
Praxistest Opel Mokka 1,2 DI Turbo Ultimate: Mehr auf weniger Raum

Von Michael Kirchberger, cen

Kinder, wir haben den Mokka geschumpft. Und der deutlich gestraffte Stadtgeländewagen ist obendrein um 120 Kilogramm leichter geworden. Kein Wunder, in der Länge hat er 13 Zentimeter verloren und misst jetzt 4,15 Meter, den gleichen Wert hat er an Höhe eingebüßt und reckt sich jetzt nur noch 1,53 Meter in den Himmel. Dazu strahlt er in den leuchtendsten Farben und bekommt auf Wunsch schicke Kontrastlackierungen des Dachs und der Motorhaube.

Das alles gibt es nicht für den Einstiegspreis von knapp unter 20.000 Euro. Wohl aber für das Spitzenmodell, den Mokka 1,2 DI Turbo mit seinem 130 PS starken Dreizylinder-Benziner in der Ultimate-Ausstattung, die jeden nur erdenklichen Komfort und größtmögliche Sicherheit an Bord bringt. 32.175 Euro stehen dann auf der Rechnung, viel Geld für ein Klein-SUV, aber angesichts der charmanten Möblierung und des ungetrübten Fahrvergnügens eine angemessene Summe.

Leichtmetallräder im 17-Zoll-Format und das neue Opel-Gesicht, das in ähnlicher Form auch den Crossland zierte, prägen den Mokka. Vorbei ist es mit dem niedlichen Kussmund, der schon bei manchem Lancia-Modell nicht gefallen hat, statt dessen trägt das deutsche SUV mit französischen Genen ein breites Grinsen voran. „Vizor“ nennt Opel die neue Formgebung des Bugs, und in der Tat ist die Gestalt der eines Visiers nicht unähnlich. Wesentliches verbirgt sich dahinter. Variable Lamellen vor dem Kühler öffnen oder schließen je nach Betriebszustand, das bringt nicht nur den Motor schneller als üblich auf Betriebstemperatur, sondern verbessert auch die aerodynamischen Eigenschaften.

Innen empfängt eine edle Anmutung. Schwarzer Klavierlack schimmert manierlich, Edelstahl und Aluminium-Intarsien ergänzen, das Cockpit mit seinem zwölf Zoll großen Display ist übersichtlich gestaltet und überbringt dem Chauffeur die gewünschten Informationen unmissverständlich. Wichtige Funktionen verstecken sich nicht in endlosen Menüs des zentralen Monitors, sie sind über die zwar reduzierten Tasten und Drehsteller, aber doch dort, wo sinnvoll, direkt zu steuern. Die Grafik ist gestochen scharf, hier hat Opel ordentlich aufgeholt und die früher eher verschwommenen und diffusen Darstellungen ersetzt. Die Steuerung des automatischen Getriebes gelingt mit einem schlanken Hebel, das Lenkrad ist griffig und unten abgeschrägt. Einzig ein Auskleidung der Ablage auf der Mittelkonsole wäre wünschenswert, der dort geparkte Funkschlüssel entwickelt bei strammer Kurvenfahrt ein geräuschvolles Eigenleben, wenn er hin und her rutscht.

Hinten ist es enger geworden

Vorne herrschen ausgezeichnete Raumverhältnisse, die orthopädisch korrekt geformten Sitze geben überdies guten Seitenhalt und schonen den Rücken nicht nur auf der Langstrecke. Hinten geht es weniger großzügig zu, schon der Einstieg ist wegen der knappen Türöffnungen für einen erwachsenen Passagier nicht besonders komfortabel. Knie- und Kopffreiheit sind anderswo besser, die geringere Fahrzeughöhe fordert ihren Tribut. Wenig Einschränkungen dagegen gibt es bei Gepäcktransport. Das Kofferraumvolumen (350 bis 1105 Liter) hat im Vergleich zum Mokka I kaum verloren, die eingelegte Platte, die das Gepäckteil nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen völlig eben macht, gehört im Topmodell zum Serienstandard. Die Heckklappe schließt und öffnet elektrisch, Zurrösen helfen beim Sichern der Ladung.

Gestartet wird der Motor per Tastendruck, mit dem typischen, leicht nörgeligen Klang

eines Dreizylinders nimmt er seine Arbeit auf. Wer jetzt per Sprachbefehl ein Ziel in das serienmäßige Navigationssystem eingeben will, muss sehr deutlich artikulieren. Zumindest seinen Heimatort Rüsselsheim vermag die Spracherkennung nicht zu deuten, „Prosselsheim“ oder andere Fehlleitungen werden als Vorschläge angeboten. Es mag an dem erheblichen Beitrag französischer Technik im Mokka liegen, dass es hier zu Verständnisproblemen kommt. Wer auf französische Sprache umstellt und die Stadt Sochaux, den Stammsitz von Peugeot, als Ziel nennt, wird besser bedient. Auch beim Befehl zum Senderwechsel des Radios spüren die Algorithmen nicht immer wie gewünscht.

Motorklang per Stereoanlage

Nach dem Start legt sich der kleine Benziner ordentlich ins Zeug und verhilft dem Mokka zu sehr anständigen Fahrleistungen. Unter zehn Sekunden geht es von null auf 100 km/h, etwas mehr als 200 km/h sind als Spitze möglich. Auf der Landstraße oder beim Einfädeln auf die Autobahn helfen ordentliches Drehmoment und ein schneller und folgerichtiger Übersetzungswechsel der achtstufigen Automatik. Wirklich lärmig wird die Maschine dabei nicht, hohe Drehzahlen sind unterdessen auch kaum notwendig, die größte Muskelkraft von 230 Newtonmetern liegt schließlich schon bei etwas mehr als 1700 Umdrehungen an. Für den guten Ton sorgt jedoch auch hier ein Soundgenerator über die Lautsprecher. Der Verbrauch liegt bei zügiger Fahrweise gut einen Liter über der Angabe nach NEFZ-Fahrzyklus, 5,7 Liter sind jedoch nicht zu viel für diese Fahrzeugklasse, zumal die Wahl des Fahrmodus „Eco“, der neben „Normal“ und „Sport“ eingestellt werden kann, noch etwa Luft nach unten lässt.

Sehr gelungen ist die Abstimmung des Mokka. Nicht zu straff bietet seine Federung angemessenen Komfort, kommt gut mit Querfugen und anderem Asphaltgekräusel zurecht, die Lenkung ist mustergültig in Präzision und Rückmeldungen. Engagiertes Fahren wird mit Opels kleinem SUV zum wahren Vergnügen, die Wankbewegungen der Karosserie halten sich in Grenzen, was beschwingte Fortbewegung und zügige Kurvenumrundungen möglich macht. Beim Bremsen offenbart der Mokka ebenfalls keine Defizite, mit exakt definiertem Druckpunkt erlaubt das Pedal zielgenaue und gut dosierbare Verzögerungen, die auch nach überdurchschnittlicher Beanspruchung nicht nachlassen.

Der Mokka widersteht der Tendenz zum Wachstum und hat gerade deshalb gewonnen. Erfreulich ist ebenso die feine Staffelung der Extras über fünf verschiedene Ausstattungsstufen. Und nahezu jedes Extra, von Matrix-Licht bis Zugvorrichtung kann als Option in der Liste der Sonderausstattungen einzeln gewählt und bestellt werden. Das gilt auch für die komplette Riege der Sicherheitsassistenten, die in Paketen bereit stehen. Wer auf viele dieser Extras verzichten will, bekommt für weniger als 20.000 Euro das Mokka-Grundmodell. Dann allerdings auch nur mit dem 30 PS schwächeren Drei-Zylinder-Turbomotor. (ampnet/mk)

Daten Opel Mokka 1,2 DI Turbo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,15 x 1,79 x 1,53
Radstand (m): 2,56
Motor: 3-Zylinder-Benziner, 1199 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 130 PS (96 kW) bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750 U/min
Antriebsart: Frontantrieb
Übersetzung: achtstufiges Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,1 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,6 Liter
Testverbrauch: 5,7 Liter
Tankinhalt: 44 Liter
Effizienzklasse: A

CO₂-Emissionen: 102 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1285 kg / max. 430 kg
Anhängelast: 1200 kg
Kofferraumvolumen: 350–1105 Liter
Wendekreis: 11,1 m
Garantie: 2 Jahre/100.000 km
Wartungsintervall: 30.000 km
Preis: 24.765 Euro
Testwagenpreis: 32.175 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



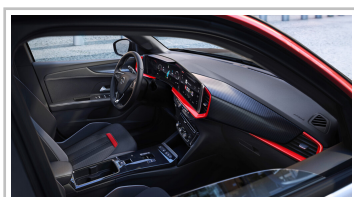
Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Mokka.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
