

## Euro NCAP Test 2021: Opel Mokka / Mokka-e

### Vier Sterne für den Opel Mokka

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung nur für den Beifahrersitz ausgestattet. Die Kopfairbagvorhänge schützen auch den Oberkörper in beiden Sitzreihen. Zwischen den Sitzen schützt **kein Zentralairbagsystem** die vorderen Insassen gegeneinander.

Der Insassenschutz ist ausreichend, das Verletzungsrisiko für Erwachsene und Kinder ist gering bis mittel. Es sind ISO-FIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung, auch am Beifahrersitz sind sie serienmäßig verfügbar. **Die gegurte Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch, auf dem mittleren Sitzplatz im Fond jedoch nicht möglich.** Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der Opel Mokka ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem, mit einem Geschwindigkeitassistenten und mit einer Fahreraufmerksamkeitserkennung serienmäßig ausgestattet. **Das AEBS erkennt keine Radfahrer**, diese Funktion ist nur optional erhältlich. Eine Multikollisionsbremse ist serienmäßig verbaut, ein e-Call-Notrufsystem jedoch nicht. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.



Der Opel Mokka im frontalen Offsetcrash gegen die rollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

### Insassenschutz für Erwachsene: 73%

Die Fahrgastzelle des Mokka blieb im Frontaloffsettest stabil. Der Schutz des Brustkorbs des Fahrerdummys wurde als gering eingestuft, basierend auf Messungen der Druckbelastung während des Crashes. Der Schutz der Knie und Oberschenkel des Fahrers sowie des rechten Schienbeins wurde ebenfalls als gering eingestuft. Die Analyse der deformierbaren Aufprallbarriere nach dem Test und der Abbremsung des Wagens während des Aufpralls ergab, dass der Mokka bei Kollisionen mit anderen Fahrzeugen ein gutmütiger Crashpartner sein würde. Beim Aufprall über die gesamte Breite gegen die starre Barriere wurde der Schutz als gut oder ausreichend für alle kritischen Körperregionen bewertet, sowohl für den Fahrer als auch für den kleineren Insassen auf dem Rücksitz. Beim Seitencrash war der Schutz gut für alle kritischen Bereiche des Körpers. Beim strengereren Pfahlanprall war der Schutz des Brustkorbs gering, der der anderen Körperregionen gut. Eine Bewertung der Dummy-Auslenkung (das Ausmaß, in dem sich der Dummy bei einem Seitenauftprall auf die crashabgewandte Seite des Fahrzeugs bewegt), zeigte einen ungenügenden Schutz. Der Mokka verfügt nicht über ein System, dass die Insassen bei einem Seitenauftprall gegeneinander schützt. Schlittentests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckauftprall. Eine geometrische Beurteilung der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz.

### Insassenschutz für Kinder: 75%

Im Frontaloffsetcrash wurde der Schutz des Halses des 10-jährigen Dummys aufgrund von Messungen der Zugkräfte als schwach eingestuft. Der Schutz des Halses des 6-jährigen Dummys war gering, ebenso der des Kopfes beider Dummys. Beim Seitenauftprall wurde jedoch der Schutz für alle kritischen Körperbereiche sowohl des 6- als auch des 10-jährigen Dummys als gut eingestuft, so dass der Mokka in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl erreichte. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um

die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes auf dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Beifahrer-Airbags. Der hintere Mittelsitz kann keine universellen, gegurteten Rückhaltesysteme aufnehmen. Ansonsten konnten alle Rückhalteeinrichtungen ordnungsgemäß installiert und angewandt werden.

## **Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 58%**

Der Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers war auf der Motorhaube meist gut oder ausreichend, mit einigen schlechten Ergebnissen entlang des Windlaufs der Windschutzscheibe und an den steifen A-Säulen. Der Stoßfänger bot guten Schutz für die Beine des Fußgängers und auch für den Beckenbereich. Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Mokka erkennt gefährdete Verkehrsteilnehmer sowie andere Fahrzeuge. Bei Tests zur Reaktion auf Fußgänger zeigte das System eine ausreichende Leistung. Optional ist ein weitergehendes System erhältlich, das auch Radfahrer erkennt.

## **Sicherheits-Assistenten: 64%**

Der Mokka verfügt über ein Gurtwarnsystem für die Vorder- und Rücksitze und ist mit einem System zur Überwachung von Müdigkeit oder Beeinträchtigung des Fahrers ausgestattet. Lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen werden erkannt und die Informationen dem Fahrer zur Verfügung gestellt, der dann den Geschwindigkeitsbegrenzer entsprechend einstellen kann. Ein Spurhaltesystem korrigiert sanft den Weg des Fahrzeugs, wenn es aus der Spur abdriftet, und greift auch in einigen kritischeren Situationen ein, um z. B. das Verlassen der Straße zu verhindern. Das autonome Notbremssystem (AEBS) zeigte bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge nur eine geringe Schutzwirkung.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.  
Test und Technik  
81360 München  
E-Mail [tet@adac.de](mailto:tet@adac.de)  
[www.adac.de](http://www.adac.de)

Euro NCAP  
[www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)



**Opel Mokka**  
Standard Safety Equipment

2021



Adult Occupant



73%

Child Occupant



75%

Vulnerable Road Users



58%

Safety Assist



64%

## SPECIFICATION

Tested Model	Opel/Vauxhall Mokka, 1.2 petrol 'Elegance', LHD
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2021
Kerb Weight	1217kg
VIN From Which Rating Applies	- ALL Mokkas, including Mokka-e
Class	Small Off-Road

## SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
<b>FRONTAL CRASH PROTECTION</b>			
Frontal airbag	●	●	✗
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✗	✗	✗
<b>LATERAL CRASH PROTECTION</b>			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	●
Side pelvis airbag	✗	✗	✗
Centre Airbag	✗	✗	✗

## SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

		Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION				
Isofix	—	●	●	●
Integrated CRS	—	✗	✗	✗
Airbag cut-off switch	—	●	—	—
SAFETY ASSIST				
Seat Belt Reminder	●	●	●	●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✗
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Car-to-Car	●
AEB Pedestrian - Reverse	✗
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard

○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack

✗ Not available

— Not applicable

 ADULT OCCUPANT

Total 27.9 Pts / 73%

 GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

## Frontal Impact

12.7 / 16 Pts

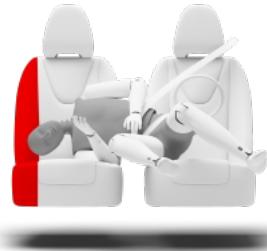


Mobile Progressive Deformable Barrier

Full Width Rigid Barrier

## Lateral Impact

11.5 / 16 Pts



Side Mobile Barrier

Side Pole

Far-Side Excursion

Occupant Interaction

## Rear Impact

3.7 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

 **ADULT OCCUPANT**

Total 27.9 Pts / 73%

 GOOD   
  ADEQUATE   
  MARGINAL   
  WEAK   
  POOR

Rescue and Extrication		0.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant	
Advanced eCall	Not available	
Multi Collision Brake	Available	

**Comments**

The passenger compartment of the Mokka remained stable in the frontal offset test. Protection of the driver dummy's chest was rated as marginal, based on measurements of compression during the test. Protection of the driver's knees and femurs, and right tibia, were also rated as marginal. Analysis of the deformable impact barrier after the test, and of decelerations of the trolley during the test, indicated that the Mokka would be a benign crash partner in collisions with other vehicles. In the full-width rigid barrier impact, protection was rated as good or adequate for all critical body regions, for both the front driver and rear passenger. In the side barrier impact, protection was good for all critical body areas and the Mokka scored maximum points. In the more severe side pole test, chest protection was marginal and that of other body regions was good. An assessment of dummy excursion (the extent to which the dummy moves to the opposite side of the car in an impact from the far side), demonstrated poor performance. The Mokka does not have a counter-measure for occupant to occupant impacts in a side impact. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric assessment of the rear seats also indicated good whiplash protection.



## CHILD OCCUPANT

Total 37.0 Pts / 75%

GOOD

ADEQUATE

MARGINAL

WEAK

POOR

Crash Test Performance based on 6 &amp; 10 year old children

18.7 / 24 Pts

Restraint for 6 year old child: *Britax Römer Kidfix<sup>2</sup> R*Restraint for 10 year old child: *Britax Römer Kidfix<sup>2</sup> R*

## Safety Features

7.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	●	●	✗
i-Size	●	●	✗
Integrated CRS	✗	✗	✗

● Fitted to test car as standard

○ Not on test car but available as option

✗ Not available

## CRS Installation Check

11.3 / 12 Pts

 Install without problem Install with care Safety critical problem Installation not allowed

## ■ i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl &amp; 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl &amp; 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



## ■ ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)





## CHILD OCCUPANT

Total 37.0 Pts / 75%

## ■ Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix &amp; Easyfix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)





## CHILD OCCUPANT

Total 37.0 Pts / 75%

	Seat Position			
	Front		2nd row	
	PASSENGER	LEFT	CENTER	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	●	●	—	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZI Kid X2 i-Size (i-Size)	●	●	—	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZI Flex FIX i-Size (i-Size)	●	●	—	●
BeSafe iZI Combi X4 ISOFIX (ISOFIX)	✗	●	—	●
Cybex Solution Zi-Fix (ISOFIX)	●	●	—	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & Easyfix (Belt)	●	●	✗	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Cybex Solution Zi-Fix (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem      ● Install with care      ● Safety critical problem      ✗ Installation not allowed

— Not available

## Comments

In the frontal offset test, protection of the neck of the 10 year dummy was rated as weak, based on measurements of tensile forces. Protection of the neck of the 6 year dummy was marginal, as was that of the head of both dummies. However, in the side barrier impact, protection was rated as good for all critical body areas of both the 6 and 10 year dummies, and the Mokka scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. The rear centre seat cannot accommodate universal restraints making use of the adult seatbelt. Otherwise, all restraints could be properly installed and accommodated.

 VULNERABLE ROAD USERS

Total 31.8 Pts / 58%

 GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

## Pedestrian

27.3 / 36 Pts



Head Impact	15.3 Pts
Pelvis Impact	6.0 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

## Vulnerable Road Users

4.6 / 18 Pts

System Name	Active emergency braking
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	5 km/h

**VULNERABLE ROAD USERS**

Total 31.8 Pts / 58%

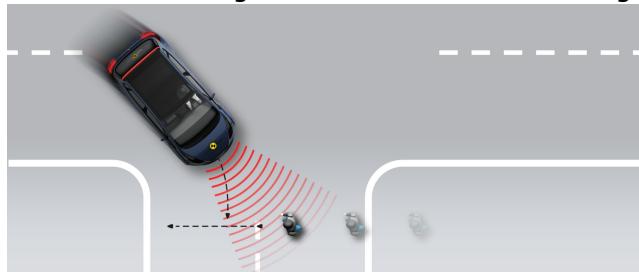
**AEB Pedestrian**

## ■ Day time

Vehicle reversing into standing pedestrian



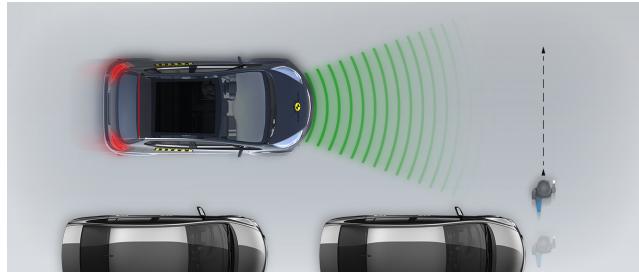
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



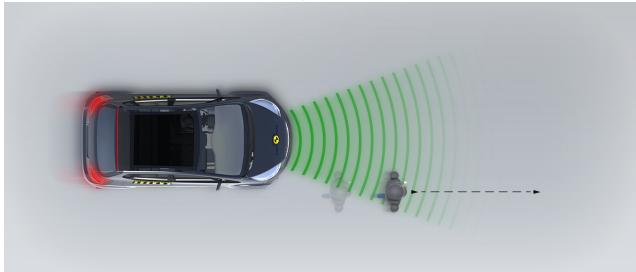
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

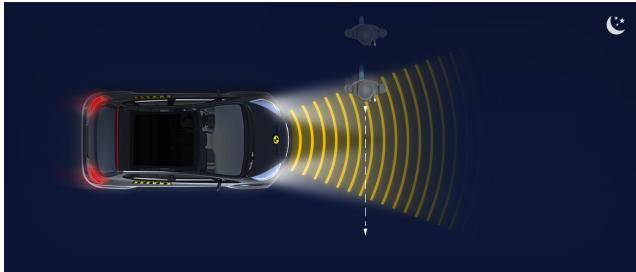


Adult along the roadside



## ■ Night time

Adult crossing the road



Adult along the roadside



 VULNERABLE ROAD USERS

Total 31.8 Pts / 58%

## Comments

The protection offered to the head of struck pedestrian was mostly good or adequate on the bonnet surface, with some poor results along the base of the windscreen and on the stiff windscreen pillars. The bumper offered good protection to pedestrians' legs and also to the pelvis area. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Mokka detects vulnerable road users, as well as other vehicles. In tests of its response to pedestrians, the system performed adequately. A more advanced system is available as an option which also detects cyclists.

 **SAFETY ASSIST**

Total 10.3 Pts / 64%

 GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR**Speed Assistance** 2.5 / 3 Pts

System Name	Speed Reading Recommendation Road Sign Recognition
Speed Limit Information Function	Camera based, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

**Occupant Status Monitoring** 2.0 / 3 Pts➤ **Seatbelt Reminder** 1.0 / 2 Pts

Applies To	Front and rear seats, including third row		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	—

● Pass    ● Fail    — Not available

➤ **Driver Monitoring** 1.0 / 1 Pts

System Name	Driver Drowsiness Alert
Type	Steering inputs
Operational From	50 km/h

 **SAFETY ASSIST**

Total 10.3 Pts / 64%

**Lane Support**
 **3.3 / 4 Pts**

System Name	Lane Keeping Assist	
Type	LKA and ELK	
Operational From	65 km/h	
<b>PERFORMANCE</b>		
Emergency Lane Keeping		GOOD
Lane Keep Assist		GOOD
Human Machine Interface		GOOD

**AEB Car-to-Car**
 **2.6 / 6 Pts**

System Name	Active emergency braking	
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning	
Operational From	5 km/h	
Sensor Used	Camera only	

 SAFETY ASSIST

Total 10.3 Pts / 64%

## ■ Autobrake function only

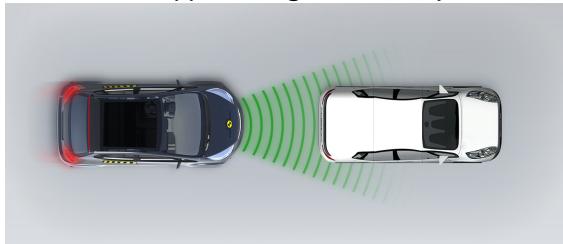
Test car turns across the path of an approaching car



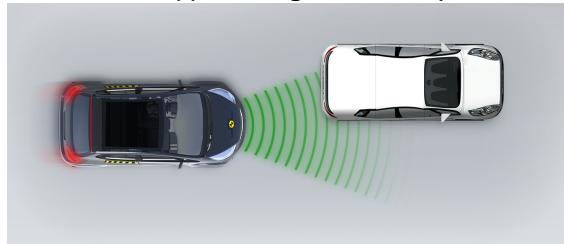
Approaching a stationary car



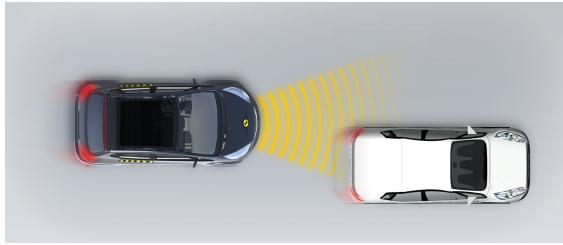
Approaching a stationary car



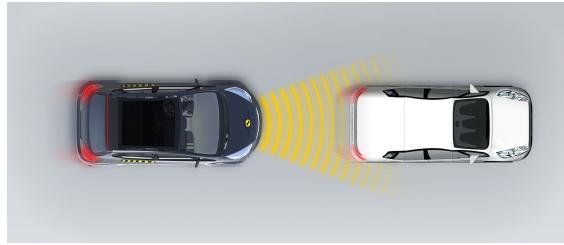
Approaching a stationary car



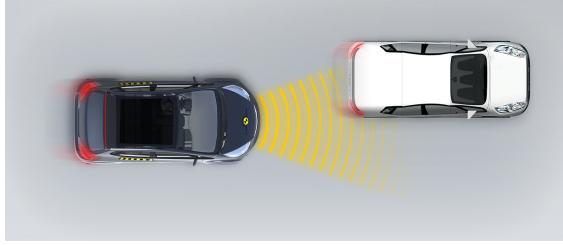
Approaching a slower moving car



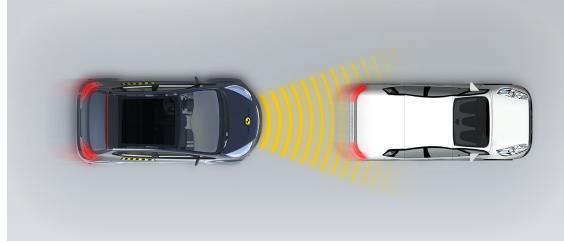
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car

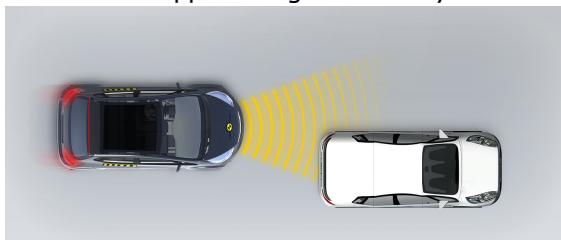


 SAFETY ASSIST

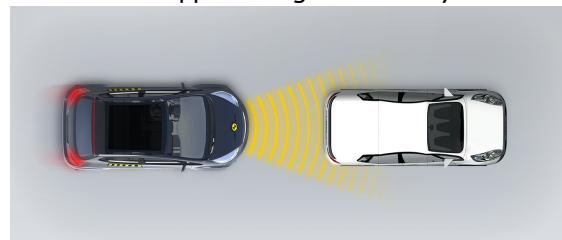
Total 10.3 Pts / 64%

## ■ Driver reacts to warning

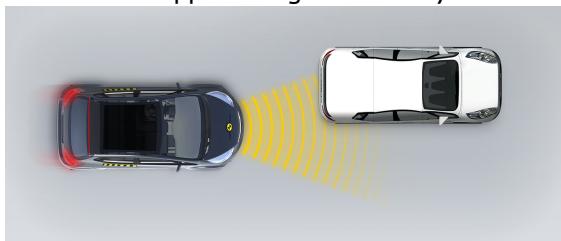
Approaching a stationary car



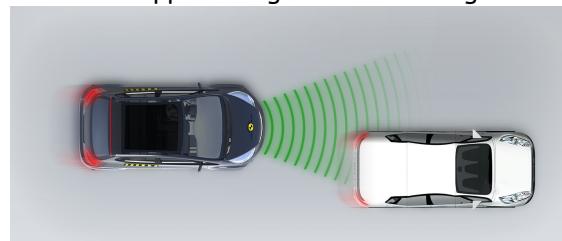
Approaching a stationary car



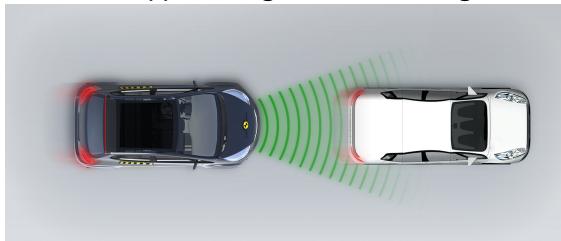
Approaching a stationary car



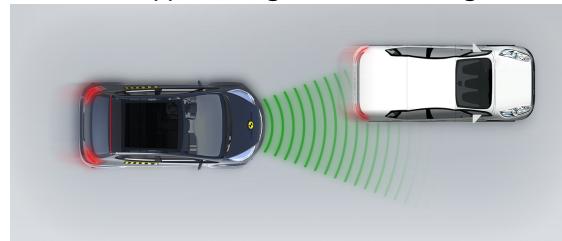
Approaching a slower moving car



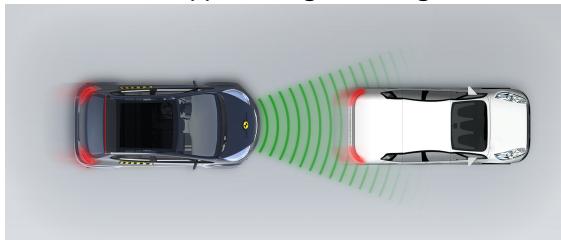
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



 **SAFETY ASSIST**

Total 10.3 Pts / 64%

---

**Comments**

---

The Mokka has a seatbelt reminder system for the front and rear seats and is equipped with a system to monitor driver fatigue or impairment. Local speed limits are detected and the information provided to the driver who can then set the speed limiter appropriately. A lane support system gently corrects the vehicle's path when it is drifting out of lane and also intervenes in some more critical situations to prevent the car leaving the road, for example. The autonomous emergency braking (AEB) system marginally in tests of its response to other vehicles.

**RATING VALIDITY****Variants of Model Range**

Body Type	Engine	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door hatchback	1.2 petrol (74kW*, 96kW)	Mokka	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	1.5 diesel (81kW)	Mokka	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	Electric (100kW)	e-Mokka	4 x 2	✓	✓

\*Tested variant

**Annual Reviews and Facelifts**

Date	Event	Outcome	
July 2021	Rating Published	2021  	