

---

## Praxistest Opel Mokka 1.5 Diesel: Ein Hauch von Manta

Von Dennis Gauert, cen

Mit dem Mokka hat Opel designtechnisch ins Schwarze getroffen. Sein Vorgänger, ein biederer Vertreter unter den Kompakt-SUV, verstand sich optisch als Praktiker. Mit dem neuen Opel-Vizor, dem Gesicht des Manta A, sowie einer Zwei-Farben-Lackierung mit Kontraststreifen, spielt sich die aktuelle Baureihe schon leichter in die Herzen als der Vorgänger. Expressiv designt zieht der neue Hochbeiner aus Rüsselsheim nun auch jüngere Kundschaft an.

Dass hier noch das Verwöhnaroma von PSA duftet, soll nicht übersehen werden: Gerade in der Kabine finden sich viele Elemente der Franzosen wieder. Das Bedienteil der Klimaautomatik verrät die Nachbarn abermals. Damit ist die Nüchternheit der Amerikaner im Mokka endgültig dahin und eine neue Haptik zieht ein, die mehr Wärme und Jugend ausstrahlt: Lenkrad, Schalthebel und Gestühl gefallen auf Anhieb, das Design ist frisch und modern ohne zu überfordern.

Unter der Haube schüttelt sich ein 1,5-Liter-Turbodiesel mittels Knopfdruck. Der muntere Vierzylinder ist laufruhig und ab 1700 Umdrehungen in der Minute kräftig im Antritt. Die 110 PS, die das Maschinchen leistet, werden durch das Drehmoment von 250 Newtonmetern ins Verhältnis gesetzt. Das Leergewicht von 1295 Kilogramm, das der Mokka auf die Waage bringt, stellt für den Selbstzünder mit manuellem Sechs-Gang-Getriebe keine echte Aufgabe dar. In 10,8 Sekunden ist das Kompakt-SUV bis auf Tempo 100 km/h gebracht und schafft eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h. Im Mittel müssen für den Mokka fünf Liter Diesel aufgebracht werden.

Für die Klasse ist das ein akzeptabler Wert, denn der Mokka verdankt seiner Erscheinung nicht nur Tugenden. Die Stirnfläche beschert ihm mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,32 cw zwar einen guten Rang in der Klasse, der Mokka ist damit aber von der Windschlüpfrigkeit der neuen Astra-Generation weit entfernt, die unterhalb von 0,26 cw angesiedelt ist. Wer den Komfort des Mokka genießen will, muss dafür also auch ein wenig mehr im täglichen Betrieb zahlen. Beim Selbstzünder dürfe sich das im Vergleich am wenigsten bemerkbar machen.

Der Turbodiesel verrichtet seinen Dienst je nach Lastzustand leise oder mit einem sanften, aber charakteristischen Schnurren. Vom Nageln ist der Selbstzünder selbst beim Kaltstart weit entfernt. Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe lässt sich zudem präzise schalten und entlockt dem Mokka mit seiner kurzen Übersetzung souveräne Kraft. Bei der Wahl der Direktion wird es hingegen etwas zäher. Leider haben die Opelner eine zu stark unterstützte Lenkung mit einem weichen Fahrwerk kombiniert. Was in der Stadt eine Erleichterung sein mag, gibt dem Fahrer auf Landstraßen und Autobahnen keinen präzisen Aufschluss über den Fahrzustand.

Stabil in allen Lebenslagen

Die Straßenlage ist dennoch gelungen. Das eher weiche Fahrwerk entzieht der Kompaktwagenplattform einerseits Präzision, sorgt aber für gute Traktion auf nassen und staubigen Pisten. Es ergibt sich ein gutmütiges und sanftes Fahrverhalten. Lupfer an der Vorderachse sind so gut wie ausgeschlossen, und auch die Hinterachse kennt keine Aufregung. Über ein paar Stöckchen und Steine kann man mit ihm also sicher fahren. Für Komfortverliebte ist der Mokka damit ein Leckerbissen seiner (Preis-)Klasse. Die Geräuschisolation ist ohnehin tadellos, die Sitze führen gut, sind aber noch angenehm weich gepolstert. Für Langstreckenfahrten ist der Mokka ebenfalls vollumfänglich zu empfehlen.

Im Instrument sind nun auch Navigationskarten mit 3-D-Funktion verfügbar. Beim Display setzt Opel auf eine größtenteils monochrome Darstellung mit wenigen Farbakzenten. Zwar sind die Rundinstrumente ähnlich denen verflüssigter Manta-Generationen designt, präsentieren sich jedoch eine Spur zu schüchtern. Vielleicht helfen die Rüsselsheimer ja später noch mit einem Designupdate oder gar mehreren Themes nach.

Bei den digitalen Extras offeriert der Opel viel mehr als früher, bietet es jedoch ähnlich ungeschickt dar, wie es die Wolfsburger im Golf 8 tun. Wer sein Smartphone verbindet, kommt in den vollen Genuss der Einfachheit eines Android oder iOS über den berührungsempfindlichen Bildschirm. Wer es nicht tut, kann Funktionen nur eingeschränkt nutzen. Dem Audiosystem fehlt es an klaren Mitten und ein integrierter Limiter schneidet früh den Druck ab – kurz: je lauter, desto geknautschter.

Ansonsten macht sich der Mokka gut. Ihm steht höchstens der recht übersichtliche Kofferraum im Weg. 350 Liter sind keine Sensation, nimmt doch ein Astra sogar 422 Liter auf. Auch das Einparken dürfte in Kompakten der meisten Hersteller leichter gelingen. Die Rundumsicht im Heckbereich ist dürftig, so dass Kunden, die ihn ohne Rückfahrkamera ordern, einen besonderen Nervenkitzel gebucht haben. Wir hatten das Glück, mit Parksensoren und Rückfahrkamera unterwegs zu sein, was den alltäglichen Betrieb zu einem Kinderspiel machte. Auch die Assistenzsysteme, wie etwa ein Abstandstempomat, funktionierten zuverlässig. Nur der Totwinkelwarner sah nachts manchmal Gespenster.

Der Mokka stellt seinen eher biederen Vorgänger in puncto Lebensgefühl und Fahrkomfort in den Schatten. Mit dem expressiv-sportlichen Design, das Opel nach Dekaden nun endlich wieder entdeckt hat, stehen die Türen für das Thema Lifestyle offen. Das müssen sie auch, denn der Mokka ist im Vergleich zum neuen Astra weniger Auto mit höherem Komfort. Als Motorisierung können wir den 1,5-Liter-Vierzylinder-Selbstzünder empfehlen, der mit dem Gewicht des Mokka gut zurecht kommt und souveräne Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch bietet. Auch für den Hängerbetrieb eignet sich die Motorisierung am besten. Ob es dann die kostspielige Elegance-Ausstattung sein muss, entscheidet der Käufer. (Dennis Gauert, cen)

#### Daten Opel Mokka 1.5 Elegance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,15 x 1,79 x 1,53  
Radstand (m): 2,56  
Wendekreis: 11,1 m  
Motor: R4-Benziner, 1499 ccm, Turbo  
Leistung: 82 kW / 110 PS bei 3500 U/min  
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1750 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.  
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 3,8 Liter  
Realverbrauch: 5 Liter  
Effizienzklasse: A  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 100 g/km (Euro 6d)  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32  
Leergewicht / Zuladung: min. 1220 kg / max. 530 kg  
Kofferraumvolumen: 350–1105 Liter  
Max. Anhängelast: 1200 kg  
Bereifung: 215/65 R 16  
Basispreis: 28.125 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert

---



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert

---



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert

---



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert

---



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert

---



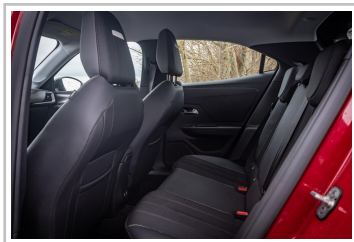
Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



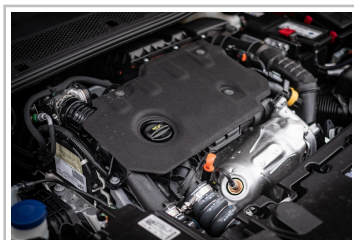
Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert

---



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Opel Mokka 1.5 Diesel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert

---