



Renault Modus

Monumentale mini

Test | Renault deed het eerst met de Espace. Met een auto die de ruimte van een bestelauto combineerde met het uiterlijk van een futuristische personenauto, bracht Renault de eerste ruimteauto op de markt. Later volgde de Scénic, waarmee ook een middenklasser tot ruimtewonder werd omgetoverd. Nu introduceert Renault de Modus, waarmee ook het meest compacte segment kan genieten van ruimte volgens het recept van de uitvinder.

Net als de andere ruimteauto's van Renault, weet de Modus direct te imponeren met enorme binnenruimte. Hoe de fabrikant dat binnen de bescheiden buitenmaten van deze mini MPV heeft weten te realiseren, is direct duidelijk. Het geheim zit vooral in de presentatie. De afstand tot de voorruit is enorm omdat de motor voor een groot deel onder het dashboard doorloopt. Daarbij is het dashboard relatief laag geplaatst, terwijl de stoelen juist hoog zijn. Daarmee wordt als vanzelf afstand geschapen.

De been- en hoofdruimte zijn riant en de stoelen bovendien aangenaam groot. Dit zijn geen kleine stoeltjes om op te zitten, maar comfortabel zitmeubilair om in te zitten. Ook langere bestuurders voelen zich prettig omdat zelfs de bovenrug goed wordt ondersteund.

De veiligheid wordt mede gegarandeerd door hoofdsteunen die zo ver verstelbaar zijn dat ze desnoods het dak raken. Ten opzichte van de hoge

zitpositie is de raampost juist laag wat het glasoppervlak groot maakt. Tel daar het glazen panoramadak van de testauto bij op en zelfs de meest doorgewinterde testrijder valt even stil van het laatste ruimtewonder van Renault!



Vernuft

De ruimte blijft niet alleen bij een gevoel, de Modus biedt veel nuttig bruikbare plekken. Dat zijn niet alleen het vakje bovenop het dashboard, de vakken in de vloer of de lade onder de passagiersstoel (de ruimte onder de bestuurdersstoel is gebruikt voor een (optionele) cd-wisselaar).

Vooraf achterin weet de Modus te overtuigen met puur vernuft. De "truc" van de verschuifbare achterbank op rails is eerder vertoond bij de Twingo en sindsdien door vele fabrikanten geïmiteerd. Ook dit keer zet Renault de achterbank op rails zodat de gebruiker kan kiezen voor meer beenruimte of juist meer bagageruimte. Maar voor de Modus is dit

concept verrijnd.

In de achterste positie biedt de achterbank weliswaar veel beenruimte, maar omdat de achterbank tussen de wielkasten is geschoven, is de breedte beperkt tot twee (riante) zitplaatsen. Wanneer de bank naar voren wordt geschoven neemt de beenruimte af, maar kan juist de volle breedte worden benut en komt dankzij een ingenieus systeem een derde zitplaats beschikbaar.

De bagageruimte is in alle gevallen heel behoorlijk. Alleen de hoge tildrempel is storend, want zware stukken moeten over een hoge rand worden getild.

De achterklep is optioneel in tweeën te delen. In dat geval hoeft niet altijd de gehele achterklep te worden geopend, maar kan alleen het onderste deel worden geopend om toegang te krijgen tot de kofferruimte. In tegenstelling tot andere auto's met een dergelijk systeem, opent de onderste helft van de Modus-klep niet helemaal. De klep blijft onder een hoek staan en krijgt het effect van een stortkoker. In de praktijk is ook deze "halve oplossing" makkelijker dan het openen van de gehele achterklep en is deze optie toch aan te bevelen.

Rijeigenschappen

Zoals eerder genoemd is de presentatie belangrijk en dat is zelfs merkbaar in de rijeigenschappen. Al in de eerste bocht is merkbaar dat de voorwielen zich ver voor de bestuurder bevinden en dat geeft het gevoel een grote auto te besturen. Wie niet beter zou weten, stuurt de eerste bochten extra ruim alsof dit een flinke bestelbus is. In feite is de Modus juist wendbaar en eenvoudig te overzien, waardoor de auto met name thuis is in smalle straatjes en druk verkeer.

Toch vormen de rijeigenschappen één van de weinige kritiepunten op de Modus. Dat heeft vooral te maken met de hier gereden 1.6-liter benzinemotor, de zwaarste krachtbron op de prijslijst. Deze viercilinder presteert goed, maar mist de nodige levendigheid.



De Modus 1.6 reageert nogal gelaten op het gaspedaal en dat is vooral in de stad onprettig. De eerste indruk is die van een motor die veel toeren maakt, maar slechts matige prestaties neerzet. Dit is echter een kwestie van wennen, want hoe meer kilometers de Modus mocht maken hoe prettiger de auto ging rijden. Voor een auto die verder zo uitzonderlijk hoog scoort, is het echter jammer dat de motor slechts een "voldoende" haalt.

Bovendien is de aandrijving verstopt onder een minuscule motorkapje, wat onderhoud zowel voor de monteur als de doe-het-zelver lastig maakt. Vloeistofpeilen of bijvullen is geen enkel probleem, maar reparaties kunnen tijdrovend worden.

Bochten

Op het gebied van wegligging steekt de Modus opnieuw glansrijk boven de middelmaat uit. De auto stuurt nauwkeurig en geeft juist wel het levendige gevoel dat de motor mist. Bovendien is de wegligging prima en heeft de bestuurder nooit het gevoel met een smalle, hoge of instabiele auto te rijden.

En in de bochten valt nog iets op: de Modus heeft geen meesturende koplampen, maar een eenvoudig systeem dat tegen een fractie van de prijs bijna hetzelfde bereikt. In plaats van bewegende koplampen, is de Modus voorzien van extra lichtunits die altijd "door de bocht" schijnen. Wanneer nodig gaan deze extra lampen even aan. Om te voorkomen dat het overige verkeer het idee heeft dat de Modus-rijder continu lichtseintjes geeft, werkt dit

systeem alleen bij snelheden onder de 40 km/u. Het effect ervan is op donkere plaatsen duidelijk zichtbaar en levert een wezelijke bijdrage aan de veiligheid. Deze "actieve bochtverlichting" sluit helemaal aan bij het concept van de Modus: niet zomaar goed, maar steeds een stapje verder. Ze hebben daar bij Renault letterlijk en figuurlijk het licht gezien!



Conclusie

De Renault Espace was een revolutie. De Scénic herhaalde dat succes en met de Modus doet Renault er zelfs nog een schepje bovenop. Op vrijwel alle punten is de Modus niet alleen de beste in z'n klasse, Renault gaat steeds een stapje verder met slimme vindingen.

De rijeigenschappen zijn goed (alhoewel de 1.6-liter motor niet de fijnste uit het programma is), de

wegligging merkbaar beter dan gemiddeld. De prijs/prestatie verhouding is uitstekend, maar zelfs dan gaat de Modus verder met slimme vindingen als zeer betaalbare actieve bochtverlichting en veel aandacht voor veiligheid.

Uiteraard gaat het allemaal om de ruimte en ook daar geeft de Modus de concurrentie het nakijken. De ruimte is niet alleen riant, maar is ook nog eens optimaal benut en flexibel in te delen. De Modus maakt het programma van de Espace en Scénic op gepaste wijze af en is met recht een monumentale mini MPV geworden! ■



Specificaties

Renault Modus 1.6 16v Exception

Afmetingen

Lengte x breedte x hoogte	379 x 170 x 159 cm
Wielbasis	248 cm
Gewicht	1.095 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	49 l
Kofferinhoud	0/0 l
Bandenmaat	185/60 R 15 84H

Motor en prestaties



Cilinderinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	113 pk @ 6000 tpm
Koppel	151 Nm @ 4250 tpm
Aandrijving	Voorwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,3 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik combinatierit	6,8 l / 100 km
Verbruik stadsrit	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 15.700
Basisprijs	€ 12.250