



Renault Koleos dCi 150 FAP Night & Day 4x4 Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Die Beliebtheit großer SUV ist ungebrochen. Renault hat dem Koleos nach rund drei Jahren Bauzeit ein kleines Facelift verpasst. Die neu gestaltete Frontpartie sowie kleinere Retuschen im Innenraum fallen optisch ins Auge - technisch hat sich dagegen wenig getan. Der Verbrauch der getesteten Variante wurde zwar laut Hersteller um knapp fünf Prozent gesenkt, doch im EcoTest kann der träge Motor in Verbindung mit der nicht besonders innovativen Sechs-Gang-Wandlerautomatik nicht überzeugen - 7,9 l/100 km Testverbrauch sind nicht rühmend wert.

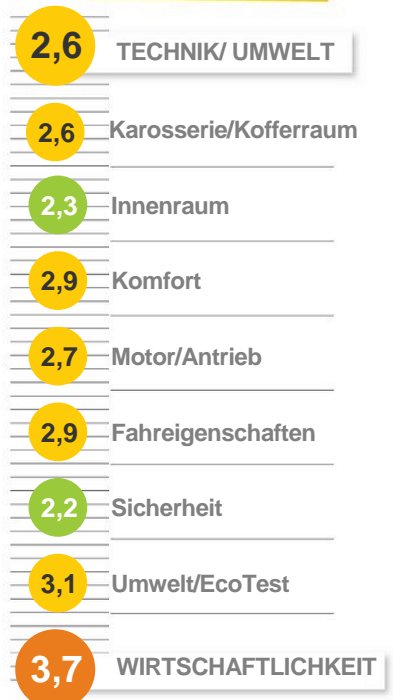
Ansonsten bietet der in Zusammenarbeit mit Samsung entwickelte und in Südkorea gebaute Koleos eine gute Geländegängigkeit und eine üppige Ausstattung. Die lediglich in der getesteten Ausstattung erhältliche Variante kostet angemessene 34.990 Euro - einziges erhältliches (und zugleich empfehlenswertes) Extra sind Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht für 1.200 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Captiva, Citroen C-Crosser, Peugeot 4007, Hyundai ix35, Kia Sorento, Mitsubishi Outlander, Opel Antara, VW Tiguan.

+ gute Geländetauglichkeit, umfangreiche Serienausstattung, großer Kofferraum

- geringe Anhängelast (1.350 kg), unpraktische zweigeteilte Heckklappe und hohe Ladekante, keine Höheneinstellung für Beifahrersitz, recht schwache Heizung, großer Wendekreis, hohe Werkstatt- und Versicherungskosten



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Der Renault Koleos hinterlässt insgesamt einen soliden Gesamteindruck. Die Karosserie ist weitgehend sauber verarbeitet, lediglich Kleinigkeiten wie die nicht sauber verschweißten Fensterrahmen stören das positive Gesamtbild. Die Motorhaube wird über einen primitiven Haltestab offen gehalten - in dieser Preisklasse sind eigentlich Dämpfer Standard. Im Interieur dominieren weitgehend sauber verarbeitete, aber nicht besonders hochwertig wirkende Kunststoffe. Immerhin ist der obere Teil des Armaturenbretts aufgeschäumt. Silberfarbige Dekorelemente und die serienmäßigen sauber bezogenen Ledersitze mit weißen Ziernähten lockern den sonst ganz in schwarz gehaltenen Innenraum etwas auf. Die Türschweller sind nach außen zufriedenstellend gegen Verschmutzen abgedichtet. Breite, lackierte Kunststoffleisten bilden einen gewissen Schutz vor dagegen schlagenden Autotüren. Serienmäßig findet man unter dem Kofferraumboden ein Notrad, das aber aufgrund der zweigeteilten Heckklappe nur schlecht erreichbar ist. Zudem wurde im Notrad der Subwoofer des BOSE-Soundsystems untergebracht, was die Zugänglichkeit behindert.

⊕ Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig und gut gegen eintretenden Schmutz geschützt. Ein Unterfahrschutz vorn und hinten wird serienmäßig geliefert. Die maximale Dachlast beträgt großzügige 100 kg. Eine Dachreling ist serienmäßig vorhanden. Die effektive Zuladung beträgt recht gute 445 kg.

⊖ Die getestete Modellvariante besitzt eine zulässige Anhängelast von gerade einmal 1.350 kg (gebremst, 12% Steigung). Wer den Koleos als Zugfahrzeug nutzen will, sollte deshalb eine andere Motorvariante wählen, denn dann liegt die maximale Anhängelast bei mindestens 1.800 kg. Nachteil ist, dass für die anderen Motorvarianten kein Automatikgetriebe lieferbar ist.

2,8

Sicht

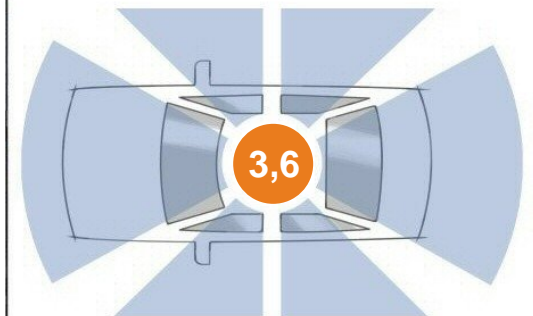
Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Koleos noch akzeptabel ab. Sowohl die breiten C-Säulen als auch die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein. Immerhin verbessern die zusätzlichen Dreiecksfenster die Sicht nach schräg hinten etwas. Der automatisch abblendende Innenspiegel zeigt ein noch akzeptables Bild des rückwärtigen Verkehrs.

⊕ Dank der leicht erhöhten Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr. Die Fahrzeugfront und das hintere Ende des Geländewagens lassen sich gut abschätzen.

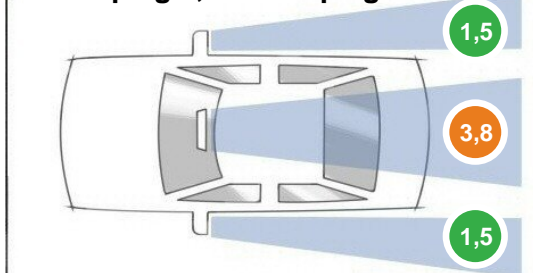


Die Übersichtlichkeit ist auf noch akzeptablem Niveau.

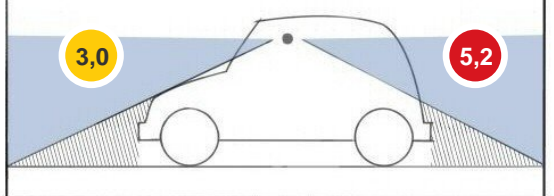
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind gegen Aufpreis erhältlich. Sie leuchten die Fahrbahn homogen aus. Die sehr großen Außenspiegel bieten eine gute Sicht nach hinten. Der fahrerseitige Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden können.

➖ Aufgrund des hohen Heckabschlusses lassen sich Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug so gut wie nicht erkennen. Immerhin sind sowohl für vorne als auch für hinten serienmäßig Einparkensoren verbaut. Eine dringend notwendige Rückfahrkamera ist aber nicht erhältlich.

2,6 Ein-/Ausstieg

➕ Vorn steigt man recht bequem ein und aus. Die hohen Türen öffnen weit und die Sitze haben eine angenehme Höhe. Auch braucht man die Beine nicht allzu weit anheben. Das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree" ist serienmäßig an Bord. Die Türen werden automatisch bei Annäherung an das Fahrzeug entriegelt. Zum Absperren muss ein Sensor am Türgriff berührt werden. Das System funktioniert zwar insgesamt gut, allerdings ist es im Vergleich zu anderen Renaultmodellen etwas einfacher aufgebaut, da es nicht automatisch beim wegelaufen das Fahrzeug verschließt. An allen Türen (außer Fahrertüre) gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Betätigt man nach dem Öffnen der Türe den Fernlichthebel, bleiben die Scheinwerfer noch für einige Zeit angeschaltet und beleuchten den Weg.

➖ Hinten steigt man weniger bequem ein, weil die Türausschnitte recht schmal sind. Hinzu kommt der etwas geringe Sitzabstand zu den Vordersitzlehnen. Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach, um die Türen sicher geöffnet zu halten.

2,0 Kofferraum-Volumen*

➕ Der Kofferraum ist groß, er fasst 420 Liter (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Durch Umklappen der Rücksitze lässt sich das Gepäckvolumen auf großzügige 800 Liter erweitern (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Der Renault Koleos besitzt mit dem 420 l fassenden Kofferraum genügend Platz fürs Reisegepäck.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die zweigeteilte Heckklappe lässt sich zwar einfach öffnen, doch stört der untere Teil beim Beladen des Fahrzeugs, da man nicht mehr an den hinteren Teil des Kofferraums heranreicht.

➕ Die Ladeöffnung ist groß und der Kofferraum gut nutzbar. Bei umgeklappten Rücksitzen zeigt sich der Ladeboden eben. Der obere Teil der Heckklappe öffnet hoch genug, damit sich auch große Personen nicht den Kopf anschlagen.

➖ Die sehr hohe Ladekante von 77 cm erschwert das Einladen von schwerem Gepäck. Der Kofferraum wird nur schwach ausgeleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Ein ausgeklügeltes Klappsystem sorgt dafür, dass die Teile, die man von hinten aus entriegelt, automatisch nach vorn klappen (nur das Zurückklappen braucht ein wenig Kraft). Um lange Gegenstände unterbringen zu können, lässt sich die Beifahrerlehne vorklappen. In der Rücksitzlehne findet man eine praktische Durchladeluke.
- Leider gibt es nicht besonders viele Ablagemöglichkeiten im Kofferraum. Immerhin findet man unter dem Kofferraumboden einige kleinere Ablageboxen.

2,3 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Auch wenn die Bedienung des Koleos teilweise unnötig kompliziert ausfällt, kommt man nach einer gewissen Eingewöhnungszeit gut mit dem Fahrzeug zurecht. Der Fahrlichtschalter sowie die Nebelleuchtenbetätigung sind nicht ideal erreichbar im Blinkerhebel integriert. Immerhin gibt es sowohl für das Fahrlicht als auch die Nebelleuchten gut erkennbare Kontrollleuchten im Kombiinstrument.

- + Das Lenkrad lässt sich individuell in der Höhe und Länge einstellen. Die Pedale sind insgesamt zufriedenstellend angeordnet, auch wenn der etwas große Sprung zwischen Gas- und Bremspedal stört. Zum Anlassen des Motors braucht man keinen Schlüssel einzustecken, sondern muss nur den Starterknopf drücken, der allerdings weit unten positioniert ist. Sowohl der Regen- als auch der Lichtsensor sind serienmäßig an Bord. Der hintere Scheibenwischer besitzt eine Intervall- und Permanentschaltung. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und anklappbar. Die elektrischen Fensterheber besitzen vorn und hinten eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren sogar ohne Zündung (bis eine Türe einmal auf und wieder zu gemacht wurde). Die großen Instrumente sind übersichtlich angeordnet und gut ablesbar. Einzig die Skalierung mit ungeraden Zahlen ist nicht ideal. Das Radio lässt sich recht einfach bedienen (auch über einen Bediensatellit am Lenkrad), allerdings sind die Bedienelemente weit unten angeordnet und deshalb nicht im Sichtbereich des Fahrers. Das serienmäßige Navigationssystem lässt sich gut einstellen und ist intuitiv bedienbar. Der Tempomat ist einfach bedienbar, die eingestellte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt. Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion - nicht selbstverständlich bei Renault, vielen Modellen fehlt dieses praktische Feature. Das beleuchtete Handschuhfach ist sehr geräumig und wird von der Klimaanlage gekühlt. Vorn wie hinten gibt es genügend Ablagen. Vorn findet man Seitenfächer, Becherhalter und ein großes Fach mit herausnehmbarem Behälter in der Mittelarmlehne. Hinten gibt es neben Lehnentaschen, Türfächern und Fach in der Mittelarmlehne auch aufklappbare Tische an den Lehnen der Vordersitze.
- Die Sitzheizungsschalter sind sehr unpraktisch am Sitz angebracht. Immerhin sieht man im Kombiinstrument, ob die Sitzheizung auf dem Beifahrersitz aktiviert ist. Aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole sind die Gurtschlösser der Vordersitze schlecht zugänglich.



Solide Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung kennzeichnen den Koleos.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen vermitteln die große Innenraumhöhe und -breite ein großzügiges Platzgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

3,1 Raumangebot hinten*

Die Rücksitzbank bietet zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Personen bis zu einer Größe von 1,80 m finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Das subjektive Raumangebot ist angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Die Fahrwerksabstimmung des Renault Koleos ist nicht perfekt. Einerseits schwingt die Karosserie beim Durchfahren von Bodenwellen etwas nach, andererseits werden Schlaglöcher doch recht direkt an die Insassen weitergegeben. Feine Unebenheiten können nicht besonders souverän ausgebügelt werden, wodurch immer leichte Vibrationen bis in den Innenraum gelangen. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist recht ausgeprägt. Voll beladen spricht das Fahrwerk zwar etwas besser auf Einzelhindernisse an und auch die Vibrationen auf rauem Fahrbelag nehmen etwas ab, doch wirkt das Fahrwerk dann etwas unterdämpft.

2,7 Sitze

Der Fahrersitz ist elektrisch höhenstellbar. Die straff, aber dennoch angenehm gepolsterten Vordersitze sind gut konturiert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die Lehnen sind körpergerecht geformt. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Rücksitze sind kaum konturiert, wodurch nur wenig Seitenhalt vorhanden ist. Man rutscht praktisch haltlos auf den Ledersitzen hin und her. Große Mitfahrer finden kaum Oberschenkelunterstützung. Immerhin kann die Lehnenneigung der Rücksitze eingestellt werden, was insgesamt zu einer zufriedenstellenden Sitzposition führt.

⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen und ist sehr hoch montiert, was zu einer wenig entspannten Sitzposition führt. Die Lederbezüge sind nicht perforiert und deshalb kaum atmungsaktiv, was dazu führt, dass man bei warmen Temperaturen schnell schwitzt.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum liegt bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit gemessenen 68,5 dB(A) auf niedrigem Niveau. Bei höherem Tempo nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Der Motor hält sich akustisch angenehm zurück.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorn in noch akzeptabler Zeit an und erwärmt den Innenraum in 18 Minuten auf angenehme 22°C.

⊕ Die Klimaautomatik ist serienmäßig, die Temperatur lässt sich fahrer- und beifahrerseitig unabhängig regeln. Die Luftmengenverteilung ist dagegen nur grob und in vorgegebenen Kombinationen einstellbar. Für hinten gibt es ein extra zuschalt- und regelbares Gebläse. Die beiden Vordersitze verfügen über eine serienmäßige Sitzheizung.

⊖ Hinten ist die Heizung zu schwach, es dauert sehr lang (21 min), bis es im Fond ausreichend warm wird.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

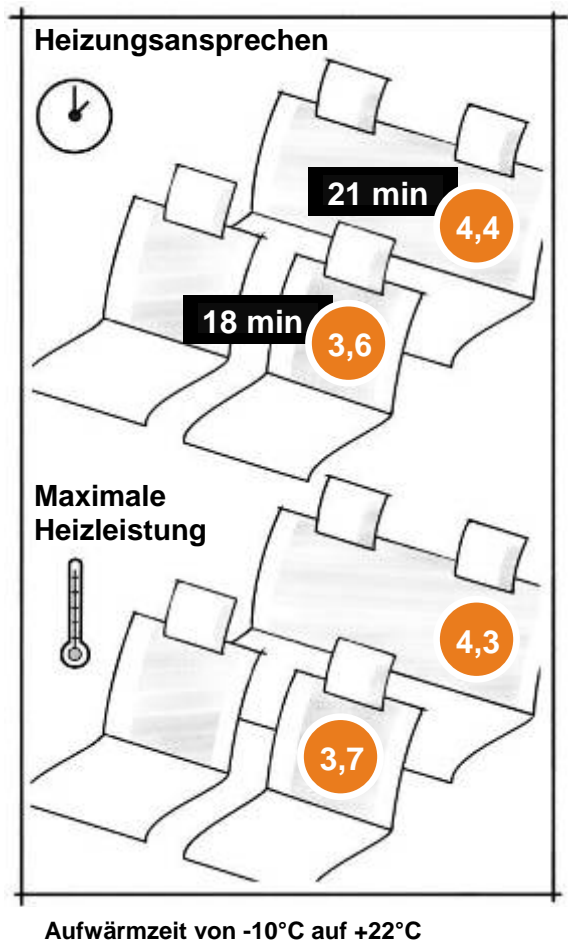
Der 150 PS starke Dieselmotor kann in Verbindung mit dem Automatikgetriebe bei den Fahrleistungen nicht komplett überzeugen. Der Sprint von 60 km/h auf 100 km/h dauert rund 7,5 Sekunden. Bei Geschwindigkeiten überhalb von 130 km/h beschleunigt das Fahrzeug nur noch sehr träge. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 177 km/h wird nur sehr mühevoll erreicht.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 2,0 l Dieselmotors geht insgesamt in Ordnung. Motorvibrationen sind gut vom Innenraum abgeschottet, nur bei höheren Drehzahlen werden sie deutlicher wahrnehmbar. Brummfrequenzen treten nur bei niedrigen Drehzahlen unterhalb von 2.000 1/min auf - ein Drehzahlbereich, der vom Automatikgetriebe aber weitgehend gemieden wird.

2,9 Schaltung

Das Sechs-Gang-Automatikgetriebe schaltet weitgehend situationsgerecht, wirkt aber aufgrund des vehementen Wandlereinsatzes etwas altbacken. Bei jeder Berührung des Gaspedals öffnet der Automat den Wandler, erhöht künstlich die Drehzahl und vertuscht somit geschickt das Turboloch. Die Schaltvorgänge sind nicht immer besonders schnell und teilweise nicht ganz ruckfrei. Der Wählhebel ist problemfrei zu bedienen.



1,8 Getriebeabstufung

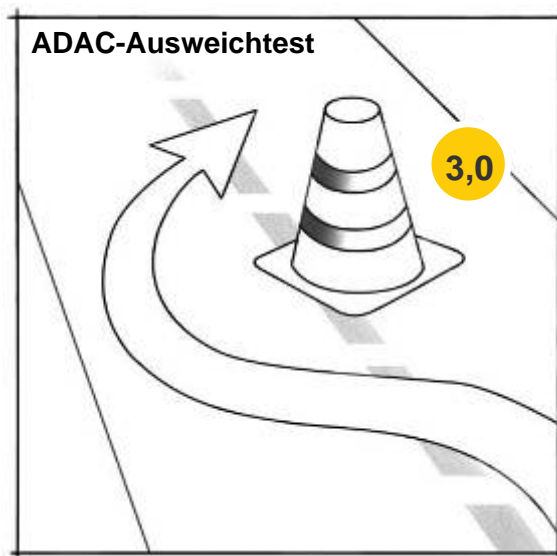
⊕ Die Abstufungen der sechs Gänge passen gut zum Motor. Für jede Geschwindigkeit steht die passende Übersetzung parat. Durch das insgesamt niedrige Drehzahlniveau wird zumindest bei konstanter Geschwindigkeit nicht unnötig Diesel vergeudet. Bei Autobahngeschwindigkeit liegt das Drehzahlniveau noch angenehm niedrig.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der schwere Geländewagen pendelt bei einem plötzlichen Lenkimpuls deutlich nach, was zwar in der Praxis nicht unsicher ist, sich aber wenig souverän anfühlt. Die Spurrillenempfindlichkeit ist trotz der großen Räder nicht sonderlich ausgeprägt. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen zufriedenstellenden Gesamteindruck. Bei heftigem Ausweichen schiebt der Wagen deutlich über die Vorderräder, wird aber durch das ESP ausreichend stabilisiert. Die Karosserie neigt sich zwar stark, es besteht aber keine Kipptendenz.

⊕ Der Allrad Koleos ist mit dem All Mode 4x4 i-System ausgestattet. Mittels Taster in der Mittelkonsole kann zwischen einfachem Frontantrieb (2WD), variablem Allradmodus (Auto) und starrem Durchtrieb für Geländefahrten (LOCK) gewählt werden. Im Auto-Modus wird bei Schlupf an den Vorderrädern automatisch Antriebsmoment auf die Hinterräder geleitet. Diese bedarfsgerechte Drehmomentverteilung sorgt für gute Traktion und soll Kraftstoff sparen. Für Fahrten abseits der Straßen (unter 40 km/h) kann der Allradantrieb durch Sperren des Zentraldifferentials permanent zugeschaltet werden (Kraftverteilung: 50:50). Ein Bergabfahr-Assistent hilft beim Bewältigen von steilerem Gefälle (ab zehn Prozent), auch auf Schotter. Für leichteres Anfahren an Steigungen (auch rückwärts) hilft der "Hill Start Assist". Die kurzen Karosserieüberhänge (vorn Böschungswinkel 27 Grad, hinten 31 Grad) machen den Wagen geländetauglich; hinzu kommt die Bodenfreiheit von über 18 cm, mit der sich auch mal ein kleiner Bachlauf überwinden lässt.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8 Kurvenverhalten

Das Kurvenverhalten ist nahezu neutral, selbst schnell gefahren reagiert der Wagen gutmütig und kündigt seinen Grenzbereich frühzeitig an. Allerdings liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten nicht sehr hoch. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung tendenziell zu.

⊕ Gefährliche Lastwechselreaktionen sind auch dank effektiver ESP-Eingriffe kaum vorhanden.

3,7

Lenkung*

Die Lenkung spricht auf kleine Kurskorrekturen etwas zögerlich an, wodurch man das Fahrzeug nicht besonders präzise dirigieren kann. Bei schnell durchfahrenen Kurven gibt die Lenkung kaum Rückmeldung, es fehlt an Fahrbahnkontakt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist zufriedenstellend gering.

– Der Wendekreis ist mit 12,6 Metern sehr groß.

2,7

Bremse

Der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h zum Stillstand liegt mit 38 m im guten bis zufriedenstellenden Bereich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental CrossContact UHP 98V der Größe 225/55R18). Die Bremse spricht passabel an und ist recht gut dosierbar.

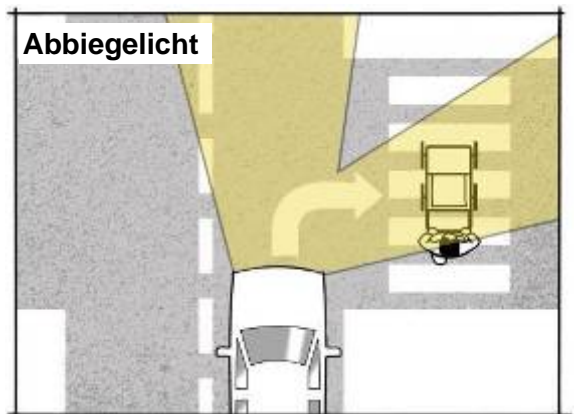
2,2

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Koleos ist serienmäßig mit ESP sowie einem Bremsassistent ausgestattet und erfüllt damit die Mindestanforderungen an die aktive Sicherheit. Bi-Xenon-Scheinwerfer (gekoppelt mit Abbiegelicht) sind gegen Aufpreis erhältlich. Rückleuchten warnen in geöffneten Vorder- und Hintertüren.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Renault Koleos besitzt eine gute Sicherheitsausstattung: Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorn. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,90 m Größe und lassen sich auch horizontal anpassen. Beim ADAC Crashtest erreicht der Koleos mit insgesamt 33 Punkten (Frontcrash: 13; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) fünf Sterne für den Insassenschutz. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

– Für die hinteren Passagiere gibt es keine Angurt-Erinnerer. Auch reicht die Kopfstützenhöhe höchstens für 1,60 m große Personen aus. Warndreieck, Verbandmaterial und Warnweste haben keine fest definierten Halter.

1,9

Kindersicherheit

+ Bei den ADAC-Crashtests erreicht der Koleos für die Kindersicherheit gute 39 von 49 Punkten. Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze mit den Sicherheitsgurten sicher befestigen. Für diese Plätze gibt es auch Isofix-Systeme und zusätzliche Ankerhaken am Kofferraumboden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren.

Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Der Fahrer kann die hinten sitzenden Kinder mit einem Panoramarückspiegel überwachen.

➖ Für Babyschalen können die Gurte der Rückbank zu kurz sein. Der Platz in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet, weil die Gurtgeometrie ungünstig ausfällt.

3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte verbessert werden. Nur der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind entschärft. Zu aggressiv fallen die Vorderkante und die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube aus. So werden nur 14 von max. 36 Punkten bei den ADAC-Crashtests für den Fußgängerschutz erreicht.

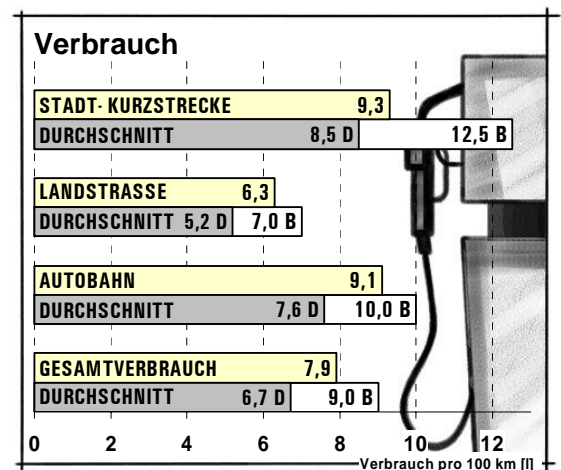
3,1 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

➖ Der gemessene Durchschnittsverbrauch des Koleos dCi 150 4x4 Automatik liegt bei nicht besonders sparsamen 7,9 l/100 km. Im ADAC EcoTest erhält er mit einem gemessenen CO2-Ausstoß von 208 g/km 20 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei hohen 9,3 l/100 km, außerorts bei 6,3 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,1 l/100 km.

2,1 Schadstoffe

⊕ Insgesamt liegt der Schadstoffausstoß noch im niedrigen Bereich. Allerdings steigt der NOx-Ausstoß unter Last stark an, was zu Abzügen in der Schadstoffbewertung führt. Hier erhält der Koleos 39 Punkte. Das reicht zusammen mit den CO2-Punkten nur für ein schlechtes Drei-Sterne-Ergebnis (59 Punkte).



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

3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten beinhalten hauptsächlich die Aufwendungen für den Kraftstoff. Da das Fahrzeug mit etwas günstigerem Diesel auskommt, erhält der Koleos trotz des recht hohen Verbrauchs noch eine zufriedenstellende Beurteilung.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Renault Koleos muss spätestens nach 20.000 km oder alle 12 Monate zur Wartung in die Werkstatt.

⊕ Renault spendiert dem Koleos nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Das jährliche Intervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte und Kosten. Auch die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

2,8

Wertstabilität*

Dem Renault Koleos kann in der Kombination Dieselmotor, Allrad und Automatik ein guter bis zufriedenstellender Restwertverlauf vorhergesagt werden.

3,2

Kosten für Anschaffung*

Der Koleos dCi 150 4x4 Automatik ist lediglich in der getesteten Ausstattung "Night&Day" erhältlich. Der Grundpreis dafür beträgt akzeptable 34.990 Euro. Die Serienausstattung fällt dabei sehr großzügig aus: Navigationssystem, Einparkhilfe, Schiebedach und sogar Metallic-Lackierung sind Serie. Das einzig echte erhältliche Extra sind Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht.

5,5

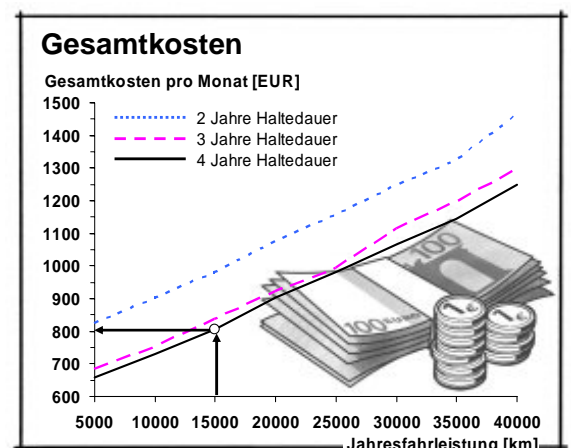
Fixkosten*

⊖ Jährlich werden hohe KFZ-Steuern von 322 Euro fällig. Die Fixkosten steigen weiter vehement an, da alle Versicherungsklassen (Haft-, Teil- und Vollkasko) sehr ungünstig liegen.

3,3

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassendurchschnitt. Vor allem die hohen Werkstatt- und Reifenkosten sowie die Ausgaben für Steuer und Versicherung verhindern ein besseres Ergebnis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 813 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.5 16V 170 4x4	dCi 150 FAP 4x2	dCi 175 FAP 4x4
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	126(171)	110(150)	127(173)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	226/4400	320/2000	360/2000
0-100 km/h[s]	9,3	10,0	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	183	191
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,3 S	6,5 D	7,2 D
CO2 [g/km]	220	148	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/21/23	22/23/23	22/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	250	246	282
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	797	717	806
Preis [Euro]	28.990	28.990	34.990

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R18
Reifengröße (Testwagen)	225/55R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,55 m
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 6,3/ 9,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	186g/km / 208g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520/1855/1695 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2145 mm
Leergewicht/Zuladung	1855 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1350 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	820 km
Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	160 Euro
Monatliche Werkstattkosten	85 Euro
Monatliche Fixkosten	120 Euro
Monatlicher Wertverlust	448 Euro
Monatliche Gesamtkosten	813 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/23/23
Grundpreis	34.990 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht (inkl. Xenon)	1.200 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.500 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.200 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 329 Euro
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,9
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	2,7
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	3,7
Kofferraum-Volumen*	2,0	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	4,0
Komfort	2,9	Schadstoffe	2,1
Federung	2,9		
Sitze	2,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,7
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	3,5
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	2,7	Wertstabilität*	2,8
Fahrleistungen*	3,1	Kosten für Anschaffung*	3,2
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	5,5
Schaltung	2,9	Monatliche Gesamtkosten*	3,3
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen