



Strakke blik

Wat is er gaande bij Opel? Waar het merk jarenlang het braafste jongetje van de klas was, met degelijke ontwerpen en eentonige interieurs, floreert het merk onder de vlag van eerst PSA en inmiddels Stellantis. In het grote portfolio van de huidige merkengroep is er veel nodig om je te onderscheiden en dat hebben ze in RÅ½sselsheim maar al te goed begrepen. Het ene na het andere sprankelende model verlaat de fabriek, met als voorlopig sluitstuk de nieuwe Astra die strakker is getekend dan ooit tevoren.

Maar vlak ook de geteste Mokka niet uit. Ooit maakten we kennis met de ietwat saaie eerste Mokka, maar daar herken je in het nieuwste model niets meer van terug. Tijd om uit te vinden wat er achter dat fraaie snuitje schuilgaat.



Mist een X

Om met de naam te beginnen: de Mokka kreeg na een facelift de -X als toevoeging in de modelnaam, maar met de komst van de nieuwste versie is dat weer verleden tijd. Het zou ook wel een aaneenschakeling van streepjes worden, want de elektrische testuitvoering heet officieel Mokka-e. Naast de elektrische versie kun je voor een benzine- en een dieselmotor opteren, die je herkent door een open grille. De dichte neus van de elektrische Mokka past natuurlijk nog beter bij de strakke Opel Vizor, zoals de Duitser het ontwerp van de voorzijde noemen.

Beeldbepalend zijn daarbij de strakke led-koplampen die in het geval van de Ultimate uitvoering zijn voorzien van matrix led technologie. Met grootlicht rijden is mogelijk, zonder tegenliggers te verblinden. Ook specifiek voor het hoogste uitrustingsniveau zijn de grote bi-color wielen en een contrasterende dakkleur. De lakkleur Matcha Green is dan weer gratis, wat de auto dus standaard een extra blikvanger maakt. Bovendien staan de zwarte accenten extra goed bij het groen, een effect dat je kan versterken door een zwarte motorkap te kiezen. Optioneel zijn ook de chromen accenten nog

zwart te maken, maar dat vond de importeur blijkbaar iets teveel van het goede. Waar je in het ontwerp niets meer van zijn voorgangers terugziet, herken je wel wat familietrekjes van andere modellen uit de Stellantis-stal. Zo heeft de achterzijde wel iets weg van de {test=1257]DS 3 Crossback[/test], een moel dat op hetzelfde onderstel staat.



Sportief, maar niet ruim

Als merkengroep moet je ervoor waken dat je veel auto's eenzelfde klantengroep laat bedienen. Doordat merken als Citroën, Peugeot en Opel veel in dezelfde segmenten actief zijn, zijn er duidelijke verschillen nodig om een eigen publiek te trekken. Die verschillen zie je terug in onder meer de interieurs. Waar zustermerk Peugeot tegen premium aanschurkt en Citroën op de comfortabele toer gaat, pakt Opel het liever nuchter en in het geval van onze Mokka zelfs een tikje sportief aan. Zo zien we Alcantara zitvlakken in de stoelen en eenzelfde bekleding van de deurpanelen. Een sierstrip in koolstofvezel-optiek zorgt voor een extra sportief tintje. Opel onderscheidt zich ook door overduidelijk meer fysieke knoppen op en rond het dashboard te

plaatsen en nog steeds het eigen stuurwiel te gebruiken dat we bijvoorbeeld kennen uit de Astra. Begrijpelijk, want we vinden de bediening van bijvoorbeeld de cruise control erg fijn in de Opel. De schermen achter het stuur en van het multimediasysteem zijn wel gedeeld met de andere merken, wat geen schande is want de resolutie is goed en het aanraakgevoelige scherm reageert snel. De digitale cockpit is in de Opel op geheel eigen wijze in te richten, zodat je bijvoorbeeld kunt kiezen voor een heel overzichtelijke weergave van snelheid en rijbereik. Deze rustige indeling doet je ogen niet snel afdwalen, zodat je gefocust blijft op de weg voor je.

De zithouding is in de Mokka ook iets anders dan bijvoorbeeld de Peugeot 2008, omdat je niet met dat kleine stuurwiel te maken hebt.

De stoelen die Peugeot plaatst, bieden wel meer ondersteuning. Met name de zitting van de sportzetels in de Mokka is vrij vlak, zodat je eerder gaat schuiven. Ook de ondersteuning van de bovenbenen kan beter. Zo vind je in een auto als de Ford Puma betere stoelen. Het kan geen verrassing zijn als je de vrij gedrongen koets van de Mokka ziet, maar in binnenruimte blinkt de cross-over niet uit. De achterbank biedt niet zoveel hoofd- en beenruimte als de 2008. En bij de kofferbak merk je ook dat je ruimte inlevert. De laadkabel dien je los in de kofferbak te plaatsen, zodat die ook de nodige ruimte opeist. Bovendien hoor je de kabel goed heen en weer schuiven in bochten, wat op den duur gaat irriteren.



Iets sportiever

De guitige nieuwkomer biedt qua techniek hetzelfde als de elektrische Corsa-e, 208, Æ«-C4 en e-2008. Dat betekent een batterijpakket van 50 kWh en een vermogen van 136 pk. Het is genoeg om de net geen 1.500 kg zware Mokka in negen seconden naar de 100 te sleuren. En doordat je geen schakelmomenten hebt lijkt deze snelheid voor je gevoel al veel eerder bereikt. De auto is overduidelijk stugger geveerd dan zijn Franse broers, wat het rijden met de auto best gemakkelijk maakt. Overhellen in de bochten doet de Opel niet en door het zware stuurgevoel lijkt je met een grotere auto onderweg.

Door de B-knop naast het kleine schakelpookje in te drukken, laat je de auto afremmen op de motor. Hierdoor spreek je de remmen nauwelijks nog aan, al brengt de elektrorem de auto niet helemaal tot stilstand. Bovendien dien je de B-stand elke keer na het wegrijden opnieuw in te drukken, want de auto onthoudt niet dat je deze stand hebt gebruikt. Datzelfde geldt voor de rijmodi, want de auto start standaard in Normaal. Handmatig dien je de auto dan weer in Eco of Sport te zetten, waar wij het liefste voor de Eco-stand gaan. De auto komt in deze stand aanzienlijk verder, terwijl de auto in

Sport wel erg onrustig reageert op het stroompedaal.



Rijbereik

Opel dicht de auto een rijbereik van 324 kilometer toe en in de warme testperiode komen we daar best behoorlijk bij in de buurt. De 300 kilometer halen we echter niet, wat het procentuele verschil tussen theorie en praktijk nog best groot maakt. Maar de auto komt aanzienlijk verder dan de e-2008 die we in een periode met vergelijkbare omstandigheden reden.

Het opladen gaat optioneel (1.000 euro) met een vermogen van 11 kW, waarmee de auto in zo'n vijf uur weer vol is. Aan de snellader kan de auto een laadvermogen van 100 kW aan, zodat je in een halfuur van 10-80 procent geladen bent.



Geen muurbloempje meer

De Opel Mokka-e is niet eens heel veel duurder dan de elektrische Corsa, terwijl je er meer rijcomfort en - zij het niet veel - extra binnenruimte voor terugkrijgt. Als Ultimate zit de Mokka vol in de spullen, maar daar tel je dan ook minstens 39.599 euro voor neer. De 11 kW (3-fasen) boordlader en de zwarte motorkap drijven de fiscale waarde verder op tot 41.296 euro. En dan staan de massagestoelen nog onaangevinkt op de optielijst.

Opel laat de Mokka veranderen van muurbloempje in sfeermaker, terwijl de auto een heel andere uitstraling heeft dan zijn al even hippe broers. De vanafprijs is met nog geen 33 mille prima te noemen, maar voor de prijs van de testauto zouden we toch eerder voor een Volkswagen ID.3 of Kia e-Niro gaan, die ruimer zijn en een stuk verder komen op een batterijlading.



Opel Mokka-e 50 kWh Ultimate 3-fasen

Plus

- + Origineel en strak ontwerp
- + Aantrekkelijke vanafprijs
- + Prima rijbereik

Min

- Niet erg ruim
- Vlakke zittingen