Premier contact – Renault Koleos : Paris Séoul dans un SUV

Comme tout grand groupe, l'alliance Renault Nissan cherche à globaliser ses coûts pour produire intelligemment des voitures qui conviennent à plusieurs marchés en même temps. Le nouveau Renault Koleos est un fruit de ce travail. Il a vu le jour à la fois en Corée et en France, est déjà commercialisé en Australie, en Chine, en Corée, au Moyen Orient et dans certains pays d'Amérique du Sud. Après l'Europe, il sera introduit dans les pays du Maghreb, en Colombie et en Russie. Disponible en diesel, 4×4 et en boite automatique, il est également paré pour le sol helvétique !



- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'995 cm^3
- 175 ch à 3'750 t/min
- 380 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique CVT X-Tronic
- Vitesse maxi : 192 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.5 sec.
- Poids : 1'696 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'673 x 1'843 x 1'678
- Conso. mixte : 5.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 156 g/km
- dès CHF 33'900.- (Energy dCi 130 2WD ZEN)

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Sur le marché Suisse, les SUV de segment D sont en croissance depuis 2014. Et les chiffres sont clairs, la demande cible surtout les modèles diesel, en boite automatique et pour une grosse majorité en traction intégrale. Nous testons le Koleos en traction et en 4×4, mais le premier ne représentant que 6% des ventes estimées, je concentre mon attention sur le second modèle.

C'est en Finlande que Renault nous convie pour découvrir le nouveau Koleos sur les routes de campagne proche d'Helsinki. Le périple nous conduit jusqu'à une piste 4×4 pour approcher les limites de franchissement de ce SUV. Malgré sa forme urbaine, il peut aisément quitter la route sans se retrouver bloqué. Suivez-nous là où le soleil ne se couche pratiquement pas en été pour faire connaissance avec ce nouveau Koleos.







Esthétisme

Le dessin du Koleos reprend les codes établis par l'Espace et le Talisman. L'imposante calandre verticale accueille le grand logo devenu incontournable pour la marque. Les phares Full Led en option intègrent la signature lumineuse C-Shape qui descend bas sur le bouclier et rendent les clignotants peu visibles sur

la route. Les optiques se prolongent aussi loin sur les ailes, mais chargent visuellement le trois quart avant.

Autant à l'arrière qu'à l'avant, les lignes sont travaillées horizontalement pour dégager une impression de largeur. La ligne de phare et le diffuseur s'étirent d'un bout à l'autre pour envelopper le coffre. De profil, un paradoxe saute aux yeux. Le Koleos est doté d'un empattement particulièrement long, tout comme d'une garde au sol de 21 cm, généreuse pour la catégorie. Mais sa hauteur ne culmine qu'à 1m69 ! En réalité ce 4×4 pourrait bien vous paraître plus petit qu'imaginé. Ce style transposé de la berline au monospace ne me convainc pas. Bien qu'il soit réussi, je pense que le temps passera moins bien sur le SUV. Il manque selon moi quelque chose de propre au style du Koleos pour être marquant.







À l'intérieur, le R-Link 2 trône bien au centre du tableau de bord mais n'est pas équipé de la molette de sélection centrale bien utile sur d'autres modèles. Ce bel écran tactile tacle son cousin Qashqai dont l'intérieur est moins soigné. La planche de bord du Koleos est en plastique moussé, plutôt agréable au toucher, mais le visuel est un peu en dessous. Certaines autres pièces sont en plastique dur, tarif concurrentiel oblige.

Si vous optez pour la finition Initiale Paris, une sellerie tout en cuir Nappa vous attend à bord, tout comme des sièges chauffants à l'avant et à l'arrière du véhicule. La différence est notable, cependant il reste toujours les boutons de commande des vitres qui vous transportent immédiatement dans une auto asiatique. Une faute de goût certaine dans cet intérieur par ailleurs séduisant.

Si le Koleos ne dispose pas de 7 places, c'est pour mieux se concentrer sur le confort de 5 passagers. L'espace aux genoux est décrit comme record par la marque, je m'empresse donc de m'installer à l'arrière pour en attester. On voyage véritablement bien sur une banquette suffisamment profonde et l'on profite aussi d'un espace appréciable aux épaules et à la tête. Avec en plus un gigantesque toit vitré, le nouveau SUV de Renault récolte de bons points en habitabilité.







Sous le capot

L'offre de moteur et de transmission du Koleos se limite à deux motorisations diesel de 130 et 175 ch, toutes les deux à coupler avec une boite manuelle 6 vitesses ou une automatique CVT. La transmission intégrale n'est proposée qu'avec le moteur le plus puissant.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une boite à double embrayage EDC, la CVT a profondément été retravaillée et bien que j'y sois réfractaire, je reconnais qu'elle correspond très bien au véhicule. Souvent décrite comme lente et rendant la conduite aussi passionnante que celle d'un scooter, elle bénéficie ici de la technologie D-Step et reproduit des changements de rapport tout à fait logiques, permettant des accélérations et des relances normales pour un 2.0l de 175 ch. Le plus petit moteur n'ayant pas été essayé dans cette configuration, il faudrait le tester avant de se prononcer.

En ce qui concerne les aides à la conduite, sur le papier elles semblent en retrait par rapport au reste de la gamme Renault. En cause : la globalisation du

développement. En effet, le régulateur de vitesse actif n'arrivera qu'en 2018 sur une vraie version européenne de ce SUV. Notez cependant que l'aide acoustique au maintien de voie, le stationnement automatique, la lecture des panneaux ou le changement automatique des feux de route aux feux de croisement font partie des équipements déjà disponibles sur le Koleos.







Au volant

Entre la finition Initiale Paris et Intens, la différence de confort pour les occupants est perceptible dès l'installation à bord. Les réglages du siège sont bien plus nombreux avec le haut de gamme tandis que pour Intens, le support aux cuisses pourrait être amélioré. Une différence peut aussi être ressentie dans la direction du SUV. Se voulant orientée confort, la direction du Koleos me semble plus filtrée en Initiale Paris qu'en Intens. Je préfère le retour d'information plus authentique avec cette dernière finition, moins cossue.

Sur la route, ma réticence à la boite CVT disparait immédiatement. Je m'insère aisément dans la circulation, même avec presque 1.7 tonne à mettre en mouvement. Ce poids n'est pas non plus un problème pour la suspension qui jugule les mouvements de caisse en courbe. Etonnamment, cette dernière me parait bien raide, alors que Koleos se veut un SUV confortable. La monte pneumatique Goodyear de nos voitures d'essai y joue sans doute un rôle, mais sachez qu'en version 4×4, ce sont des gommes Kumho qui seront livrées. Il peut y avoir une différence. La monte pneumatique est aussi en cause pour le bruit de roulement omniprésent dans l'habitacle. Alors que le moteur est parfaitement

isolé et les bruits d'airs pratiquement absents, j'espère que sur nos routes Suisse le phénomène sera réduit.

Équipé de la transmission intégrale, le conducteur a le contrôle pour utiliser son véhicule comme traction, 4×4 automatique ou 4×4 verrouillé en conditions difficiles. Jusqu'à 50 km/h, le Koleos est capable de rouler en tout-chemin sans aucun problème, et même en tout-terrain si l'on s'assure que la garde au sol ainsi que les angles d'attaque et de fuite sont suffisants. Je le vois en démonstration, de fortes pentes et des bassins d'environ 50 cm d'eau ne lui font pas peur. Même des croisements de pont que l'on pense réservés à des 4×4 d'une autre classe passent avec précautions. Les 95% des Koleos 4WD de Suisse ne verront jamais la terre, pourtant le châssis n'attend que ça !







Verdict

Dans la gamme Renault, le Koleos joue deux rôles. Il chapeaute la gamme des SUV Captur et Kadjar tout en se joignant aux modèles haut-de-gamme Espace et Talisman. S'il est un grand frère modèle, il faudra attendre 2018 pour qu'il soit au niveau des porte-drapeaux de la marque au losange.

L'offre de motorisation se concentre sur les meilleures ventes, sans prise de risque donc, en n'offrant notamment pas de moteur essence. Le moteur 1.6 130 ch sera pratiquement absent du marché, c'est donc le 2 litres en boite mécanique et automatique qui cherchera à décrocher la palme. Avec de véritables places arrière, généreuses et confortables, le nouveau Koleos est un bon candidat

comme voiture familiale, seuls des détails de finitions ou d'équipement pourraient le disqualifier chez les clients très exigeants.













Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Renault Koleos.













A lire aussi

Premier contact – Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Essai – Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

Essai – Renault Talisman Grandtour : L'Espace se cache dans ce break

Premier contact – Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Essai – Renault Mégane GT : En attendant la RS…

Premier contact – Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai – Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai – Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact – Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai – Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence…

Essai – Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact – Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition…

Premier contact – Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai – Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai – Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

Essai – Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : "Ersatz d'R.S. ?"

Essai – Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai – Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact – Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact – Renault Zoé : Y a de l'électricité dans l'air !

Premier contact – Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai – Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai – Renault Twingo R.S. : C'est de la dynamite !

Avant-première – Renault Megane RS Mk4

Présentation – Renault Captur MY2017

Présentation – Renault TreZor

Présentation – Renault Alaskan

Présentation – Renault Nouvelle Clio

Présentation – Renault Twingo GT

Présentation – Renault Clio R.S. 16

Nouveauté – Renault Grand Scenic

Nouveauté – Renault Koleos

Présentation – Renault Megane Grandtour

Présentation – Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté – Renault Talisman Estate

Nouveauté – Renault Talisman

Présentation – Renault Sandero R.S.

Présentation – Renault Duster Oroch

Présentation – Renault Kwid

Nouveauté – Renault Kadjar

Présentation – Renault Espace

Présentation – Renault Eolab

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie – Renault et Caterham, c’est fini !

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Kwid Concept

Présentation – Renault Initiale Paris

Présentation – Renault Megane

Nouveauté – Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation – Renault Twin’Run

Nouveauté – Renault ZOE

Nouveauté – Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté – Renault Clio Grandtour

Nouveauté – Renault Scenic XMOD

Présentation – Renault Captur

Economie – Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté – Renault Clio

Présentation – Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 – Fabien Thuner, l’espoir suisse romand

Nouveauté – Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse











