



Перемены ему к лицу?

Самые заметные изменения обновленного Renault Koleos – на его «лице». Достаточно ли этого, чтобы подхлестнуть интерес к модели? Для ответа на этот вопрос мы в очередной раз собрали тестовую бригаду.

Цель любого рестайлинга – привлечь внимание новых покупателей к знакомой модели. Если облик автомобиля был спорным и не всеми воспринимался «на ура», над его «лицом» работают основательно. Так произошло с Nissan Qashqai, именно так поступи-

ли и с Renault Koleos. При этом «начинка» рестайлинговой модели осталась прежней – Koleos предлагается с 2,5-литровым бензиновым мотором (170 л. с.) или 2,0-литровым (150 л. с.) турбодизелем. Диапазон цен на модель составляет от 228 до 287 тысяч гривен. А если доплатить 8500 гри-



Расход топлива колебался от 9,0 л в городе до 14,9 л на бездорожье. В салоне изменения коснулись щитка приборов – шкалы нарисованы по-иному и символы на кранчиках стали белыми.



Следить за детьми на втором ряду через специальное зеркало можно во всех версиях, кроме базовой.



Чтобы сложить спинки заднего ряда из багажника, достаточно потянуть за соответствующий крупный рычаг.

В багажнике предусмотрены пластиковые направляющие, по которым удобно задвигать вглубь тяжелый груз.



Сергей Матусяк

Главный редактор журнала «Автоцентр»

➤ Класс компактных кроссоверов в нашей стране активно пополняется: производители наперебой предлагают нам новые модели. Renault Koleos – отнюдь не новичок на украинском рынке (с 2008 года), но так и не примелькался на наших дорогах. Возможно, до рестайлинга в прошлом году этот автомобиль выглядел довольно специфично, но теперь дизайн передней части стал более классическим. При этом Renault не утратил преимуществ, которыми отличался ранее. Во-первых, это комфортная подвеска, что выгодно отличает этот французский кроссовер от большинства конкурентов. Во-вторых, удачный силовой агрегат – 2,5-литровый двигатель с вариатором довольно динамичен, но при этом вполне экономичен – в городе довольствуется 9,0-9,5 литрами на «сотню». Для владельцев Renault здесь все привычно: в роли ключа – карточка-ключ, управление аудиосистемой – за баранкой, а кнопки обогрева сидений все так же неудобно спрятаны под



Хотя кроссовер производится в Корее, владельцы «французских» Renault узнают в Koleos свой автомобиль.

ногами на кресле. Кнопка запуска двигателя, на первый взгляд, размещена нелогично – на консоли за рычагом КП, но пользоваться ею оказалось удобно. Как, впрочем, и аудиосистемой и климат-контролем. Однако к вертикально распахивающимся дверям багажника я за пару недель так и не приспособился. Если откроешь верхнюю крышку,

то закинуть вещи мешает шторка, закрывающая нижнюю часть отсека. Откроешь и нижнюю дверь – достать или положить вещи в глубину багажника тяжело. Зато подобная система позволяет выгрузить поклажу, если на парковке подъедешь вплотную к другой машине, что в современных стесненных условиях – большое преимущество.

Дмитрий Чабан

Редактор рубрики «Автополигон»

➤ На мой взгляд, изменения, которым подвергся Renault Koleos, пошли этому кроссоверу на пользу – теперь он выглядит более современно. И щиток приборов мне нравится больше. Видимо, конструкторы посчитали, что улучшать больше нечего. Хотя я бы поставил новые сиденья или снабдил старые возможностью изменять наклон подушки. В машине сидишь слишком уж высоко и вертикально. Это, конечно, улучшает обзорность, но я бы хотел сесть глубже и ниже. К тому же так можно лучше чувствовать машину на высоких скоростях. Ведь Koleos остался очень комфортабельным автомобилем. Подвеска настолько мягкая, что разбитую дорогу, железнодорожные переезды и трамвайные пути перестаешь замечать и через некоторое время попросту прекращаешь сбавлять на них скорость. Неровную грунтовку Koleos «глотает» с уверенностью внедорожников



Мне нравятся косметические изменения во внешности Renault Koleos. Но характеристики кроссовера остались прежними.

на пневмоподвесках. Правда, на такой ходовой кроссовер склонен к раскачке, и при резких перестроениях мне не хватает чувства дороги. Машина чутко реагирует на повороты руля, но я словно сижу за компьютерным симулятором, неспособным передавать ощущения того, что на самом деле происходит с

авто. А вот удобство в салоне Koleos уж никак не симулирует. Большой объем различных отсеков, откидные столики, шторки на окнах и регулируемая интенсивность воздушного потока для второго ряда и возможность менять наклон спинки сидений по достоинству оценили мои пассажиры.

вен в любой из комплектаций, то владелец получит не стандартную трехлетнюю, а расширенную пятилетнюю гарантию (программа «Гарантия+») вместе с услугами ассистанса на тот же период. Мы тестируем автомобиль с 2,5-литровым мотором и вариатором CVT.



Вадим Беев
Тест-пилот сайта ac.ua

В вечном споре, что лучше – подключаемый полный привод или постоянный, Renault Koleos встал на сторону более интеллектуального и изощренного подхода. За его рулем есть три возможности: двигаться только с подключенной передней осью; принудительно «врубить» все четыре колеса или позволить системе All Mode 4x4-i самой определять, какой привод в текущий момент является более подходящим. Как и многие другие водители, львиную долю теста я провел в режиме «AUTO». Мокрый асфальт, старт со светофора с педалью «газа» в пол. Муфта в приводе срабатывает так быстро, что перед-

ние колеса не успевают даже заскиснуть от букса, как тяга переносится назад. Без выезда на разбитую грунтовку тоже не обошлось. На ухабах днищем не цепляемся – дорожный просвет 206 мм. Благодаря жесткой блокировке межосевой муфты до 40 км/ч и коротким свесам «француз» уверенно берет скользкие склоны. Безопасно спуститься с горы помогает система HSA. Расплачиваться за внедорожные вылазки придется нешуточным расходом топлива. После трех десятков километров в режиме постоянного полного привода бортовой компьютер высветил 14,9 л/100 км. Koleos совсем не против съехать с асфальта, довезти вас до укромной полянки в лесу и избавить от проблем на скользких холмах.



Полный привод Renault Koleos – это расширенные, но не бесконечные возможности.



Андрей Волощенко

Главный редактор журнала Motor News

Тестовая машина с топ-мотором, предложенным для Koleos, – объемом 2,5 л. Двигатель носит имя QR25DE. Это тот же агрегат, что устанавливается на Nissan X-Trail и предлагается для Nissan Murano на некоторых азиатских рынках. А в США его можно найти и под капотами Nissan Sentra, Altima, Rogue. В паре с 2,5-литровым бензиновым мотором для тестового Renault Koleos предлагается вариатор CVT производства Aisin. Да и полный привод тоже всецело японский. Дизельная версия в сравнимой комплектации и с

классическим «автоматом» дороже почти на 20000 гривен. Да и разгонная динамика на пару секунд скромнее. Есть еще и экономия (расход дизеля ниже на 2,0 л/100 км), но на фоне разницы в цене это спорный аргумент. Характер настроек бензинового мотора и коробки-вариатора довольно динамичен, но без резкости. В то же время в городе он позволяет двигаться с вполне приемлемым расходом, который легко удержать даже ниже 10 л/100 км. Одним словом, повод для претензий найти трудно. Разве что для любителей позажигать он недостаточно горяч. Но ведь это же кроссовер! В конце концов, для сторонников «зажигалок» у Renault есть Clio и Megane RS.



Тандем 2,5-литрового мотора и CVT мне кажется самым оптимальным для модели.

Renault Koleos

Общие данные

Тип кузова	универсал
Дверей/мест	5/5
Габариты Д/Ш/В, мм	4520/1865/1710
База, мм	2690
Колея передн./задн., мм	1545/1555
Клиренс, мм	206
Масса снаряженная/полная, кг	1655/2200
Объем багажника, л	450/1380
Объем бака, л	65

Двигатель

Тип	бенз. с распр. впр.
Расп. и к-во цилиндров/кв. на цилиндр	R4/4
Объем, см куб.	2488
Мощность, кВт(л. с.)/об/мин	126(170)/6000
Макс. кр. мом., Нм/об/мин	226/4400

Трансмиссия

Тип привода	подкл. полный
КП	вариатор

Ходовая часть

Тормоза передние/задние	диск. вент./диск.
Подвеска передняя/задняя	независ./независ.
Усилитель руля	электро
Шины	225/60 R17

Эксплуатационные показатели

Максимальная скорость, км/ч	188
Разгон 0–100 км/ч, с	10,3
Расх. трасса–город, л/100 км	8,1–12,1
Гарантия, лет/км	3/100000
Периодичность ТО, км	15000
Стоимость ТО, грн.	1232
Мин. стоимость, грн.*	262 000
Стоим. тест. авто, грн.	276 000

Резюме

Кузов и комфорт

- +** Комфортная подвеска прощает быструю езду по разбитым асфальтированным и проселочным дорогам. В салоне множество различных отсеков, а наклон спинки заднего ряда регулируется.
- Пользоваться багажником не всегда удобно.

Силовой агрегат и динамика

- +** Бензиновый 170-сильный мотор и вариатор – довольно бодрый силовой агрегат, обладающий хорошей отзывчивостью. Бесступенчатая трансмиссия обеспечивает плавную езду, но позволяет вручную переключаться между 6-ю «передачами».
- По ощущениям, до «сотни» машина разгоняется быстрее, чем за «паспортные» 10,3 секунды.

Финансы и оснащение

- +** На украинском рынке автомобиль доступен в нескольких вариантах комплектации. Уже со второго уровня оснащения авто получает систему стабилизации ESP, систему помощи при спуске с горы HSA, функцию бесключевого запуска мотора, датчики света и дождя и другие опции, обеспечивающие комфорт и удобство.
- Нет переднего парктроника. Система стабилизации недоступна в базовой версии.