



Opel Mokka 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Innovation 4x4

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Das hohe, energisch wirkende und ordentlich verarbeitete Blechkleid des Mokka gefällt. Nicht nur die Stoßfänger und Fahrzeugflanken samt Schutzelementen bescheinigen dem SUV Geländetauglichkeit, sondern auch sein Allradantrieb. Zugunsten eines niedrigeren Kraftstoffverbrauchs wird der Mokka (üblicherweise) nur von zwei Rädern angetrieben. Ist es jedoch erforderlich, wird automatisch auch die Hinterachse für den Vortrieb genutzt. So weist der Mokka 4x4 auch auf unwegsamem Gelände eine gute Traktion vor. Im Testwagen war der 1.4-l-Turbomotor verbaut, für die Kraftübertragung sorgte ein Sechsganggetriebe. Damit erzielt der Mokka bei den Fahrleistungen zwar ein gutes Ergebnis, kann im ADAC EcoTest jedoch nicht überzeugen - es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 7,2 Liter Benzin auf 100 Kilometer ermittelt. Das ist im Klassenvergleich hoch. Punkten kann der Mokka bei der Sicherheitsausstattung. Das serienmäßige adaptive Bi-Xenonlicht passt die Lichtverteilung an die Fahrsituation an und leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Darüber hinaus gibt es gegen Aufpreis eine Kollisionswarnung, einen Spurverlassenswarner sowie eine Verkehrsschildererkenung. Der getestete Mokka kostet mindestens 26.325 Euro. Das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse nicht wenig, allerdings ist die Serienausstattung recht umfangreich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Duster, Mini Cooper Countryman, Nissan Juke, Skoda Yeti, Toyota Urban Cruiser.

+ gutes Lichtsystem serienmäßig, großzügiges Platzangebot vorn, umfangreiche Sicherheitsausstattung

- geringe Zuladung, mäßige Rundumsicht, Beifahrersitz ohne Höheneinstellung, großer Wendekreis, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,4 Langstrecke

3,0 Transport

2,6 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013
Text: Martin Brand

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie können überzeugen, sind aber nicht makellos. Leider müssen Motorhaube und Heckklappe innen ohne Decklack auskommen. Der Motorraum ist nur teilweise von unten verkleidet, der restliche Unterboden zeigt sich zerklüftet.

+ Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und auch das Ladeabteil zeigt sich ordentlich verkleidet. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann, vorn gibt es auch Lackschutzleisten. Der Innenraum wirkt solide verarbeitet. Die im Innenraum verwendeten Materialien sind solide und wirken recht hochwertig. Die oberen Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen, die Bedienung des Drehverschlusses ist durchschnittlich. Die Stoßfänger sind großteils unlackiert, dies kann bei kleinen Parkremplern von Vorteil sein. Auch die Fahrzeugflanken werden durch unlackierte Leisten an Kotflügeln und an den Türen geschützt.

- Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, so dass der Mokka mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Die verwendeten Kunststoffe an den unteren Bereichen des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind hart und somit kratzempfindlich. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, der Öffnungsmechanismus kann auch nur schwer erfüllt bzw. gefunden werden. Die im hinteren Stoßfänger verbauten Leuchten sind bruchgefährdet positioniert.

2,8

Alltagstauglichkeit

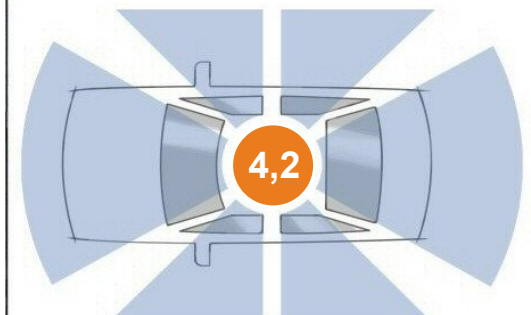
Die Alltagstauglichkeit des Mokka geht in Ordnung. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (54 l) sind Reichweiten bis rund 750 km möglich. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es serienmäßig. Es ist eine maximale gebremste Anhängelast von 1200 kg (ungebremst 500 kg) zugelassen.

- Die maximale Zuladung fällt mit 404 kg gering aus. Ab Werk gibt es nur ein Reifenreparaturset. Radmutterenschlüssel und Wagenheber sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne weiteres möglich ist.

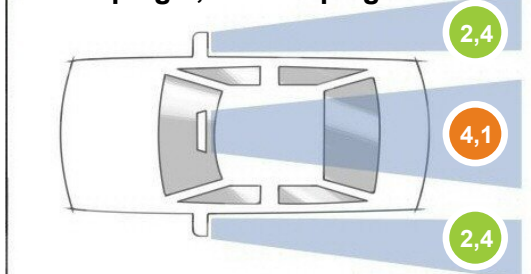


Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

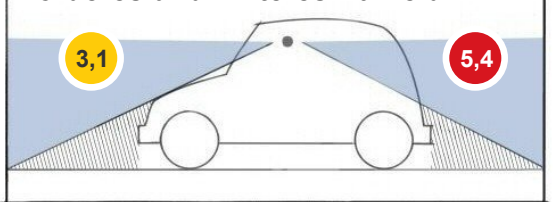
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,7 Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der Mokka insgesamt durchschnittlich ab. Die Karosserie erweist sich als recht unübersichtlich, allerdings kann der Mokka mit dem Lichtsystem punkten.

- ⊕ Die Karosserie kann zufriedenstellend überblickt werden, serienmäßige Parksensoren (vorn und hinten) sowie die optionale Rückfahrkamera sind allerdings beim Rangieren hilfreich. Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Scheibenwischer weisen einen ordentlichen Wirkungsbereich auf. Die Außenspiegel bieten ein recht großes Sichtfeld nach hinten, zudem hat der Linke einen asphärischen Bereich, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser erkennen lassen. Bei Helligkeit sorgt das LED-Tagfahrlicht für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer. Das serienmäßige Bi-Xenonlicht leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Das adaptive Fahrlicht AFL+ besitzt eine variable Lichtverteilung für die Stadt, Landstraßen und die Autobahn. Zudem schwenkt das Licht in Kurven mit und leuchtet Kreuzungen dank Abbiegelicht gut aus. Der Fernlichtassistent schaltet automatisch zwischen Fern- und Abblendlicht um. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel (serienmäßig) automatisch ab.
- ⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung gibt der Mokka kein gutes Bild ab. Die breiten Dachsäulen schränken den Blick nach draußen stark ein. Tief liegende Hindernisse können vor dem Fahrzeug zufriedenstellend und hinter dem Auto nur mäßig wahrgenommen werden. Auch der Innenspiegel fällt klein aus und bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

2,4 Ein-/Ausstieg

- ⊕ Das Fahrzeug wird mittels Funkfernbedienung (Tasten sind nicht so leicht zu unterscheiden) entriegelt, der Ein- und Ausstieg gelingt insgesamt bequem. Die Türöffnungen fallen groß aus und die Sitze sind in einer sehr guten Höhe positioniert. Zudem ist der Abstand zwischen der Schweller- und Sitzaußenkante gering. Auch in den Fond gelangt man bequem - die Türen könnten jedoch etwas weiter aufgehen. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel, außer für den Fahrer, hier ist ein Brillenfach. Die Tür rasterungen weisen vorn und hinten zwei Positionen auf, die Haltekräfte sind zufriedenstellend dimensioniert. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer die Umgebung vor dem Fahrzeug noch eine Zeit lang aus.
- ⊖ Die Schweller liegen weit oben, so dass die Füße zum Einsteigen weit angehoben werden müssen. Man kann sich versehentlich aussperren, da ein Verriegeln des Fahrzeugs nur bei offener Fahrertüre unterbunden wird.

3,5 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen entspricht dem hinteren Klassenmittelfeld. Üblicherweise fasst das Ladeabteil nur 260 Liter (gemessen bis zur Hutablage), belädt man es bis unters Dach, sind es 375 Liter. Es finden sieben handelsübliche Getränkekisten Platz. Legt man die Rücksitzlehne um, so können bis zur Fensterlinie 745 Liter verstaut werden - dachhoch sind es 1.220 Liter.



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum des Opel Mokka im internen Vergleich zum Opel Corsa geringfügig größer (235 l).

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit erhält der Mokka eine noch gute Bewertung. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und bietet Personen bis 1,87 m genügend Platz darunter. Auch das Schließen funktioniert problemlos, allerdings gibt es nur eine Griffmulde und die Klappe muss etwas energisch geschlossen oder leicht nachgedrückt werden. Der Ladeboden ist innen eben zur Ladekante, das erleichtert das Ausladen. Zudem ist das Ladeabteil verhältnismäßig kurz, so dass auch bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar sind. Die Öffnung fällt sehr hoch aus und hat eine durchschnittliche Breite. Das Ladeabteil selbst ist sowohl in Höhe als auch Breite durchschnittlich.
- ⊖ Die Ladekante liegt mit 72 Zentimetern weit über der Straße, wodurch das Ladegut weit angehoben werden muss. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank weist der Mokka eine durchschnittliche Innenraumvariabilität auf. Der Umklappvorgang ist zwar nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand möglich. Damit die Rücksitzlehne umgeklappt werden kann, muss zuvor die Sitzfläche manuell aufgestellt werden. Für die Sicherheitsgurte gibt es Halteclips, allerdings können die Gurte erst gesichert werden, wenn die Lehne umgelegt ist. Vergisst man sie vor dem Zurückklappen herauszunehmen, verschwinden sie zwischen Verkleidung und Lehne. Kleine Utensilien lassen sich unter dem Kofferraumboden und links in der Kofferraumverkleidung in einem offenen Fach (mit Gummiband) verstauen. Zudem gibt es stabile Zurrösen zur Ladungssicherung.

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

- ⊕ Die Bedienung des Mokka erfordert eine gewisse Eingewöhnung, da das Cockpit aufgrund vieler Bedienelemente unübersichtlich ist. Kennt man sich aus, fällt einem die Bedienung nicht mehr so schwer. Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und auch die Pedale sind ordentlich angeordnet. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber ein Stück höher sein. Das unbeleuchtete Zündschloss ist im Lenkstock untergebracht, aber zum Fahrer hin gewandt und dadurch gut zu erreichen. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich ordentlich ablesen - es gibt auch eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige. Zwischen den Rundinstrumenten ist der Bordcomputer, der unter anderem über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch informiert. Dort wird ebenfalls die eingestellte Geschwindigkeit des Tempomats angezeigt - die Einstellung/Aktivierung erfolgt am Lenkrad. Das Licht wird über einen Schalter links im Armaturenbrett aktiviert. Wahlweise kann man die Fahr- und Fernlichtsteuerung auch dem Lichtsensor überlassen. Die Nebelleuchten werden im Lichtschalter eingeschaltet, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Zudem gibt es dort Warnsignale, wenn Türen, Heckklappe oder die Motorhaube offen sind. Die vorderen Wischer sind ebenfalls sensorgesteuert und der hintere besitzt mehrere Wischfunktionen, wenn auch das Wischfeld größer sein könnte. Die Außenspiegel werden elektrisch über einen praxisgerechten Schalter eingestellt. Das Radio-/Navigationsbedienteil ist gut zu erreichen und das Display klar im Kontrast.



Sowohl die Funktionalität des Fahrerplatzes als auch die Verarbeitungsqualität des Innenraums machen einen guten Eindruck, ohne jedoch vollkommen zu überzeugen.

Zudem gibt es Bedienelemente am Lenkrad. Das Klimabedienteil könnte weiter oben liegen, hat aber große und übersichtliche Tasten. Die Umluftfunktion wird automatisch geregelt, die Heckscheibenheizung schaltet nach einer bestimmten Zeit ab. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Es sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es Leseleuchten und im Fond eine helle Innenraumbeleuchtung. Vorn sind Anzahl und Größe der Ablagen akzeptabel und auch das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet.

⊖ Die Bedienung des Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "0" drehen, springt er zurück auf "Auto", auch wenn die serienmäßige automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist - dadurch lässt sich der Lichtsensorstatus nicht augenblicklich erkennen. Beim nächsten Motorstart wird der Lichtsensor allerdings wieder aktiviert. Das Radio-/Navigations-Bedienteil ist mit Schaltern überfrachtet und sehr unübersichtlich. Die Rückenlehneneinstellung ist grob gegliedert. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Platzangebot im Klassenvergleich großzügig aus. Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt deutlich großzügiger aus. Die Innenbreite erweist sich ebenfalls als recht großzügig, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl einstellt.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse durchschnittlich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hier nur Passagiere bis 1,84 m bequem Platz, wenn auch die Kopffreiheit großzügig bemessen ist. Die Innenbreite liegt im hinteren Klassenmittelfeld. Das Raumgefühl geht noch in Ordnung, allerdings sind die Dachpfosten seitlich neben dem Kopf und die Oberkante der Türverkleidungen ist recht hoch.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,84 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mokka werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

Der Mokka 4x4 bietet insgesamt einen recht guten Federungskomfort, spricht aber besonders auf kleine Unebenheiten etwas hölzern an. So wird der Opel bei ungleichmäßigen Fahrbahnoberflächen zum Stuckern angeregt. Während Einzelhindernisse noch recht gut von den Insassen fern gehalten werden, dringen Querfugen nur wenig gefiltert bis in den Innenraum durch. Auf Kopfsteinpflasterbelägen ist der Komfort zufriedenstellend. Seitenneigungen sind bei dynamischen Lenkvorgängen durchschnittlich vorhanden.

Sowohl lange als auch kurze Bodenwellen dämpft der Mokka gut ab, voll beladen neigt er aber zu leichtem Nachschwingen.

2,4 Sitze

Die Sitze erweisen sich als bequem gepolstert. Gegen Aufpreis kann auf der Fahrerseite ein Ergonomiesitz (im Testwagen) geordert werden. Gegen weiteren Aufpreis gibt es das Premium-Leder-Paket, dann gibt es auf beiden Seiten Ergonomie-Sitze.

+ Der Ergonomiesitz kann in Höhe und Neigung eingestellt werden und es gibt eine in Intensität und Höhe einstellbare Lordosenstütze, zudem hat der Fahrersitz eine Armlehne auf der Innenseite. Die Sitzfläche kann auf beiden Vordersitzen ausgezogen werden. Dadurch können Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition einnehmen. Die Sitzflächen und Lehnen sind gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt in Kurven - dieser könnte im Schulterbereich aber etwas ausgeprägter sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein festes Trittbrett gibt es aber nicht. Die Lehnen sind vorn und hinten hoch. Die Sitzposition geht im Fond in Ordnung, allerdings wünscht man sich etwas mehr Oberschenkelauflege.

- Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen erweisen sich im Fond als wenig konturiert, daher bieten sie kaum Seitenhalt.

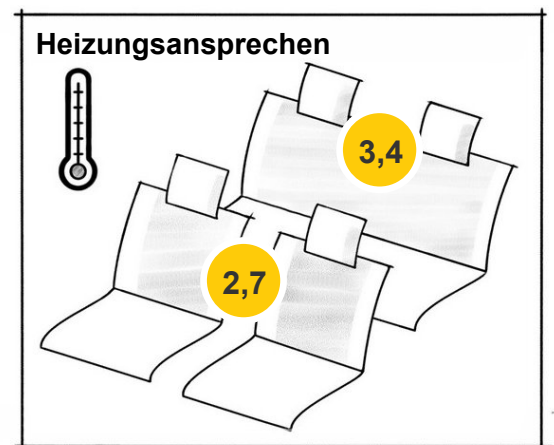
2,7 Innengeräusch

Das gemessene Geräuschniveau beträgt bei 130 km/h durchschnittliche 69,8 dB(A). Das Motorgeräusch wird besonders zwischen 3.500 und etwa 4.000 U/min und bei hohen Drehzahlen wahrgenommen. Zu unangenehm wird es aber nicht. Fahrgeräusche treten nicht zu sehr in den Vordergrund, bei schlechten Fahrbahnen ist aber ein Achspoltern zu vernehmen. Windgeräusche fallen nicht zu stark auf, steigen aber deutlich mit den Geschwindigkeiten.

2,4 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten noch zufriedenstellend an, hinten dauert es jedoch länger bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

+ Als Innovation ist der Mokka serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Vorn lässt sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam - die Austrittsbereiche können individuell eingestellt werden. Die Umluftfunktion wird bei Bedarf automatisch aktiviert. Für kalte Tage gibt es optional Sitzheizung vorn und Lenkradheizung (Winter-Paket).



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3

MOTOR/ANTRIEB

2,4

Fahrleistungen*

+ Der 1.4-l-Turbomotor leistet maximal 140 PS bei 4.900 U/min und entfacht ein Drehmoment von 200 Nm bei 1.850 U/min. Dies reicht, um ein noch gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen zu erzielen. Im vierten Gang kann der Motor noch gute Elastizitätswerte vorweisen. Im fünften und sechsten Gang sind die Elastizitätswerte durchschnittlich. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,8 Sekunden absolviert. Nach der Gaspedalbetätigung vergeht aber ein kurzer Augenblick, bis der Motor anspricht - das ist nicht optimal.

2,3

Laufkultur

+ Die Laufkultur des kleinen Ottomotors geht in Ordnung, ist aber nicht tadellos. Das Aggregat überträgt zwar kaum Vibrationen in den Innenraum, außer bei hohen Drehzahlen, erzeugt aber in gewissen Drehzahlbereichen Störfrequenzen. Diese sind besonders zwischen 3.500 und 4.000 U/min deutlich zu vernehmen - zu unangenehm wird es aber nicht.

2,1

Schaltung

+ Die Schaltung ist Opel ganz gut gelungen. Der Schalthebel ist recht ordentlich geführt, gelegentlich hat man aber Mühe die Schaltgasse vom fünften Gang zu finden. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, schnelle Schaltvorgänge lassen sich aber aufgrund des deutlichen Widerstandes beim Einlegen des Ganges nur bedingt realisieren. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos und ohne Geräusche, dieser ist zudem gegen versehentliches Einlegen gesichert. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer bei einer ökonomischen Fahrweise. Für Steigungen ist der Mokka serienmäßig mit einer Bergabfahr- und Berganfahrhilfe ausgestattet.

2,5

Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind stimmig, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlspünge. Die Gesamtübersetzung ist im größten Gang nicht zu lang, das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit 3.100 U/min. Durchzugsstark ist der Mokka dann aber auch nicht, so dass zum Beschleunigen schon mal runter geschaltet werden muss.

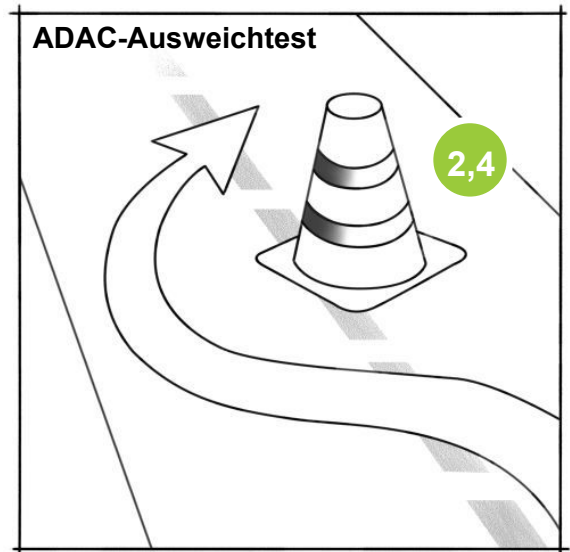
- Aufgrund der langen Übersetzung im sechsten Gang muss an Steigungen oder beim Beschleunigen oft herunter geschaltet werden.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Mokka geht insgesamt in Ordnung. Bei plötzlichen Ausweichvorgängen pendelt das Heck aber recht deutlich nach, was den Gesamteindruck etwas mindert. Die Spurtreue bei langgezogenen Kurven ist noch akzeptabel, es muss aber gelegentlich am Lenkrad korrigiert werden - das vermittelt dem Fahrer ein etwas unsicheres Fahrgefühl. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Mokka mit dem Heck etwas nach - in Gefahrensituationen regelt das ESP zuverlässig.

⊕ **Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum und Spurrillen nicht zu stark Einfluss auf die Richtungsstabilität.** Beim ADAC Ausweichtest gibt der Mokka ein noch gutes Bild ab. Beim ersten Anlenken drängt das Heck leicht nach, allerdings wird das Auto durch das ESP wieder stabilisiert und zeigt anschließend eine Untersteuertendenz - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim Gegenlenken zeigt sich ein ähnliches Bild. Durch die effektiven ESP-Eingriffe wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch sich das Einfahren in die Ausfahrgasse unproblematisch gestaltet. Eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht nicht. Üblicherweise werden nur die Vorderräder angetrieben, auf rutschigen Untergründen wird zur Verbesserung der Traktion auch die Hinterachse angetrieben. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu und der Grenzbereich wird früher erreicht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8 Lenkung*

Die Lenkungseigenschaften gehen in Ordnung, allerdings ist die Rückmeldung sehr synthetisch und die Mittenzentrierung schwach. Aufgrund des mangelnden Gefühls werden besonders in langen Kurven Korrekturen nötig. Allerdings spricht die Lenkung gut auf Lenkbefehle an und erweist sich als recht präzise. Die Übersetzung hat Opel direkt gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ **Der Wendekreis fällt mit 11,8 m im Klassenvergleich sehr groß aus.**

2,2 Bremse

⊕ **Die Bremse spricht schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren.** Bei einer Vollverzögerung aus Tempo 100 kommt der Mokka nach 36,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: ContiPremiumContact 2; 215/55 R18 95H) zum Stehen. Allerdings wird der Opel bei Vollverzögerungen in Kurven etwas unruhig, da er mit dem Heck drängt.

1,8

SICHERHEIT

1,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit gibt der Mokka dank serienmäßiger und optionaler Sicherheitsausstattung ein gutes Bild ab. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer bei einer Gefahrenbremsung das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Auf diese wird der herannahende Verkehr durch das schnell pulsierende Bremslicht aufmerksam gemacht. Ebenfalls ab Werk sind ein Fernlichtassistent und ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzung an Bord. Gegen Aufpreis ist eine Kollisionswarnung mit Verkehrszeichenerkennung und einem Spurverlassenswarner erhältlich (Frontkamera). Letzterer macht den Fahrer durch einen Warnton auf die Gefahr aufmerksam - eine Vibrationswarnung am Lenkrad wäre besser. In der Sonderausstattungsliste findet sich auch ein Reifendruck-Kontrollsystem, die Reifendrucke der einzelnen Räder werden im Kombiinstrument angezeigt. Für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung sorgt auch das serienmäßige adaptive Fahrlicht AFL+. Es besitzt eine variable Lichtverteilung für Stadt, Land und Autobahn. Zudem schwenkt das Licht in Kurven mit und hat eine Abbiegelichtfunktion. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt.

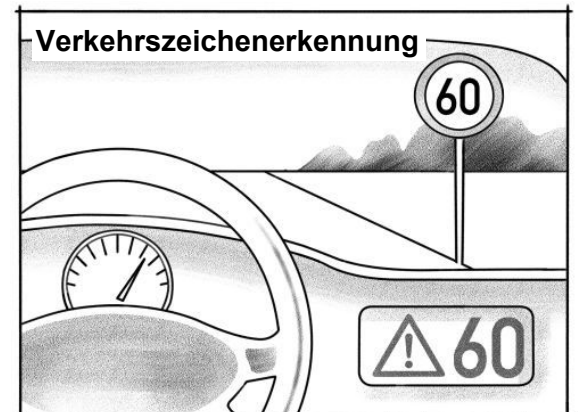
⊖ Es gibt weder Rückstrahler noch -leuchten in den Türverkleidungen, die bei geöffneten Türen den herannahenden Verkehr darauf hinweisen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann ein Richtungswechsel nicht angezeigt werden - das ist z.B. beim Abschleppen nachteilig.

1,6

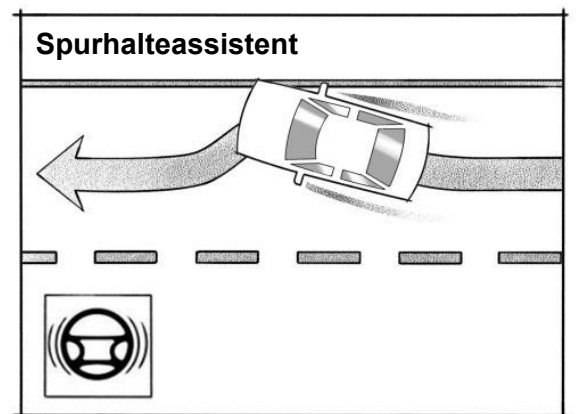
Passive Sicherheit - Insassen

Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,71 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf ist durchschnittlich. Auffällig ist jedoch, dass die Kopfstützen hinten alle drei außermittig sind.

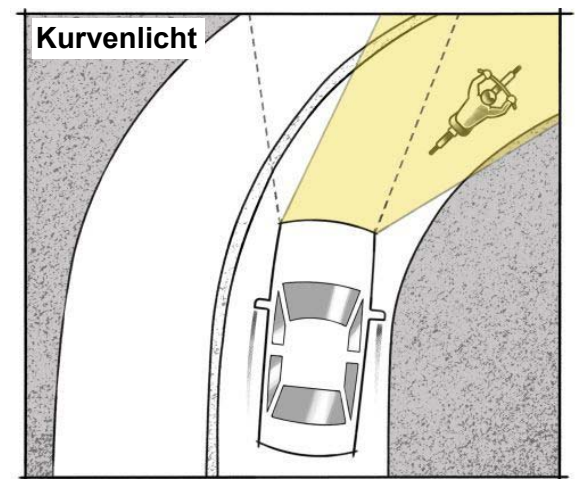
⊕ Der Mokka ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Darüber hinaus kann er mit sehr guten Crashtest-Ergebnissen punkten. Beim ADAC Crashtest weist der Mokka einen Erfüllungsgrad von 96 Prozent auf. Vorn sind die Kopfstützen hoch und bieten Personen bis 1,88 m guten Schutz. Zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf, da diese über drei Rasterungen parallel zum Kopf einstellbar sind.



Verkehrszeichenerkennung
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. Die Türgriffe sind vorn und hinten stabil, so dass dort hohe Zugkräfte aufgebracht werden können - das kann sich nach einem Unfall positiv auswirken.

1,9 Kindersicherheit

+ Der Mokka bietet ebenfalls eine gute Kindersicherheit, allerdings reicht der Platz hinten nur für zwei Rückhaltesysteme. Beim ADAC Crashtest erhält der Mokka 90 Prozent der möglichen Punkte. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser fallen kurz aus. Darüber hinaus gibt es auf den äußeren Fondplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Auf dem Beifahrerplatz und den äußeren Sitzplätzen im Fond sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Auf den äußeren Plätzen können hohe Rückhaltesysteme gerade so verwendet werden. Der Fingereinklemmschutz funktioniert zuverlässig und setzt auch sehr früh ein. Laut Bedienungsanleitung sind auf der Rückbank universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

- Auf dem Mittelsitz liegen die Anlenkpunkte nah beieinander und die Position der Gurtranlenkpunkte ist auf den äußeren Plätzen ungünstig unter der Sitzbank. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher und lose. Auf dem Beifahrerplatz sind laut Bedienungsanleitung universelle Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt.

2,4 Fußgängerschutz

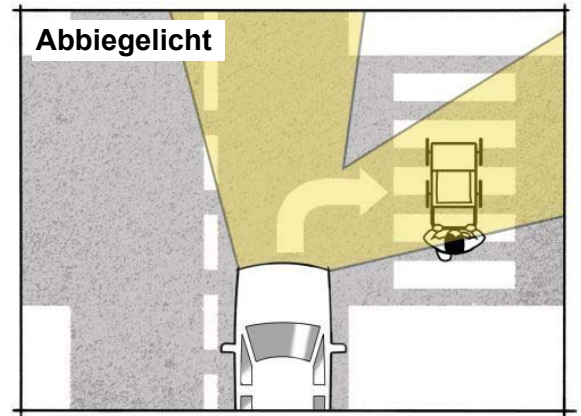
+ Der Fußgängerschutz des Mokka ist noch gut, Verbesserungspotenzial ist jedoch vorhanden. Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Beim ADAC Crashtest erhält er 67 Prozent der möglichen Punkte.

- Die höhere Karosserie und die zu aggressiv gehaltene Vorderkante bergen ein Verletzungsrisiko. Doch auch die seitlichen Bereiche der Motorhaube weisen ungünstige Kanten auf.

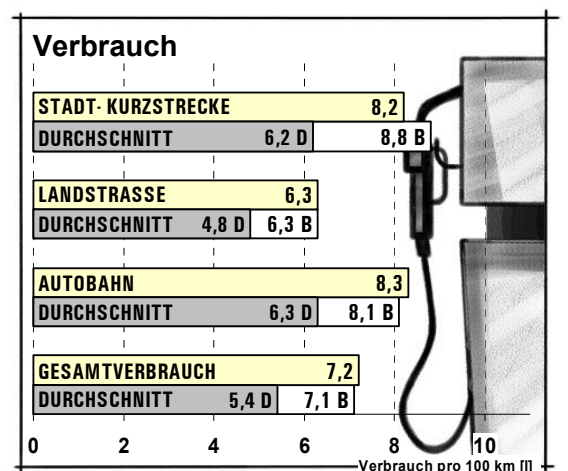
3,5 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

- Im CO2/Verbrauchskapitel schneidet der Mokka 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Innovation 4x4 nicht gut ab. Im ADAC EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 197 g/km ermittelt - dies entspricht 17 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,2 Liter Super auf 100 Kilometer. In der Stadt benötigt der Mokka trotz Start-Stopp-System 8,2 l/100 km, außerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l/100 km und im Autobahnzyklus genehmigt er sich 8,3 l/100 km.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,6 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt auf durchschnittlichem Niveau. Besonders hoch fällt allerdings der CO-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus aus. In diesem Kapitel erreicht der Mokka 34 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt er es auf 51 Punkte - das reicht gerade für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,7 AUTOKOSTEN

5,2 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten errechnen sich im Wesentlichen aus den Kosten für Kraftstoff - diese sind beim Mokka 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stopp 4x4 durch den ungünstigen Verbrauch relativ hoch, daher auch die schlechte Benotung.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Ölwechsellservice - alle 60.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 1,4-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Opel spendiert dem Mokka nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

3,0 Wertstabilität*

Dem Mokka 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Innovation 4x4 wird im Klassenvergleich ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Anschaffungspreis von 26.325 Euro erhält der Mokka in diesem Kapitel nur eine ausreichende Benotung. Das getestete Modell weist dafür aber eine gute serienmäßige Ausstattung auf. Sollen jedoch alle klassenüblichen Details vorhanden sein, müssen weitere 530 Euro aufgewendet werden.

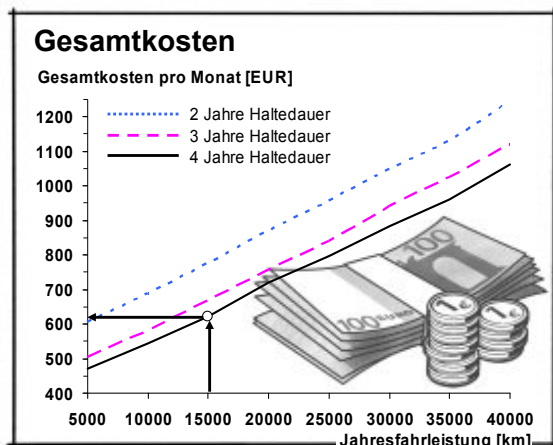
2,6 Fixkosten*

Bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, landet der Mokka im guten Klassenmittelfeld. Die jährliche Steuer beträgt 106 Euro. Haftpflicht und Teilkaskoeinstufungen sind durchschnittlich, die Vollkaskoversicherung erweist sich allerdings recht teuer (KH: 16; TK: 18; VK: 19).

3,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten sind mit 623 Euro nicht gerade günstig. Dazu tragen besonders die hohen Betriebs- und Werkstatt-/Reifenkosten sowie der hohe Anschaffungspreis bei.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 623 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 ecoFlex Start&Stop	1.4 Turbo Automatik	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop 4x4	1.7 CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)	1.7 CDTI ecoFlex Start&Stop 4x4 (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1364	4/1364	4/1686	4/1686
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	103 (140)	96 (130)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	155/4000	200/1850	200/1850	300/2000	300/2000
0-100 km/h[s]	12,5	10,7	9,9	10,5	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	187	190	187	184
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	6,7 S	6,4 S	4,5 D	4,9 D
CO2 [g/km]	153	158	149	120	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18	16/19/18	16/19/18	18/20/22	18/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	118	124	106	181	199
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	538	609	609	566	597
Preis [Euro]	18.990	23.480	24.185	23.775	25.775

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4900 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R18
Reifengröße (Testwagen)	215/55R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8/11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/6,3/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	197 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4278/1777/1658 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2040 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/404 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	750 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	154 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	305 Euro
Monatliche Gesamtkosten	623 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/18
Grundpreis	26.325 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Adaptives Fahrlicht)	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe (und Abfahrhilfe)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro ^o
Kurvenlicht (Adaptives Fahrlicht)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	210 Euro ^o
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro ^o
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Adaptives Fahrlicht)	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	900 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	670 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	2,8
Sicht	2,7	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Volumen*	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	3,0	Kindersicherheit	1,9
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	1,8	Umwelt/EcoTest	3,5
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO ₂ *	4,3
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,5		
Federung	2,6		
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,4		
Motor/Antrieb	2,3		
Fahrleistungen*	2,4		
Laufkultur	2,3		
Schaltung	2,1		
Getriebeabstufung	2,5		

AUTOKOSTEN

3,7

Betriebskosten*	5,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	2,6
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen