



Bjorn Blokzijl
22 december 2012

Dat smaakt naar meer!

Bij een merk als Opel, dat vooral auto's voor het grote publiek maakt, verwacht je dat ze een model hebben in elk van de populaire segmenten. In veel van de gevallen is dat zo, al ontbreken een hippe A-segmenter en een SUV-achtige in het B-segment. De kleinste troef komt in de loop van 2013 in de vorm van de Adam, de mini-SUV is degene die wij deze keer aan een uitvoerige test onderwerpen. Omdat concurrent Skoda goed boert met de Yeti en ook oudgedienden Suzuki SX4 en Fiat Sedici het nog verrassend goed doen, zag het merk met de bliksemschicht in dat ontwikkeling van een dergelijke auto de moeite waard is. Het resultaat mag er zijn: met de Mokka introduceert Opel wederom een fraai ogende auto met een krachtige uitstraling. Of hij z'n uiterlijk waarmaakt en een geduchte tegenstrever wordt voor de gevestigde orde, moet blijken uit een weekje sturen met de lichtst gemotoriseerde variant van deze mini-SUV.



Voortzetting van de goede lijn

Waar Opels nooit bekend stonden om hun sprankelend design, zijn hun producten de afgelopen jaren juist van het 'boven het maaiveld stekende' soort. Ingezet door de Insignia in 2008, is de modellijn sindsdien steeds fraaier aan het worden.

Middenklasser Astra kreeg van ons al diverse keren lof toegezwaaid om zijn mooie, frisse lijnen en die designtaal wordt doorgezet bij de splinternieuwe Mokka.

Met zijn geprononceerde heupen, de schuin naar achter oplopende raamlijn en de grote ellipsvormige koplampen is de Mokka direct herkenbaar als een Opel. Samen met de zwarte kunststoffen beplating aan alle zijden, de kloeke 18 inch velgen, de geïntegreerde dakreling en de aluminiumkleurige accenten aan de onderzijde van de bumpers zorgt dit ontwerp voor stoere auto die de gehele wereld lijkt aan te kunnen.



Duidelijke verbetering

Qua uiterlijke kwaliteit kan de huidige generatie Opels ons wel bekoren, dat kan niet altijd gezegd worden over de gebruikte materialen in het binnenste. Hoewel het ontwerp weinig te wensen over laat - of het moet de ietwat gebrekkige ergonomie zijn - is de materiaalkeuze op vooral de middenconsole en de onderzijde van het dashboard een veel genoemd minpunt van deze auto's. Met de introductie van de Mokka laten de Duitsers zien dat het ook anders kan. Niet alleen ziet het interieur er goed uit, de kunststoffen zijn bovendien van een betere kwaliteit en een duidelijke verbetering ten opzichte van bijvoorbeeld de Astra.

Hoewel de buitenmaten het niet doen vermoeden, is de Mokka bijzonder ruim. Staan de voorstoelen in de achterste stand, dan kunnen achterpassagiers nog steeds plaatsnemen. Door de hoge daklijn is er ook aan hoofdruimte geen gebrek. Geheel

Opel Mokka 1.6 Cosmo

achterin is er voldoende plek voor de bagage, maar daar is ook alles mee gezegd. Met zijn 360 liter is de beschikbare ruimte kleiner dan de al eerder genoemde Yeti, maar groter dan de Suzuki/Fiat-tweeling. Qua prijs nestelt de Mokka zich tussen de concurrenten, al drijven opties als stuur- en stoelverwarming de totaalprijs wel op.



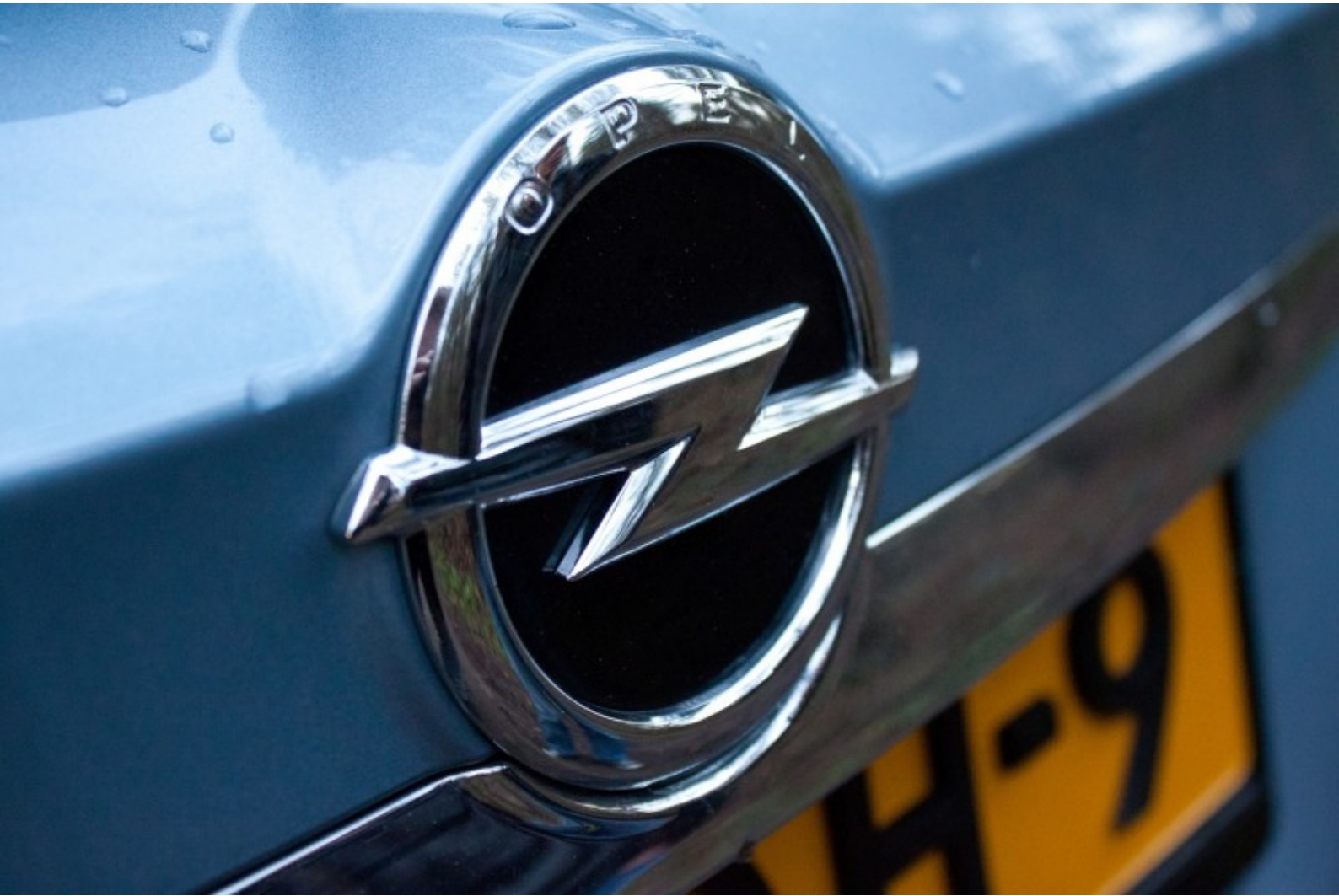
Net voldoende

Bekijk je de prijslijst van de Opel Mokka, dan valt op dat de basismotor - een ongeblazen 1600'tje - enkel met voorwielaandrijving leverbaar is. Verlang je vierwielaandrijving dan is de bekende 1.4 turbo de enige beschikbare versie die over aandrijving over alle wielen beschikt. Wat vreemder is is dat deze 140pk sterke motor alleen met integraalaandrijving beschikbaar is en niet met enkel aandrijving op de voorwielen, wat voor de Nederlandse markt voldoende zou zijn.

Omdat de Nederlandse autokoper voornamelijk zal kiezen voor de instapmotor, testten wij deze uitvoering. In principe zijn de 115 paarden die de viercilinder op de weg loslaat genoeg om de bijna 1.400 kilo zware Mokka comfortabel mee te laten komen met het verkeer. Dat 'in principe' geldt vooral tot een snelheid tot 100 kilometer per uur.

Daarboven wordt het wat onaangenaam door het ontbreken van een zesde versnelling. Om het gebrek aan een hoog vermogen te compenseren zijn de vijf verzetten van de - overigens strak schakelende - bak vrij kort en maakt de motor boven de 100 km/u veel toeren, wat nadelig is voor het comfort en het verbruik. Ga je voorzichtig om met het gaspedaal en rij je niet de maximumsnelheid op de snelweg, dan haal je een gemiddeld verbruik van 7,8 liter per 100 kilometer. Dat is echter ruim boven de fabrieksopgave van 6,5 liter.

Rijden doet de Mokka zoals elke moderne Opel: vertrouwenwekkend, strak en comfortabel. Het gevoel in het stuurwiel is ruim voldoende voor een auto als deze en hoewel de Mokka een relatief hoog zwaartepunt heeft, helt hij beperkt over en ligt de grens van onderstuur verrassend ver.



Prima voor 'de Nederlander'

Opel is rijkelijk laat met de introductie van een SUV in het B-segment en kan daarbij niet teren op goede verkoopcijfers van hun troef in het middenklasser SUV-segment: de Antara. Deze was - buiten het eerste verkoopjaar - weinig succesvol qua verkoopcijfers. De Mokka heeft als nieuwkomer niet alleen de zware taak om de concurrenten te verslaan, maar ook om Opel weer mee te laten tellen als het aankomt op verkoopcijfers. Hoewel de auto zeker zijn tekortkomingen heeft, waarbij het beperkte motorvermogen gecombineerd met het missen van de zesde versnelling de meest opvallende is, is de Mokka een auto die aansluit bij de wensen van de grootste groep autokopers van Nederland: de vijftigplussers. Een hoge instap, vertrouwenwekkende rijeigenschappen, veel binnenruimte en een fraai uiterlijk; kortom, de Mokka heeft het in zich om in het conservatieve Nederland te kunnen scoren.

Plus

- + Fraai interieur en exterieur
- + Wendbaar
- + Verrassend veel binnenruimte

Min

- Ontbreken van zesde versnelling
- Motor kan het nét aan
- Alleen 1.6 met voorwielaandrijving verkrijgbaar