Fahrvorstellung Opel Mokka: Sympathieträger aus Rüsselsheim

Von Jens Meiners

Es ist nicht alltäglich, dass eine beliebte Baureihe einen derartigen Technologiesprung hinlegt: Mit dem neuen Mokka ist Opel von einer GM-Plattform auf die hochmoderne CMP-Architektur des Stellantis-Konzerns umgeschwenkt. Und damit gehen nicht nur stolze 130 Kilogramm Mindergewicht einher, sondern auch ein völlig neues Design: Aus dem biederen, hochbeinigen Pseudo-SUV ist ein moderner, pfiffiger Crossover geworden, der mit seiner retro-futuristischen Bugpartie das neue Gesicht der Marke verkörpert.

Die lange Zeit als „Kriegsbemalung“ verpönte, schwarze Motorhaube – ein Element, das an Manta und Rallye-Kadett erinnert – wird beim Mokka zur sympathischen Verneigung vor der Historie. Sie erfüllt allerdings nicht mehr die ihr einst zugedachte Funktion: Einst sollte die mattschwarz lackierte Haube die Blendung verringern, beim Mokka ist sie indessen in glänzendem Metallic-Lack ausgeführt. Man kann übrigens auch darauf verzichten, genau wie bei den sportlichen Urahnen.

Galt früher hohe Leistung als das Maß der Dinge, so kommt es heute auf andere Werte an – auf Sicherheit, Bequemlichkeit und eine möglichst reibungslose Anbindung an das große Netz, in dem sich in beide Richtungen der Datenstrom aus dem Auto und den Kommunikationsgeräten der Mitfahrer ergießt. Der Mokka ist das vielleicht digitalste aller Opel-Modelle: Zwei große Bildschirme lassen sich vielfach konfigurieren; der Experte erkennt dabei die Verwandtschaft zu den bei den französischen Schwestermarken genutzten Oberflächen, wobei der Mokka sein eigenes Design pflegt.

Am Steuer des Mokka fühlt man sich wie in einem großen Wagen, die hohe und breite Haube ist – ganz im Gegensatz zum Vorgänger – gut einsehbar und im Blickfeld stets präsent. Der Blick schweift über die moderne Instrumententafel und sauber verarbeitete Sitze mit farbigen Einlagen, und es fällt leicht, auf den hervorragenden Sitzen eine bequeme Position zu finden. Dabei dürfte der Bügel zur Längsverstellung durchaus hochwertiger ausgeführt sein. Und die wulstige Umrandung des Rückspiegels entspricht ebenfalls nicht mehr ganz den ästhetischen Ansprüchen der frühen 20er-Jahre.

Vor dem Losfahren steht ein kleines Geduldsspiel: Wie bei den neuen Opel-Modellen üblich ist auch im Mokka ein ungewöhnlich langer Tastendruck erforderlich, um das Auto zu starten. Dann meldet sich der kleine 1,2-Liter-Dreizylinder mit seinen 130 PS leise knurrend zu Wort. Unser Testwagen war mit der optionalen Achtstufen-Automatik ausgerüstet, die dem Fahren in der Stadt eine gewisse Leichtigkeit verleiht. Der Wechsel der Übersetzungen erfolgt generell ohne ungebührliche Hast, im oberen Drehzahlbereich hat es das automatische Rührwerk allerdings etwas zu eilig, in den nächsthöheren Gang zu wechseln. Weit vor dem roten Bereich wird hochgeschaltet, auch im manuellen Modus, und wer das Potential des Motors ausnutzen möchte, sollte lieber 1950 Euro sparen und sich für die Sechsgang-Handschaltung entscheiden. Immerhin: Auf dem Papier spurtet der 130-PS-Mokka in knapp über neun Sekunden von 0 auf 100 km/h, und mit einigem Anlauf gelingt es auch, die 200-km/h-Marke zu berühren. Mit einem NEFZ-Verbrauch von nicht einmal fünf Litern pro 100 Kilometern ist der Mokka ausgesprochen sparsam.

Es gibt auch einen Einstiegs-Dreizylinder-Benziner mit 100 PS sowie einen Vierzylinder-Diesel mit 115 PS und 3,8 Litern Normverbrauch, der damit das vielleicht empfehlenswerteste Modell der Baureihe ist – zumal der Selbstzünder nicht wesentlich teurer als die Aggregate ist, die nach dem Otto-Prinzip arbeiten. Dazu kommt der 100 kW

(136 PS) starke Mokka-e. Nach Hochleistungsmotoren oder Allradantrieb sucht man indessen vergebens.

Das Fahrverhalten des Mokka lässt sich als narrensicher bezeichnen. Die Lenkung ist ausreichend präzise, und im Grenzbereich schiebt er gutmütig über die Vorderräder. Fahrbahnunebenheiten werden erfolgreich hinweggebügelt, und so empfiehlt sich der Mokka auch als Reisewagen für längere Strecken, wenngleich auf den Rücksitzen nicht ganz das Platzangebot des Schwestermodells Crossland geboten wird. Die Connectivity funktioniert reibungslos, die Assistenzsysteme sind intuitiv und lassen sich im Bedarfsfall leicht abschalten.

Im mittlerweile recht unübersichtlichen Segment der kompakten Crossover empfiehlt sich der schöne, praktische und solide verarbeitete Opel Mokka als eines der überzeugendsten Angebote. Der Technologiesprung, soviel steht fest, dürfte bei der Kundschaft Begehrlichkeiten wecken. Zumal die Preisliste für das 100-PS-Modell bei weniger als 20.000 Euro beginnt.

Daten Opel Mokka 1.2

Länge x Breite x Höhe (m): 4,15 x 1,79 x 1,53
Radstand (m): 2,56
Motor: R3-Benziner, 1199 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 96 kW / 130 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,1 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter
Effizienzklasse: A CO2-Emissionen: 102 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1275 kg / max. 440 kg
Kofferraumvolumen: 350–1105 Liter
Max. Anhängelast: 1200 kg
Wendekreis: 11,1 m
Bereifung: 215/65 R 16
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32
Basispreis: 22.815 Euro

Bilder zum Artikel

Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Mokka.

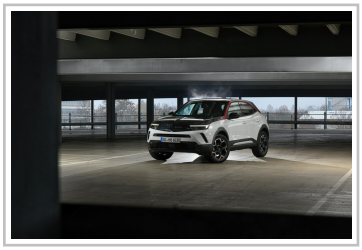
Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Mokka.

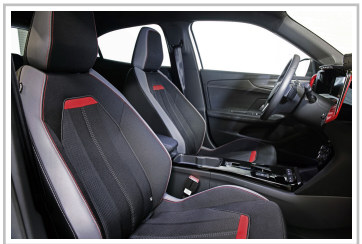
Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel