Fahrbericht Opel Mokka 1.4 Ecotec: Das Ringen von Wunsch und Wirklichkeit

Von Axel F. Busse, cen

Seit Opel sein Kompakt-SUV Mokka renovierte und im vergangenen Herbst mit dem Buchstaben „X“ garnierte, kam auch eine neue Antriebsvariante ins Programm. Ein 1,4 Liter Turbobenziner wird mit Sechs-Gang-Automatik und Allradantrieb kombiniert. Wie sich diese Version im Alltag schlägt, klärt unser Praxistest.

Frisch aufgebrüht präsentierte sich der Mokka von Opel zum Ende 2016 den Kunden. Doch eigentlich hatte der Wagen ein Facelift gar nicht nötig. In Deutschland profitierte der Fünftürer von der guten Auto-Konjunktur, und so wurde das in die Jahre gekommene Modell 2016 noch häufiger bestellt als in den Jahren zuvor. Mehr als 32 000 Exemplare wurden allein in Deutschland neu in den Verkehr gebracht, insgesamt in Europa mehr als 600 000.

Ein Erfolg also für die Rüsselsheimer, auch wenn es sich nicht um einen lupenreinen Opel handelt. Er ist Zwillingsbruder des in Korea entstandenen Chevrolet-Modells Trax und des Buicks Encore. Die sind aber nicht annähernd so erfolgreich. Weil das Publikum ihn so schätzt, erspart der Mokka X potenziellen Kunden radikale Veränderungen. Der flügelförmige Kühlergrill und die neue Leuchtengrafik prägen die selbstbewusste Frontpartie, eine markant ausmodellierte Seitenansicht mit kühn ansteigender Gürtellinie mündet in eine Heckpartie, die ebenfalls LED-Leuchten in neuem Design zeigt. Die an der Heckklappe herrschende Ladekante ist 72 Zentimeter hoch.

Im Unterschied zur Nachfrage bei größeren SUV hat der Mokka seinen Schwerpunkt bei den Benzinmotoren. Lediglich ein Viertel der Neuzulassungen in Deutschland entfiel auf Diesel-Varianten. Die Kombination aus 1,4-Liter-Turbobenziner, Automatik und 4x4-Antrieb gab es bisher nicht. Opel schließt sich damit nicht zuletzt dem Trend an, die Hubräume zu verkleinern und mehr Leistung darin zu generieren. Der unter der Bezeichnung 1.4 Ecotec Direct Injection Turbo in den Handel gebrachte Treibsatz ist in zwei Leistungsstufen erhältlich, wobei die 103 kW / 140 PS starke Version („ecoFlex“ genannt) mit einem manuellen Getriebe angeboten wird, mit automatischer Übersetzung stehen 112 kW / 152 PS zur Verfügung.

Im Innenraum griff das große Aufräumen um sich. Die zuletzt mit Tasten und Funktionselementen überladene Mittelkonsole wurde nachhaltig entschlackt und auf das Niveau des aktuellen Opels Astra gebracht. Um sich mit dem Siegel „bestvernetztes Kompakt-SUV seiner Klasse“ schmücken zu können, gibt es nicht nur das On Star-Meldesystem für Gefahrensituationen nebst Service-Assistent, sondern auch Intellilink-Anbindungen für verschiedene Smartphone-Systeme, einen WLAN-Hotspot für bis zu sieben Nutzer (bei fünf Sitzen) sowie diverse Apps.

Gratis sind die Annehmlichkeiten freilich nicht zu haben, aber wer sich für einen Mokka interessiert, hat in der Vergangenheit nicht auf den Euro geschaut. Bislang wählte die Mehrheit der Kundschaft nicht nur leistungsstärkere Antriebe, sondern auch höherwertige Ausstattungen wie etwa die Innovation-Linie. Wie großzügig Mokka-Kunden sind, zeigt die Tatsache, dass der Durchschnittspreis der verkauften Modelle zuletzt bei fast 27.800 Euro lag. 26.690 Euro kostet das getestete Modell in der Grundausstattung.

Bei der Renovierung blieben Fahrwerk und Allradantrieb unangetastet, so dass die gleichen Komponenten zum Einsatz kommen wie ehedem. Das ist auch völlig in Ordnung

so, denn als hoch gelegter Kombi mit der Fähigkeit bei Matsch und Schnee, auf vereistem Untergrund oder rumpeligen Feldwegen zuverlässiges Fortkommen zu garantieren, bietet der Wagen soliden Fahrkomfort. Eine gewisse sportliche Straffheit ist ihm nicht abzusprechen, gleichzeitig lassen sich Aufhängung Federn und Dämpfer von grobem Geläuf nicht so schnell aus der Ruhe bringen. Der Antrieb ist als „Hang-On"-System ausgelegt, das heißt, im Normalfall, auf trockener, griffiger Straße ist der Mokka X als Fronttriebler unterwegs. Registrieren die Sensoren Schlupf durch Nässe, Schnee oder Verunreinigungen des Belags, werden bis zu 50 Prozent der Motorleistung an die Hinterachse befördert.

Dem Motor kann man einen überwiegend ruhigen und kultivierten Lauf bescheinigen und auch wenn er mit maximal 235 Newtonmetern nicht gerade ein Drehmoment-Riese ist, bringt er die gut 1,5 Tonnen schwere Fuhre doch angemessen auf Trab. Was jedoch beim 14-tägigen Test-Törn als weniger erfreulich registriert werden musste, waren die Akustik unter Last und der Durst des Aggregats. Beim plötzlichen Beschleunigen (zum Beispiel zum Überholen) und den damit verbundenen höheren Drehzahlen sonderte das Triebwerk ein nach immenser Anstrengung klingendes Geräusch ab, wie man es vergleichbar nur von Fahrzeugen mit CVT-Getriebe kennt. Zwar gab es nicht den dort üblichen „Gummiband-Effekt" zu beobachten, eine Spur souveräner könnte der Eindruck bei einem erwachsenen Kompakt-SUV aber ruhig sein.

Weder wurde der Testwagen permanentem Vollgas unterzogen, noch wurden Heizung oder andere Verbraucher über Gebühr belastet. Das Streckenprofil bestand in etwa zu gleichen Teilen aus City- und Überland-Verkehr. Ein einmaliger Ausflug in Richtung Maximaltempo ergab GPS-gemessene 185 km/h (laut Hersteller 191 km/h Höchstgeschwindigkeit). Am Ende mochte sich der Testwagen mit nicht weniger als 9,6 Litern Kraftstoff je 100 Kilometer Strecke begnügen, was 3,1 Liter mehr als der offiziellen Herstellerangabe entspricht (6,5 Liter). Man möchte gar nicht wissen, wie viel es ohne das serienmäßige Start-Stopp-System gewesen wären. Als üblich, das wissen regelmäßige Leser von Autotests, werden je nach Marke und Modell bei zurückhaltender Fahrt 1,5 bis zwei Liter Überschreitung erfahren.

Diese Tatsachen werfen einen kleinen Schatten auf den Gesamteindruck des sonst recht entspannt und handlich zu bewegenden Wagens. Er ist übersichtlich, zweckmäßig und bequem mobilisiert und ab Werk ordentlich ausgestattet. So gehören zum Beispiel schon in der Basisversion automatisches Abblendlicht, Berganfahr-Assistent, Tempomat, Reifendruck-Kontrollsystem, ESP und Traktionskontrolle, Dachreling, Klimaanlage, elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel, Wärmeschutzverglasung und Zentralverriegelung zum Lieferumfang.

Fahrzeuge mit dem 1.4 Ecotec Direct Injection Turbo-Motor werden ab der Ausstattungslinie Edition angeboten, die dann zusätzlich über das On Star-Online- und Service-System verfügen, Sieben-Zoll-Farbtouchscrenn und Bluetooth-Freisprecheinrichtung, dazu Nebelscheinwerfer, elektrische Fensterheber hinten, 17-Zoll-Leichtmetallräder und Lederlenkrad. Inklusive adaptivem Fahrlicht, Abstandsüberwachung und Kollisionswarner, Spurassistent, Verkehrsschilderkennung, Navigationsgerät, ergonomischen Sitzen, Rückfahrkamera und Winterpaket kam der Testwagen auf 33 245 Euro.

Fazit: Der Mokka ist – ob mit oder ohne „X" – als der nach Astra und Corsa am häufigsten in Deutschland bestellte Opel sicher als Erfolg zu werten. Seine Vorzüge sind unstrittig, weshalb er auch als Gebrauchter einen guten Namen verteidigt. Dem getesteten Exemplar mit der neuen Motor-Getriebe-Kombination fehlte leider der überzeugende Auftritt als Sparkommissar. Den oft gehörten Slogan „Mehr Leistung, weniger Verbrauch" konnte es nicht für sich in Anspruch nehmen. Dass Opel andere bewährte Benzin- und Diesel-

Antriebe für den Mokka X vorhält, werden die Kunden darüber aber nicht vergessen. (ampnet/afb)

Daten Mokka X 1.4 Ecotec Direct Injection Turbo AT

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,28 x 1,88 (mit Spiegeln 2.04) x 1,66
Radstand (m): 2,56
Motor: R4-Ottomotor, 1399 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 112 kW / 152 PS ab 5000 U/min
Max. Drehmoment: 235 Nm ab 1850 U/min
Leergewicht/Zuladung: 1504 / 434 Kg
Tankinhalt: 52 Liter
ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,5 Liter / 100 km
CO2-Emissionen: 150 g/km (Euro 6)
Testverbrauch: 9,6 Liter / 100 km
Preis: 26.690 Euro

Bilder zum Artikel

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

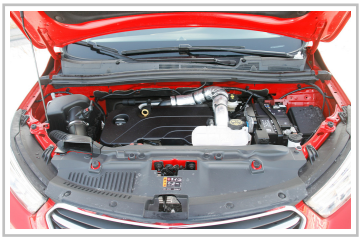
Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

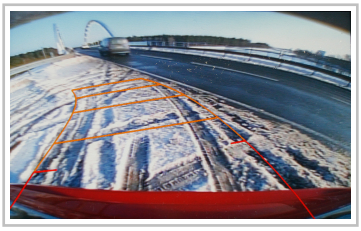
Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse

Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Opel Mokka X 1.4 Ecotec AT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse