



## Opel Mokka 1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop Edition

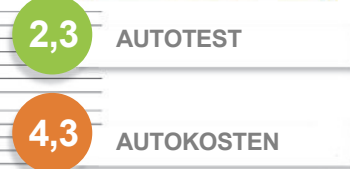
Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (100 kW / 136 PS)

**A**uch für den Mokka ist der neue "Flüsterdiesel" erhältlich. Der 1.6 CDTI Dieselmotor soll laut Opel durch seine besonders gute Laufkultur überzeugen und neue Maßstäbe im Segment setzen. Auch wenn gegenüber dem ungehobelt nagelnden Vorgänger (1.7 CDTI) dem neu entwickelten Aggregat durchaus Manieren beigebracht wurden, ist er doch auf Anhieb als Selbstzünder zu erkennen. Die Fahrleistungen des 136 PS Dieselmotors können insgesamt durchaus überzeugen - zumindest, wenn man den Motor ausdreht. Bei niedrigen Drehzahlen erweist er sich dagegen als äußerst träge und es muss oft ein Gang zurück geschaltet werden. Der Testverbrauch liegt bei noch akzeptablen 5,0 l/100 km. Zu den Stärken des Mokka zählen neben dem bequemen Ein- und Ausstieg vor allem die verfügbaren Sonderausstattungen. Die komfortablen Ergonomiesitze sind ebenso empfehlenswert wie die adaptiven Xenonscheinwerfer. Zusammen mit den Assistenzsystemen, die in der optionalen Frontkamera enthalten sind (u.a. Kollisionswarner, Verkehrszeichenerkennung) erhält man ein sicheres und langstreckentaugliches SUV im Kleinwagensegment. Das Platzangebot ist großzügig und der Kofferraum gut nutzbar. Nicht ideal präsentiert sich das kleine SUV in der Stadt. Die Rundumsicht ist mäßig und der Wendekreis fällt viel zu groß aus. Insgesamt kann der Mokka überzeugen, bietet im Detail aber noch den ein oder anderen Verbesserungsbedarf. Vor allem wenn man den stolzen Grundpreis betrachtet, ist es nicht nachvollziehbar, dass eine dritte Kopfstütze im Fond noch Aufpreis kostet. Die getestete Variante ist ab 24.885 Euro zu haben. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X, Ford EcoSport, Mazda CX-3, Peugeot 2008, Renault Capture, Skoda Yeti.

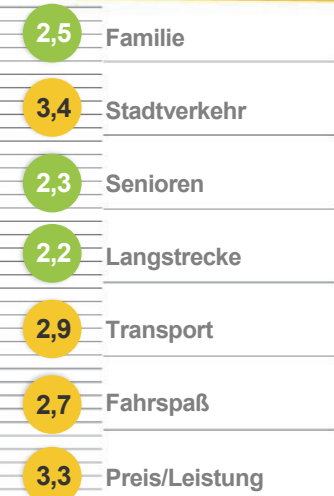
- +** bequemer Ein-/Ausstieg, langstreckentaugliche Ergonomiesitze, großzügiges Platzangebot vorn, gute Fahrleistungen, angenehmes adaptives Lichtsystem (AFL), umfangreiche Sicherheitsausstattung
- träger Motor bei niedrigen Drehzahlen, mäßige Rundumsicht, dritte Kopfstütze nur gegen Aufpreis, sehr großer Wendekreis



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: Juli 2015  
Text: D. Silvestro

2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie können überzeugen, sind aber nicht makellos. Details wie der fehlende Klarlack an den Innenseiten der Motorhaube und Heckklappe sind nicht tragisch, schmälern aber den sonst positiven Gesamteindruck. Der Motorraum ist nur teilweise von unten verkleidet, der restliche Unterboden zeigt sich zerklüftet.

**+** Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Das Ladeabteil zeigt sich ordentlich verkleidet. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Der Innenraum ist solide verarbeitet. Die verwendeten Materialien wirken recht hochwertig. Die oberen Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Stoßfänger sind großteils unlackiert, dies ermöglicht bei Parkreparaturen eine kostengünstige Reparatur. 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 den Türverkleidungen sind hart und somit kratzempfindlich. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, der Öffnungsmechanismus ist nicht ideal und wird nicht sofort gefunden.

2,5

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Mokka 1.6 CDTI ist gut. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. 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 458 kg zufriedenstellend aus.

**+** Mit einer Tankfüllung (54 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.080 km möglich. Die zulässige Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 75 kg - daher lassen sich auch Fahrradträger mit zwei schwereren Fahrrädern (z. B. E-Bikes) transportieren. Alternativ gibt es für den Mokka einen integrierten Fahrradträger (FlexFix). Dann kann aber keine Anhängerkupplung montiert werden.

**-** Ab Werk gibt es nur ein Reifenreparaturset. Radmutterenschlüssel und Wagenheber sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne weiteres möglich ist. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

2,6

### Sicht

Die Karosserie kann zufriedenstellend überblickt werden. Sowohl das Heck, als auch die Front lassen sich zufriedenstellend einsehen.

**+** Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen gut überblicken. Gegen Aufpreis gibt es Parksensoren (vorn und hinten) sowie eine Rückfahrkamera - beides erleichtert das Rangieren und sind damit empfehlenswerte Extras. Die Scheibenwischer weisen einen ordentlichen Wirkungsbereich auf.



**Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.**

Die Außenspiegel bieten ein recht großes Sichtfeld nach hinten, zudem hat der linke Spiegel einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Das LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass das Fahrzeug von anderen Verkehrsteilnehmern besser erkannt wird. Das im Testwagen verbaute 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 besonders 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.

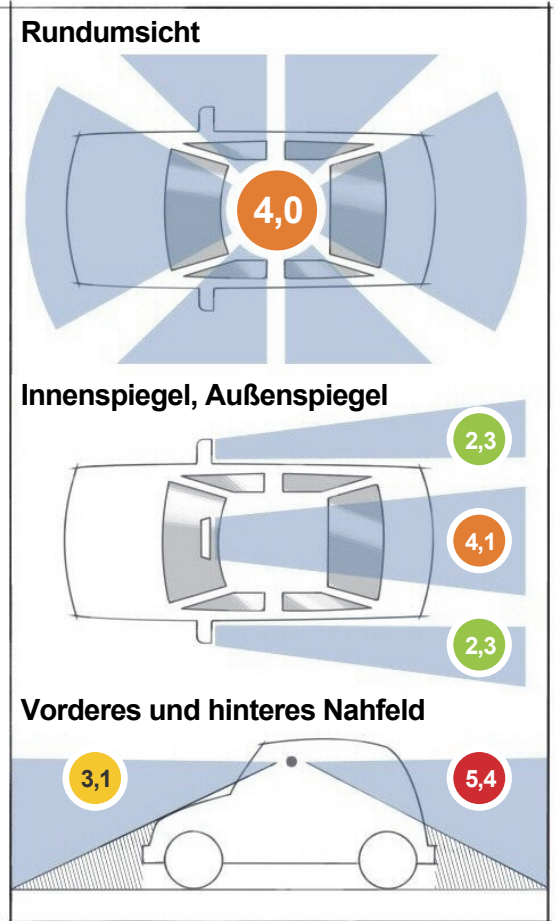
## 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Fahrzeug wird mittels Funkfernbedienung entriegelt, die Tasten sind aber nicht so leicht zu unterscheiden. 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 - optional kann man am Fahrerplatz anstatt des Haltegriffes auch ein Brillenfach ordern. Die Türfeststeller besitzen vorn und hinten zwei Positionen, die Haltekräfte sind zufriedenstellend. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer die Umgebung vor dem Fahrzeug noch eine Zeit lang aus.

⊖ Die Schweller liegen hoch, 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.

## 2,5 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt für ein SUV im Kleinwagensegment ordentlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil nur 260 Liter (gemessen bis zur Hutablage), belädt man es bis unters Dach, sind es 375 Liter. Dann finden bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen Platz. Legt man die Rücksitzlehne um, können bis zur Fensterunterkante 745 Liter verstaut werden - dachhoch sind es 1.220 Liter.



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



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 gute Bewertung. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und bietet Personen bis knapp 1,90 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, sodass auch an 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 hoch über der Straße, wodurch das Ladegut weit angehoben werden muss. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

## 3,1 Kofferraum-Variabilität

Mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank weist der Mokka eine durchschnittliche Kofferraum-Variabilität auf. Die Rücksitzlehnen können zwar nur von vorn aus umgeklappt werden, dies ist aber ohne großen Kraftaufwand möglich. Damit die Rücksitzlehne umgeklappt werden kann, muss jedoch zuvor die Sitzfläche manuell aufgestellt werden. Das ist deutlich umständlicher. Für die Sicherheitsgurte gibt es Halteclips, allerdings können die Gurte erst gesichert werden, wenn die Lehne umgelegt ist. Vergisst man die Gurte vor dem Zurückklappen herauszunehmen, verschwinden sie zwischen Verkleidung und Lehne. Kleine Utensilien lassen sich unter dem Kofferraumboden (75 l Staufach) und links in der Kofferraumverkleidung in einem offenen Fach verstauen. Zudem gibt es stabile Zurrösen zur Ladungssicherung.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Das Cockpit des Mokka wirkt auf den ersten Blick aufgrund der vielen kleinen Schalter unübersichtlich. Nach einer gewissen Eingewöhnung kommt man jedoch weitgehend mit dem Bedienkonzept zurecht. Das Zündschloss ist nicht optimal zugänglich im Lenkstock untergebracht und unbeleuchtet, aber zum Fahrer hin gewandt. Die Bedienung des Lichtschalters ist nicht optimal. Es ist nicht klar erkennbar, ob die Lichtautomatik ein- oder ausgeschaltet ist.

- ⊕ 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. Sowohl das Abblend- als auch das Fernlicht sind sensorgesteuert. Die Nebelschlussleuchte wird im Lichtschalter aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente sind klar gezeichnet 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. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. 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.



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

Das Radio-/Navigationsbedienteil ist gut zu erreichen und das Display klar im Kontrast. Zudem gibt es Bedienelemente am Lenkrad. Das Klimabedienteil könnte weiter oben liegen, lässt sich aber insgesamt einwandfrei bedienen. Die Umluftfunktion wird automatisch geregelt (einstellbar im Menü), die Heckscheibenheizung schaltet nach einer bestimmten Zeit ab. Die elektrischen Fensterheber haben eine Auf- und Abwärtsautomatik samt Fenstereinklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Alle wichtigen Schalter sind 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.

– Das Radio-/Navigations-Bedienteil ist mit Schaltern überfrachtet und sehr unübersichtlich. Die Neigung der Sitzlehnen kann nur grob über Rastungen eingestellt werden - ein Drehrad würde eine feinere Justierung ermöglichen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

---

## 1,5 Raumangebot vorne\*

+ Für ein SUV im Kleinwagensegment fällt das Platzangebot vorn äußerst großzügig aus. Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt nochmals deutlich großzügiger aus. Die Innenbreite erweist sich als großzügig, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl ergibt.

---

## 2,6 Raumangebot hinten\*

Auch im Fond kann man mit dem Platzangebot zufrieden sein. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf den äußeren Rücksitzen noch Passagiere bis rund 1,85 m genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit würde auch hier noch für deutlich größere Personen ausreichen. Das Raumgefühl geht auch dank der guten Innenbreite in Ordnung, allerdings verlaufen die Dachpfosten seitlich direkt neben dem Kopf der Insassen und die hohe Oberkante der Türverkleidungen wirkt etwas beengend.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m ausreichend Platz vor.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Der Federungskomfort des Mokka geht insgesamt in Ordnung. Vor allem bei mehreren kleinen Fahrbahnunebenheiten spricht das Fahrwerk aber 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 deutlicher bis in den Innenraum durch. Auf Kopfsteinpflaster 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

Der Fahrersitz ist serienmäßig höheneinstellbar. Gegen Aufpreis gibt es entweder nur für den Fahrer oder für Fahrer und Beifahrer einen Ergonomiesitz, der eine Vielzahl an Einstellmöglichkeiten bietet. Der Beifahrersitz ist serienmäßig nicht höheneinstellbar - die Sitzposition kann dadurch je nach Statur unbequem sein. Wer häufig einen Beifahrer dabei hat, sollte daher auf die vielfältig einstellbaren Ergonomiesitze zurückgreifen.

**+** Im Testwagen war lediglich auf der Fahrerseite der Ergonomiesitz verbaut. Dieser kann manuell in der Höhe und elektrisch in der 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 Oberschenkelauflage.

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

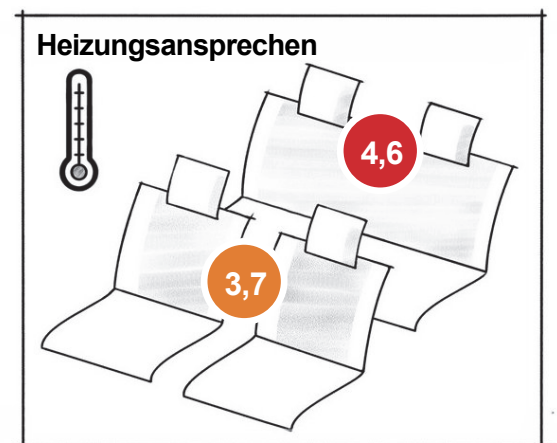
## 2,9 Innengeräusch

Der Innenraum des Mokka 1.6 CDTi ist nicht besonders leise. Bei 130 km/h beträgt der durchschnittlich gemessene Geräuschpegel 70,5 dB(A). Der Motor hält sich akustisch stets im Hintergrund. Fahrgeräusche sind recht gut gedämmt, bei schlechten Fahrbahnbelägen poltern aber gelegentlich die Achsen. Windgeräusche dominieren das Geräuschbild und nehmen mit steigender Geschwindigkeit überproportional zu.

## 2,6 Klimatisierung

Die Heizleistung des Opel Mokka 1.6 CDTi kann nur wenig überzeugen. Obwohl die getestete Motorisierung serienmäßig mit dem "Quickheat Schnellheizsystem" ausgestattet ist (elektronischer Zuheizung), dauert es beim ADAC Heizungstest sehr lange, bis eine angenehme Innenraum-Temperatur erreicht wird. Vor allem hinten müssen die Insassen lange frieren.

**+** Der Mokka ist in der getesteten Ausstattung mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional gibt es die im Testwagen verbaute Zweizonen-Klimaautomatik. Vorn lässt sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam - die Austrittsbereiche können individuell eingestellt werden. Im Menü lässt sich die Intensität des Automatikmodus einstellen. Die Umluftfunktion wird bei Bedarf automatisch aktiviert. Für kalte Tage gibt es optional eine Sitzheizung vorn und eine Lenkradheizung (Winter-Paket).



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

---

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,1 Fahrleistungen\*

Der neue 1.6 CDTI Dieselmotor ist in zwei Leistungsstufen erhältlich. Die getestete stärkere Variante leistet 136 PS und bietet ein maximales Drehmoment von 320 Nm, das jedoch für einen Diesel erst recht spät anliegt (ab 2.000 1/min).

- ⊕ Die Fahrleistungen fallen insgesamt gut aus. Überzeugen kann der Mokka 1.6 CDTI vor allem bei der Messung des Überholvorgangs. Das kompakte SUV wird in nur 6,4 s von 60 auf 100 km/h beschleunigt (gemessen im dritten Gang). Die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang können ebenso überzeugen. Im vierten Gang vergehen 8,2 s und im fünften Gang 13,2 s, bis aus 60 die 100-km/h-Marke geknackt wird.
- ⊖ Kaum noch Durchzug hat der Motor bei sehr niedrigen Drehzahlen. So wundert es nicht, dass im sechsten Gang die Elastizitätswerte nicht mehr überzeugen können. Es vergehen 23,5 s, bis sich der Mokka von 60 auf 100 km/h geschleppt hat. Beim Anfahren besitzt der Motor eine leichte Anfahrschwäche.

---

### 2,3 Laufkultur

- ⊕ Opel titulierte den neuen 1.6 CDTI Motor als "Flüsterdiesel". In der Tat läuft der Motor nun etwas kultivierter, als noch sein direkter Vorgänger (1.7 CDTI). Vibrationen sind gut vom Innenraum abgeschottet und nur bei höheren Drehzahlen deutlicher spürbar. Zum Dröhnen neigt der Motor nur wenig. Störende Dröhnfrequenzen treten etwas verstärkt im Bereich von 3.500 bis 4.000 1/min auf - in der Regel ist man aber nicht mit so hohen Drehzahlen unterwegs.

---

### 2,1 Schaltung

- ⊕ Die Schaltung ist Opel insgesamt recht gut gelungen, wenn sie auch gelegentlich etwas hakt. Prinzipiell sind die sechs Gänge ordentlich geführt und lassen sich problemlos einlegen. Möchte man jedoch schnell schalten, ist ein recht deutlicher Widerstand zu überwinden. Die Schaltwege fallen kurz aus. Der Rückwärtsgang ist wie üblich vorne links angeordnet, gegen versehentliches Einlegen gesichert und kann stets problemlos eingelegt werden. Die Kupplungsdosierung geht in Ordnung, etwas Feingefühl ist allerdings gefragt, da es sonst im Antriebsstrang ruckelt. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer einen geeigneten Gang entsprechend dem Betriebszustand zu wählen. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei. Es kann auch bei aktiver Start-Stopp-Phase (ausgeschalteter Motor) der Gang eingelegt werden, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt der Motor wieder an. Der Berg-Anfahr-Assistent hält die Bremse noch kurzzeitig und verhindert, dass das Fahrzeug beim Anfahren an einer Steigung zurückrollt.

---

### 2,3 Getriebeabstufung

- ⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind stimmig, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung wurde im größten Gang recht lang gewählt - das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit lediglich rund 2.250 1/min. Da sich der Motor im unteren Drehzahlbereich jedoch nicht besonders elastisch zeigt, muss oft mal einen Gang zurück geschaltet werden.

2,5

## FAHREIGENSCHAFTEN

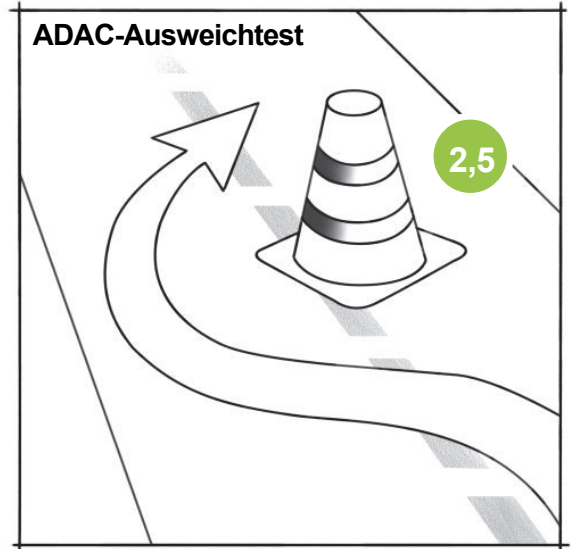
2,6

### Fahrstabilität

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

⊕ **Fahrbahnverwerfungen** nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Die Spurrillenempfindlichkeit ist nicht zu ausgeprägt. 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. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu und der Grenzbereich wird früher erreicht.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

2,9

### Lenkung\*

Die Lenkungseigenschaften gehen in Ordnung, allerdings fühlt sich die Lenkung recht synthetisch an, was für keine besonders gute Rückmeldung sorgt. Vor allem um die Mittellage hat man kaum Gefühl, was in langen Kurven öfter Lenkkorrekturen nach sich ziehen kann. Besser spricht die Lenkung auf größere Lenkwinkel an. Dann arbeitet sie auch etwas präziser. Die Übersetzung hat Opel direkt gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind etwas weniger als drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,7 m im Klassenvergleich zu groß aus.

2,2

### Bremse

⊕ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 kommt der Mokka nach durchschnittlich 36,9 m zum Stehen (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact 2; 215/55 R18 95H). Die Fahrzeugstabilität beim Bremsen in Kurven ist nur zufriedenstellend. Der Opel wird dann etwas unruhig, da er mit dem Heck nachdrängt.



## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

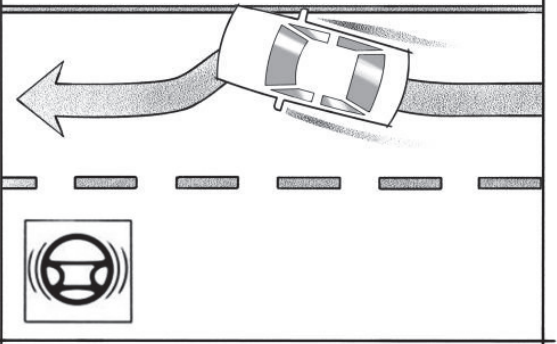
**+** Bei der aktiven Sicherheit gibt der Mokka dank serienmäßiger und optionaler Sicherheitsausstattung ein gutes Bild ab. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer, bei einer Gefahrenbremsung das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Auf diese wird der herannahende Verkehr durch das pulsierende Bremslicht aufmerksam gemacht. Ebenfalls ab Werk sind ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzung sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Gegen Aufpreis ist eine Kollisionswarnung mit Verkehrszeichenerkennung und ein akustischer Spurverlassenswarner erhältlich (Frontkamera). Für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung sorgt das optionale 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 warnen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann ein Richtungswechsel nicht angezeigt werden - das kann z.B. beim Abschleppen nachteilig sein.

## Passive Sicherheit - Insassen

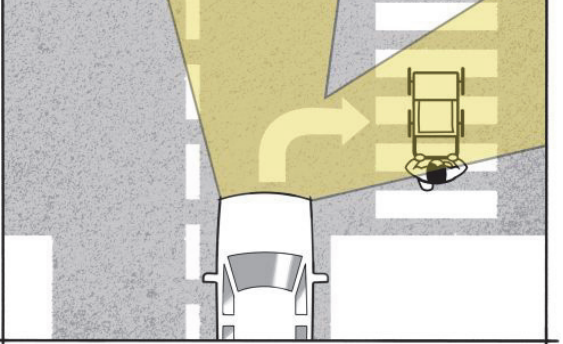
**+** Der Mokka ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest schneidet der Opel sehr gut ab. Für die Insassensicherheit erhält er 96 % der möglichen Punkte. Insgesamt erhält er die vollen fünf Sterne (Stand: 11/2012). Vorn sind die Kopfstützen hoch und bieten Personen bis rund 1,90 m guten Schutz. Zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf, da sie über drei Rasterungen parallel zum Kopf einstellbar sind. 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.

### Spurhalteassistent



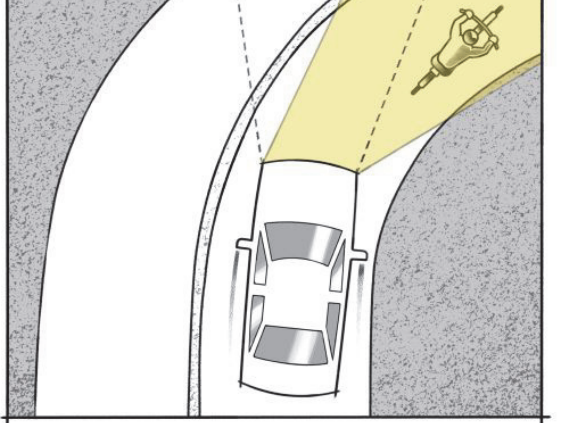
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### Abbiegelicht



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.

### Kurvenlicht



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

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis knapp über 1,70 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf ist durchschnittlich. Auffällig ist, dass die äußeren Kopfstützen im Fond leicht außermittig angebracht sind. Nicht mehr zeitgemäß ist, dass Opel für eine dritte Kopfstütze hinten immer noch Aufpreis verlangt.

## 1,7 Kindersicherheit

⊕ Der Mokka bietet eine gute Kindersicherheit, allerdings reicht der Platz hinten nur für zwei Rückhaltesysteme. Beim ADAC Crashtest erhält der Mokka 90 % 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 gut zugängliche Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Auf dem Beifahrerplatz und den äußeren Sitzplätzen im Fond sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Der Fenstereinklemmschutz funktioniert zuverlässig und setzt auch sehr früh ein. Laut Bedienungsanleitung sind auf der Rückbank universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden.

⊖ Auf dem Mittelsitz liegen die Anlenkpunkte nah beieinander und die Position der Gurtrankepunkte ist auf den äußeren Plätzen ungünstig unter der Sitzbank. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher und lose. Auf dem Beifahrerplatz sind laut Bedienungsanleitung trotz Airbagabschaltung universelle Kindersitze der Gruppe II und Gruppe III nicht erlaubt.

## 2,4 Fußgängerschutz

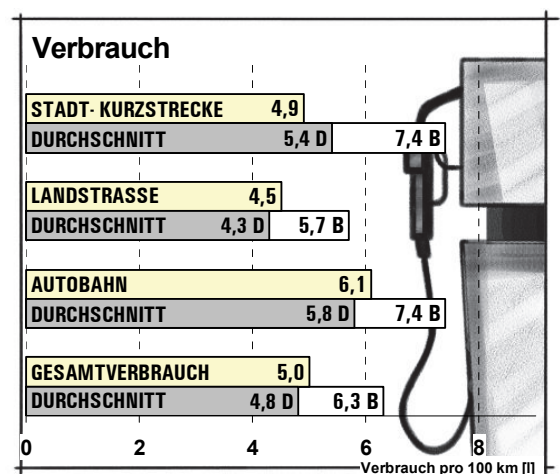
⊕ Der Fußgängerschutz des Mokka ist gut, Verbesserungspotenzial ist jedoch vorhanden. Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Beim ADAC Crashtest erhält er 67 % der möglichen Punkte.

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

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO2\*

Im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest kann der in der Kleinwagenklasse angesiedelte Opel Mokka 1.6 CDTI nur ein mäßiges Ergebnis einfahren. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,0 l/100 km ermittelt. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 161 g/km erhält das Fahrzeug nur magere 23 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Innerorts wurde ein Verbrauch von 4,9 l gemessen, außerorts sind es 4,5 l und auf der Autobahn 6,1 l pro 100 km.



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

1,7

## Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt recht niedrig aus. Der 1.6 CDTI erreicht im Mokka ohne den Einsatz von AdBlue die Abgasnorm Euro6. Das reicht zur Einhaltung der Grenzwerte im Zulassungszyklus, fährt man außerhalb des Zyklus (wie z.B. im ADAC Autobahnzyklus), steigen die Stickoxid-Werte aber deutlich an, das kostet dem Mokka letztendlich einige Punkte. Die 43 Punkte im Schadstoffkapitel reichen zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten für 66 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

4,3

## AUTOKOSTEN

2,8

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten errechnen sich im Wesentlichen aus den Kraftstoffkosten - diese liegen beim Mokka 1.6 CDTI im zufriedenstellenden Bereich.

5,3

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Der 1,6-Liter Dieselmotor 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.

⊖ Während das 30.000 km Service-Intervall für den Vielfahrer in Ordnung ist, wirkt sich der jährliche Abstand zwischen den einzelnen Inspektionen vor allem für den Normal- und Wenigfahrer durch häufigere Werkstattaufenthalte und somit höher anfallenden Kosten negativ aus. Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern zudem eine bessere Benotung.

2,8

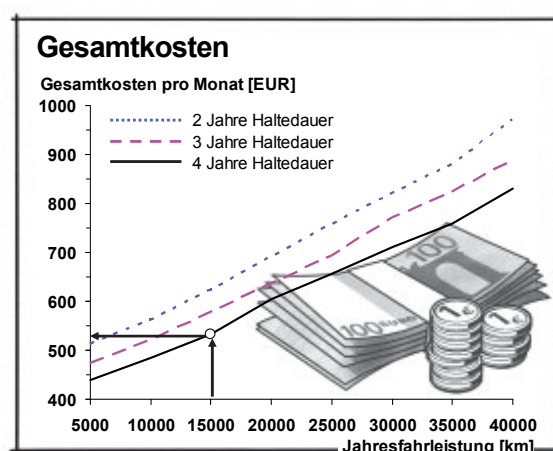
### Wertstabilität\*

Für den Opel Mokka 1.6 CDTI kann während des vierjährigen Berechnungszeitraums ein durchschnittlicher Restwertverlauf erwartet werden.

5,5

### Kosten für Anschaffung\*

⊖ Mit einem Anschaffungspreis von 24.885 Euro ist der Mokka kein Schnäppchen. Das getestete Modell weist dafür aber eine gute Serienausstattung auf. Empfehlenswert sind vor allem die Assistenzsysteme (Frontkamera 700 Euro) sowie das Adaptive Fahrlicht AFL (1.250 Euro).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 532 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 5,4 Fixkosten\*

➔ Für die Dieselve Variante des Mokka werden hohe Fixkosten fällig. Die jährliche Steuer beträgt 180 Euro. Dazu gesellen sich hohe Ausgaben für die Versicherungen (KH: 16; TK: 22; VK: 21).

## 4,2 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten sind mit 532 Euro nicht gerade günstig. Dazu tragen besonders die hohen Betriebs- und Werkstatt-/Reifenkosten sowie der hohe Anschaffungspreis bei.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 ecoFlex Start&Stop	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.4 LPG ecoFlex
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1364	4/1598	4/1598	4/1364
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	81 (110)	100 (136)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	155/3900	200/1850	300/2000	320/2000	200/1850
0-100 km/h[s]	12,5	9,9	12,5	9,9	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	196	178	190	197
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8   S	6,0   S	4,1   D	4,1   D	7,7   FG
CO2 [g/km]	158	139	109	109	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/18	18/20/18	16V/21V/22V	16/21/22	18/20/18
Steuer pro Jahr [Euro]	158	116	180	180	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	536	560	530	532	542
Preis [Euro]	18.990	22.675	24.185	24.885	24.220

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/55R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,9/4,5/6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>161 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4278/1777/1658 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2040 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1425 kg/458 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/745 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	<b>1080 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>83 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>111 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>275 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>532 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/22
Grundpreis	24.885 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	1.300 Euro
Berganfahrhilfe (und Abfahrhilfe)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro <sup>o</sup>
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket)	485 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	900 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	670 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (+ vorn - Elektro-Paket)	490 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	530 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	690 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	2,9
Sicht	2,6	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Volumen*	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	3,1	Kindersicherheit	1,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Raumangebot vorne*	1,5	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,7
Raumangebot hinten*	2,6	Schadstoffe	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>		
Federung	2,6	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>4,3</b>
Sitze	2,4	Betriebskosten*	2,8
Innengeräusch	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,3
Klimatisierung	2,6	Wertstabilität*	2,8
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,2</b>	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	2,1	Fixkosten*	5,4
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	4,2
Schaltung	2,1		
Getriebeabstufung	2,3	<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	