



Opel Mokka

Lo feo resulta sabroso

Prueba | Si se le sirve café a un niño; probablemente lo escupirá asqueadamente. Pero una vez que es maduro ya no puede vivir sin su cafecito. Es un 'gusto adquirido'; hay que aprender a apreciarlo. Es quizás por eso que Opel dio a su SUV compacto el extraño nombre de 'Mokka', ya que Opel nunca tuvo un SUV compacto en su gama. Sin embargo, Opel ya está convencido que no puede sin este coche. Autozine ya probó el Mokka.

Parece algo extraño: un SUV (Sports Utility Vehicle) compacto de Opel. ¿No eran estos coches el exclusivo dominio de los fabricantes asiáticos? Pero esa es la fuerza del Mokka: después de Citroen, Opel es el segundo fabricante europeo que ofrece un SUV compacto. Gracias al diseño innegablemente europeo, el Mokka se distingue directamente de la competencia.

Un verdadero Opel

Además el Mokka comparte muchos de los puntos fuertes de la última generación de Opel. El Mokka está así disponible con un portabicicletas integrado ("FlexFix"). Éste entra como el cajón de un escritorio en el parachoques trasero. Nunca más hay que montar y desmontarlo.



En el interior nada hace referencia al carácter aventurero del Mokka. El salpicadero tiene la misma organización y está hecho de los mismos materiales que todos los Opel.

El espacio adelante y atrás es bueno, pero no mejor que en otros coches de este tipo. El Mokka es un Opel muy común, con la excepción de la posición del conductor elevada (No espere la emoción de sentirse 'El Rey de los Caminos'). Esto significa que el Mokka

está disponible con los asientos que han sido desarrollados en cooperación con el Instituto de Espaldas Sanas. Estos asientos son tan cómodos, que sólo eso ya puede ser un motivo para elegir Opel.



Otra característica única es "Opel Eye": una cámara que ayuda al conductor. Esta cámara lee señales de tránsito y, entre otras cosas, muestra la velocidad máxima vigente. No es infalible y sirve solamente de recuerdo cuando muestra la velocidad máxima en una pequeña pantalla entre el velocímetro y el cuentarrevoluciones.

Aparte de eso, el ordenador advierte cuando el coche sobrepasa sin querer las líneas blancas sobre la carretera (o sea: sin hacer uso del intermitente). Finalmente, el cerebro electrónico puede advertir cuando la distancia al coche de en frente se hace demasiado corta. Lamentablemente el Mokka no frena automáticamente.



Comportamiento en camino

Opel ha desarrollado una plataforma completamente nueva para el Mokka. En otras palabras: el Mokka no es un Astra alto o un Antara pequeño. Pero sí comparte recambios con otros modelos. La suspensión y los frenos provienen del Zafira que es mucho más grande. ¡Eso aumenta al sentimiento de seguridad!

La seguridad es la palabra clave para el Mokka. Por el centro de gravedad más elevado, los SUV tienen diferente comportamiento en camino. Opel ha hecho lo posible para hacer del Mokka un coche tan seguro como una berlina normal y baja.

Sin duda alguna Opel logró este objetivo, pero el resultado es un coche que no es especial o excitante para conducirlo. El chasis es exactamente como lo quiere el cliente europeo: no muy duro, no muy suave.



Para el paladar refinado

El Mokka está opcionalmente disponible con doble tracción. La idea detrás de eso es también un aumento de la seguridad. Decenas de sensores observan continuamente el agarre, la posición del volante, la posición del acelerador y muchas cosas más. De acuerdo a estos datos el ordenador determina si la tracción va solamente a las ruedas delanteras (para la máxima economía) o las cuatro ruedas (para máximo agarre). Gracias a un embrague electromagnético la doble tracción puede ser empleada muy rápido y con variación.



El sistema funciona tan excelente, que era imposible obligar al coche de prueba a deslizar. Hasta estando parado en agua profunda con el control de tracción

apagado y arrancando en primera velocidad con el acelerador a fondo, el Mokka reaccionó como si estuviera sobre asfalto seco. En circunstancias difíciles, lo máximo que se alcanzó a notar es que las ruedas delanteras y traseras jalan y empujan un poco para mantener el coche en una línea recta.

Sin embargo, el Mokka no es un coche todoterreno en absoluto. La distancia entre la tierra y el fondo del coche es considerable, pero el parachoques delantero es tan bajo como de una berlina. Con la mínima inclinación el parachoques delantero toca tierra.

Gasolina

Cuando escribimos este artículo, el Mokka está disponible con tres motores: uno a gasolina de 1.6 litros, otro bencinero de 1.4 litros con turbo, y un diésel de 1.7 litros. El motor a gasolina de 1.6 litros es barato, pero consume más por su sencilla tecnología que el (más fuerte!) motor con turbo de 1.4 litros. Es más barato para adquirir pero más caro para manejarlo.



El motor a gasolina de 1.4 litros también se encuentra en otros Opel. Debido al elevado peso y la modesta aerodinámica (mejor que otros SUV, pero peor que otros Opel) el Mokka se hace sentir menos dócil. La reacción al acelerador es indirecta y solamente cuando incitas enfáticamente el turbo, sigue una reacción fluida.

Pero esta reacción es sólo un parecer. Sobre papel el Mokka 1.4 es exactamente tan rápido como el Opel Astra 1.4. El sentimiento negativo es reforzado por la

reacción lenta del freno (los frenos no 'muerden') y el sonido del motor que está siempre muy presente.

Diésel

El Mokka 1.7 CDTI supo encantarnos más. El Mokka a diésel se siente más poderoso y fuerte que las variaciones a gasolina, entonces esta versión coincide mejor con el diseño del coche. Además el Mokka diésel es en la práctica tan económico como en la teoría.

Cuando conduces con mucha calma, el Mokka a diésel es aun más económico que la información oficial de la fábrica. . Un recorrido de unos 40 kms sobre carreteras secundarias costó solamente 3,8 litros por 100 kms (según la fábrica 4,0 litros por 100 kms). Una vez llegado a la autopista alemana el consumo subió por supuesto, pero no tanto como en otros coches. Eso es en gran parte gracias a la buena aerodinámica. Entonces nos hemos olvidado espontáneamente sus limitadas calidades en el terreno.



Conclusión

El Opel Mokka, vaya nombre! Una prueba nos enseña que es acertada la comparación con una especie de

café exótico, porque el café es un gusto adquirido y requiere de acostumbramiento. A primera vista el Opel Mokka no encanta. A pesar de la apariencia sus capacidades como todoterreno son limitadas (el parachoques delantero es demasiado bajo) y el coche no conduce muy diferente a los demás Opel comunes.

Como un café de buena calidad el Mokka nos supo convencer cada vez más. Como los Opel comunes el Mokka ofrece inteligentes novedades que facilitan la vida diaria (portabicicletas incorporado, asientos sublimes, buen audio y excelente sistema de navegación). Además, mayormente se compra un SUV por su apariencia para luego utilizarlo para ir y volver del trabajo. En este caso valen más su versatilidad, la seguridad y un bajo consumo. Es allí donde el Mokka marca la diferencia. ¡Lo que a primera vista no gustó mucho, al final era muy sabroso!



Especificaciones

Opel Mokka 1.4 Selective 4x4

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	428 x 178 x 165 cms
Batalla	256 cms
Peso	1.350 kg
Remolque	500 kg
Remolque frenado	1.200 kg
Contenido del tanque de combustible	53 l
Maletero	356/1372 l
Dimensiones de los neumáticos	215/55R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	1364 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	140 cv @ 6000 rpm
Par motor	200 Nm @ 1850 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,8 seg.
Velocidad máxima	190 kms/h
Consumo promedio	6,4 l / 100 kms
Consumo urbano	8 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,5 l / 100 kms
Emision CO2	149 grs/km

Precio

Precio	€ 23.125
Modelo mas barato	€ 18.105