



Fotos: Michael Blumenstein

Der Mokka GSE ist mit rund 40.000 Euro kein Schnäppchen. Der Fahrspaß rangiert jedoch in weit höheren Preissphären.

Zusatzmodul

Opels Sportmodelle sind legendär und die Liste ist lang. Zuletzt sorgte das Kürzel OPC für echte Furore. Jetzt ballert GSE im Mokka GSE – elektrisch, aber so richtig.

Ja, bezahlbare (Elektro-)Sportler sind rar. Bei einigen steht Sport drauf und steckt Lethargie drin. Bestes Beispiel: Brabus Smart. War Brabus einst eine Manufaktur zum sportlichen Veredeln von Mercedes-Modellen, ist das Signet auf Smart #1, #3 und #5 nur noch Show, so wie die aberwitzige Leistung: (bis zu) 646 PS. Weder Fahrwerk noch Lenkung noch Details verströmen ansatzweise das, was ein Sportmodell verspricht, geschweige denn hält. Leistung ist nicht alles.

Opel-Veredler gab es viele. Irmischer (macht heute belanglose Optik-Modifikationen für Leapmotor), Bitter (pappt alberne Details an und in den Corsa), Rieger (übertreibt optisch nach wie vor) und Lexmaul sowie Mantzel (die beiden kümmern sich zu Recht eher um die alten Opel-Modelle). So nimmt Opel das Thema Performance selbst in die Hand. Legendär waren Corsa OPC Nürburgring Edition und GTC OPC. Mit dem Beginn der PSA-/Stellantis-Ära (2017) waren diese Sperenzchen vorbei. GSE lautet seit 2020 das Label für dezente Sportlichkeit direkt von Opel, wenngleich alles bislang Erschienene eher einer Ausstattungslinie glich. Das ändert sich fortan. Mit dem Mokka GSE zeigen die Rüsselsheimer, dass sie es noch immer können – jetzt halt elektrisch.

Das Ausgangsprodukt, der Opel Mokka, hat für eine Sportversion per se nicht die schlechtesten Gene. Kompakt (4,15 Meter), nicht zu hoch und innen eher Sportdress als Schlapper-Joggo. Gute Anlagen also, um nachzuschärfen. Das haben die Rüsselsheimer getan. Ultrasportliche Schalensitze, die vermutlich bei vielen Menschen eine Spur zu eng sind, klammern einen fest. Das GSE-Mobiliar besitzt kaum Langstreckentauglichkeit. Das jedoch ist nur konsequent. Denn der Mokka GSE ist auf der Langstrecke in etwa so sinnvoll wie ein Mercedes-Maybach auf Santorini.

Zurück in den Mokka. Hinten sitzen noch weniger Leute als im normalen Mokka, der massiven Vordersitze wegen. Der Mokka ist ein 2+2-Sitzer, und das ist gut so, denn er hat damit eine Nische besetzt. Die Materialien sind okay, die Bedienung ebenso. Einige GSE-Features in der Darstellung informieren über Batterietemperatur und Leistungsabgabe in Prozent. Querschleunigungssensoren und eine 0–100-k/h-Messung wecken den Spieltrieb. Die Übung ließ sich in 5,6 Sekunden abhandeln, die Werksangabe von 5,9 Sekunden ist somit untertrieben. Aber so ist Opel ab und an:



Nein, von hinten erkennt man den Mokka GSE kaum, und wird überrascht.



1 Kleine GSE-Signets zeugen vom Sportmodell und sind beim GSE untertrieben. **2** Die Sitze packen mächtig zu. Zu mächtig sollte man daher nicht sein. Die Sitzposition ist in dem 4,15-Meter-Opel sehr gut – zumindest vorn. **3** Ein bisschen Sportflair bringen die digitalen Zusatzinfos in den Mokka GSE. **4** An der Lenkung wurde Hand angelegt. Sie trifft den Charakter des GSE exzellent, wie auch das Fahrwerk.

nicht zu dick auftragen und doch souverän liefern. Gerade mit Nischenprodukten gelang das oft.

Das genau merken all jene, die auf der Landstraße an einem Mokka GSE dranbleiben wollen. Im Verbrenner-Sprech braucht es dabei deutlich potentere Fahrzeuge. Denn die 281 PS des GSE stehen immer an. Zumindest dann, wenn man auf der Mittelkonsole von Eco über Normal in den Sportmodus wippt. Der kleine Opel geht brutal vorwärts. Insbesondere Serpentinen und das Herausbeschleunigen aus Kurven sind seine Spezialitäten. Das Zauberwort lautet: Torsen-Lamellen-Sperrdifferenzial. Was andere mittels Elektronik versuchen zu

imitieren, ist lächerlich im Vergleich zu einer echten Differenzialsperre. Der Mokka GSE giert nach der nächsten Kehre und zieht einen (trotz Vorderradantrieb) beim Vollgasgeben in die Kurve hinein. Am Anfang ungewohnt, schneidet einem dieses Fahrverhalten bei jeder Engkurve ein Grinsen ins Gesicht und lässt das Gewicht von knapp 1,7 Tonnen vergessen.

Kombiniert wird das Ganze mit einer akkurat agierenden Lenkung, die alle anderen in der Klasse mitteilungsmüde wirken lässt. So wünscht man sich ein sportliches Setup. Hinzu kommt ein Fahrwerk mit Selektivdämpfen, das innerstädtisch zwar nervt, ab Landstraßentempo jedoch sein Potenzial mit bedingungsloser Bodenhaftung unter Beweis stellt.

Dass das Tempobolzen auch negative Auswirkungen hat, ist klar. Schnell an Geschwindigkeit zulegen sollte stets mit noch schneller an Geschwindigkeit dezimieren geknüpft sein. Dazu hat Opel wahnsinnig große Bremsen an der Vorderachse montiert. 380 Millimeter messen die Alcon-Scheiben, die von einer Vierkolbenanlage in die Zange genommen werden und brachiale und dauerhaft kurze Bremswege ermöglichen. Bei sportlicher Gangart geben diese ein fantastisches Gefühl an den Fahrer wieder, beim Langsamfahren fühlt es sich eher unwirsch an. Ab Werk rollt der Mokka GSE auf haftfreudigen Michelin Pilot Sport EV in der Dimension 225/40 R20. Angeblich soll trotz der Riesenräder ein Wendekreis von rund 10,5 Metern realisierbar sein.

Kommen wir abschließend noch zu einem Punkt, der den Mokka-GSE-Pi-

loten komplett nicht interessieren sollte. Der Verbrauch. 51 kWh des Mokka-Lithium-Ionen-Akkus sind nutzbar. Diese sollen für 335 Kilometer reichen. Wer jedoch den Mokka in etwa so bewegt, wofür er erdacht wurde, dezimiert die Reichweite auf rund 150 km. Verbrauchswerte jenseits der 30 kWh sind nicht nur auf der Autobahn bei Tacho 207 Tatsache. Auf der Rennstrecke, die der Mokka GSE ein paar Runden gehen kann, wird es noch enger. Auf der anderen Seite ist man nach 150 Mokka-GSE-Kilometern eh fertig – sofern das Potenzial des Fahrzeugs genutzt wurde. Dann sollte man sich innerhalb von gut 30 Minuten einen Kaffee gönnen, um den Akku von 10 auf 80 Prozent zu hieven. Ein Schnelllader ist auch der GSE mit seinen gemessenen 108 kW nicht. Dafür hält er den versprochenen 100er-Wert lang und bei 55 Prozent Akkustand kommen noch immer 80 kW an. Aber, wie geschrieben, für die lange Fahrt ist er nicht gemacht.

Somit muss man 40.000 Euro übrighaben, um sich den Mokka GSE zusätzlich in die Garage stellen zu können. Viel Geld für ein kleines Auto. Und da kommen dann als echte Spaßalternativen noch der Toyota Yaris GR (identischer Preis), der Audi SQ2 (wird gerade „ausverkauft“) und eben der Alfa-Romeo Junior Veloce (teurer Technik-Zwilling des Mokka GSE) infrage. Und für kaum mehr bekommt man Cupra Leon und Golf GTI – beide voll alltagstauglich.

Um Elektromobilität geht es beim Mokka GSE nicht. Es geht um wahren Fahrspaß, und das funktioniert auch elektrisch und das ist gut so. *mb*

Opel Mokka GSE

Testwagenpreis: 40.630 €

PSM-E-Motor | Vorderradantrieb

207 kW/281 PS | 345 Nm

5,9 s | 200 km/h | WLTP: 18,5 kWh

Reichweite: 336 km

Akku: 54/51 kWh (brutto/netto)

Laden: AC 11 kW | DC 100 kW

Maße: 4.150 x 1.787 x 1.515 mm

Kofferraum: 310–1.060 Liter

Versicherung: HK 16 | TK 21 | VK 21

Wartung: 1 Jahr/25.000 km

Garantie: 2 Jahre

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer