

Z Korey až do Evropy

TEST RENAULTU KOLEOS

Francouzský design, japonská technika a korejská výroba. První SUV od Renaultu by mohlo být nadnárodně průměrné. Ale není.



Své první SUV postavil Renault s pomocí Nissanu. Podoba modelu Koleos musí navíc vyhovovat nejen evropským zákazníkům, ale také Asiatům. Na tamních trzích se koleos s výrazně jinou maskou prodává pod označením Samsung QM5.

Renault s terénem koketuje už hezkých pár let. Patrně nejbližší k němu měla minulá generace scénicu s pohonem 4x4 a rezervou na pátých dveřích. První skutečné SUV ale Renault představuje až nyní. Jeho podíl na modelu Koleos je však menšinový, podle údajů automobilky dosahuje necelých čtyřiceti procent.

V praxi to znamená, že Renault své novince vtiskl vlastní podobu a v případě čtyřválcových turbodieselů přidal ještě své motory. Vše ostatní nechal na Nissanu, přesněji úspěšném modelu X-Trail. Bez jeho pomoci by první Renaultův teréňák nebyl zdaleka tak komplexní.

Koleos vyjízdí k zákazníkům hned se třemi motory a dvěma úrovněmi terénních dovedností. Zatímco jediný benzinový motor v nabídce (2,5litrový čtyřválec od Nissanu) je k mání pouze v kombinaci s pohonem jedné nápravy, slabší z dvojice turodieselů s objemem dva litry a výkonem 150 koní figuruje



Přístrojová deska je přizpůsobena evropským poměrům, ovládání nemá výraznější slabiny. Navigace s barevným displejem je za příplatek.

v nabídce coby dvou- i čtyřkolka. Nejsilnější testovaný turbodiesel s výkonem 170 koní je pak v prodeji pouze ve verzi 4x4.

Praktický základ

Přes autentický design je vliv japonského příbuzného na 4,5 metru dlouhé karoserii Renaultu znát. Na rozdíl od takového Fordu Kuga je koleos o poznání hranatější a módní sportovní vlna proplula zcela mimo jeho zájem. Koleos patří ke staré škole SUV, u kterých se cení hlavně vnitřní prostor, mající

blízko k velkoprostorovým vozům. A Renault hraje na praktickou notu docela mistrně.

Vše začíná už u vodorovně dělených pátých dveří, jejichž vrchní část je výklopná směrem vzhůru, zatímco menší spodní díl se po vyklopení stává prodlouženou podlahou zavazadlového prostoru. Velmi to usnadňuje nakládání objemných předmětů, zvláště když podlaha kufru je po sklopení dělených zadních sedadel absolutně rovná.

Kdo právě nic velkého nepřeváží, může posvačit u výklopných stolečků na zadních se-

Klady a zápory

- + Prostorný a dobře využitelný interiér
- + Úsporný a tichý motor
- + Vzhledem k výbavě dobrá cena
- Náklony karoserie v zatáčkách
- Málo přesné řízení