



## Opel Mokka 1.7 CDTI ecoFlex Start&Stop Edition

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

**O**b der Mokka, wie es die Werbung verspricht, auffallend anders ist, ist schwer zu beurteilen. Aber sein hohes, energisch wirkendes und ordentlich verarbeitetes Blechkleid gefällt. Stoßfänger und Fahrzeugflanken besitzen unlackierte Schutzelemente, die dem SUV nicht nur Geländetauglichkeit bescheinigen, sondern sich auch in engen Parklücken als sinnvoll erweisen können. Der recht großzügige Innenraum präsentiert sich ebenfalls solide gefertigt und optisch gefällig, Chrom- und Metallic-Applikationen steigern den Qualitätseindruck. Das Fahrwerk ist komfortabel abgestimmt, und das Diesel-Aggregat liefert ordentliche Fahrleistungen. Geschmälert wird das Komfortempfinden jedoch durch die ständige akustische Präsenz des Motors im Innenraum. Punkten kann der Mokka bei der verfügbaren Sicherheitsausstattung. Das adaptive Xenonlicht passt die Lichtverteilung an die Fahrsituation an und leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Darüber hinaus gibt es eine Kollisionswarnung und einen Spurverlassenswarner sowie eine Verkehrsschilderkennung - aber leider alles gegen Aufpreis. Im Ganzen stellt der Mokka ein gelungenes Gesamtpaket dar, das ab 23.380 Euro erworben werden kann. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Dacia Duster, Mini Cooper Countryman, Nissan Juke, Skoda Yeti, Toyota Urban Cruiser.

**+** große Reichweite mit einer Tankfüllung, gutes Lichtsystem, großzügiges Platzangebot vorn, komfortable Federung, umfangreiche Sicherheitsausstattung

**-** geringe Zuladung, mäßige Rundumsicht, Beifahrersitz ohne Höheneinstellung, großer Wendekreis



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,1 Langstrecke

3,0 Transport

2,3 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2012  
Text: Martin Brand

2,7

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie können überzeugen, im Detail ist jedoch noch Verbesserungspotenzial vorhanden. So sind beispielsweise die Motorhaube und die Heckklappe innen ohne schützenden Decklack.

**+** Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann - Lackschutzleisten gibt es aber nicht. Das Ladeabteil ist sauber verkleidet und auch der Innenraum wirkt solide verarbeitet. Die verwendeten Materialien im Innenraum sind solide und wirken recht hochwertig. Die oberen Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt. Der Motorraum ist von unten abgeschottet, das reduziert Luftwirbel und senkt damit die Geräuschemissionen und den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen, die Bedienung des Drehverschlusses durchschnittlich. Die Stoßfänger sind großteils unlackiert, was sich bei kleinen Parkremplern vorteilhaft erweisen kann. Auch die Fahrzeugflanken werden durch unlackierte Leisten an Kotflügeln und an den Türen geschützt.

**-** Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, so dass der Mokka mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Die verwendeten Kunststoffe an den unteren Bereichen des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind hart und somit kratzempfindlich. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, der Öffnungsmechanismus kann auch nur schwer erfüllt bzw. gefunden werden. Die im hinteren Stoßfänger verbauten Leuchten sind bruchgefährdet positioniert.

2,5

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Mokka geht in Ordnung. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Auffällig war allerdings das optionale Notrad, da dieses einen etwa um 100 mm kleineren Durchmesser hat als die Fahrbereifung.

**+** Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 1020 km möglich. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es serienmäßig. Für den Fall einer Reifenpanne sind Radmutternschlüssel und Wagenheber an Bord (optional).

**-** Die maximale Zuladung fällt mit 373 kg gering aus. Ab Werk gibt es nur ein Reifenreparaturset. Die Reserveradmulde ist zu klein für die Fahrbereifung (wird benötigt, wenn man das Ersatzrad ordert).

2,7

### Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der Mokka durchschnittlich ab. Die Karosserie erweist sich als recht unübersichtlich, allerdings kann der Mokka mit dem optionalen Lichtsystem punkten.

**+** Die Karosserie kann zufriedenstellend überblickt werden, Parksensoren sowie Rückfahrkamera sind hilfreich beim Rangieren. Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Scheibenwischer weisen einen ordentlichen Wirkungsbereich auf.



**Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.**

Die Außenspiegel bieten ein recht großes Sichtfeld nach hinten, zudem hat der Linke einen asphärischen Bereich, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser erkennen lassen. Bei Helligkeit sorgt das LED-Tagfahrlicht für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer. Das optionale Xenonlicht leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Das adaptive Fahrlicht besitzt eine geschwindigkeitsabhängige Lichtverteilung für die Stadt, Landstraßen und die Autobahn. Zudem schwenkt das Licht in Kurven mit und leuchtet Kreuzungen dank Abbiegelicht gut aus. Der Fernlichtassistent schaltet automatisch zwischen Fern- und Abblendlicht um. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung gibt der Mokka kein gutes Bild ab. Die breiten Dachsäulen schränken den Blick nach draußen stark ein. Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug zufriedenstellend und hinter dem Auto nur mäßig erkennen. Auch der Innenspiegel fällt klein aus und bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

## 2,3 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung entriegelt, der Ein- und Ausstieg gelingt bequem.

⊕ Die Türöffnungen fallen groß aus und die Sitze sind in einer sehr guten Höhe. Zudem ist der Abstand zwischen der Schweller- und Sitzaußenkante gering. Man gelangt auch in den Fond bequem - die Türen könnten jedoch etwas weiter aufgehen. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Die Tür rasterungen weisen vorn und hinten zwei Positionen auf, die Haltekräfte sind zufriedenstellend dimensioniert. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer die Umgebung vor dem Fahrzeug noch eine Zeit lang aus.

⊖ Die Schweller liegen weit oben, so dass die Füße zum Einsteigen weit angehoben werden müssen. Man kann sich versehentlich aussperren, da ein Verriegeln des Fahrzeugs nur bei offener Fahrertüre unterbunden wird.

## 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen entspricht dem hinteren Klassenmittelfeld - es finden sieben handelsübliche Getränkeboxen Platz.

⊕ Legt man die Rücksitzbank und -lehne um, fast das Ladeabteil gute 745 Liter. Dann lässt sich der Kofferraum auch über einen gewissen Teil bis unters Dach beladen.

⊖ Im Normalfall lassen sich nur 260 Liter im Kofferraum verstauen, das ist ein mäßiger Wert.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum des Opel Mokka im internen Vergleich zum Opel Corsa geringfügig größer (235 l).

## 2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit erhält der Mokka eine noch gute Bewertung.

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und bietet Personen bis 1,87 m genügend Platz darunter. Auch das Schließen funktioniert problemlos, es gibt aber nur eine Griffmulde und die Klappe muss etwas energisch geschlossen oder leicht nachgedrückt werden. Der Ladeboden ist innen eben zur Ladekante, das erleichtert das Ausladen. Zudem ist das Ladeabteil verhältnismäßig kurz, so dass auch bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar sind. Sowohl die Öffnung als auch das Ladeabteil selbst sind hoch.
- ⊖ Die Ladekante liegt mit 72 Zentimetern weit über der Straße, wodurch das Ladegut weit angehoben werden muss. Das Ladeabteil ist schmal und mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank weist der Mokka eine durchschnittliche Innenraumvariabilität auf.

- ⊕ Der Umklappvorgang ist zwar nur von vorn aber ohne großen Kraftaufwand möglich. Für die Sicherheitsgurte gibt es Halteclips, allerdings können die Gurte erst gesichert werden, wenn die Lehne umgelegt ist. Im Kofferraum befinden sich in der linken Verkleidung ein offenes Fach und rechts ein geschlossenes. Zudem gibt es stabile Zurrösen zur Ladungssicherung.

# 2,1 INNENRAUM

## 1,8 Bedienung

Die Bedienung des Mokka erfordert eine gewisse Eingewöhnung, da das Cockpit aufgrund vieler Bedienelemente unübersichtlich ist. Kennt man sich aus, fällt einem die Bedienung nicht mehr so schwer.

- ⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und auch die Pedale sind ordentlich angeordnet. Auch der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber ein Stück höher sein. Das unbeleuchtete Zündschloss ist im Lenkstock untergebracht, aber zum Fahrer hin gewandt und dadurch gut zu erreichen. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich ordentlich ablesen - es gibt auch eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige. Zwischen den Rundinstrumenten ist der Bordcomputer, der unter anderem über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch informiert. Dort wird ebenfalls die eingestellte Geschwindigkeit des Tempomats angezeigt - die Einstellung erfolgt am Lenkrad. Das Licht wird über einen Schalter links im Armaturenbrett aktiviert. Wahlweise kann man die Fahr- und Fernlichtsteuerung auch dem Lichtsensor überlassen. Die Nebelleuchten werden im Lichtschalter eingeschaltet, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Zudem gibt es dort Warnsignale, wenn Türen, Heckklappe oder die Motorhaube offen sind. Die vorderen Wischer sind ebenfalls sensorgesteuert und der hintere besitzt mehrere Wischfunktionen, wenn auch das Wischfeld größer sein könnte. Die Außenspiegel werden elektrisch über einen praxisgerechten Schalter eingestellt. Das Radio-/Navigationsbedienteil ist gut zu erreichen und das Display klar im Kontrast. Zudem gibt es Bedienelemente am Lenkrad. Das Klimabedienteil könnte weiter oben liegen, hat aber große und übersichtliche Tasten. Die Umluftfunktion wird automatisch geregelt, die Heckscheibenheizung schaltet nach einer bestimmten Zeit ab.



**Sowohl die Funktionalität des Fahrerplatzes als auch die Verarbeitungsqualität des Innenraums machen einen guten Eindruck, ohne jedoch vollkommen zu überzeugen.**



Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Es sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es Leseleuchten und im Fond eine helle Innenraumbeleuchtung. Vorn sind Anzahl und Größe der Ablagen akzeptabel und auch das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet.

– Die Bedienung des Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "o" drehen, springt er zurück auf "Auto", auch wenn die serienmäßige automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist. Beim nächsten Motorstart wird der Lichtsensor allerdings wieder aktiviert. Das Radio-/Navigations-Bedienteil ist mit Schaltern überfrachtet und sehr unübersichtlich. Die Rückenlehneinstellung ist grob gegliedert. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

Vorn fällt das Platzangebot im Klassenvergleich großzügig aus.

+ Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt deutlich großzügiger aus. Die Innenbreite erweist sich ebenfalls als recht großzügig, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl einstellt.

---

## 3,1 Raumangebot hinten\*

Im Fond sind die Platzverhältnisse durchschnittlich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hier nur Passagiere bis 1,84 m bequem Platz, wenn auch die Kopffreiheit großzügig bemessen ist. Das Raumgefühl geht noch in Ordnung, allerdings sind die Dachpfosten seitlich neben dem Kopf und die Oberkante der Türverkleidungen ist recht hoch.

– Die Innenbreite liegt im hinteren Klassenmittelfeld.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,84 m ausreichend Platz vor.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mokka werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

Dem Mokka kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden. Insgesamt werden lange Unebenheiten aber souveräner von den Insassen ferngehalten als kurze, größere Unebenheiten. Die komfortable Abstimmung hat aber recht ausgeprägte Vertikalschwingungen beim Beschleunigen oder Bremsen bzw. Seitenneigungen bei dynamischen Lenkvorgängen zur Folge.

⊕ Lange Bodenwellen dämpft der Mokka gut ab, zeigt aber besonders bei höheren Geschwindigkeiten eine deutliche Nachschwingtendenz. Kurze Wellen dringen wenig bis zu den Insassen durch. Ein Stuckern ist bei niedrigen Geschwindigkeiten kaum vorhanden, in höheren Geschwindigkeitsbereichen lassen feine Unebenheiten die Karosserie etwas nervös wirken - unbequem wird es aber nicht. Einzelhindernisse absorbiert die Federung ordentlich und auch Querfugen dringen nicht zu stark in den Innenraum. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster filtert die Federung ebenfalls gut. Es kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

## 2,4 Sitze

Die Sitze erweisen sich als bequem gepolstert. Gegen Aufpreis kann auf der Fahrerseite ein Ergonomiesitz (im Testwagen) geordert werden.

⊕ Der Ergonomiesitz kann in Höhe und Neigung eingestellt werden, zudem ist die Sitzfläche ausziehbar und es gibt eine in Intensität und Höhe einstellbare Lordosenstütze. Dadurch können Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition einnehmen. Die Sitzflächen und Lehnen sind gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt in Kurven - dieser könnte im Schulterbereich aber etwas ausgeprägter sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein festes Trittbrett gibt es aber nicht. Die Lehnen sind vorn und hinten hoch. Die Sitzposition geht im Fond in Ordnung, allerdings wünscht man sich etwas mehr Oberschenkelauflage.

⊖ Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen erweisen sich im Fond als wenig konturiert, daher bieten sie kaum Seitenhalt.

## 2,5 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt recht niedrig aus, das subjektive Empfinden ist jedoch nicht immer angenehm.

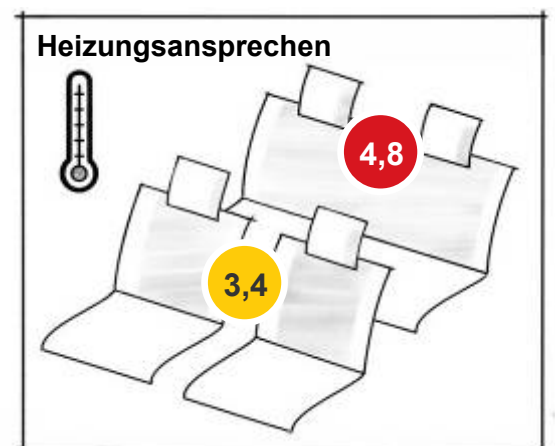
⊕ Das gemessene Geräuschniveau beträgt bei 130 km/h 68,2 dB(A). Fahrgeräusche treten nicht zu sehr in den Vordergrund und auch Windgeräusche fallen nicht zu laut auf, steigen aber deutlich mit den Geschwindigkeiten.

⊖ Etwas störend ist das Motorgeräusch, da es stets im Innenraum präsent ist. Dreht man den Diesel aus, wird es im Innenraum richtig laut.

## 2,9 Klimatisierung

Der getestete Mokka ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Im Testwagen war die optionale Zwei-Zonen-Klimaanlage verbaut.

⊕ Vorn lässt sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam - die Austrittsbereiche können individuell eingestellt werden. Die Umluftfunktion wird bei Bedarf automatisch aktiviert. Für kalte Tage gibt es optional Sitzheizung vorn und eine Lenkradheizung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

– Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn noch zufriedenstellend an, hinten dauert es jedoch recht lang bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

---

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,1 Fahrleistungen\*

Das Diesel-Aggregat leistet maximal 130 PS und entfacht ein Drehmoment von 300 Nm, damit ist insgesamt ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen möglich.

+ Im vierten und fünften Gang weist das Aggregat sehr gute bis gute Elastizitätswerte auf. Auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 5,5 Sekunden absolviert.

– Der sechste Gang ist sehr lang ausgelegt, so dass hier die Elastizitätswerte nur noch mäßig sind.

---

### 2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders geht noch in Ordnung, jedoch bleibt das harte Arbeitsprinzip des Aggregats nicht verborgen.

+ Es sind kaum Vibrationen oder Störfrequenzen im Innenraum wahrnehmbar.

– Der Motor läuft insgesamt recht rau und ist ständig präsent, vor allem unter Last. Bei hohen Drehzahlen ist die Geräuschkulisse deutlich ausgeprägter - das können andere Dieselmotoren besser.

---

### 1,9 Schaltung

Die Schaltung ist Opel gut gelungen, die Gänge sind ordentlich geführt und lassen sich leicht schalten.

+ Die Schaltwege sind recht kurz, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos und ohne Geräusche, dieser ist zudem gegen versehentliches Einlegen gesichert. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer bei einer ökonomischen Fahrweise. Für Steigungen ist der Mokka serienmäßig mit einer Bergabfahr- und Berganfahrhilfe ausgestattet.

---

### 2,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

+ Zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge, nur der sechste Gang ist zugunsten des Kraftstoffverbrauchs deutlich länger übersetzt. Der Motor dreht bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) gerade mal mit 2250 U/min.

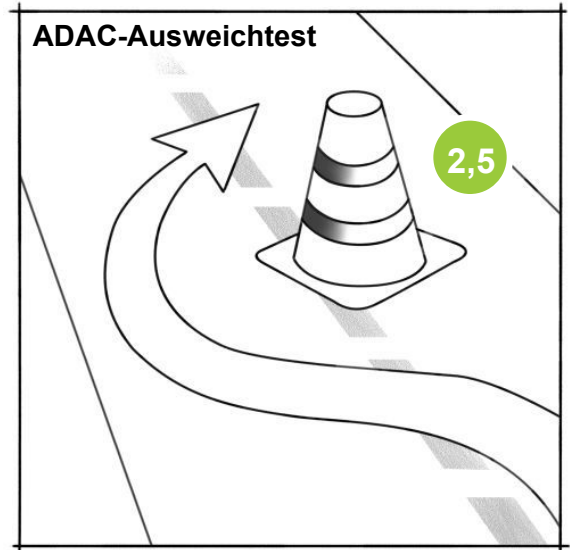
– Aufgrund der langen Übersetzung im sechsten Gang muss an Steigungen oder beim Beschleunigen oft herunter geschaltet werden.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Mokka geht in Ordnung, bei plötzlichen Ausweichvorgängen pendelt das Heck aber recht deutlich nach. Zudem baut die Hinterachse etwas verzögert Seitenführungskräfte auf, was dem Fahrer ein etwas unsicheres Fahrgefühl vermittelt. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Mokka mit dem Heck etwas nach - in Gefahrensituationen regelt das ESP zuverlässig.

⊕ **Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum und Spurrillen nicht zu stark Einfluss auf die Richtungsstabilität.** Beim ADAC Ausweichtest gibt der Mokka ein noch gutes Bild ab: Beim ersten Anlenken drängt das Heck leicht nach, allerdings wird das Auto durch das ESP wieder stabilisiert und zeigt anschließend eine Untersteuertendenz - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim Gegenlenken zeigt sich ein ähnliches Bild. Durch die effektiven ESP-Eingriffe wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch sich das Einfahren in die Ausfahrgasse unproblematisch gestaltet. Eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht nicht. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu und der Grenzbereich wird früher erreicht.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**

### 2,8 Lenkung\*

Die Lenkungseigenschaften gehen in Ordnung, allerdings ist die Rückmeldung sehr synthetisch und die Mittenzentrierung schwach. Aufgrund des mangelnden Gefühls werden besonders in langen Kurven Korrekturen nötig. Zudem fällt der Wendekreis im Klassenvergleich sehr groß aus.

⊕ Die Lenkung spricht schnell auf Lenkbefehle an und erweist sich als recht zielgenau. Die Übersetzung hat Opel direkt gewählt, um die Lenkung von Anschlag zu Anschlag zu drehen, sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,8 m sehr groß aus.

### 2,3 Bremse

Die Bremse erweist sich als wirkungsvoll und standfest. Bei starken Bremsungen in Kurven wird der Mokka etwas unruhig.

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h kommt der Mokka nach 37,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: ContiPremiumContact 2; 215/55 R18 95H) zum Stehen.



1,8

## SICHERHEIT

2,1

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit gibt der Mokka dank serienmäßiger und optionaler Sicherheitsausstattung ein gutes Bild ab.

**+** Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer bei einer Gefahrenbremsung das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen. Auf diese wird der nachfolgende Verkehr durch schnell pulsierendes Bremslicht aufmerksam gemacht. Ebenfalls ab Werk sind ein Fernlichtassistent und ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzung an Bord. Gegen Aufpreis ist eine Kollisionswarnung mit Verkehrszeichenerkennung und einem Spurverlassenswarner erhältlich (Frontkamera). Letzter macht den Fahrer durch einen Warnton auf die Gefahr aufmerksam. In der Sonderausstattungsliste findet sich auch ein Reifendruck-Kontrollsystem, die Reifendrucke der einzelnen Räder werden im Kombiinstrument angezeigt. Für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung sorgt auch das adaptive Fahrlicht AFL+. Es besitzt eine variable Lichtverteilung für Stadt, Land und Autobahn. Zudem gibt es dann auch Kurven- und Abbiegelicht. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt.

**-** Es gibt weder Rückstrahler noch -leuchten in den Türverkleidungen, die bei geöffneten Türen den herannahenden Verkehr darauf hinweisen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann ein Richtungswechsel nicht angezeigt werden.

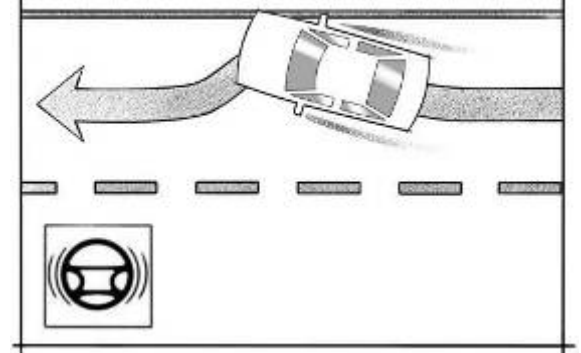
1,6

### Passive Sicherheit - Insassen

Der Mokka ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Darüber hinaus kann er mit sehr guten Crashtest-Ergebnissen punkten.

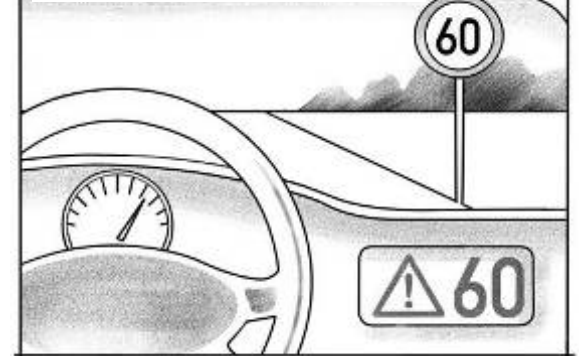
**+** Beim ADAC Crashtest weist der Mokka einen Erfüllungsgrad von 96 Prozent auf. Vorn sind die Kopfstützen hoch und bieten Personen bis 1,88 m guten Schutz. Zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf, da diese über drei Rasterungen parallel zum Kopf einstellbar sind. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. Die Türgriffe sind vorn und hinten stabil, so dass dort hohe Zugkräfte aufgebracht werden können - das kann sich nach einem Unfall positiv auswirken.

#### Spurhalteassistent



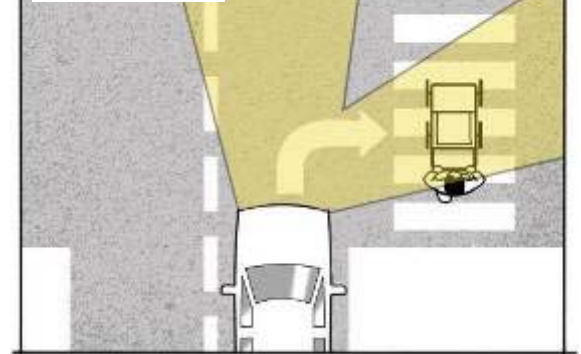
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

#### Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

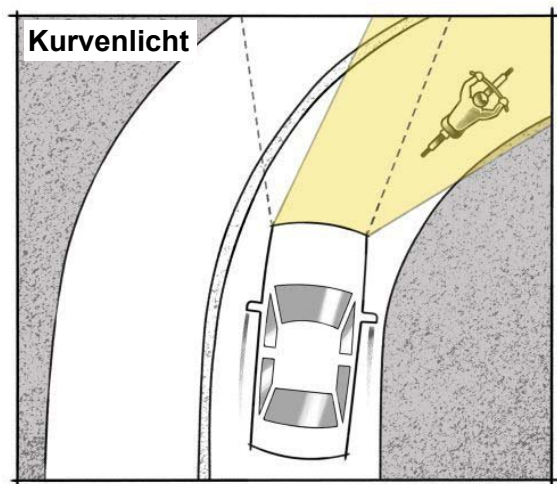
– Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,71 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf ist durchschnittlich. Auffällig ist jedoch, dass die Kopfstützen hinten alle drei außermittig sind.

## 1,8 Kindersicherheit

Der Mokka bietet ebenfalls eine gute Kindersicherheit, allerdings reicht der Platz hinten nur für zwei Rückhaltesysteme.

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Mokka 90 Prozent der möglichen Punkte. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser fallen kurz aus, das erleichtert die Montage der Kindersitze. Darüber hinaus gibt es auf den äußeren Fondplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Auf dem Beifahrerplatz und den äußeren Sitzplätzen im Fond sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Auf diesen Plätzen können auch problemlos hohe Rückhaltesysteme verwendet werden, auf dem Mittelsitz reicht der Platz gerade noch so. Der Fingereinklemmschutz funktioniert zuverlässig und setzt auch sehr früh ein. Laut Bedienungsanleitung sind auf der Rückbank universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

– Auf dem Mittelsitz liegen die Anlenkpunkte nah beieinander und die Position der Gurtranlenkpunkte ist auf den äußeren Plätzen ungünstig unter der Sitzbank. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Auf dem Beifahrerplatz sind laut Bedienungsanleitung universelle Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

## 2,4 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Mokka ist noch gut, Verbesserungspotenzial ist jedoch vorhanden.

+ Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft.

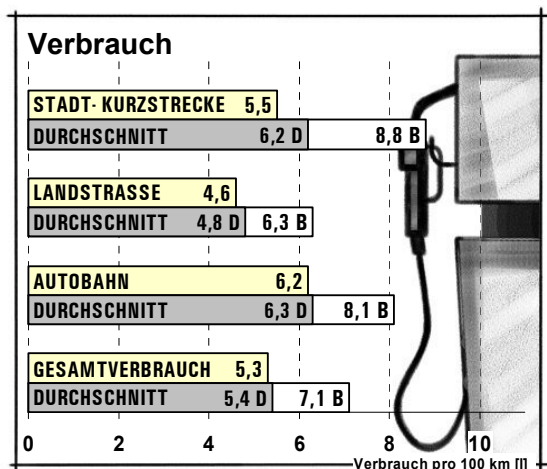
– Die höhere Karosserie und die zu aggressiv gehaltene Vorderkante bergen ein Verletzungsrisiko. Doch auch die seitlichen Bereiche der Motorhaube weisen ungünstige Kanten auf.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO2\*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der Mokka im hinteren Klassenmittelfeld.

– Beim ADAC EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 168 g/km ermittelt - dies entspricht 26 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer. In der Stadt benötigt der Mokka mit Start-Stopp-System 5,5 l/100 km, außerorts liegt der Verbrauch bei 4,6 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 6,2 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,3

## Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt recht gering. Lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus ist ein erhöhter Stickoxid-Wert feststellbar.

⊕ Hier können 37 der 50 möglichen Punkte vergeben werden. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kommt der Mokka auf eine Summe von 63 Punkten - dies entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,2

## AUTOKOSTEN

2,8

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die weniger teuren Preise für den Diesel verhelfen dem Mokka trotz vergleichsweise hohen Verbrauchs noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

5,1

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,4

### Wertstabilität\*

⊕ Der Mokka stellt ein völlig neues Modell dar, dessen Karosserieform sich hoher Beliebtheit erfreut. Daher wird ihm für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

3,1

### Kosten für Anschaffung\*

Bei den Anschaffungskosten landet der Mokka im Klassenmittelfeld. Das getestete Modell hat einen Anschaffungspreis von mindestens 23.380 Euro. Damit jedoch alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind, müssen weitere 1.030 Euro aufgewendet werden.

4,1

### Fixkosten\*

⊖ Bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der Mokka keine gute Note. Zur höheren Steuer von 189 Euro pro Jahr addieren sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen (KH: 18; TK: 22; VK: 20) auch noch relativ teure Versicherungskosten.

2,9

### Monatliche Gesamtkosten\*

In fast allen Kostensparten bewegt sich der Mokka etwa im Mittelfeld, nur die Werkstatt- und Reifenkosten liegen deutlich darüber. Dadurch landet der Opel auch bei den monatlichen Kosten mit 568 Euro im Klassenmittelfeld.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 ecoFlex Start&Stop	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop 4x4	1.7 CDTI ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1398	4/1686
Leistung [kW(PS)]	85(115)	103(140)	96(130)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	155/4000	200/1850	300/2000
0-100 km/h[s]	12,5	9,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	186	187
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	6,3 S	4,7 D
CO2 [g/km]	153	149	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18	16/19/18	18/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	118	106	189
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	537	600	568
Preis [Euro]	18.990	23.790	23.380

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1686 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/55R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,8/11,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,5/ 4,6/ 6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	124 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>168 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,2dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4278/1774/1646 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2040 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1485 kg/373 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/745 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	<b>1015 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>110 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>72 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>114 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>272 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>568 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/22
Grundpreis	23.380 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	1.300 Euro
Berganfahrhilfe (und Abfahrhilfe)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Kollisionswarnung (Frontkamera)	700 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	210 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro <sup>o</sup>
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Adaptives Fahrlicht)	1.250 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket)	465 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	700 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	670 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	2,8
Sicht	2,7	Bremse	2,3
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Volumen*	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,9	Kindersicherheit	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	1,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,9</b>
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,4
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,5</b>		
Federung	2,3	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,2</b>
Sitze	2,4	Betriebskosten*	2,8
Innengeräusch	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,1
Klimatisierung	2,9	Wertstabilität*	2,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,2</b>	Kosten für Anschaffung*	3,1
Fahrleistungen*	2,1	Fixkosten*	4,1
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,9
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,3		

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen