

Opel Mokka-e: Heiße Testphase in der Kälte am Polarkreis

Dem Opel Mokka der nächsten Generation verpassen Entwickler und Testfahrer jetzt den letzten Schliff. Zur Zeit trimmen sie ihn im hessischen Test Center Rodgau-Dudenhofen auf Akustik-Komfort im Innenraum, Fahrsicherheit bis zur Höchstgeschwindigkeit sowie das Opel-typische Lenk- und Pedalgefühl. Seit Februar nutzten die Experten für Fahrwerk und Assistenzsysteme die zugefrorenen Seen und die teils vereisten, teils schneebedeckten Landstraßen in Schwedisch-Lappland für die Abstimmung von Chassis, Antriebsstrang, Elektronik und Beleuchtung.

Die kommende Opel Mokka-Generation kommt Anfang des kommenden Jahres zum Handel. Er ist eine komplette Neukonstruktion und basiert auf der Multi-Energy-Plattform CMP (Common Modular Platform) des Unternehmens. Bei der Fahrzeugentwicklung bietet dieser Baukasten ein Höchstmaß an Flexibilität. Er ermöglicht rein batterieelektrischen Antrieb, aber auch Verbrennungsmotoren. Durch die Verwendung hochfester Stähle fällt das Fahrzeuggewicht niedrig und die Karosseriesteifigkeit hoch aus. Der neue Mokka wiegt im Vergleich zum Vorgängermodell bis zu 120 Kilogramm weniger – bei nahezu gleichem Radstand und identischen Reifengrößen.

Beim elektrischen Mokka-e sind die Batterien tief im Fahrzeugboden untergebracht, was den Schwerpunkt senkt und zugleich die Steifigkeit um weitere 30 Prozent erhöht – beides Voraussetzungen für eine hohe Fahrdynamik.

Phase 1: Testen, tunen, trimmen am Polarkreis

Noch verstecken sich die Erbkönige unter einer grün-schwarzen Tarnfolie mit dreidimensional wirkenden Grafiken, die alle Konturen der Fahrzeuge verschwimmen lassen. Der Opel-Ingenieur Gunnar Nees und seine Kollegen sind in den hohen Norden gekommen, um das Chassis abzustimmen. Er wird nicht müde, eine Runde nach der anderen auf dem Eis zu drehen. Immer wieder stoppt er für ein paar Minuten. Greift zum Laptop, liest Messwerte aus, protokolliert jeden gefahrenen Kilometer. In den Weiten von Schwedisch-Lappland ist es im März noch klirrend kalt – genau die richtigen Bedingungen für Testfahrten, bei denen es um das Zusammenspiel von ABS, ESP und Assistenzsystemen mit dem Fahrwerk zu orchestrieren.

Wie jeder Opel soll sich auch der neue Mokka präzise und mit guter Rückmeldung lenken lassen, dabei komfortabel federn und zugleich straff genug abgestimmt sein. Auch der Mokka darf keine unkontrollierten Karosseriebewegungen zeigen, etwa wenn das Fahrzeug mit mittlerer Geschwindigkeit über eine starke Bodenwelle fährt. Die Philosophie dahinter: Ein Opel muss sich von jedem unter allen Umständen leicht kontrollieren lassen und zugleich Fahrspaß bieten, am arktisch kalten Polarkreis ebenso wie im Hochsommer am Mittelmeer.

Phase 2: Mit Hochgeschwindigkeit auf deutschen Strecken

Derselbe Erbkönig, derselbe Testingenieur an anderer Stelle – im heimischen Test Center Rodgau-Dudenhofen. Gunnar Nees arbeitet hier gemeinsam mit Karsten Bohle, dem Projektkoordinator für die zweite Mokka-Generation. Hier unweit des Opel-Firmensitzes in Rüsselsheim sind alle tückischen Fahrbahnbelege Europas nachgebaut. Seit Jahrzehnten testen die Opel-Ingenieure auf den Strecken in Dudenhofen und haben sich einen riesigen Erfahrungsschatz angeeignet. Dem Mokka steht hier die Reifeprüfung für Abrollkomfort und Innenraumgeräusch bevor. Immer wieder wird die Feder-Dämpferabstimmung feinjustiert. Immer besser gelingt die Verbindung von Ansprechverhalten und Präzision.

Da knistert und knackt nix.

Danach bekommen Lenkung und Chassis ihren Opel-Trimmm auf dem Handlingkurs. Zwei serienmäßige Domstreben versteifen die Federbeindome im Mokka zusätzlich. Diese so genannten Tie Rods erhöhen die Vorderachspräzision. Damit wird der Newcomer noch einen Tick präziser und agiler. Spielerisch soll sich der neue Mokka einlenken, gutmütig im Grenzbereich kontrollieren lassen bei vorbildlich arbeitenden Regelsystemen.

In der Königsdisziplin auf der Hochgeschwindigkeitsbahn mit ihren Steilkurven und langen Testgeraden geht es um Stabilität bei allen Tempi. Diese Abstimmung bringt in der Praxis auch bei ungewollten Ausweichmanövern in niedrigeren Geschwindigkeitsbereichen einen enormen Sicherheitsgewinn. Erst wenn die Opel-Ingenieure zufrieden von der Rundbahn zurückkehren, gibt es das Siegel „Autobahn geprüft“.

Der neue Opel Mokka hat diese Prüfung bereits bestanden. Bis zum Sommer geht es jedoch noch weiter mit testen, testen, testen. Mit Erreichen der Serienreife erfolgt dann zum Jahresende der Produktionsstart. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



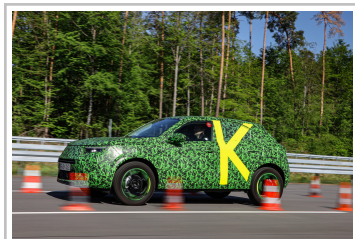
Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



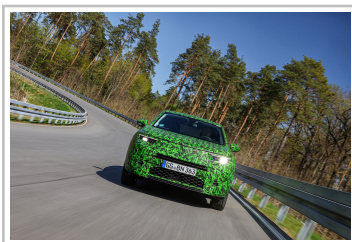
Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



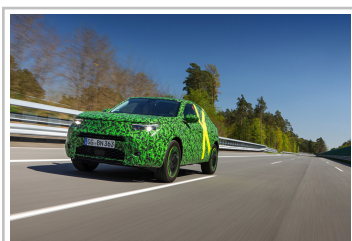
Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



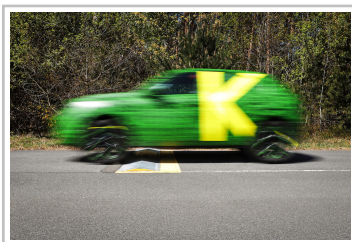
Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



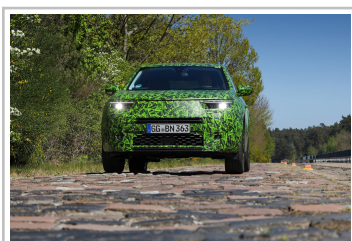
Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka-e und Testingenieur Gunnar Nees.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
