUV-Reifen können dafür eine Erklärung sein, nicht aber eine Entschuldigung.

2,4 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Sicherheitsausstattung packt Renault viele aktuelle Funktionen in den Koleos, das meiste in der Topversion sogar serienmäßig. So ist ein Notbremsassistent Serie, ebenso ein Spurhalte- und ein Toter-Winkel-Assistent. Der Notbremsshelfer führt in einer Gefahrensituation zunächst eine optische und akustische Kollisionswarnung durch und bremst bei Bedarf eigenständig; so kann ein Unfall vermieden oder die Unfallschwere vermindert. Serienmäßig an Bord befindet sich ebenso eine Verkehrszeichenerkennung sowie Tempomat und Limiter und ein direkt messendes Reifendrucksystem.



2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest (Stand September 2017) erreicht der neue Koleos die vollen fünf Sterne. Im Kapitel Insassenschutz gibt es 90 Prozent der Punkte. Die Insassen werden unter anderen durch Front- und Seitenairbags sowie durch von vorne bis hinten durchgehende seitliche Kopfairbags geschützt. Vorn passen die Kopfstützen für Personen bis über 1,90 m Größe, hinten immerhin bis 1,70 m Größe. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen ermahnt, sich anzuschnallen, hinten wird der Anschnallstatus dem Fahrer angezeigt und beim Abschnallen während der Fahrt optisch und akustisch gewarnt.

2,9 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Koleos bei der Kindersicherheit 79 Prozent und damit ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Kindersitze können auf dem Beifahrersitz und den hinteren äußeren Sitzen gut angegurtet werden, allerdings sind die Gurtschlösser schlecht zugänglich. Isofix-Halterungen (inklusive iSize-Freigabe) stehen die hinteren äußeren Sitzplätze zur Verfügung. Kindersitze dürfen prinzipiell auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schlüsselschalter abschaltbar) und auf den beiden äußeren Plätzen hinten montiert werden. Auch hohe Kindersitze sind in der Regel kein Problem, im Zweifel sollte man im Vorfeld prüfen, ob im Dachbereich ausreichend Platz zur Verfügung steht. Auch die Gurtanlenkpunkte der Rücksitze können bei manchen Kindersitzmodellen ungünstig sein, wenn man den Sitz mittels Gurt optimal fest anziehen will.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Für das Beifahrerfenster und die hinteren elektrisch angetriebenen Fenster fehlt ein Einklemmschutz - völlig unverständlich, erst recht in dieser Klasse.

4,0 Fußgängerschutz

⊖ Bei der Fußgängersicherheit gibt es noch Optimierungspotenzial. Das hat der Crashtest nach Euro NCAP Norm gezeigt, in dem der Renault Koleos nur 62 Prozent erzielen konnte. Die Randbereiche der Motorhaube seitlich sowie die Übergänge zu den A-Säulen weisen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger auf. Gut entschärft dagegen sind die Mitte der Motorhaube und weite Teile der Front. Die Funktion der Personenerkennung hat der Notbremsassistent noch nicht, da sind andere Renault-Modelle wie der Scénic schon weiter.

5,5 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

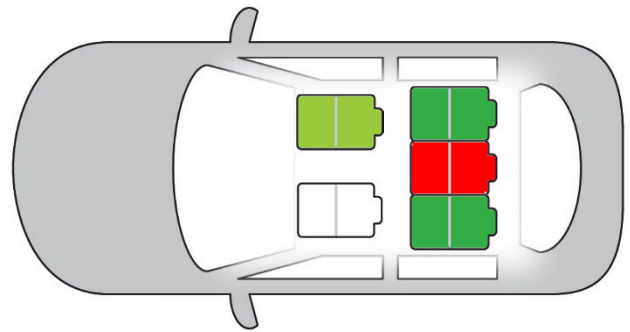
⊖ Die Karosserie ist groß, das Leergewicht ist hoch, beides sind ungünstige Voraussetzungen für einen niedrigen Kraftstoffverbrauch. Trotzdem schaffen SUVs dieses Kalibers im EcoTest oft schon Verbrauchswerte zwischen 6 und 6,5 Liter auf 100 km. Nicht so der Koleos, er genehmigt sich im Schnitt 7,7 l Diesel pro 100 km. Ein selbst für ein solches Fahrzeug nicht mehr zeitgemäßer Verbrauch, der auch dem bedingt effizientem Getriebe geschuldet ist. Es gibt gute Gründe, warum andere Hersteller einen weiten Bogen um die stufenlosen Automaten machen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,4 l, außerorts bei 6,9 l und auf der Autobahn bei üppigen 9,1 l/100 km. Mit dem Durchschnittswert von 7,7 l auf 100 km ist eine CO₂-Bilanz von 244 g pro km verbunden, im EcoTest gibt es dafür nur 2 von 60 möglichen Punkten.

5,5 Schadstoffe

⊖ Nicht besser sieht es im Schadstoffkapitel aus. Bis auf eine Ausnahme liefert der Renault zwar niedrige Schadstoffwerte, der problematische Stickstoffoxid-Ausstoß ist jedoch sehr hoch und außerhalb des Typprüfzyklus erheblich vom Grenzwert für die Euro 6 Norm entfernt. Da dies besonders in Städten ein großes Problem ist, gibt es im Schadstoff-Kapitel 0 Punkte. Es bleibt bei insgesamt 2 Punkten und damit bei nur einem

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Stern - der Koleos mit dieser Motorisierung ist damit eines der schlechtesten Fahrzeuge, die im aktuellen ADAC EcoTest gemessen wurden. Der Renault Koleos ist noch nicht nach der neuen Abgasnorm Euro 6d (temp) typgeprüft, die einen Nachweis für niedrige Schadstoffemissionen im realen Fahrbetrieb enthält - die Messwerte zeigen, dass er diese Schadstoffnorm mit der verbauten Technik auch nicht einhalten könnte..

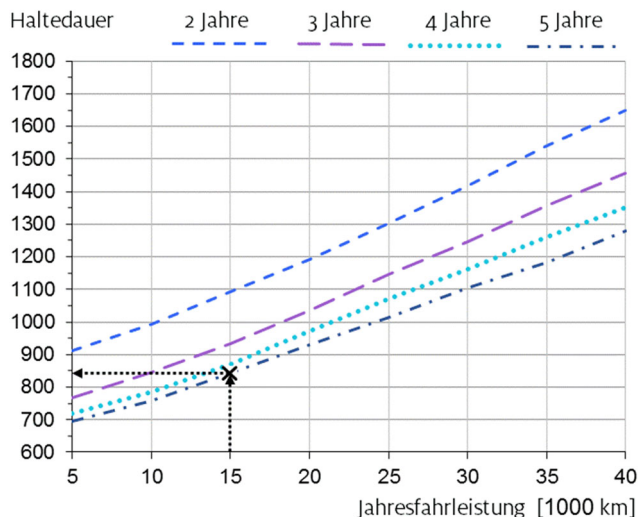
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Anschaffungspreis von 44.500 Euro ist der Koleos auf den ersten Blick alles andere als ein Schnäppchen, jedoch ist das französische SUV sehr gut ausgestattet, von Komfort über Multimedia bis Sicherheit ist praktisch schon alles an Bord. Automatikgetriebe und Allradantrieb sind auch dabei. Die KFZ-Steuer liegt bei 312 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen fallen allerdings ungünstig aus, die Kosten dafür sind folglich hoch. Eine Aussage über die künftige Wertentwicklung wird zunehmend schwieriger, weil der Umgang mit Dieselmotorisierungen noch nicht final geklärt ist. Bisher konnten SUVs mit einer guten Restwertentwicklung punkten. Euro 6-Diesels wie im Testwagen stehen aktuell noch nicht im Fokus von möglichen Fahrverboten, jedoch ist es bei den Versionen mit unzureichender Reinigung in der Praxis fraglich, ob mögliche Fahreinschränkungen an ihnen auch in Zukunft vorüber gehen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 842 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	dCi 130 Life	dCi 175 Life 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1995
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1750	380/2000
0-100 km/h [s]	11,4	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,6 D	5,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	120	140
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/22	20/27/22
Steuer pro Jahr [Euro]	202	280
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	665	730
Preis [Euro]	30.900	35.150

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 Diesel, Turbo, Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	130 kW/177 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	156 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.672/1.843/1.673 mm
Leergewicht/Zuladung	1.822/478 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	498/1.706 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.650 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlussgarantie/12 Jahre
Produktion	Busan, Südkorea

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,4 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficientgrip SUV 4x4
Wendekreis links/rechts	12,1 m
EcoTest-Verbrauch	7,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/6,9/9,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	203 g/km (WTW* 244 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.830/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/790/1.485 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	102 Euro
Fixkosten	171 Euro	Wertverlust	462 Euro
Monatliche Gesamtkosten	842 Euro		
Steuer pro Jahr	312 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/22		
Basispreis Koleos dCi 175 Initiale Paris 4WD X-tronic	44.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.600 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.800 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	550 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/550 Euro (Paket)
Lenkradheizung	550 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 469 Euro
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,3

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: September 2017
Test und Text: M. Ruhdorfer