

Impresión de manejo: Renault Koleos

Triple alianza

Renault ingresa al mundo de los SUV con el Koleos, 4x4 fabricado por Samsung que combina la experiencia de su aliada Nissan con la docilidad propia del rombo.



Velocidad máxima: 185 km/h*
Acel. 0 a 100 km/h: 9s3*
Consumo prom.: 9,6 l/100 km*

datos del fabricante



Texto y fotos: Hernando Calaza

Precio: u\$s 40.130 | Versión: 2.5 4x4 Dynamique | Origen: Corea





Renault decidió enfatizar la tendencia de los SUVs urbanos con el Koleos, especialmente en los pilares traseros fuertemente inclinados de perfil más deportivo.

La casa del rombo acostumbra crear vehículos difíciles de catalogar, dando nacimiento a nuevos nichos de mercado que, en la mayoría de los casos, revolucionan el mundo de las cuatro ruedas y terminan estableciéndose como segmentos. Por citar solo dos ejemplos, los más renombrados son el Scenic y el Kangoo. Curiosamente para una marca tan creativa, Renault nunca compitió directamente en el segmento de los SUV, ofreciendo solo algunas versiones 4x4, como el alocado caso del Scenic. Teniendo en cuenta estos antecedentes, y la actual tendencia mundial por domesticar los SUVs, no llama la atención que el Koleos aborde el segmento desde una perspectiva diferente, mucho menos agresiva y más sedosa.

El encare de Renault se aprecia inmediatamente en la estética del Koleos, que interpreta los elementos del mundo off-road desde una perspectiva más deportiva, soft y libre de cualquier elemento innecesariamente agresivo, casi como si sintiera cierta vergüenza de ser un SUV. Algunas de estas señas son la ausencia total de protectores en plástico negro e incluso el destie-


rro de la rueda de auxilio del portón trasero, leitmotiv del mundo off-road. El trabajo en el Koleos no se detiene solo en los detalles, la carrocería en sí misma va más allá de las convenciones del género mediante el parante trasero fuertemente inclinado, dando una sensación dinámica que Patrick Le Quement, Director de Diseño de Renault, describe como «aspecto propulsivo». La luneta y las líneas suaves e inclusive las proporciones –ligeramente más corto, ancho y bajo que algunos de sus competidores– lo acercan a un familiar que recibió una dieta de estereotipos. Pero no hay que engañarse, lejos está de ser un Crossover, o cruza entre vehículos de distintos segmentos.

La génesis del Koleos se basa en la cooperación de la Alianza Renault-Nissan y la subsidiaria Samsung Motors. Los coreanos aportan la fabricación, los japoneses el hardware (motores nafteros, estructura y experiencia 4X4) y los franceses el diseño. Íntimamente relacionado con el X-Trail, luce diametralmente opuesto, abandonando el perfil cuadrado y todoterreno del japonés a favor de líneas más fluidas y refinadas. En los laterales recurre a perfiles con cantos de creci-

miento inverso entre los protectores de las puertas y la línea de cintura. El frente es quizá la parte menos lograda y más coreana del Koleos, acompañando con su curvatura al plano posterior, creando una imagen general redondeada junto al techo en descenso. Rematan en ambos frentes los protectores en tono metalizado y el juego de perfiles curvos, como los que envuelven los rompenieblas delanteros, que tienen su continuidad en el interior.

El panorama de la cabina es tranquilo, armónico y bien acabado, dominado por la gran porción superior del tablero realizada en plásticos suaves al tacto que enriquecen la percepción de calidad. La sensación de espacio no es tan amplia debido a la consola central inclinada que

El portón fuertemente inclinado del Koleos puede robar algunos litros de capacidad al baúl, pero no resigna practicidad. En lugar de colocar una luneta de apertura independiente, en Renault decidieron realizar la boca en dos piezas, con una pequeña tapa de apertura inferior. El resultado es muy bueno, permitiendo abrir el portón principal aún en espacios reducidos.



El interior del Koleos se destaca en varios aspectos, desde la calidad de materiales, hasta su confort, pasando por varios detalles muy prácticos.

El techo solar doble hace un gran aporte al ambiente de la cabina.

El cuadro de instrumentos es simple, sobrio y efectivo.

La guantera principal sigue la línea ondulante de la consola, un clásico de los actuales Renault que se repite en los tiradores y manijas de puertas.


Los porta tutti están presentes en toda la cabina, desde los apoyabrazos de las puertas hasta el central, además ofrece un práctico baldecito desmontable.

fácilmente desde el comando satelital tanto para seleccionar entre los 6 CDs o escoger entre carpetas y canciones en discos MP3. ¿El sonido? Siete parlantes + un sub-woofer firmados por Bose® lo dicen todo con suma potencia y claridad. Rematan el ambiente cortinas parasol y el techo de cristal panorámico, con sección delantera corrediza, que se disfruta plenamente desde las plazas traseras.

Sin alcanzar cotas sobresalientes, el espacio interior es bueno y práctico. Guantera refrigera-



La cabina del Koleos recibe con buenos materiales y diseño agradable. La dotación es completa y el ambiente de calidad.



se proyecta desde los asientos hasta la cúpula con display, simulando atravesar el tablero, efecto reforzado por los gruesos decorados en tono aluminio que la envuelven. Las tomas de aire también presentan generosos acentos, agregando color a la cabina junto a las manijas y tiradores de puertas de estilo Megane II. Llama la atención que el control de velocidad cruce se active con una tecla ubicada en la parte baja de la consola central, aunque se opera desde el volante; por lo demás todo está a mano y es fácil de utilizar, una bendición ya que cuenta con cantidades notables de equipamiento. Un borde iluminado ayudaría de noche a encontrar la ranura de la tarjeta-llave electrónica. Por su parte, el completo estéreo se puede controlar

da, cajón bajo el asiento del acompañante, gavetas de puertas, espacio en el apoyabrazos y dos lugares cerrados en el piso trasero completan una capacidad de 70 litros, más que suficientes para guardar todos los elementos deseados. El baúl tampoco es líder del segmento, pero con 450 dm³ espacio no le falta y se puede ampliar a 1.380. Para la acción cuenta con el denominado sistema «easy break» que solo requiere tirar de una manija en el baúl para que los asientos se levanten y los respaldos se rebatan, todo automáticamente. Además, los respaldos traseros pueden reclinarsse para mayor confort y las plazas laterales cuentan con mesitas tipo avión. En lugar de luneta de apertura independiente, el Koleos ofrece otra novedad: portón

de doble hoja, una de apertura superior y otra de tipo pick-up con capacidad para soportar peso, ideal para sentarse a disfrutar del paisaje hasta donde nos llevó la tracción 4x4.

Encontrar una posición de manejo cómoda es tarea fácil mediante las regulaciones en altura y profundidad del volante y eléctricas de butaca. El apoyacabezas inclinado hacia adelante puede ser algo molesto y falta la regulación de basculación del asiento, dos detalles que no empañan el confort a prueba de kilómetros de los amplios sillones en grueso cuero. El Koleos se ofrece en versiones con tracción simple y 4x4 como en este caso, con caja CVT o manual de 6, como la probada en esta ocasión. En marcha el Koleos cumple con la promesa de una conducción relajada, lejana de la brutalidad propia de los 4X4. Procedente del aliado japonés, el cuatro cilindros de 2.5 litros, 16 V, 170 CV y 23 kgm (a 4.400 rpm) es cremoso, silencioso y dispone de buen empuje en Baja, a tal punto que parece adaptarse mejor a la opción automática CVT que a la manual con rápida palanca, que requiere impulsos concretos

para trazar sus cortos y precisos recorridos.

Dinámicamente el trabajo en un SUV suele ser muy complejo ya que la altura a la que se encuentran sentados sus ocupantes magnifica cualquier balanceo y cabeceo de la carrocería. Utilizando esquema delantero Pseudo McPherson y trasero multibrazo proveniente de la X-Trail, las suspensiones «planchan» todo escollo excepto los más filosos, que logran filtrarse enviando leves vibraciones por la carrocería. El Koleos ocupa una buena porción de asfalto en ciudad, situación neutralizada por la dirección extremadamente ligera, los grandes espejos, la posición elevada y los sensores delanteros y traseros. En ruta se muestra estable y da gusto hurgar en la parte superior del tacómetro. Seguramente castigada en otras pruebas, esta unidad presentó cierto desbalanceo en sus ruedas que obligó a interrumpir la carrera por la velocidad de punta a los 179 km/h del GPS. En ese momento el velocímetro rondaba los casi 190 km/h, el valor máximo declarado oficialmente por Renault. En 6º viaja tranquilamente, per-

mitiendo buenos cruceros, libres de molestos ruidos mecánicos y eólicos.

El Koleos utiliza el sistema de tracción inteligente All Mode 4x4i proveniente del Nissan X-Trail que, para ahorrar combustible, trabaja principalmente como un tracción delantera hasta que es necesario derivar potencia a la retaguardia mediante un sistema de acople controlado electrónicamente. Esto se aprecia perfectamente en las aceleraciones del tipo 0 a 100 km/h donde primero deja resbalar un poco el tren delantero, antes de que el control de tracción y reparto hagan lo suyo. La única falla dinámica del Koleos es su dirección, al menos en velocidad. Si bien se endurece, su sistema eléctrico no ofrece al tacto un vínculo real entre volante y ruedas, requiriendo cierto período de adaptación para ganar precisión.

En curvas cerradas el rápido el chillido de las gomas delanteras avisa de un posible subviraje. Sin embargo, éste parece no llegar gracias a la acción del reparto de potencia que pone al eje trasero en funciones para redondear el giro y

Uno de los aspectos más destacados del Koleos es su capacidad dinámica, ofreciendo altos niveles de refinamiento y agarre, más el plus de seguridad del inteligente sistema 4X4.



hacer la maniobra tan rápida como simple y segura. Siendo un vehículo más enfocado al refinamiento urbano, las pruebas se limitaron a circular por caminos desdibujados y de pisos flojos, donde corrió velozmente, aislando bien la cabina y permitiendo un perfecto control de la situación. Para quienes deseen más, posee un despeje de 206 mm que no es descomunal, pero sí correcto y el hardware 4x4 permite el bloqueo salomónico entre ejes, suficiente para aventurarse más de lo previsto con cualquier otro vehículo normal. Además, ofrece Asistente de Arranque en Subidas, que evita de manera automática que el vehículo retroceda en pendientes superiores a 10° y Control de Velocidad de Descenso, que se encarga de mantener la velocidad hasta 7 km/h cuando la pendiente es igual o superior a 10°.



Mi primer SUV

Apenas nació este siglo, Renault apuntaba hacia el segmento de los SUV con el Koleos Concept. Presentado en el Salón de Ginebra 2000, su figura distaba mucho del actual



modelo ya que utilizaba las líneas vanguardistas que por aquel entonces impulsaban a la casa del rombo. Montaba un sistema híbrido compuesto por un motor nafta para mover las ruedas delanteras y uno eléctrico para el eje trasero, aportando ecología y tracción 4x4. El Koleos de serie conserva varias premisas fundamentales del concepto como la practicidad de un MPV con una arquitectura monovolumen, con parabrisas y capot continuados. Otro elemento en común es la apertura del baúl con dos hojas, mientras en el concepto se desplazaban hacia los costados, en el modelo actual el corte es horizontal. La ejecución puede cambiar, pero las buenas ideas perduran.



Siguiendo la costumbre Renault, la seguridad activa se completa con un repertorio pasivo de primer nivel que le permitió convertirse en el 11° modelo de la marca en alcanzar las 5 estrellas (nota máxima) en las pruebas EuroNCAP. La dotación incluye 6 airbags (frontales adaptativos), cinturones con limitador de esfuerzo en todas las plazas, con pretensionadores los delanteros y ganchos Isofix para sillas de bebé que se suman a una estructura ultra rígida «acolchada» por estudiadas zonas de absorción de energía.

Renault no fue pionero en el segmento de los SUV y no cuenta con gran renombre en este rubro, por ello se preparó de dos maneras para ingresar

a este «nuevo» mundo. Por un lado aprovechó el reconocimiento y la experiencia de su aliada Nissan, quien prestó gentilmente la base técnica y por el otro, apuntó a los usuarios más modernos y urbanos, que buscan vehículos refinados con un Plus de diversión y aventura para los momentos de ocio. Estas últimas virtudes se reflejan directamente en la particular estética del Koleos. Práctico al punto de parecer un MPV que recibió una dieta rica en esteroides, simple de utilizar y muy equipado, su principal cualidad es la capacidad de entregar gran dinamismo con refinamiento, cualidades difíciles de lograr en un vehículo alto y con capacidades de marchar más allá del asfalto.

Especificaciones

Motor delantero, transversal	
4 cilindros en línea, 16 válvulas, doble árbol de levas	
Inyección electrónica multipunto	
Cilindrada / Diam. x Carrera:	2.488 cc / 89.0 x 100.0 mm
Potencia:	170 CV a 6.000 rpm
Torque:	23.0 kgm a 4.400 rpm
Relación de compresión:	9.6:1
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Tracción / Transmisión	All Mode 4x4i / Manual 6 vel. (CVT Opc)
Suspensión delantera:	Independiente, doble brazo triangular, espirales, amortiguadores y estabilizadora
Suspensión trasera:	Ind., multibrazo y barra estabilizadora
Frenos del/traseros:	Discos ventilados / Discos
Seguridad activa:	ABS, EBV, AFU, ESP+Control de Ascenso y descenso
Llantas y Neumáticos:	Aleación 6.5Jx17 / 225/60 R 17

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes:	4.520/1.865/1.700 - 2.690 mm
Trochas del/tras:	1.545 / 1.550 mm
Radio de giro / Despeje:	5.8 m / 205 mm
Peso / Capacidad de carga:	1.620 / 530 kg
Volumen del baúl:	450 - 1.380 Lts
Capacidad del tanque:	65 lts. nafta

Equipamiento

Airbags frontales, laterales delanteros, de cortina
 Asientos delanteros eléctricos y calefactables
 Asiento acompañante rebatible
 Asiento trasero rebatible 1/3 - 2/3
 Fijaciones Isofix
 Barras de techo
 Cierre central de puertas c/ sensor de movimiento
 Cinturones inerciales c/pretensores
 Climatizador independiente
 Computadora
 Control de velocidad crucero / Limitador voluntario de veloc.
 Cortinas parasol laterales traseras y de luneta
 Espejos exteriores eléctricos, térmicos y abatibles
 Espejo interior panorámico
 Faros antiniebla delanteros
 Freno de mano electrónico
 Inmovilizador de motor
 Lava limpia luneta
 Levantacristales eléctricos delanteros/traseros
 Mesitas tipo avión
 7 Parlantes + Sub-woofer
 Radio BOSE AM/FM c/CD, MP3 y Aux.
 Sensores de lluvia, luz y estacionamiento del/tras.
 Tapizado de cuero
 Techo panorámico eléctrico
 Tercera luz de stop
 Volante multifunción en cuero regulable en alt/prof.

All Mode 4x4i

El Renault Koleos comparte gran cantidad de componentes con el Nissan X-Trail, pero el más importante es su sistema de reparto de fuerza denominado All Mode 4x4i. El sistema cuenta con tres posiciones o modos que se escogen simplemente mediante una tecla, 2WD, 4WD Auto y 4WD Lock. En automático trabaja prácticamente como un tracción delantera para ahorrar combustible, derivando fuerza al tren trasero en caso de detectar una pérdida de tracción. Denominado inteligente, su cerebro electrónico integra al ESP (Control de Estabilidad), al TSC (Control de Tracción) y numerosos sensores que supervisan las fuerzas G y el ángulo del volante, entre otras tantas variables. De esta manera el All Mode 4x4i actúa de manera casi instantánea ante el menor resbalado de una rueda, casi como anticipándose a su pérdida de tracción. Las ventajas no solo se ven en condiciones off-road; sobre asfalto corrige rápidamente cualquier tendencia hacia el sub y el sobre viraje (ida de trompa o de cola respectivamente) desplazando el torque hacia donde sea necesario. Esto permite retrasar la entrada en acción del ESP, sistema restrictivo que actúa sobre los frenos, permitiendo una conducción estable y ágil al mismo tiempo. Durante las pruebas, se pudo comprobar cómo ante curvas cerradas, típicamente subvirantes, luego de un chillido inicial de las gomas delanteras el Koleos tendía a balancear su comportamiento para redondear el giro. Ante pisos muy resbalosos, como nieve o barro, la función Lock permite bloquear el reparto de torque salomónicamente para garantizar mejor agarre, retornando a la modalidad automática al pasar los 40 km/h. El All Mode 4x4i integra además un asistente de arranque en subidas y Control de Velocidad en Descenso. El primero evita automáticamente que el Koleos retroceda al ponerse en marcha en pendientes superiores a 10%. El segundo se activa mediante una tecla y permite mantener automáticamente la velocidad de bajada en 7 km/h cuando la inclinación alcanza 10%. En definitiva, el cerebro electrónico se encarga del trabajo pesado para que cualquier usuario con un

poco de criterio pueda disfrutar con total seguridad tanto sobre asfalto como fuera de él.

