

## Opel richtet beim Mokka viel Augenmerk auf das Fahrwerk

**Opel-Ingenieure haben jetzt die letzten Validierungsfahrten mit dem Mokka absolviert, bevor das neue SUV-Modell im B-Segment Herbst in den Verkauf geht. Ein Schwerpunkt der Entwicklung war das in Deutschland erdachte und abgestimmte Fahrwerk, das speziell auf die Bedürfnisse europäischer Kunden zugeschnitten ist.**

Der Opel Mokka lässt sich auf Wunsch auch mit Allradantrieb (AWD) ausrüsten, der sich automatisch aktiviert, wenn das System den Einsatz für sinnvoll hält. Bei guten Grip-Verhältnissen – etwa auf der Autobahn – fährt der Mokka mit Frontantrieb; das gesamte Drehmoment fließt zu den Vorderrädern, was den Kraftstoffverbrauch niedrig hält. Wenn die Fahrbedingungen es erfordern, leitet das System automatisch und stufenlos die Kraft zu den Hinterrädern. Die Kraftverteilung mittels Lamellenkupplung variiert von 100:0 bis 50:50. Das gesamte AWD-System wiegt inklusive aller Komponenten nur 65 Kilogramm.

Um Fahrkomfort und Handling auch unter schwierigen Straßenverhältnissen zu verbessern, entwickelten die Ingenieure die bewährten McPherson-Federbeine an der Vorderachse nochmals weiter. Sie rüsteten die Federbeine des kleinen SUVs mit einer Feder zur Kompensation auftretender Querkräfte, einem dualen Federbeinstützlager und doppelt verbundenen Handlingbuchsen aus. Geräuschentwicklung und Vibrationen werden dadurch ebenfalls reduziert. Um das Potenzial des Fahrwerks optimal auszunutzen, entschieden sich die Opel-Entwickler, serienmäßig eine elektrische Servolenkung (EPS) des modernsten Typs zu verwenden, die eine geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung mit optimaler Rückmeldung bietet.

Für die Hinterradaufhängung des 4,28 Meter langen Mokka verbauten die Ingenieure eine vor den Hinterrädern angebrachte Verbundlenkerachse mit offenem, U-förmigem Torsionsprofil. Diese Konstruktion ist in zwei verschiedenen Ausführungen speziell auf die Frontantrieb- und Allradvariante angepasst.

Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) der neuesten Generation beinhaltet auch einen Berganfahr- sowie den Bergabfahrassistenten, der dafür sorgt, dass auch bei starkem Gefälle die Geschwindigkeit 20 km/h nicht überschreitet – und gleichzeitig den

Kraftstoffverbrauch gegenüber einem elektrohydraulischen System senkt.

Der neue Mokka verbindet Opel Design mit deutscher Ingenieurskunst

Alle mit Schaltgetriebe ausgerüsteten Mokka verfügen serienmäßig über die Kraftstoff sparende Start/Stop-Technologie von Opel. Interessenten des Benzinantriebs haben die Wahl zwischen einem 1,6-Liter-Saugmotor mit 85 kW / 115 PS und 155 Newtonmetern Drehmoment und einem 103 kW / 140 PS starken 1,4-Liter-Turbo mit 200 Newtonmetern Drehmoment. Alternativ gibt es das neue Modell mit einem 1.7 CDTI-Turbodiesel, der 96 kW/130 PS leistet und 300 Newtonmeter Drehmoment bereitstellt. Dieser ist wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe oder einer sechsstufigen Automatik zu haben. Der 1.4 Turbo wird zunächst mit manuellem Sechsganggetriebe und zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls mit Automatik erhältlich sein. Die Preise für den Mokka beginnen knapp unterhalb von 19 000 Euro. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Opel Mokka auf Erprobungsfahrt.



Das ESP des Opel Mokka beinhaltet auch einen Berganfahr- und einen Bergabfahrtassistenten.



Viel Wert legte Opel beim Mokka auf die Fahrwerksentwicklung.