

Vorstellung Opel Mokka: Kürzer, leichter, elektrischer

Von Michael Kirchberger

Opel braucht Verkaufserfolge. Der erneuerte Corsa kommt gut an, aber jetzt lastet der Erfolgsdruck auf der nächsten Produktneuheit aus Rüsselsheim. Die zweite Generation des Mokka geht an den Start. Das Modell kann jetzt zu Preisen ab 19.990 Euro bestellt werden und kommt dann Anfang 2021 zu den Kunden. Mit ihm debütiert das neue Markengesicht von Opel, breiter und flacher ist es gezeichnet, gibt dem Kompakt-SUV Statur und Charakter. Vor allem aber ist der Mokka kürzer geworden. Nur noch 4,15 Meter misst er in der Länge, fast 13 Zentimeter weniger als sein Vorgänger und unterbietet damit sogar den Crossland X.

Nach dem Inhaberwechsel bei Opel steht die jüngste Neuerscheinung nun auf französischem Boden. Sie nutzt die variable CMP-Plattform aus dem PSA-Konzern, die unter anderen auch dem 208 als Basis dient. Der Radstand ist geringfügig gewachsen, die Platzverhältnisse innen sind trotz der kürzeren Karosserie ähnlich gut wie die der ersten Generation. Auch beim Gepäck muss Schmalhans nicht Lademeister sein, 350 Liter passen mindestens in den Kofferraum, bei umgeklappter Rückbank schafft der Mokka 1105 Liter Gepäck.

120 Kilogramm weniger Gewicht

Für den Gewichtsverlust des Neuen von 120 Kilogramm sind jedoch nicht allein die knapperen Karosseriemaße verantwortlich. Intelligenter Leichtbau steckt unterm Blech, das gibt Spielraum bei der Zuladung und vor allem für die Vorbereitung des elektrischen Antriebs. Denn gleich vom Start weg tritt der Opel als Elektrofahrzeug Mokka-e an, zeitgleich mit einem Diesel und zwei Benzinern. Dass die elektrische Ausgabe die leistungsstärkste der Baureihe ist, sollte mehr als ein Zufall, sondern eher ein Bekenntnis von Opel zur elektrifizierten Zukunft sein. Der Antriebsstrang des Elektrikers wird auch vom Corsa-e genutzt, die Akkus liefern 50 kWh was dem knapp 1600 Kilogramm schweren Mokka-e eine Reichweite von bis zu 324 Kilometern beschern soll.

Spätestens dann ruft die nächste Ladesäule. An der heimischen Wallbox vergehen bei 11 kW Wechselstromleistung gut fünf Stunden und 15 Minuten bis der Akku voll ist. Schneller geht es an öffentlichen Gleichstromstationen mit 100 kW, an denen es nur 30 Minuten dauert, bis die Batterie einen achtzigprozentigen Ladezustand erreicht hat. Der schnellste im Mokka-Verein ist der Opel-Stromer allerdings nicht. Zwar machen ihn 136 PS (100 kW) und das satte Drehmoment-Maximum von 260 Newtonmetern zum Meister des Sprints und sorgen für eine Beschleunigung in neun Sekunden von 0 auf 100 km/h. Bei 150 km/h ist dann aber Schluss, höhere Geschwindigkeiten würden arg an der Reichweite knabbern.

Dieser physikalische Regelsatz gilt auch für die anderen Motorisierungen. Diesel und Benzin verschlingen bei Tempohatz ebenfalls weit mehr als die nach Norm ermittelten Werte. Aber sie sind eben schneller vollgetankt als der Mokka-e aufgeladen. Die gesamte Benzinergilde setzt auf aufgeladene Dreizylinder mit 1,2 Litern Hubraum, sie werden in den Leistungsstufen 100 PS (74 kW) und 130 PS (96 kW) angeboten (205 und 230 Nm Spitzendrehmoment) und verbrauchen nach Norm 4,5 bis 4,8 Liter Super auf 100 Kilometer. Der Vier-Zylinder-Diesel hat 1,5 Liter Hubraum und bringt es bei einem Drehmoment von 250 Nm auf 110 PS (81 kW). Er konsumiert laut Datenblatt 3,8 Liter Treibstoff auf der Standarddistanz.

Zeitgemäßes Digitalcockpit

Mit der Instrumentierung haben sich die Rüsselsheimer immer wieder schwer getan. Wo anderswo gestochen scharfe Bilder und Anzeigen geliefert wurden, gab es bei Opel lange nur wenig Farbenfreude und fast unscharfe Darstellungen, die erst im Rahmen von Modellpflege auf den Stand der Technik gebracht wurden. Beim Mokka ist damit Schluss. Er hat gleich zwei Bildschirme mit hochauflösenden Grafiken, die obendrein ein anständiges Format haben. „Pure Vision“ nennt Opel diese Ausstattung, die Zug um Zug auch in anderen Baureihen eingesetzt werden wird. Angenehm ist, dass es immer noch Tasten und Drehsteller gibt, mit denen sich die wichtigsten Funktionen direkt steuern lassen – der qualvolle Weg durch die Menüs und Untermenüs bei anderen Herstellern bleibt dem Mokka-Chauffeur erspart.

Die Ausstattung passt. Bereits im Basismodell gibt es wichtige Sicherheitsfeatures wie Notbremsshelfer, Verkehrszeichenerkennung und die LED-Beleuchtung rundum. Aufpreispflichtig sind bei der Lichttechnik nur die LED-Matrixscheinwerfer. Auf Wunsch stehen außerdem der adaptive Tempomat, eine 180-Grad-Rückfahrkamera und ein aktiver Spurhalteassistent bereit. Außerdem, und darauf legen die Rüsselsheimer immer schon großen Wert, gibt es eine ganze Auswahl verschiedener Ergonomie- und Komfortsitze, darunter auch solche mit dem Stempel der Aktion Gesunder Rücken, die sich klimatisieren lassen oder mit einer Massagefunktion für gesunde Unterhaltung sorgen.

Der Mokka gefällt, und dass es ihn gleich zu Beginn als Stromer für 32.990 Euro gibt (den Umweltbonus noch nicht berücksichtigt), dürfte seine Attraktivität weiter steigern. Wo doch Elektroautos gerade so en vogue sind. Erfolg haben die Autobauer am Untermain bitter nötig. Denn mit dem bevorstehenden Zusammenschluss des Mutterkonzerns PSA und Fiat-Chrysler entsteht neue Konkurrenz nicht nur in italienischen Werken, in denen heute bereits Mokka-Wettbewerber produziert werden. ([ampnet/mk](#))

Daten Opel Mokka-e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,15 x 1,79 x 1,53
Radstand (m): 2,56
Motor: Elektromotor
Leistung: 100 kW / 136 PS
Max. Drehmoment: 260
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 50 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,0 Sek.
Elektr. Reichweite: 324 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,4 kWh
Effizienzklasse: A+
Leergewicht / Zuladung: min. 1598 kg / max. 417 kg
Kofferraumvolumen: 350–1060 Liter
Wendekreis: 11,08 m
Bereifung: 250/60 R 17
Garantie: 2 Jahre, Batterie 8 Jahre
Basispreis: 32.990 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



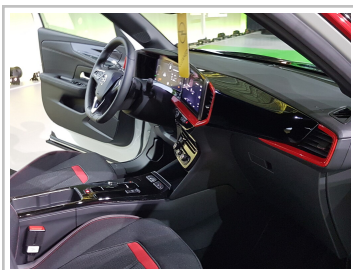
Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



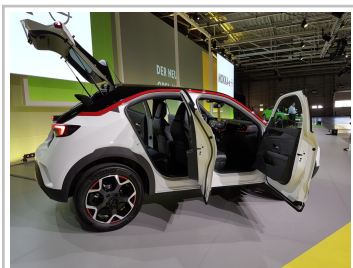
Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



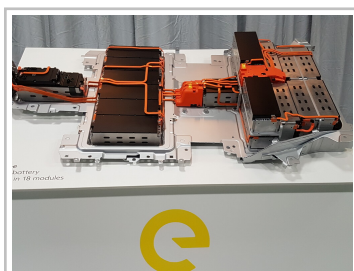
Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Die Batterieeinheit des Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
