



Fotos: Dani Heyne | Timo Bürger

Exakt 4,15 Meter kurz. Bei 30.874 Euro startet der Mokka-e mit 156-PS-Motor und 54-kWh-Akku.

Nur ein frischer Aufguss?

Gar nicht elektrisch, teilelektrisch oder vollelektrisch: Beim frischen Mokka bietet Opel für jeden Geschmack etwas an. Welcher mundet am besten? Wir haben den Test gemacht.

Teil-, voll- und gar nicht elektrisch – Opel bietet seinen kleinen Crossover jetzt frisch in drei Varianten an. Die beiden erstgenannten Modelle, die für Testfahrten zur Verfügung stehen, haben beide ihre Berechtigung – und doch gibt es einen Favoriten im Test.

Nach dem Flaggschiff Grandland und dem praktischen Brot-und-Butter-Frontera rollt nun zeitgleich der überarbeitete Lifestyler Mokka zu den Händlern. Mit sanfter Feder, wie Opel selbst sagt, haben die Designer den Mokka neu gezeichnet. Den Federstrich muss man genau suchen. Unter anderem gibt es eine neue Dach- und Designlinie – oha! Und weil ein Facelift seinem Namen gerecht werden muss, wurde auch das Gesicht – bei Opel Vizor genannt – dezent überarbeitet.

Auffällig: Der Mokka verzichtet außen vollständig auf Chrom – lediglich beim Edition ist der Blitz noch silber. Die untere Schürze wurde ebenso dezent angepasst wie das erwähnte Logo und die LED-Signatur.

Im Innenraum setzt Opel seine Detox- und „Greenovation“-Strategie fort. Das neue, oben und unten abge-

flachte Lenkrad besteht aus Kunststoff (Leder ist passé) und liegt gut in der Hand. Zudem haben die Rüsselsheimer das haptische und optische Design einzelner Schalter auf der Mittelkonsole überarbeitet. Das Ergebnis: Der Innenraum kann sich sehen, fühlen und bedienen lassen.

Ein gewisser Verzicht – auch Detox – ist auch beim Raumangebot spürbar. Die Platzverhältnisse im Mokka sind nicht üppig, was bei einer Fahrzeuglänge von 4,15 Metern und einer Breite von 1,79 Metern aber nicht anders zu erwarten ist. Sie sind ausreichend, auch wenn die linke Schulter des Fahrers gelegentlich in Kontakt mit der B-Säule kommt.

Neues Infotainment

Der Opel Mokka ist übersichtlich, auch nach hinten. Eine Rückfahrkamera ist nicht zwingend erforderlich. Der Kofferraum mit doppeltem Ladeboden (im Komfort-Paket) reicht allemal für den Wochenendeinkauf.

Neu und das eigentliche Highlight des kleinen Crossovers: das Infotain-

mentsystem. Zwei zehn Zoll große Displays sind in einer Einheit zusammengefasst und basieren auf der Snapdragon-Cockpit-Plattform. In der Praxis bedeutet das eine einfache und schnelle Bedienung über Widgets, verbesserte Konnektivität und hohe Reaktionsgeschwindigkeit. Wer nicht auf Digital Detox setzt, sondern mehr künstliche Intelligenz will, kann die optionalen ChatGPT-Funktionen nutzen – oder es versuchen.

E-Ausfahrt

Ganz ohne künstliche Intelligenz, sondern klassisch mechanisch, funktioniert der Tritt aufs Gaspedal (nicht aber das Gaspedal): Beim Mokka Electric vernimmt der Fahrer nur das typische Surren eines Elektroantriebs und genießt eine gleichmäßige, lineare Beschleunigung.

Dank des tiefen Schwerpunkts durch die Unterflur-Batterie, des kurzen Radstands und der 18-Zoll-Räder liegt der elektrische Mokka stabil auf der Straße und lässt sich mit 156 PS flott durchs wellige Bergland dirigieren.



1 Die Sitze im Mokka sind langstreckentauglich, eine AGR-Zertifizierung gibt es nicht. Das Platzangebot vorn ist gut, die B-Säulen sind jedoch nah an den Insassen. **2** Auf der Rückbank entspricht das Platzangebot den Erwartungen an ein 4,15-Meter-Automobil – es geht auch mal auf kürzeren Langstrecken. **3** Das Infotainmentsystem bekam ein Upgrade und ist jetzt schneller und „kann“ ChatGPT. Die Bedienung ist nach wie vor einigermaßen eingängig. **4** Der Fahrerplatz lässt sich gut arrangieren, die Sitzposition passt.

Auffällig: Der Wendekreis fällt mit gut elf Metern relativ groß aus. One-Pedal-Driving gibt es nicht.

Schnelles Laden ist ebenfalls eingeschränkt: Opel installiert beim 32.765 Euro teuren Mokka GS nur einen einphasigen Bordlader mit 7,4 kW Leistung. Wer flotter laden will, muss für 588 Euro den dreiphasigen 11-kW-La-

der bestellen oder eine Schnellladesäule nutzen (maximal 100 Kilowatt). Dafür immer serienmäßig dabei: eine Wärmepumpe.

Mildhybrid

Beim 136 PS starken Mildhybriden ist das Zusammenspiel zwischen Verbrennungs- und kleinem Elektromotor nicht immer harmonisch. Beim Reuperieren ist ein Pfeifen zu hören, das zwar nicht störend, aber gewöh-

nungsbedürftig ist. Positiv: Bei beiden Modellen lassen sich die üblichen Nervtöter (Spurhalteassistent und Geschwindigkeitswarner) schnell und unkompliziert per Tastendruck deaktivieren.

Handgeschaltet gibt es einen Benzinmotor mit 136 PS ab 22.470 Euro, der Preissensible anspricht. Einen 130-PS-Automatik-Mokka gibt es ab 24.151 Euro und der Mildhybrid ist ab 24.991 Euro zu haben. Der Stromer steht für 30.874 Euro in der Liste. *Timo Bürger*

Opel Mokka Electric

Preis ab 30.874 Euro

E-Motor | 115 kW/156 PS | 260 Nm
150 km/h | 9,0 s

WLTP 15,4 kWh/100 km

Batteriekapazität 54 kWh

Laden AC 7,4 kW (Option 11 kW)
DC 100 kW

4.150 x 1.787 x 1.535 mm

Kofferraum 310–1.060 Liter

KH 16 | **TK** 20 | **VK** 17

Wartung 12.500 km/1 Jahr

Garantie 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Die Ausstattungslinien heißen Edition und GS. Kolibri-Blau kostet 546 Euro extra.