



## Renault Modus

### Monumentaler Mini

Autotest | Der Espace war Renaults erstes Raumwunder. Mit einem Auto, das den Platz eines Lieferwagens mit einem futuristischen PKW Design kombinierte, brachte Renault das erste Raumauto auf den Markt. Später kam der Scénic, womit auch ein Mittelklasserwagen zum Raumwunder verzaubert wurde. Jetzt stellt Renault den Modus vor, durch den man jetzt auch im kompaktesten Segment den besonderen Platz genießen kann, ganz nach dem Rezept des Erfinders.

Genau wie die anderen Raumwunder von Renault, beeindruckt der Modus sofort durch seinen enormen Innenraum. Wie der Hersteller bei den bescheidenen Außenmassen dieses MPVs den großzügigen Innenraum verwirklichen konnte, wird sofort klar. Das Geheimnis steckt vor allem in der Darstellung. Der Abstand zwischen Fahrersitz und Windschutzscheibe ist enorm, weil der Motor zum größten Teil unter dem Armaturenbrett durchläuft. Dabei ist das Armaturenbrett auch noch relativ tief platziert, obwohl die Sitze richtig hoch sind. Damit wird der Abstand automatisch geschaffen.

Die Bein- und Kopffreiheit sind großzügig und die Sitze sind angenehm groß. Es sind keine kleinen Sitze, auf die man sich einfach nur drauf setzt, sondern bequeme Sitzplätze, in denen man drin sitzt. Auch größere Fahrer fühlen sich wohl, weil der Rücken gut unterstützt wird. Die Sicherheit ist unter anderem durch die Kopfstützen garantiert, die so weit verstellbar sind, dass sie notfalls bis zum Dach reichen.

In Bezug auf die hohe Sitz- und Straßenlage ist die Fensterfront auch tief, was die Glasoberfläche größer macht. Dann fügt man noch ein Glas-Panoramadach beim Testauto hinzu und selbst der erfahrenste Testfahrer ist schwer beeindruckt von Renaults neuestem Raumwunder!



## Vernunft

Der Platz bleibt nicht nur ein Gefühl, sondern der Modus bietet auch viele nützliche Ablagen an. Man findet nicht nur ein Fach über dem Armaturenbrett; die Fächer im Fußboden oder die Ablage unter dem Beifahrersitz (der Platz unter dem Fahrersitz kann für einen (optionalen) CD-Wechsler verwendet werden) sind genauso pfiffig.

Vor allem hinten überzeugt der Modus mit seiner reinen Vernunft. Der "Trick" einer verschiebbaren Rücksitzbank auf Schienen wurde vorher schon beim Twingo gezeigt und ist seitdem von vielen Herstellern kopiert worden. Auch hier setzt Renault die Rücksitzbank auf Schienen, damit der Benutzer sich

entweder für mehr Beinfreiheit oder einen größeren Kofferraum entscheiden kann. Aber für den Modus ist dieses Konzept noch verfeinert worden. In der hintersten Position bietet die Rücksitzbank zwar viel Beinfreiheit an, aber weil die Rücksitzbank zwischen den Radkästen positioniert ist, beschränkt man sich auf zwei (riesige) Sitzplätze. Wenn die Bank dann nach vorne geschoben wird, wird die Beinfreiheit kleiner, aber die volle Breite kann dann richtig ausgenutzt werden und dank eines ingenieösen Systems wird zusätzlich noch ein dritter Sitzplatz hervorgezaubert.

Der Kofferraum ist in jedem Fall sehr großzügig. Nur die hohe Ladekante stört etwas, da schwere Teile über einen hohen Rand gehoben werden müssen. Die Heckklappe kann (optional) in zwei Teile geöffnet werden. In diesem Fall muss nicht immer die ganze Heckklappe geöffnet werden, sondern nur der untere Teil wird geöffnet, um Zugang zum Kofferraum zu bekommen. Im Gegensatz zu anderen Autos mit gleichem System, öffnet sich die untere Hälfte der Modus-Klappe nicht ganz. Die Klappe bleibt in einem bestimmten Winkel offen stehen und hat dann den Effekt einer Rutsche. In der Praxis empfiehlt sich auch diese "halbe Lösung", anstatt die ganze Heckklappe öffnen zu müssen.

## Fahreigenschaften

Wie bereits erwähnt ist die Präsentation wichtig und das merkt man sogar bei den Fahreigenschaften. Bereits in der ersten Kurve spürt man, dass die Vorderräder sich weit vor dem Fahrer befinden und man hat den Eindruck, ein großes Auto zu fahren. Wer es nicht besser weiß, steuert die ersten Kurven besonders weit, als ob der Modus ein großer Lieferwagen wäre. Eigentlich ist der Modus richtig wendig und gut zu überblicken, wodurch sich der Wagen besonders in schmalen Gassen und in belebtem Verkehr zuhause fühlt.

Aber die Fahreigenschaften sind einige der wenigen, kritischen Punkte beim Modus. Das hat vor allem mit dem hier gefahrenen 1.6-Liter Benzinmotor zu tun, dem schwersten Triebwerk in der Preisliste. Dieser 4-Zylinder arbeitet gut, aber es fehlt ihm an Lebendigkeit.



Der Modus 1.6 reagiert leider ziemlich gelassen aufs Gaspedal und das ist besonders in der Stadt sehr unangenehm. Der erste Eindruck ist der eines Motors, der zwar Hochtouren arbeitet, aber nur mäßige Leistungen erbringt. Das ist aber eine Gewöhnungsfrage, denn je mehr Kilometer man mit dem Modus fährt, desto angenehmer fährt sich der Wagen. Für ein Auto, das im allgemeinen so außergewöhnlich hoch punktet, ist es schade, dass der Motor nur ein "ausreichend" verdient hat. Außerdem ist der Antrieb unter einer klitzekleinen Motorhaube versteckt, die die Wartung sowohl für den Mechaniker als auch den Heimwerker sehr unbequem gestaltet. Die Flüssigkeiten zu überprüfen oder nachzufüllen ist absolut kein Problem, aber die Reparaturen könnten zeitaufwendig werden.

## Kurven

Im Bereich Straßenlage zeichnet sich der Modus wieder glänzend überdurchschnittlich aus. Das Auto lenkt präzise und gibt doch richtig das lebhafteste Gefühl, das dem Motor fehlt. Außerdem ist die Straßenlage sehr gut und der Fahrer hat nie das Gefühl mit einem schmalen, hohen oder instabilen Auto zu fahren.

Und in den Kurven fällt noch etwas auf: der Modus hat keine mitsteuernde Scheinwerfer, sondern ein einfaches System, das gegen ein Bruchteil des Preises fast dasselbe erreicht. Anstelle von beweglichen Scheinwerfer ist der Modus mit zusätzlichen Lichtunits versehen, die immer "durch die Kurve" scheinen. Wenn nötig, gehen die Zusatzleuchte schnell an. Um

zu verhindern, dass der restliche Verkehr den Eindruck hat, dass der Modus-Fahrer kontinuierlich lichtseintjes macht, funktioniert dieses System nur mit den Geschwindigkeiten unter 40 Km/h. Der Effekt davon ist an den dunklen Stellen deutlich sichtbar und trägt wesentlich zur Sicherheit bei. Diese "aktive Kurvenbeleuchtung" passt ganz zum Konzept des Modus: ohne weiteres gut, aber immer ein Schritt weiter. Sie haben dort bei Renault wortwörtlich und bildlich das Licht gesehen!



## Fazit

Der Renault Espace war eine Revolution. Der Scénic wiederholte diesen Erfolg und mit dem Modus legt Renault dort sogar noch einen Zahn zu. In fast allen Punkten ist der Modus nicht nur der beste in seiner Klasse, sondern Renault geht immer einen Schritt weiter mit schlaun Erfindungen.

Die Fahreigenschaften sind gut (obwohl der 1.6-Liter Motor nicht der feinste aus dem Programm ist), die Straßenlage merklich besser als durchschnittlich. Das Preis-/Leistungsverhältnis ist ausgezeichnet, aber selbst dann geht der Modus einen Schritt weiter mit schlaun Erfindungen, wie sehr bezahlbare aktive Kurvenbeleuchtung und viel Aufmerksamkeit für die Sicherheit. Natürlich, vor allem geht es um den Platz und auch da gibt der Modus der Konkurrenz nachsehen. Der Platz ist nicht nur riesig, sondern auch nochmal optimal ausgenutzt und flexibel zu teilen. Der Modus vollendet das Programm des Espace und Scénic in einer passenden Weise und es ist, mit Recht, ein monumentaler Mini-MPV geworden! ■



## Technische Daten

### Renault Modus 1.6 16V Dynamic

#### Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	379 x 170 x 159 cm
Radstand	248 cm
Leergewicht	1.145 kg
Anhänger	550 kg
Bremsgewicht Anhänger	900 kg
Tankinhalt	49 l
Gepäckraum	198/1283 l
Reifen	

#### Motor und Leistung



Motorinhalt	1598 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	113 PS @ 6000 U/min
Drehmoment	151 Nm @ 4250 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	188 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,8 l / 100 km
Vebrauch Stadt	9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,6 l / 100 km
CO2 Ausstoß	163 gr. / km

#### Preis

Preis	€ 13.800
Grundpreis	€ 11.700