

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Compacte Modus veelzijdig bruikbaar

Opvallend praktisch

Renault is een kei in het ontwerpen van praktische auto's die goed zijn voor hoge verkoopaantallen. Denk aan de Twingo en de Scénic. Daar tussenin introduceert de Franse fabrikant nu de karakteristieke Modus. Ook weer zo'n aantrekkelijk vervoermiddel, compact van buiten maar ruim van binnen en reuze handig in gebruik.

Dat praktische bruikbaarheid en een aantrekkelijk uiterlijk heel goed hand in hand kunnen gaan bewijst de compacte Renault Modus. De auto is van A tot Z nieuw, valt tussen de Twingo en de Scénic en je zou 'm zelfs even een Clio MPV kunnen noemen. Maar hij staat op de bodemplaat van de toekomstige Nissan Micra. En uiteraard ook die van de nieuwe Clio III, die we in de loop van dit jaar mogen verwachten. Renault ziet kans om in deze relatief korte auto toch nog vier tot in het dak doorlopende portieren kwijt te raken, zonder dat dit raar staat. Integendeel zelfs, ze maken de Modus erg volwassen.

De Modus komt in één carrosserie-uitvoering maar kan met drie benzinemotoren en twee turbodiesels in een groot aantal versies worden geleverd. De basisprijs van € 15.295,- is nog wel netjes, maar wie een diesel wil, zoals deze 1.5 dCi 80 (voor 80 pk/59 kW) is direct al een royale € 21.000,- lichter. En dat is best veel geld. Een iets minder sterke dCi 65 (48 kW) is er 'al' vanaf € 19.395,-. Die prijzen brengen de Modus in de buurt van concurrenten als de Citroën C3, Fiat Idea, Ford Fusion en de iets grotere Opel Meriva.

Brave grommer

Van de twee dieselmotoren kregen wij van Renault de sterkste mee, goed voor een vermogen van 60 kW bij 4000 t/min en een maximum koppel van 185 Nm bij 2000 t/min. Deze dappere 1.5 liter turbodiesel is er één uit de programma's van Renault en Nissan en we vinden 'm ook in de Micra en de Almera. Het is een moderne common rail motor met turbo, goed voor een maximale laaddruk van 1,2 bar, en

een intercooler. De motor bezit een gietijzeren blok en een cilinderkop van lichtmetaal met een enkele bovenliggende nokkenas. Vooraf denk je dat een 59 kW motor onvoldoende sterk zal zijn om met de Modus op te kunnen schieten, maar we waren er al snel achter dat dit heel erg meevalt. De op het kenteken 1160 kg wegende auto gaat met deze motor behoorlijk tot zeer vlot door het verkeer. Maar dan moet je wél willen schakelen. En dan hoor je ook goed dat er dieselpower onder de motor-kap huist. Kies je voor een ietwat rustiger rijstijl, dan blijkt de 1.5 liter turbodiesel een prettige souplesse te bezitten. Je hoort wel vrijwel constant dat de motor aan het werk is maar rumoer maakt hij zelden, behalve bij stevig accelereren. Ook op de snelweg blijft het motorgeluid binnen de perken zolang je maar onder de 120 km/h blijft. Want daarna (2800 t/min) gaat het dieselgeluid een stevig deuntje meespelen en bij 130 km/h is de Modus 1.5 dCi niet meer die brave grommer als eerst en wordt hij gewoon rumoerig.

De vijfbak schakelt goed, met lichte en korte slagen, maar hij voelt nogal mechanisch aan. De koppeling werkt lekker licht. Eén ding hadden we beter verwacht en dat is het brandstofverbruik. We scoorden een gemiddelde van 6,8 liter op 100 km, en dat kan bij een compacte auto met moderne diesel beter.

Goed aangekleed

De Modus heeft een handig variabel interieur. Volgens Renault is het een vijfpersoons auto, gezien de drie hoofdsteunen en de drie gordels achterin, maar die zijn vooral voor kinderen bedoeld. Wij vinden twee volwassenen achterin

al wel genoeg en als je het middenkussen opklapt en de bank naar achteren schuift, creëer je een lekkere tweezitsbank. Dat kennen we van de Meriva. Hoofd- en beenruimte vallen erg mee en de instap is door de hoge portieren prima voor elkaar. Kijk alleen wel uit dat je bij het openen door de puntige bovenhoek van het portier geen tik tegen je hoofd krijgt. Afstand houden is geboden!

De achterbank kan over een afstand van 17 cm verschuiven, zodat je kan kiezen tussen maximale bagageruimte (198 tot 274 liter) of maximale beenruimte. Nog meer bagageruimte krijg je door de rugleuning in ongelijke delen om te klappen. Als optie is een uit twee delen bestaande bagageklep leverbaar, waarvan de onderkant separaat omlaag klapt. De drie hoofdsteunen kunnen geheel omlaag schuiven zodat ze bij een niet gebruikte achterbank het zicht niet belemmeren.

De bestuurder beschikt over een in hoogte verstelbare stoel en een kantelende stuurkolom. Je zit er prima op, maar voor lange ritten blijkt de steun van de rugleuning onvoldoende. Het instrumentarium zit midden bovenop het dashboard en is digitaal. Door de heldere verlichting is de afleesbaarheid goed, en behalve een snelheidsmeter, een toerenteller en de radiodisplay heb je daar ook een klokje en een buitentemperatuurmeter plus de meters voor brandstof en motortemperatuur. Vervelend blijft dat je je blik steeds opzij moet richten.

De bediening van de radio/CD, een optie op het basismodel, gaat geheel onder het stuur schuil. Dat is alleen handig als je weet wat waar zit. Gelukkig laat de cruise control zich op het stuur bedienen. Qua veiligheid laat Renault zijn inzittenden bepaald niet in de steek. ABS is standaard maar dat geldt uiteraard voor alle nieuwe auto's. ESP is een optie. Overigens is de passieve veiligheid dik voor elkaar met zijairbags voorin en windowbags zowel voor- als achterin.

De Modus is goed aangekleed. Het in drie kleuren afgewerkte interieur ziet er vrolijk uit en ook al zie je veel kunststoffen, dankzij de diverse kleuren valt daar goed mee te leven. Handig zijn alle bakken en vakken waarvan een deel in de vloer is ondergebracht. De bekerhouders op de middenconsole zijn helaas te ondiep voor



Niet alleen een eigenwijs neusje, ook een eigenwijs kontje kenmerken de Modus. Je herkent 'm direct aan de koddige achterlichten.



Renault ontwierp een vrolijk en eigentijds interieur voor de Modus. Daardoor valt het gebruik van veel kunststof veel minder sterk op.



De driezits achterbank (alleen voor kinderen!) is gemakkelijk in een tweezitter om te bouwen, simpel door het middelste deel van de zitting op te klappen en de bank naar achter te schuiven.



Bij de moderne inrichting en aankleding hoort een centraal geplaatst en (helaas) digitaal instrumentenpaneel. In deze uitvoering is het gelukkig goed afleesbaar.



Foto's: Jan Liefstink

De Modus grossiert bijna in bergruimten, waaronder ook enkele in de vloer. Zelfs onder het zitkussen van de passagiersstoel bevindt zich een documentenvak!



De bagageruimte is eenvoudig bereikbaar door de grote achterklep. Tegen bijbetaling is een apart openklappend onderste klepdeel te verkrijgen.

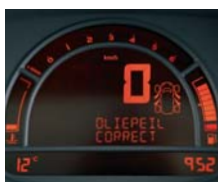
Opletten bij onderhoud

Voor wat betreft het onderhoud dat de Modus behoeft, is er onderscheid tussen het huidige programma en de 2005 modellen (geproduceerd na 15 december 2004). Om gek van te worden in de werkplaats. De Modussen van 2004 worden elke 30.000 km of twee jaar verwacht voor een oliebeurt. Bij de 2005 Euro 4-modellen is dat voor de benzine-motoren 30.000 km of jaarlijks, voor de diesel zonder roetfilter 20.000 km en de diesel met roetfilter 15.000 km. Ook opletten geblazen is het met het luchtfilter. De vervang-

ingstermijn van 60.000 km bij de 2004 modellen is voor de 2005 modellen bij de benzine-motoren ongewijzigd, bij de Euro 3-diesel teruggebracht naar 30.000 km, voor de Euro 4-diesel zonder roetfilter geldt 40.000 km en voor de diesel met roetfilter 30.000 km. Bougies gaan 60.000 km mee, controle van de klepspeling hoeft niet. Alle motoren hebben een distributieriem die 120.000 km of 5 jaar meegaat. Dezelfde termijn geldt voor de (multi) V-riem. O ja, en nog even de oliespecificaties: in de benzine-motoren wenst



Zo'n kort neusje is voor de monteur minder handig! De motor ligt verscholen onder het plaatwerk.



Na de start geeft de boordcomputer keurig aan of het oliepeil in orde is.



Ook de eerstvolgende servicebeurt is op te roepen.

Renault een Elf Evolution SXR 5W-30 ACEA A5/B5 en in de diesels een Elf

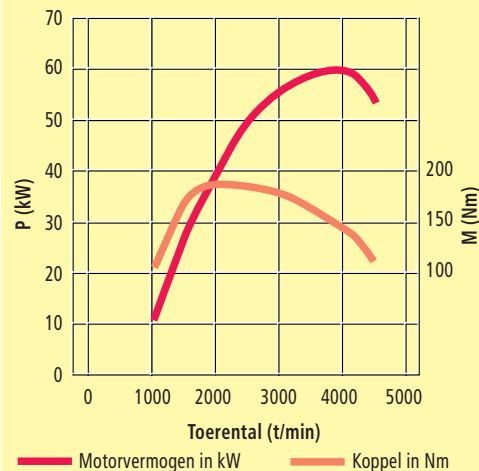
Competition ST 10W-40 ACEA A3/B3 of Elf Turbo Diesel 10W-40 ACEA B3/B4.

serieus gebruik. De kleine, tweede binnenspiegel is een aardigheidje om kinderen achterin beter in de gaten te houden. In de standaard uitrusting komt de Modus goed uit de bus met afstandsbediende centrale vergrendeling, elektrische bediening van de voorste portierruit en de zijspiegels plus de eerder genoemde cruise control. Armsteunen middenin ontbreken voor en achter, een skiluk is ook niet gemonteerd. Op de wat duurdere versies Comfort en Luxe heb je elektrische ruiten achterin en een audiosysteem, terwijl een Luxe versie onder meer een airco inhoudt. Wel handbediend, maar toch!

Allround inzetbaar

Met uitzondering van de stoelen die op lange ritten wat stijfheid kunnen veroorzaken, is de Modus allround inzetbaar en niet alleen een auto voor de stad. Hij rijdt comfortabel, stabiel en veilig. De bodemplaat, het zogenaamde B-platform, is door Renault voorzien van een Mégane wielophanging en deze functioneert voortreffelijk. Alleen een stevige zijwind kan voor wat reuring zorgen, maar voor de rest is de Modus een betrouwbare reisgezel.

Dick Schornagel



Testmetingen

**Auto & Motor
TECHNIEK**

Max. motorvermogen (fabrieksopgave):	60 kW bij 4000 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	185 Nm bij 2000 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h:	9,8 sec.
0-100 km/h:	13,4 sec.
80-120 km/h:	11,1 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h:	64 dBA
100 km/h:	67 dBA
120 km/h:	71 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit:	5,6 liter op 100 km
Buitenweg:	4,1 liter op 100 km
Combinatierit:	4,6 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	6,8 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	168 km/h



Wat ons tijdens de testperiode

met de Modus steeds weer verbaasde was de bijna niet aflatende hoeveelheid bergvakken waarin je zowel kleine als grote spullen kwijt kan. Zoiets blijft altijd handig in een auto waar je dagelijks mee onderweg bent. Alles in de Modus is gericht op praktische bruikbaarheid voor werk en gezin en daarbij zijn de kwaliteit, de sfeer en de rij-eigenschappen niet vergeten.



Een stijve rug na een lange rit,

veel te ondiepe bekerhouders, een los schietende hoe-denplank en in je borst of gezicht prik-kende portieren, dat waren zo'n beetje onze grootste ergernissen in de Renault Modus. Jammer dat de soepele diesel bij hogere snelheden nogal rumoerig wordt. Ook het brandstofverbruik viel ons wat tegen. Wij blijven geen voorstander van een digitaal instrumentarium.

Modelserie en prijzen

Renault Modus 1.2 16V 75:	v.a. € 15.295,-
Renault Modus 1.4 16V 98:	v.a. € 15.895,-
Renault Modus 1.6 16V 113:	v.a. € 17.995,-
Renault Modus 1.5 dCi 65:	v.a. € 19.395,-
Renault Modus 1.5 dCi 80:	v.a. € 21.195,-

ABS:	standaard
Stabiliteitsregeling:	optie € 895,-
Remassistent:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Windowbags:	standaard op Luxe en Comfort (Basis + € 345,-)
Centrale portiervergrendeling:	standaard
Elektrische ramen voor:	standaard
Elektrische ramen achter:	standaard op Luxe en Comfort
Verschuifbare achterbank:	standaard
Airco:	standaard op Luxe (Basis/Comfort + € 925,-)
Cruise control:	standaard op Luxe (Basis/Comfort + € 295,-)
Audiosysteem:	standaard op Luxe en Comfort

Renault Nederland
 (020) 354 94 18
 www.renault.nl