



Opel Mokka 1.2 DI Turbo Ultimate

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (74 kW / 100 PS)

Astra, Combo, Corsa, Crossland, Grandland und jetzt auch Mokka. Was klingt wie die komplette Aufzählung der aktuellen Opel-Modelle (was es auch fast ist), ist vielmehr eine Liste der Rüsselsheimer Autos, die mit einem exakt 1.199 Kubikzentimeter großen Dreizylinder-Benziner französischer Herkunft erhältlich sind. Diese Allzweckwaffe des PSA-Konzerns ist darüber hinaus in vielen Peugeot- und Citroen-Modellen verbaut, so dass man hier schon fast von einem mitteleuropäischen Standardantrieb reden kann. Der muntere, recht kernige Zeitgenosse treibt den Test-Mokka in der kleinen Ausbaustufe mit 100 PS an, was er dank des kräftigen Drehmoments von 205 Nm ohne große Anstrengung erledigt. Sportlich ist freilich etwas anderes, aber untermotorisiert ist man nie.

Der Motor ist also bereits bekannt, dafür ist seine neueste Verpackung mit Opel-Blitz etwas ganz Neues. Der Mokka ist der erste Opel mit dem neuen Markengesicht, für das sich die findigen Marketingstrategen den schmissigen Namen Opel-Vizor überlegt haben. Geschmäcker sind verschieden und Namen sind Schall und Rauch, aber zumindest während des Tests kamen ausschließlich positive Reaktionen auf die neue Designlinie - Opel ist hier ein mutiger und gefälliger Wurf gelungen.

Unter dem Blech geht es allerdings recht bieder zu. Eine einfache Fahrwerkstechnik muss ausreichen, was sie bis auf eine gewisse Stößigkeit aber auch tut. Im Innenraum dominieren - man ahnt oder befürchtet es - Bildschirme für Kombiinstrument und Infotainment. So muss man jetzt durch Touchmenüs hangeln, um etwa die Luftverteilung der Klimaanlage zu ändern. Schöne neue Welt. Noch schöner wäre es, Opel würde sich mit der Einführung des neuen Designs hier dem Trend entgegenstellen und ein ablenkungsfrei bedienbares Cockpit anbieten, das zumindest für die wichtigsten Funktionen auf gut greif- und fühlbare Tasten und Regler setzt. Wertiger als die ewig gleichen Bildschirme würde das ohnehin wirken. So ist man im Mokka innen eben mit den selben Bedienungsproblemen konfrontiert wie in vielen anderen aktuellen Autos.

Insgesamt ist der Mokka aber ein nicht nur optisch attraktives Angebot, denn für 28.210 Euro bekommt man den bis auf unwichtige Kleinigkeiten voll ausgestatteten Mokka Ultimate mit völlig ausreichenden 100 PS, der mit mustergültiger Abgasreinigung und akzeptablen 6,1 Liter Testverbrauch vier Sterne im ADAC Ecotest abräumt. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3 Aircross, Ford Puma, Hyundai Kona, KIA Stonic, Peugeot 2008, Seat Arona, VW T-Cross.

+ niedrige Betriebskosten, umfangreiche Sicherheitsausstattung, serienmäßige LED-Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung, sehr gute Abgasreinigung

- teils umständliche Bedienung, recht enger Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 3,4

City 3,2

60+ 3,2

Langstrecke 3,0

Transport 3,6

Fahrspaß 2,9

Preis/Leistung 2,3

Ecotest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Die Karosserie ist insgesamt sorgfältig gefertigt und ordentlich verarbeitet, nur ein paar Punkte hat Opel nicht so genau genommen. So ist das Blech unter Motorhaube und Kofferraumklappe nicht mit Klarlack überzogen, auch an den Türen hat man sich die letzte Lackschicht teilweise gespart. Auch manches Spaltmaß oder mancher Übergang wie etwa an den Fensterrahmen ist nicht perfekt - der Mokka muss sich im Kleinwagen-Vergleich aber nicht verstecken.

⊕ Der Unterboden ist gut geschützt, fast vollständig verkleidet und daher aerodynamisch optimiert – wichtig für ein um Effizienz ringendes Elektrofahrzeug. Die Motorhaube

wird von gleich zwei Gasdruckfedern offen gehalten - das gefällt uns sehr und ist allemal besser als das Gefummel mit einem Haltestab, zu dem man bei den allermeisten Konkurrenzmodellen genötigt wird.

⊖ Nur die obere Auflage des Armaturenbretts ist etwas weich geschäumt, ansonsten kommt im Innenraum harter Kunststoff zum Einsatz. Auch die Qualität des Dachhimmels zeugt vom Sparwillen der Opelaner. Die Verkleidungen in schwarzem Klavierlack im Innenraum verursachen Spiegelungen, sind kratzempfindlich und machen Verunreinigungen wie Staub und Fingerabdrücke gut sichtbar.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei für einen Kleinwagen stattlichen 470 kg – das dürfte für vier Erwachsene samt leichtem Gepäck meist ausreichen. Der Mittelsitz hinten ist ohnehin nicht für lange Reisen geeignet. Auf dem Dach verkräftet der Mokka Lasten bis 70 kg, die erlaubte Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 55 kg. Gebremste Anhänger am Haken dürfen bis 1,2 Tonnen wiegen, ungebremste 620 kg. Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,1 l/100 km ergibt sich mit dem 44-l-Tank eine theoretische Reichweite von 720 km.

Das kleine SUV ist im Stadtverkehr angenehm handlich: Mit nur 4,15 m Länge und 1,99 m Breite (inklusive Außenspiegel) findet man schnell einen passenden Parkplatz, nur der Wendekreis von 11,4 m könnte etwas kleiner ausfallen.

⊖ Ab Werk kommt der Mokka mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Optional gibt es immerhin ein Notrad samt für den Reifenwechsel notwendigem Werkzeug.

2,9 Licht und Sicht

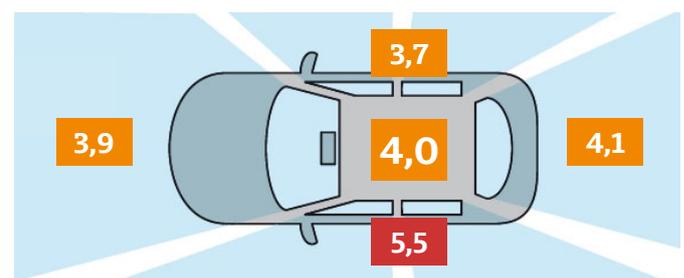
Die Enden des kleinen SUV lassen sich zufriedenstellend abschätzen, der Abschluss der kantigen Motorhaube ist fast direkt einseh-, mindestens aber gut abschätzbar. Die Rundumsichtmessung zeigt jedoch, dass es insgesamt um die Sicht nach draußen nicht allzu gut bestellt ist, da vor allem die breiten C-Säulen die Sicht auf das Fahrzeugumfeld stark beeinträchtigen.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

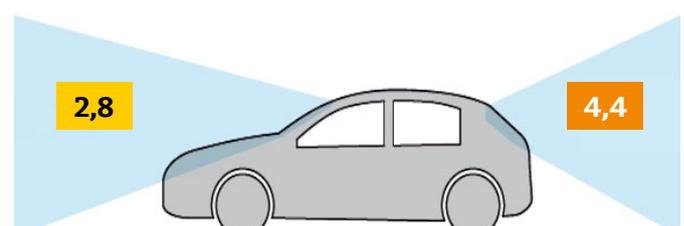
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Etwas Linderung schafft die Elektronik: Parksensoren vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera mit 180-Grad.-Umgebungsansicht sind serienmäßig. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich, dafür aber ein Parklenkassistent, der die Lenkarbeit beim Parken übernimmt.

LED-Scheinwerfer sind schon bei den kleineren Ausstattungen an Bord, beim Ultimate ist das sonst aufpreispflichtige Matrix LED-Licht stets enthalten. Dieses leuchtet die Fahrbahn mit tagelichtähnlicher Lichtfarbe, aber nicht perfekter Homogenität

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt problemlos, der Schweller fällt aber schon deutlich auf. Viele SUV haben hohe Schweller, aber der des Mokka ist höher als der eines BMW X3 und erschwert das Einsteigen deutlich. Schön dagegen: Die Sitzfläche (Fahrersitz ganz nach unten gestellt) befindet sich mit rund 50 cm in einer für das Ein- und Aussteigen angenehmen Höhe. Die vorderen Türen öffnen weit und geben angemessen große Türanschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher ofengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Der

3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung und mit dem Ladeboden in der unteren Stellung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen minimal auf 290 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 585 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 930 Liter Volumen vorhanden. Steht der variable Kofferraumboden in der oberen Stellung, trennt man darunter etwa 30 Liter Volumen ab.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Personen mit einer Größe bis circa 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben schwingt. Größere Personen sollten auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

Mit dem Kofferraumboden in der oberen Stellung liegt dieser nur sieben cm niedriger als die Ladekante, in der unteren Stellung sind 17 cm zu überwinden. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der oberen Position, ergibt sich bei umgeklappter Rücksitzlehne eine ebene Fläche.

⊕ Die Hutablage passt unter den variablen Kofferraumboden. Sehr praktisch, wenn man für großes Gepäck die Rücksitze umlegen muss.

aus. Zudem fehlen eine Scheinwerferreinigungsanlage und ein echtes Kurvenlicht. Die je nach Fahrsituation (Stadt, Landstraße, Autobahn) individuelle Lichtverteilung und das Abbiegelicht sind aber tatsächlich gute Helfer im Dunkeln. Ein statischer Fernlichtassistent ist im Mokka Serie. In Verbindung mit dem Matrix-Lichtsystem kann der Fernlichtassistent andere Fahrzeuge gezielt aus dem Fernlichtkegel aussparen und so die Ausleuchtung weiter verbessern.

Einstiegsbereich im Fond ist recht schmal, vor allem im Fußraum geht es beengt zu.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel findet man im Mokka nicht. Der beim Mokka Ultimate serienmäßige Komfortzugang besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Näheres unter: www.adac.de/keyless. Zumindest kann man die keyless-Fahrzeugentriegelung im Menü deaktivieren.



Mit 250 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum geringfügig kleiner als beim Vorgänger (260 l).

⊖ Die Öffnungszeremonie der Heckklappe ist nervig. Erst muss man mit den Fingern den meist schmutzigen Entriegelungsknopf über dem Nummernschild ertasten und drücken. Daraufhin springt die Heckklappe ein Stück auf und man kann sie dank einer Aussparung in der Stoßstange unten am Blech greifen und öffnen. Warum Opel nicht gleich den Taster zum Entriegeln an der Stelle anbringt, an der man die Klappe dann auch anhebt, bleibt ein Rätsel. Ist die Klappe dann offen, muss man sein Gepäck ordentlich anheben, um es über die 79 cm hohe Ladekante zu wuchten. Um den Vergleich zum deutlich größeren BMW X3 wieder aufzunehmen: Dessen Ladekante liegt niedriger.

Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist zu schwach. Einen Stromanschluss im Kofferraum bietet Opel nicht an.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es nicht. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Fahrzeuginnenraum problemlos, dank des kurzen Kofferraums kommt man an die Entriegelungshebel oben an den Lehnen auch, wenn man hinter dem Fahrzeug am Kofferraum steht. Zudem müssen die Kopfstützen nicht entfernt werden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht

automatisch um.

Im Kofferraum hat man neben dem doppelten Ladeboden und Taschenhaken keine weiteren Fächer oder Vorrichtungen, um Kleinkram zu verstauen.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen.

2,9 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Das fahrerorientierte Cockpit ist recht konventionell gestaltet - freilich aber prangen auch beim neuesten Opel Bildschirme im Armaturenbrett. Einer ersetzt das Kombiinstrument und einer ist samt Touchbedienung für das Infotainment zuständig. Beim Ultimate sind die Bildschirme serienmäßig zehn und zwölf Zoll groß, der größere liegt hinter dem Lenkrad. In den niedrigeren Ausstattungslinien sind zumindest serienmäßig beide Bildschirme sieben Zoll groß.

Das Infodisplay vor dem Lenkrad liefert alle wichtigen Informationen, ist in seinem Layout aber kaum veränderbar. Schade, denn gerade der einem Rundinstrument nachempfundene Tacho ist unverständlicherweise sehr klein ausgeführt. Immerhin wird die Geschwindigkeit zusätzlich in Zahlendarstellung angezeigt, dies zentral und groß genug.

Das Touchdisplay im Armaturenbrett ist in einer guten Höhe angeordnet und leicht zum Fahrer geneigt. Praktisch sind der Drehregler für die Lautstärke sowie die Schnellwahltasten für einige Menüpunkte. Bei der Betätigung der berührungssensitiven Flächen ist allerdings viel Aufmerksamkeit (lange Blickabwendung vom Verkehr) erforderlich, um die richtige Taste zu betätigen. Die elektrischen Fensterheber haben vorn und hinten eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik, schließen kann man die Fenster auch per Fernbedienung.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mokka Ultimate ist mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), drei USB-Schnittstellen, sechs Lautsprechern sowie der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto ausgestattet. Das Festplatten-Navigationssystem mit Spracherkennung informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route. Opel Connect ermöglicht zudem Telematikdienste (u. a. Parkinformationen, Kraftstoffpreise, Wetter) über die integrierte europäische SIM-Karte – für die ersten drei Jahre

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings fehlen zum Beispiel Tasten im Klimabedienteil für die Luftverteilung. Um diese zu verändern, muss man erst ein Menü im Touchscreen aufrufen. Wie von allen PSA-Fahrzeugen bekannt, muss man den gut erreichbaren Startknopf sehr lange drücken, um den Motor zu starten oder abzustellen. Eine Kleinigkeit, die im Alltag dennoch immer wieder nervt.



Die Verarbeitung wie auch die Materialanmutung im Innenraum bewegen sich auf durchschnittlichem Niveau der Fahrzeugklasse. Bei der Bedienung ist Opel leider dem modischen Trend gefolgt, Tasten und Schalter einzusparen und deren Funktionen in das Infotainmentsystem zu integrieren.

kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Gegen Aufpreis ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole erhältlich. Mittels der Opel Connect-App können Fahrzeugstatus und -informationen abgerufen werden.

⊖ Ein CD-Laufwerk sowie ein höherwertiges Soundsystem sind für den Mokka nicht erhältlich.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 zurückschieben, über dem Scheitel ist dann sogar noch eine gute Handbreit Luft. Die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett drücken das ansonsten großzügige Raumgefühl etwas. Beim Ultimate ist

ein dunkler Dachhimmel serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es den grauen Dachhimmel der kleineren Ausstattungen - dann entfällt aber die Schminkspiegel-Beleuchtung. Ein Schiebe- oder Panoramadach gibt es für den Mokka nicht.

3,8 Raumangebot hinten

⊖ Der Mokka ist nur 4,15 m kurz und bietet auf den vorderen Plätzen ordentliche Platzverhältnisse - da muss an anderer Stelle Platz gefunden werden. In diesem Fall im Bereich der Rücksitzbank. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter nur 1,70 m große Personen sitzen. Die Kopffreiheit würde aber bis 1,90 m Körpergröße reichen - es kommt also darauf an, wer hinter wem sitzt im Mokka. Das Raumgefühl ist recht beengt, die hohe Seitenlinie und der je nach Höheneinstellung der Vordersitze enge Fußraum sorgen maßgeblich dafür. Zwei Erwachsene finden Platz – bei dreien wird es sehr oder zu eng.



Im Fond finden aufgrund des eingeschränkten Fußraums lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Sitze gibt es hinten nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern und kleinen Fächern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole durchaus praxistauglich. Es gibt vorn zudem

zwei Becherhalter. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen sowie Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein recht großzügiges Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,0 KOMFORT

2,8 Federung

Angesichts der recht einfachen Fahrwerkstechnik des Kleinwagen-SUVs passt der Fahrkomfort, auch wenn man die einfache Verbundlenkerachse hinten bemerkt: Sie steckt kurze Anregungen einfach schlechter weg als eine aufwändige Einzelradaufhängung. So kommen Querfugen, Kanaldeckel und anderes

gerade innerorts recht detulich zu den Insassen durch. Wellen auf Landstraße und Autobahn werden solide verdaut vom kleinen SUV, nur unter ungünstigen Umständen gerät der Mokka mal ins Stuckern.

3,1 Sitze

Die manuell einstellbaren Vordersitze sind beim Mokka höhenverstellbar, im Falle des Beifahrersitzes jedoch nicht in den untersten beiden der vier Ausstattungslinien. Die Sitze des Mokka Ultimate sind mit Mittelbahnen aus Alcantara und Seitenwangen in Lederoptik hochwertig bezogen. In Verbindung mit der optionalen Lederausstattung kommt noch eine elektrisch einstellbare Lordosenstütze samt Massagefunktion für den Fahrersitz hinzu. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind grundsätzlich angenehm, breitere

Menschen werden aber am unteren Rücken etwas in den Speck gezwickt. Die beim Ultimate serienmäßige Mittelarmlehne mit Staufach kann längs, aber nicht in der Höhe eingestellt werden. Die äußeren Rücksitze bieten lediglich eine ausreichende Konturierung der Lehne und Sitzflächen mit geringem Seitenhalt. Die Sitzposition geht in Ordnung, da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. In der Mitte sitzt man auf einer im Klassenvergleich passablen Polsterung, allerdings stört der Mitteltunnel am Boden.

3,1 Innengeräusch

Im Innenraum geht es angemessen leise zu, auch im Kleinwagen-Konkurrenzumfeld gibt es aber im Innenraum ruhigere Fahrzeuge. Der Motor ist unter Last stets kernig-präsent, dazu gesellen sich bei höheren Geschwindigkeiten die vernehmlichen Windgeräusche. Ansonsten liegen die allgemeinen

Fahrgeräusche auf gutem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69 dB(A).

⊖ Die Heizung samt Gebläse ist auffallend laut - vor allem im Stand könnte man durchaus denken, ein laufruhiger Benzinmotor würde unter der Haube laufen.

3,1 Klimatisierung

Der Mokka Ultimate ist immer mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Vordersitze und Lenkrad sind beim getesteten Mokka Ultimate serienmäßig beheizt, auch stärker getönte hintere Scheiben sind Serie. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert.

⊖ Die Intensität an den Düsen ist nicht richtungsunabhängig verstellbar. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Lüftungsdüsen (weder unter den Vordersitzen noch im hinteren Bereich der Mittelkonsole) und partizipiert daher lediglich über die vorderen Luftausströmer von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung hinten oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der Motor ist mit seinen 100 PS und 205 Nm ausreichend kräftig und hat mit dem etwas über 1,2 t schweren Opel leichtes Spiel – richtig sportlich fühlt sich der Mokka dennoch nicht an. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der Mokka ansehnliche 6,9 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten

Gang schlägt sich der Kleinwagen wacker, derselbe Tempozuwachs dauert 8,5, 10,8 beziehungsweise 15,5 s. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,6 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 188 km/h angegeben. Wer mehr Vortrieb wünscht, kann zur 30 PS stärkeren Version des Dreizylinder-Turbos greifen, die etwa 2.000 Euro mehr kostet.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner läuft gerade angesichts seiner technisch schlechten Voraussetzungen (drei Zylinder) kultiviert und überträgt lediglich geringe Vibrationen in den Innenraum. Das Ansprechverhalten des Turbobenziners ist okay, er reagiert recht spontan auf Gasbefehle und entfaltet seine Leistung gleichmäßig. Gerade im Leerlauf hat er so seine Vibrationen und unter 2.000 1/min leichtes Brummen. Die serienmäßige Gangempfehlung versucht das Triebwerk im günstigen

Drehzahlbereich zu halten – dann dringen Vibrationen nur moderat bis in den Innenraum und auch akustisch werden die Insassen wenig behelligt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen bis knurrigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber nur selten nötig, da der Dreizylinder bereits bei mittleren munter unterwegs ist.

2,6 Schaltung/Getriebe

Der Mokka ist in der 100-PS-Version stets mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe verheiratet – die Achtgang-Automatik gibt es ausschließlich für den 130 PS starken Benziner und auch nicht für den Diesel. Die Schaltung ist recht unpräzise, Gangwechsel haken teilweise und die Schaltwege fallen nicht gerade kurz aus. Das Anfahren klappt durch den spürbaren Kupplungs-Schleifpunkt aber einwandfrei. Die Abstufung der sechs

Gänge passt gut zur Motorisierung, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Bei 130 km/h liegen circa 2.800 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute an.

Eine Gangempfehlung im Kombiinstrument animiert zum Gangwechsel in den richtigen Gang, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert das Zurückrollen an Steigungen – eine Autohold-Funktion gibt es nicht.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Mokka hat ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen. Er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Auf Lenkimpulse reagiert er verzögert und lässt sich trotz deutlicher Seitenneigung sowie Aufbaubewegungen gut beherrschen. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, halten sich die Fahrzeugreaktionen in Grenzen. Im ADAC Ausweichtest unterbindet das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens eine ausgeprägte Fahrdynamik - die recht präzise Lenkung würde mehr erlauben. Die ESP-Eingriffe fallen wenigstens im Sinne der Sicherheit bedarfsgerecht aus, sodass der kleine Opel kontrolliert und sicher durch die Pylonengasse gesteuert werden kann und den Ausweichtest problemlos besteht.

2,4 Lenkung

⊕ Wenn auch nicht das unten abgeflachte Lenkrad, so ist zumindest die Abstimmung der Lenkung ist eine runde Sache. Um die Mitte nicht zu nervös ausgelegt, aber für ein Kompakt-SUV mit einem agilen Einlenkverhalten ausgestattet fährt man mit dem Mokka auf kurvigen Landstraßen entspannt und mit guter Präzision entlang. Von Anschlag zu Anschlag muss man das Lenkrad nicht ganz dreimal drehen.

2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Mokka nach 35,2 m. Das ist ein mittelmäßiges Ergebnis und der Mittelwert aus zehn durchgeführten Bremsungen. Die Bremse spricht sauber an, das Pedalgefühl ist gut.

2,4 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Mokka bietet gerade in der Top-Ausstattung Ultimate ab Werk bereits eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt er serienmäßig unter anderem mit einem Frontkollisionswarner mit automatischer Gefahrenbremsung samt Radar im vorderen Stoßfänger vom Band, der andere Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 150 km/h erkennt. Das System warnt den Fahrer optisch sowie akustisch und leitet in Gefahrensituationen aktiv ein Bremsmanöver ein, um die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern beziehungsweise den Aufprall zu verhindern. Ein Abstandsregeltempomat

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

(bis 180 km/h) samt Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Spurhalteassistent mit Lenkeingriff, ein Totwinkelassistent sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte

Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler oder -limiter übernommen werden.

⊖ Der Totwinkelassistent nutzt lediglich die Ultraschallsensoren der Einparkhilfe und hat daher eine geringe Reichweite.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ergebnisse der Crashtests nach Euro NCAP-Norm wurden noch nicht veröffentlicht. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags (vorn) sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen ausgestattet. Ein E-Call-System ist Serie. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten reichen sie lediglich bis zu einer Größe von 1,70 m.

⊖ Die vier Verzurrösen im Kofferraum sind lediglich erreichbar, wenn sich der doppelte Ladeboden in der unteren Position befindet. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und daher unter Umständen schlecht erreichbar. Die mittlere Kopfstütze im Fond lässt sich nicht so weit nach oben herausziehen wie die äußeren.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Gemäß Bedienungsanleitung dürfen wegen des abschaltbaren Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Auf den äußeren Fondplätzen sowie auf dem Beifahrersitz stehen dafür serienmäßig Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung, dort klappt auch die Befestigung mit den Gurten problemlos. Nur hinten außen muss man bei besonders hohen Kindersitzen überprüfen, ob diese nicht seitlich am Dach anstehen.

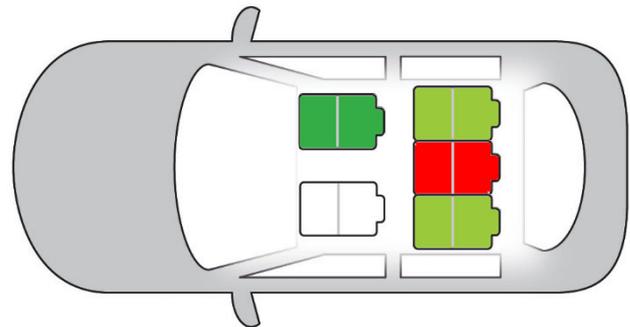
⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale wie etwa eine solche mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

1,8 Fußgängerschutz

⊕ Das beim Ultimate serienmäßige, leistungsfähigere Fahrassistentenpaket enthält einen Notbremsassistenten, der nicht nur Fußgänger, sondern auch Radfahrer erkennen kann.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

Der Mokka 1.2 DI Turbo mit 100 PS erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 167 g/km 28 von 60 möglichen Punkten.

Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,11 Super auf 100 km. Die Verbrauchswerte pro 100 km im Einzelnen: Innerorts 6,0, außerorts 5,4 und auf der Autobahn 7,1 l.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen hat die unter anderem mit einem Otto-Partikelfilters (OPF) ausgestattete Abgasreinigung sehr gut im Griff. Unterm Strich erhält der Opel volle 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt er 78 Punkte und erhält somit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest - damit gehört er zu den empfehlenswerten Fahrzeugen. Bei Straßenmessungen mit einer mobilen Abgasmessereinrichtung bestätigen sich die guten Ergebnisse des Testwagens.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Als Ultimate ist der Mokka bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Notbremssystem samt Frontkollisionwarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der Mokka gut aufgestellt. Der Preis von 28.210 Euro für den 100 PS starken Mokka Ultimate ist also im Marktvergleich nicht zu hoch. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 83 Euro. Die Einstufungen bei der Versicherung sind insgesamt

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

recht niedrig (KH: 16, VK: 19, TK: 17). Die Wartungskosten fallen überschaubar aus.

Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, ist gegen Aufpreis aber in mehreren Stufen bis auf fünf Jahre und 250.000 Kilometer verlängerbar, auf Wunsch auch in einem Paket inklusive aller Inspektions- und Verschleißteilkosten. Die Garantie gegen Durchrostung beträgt zwölf Jahre - dafür muss man aber jährlich beim Opel-Händler eine Korrosionsschutzprüfung durchführen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo	1.2 DI Turbo Edition	1.5 Diesel Edition	Mokka-e Edition
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499	-/-
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	96 (130)	81 (110)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	250/1750	260/0
0-100 km/h [s]	10,6	9,1	10,8	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	202	190	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,6/5,5 S	4,5/5,5 S	3,8/4,4 D	17,4/17,4 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	104/124	102/124	99/114	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/17	16/19/17	16/20/20	16/21/17
Steuer pro Jahr [Euro]	83	83	180	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	553	561	563
Preis [Euro]	19.990	22.815	23.595	34.110

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, OPF	
Hubraum	1.199 cm³
Leistung	74 kW/100 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	104 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,27 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.151/1.785/1.534 mm
Leergewicht/Zuladung	1.270/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1.105 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	620/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	55/70 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Poissy

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. Gang)	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,5/10,8/15,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,4/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	144 g/km (WTW* 167 g/km)
Reichweite	720 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.230/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/585/930 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	302 Euro
Monatliche Gesamtkosten	595 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	83 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/17		
Basispreis Mokka 1.2 DI Turbo Ultimate	28.210 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.690 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.328 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	760 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (inkl. E-Satz, abnehmbar)	764 Euro
Metalllackierung	495 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Juni 2021
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.