



Renault Modus (2004-2012)

Französischer Minivan

Der Renault Modus kam im Jahr 2004 auf den Markt. Auf Basis des Renault Clio und verwandt mit dem Nissan Note, bietet der kleine Minivan einen durchdachten Innenraum mit erstaunlich viel Platz für die Reisenden bei geringer Fahrzeuggröße. Im Rahmen eines Facelifts im Jahr 2008 wurde zudem der um 16 cm verlängerte Grand Modus nachgeschoben. Zu erwähnen ist im Besonderen die praktische, verschiebbare Rücksitzbank, mit der sich entweder die Beinfreiheit hinten oder der Laderaum vergrößern lässt. Leider ist der Kofferraum aber nur durchschnittlich groß. Wegen der geringen Fahrzeuglänge eignet sich der Van vor allem in der Stadt sehr gut. Angenehm sind dabei auch die großen Fensterflächen, die für ein luftiges Raumgefühl sorgen, und der einfache Zustieg durch große Türöffnungen vor allem vorne. Das Fahrverhalten ist stets sicher, für lange Strecken ist der Modus aber eher weniger geeignet. Dafür gelingt die Bedienung auf Anhieb und dank guter Werte beim Euro NCAP-Crashtest bietet der kleine Renault durchaus Sicherheit. Dabei ist allerdings ärgerlich, dass anfangs ESP nicht serienmäßig verbaut wurde. In der ADAC Pannenstatistik liegt der Modus im Mittelfeld. Beim TÜV schneidet der Franzose leider unterdurchschnittlich ab. Vor allem am Fahrwerk, der Lenkung und auch an der Beleuchtung gibt es oft etwas zu beanstanden.

Empfehlung: Für den Modus gibt es verschiedene Diesel- und Benzinmotoren. Die Benziner leisten 65 bis 112 PS. Die schwächeren Saug-Motoren mit 1,2 Liter Hubraum haben etwas Mühe mit dem Van. Deutlich flotter geht es mit den stärkeren Triebwerken ab 88 PS voran. Damit hat man für die meisten Situationen im Alltag eine völlig ausreichende Motorisierung. Eine Automatik gibt es nur für die stärkste Version mit 112 PS, sie spielt am Gebrauchtwagenmarkt aber kaum eine Rolle. Diesel gibt es mit 1,5 Liter Hubraum in vielen Leistungsstufen. Die Varianten bis 75 PS bieten ein sehr überschaubares Temperament. Entspannter ist man mit den anderen Versionen unterwegs. Mit den stärksten Motoren ab 103 PS kann man richtig zügig reisen. Die Modelle mit Quickshift (automatisiertes Schaltgetriebe) sind wegen der unangenehm langen Schaltzeiten nicht empfehlenswert.

- ⊕ ordentliches Platzangebot, sparsame Dieselmotoren, praktische verschiebbare Rücksitzbank, sicheres Fahrverhalten, luftiges Raumgefühl, leichter Zustieg
- ⊖ Benzinmotor teils mit hohem Verbrauch, ESP teils nicht serienmäßig, unübersichtliche Instrumente, unterdurchschnittliche TÜV-Bilanz

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ADAC-Bewertung	-	36,2	35,0	30,4	22,5	19,3	-	-	-

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	24,5	25,2	23,7	21,8	20,5	17,4	17,1	15,1	13,8
	33,3	32,0	31,5	30,0	29,7	27,4	25,3	21,4	18,8
	42,0	38,7	39,3	38,1	39,0	37,4	33,4	27,6	23,9
	50,8	45,5	47,1	46,3	48,2	47,4	41,6	33,9	28,9
	>50,8	>45,5	>47,1	>46,3	>48,2	>47,4	>41,6	>33,9	>28,9

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik erreicht der Renault Modus mittlere bis gute Werte. Späte Baujahre schneiden im Schnitt besser ab als frühe. Im TÜV-Report wird der Modus nicht mehr geführt. Bis zuletzt schnitt er bei den Hauptuntersuchungen nicht gut ab. Vor allem bereiten Achsaufhängung und Lenkgelenke vermehrt Probleme. Auch die Funktion der Bremsen ist oft nicht wie sie sein sollte.
Häufige Bauteilfehler	Kurbelwellensensor (2004-2006), Starterbatterie (2006-2007)
Rückrufe	6/2005: Die Kunden werden angeschrieben, mit der Bitte, ihre Werkstatt zu kontaktieren, um die Montage von geänderten Federn durchführen zu lassen. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.034 6/2005: Als Präventivmaßnahme erfolgt eine Kontrolle der Positionierung der Lenksäule und der Zwischenwelle sowie – falls erforderlich – ein Austausch der Zwischenwelle mitsamt der Befestigung, damit optimale Positionierung sichergestellt ist. Dauer in der Werkstatt: etwa 25 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 20.494 12/2007: Das Kopfstützen-Führungsrohr kann falsch am Gestell der Sitzlehne der Vordersitze angeschweißt sein, so dass sich u. U. die Kopfstützen lösen können. Die Werkstätten überprüfen die Lehnen-Gestelle beider Vordersitze und tauschen ggf das Sitzgestell aus. Dauer in der Werkstatt: 0,5 bis 5 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 338 10/2011: Motoren D4F (1.2 16V) und D4FT (TCe 100): Die Ventilkeile als Verbindungselement zur Ventilsfeder können wegen unzureichender Materialeigenschaften verschleifen und dadurch zu einer Störung der geregelten Ventilsteuerung führen. Dies kann im Extremfall zum Motortotal-schaden führen. Die Händler kontrollieren als vorbeugende Maßnahme die Zylinderkopf-Nummern und tauschen – falls notwendig – die Ventilkeile aus. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: etwa 20 Minuten (Prüfvorgang) bis 9 Stunden (Tausch Ventilkeile). Betroffene Fzg. in Deutschland: 7.921 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

09/2004	Modelleinführung der fünftürigen Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse mit fünf Sitzplätzen. Motoren: 1.2 16V (55 kW/75 PS), 1.6 16V (65 kW/88 PS), 1.6 16V (82 kW/112 PS) mit ESP, 1.5 dCi (50 kW/68 PS) und 1.5 dCi (63 kW/85 PS)
05/2005	neue Motoren: 1.2 16V (48 kW/65 PS) und 1.5 dCi (78 kW/106 PS) mit ESP
03/2006	automatisiertes Schaltgetriebe (Quickshift) für 1.2 16V (58 kW/78 PS) und 1.5 dCi (63 kW/85 PS)

06/2006	neuer Motor: 1.5 dCi FAP (76 kW/103 PS) mit Partikelfilter
04/2007	neuer Motor: 1.2 16V TCe (74 kW/100 PS)
01/2008	Einführung der verlängerten Baureihenvariante "Grand Modus"
04/2008	umfangreiche Modellpflege, Motoren: 1.2 16V (55 kW/75 PS), TCe 100 (74 kW/100 PS), 1.6 16V 110 (82 kW/112 PS), 1.5 dCi (50 kW/68 PS), 1.5 dCi FAP (63 kW/86 PS) und 1.5 dCi FAP (76 kW/103 PS)
10/2008	neuer Motor: 1.5 dCi (48 kW/65 PS) ersetzt 1.5 dCi (50 kW/68 PS)
12/2008	Dieselmotor 1.5 dCi ESP FAP (76 kW/103 PS) eingestellt
11/2010	modifizierte Motoren: 1.2 16V (55 kW/75 PS), TCe 100 (74 kW/100 PS), 1.6 16V 110 (82 kW/112 PS), dCi 75 FAP (55 kW/75 PS) und dCi 90 FAP (65 kW/88 PS) erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Motor 1.5 dCi (48 kW/65 PS) und 1.5 dCi (63 kW/85 PS) eingestellt
12/2012	Baureihe Modus eingestellt, Nachfolgemodell als SUV ist Renault Captur (ab 06/2013)
03/2013	Baureihe Grand Modus eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Modus	Grand Modus
Länge/Breite/Höhe [mm]	3792/1709/1589	4034/1709/1589
Breite mit Spiegeln [mm]	1960	1960
Kofferraumvolumen [l]	274	410
Dachlast [kg]	80	80

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.2 16V	1.2 16V	1.6 16V	1.2 16V TCe	1.6 16V ESP	1.6 16V ESP	1.5 dCi	1.5 dCi ESP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1149	4/1149	4/1598	4/1149	4/1598	4/1598	4/1461	4/1461
Leistung [kW/PS]	48/65	55/75	65/88	74/100	82/112	82/112	50/68	78/106
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	105/4250	105/4250	140/3000	145/3000	151/4250	151/4250	160/1500	240/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	15,0	13,5	12,5	11,2	10,3	12,3	15,3	11,2
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	154	163	175	180	188	184	156	186
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,9 l S (NEFZ)	5,9 l S (NEFZ)	6,8 l S (NEFZ)	5,9 l S (NEFZ)	6,8 l S (NEFZ)	7,6 l S (NEFZ)	4,7 l D (NEFZ)	4,7 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	140 g/km	140 g/km	163 g/km	140 g/km	163 g/km	179 g/km	125 g/km	124 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	E	D	F	E	F	G	C	C
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	900/550	900/550	900/550	900/550	900/550	900/600	900/550	900/600
Tankinhalt [l]	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/10/12	17/10/12	15/11/13	15/11/13	18/13/14	18/13/14	17/11/14	17/11/14
Steuer pro Jahr* [Euro]	81	81	108	81	108	108	249	249
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.2 16V	1.2 16V	1.6 16V	1.2 16V TCE	1.6 16V ESP	1.6 16V ESP	1.5 dCi	1.5 dCi ESP
Wartung 1	300	320	310	300	310	310	310	310
bei km/Monate	30000/12	30000/24	30000/12	20000/24	20000/24	20000/24	20000/24	20000/12
Zahnriemen	510	510	690	510	690	690	660	650
bei km/Monate	120000/ 60	120000/ 60	120000/ 60	120000/ 60	120000/ 60	120000/ 60	160000/ 60	120000/ 60
Bremsscheiben und -beläge vorne	460	460	460	770	770	770	770	460
Bremsscheiben und -beläge hinten	1110	1110	650	1110	1040	1040	1110	650
Auspuffanlage (nach Kat)	630	580	630	640	630	630	590	530
Kupplung	910	910	950	870	990	-	990	990
Generator	1130	1130	880	640	880	880	980	1170
Anlasser	440	440	670	460	550	550	570	680

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.2 16V	1.2 16V	1.6 16V	1.2 16V TCE	1.6 16V ESP	1.6 16V ESP	1.5 dCi	1.5 dCi ESP
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	74	74	76	74	88	88	94	94
Betriebskosten (Kraftstoff)	158	158	178	158	179	197	116	115
Werkstatt-/ Reifenkosten	96	89	95	99	100	100	102	98
Gesamtkosten pro Monat	327	321	350	331	366	385	312	307
Gesamtkosten pro km [Cent]	26,2	25,7	28,0	26,5	29,3	30,8	25,0	24,6

Garantien

Der Modus hat eine allgemeine Garantie zwei Jahre. Zudem bietet Renault eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Außerdem gibt es eine europaweite Mobilitätsgarantie lebenslang unter Einhaltung aller Inspektionen.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2004

Im Euro NCAP-Crashtest erreicht der Renault Modus im Jahr 2004 alle fünf Sterne für den Insassenschutz.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.