



Opel Mokka X 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Edition

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (103 kW / 140 PS)

Nach dem Astra und Corsa ist der Mokka in Deutschland für Opel das wichtigste Pferd im Stall. Kein Wunder, dass die Überarbeitung zur Mitte des Produktzyklus etwas umfangreicher ausgefallen ist. Das facegeliftete SUV hört nun auf den Namen Mokka X und dürfte damit vielen Leuten suggerieren, dass das SUV mit Allradantrieb ausgestattet ist - doch weit gefehlt. Der Mokka X treibt nur gegen knapp 2.000 Euro Aufpreis alle vier Räder an. Der Rüsselsheimer wurde nicht nur äußerlich überarbeitet, auch im Interieur hat sich einiges getan. Das Armaturenbrett ist komplett neu und orientiert sich am größeren Bruder Astra. Die unzähligen Tasten auf der Mittelkonsole wurden durch einen leicht bedienbaren Touchscreen ersetzt, auch auf dem Gebiet der Konnektivität ist der Mokka X nun wieder auf dem aktuellen Stand der Technik. Highlight ist dabei der Online-Service Opel OnStar, mit dem sich etwa per Smartphone Fahrzeugfunktionen steuern und -informationen abrufen lassen. Auch ein WLAN-Hotspot ist miteingeschlossen. Ebenfalls punkten kann der Kleinwagen mit den komfortablen, aber leider aufpreispflichtigen Ergonomiesitzen sowie dem SUV-typisch bequemen Ein- und Ausstieg. Einen Patzer erlaubt sich der Opel allerdings bei den Bremsen: Knapp 40 Meter Bremsweg sind schlicht zu viel. Für 23.030 Euro bekommt der Kunde mit dem Mokka X ein trendiges SUV, das mit Ausnahme einiger cleverer Detaillösungen keine besonderen Stärken aufweist, mit dem man aber auch nichts falsch macht. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q2, Ford EcoSport, Mazda CX-3, Nissan Juke, Renault Captur.

⊕ bequemer Ein- und Ausstieg, komfortable Ergonomiesitze (Option), Online-Servicesystem Opel OnStar, integrierter Fahrradträger (Option)

⊖ kleiner Kofferraum, langer Bremsweg, Rücksitzlehnen umständlich umzuklappen, dritte Kopfstütze nur optional

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,6**

Zielgruppencheck

 Familie **3,3**

 Stadtverkehr **3,5**

 60+ Senioren **2,3**

 Langstrecke **3,2**

 Transport **3,1**

 Fahrspaß **3,6**

 Preis/Leistung **2,3**

EcoTest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Verarbeitungs- und Materialqualität hinterlässt insgesamt einen ordentlichen Eindruck. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, nur im Bereich des Kofferraums hat sich Opel den Klarlack gespart und es sind Schweißpunkte zu sehen. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort. Das Armaturenbrett macht speziell für einen Kleinwagen einen guten Eindruck. Der obere Bereich ist mit geschäumtem Kunststoff überzogen, Klavierlack und reichlich Chromzierarbeiten das Cockpit sichtbar auf. Abgesehen

davon sind große Teile des Innenraums mit schnödem Hartplastik verkleidet, hier wird der Kostendruck in dieser Fahrzeugklasse spürbar.

⊖ Der Unterboden hinterlässt einen nachlässigen Eindruck. Der Motorraum ist von unten kaum gegen eindringenden Schmutz geschützt, an den Seiten fehlen Verkleidungen und der Unterbodenschutz ist nur teilweise aufgetragen.

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit seinem 54 Liter großen Kraftstofftank kommt der Mokka X auf Basis des EcoTest-Verbrauchs bis zu 815 km weit. Die tatsächliche Zuladung basierend auf dem gemessenen Fahrzeuggewicht beträgt 463 kg - für einen Kleinwagen ein ordentlicher Wert. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg schwere Lasten transportiert werden, die maximale Anhängelast liegt bei 1200 kg für gebremste bzw. 500 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast liegt bei 75 kg. Eine Opel-Besonderheit ist der integrierte Fahrradträger, mit dem

bis zu drei Räder transportiert werden können. Allerdings dürfen diese insgesamt lediglich 60 kg wiegen. Mit einem gemessenen Wendekreis von 11,7 m zählt der Mokka X nicht gerade zu den wendigsten Kleinwagen.

⊖ Einen Fehlbetankungsschutz besitzt der Mokka X nicht. Bordwerkzeug und ein Wagenheber sind nur gegen Aufpreis zu haben.

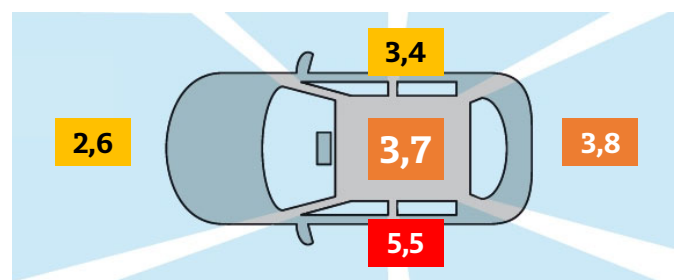
2,8 Licht und Sicht

⊕ Opel wirbt mit dem optionalen LED-Lichtsystem, das im Zuge des Facelifts die Xenonscheinwerfer ersetzt hat. Das LED-Licht bietet zwar eine gute Ausleuchtung, in puncto Funktionalität kann es allerdings nicht mit dem System des größeren Astra mithalten. Es bietet eine adaptive Lichtverteilung (u. a. Landstraßen- und Stadtlicht) sowie Abbiegelicht, der Fernlichtassistent kann jedoch nur auf- und abblenden (kein gezieltes Ausblenden anderer Verkehrsteilnehmer) und das von Opel

propagierte Kurvenlicht ist in Wahrheit ein Abbiegelicht, das in Kurven bis 70 km/h hinzugeschaltet wird.

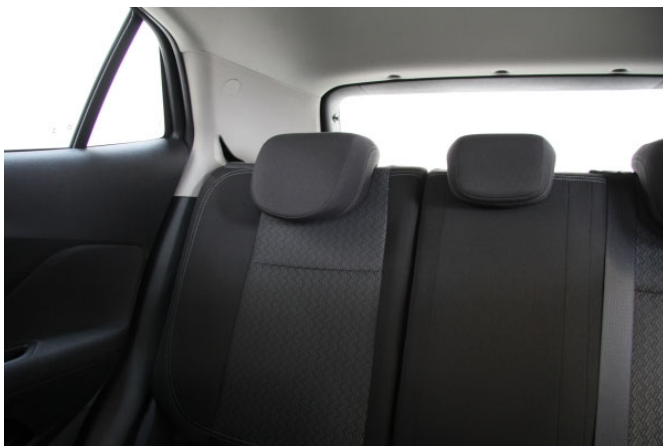
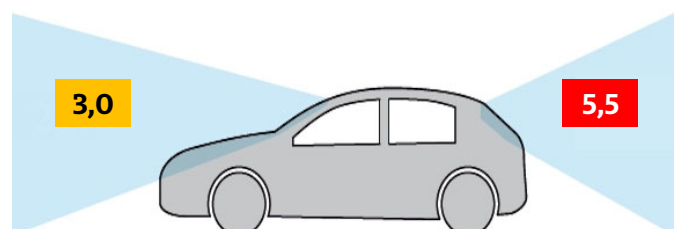
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

Dennoch ist es eine Kaufempfehlung, da das LED-Lichtsystem die Sicht bei nächtlicher Fahrt im Vergleich zu den serienmäßigen Halogenscheinwerfern deutlich verbessert.

⊖ Um die Rundumsicht ist es im Mokka X nicht sonderlich gut bestellt. Verantwortlich dafür sind neben

den kräftigen A-Säulen vor allem die mächtigen C-Säulen, die die Sicht nach schräg hinten stark einschränken. Auch Hindernisse vor und besonders hinter dem Auto sind aufgrund der hohen Fahrzeughöhen nicht gut zu erkennen.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg in der ersten Sitzreihe gestaltet sich trotz des recht hohen Schwellers einfach. Die vorderen Türen geben einen großen Ausschnitt frei, die Sitze befinden sich SUV-typisch in einer angenehm hohen Position. Auch in Reihe zwei gibt es wenig Grund zur Klage. Zwar ist der Schweller recht hoch und der Türausschnitt im Bein- und Kopfbereich schmaler, doch insgesamt gelingt das Ein- und Aussteigen recht mühelos.

⊖ Serienmäßig ist der Mokka X mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Seit dem Facelift ist für den Rüsselsheimer auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Es besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,2 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen fällt mit 260 l klein aus. Belädt man bis zum Dachhimmel, fasst das Gepäckabteil immerhin 375 l oder alternativ sieben Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehnen um, schluckt der Kofferraum bis zur Fensterunterkante 745 l und beladen bis zum Dach 1.220 l.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe gibt eine große Laderaumöffnung frei, die das Beladen auch mit sperrigen Gegenständen erlaubt. Auch der Kofferraum besitzt ein praktisches Format und lässt sich dank der glatten Flächen gut nutzen, auch wenn die Abmessungen - wie bei einem Kleinwagen nicht anders zu erwarten - nicht sonderlich groß sind.



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

4,1 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen. Allerdings gestaltet sich die Handhabung recht umständlich. Um eine ebene Ladefläche zu erhalten, muss zuvor die Rücksitzbank hochgeklappt werden. Das können die meisten Konkurrenten besser.

Der Kofferraum bietet abgesehen vom Ablagefach unter dem Ladeboden keine weiteren Staufächer, in denen Kleinkram verstaut werden könnte. Ein Trennnetz, das den Gepäck- vom Fahrgastraum separiert, ist leider nicht erhältlich.

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Opel hat das Armaturenbrett im Zuge des Facelifts ordentlich entschlackt. Sah die Mittelkonsole aufgrund der Flut an Tasten bislang unübersichtlich aus, so wirkt sie

jetzt deutlich aufgeräumter. Verantwortlich dafür ist der neue Touchscreen, über den sich viele Funktionen steuern lassen, für die bisher eine separate Taste vorgesehen war.

Das Display reagiert sensibel auf Berührung, ist gut erreichbar und überzeugt mit seiner guten Graphik. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und erfordert vom Fahrer nur wenig Eingewöhnungszeit. Auch das Kombiinstrument hat Opel überarbeitet. Tacho und Drehzahlmesser sind nun klarer designt und dadurch besser ablesbar, das Mittendisplay ist größer und besitzt ein Farbdisplay. Umständlich bleibt die Bedienung des Bordcomputers mittels zweier Tasten und eines Drehschalters im Blinkerhebel. Die Bedieneinheit für die Klimatisierung ist zwar einfach handzuhaben, leider ist sie recht tief platziert und lenkt dadurch stark vom Verkehrsgeschehen ab.

⊖ Die Hebel zur Sitzverstellung sind nicht nur schlecht zu erreichen. Hinzu kommt, dass sich die Lehnenneigung nicht stufenlos justieren lässt.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums macht nach wie vor einen guten Eindruck, die Funktionalität des Fahrerplatzes hat sich mit dem Facelift verbessert.

2,6 Multimedia/Konnektivität

In puncto Konnektivität hat der Mokka X im Zuge des Facelifts ordentlich aufgeholt. Er bietet bereits ab Werk ein Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Anschluss und Smartphone-Integration via Apple CarPlay oder Android Auto. Ebenfalls serienmäßig und einmalig in dieser Klasse ist der Online-Assistent Opel OnStar, der dem Fahrer zahlreiche Funktionen wie WLAN-Hotspot, automatische Notruffunktion, Ortung des Fahrzeugs oder das Finden und Übermitteln eines Navigationsziels mithilfe eines

OnStar-Mitarbeiters bietet. Nach der einjährigen Testphase wird das System jedoch kostenpflichtig und es fallen jährliche Gebühren in Höhe von knapp 100 Euro an. Gegen Aufpreis bietet der Mokka X ein Premium-Soundsystem von Bose, ein Festplatten-Navigationssystem oder eine Sprachsteuerung.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist leider nicht erhältlich.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Für ein SUV im Kleinwagensegment fällt das Platzangebot vorn sehr großzügig aus. Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor - die

Kopffreiheit fällt nochmals deutlich großzügiger aus. Auch wenn die Innenbreite nicht ganz so üppig ist, ergibt sich insgesamt ein großzügiges Raumgefühl.

3,3 Raumangebot hinten

Das Platzangebot im Fond geht für einen Kleinwagen voll auf in Ordnung. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf den äußeren Rücksitzen noch Passagiere bis rund 1,85 m genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit würde auch hier noch für deutlich größere

Personen ausreichen. Das Raumgefühl geht in Ordnung, allerdings verlaufen die Dachpfosten seitlich direkt neben dem Kopf der Insassen und die hohe Oberkante der Türverkleidungen wirkt etwas beengend.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze lassen sich weder ausbauen, noch verschieben oder die Neigung der Lehnen verstellen. Während sich vorn zahlreiche praktische Ablagemöglichkeiten finden, sind diese in der zweiten Reihe rar gesät. Auch das Handschuhfach kann nur kleinere Gegenstände aufnehmen

und lässt sich zudem weder abschließen noch klimatisieren. Das Vorfacelift-Modell besaß noch ein zusätzliches Ablagefach oberhalb des Handschuhfachs, dieses ist nun leider weggefallen.

3,1 KOMFORT

3,3 Federung

Die Federung kann im Mokka X nicht so recht überzeugen. Wie viele SUVs spricht das Fahrwerk besonders im Stadtverkehr spröde an und wirkt steifbeinig. Der hohe Aufbau und der kurze Radstand sind keine guten Voraussetzungen für einen ausgewogenen Federungskomfort. Dies zeigt

sich auch auf der Autobahn, wo der Mokka X bei kurz aufeinanderfolgenden Unebenheiten zum Stuckern neigt und Bodenwellen nur mäßig verarbeiten kann. Fährt man über Kopfsteinpflaster, übertragen sich die Vibrationen bis in den Fahrgastraum und sind auch im Lenkrad deutlich zu spüren.

2,7 Sitze

In der zweiten Reihe ist man nicht ganz so bequem wie vorn untergebracht. Zwar ist die Rücksitzbank ordentlich gepolstert und ausreichend groß, jedoch mangelt es ihr an Konturierung und somit auch an Seitenhalt.

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen Ergonomiestühlen für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, die nicht nur für rückengeplagte Personen eine echte

Kaufempfehlung sind. Sie sind nicht nur angenehm straff gepolstert und kräftig konturiert, sie bieten auch viele Einstellmöglichkeiten. So lässt sich die Neigung der Sitzfläche ebenso elektrisch verstellen wie die 4-Wege-Lordosenstütze. Auch die Länge der Oberschenkelauflage lässt sich ebenso wie die Kopfstütze in Längsrichtung an die Wünsche der Passagiere anpassen.

3,5 Innengeräusch

Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 70,6 dB(A) bei Tempo 130 ist der Mokka X nicht gerade ein Leisetreter. Bei gemächlicher Fahrweise hält sich der Turbobenziner noch dezent im Hintergrund. Sucht man allerdings höhere

Drehzahlregionen auf, klingt er angestrengt und laut. Auch die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten überproportional zu und dominieren dann die Geräuschkulisse.

3,3 Klimatisierung

In der Ausstattung Edition ist der Mokka X serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist gegen Aufpreis erhältlich. In den kalten Wintermonaten freut man sich über die Sitz- und

Lenkradheizung, doch ebenso wie für die Standheizung bittet Opel auch hier zur Kasse.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der 140 PS starke Turbobenziner sorgt im immerhin knapp 1,4 Tonnen schweren Mokka X für ordentliche Fahrleistungen. Das kleine SUV absolviert den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h in flotten 5,8 s (2. und 3. Gang). Bei der Elastizitätsmessung schlägt sich der Rüsselsheimer ebenfalls achtbar, auch wenn man ihm speziell

im höchsten Gang anmerkt, dass der Motor mit maximal 200 Nm nicht gerade vor Kraft überquillt - da haben die meisten Konkurrenten mehr Schmalz zu bieten. Den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Opel mit 9,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 196 km/h.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1.4 Turbo im Mokka X ist ein alter Bekannter, der in vielen Opel-Modellen seinen Dienst verrichtet. Im Gegensatz zum neu entwickelten 1.4 Ecotec-Motor mit 152 PS, der allerdings nur in Kombination mit Allrad und Automatik zu haben ist, spritzt er den Kraftstoff noch ins Saugrohr und nicht direkt in den Brennraum. In puncto Leistungsentfaltung merkt man dem Motor sein Alter an. Beim Beschleunigen wirkt er angestrengt und dreht nur recht unwillig

hoch. Oberhalb von 4.000 Touren sollte man besser zum Schalthebel greifen und den nächsten Gang einlegen. In puncto Ansprechverhalten gibt es jedoch wenig zu kritisieren, der Vierzylinder reagiert spontan auf Gasbefehle. Störende Brummfrequenzen verkneift sich das Aggregat ebenfalls und wird nur bei hohen Drehzahlen unangenehm laut.

2,4 Schaltung/Getriebe

Der Benziner im Mokka X 1.4 Turbo ist serienmäßig an ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, optional steht eine Sechsstufen-Wandlerautomatik zur Verfügung. Das im Testwagen verbaute manuelle Getriebe könnte präziser geführt sein, beim schnellen Wechseln der Gänge hakt es mitunter. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen und ist gegen ungewolltes Einlegen mit einem Sperrring geschützt.

⊕ Die sechs Gänge sind passend gestuft, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.900 Touren, das Drehzahlniveau hält sich damit auch bei höheren Geschwindigkeiten in Grenzen.

Die serienmäßige Gangempfehlung mahnt zwar rechtzeitig zum Hoch- oder Runterschalten, allerdings liegt die Anzeige nicht sonderlich gut im Blickfeld.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität schneidet der Mokka X ordentlich ab. Der Geradeauslauf auf der Autobahn ist gut, bei geringeren Geschwindigkeiten lässt er sich das SUV allerdings von Spurrinnen und seitlich abschüssigen Fahrbahnoberflächen etwas aus der Ruhe bringen. Bei zu flott angegangenen Kurven schiebt der Frontriebler sicher über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab, Lastwechselreaktionen sind ihm weitgehend fremd. Tritt Schlupf an

Vorderachse auf, dauert es einen Moment, ehe die Antriebsschlupfregelung eingreift und die Räder wieder Grip haben. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Mokka X recht sicher, zeigt dabei aber wenig dynamisches Talent. Er neigt auch hier zum Untersteuern, lässt sich mit etwas erhöhtem Lenkaufwand aber problemlos durch die Pylonengasse zirkeln.

3,2 Lenkung

Die elektromechanische Lenkung kann nicht recht überzeugen. Die Nulllage ist nicht eindeutig definiert und auch beim Weiterlenken fühlt sich die Lenkung synthetisch an. Die Zielgenauigkeit leidet unter der verzögert ansprechenden Hinterachse, bei größeren Lenkwinkeln neigt sich die

Karosserie erst zur Seite, ehe Seitenführungskraft aufgebaut wird. Hinzu kommt, dass der Wagen beim kräftigen Beschleunigen in den unteren Gängen nach rechts zieht und die Haltekräfte bei eingeschlagenem Lenkrad für ein City-SUV zu hoch ausfallen.

4,1 Bremse

⊖ Bei der Bremsmessung gibt sich der Mokka X eine echte Blöße. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Rüsselsheimer SUV erst nach 39,6 m - eine mäßige

Leistung. Auch das Pedalgefühl kann nicht überzeugen, die Bremse fühlt sich teigig an, worunter die Dosierbarkeit leidet.

3,0 SICHERHEIT

3,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























Bei der aktiven Sicherheit merkt man dem Mokka X an, dass er bereits einige Jahre auf dem Buckel hat. Zwar ist immerhin gegen Aufpreis eine kamerabasierte Abstands- und Kollisionswarnung zu haben, ein wirkungsvolleres Notbremsystem ist allerdings nicht erhältlich. Mit der Kamera lassen sich noch weitere Funktionen wie ein Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung realisieren, weitergehende Sicherheitssysteme wie ein Totwinkelassistent oder einen Abstandsregeltempomat hat der Rüsselsheimer jedoch nicht zu bieten. Positiv: Ein direkt messendes Reifendrucksystem sowie ein Tempomat samt Begrenzer sind serienmäßig an Bord.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest schneidet der Mokka X mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab und sichert sich somit ein Fünf-Sterne-Resultat (Stand 06/2016). Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Passagiere ausgestattet. Seitenairbags für die Fondinsassen oder ein Knieairbag für den Fahrer sind jedoch nicht erhältlich.

⊖ Wer eine Kopfstütze für den mittleren Fondsitz möchte, wird von Opel extra zur Kasse gebeten - ein Ünding auf Kosten der Sicherheit.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremsystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,6 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit schneidet der Mokka X im ADAC Crashtest mit 90 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab. Der Opel bietet Isofix-Vorrichtungen auf den äußeren Fondsitzen, die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Während auf dem Beifahrersitz nur Kindersitze der Gruppen 0 bis 1 installiert werden dürfen, sind die Rücksitze für sämtliche Gewichtsklassen zugelassen. Allerdings sind die Gurtschlösser und Anlenkpunkte ungünstig ausgeführt, was eine sichere Montage per Gurt erschwert. Ist auf einem der äußeren Fondsitze eine Babyschale samt Stützfuß untergebracht, lässt sich der Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben.

3,6 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der Mokka X auf 67 Prozent der erreichbaren Punkte - ein mäßiges Ergebnis. Besonders der vordere Bereich der Motorhaube sowie der

3,3 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

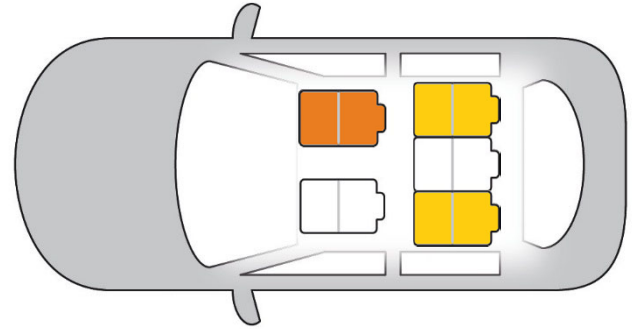
Im ADAC EcoTest kommt der Mokka X 1.4 Turbo ecoFlex auf eine CO₂-Bilanz von 179 g/km, was einem Verbrauch von 6,6 l/100 km entspricht. Der Verbrauch spaltet sich dabei in 6,8 l im Stadtverkehr, 5,7 l bei Überlandfahrt und 7,9 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält das SUV 24 Punkte im CO₂-Kapitel.

2,9 Schadstoffe

Auch im Schadstoffkapitel schneidet der Opel nur durchschnittlich ab. Verantwortlich dafür ist vor allem der erhöhte Kohlenmonoxid-Ausstoß im Autobahnzyklus. Der Mokka kommt dadurch auf 31 Punkte und sammelt insgesamt 55 Zähler, was ihm drei Sterne im ADAC EcoTest beschert.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

A-Säule sind zu unnachgiebig. Ein Notbremssystem samt Fußgängererkennung ist für das SUV nicht erhältlich.

3,3 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Im ADAC EcoTest kommt der Mokka X 1.4 Turbo ecoFlex auf eine CO₂-Bilanz von 179 g/km, was einem Verbrauch von 6,6 l/100 km entspricht. Der Verbrauch spaltet sich dabei in 6,8 l im Stadtverkehr, 5,7 l bei Überlandfahrt und 7,9 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält das SUV 24 Punkte im CO₂-Kapitel.

2,9 Schadstoffe

Auch im Schadstoffkapitel schneidet der Opel nur durchschnittlich ab. Verantwortlich dafür ist vor allem der erhöhte Kohlenmonoxid-Ausstoß im Autobahnzyklus. Der Mokka kommt dadurch auf 31 Punkte und sammelt insgesamt 55 Zähler, was ihm drei Sterne im ADAC EcoTest beschert.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

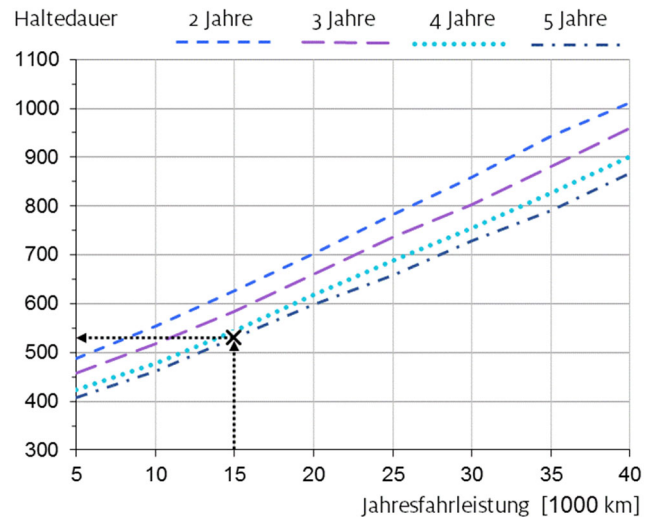
1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 23.030 Euro verlangt Opel für den Mokka X 1.4 Turbo Edition. Bereits die Basisausstattung hat alles Wesentliche an Bord, Annehmlichkeiten wie Regensensor, Parkensoren oder Sitzheizung kosten jedoch Aufpreis. Die Fixkosten fallen recht günstig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 114 Euro, die Typklassen sind niedrig eingestuft. Opel gibt auf das Fahrzeug und den Lack zwei Jahre und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 529 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Mokka X 1.6 ecoFlex Start&Stop Selection	Mokka X 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Edition	Mokka X 1.4 DI Turbo Edition 4x4	Mokka X 1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop Edition	Mokka X 1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop Edition	Mokka X 1.4 LPG ecoFlex Edi- tion (Auto- gasbetrieb)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1364	4/1399	4/1598	4/1598	4/1364
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	112 (152)	81 (110)	100 (136)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	155/4000	200/1850	240/2000	300/2000	320/2000	200/1850
0-100 km/h [s]	12,5	9,9	9,7	11,9	9,9	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	196	193	181	190	197
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7 S	5,9 S	6,4 S	3,9 D	4,1 D	7,6 FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller	155	138	148	103	106	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/18	17/17/18	17/17/18	17/18/21	17/18/21	17/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	152	114	134	168	174	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	500	529	576	502	510	496
Preis [Euro]	18.990	23.030	26.690	24.540	25.390	24.575

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6	
Hubraum	1.364 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 4.900 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 1.850 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	138 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,48 m ² /0,38
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.275/1.781/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.394/434 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	356/1372 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Saragossa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,2/13,6/18,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,6 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 95H
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiPremiumContact 2
Wendekreis links/rechts	11,7 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100 km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,7/7,9 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	151 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	815 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1365/463 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/745/1.220 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	92 Euro	Wertverlust	245 Euro
Monatliche Gesamtkosten	529 Euro		
Steuer pro Jahr	114 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/18		
Basispreis Mokka X 1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop Edition	23.030 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.000 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.250 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	1.250 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor (im Paket)	150 Euro°/Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	490 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	295 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	700 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	700 Euro°/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent (im Paket)	700 Euro°
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/210 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	950 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	150 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	390 Euro°/-
Lenkradheizung (im Paket)	390 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (im Paket)	Serie/685 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	670 Euro
Metalliclackierung	560 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,5
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,4
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	3,4
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	4,1	Bremse	4,1
Innenraum	2,7	Sicherheit	3,0
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,5
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	3,8	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	3,6
Federung	3,3	Schadstoffe	2,9
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	3,3		

Stand: März 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl