



Opel Mokka-e Ultimate

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (100 kW / 136 PS)

Auch im neuen Opel Mokka, der sich optisch deutlich vom Vorgängermodell absetzt, ist der aus einigen anderen Modellen des französischen PSA-Konzerns bekannte Elektroantrieb mit 100 kW/136 PS erhältlich. Gespeist wird der Motor wie bei den Schwestermodellen aus einem brutto 50 kWh großen Akku, der sich im Boden unter den Sitzen verbirgt. Mit diesem ergeben sich anhand des im ADAC Ecotest ermittelten Energieverbrauchs von 20,3 kWh (inkl. Ladeverlusten) auf 100 Kilometer eine Reichweite von 255 Kilometern. Wie von Elektroautos gewöhnt kommt man auch noch weiter, wenn man den Mokka-e innerorts und bei gemäßigten Temperaturen bewegt. Bei Autobahntempo und womöglich noch bei winterlichen Außentemperaturen schmilzt die Reichweite dagegen dahin.

Muss man dann laden, kann man an der entsprechenden Gleichstrom-Ladesäule bis zu 100 kW Richtung Batterie schicken - aber nur bei recht leerer Batterie, ab etwa 20 Prozent Ladezustand wird der Strom deutlich gedrosselt. Alternativ kann man den Mokka-e außer in der günstigsten Ausstattungsvariante (Mokka-e Edition) auch 3-phasig mit 11 kW laden, dann braucht es bei ganz leerer Batterie rund fünf Stunden für die Vollladung. Der auffällig und nach der Meinung der allermeisten Mitarbeiter im ADAC Autotest auch gefällig designte Mokka gefällt ganz grundsätzlich mit einer guten Fahrbarkeit, die einen Schuss Agilität verspricht. Vorn hat man ordentlich Platz, wer aber auch im Fond etwas mehr Platz braucht, sollte sich nach einem größeren Auto umsehen: Aus nur 4,15 Metern Länge lässt sich eben nicht beliebig viel Innenraum zaubern. Der Mokka geht insgesamt als Lifestyle-Auto durch, der mit viel Chic vorfährt und gerne anderen Modellen die Rolle des Nutzwert-Fahrzeugs überlässt. Lifestyle klingt nicht günstig, und das trifft auch beim Mokka-e zu: Der immerhin sehr gut ausgestattete Mokka-e Ultimate kostet über 41.000 Euro - wovon aktuell zumindest noch einiges an staatlicher Förderung abgezogen werden kann. Dennoch: Der gleich starke Benziner kostet in derselben Ausstattungsline 11.000 Euro weniger. **Konkurrenten:** u. a. DS3 Crossback E-Tense, Hyundai Kona Elektro, KIA e-Soul, Peugeot e-2008.

- ⊕ niedrige Betriebskosten, umfangreiche Sicherheitsausstattung, serienmäßige LED-Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung
- ⊖ mäßiges Bremspedalgefühl, teils umständliche Bedienung, geringe Reichweite, keine Stütz- und Anhängelast zulässig, kein vorderer Kofferraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,8
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

3,2 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 vielen Konkurrenzmodellen genötigt wird.

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

3,7 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei 435 kg – das dürfte für vier Erwachsene samt leichtem Gepäck meist ausreichen.

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.

Die Batterie hat laut Hersteller eine Bruttokapazität von 50 kWh, nutzbar sind davon 46 kWh. Für eine vollständige Ladung werden inklusive der Ladeverluste 52,4 kWh benötigt, so dass der Ladevorgang mit 11 kW rund fünf Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Mode 2-Ladekabel bis 1,8 kW serienmäßig) vergehen über 27 Stunden. Der Mokka-e verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstrom-Ladung mit bis zu 100 kW – allerdings wird beim Testwagen bereits ab einem Ladezustand von circa 25 Prozent die

Ladeleistung in mehreren Stufen deutlich reduziert. Das Laden von 10 auf 80 Prozent dauert deshalb 35 Minuten.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 20,3 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten) eine Reichweite von etwa 255 km – absolut gesehen kein begeisternder Wert, allerdings für ein Elektroauto der Kleinwagenklasse durchaus in Ordnung und für viele Alltagsbedürfnisse ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, hier sind größere Reichweiten möglich. Ab Werk kommt der Mokka-e mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind für die Elektroversion nicht zu haben. Zudem sind Dach-, Anhängelast- und Stützlasten beim Mokka-e nicht vorgesehen.

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. Etwas Linderung schafft die Elektronik: Parksensoren vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera mit 180°-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



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

LED-Licht stets enthalten. Dieses leuchtet die Fahrbahn mit tagelichtähnlicher Lichtfarbe, aber nicht perfekter Homogenität 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.

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 Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Der 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-e Ultimate serienmäßige Komfortzugang

3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung und mit dem Ladeboden in der unteren Stellung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter und damit genauso viel wie beim Mokka mit Verbrennungsmotor. 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 Getränkeboxen 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.

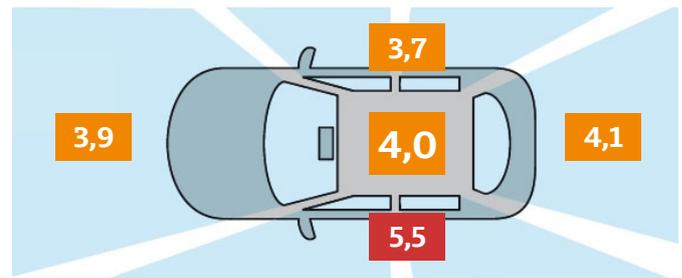
3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

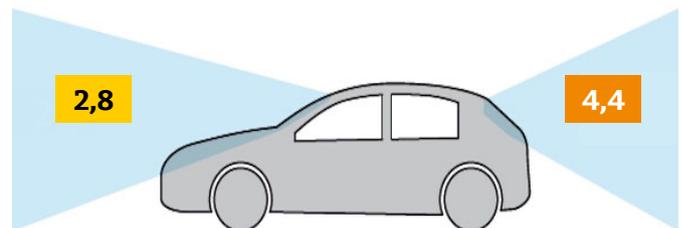
Rundumsicht

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

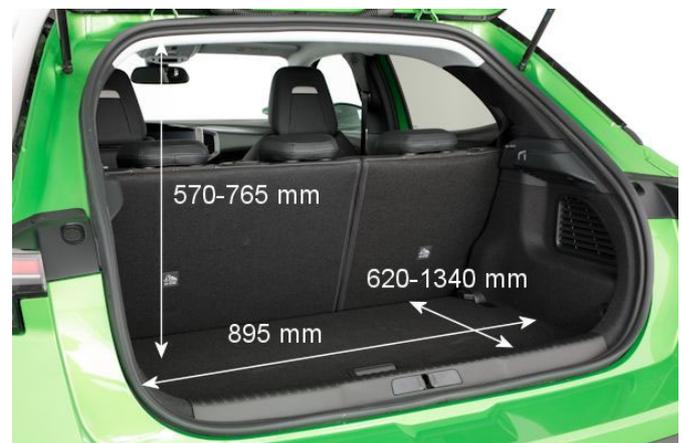


Vorderes und hinteres Nahfeld

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



besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Näheres unter: www.adac.de/keyless. Zumindest kann man die keyless-Fahrzeugetriegelung im Menü deaktivieren.



Mit 250 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum geringfügig kleiner als bei der ersten Generation des Mokka (260 l).

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.

⊖ 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



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen recht mühsam.

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, 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 berührungs-



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.

sensitiven 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.

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings fehlen zum Beispiel Tasten

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mokka-e 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. Auch auf eine Datenbank von Ladesäulen kann man per Opel Connect zugreifen und so die Route planen. Opel Connect ermöglicht zudem Telematikdienste (u. a. Parkinformationen, Wetter) über die integrierte europäische SIM-Karte – für die ersten drei

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

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.

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

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 Antrieb zu starten oder abzustellen. Eine Kleinigkeit, die im Alltag dennoch immer wieder nervt.

Jahre 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 kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand, Reichweite oder Verbrauch abgerufen werden.

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

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.



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

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.

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

Die gut 300 kg Mehrgewicht des elektrischen Mokka gegenüber des benzingetriebenen Mokka schaden dem Fahrkomfort nicht: Er rollt satter und etwas weniger stößig ab. Eine Luxuslimousine wird der Mokka-e in diesem Leben nicht mehr, angesichts der recht einfachen Fahrwerkstechnik des Kleinwagen-SUVs passt der Komfort aber. Die einfache Verbundlenker-

achse hinten bemerkt man aber: Sie steckt kurze Anregungen einfach schlechter weg als eine aufwändige Einzelradaufhängung. 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-e höhenverstellbar, im Falle des Beifahrersitzes jedoch nicht in den untersten beiden der vier Ausstattungslinien. Die Sitze des Mokka-e 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 Mittelunnel am Boden. An dieser Stelle merkt man, dass der Mokka nicht nur als E-Auto entwickelt wurde.

2,6 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es angemessen leise zu, herausragend sind die Messwerte allerdings nicht. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, jedoch sind die Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu hören. Ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf gutem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 67,4 dB(A), sodass man

sich noch angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen kann.

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

3,0 Klimatisierung

Der Mokka-e ist immer mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Vordersitze und Lenkrad sind beim getesteten Mokka-e 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. Durch die Wärmepumpe im Mokka-e ist akkuschonendes Heizen möglich. Der Opel ermöglicht zusätzlich eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen auf 21 °C) inklusive Vorkonditionierung per fahrzeugseitigem

Klimamenu sowie per Smartphone-App. Hier ist der e-Mokka den Versionen mit Verbrenner klar überlegen.

⊖ 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.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 136 PS leistende Dreiphasen-Synchronmotor mit Permanentmagnet sorgt für dynamische Fahrleistungen,

gerade im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Kleinwagen durch die

E-Maschine spontan und nutzt sein Drehmoment von 260 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der Antrieb beschleunigt den Hessen mit französischen Wurzeln trotz des Leergewichts von 1,6 t ziemlich vehement. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in rund einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist die Beschleunigung von 60 auf 100 und von 80 auf 120 km/h in zügigen 5,4 beziehungsweise 7,5 s abgeschlossen. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h

gibt der Hersteller eine Zeit von flotten 9,0 s an. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 150 km/h – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend: Hohe Geschwindigkeiten sind angesichts des hohen Stromverbrauchs, der ohnehin begrenzten Reichweite und mitunter auch wegen ungewollter Hitzeentwicklung in den Leitungen und der Leistungselektronik für die meisten Elektroautos nichts.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der Mokka-e einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind

nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen kleinen Wählhebel eingelegt, der nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Zunächst wirkt die starke Reduzierung der Getriebesteuerung auf einen kleinen Hebel und Tasten gewöhnungsbedürftig, wirklich gewöhnen muss man sich aber nicht daran und sie erweist sich im Alltag als praktisch: Es ist schlichtweg unnötig, in einem Elektroauto (oder in einem

anderen Auto mit Automatikgetriebe) einen großen Schalthebel auf die Mittelkonsole zu packen und so Platz zu beanspruchen, der besser für Ablagen oder anderes verwendet werden kann.

Es stehen der Vorwärtsgang (D) oder der Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Für „P“ gibt es eine separate Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,4 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 - der tiefe Schwerpunkt und die recht präzise Lenkung würden 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.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Mokka-e nach 33,9 m. Das ist ein gutes Ergebnis und der Mittelwert aus zehn durchgeführten Bremsungen.

⊖ Das Bremsgefühl am Pedal ist eine Nummer für sich. Bei starker Verzögerung, die dann mit den mechanischen Radbremsen stattfindet, passt das Gefühl für die Verzögerung. Betätigt man das Pedal aber nur leicht und bleibt damit im Bereich der Verzögerung über den Elektromotor, tut man sich mit der Dosierung der Bremskraft oft schwer. Der Bremspunkt ist am Pedal kaum zu erfühlen, es pulsiert am Fuß geradezu.

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 (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

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
	Querverkehrserkennung 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)

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.

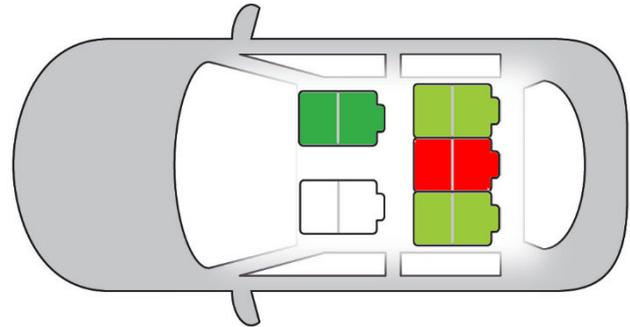
⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale wie etwa eine solche mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht 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)

Der beim E-Auto obligatorische Warnton bei niedrigen Geschwindigkeiten warnt Fußgänger und Radfahrer vor dem sich ansonsten sehr leise nähernden Mokka-e.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 20,3 kWh pro 100 km (innerorts etwa 15,3, außerorts 21,6 und auf der Autobahn 24,1 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die brutto 50 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 52,4 kWh erforderlich.

Aus den 20,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 102 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh; 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 49 von 60 möglichen Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform.

Mit einem Stromverbrauch von 20,3 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 82 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Mokka-e 40 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Opel gut da – mit insgesamt 89 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit hinsichtlich der Haltbarkeit der Batterien geprägt. Der Opel Mokka-e ist in der niedrigsten Ausstattung Edition ab einem Grundpreis von rund 34.110 Euro erhältlich, die getestete Topausstattung Ultimate startet bei 41.220 Euro – das ist für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse alles andere als niedrig, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs. Zudem gibt es aktuell diverse staatliche Förderungsmaßnahmen in Höhe von 9.000 Euro, die den Preis deutlich drücken.

Als Ultimate ist der Mokka-e bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Notbremssystem samt Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der Mokka gut aufgestellt und ermöglicht gerade in der Elektroversion verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 62 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis

31.12.2025 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind üblich und kommen nicht allzu teuer (KH: 16, VK: 21, TK: 17). Die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist. 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. Bemerkenswert: Ohne das Paket für Inspektions- und Verschleißkosten ist die Garantieverlängerung für den elektrischen Mokka teils erheblich teurer als für die Verbrenner-Varianten. Bei langen Garantielaufzeiten zahlt man mehr als das Doppelte.

Die Garantie gegen Durchrostung beträgt zwölf Jahre - dafür muss man aber jährlich beim Opel-Händler eine Korrosionsschutzprüfung durchführen. Auf das Batteriepaket gewährt Opel acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt. Diese Garantie greift, wenn die Leistungseigenschaften der Batterie in dieser Zeit unter 70 Prozent des Neuzustands fallen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo	1.2 DI Turbo Edition	1.5 Diesel Edition	Mokka-e Ultimate
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	624
Preis [Euro]	19.990	22.815	23.595	41.220

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	100 kW(136 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	57 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,3 kWh/100km/258 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	50 kWh/46 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	52,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlhebel

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei ca. 12%: gelbe Batterie, "Batterieladung niedrig"
	2. Warnung bei ca. 1%: "Ladezustand kritisch"
Leistungsreduzierung	
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	Nein
Position der Ladeklappe	Hinten links
Entriegelung Ladekabel	per ZV

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Option

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

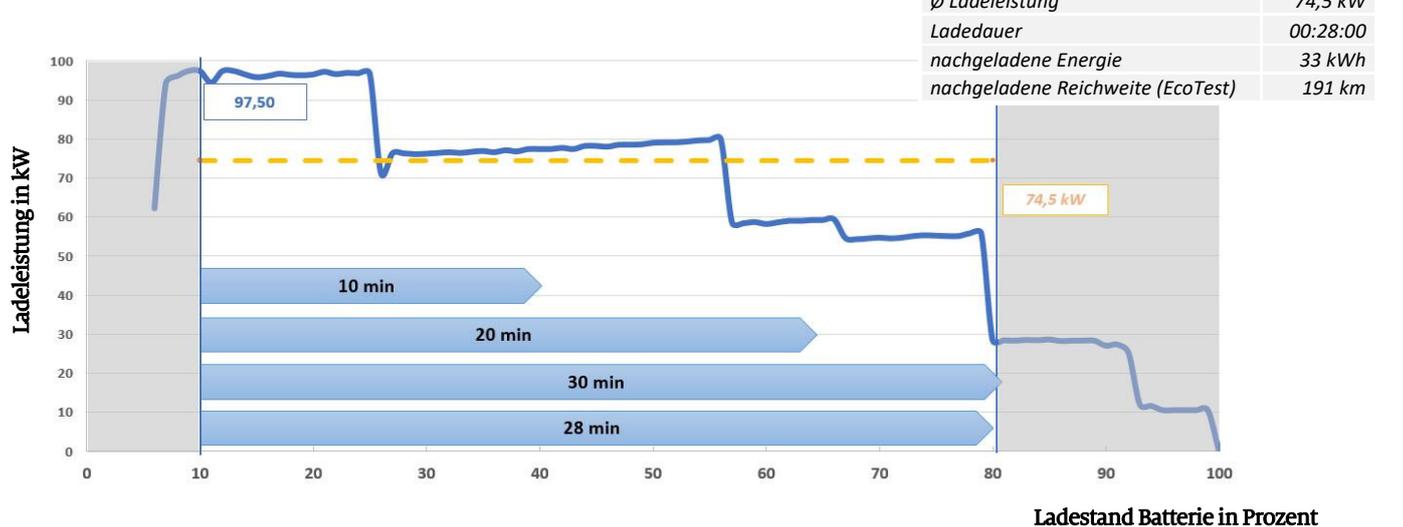
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja Nur Ja/nein, an Ladebuchse

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	8 - 16 A	1,8 - 3,6 kW	29 - 14,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	32 A	7,4 kW	7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	28 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,4 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 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	1.598/417 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310/1.060 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	46,00 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Poissy

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	20,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	255 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/585/930 l

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

Betriebskosten	99 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	624 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/17		
Basispreis Mokka-e Ultimate	41.220 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.01.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.513 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	-
Metalllackierung	495 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	3,1	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,3
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	1,6
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	1,1
Federung	2,6	Schadstoffe	2,0
Sitze	3,1		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	3,0		