Essai – Opel Mokka : SUV expresso

Opel s'attaque au marché des SUV urbains avec le Mokka, dévoilé lors du Salon de l'Auto de Genève 2012. Une année après, Wheels And You a testé pour vous ce que SUV urbain à la sauce Opel signifie !

- 4 cylindres turbo, 1'364 cm^3
- 140 CV de 4'900 à 6'000 t/min
- 200 Nm de 1'850 à 4'900 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 190 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.9 sec.
- Poids : 1'400 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'278 x 1'764 x 1'658
- Conso. mesurée : 8.1 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 149 g/km (D)
- dès CHF 28'900.-, modèle essayé: CHF 36'400.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

L'Opel Mokka arrive à point nommé dans le marché continuellement grandissant des SUV urbains (ou SUV compacts). En témoignent les plus de 40'000 commandes déjà passées en Europe au moment de son lancement ! Moi qui ne suis pas un adepte des SUV, vais-je parvenir à y trouver mon compte à son volant

?

A l'extérieur

Ca commence plutôt bien. Sous tous les angles, le Mokka est beau à regarder et affiche de très bonnes proportions. Il est à la fois athlétique et distingué. D'emblée, il me donne plus l'impression d'être un véhicule polyvalent légèrement surélevé qu'un vrai SUV, ce qui me plait.

L'avant est racé et imposant avec un pare-choc qui descend très bas, ce qui a pour effet d'assoir visuellement l'auto au sol et de lui donner un aspect plus sportif que tout terrain. La très généreuse calandre coiffée du sigle Opel entourée de chrome se charge d'amener la touche d'élégance nécessaire. Les optiques, assez élancés et muni de feux diurnes à LED en forme de boomerang, sont du plus bel effet. L'arrière n'est pas en reste avec une ligne de coffre musclée et un petit spoiler bienvenu.

Moins vendeur, mais néanmoins en accord avec la polyvalence revendiquée par la bête, la partie inférieure de la carrosserie est exclusivement constituée de plastique noir, y compris les pourtours des passages de roues. Si tout ce plastique pourrait jurer avec certaines teintes de carrosserie, il s'allie très bien avec le blanc crème perlé de notre modèle d'essai.

Plusieurs détails comme les poignées de porte couleur carrosserie pourvues d'une barrette de chrome ne donnent pas l'impression d'une auto fabriquée à l'économie.

A l'intérieur

A bord, on retrouve l'ambiance Opel avec ce volant à la forme centrale particulière ainsi que la console centrale composée de ses (trop) nombreuses touches. Qu'on aime ou pas, il faut reconnaître que le tout est bien assemblé et que la qualité de finition est au rendez-vous. Seuls les plastiques durs des contre-portes arrière semblent avoir fait l'objet d'économie. S'il n'est jamais facile de s'y retrouver au début, après quelques dizaines de kilomètres les différents instruments s'utilisent facilement grâce à une ergonomie ayant déjà fait ses

preuves sur le reste de la gamme du constructeur. Evidemment, j'aurais préféré d'avantage de modernisme avec un écran plus grand et tactile.

L'habitacle est spacieux et bien dessiné, Opel soignant également les détails à l'intérieur comme avec les multiples éclairages blancs indirects de nuit qui sont du plus bel effet.

Au niveau équipement, le SwissPack Cosmo (gratuit) est constitué du siège conducteur ergonomique labéllisé AGR (action dot sain), du chauffage réglable des sièges avant et du volant ainsi que des phares adaptatifs AFL+ dont je reparlerai plus tard. Notre modèle est équipé en outre de l'équipement cuir intégral, de la caméra avant Opel Eye, du CD 600 Navi et d'une peinture blanc crème perlé.

Si l'impression d'espace demeure à l'avant, l'arrière est plus étriqué mais permettra tout de même à trois adultes de taille moyenne de prendre place. Sièges arrière en place, le coffre offre un volume confortable de 356 litres, ce qui est très généreux vu la relative compacité de notre auto. Il est équipé d'une protection en plastique dur amovible facilement lavable au jet haute pression, une bonne idée qui permettra de pouvoir ranger des équipements sales sans arrière-pensée après une expédition à la montagne par exemple.

Autres aspects pratiques, l'auto dispose de nombreux petits rangements ainsi que d'une prise 230V à l'arrière (de série sur la version Cosmo). A noter qu'il est possible, comme sur d'autres modèles Opel, d'opter pour l'excellent mais non moins couteux porte-vélo intégré FlexFix (CHF 950.-).

Sous le capot

Notre modèle test est équipé de la motorisation la plus puissante disponible : un 4 cylindres en ligne 1.4 assisté d'un turbocompresseur, développant 140 CV et 200 Nm de couple. Dans un deuxième temps il sera également possible de coupler ce moteur à une boîte automatique à 6 rapports. Ce bloc est secondé par son grand frère en cylindrée ; un 1.6 atmosphérique développant 115 CV, accouplé à une boîte à 5 rapports pour une consommation similaire. Pour ceux qui roulent beaucoup ou qui envisagent de tracter régulièrement des charges, une version diesel est également proposée avec un 1.7 CDTI affichant 130 CV et couple

confortable de 300 Nm, en boîte manuelle ou automatique à 6 rapports.

Tous les moteurs sont équipés du système Start/Stop de série, ce qui permet d'économiser du carburant et de nous promettre une consommation mixte de 6.4 l/100km pour notre motorisation. En pratique, il faudra plutôt compter sur 8 l/100km en cycle mixte, ce qui reste correct compte tenu de la puissance et du gabarit du véhicule.

Au volant

Etant habituellement réfractaire à ce type de véhicule, je dois avouer que dès les premiers tours de roues, je me suis senti très à l'aise à bord de ce Mokka. Pour bien commencer, citons l'excellent siège conducteur permettant de trouver une position de conduite optimale, les jambes soutenues grâce à l'assise prolongeable qui est réglable en hauteur à l'avant du siège. Les suspensions quant à elles me paraissent un poil ferme, mais laissent présager un bon comportement dynamique, ce que je vérifierai ensuite.

Sur l'autoroute le Mokka se montre à la fois docile et silencieux et il est possible d'envisager de très longs trajets à son bord. Les passagers arrière seront néanmoins un peu moins bien lotis sur les longs parcours avec des sièges un peu durs. L'excellente boîte 6 couplée à ce 1.4 de 140 CV permettra de bonnes relances tout en se contentant d'une consommation inférieure à 6.5 l/100km sur autoroute. Equipée de la caméra frontale Opel Eye, je dois avouer que j'ai peiné à en déceler la vraie utilité ; certes, une petite icône bleue indique qu'un véhicule a été détecté devant soi, la distance dépendant de la sensibilité choisie. Cependant, j'ai beau eu me rapprocher des véhicules me précédent à des distances inavouables, je n'ai jamais été prévenu par une seconde alerte sonore. De plus, la reconnaissance de panneau semble ne pas fonctionner avec les panneaux suisses. L'assistant de maintien sur la voie m'a quant à lui corrigé plusieurs fois et peut sans doute se montrer d'une réelle utilité lors de grande fatigue et/ou sur les longs trajets. Dommage cependant que l'alerte sonore ne s'amplifie pas à mesure que le volume de l'autoradio est augmenté.

Je sors des grands axes pour me faufiler en ville, censée être le terrain de jeux favori de ce Mokka défini comme SUV urbain. Rien à dire de ce côté avec un comportement souple et assez réactif ainsi qu'une direction asservie à la vitesse

qui se montre très maniable en ville et dans les manœuvres. Seul bémol, la visibilité arrière n'est pas ce qui se fait de mieux avec un hayon un peu étroit, mais permettra tout de même de se garer même sans l'option ParkPilot, de série sur la finition Cosmo.

Je pars ensuite à l'assaut de la campagne avec ses routes sinueuses mais aussi dans le but de tester les prétentions tout-terrain ou plutôt tous chemins de la bête ; autant le dire de suite, le Mokka n'est pas un véhicule de franchissement. Son porte-à-faux avant demeure bien trop important avec en plus ce pare-choc qui descend très bas et dont la lèvre inférieure souple jouera le rôle de fusible. Un fusible qui sautera dès que l'on se rendra sur les chemins accidentés…

L'assistant de démarrage en côte ainsi que l'assistant de descente, proposant de freiner automatiquement l'auto sur la base de la vitesse choisie, seront des aides bienvenues à la montagne. Si la transmission intégrale automatique fait très bien son travail permettant d'attaquer des pentes sévères gravillonnées, la boîte, démunie de transmission démultipliée sera l'élément qui limitera vos ardeurs de baroudeur. Mais rappelons qu'Opel n'a jamais annoncé du Mokka en faire un SUV tout-terrain et revenons donc un peu sur les virolets de la campagne environnante.

Ca ne fait aucun doute, même si il n'est pas destiné à épater la galerie, le Mokka dépasse ce que l'on est en droit d'attendre d'un tel véhicule. Avec une direction communicative – mais un peu légère – et une prise de roulis limitée grâce au châssis ferme et aux jantes 18', le Mokka se plait à être quelque peu malmené sur les enchaînements rapides, sans pour autant que l'ESP se montre présent à la limite. A l'entrée en courbe rapide, l'avant a tendance sous-virer légèrement puis s'inscrit fermement et n'en démord plus. Ceci est également dû à un poids contenu : 1'400 kg tout rond pour notre version 4×4 (contre 1'335 pour la version traction). Le couple moteur/boîte offre un agrément tout-à-fait honnête pour qui désire de temps en temps s'adonner à la conduite active sans pour autant se vanter d'être un Fangio. Le verrouillage de la boîte est très ferme, presque viril. Par contre, la course de l'embrayage est trop longue ce qui aura pour effet de produire un à-coup à chaque pression généreuse sur les gaz suivant immédiatement le passage de rapport.

Equipée de l'éclairage adaptatif AFL+, je dois avouer qu'hormis l'éclairage directionnel dans les virages, facilement identifiable, je n'ai rien remarqué de

particulier. Pourtant, Opel annonce 8 différents types d'éclairage en fonction des vitesses et des circonstances. Ainsi, l'éclairage n'est pas réparti de la même manière suivant s'il l'on roule à 30 km/h dans une zone résidentielle ou sur l'autoroute à 120 km/h. De même, lors de l'activation d'un clignotant signalant qu'on aborde un carrefour, l'éclairage s'étend sur les bords, lorsqu'il pleut, la puissance est diminuée afin d'éviter les reflets, etc. Si tout cela peut apporter un plus non négligeable en matière de sécurité, je pense que pour remarquer réellement la différence il faudrait observer l'auto depuis le dessus.

Globalement, après deux semaines et plus de 1'000 km à son volant, ce Mokka s'est avéré être un plaisir sur tous les types de routes.

Verdict

Malgré mes doutes quant à l'existence de cette catégorie de véhicule, je dois avouer que j'ai été agréablement surpris par le Mokka. En plus d'être agréable à l'œil, il est docile, plutôt spacieux, bien équipé et semble avoir tout pour convaincre dans le domaine des SUV urbains. Dans ce clan, il s'adressera plutôt aux amateurs de conduite active plutôt qu'à ceux qui recherchent en priorité le confort, qui n'est pas de premier ordre ici. Sans exceller dans un domaine particulier, ce Mokka n'a pas non plus de réel défaut et s'affiche à mes yeux comme un très bon véhicule polyvalent.

Notre modèle d'essai, en finition Cosmo 4×4 suréquipée, se négocie à CHF 36'400.-. Ce n'est pas donné mais finalement c'est en phase avec sa motorisation, sa transmission 4×4, son équipement ainsi que sa qualité de fabrication qui n'a pas grand chose à envier aux meilleurs. Son prix de départ alléchant de CHF 24'400.- (hors prime), avec le 1.6 115 CV, bien que plus élevé que le Nissan Juke s'affichant à CHF 19'700.-, ne devrait pas être un gros handicap tant les deux autos diffèrent en terme de style et ne s'adressent donc pas forcément au même public.

Prix et options – Opel Mokka "Cosmo" 1.4 Turbo 4×4

Prix de base : CHF 33’400.-

Swiss Pack Cosmo : CHF 0.-
(siège ergonomique labellisé AGR côté conducteur, pack hiver, système d’éclairage adaptatif AFL+)

Intérieur cuir : CHF 1’300.-

Caméra avant Opel Eye : CHF 800.-

CD 600 Navi : CHF 1’600.-

Peinture à effet perlé : CHF 800.-

Prime Euro Flex : CHF -1’500.-

Prix TOTAL : CHF 36’400.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Opel Suisse / GM Suisse SA pour le prêt de cet Opel Mokka “Cosmo”.

A lire aussi

Essai – Opel Adam : Glamour, un peu, beaucoup, passionnément

Essai – Opel Astra OPC : Opel et les Perfs’ sous Contrôle

Essai – Opel Ampera : L’hybride 2.0 ?

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Nouveauté – Opel Cascada

Nouveauté – Opel Adam

Genève 2012 – Opel Mokka

Genève 2012 – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Mokka

Nouveauté – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Ampera

Opel Astra GTC – Les détails

Nouveauté – Opel Astra GTC

W.A.Y.

ZH 730043
W.A.Y.

MOKKA
W.A.Y.

W.A.Y.

ISOFIX

AC 230 V • Max 150 W

MOKKA

ECOTEC

AUTO
STOP
x100/min
eco
9.7 km
8.1 L/100km
25.6 km/h
006808 km
km/h
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·730043
W.A.Y.

ZH·730043
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 730 043
W.A.Y.

ZH·730 043

TURBO
4X4

W.A.Y.

OPEL
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·730 043
W.A.Y.

ZH·730 043
W.A.Y.

ZH·730 043
W.A.Y.

ZH 730 043
W.A.Y.

W.A.Y.