

Essai - Opel Mokka X : Crossover caféiné, on n'est pas chocolat !

C'est en janvier 2016, soit moins de trois ans après son lancement, que le Mokka crève le plafond du demi-million de ventes. Comme, sur le créneau tout neuf des crossovers urbains, la concurrence devient assidue, le succès du Mokka dénote de qualités résolument modernes associées à un look plaisant à souhait. Qu'en est-il donc de cette nouvelle mouture présentée au Mondial de Paris en septembre 2016 ?



- 4 cylindres turbo, 1'399 cm³
- 152 ch à 5'600 t/min
- 240 Nm de 2'200 à 4'400 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 193 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.7 sec.
- Poids : 1'125 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'275 x 1'781 x 1'658
- Conso. mesurée : 9.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 150 g/km (F)
- dès CHF 31'050.-, mod. essayé: CHF 40'150.-

Sorti en 2013 sur un segment en plein essor, le petit Mokka, chiffres à l'appui, semble avoir trouvé sa place au soleil. En effet, le carnet de commandes ayant vite dépassé les 500'000 unités, le crossover urbain de chez Opel est devenu une valeur sûre de la marque au blitz.

Le voilà donc renouvelé pour une deuxième phase non dépourvue d'intérêt. En voiture pour en savoir un peu plus sur ce Mokka classé "X"...



A l'extérieur

Ce crossover Opel fait partie de ces voitures dont le look attire l'œil, mais également une certaine sympathie. Les dimensions sont contenues, les proportions harmonieuses. A 3 mm près en longueur et 4 mm en largeur, cette nouvelle version conserve les dimensions de son aînée, tout comme sa dégaîne taillée baroudeuse. Un Mokka bien serré en somme.

La face avant a été redessinée, mais la calandre conserve une dimension pondérée et son aspect souriant. De nouveaux phares lui donnent un regard plus reptilien et ajoutent de l'audace au style global sans en dénaturer la bouille avenante. De profil, les flancs se sont creusés et donnent un aspect plus dynamique à la silhouette. L'arrière gagne en finesse grâce à des antibrouillards et un extracteur rajeunis sur un ensemble quasiment repris de la première version.

Quoiqu'asymétriques, les jantes optionnelles bicolores en alliage léger de 18 pouces présentent un aspect plaisant. Malgré la hauteur du véhicule, elles remplissent bien les arches de roues elles-mêmes protégées par des élargisseurs en plastique noir. Les bas de caisse et de pare-chocs sont de la même matière et renforcent l'aspect aventurier de notre Opel.

En allant chercher le véhicule de test, j'espère une couleur en rapport avec le look du modèle et je ne suis pas déçu. En effet, je trouve la teinte "Amber Orange" de notre auto de toute beauté. Au fil des jours, j'en apprécie les nuances. Selon la lumière du moment, cette couleur s'avère à la fois subtile et versatile. Elle sied fort bien à notre Mokka X et à l'originalité de son design. Pas dit qu'en cas d'achat j'aurais choisi ce coloris, mais pour les deux semaines que dure mon essai, cette teinte est parfaite.



A l'intérieur

Notre voiture de test est la version Excellence richement dotée et qui chapeaute la gamme du Mokka X. Sans être pléthorique, le niveau d'équipement est de bon niveau mais, parmi les options manquantes, je relève le détecteur d'angles morts ainsi que l'affichage tête haute. Pour le reste, le standing est correct et renforcé par quelques options bien choisies.

Sobre, l'intérieur de la voiture s'avère sans surprise majeure. Le tableau de bord des plus classiques et la console centrale proposent simplicité et bonne visibilité. C'est sans génie, mais assez bien pensé. Quelques plastiques durs ça et là

rappellent que M. Prix a usé de son influence, mais d'autres éléments comme du cuir de la planche de bord passager, le design futuriste du frein à main et l'agrément du volant rehaussent la qualité perçue.

Le confort de l'assise constitue l'atout de cet habitacle. En effet, notre voiture est dotée de l'option « Intérieur Cuir » comportant notamment les sièges ergonomiques labellisés AGR. Quel que soit le gabarit du conducteur ou du passager, leur agrément et leur maintien s'avèrent satisfaisants. Cela permet d'assumer des trajets de toute nature sans fatigue ni courbatures. L'espace à l'arrière est également à l'avenant, tant au niveau des jambes que de la tête. Dans le Mokka, aucun risque de souffrir de claustrophobie, cela d'autant plus que l'auto est équipée du toit ouvrant.

Le Pack Communication R 4.0 IntelliLink propose un système d'infodivertissement de bonne qualité. Jouer avec les menus, paramétrer le GPS ou régler la qualité sonore de l'écoute s'avère intuitif. Par ailleurs, la formule d'assistance 24h/24 (Opel OnStar) propose un système d'alerte automatique dès qu'un airbag est sollicité, une assistance immédiate avec un contact avec un conseiller, l'envoi de courriers électroniques, le téléchargement direct dans le système de navigation, etc. Big Brother n'est certes pas loin, mais c'est bien intentionné.

Le volume du coffre n'est pas extraordinaire, mais les 356 litres jusqu'au cache-coffre et les 785 litres sièges rabattus s'avèreront suffisants pour la plupart des usages d'une petite famille.



Sous le capot

Nous ne sommes pas chocolat avec cette voiture de test, puisque nous avons droit à la version la plus caféinée du Mokka. En effet, pour animer cette voiture, nous trouvons un 4 cylindres turbo de 1.4 litres qui développe 152 ch à 5'600 t/min et 240 Nm de 2'200 à 4'400 t/min. Il est ici couplé à une boîte automatique à 6 rapports. Sans être dévastatrices, ces caractéristiques permettent d'emmener confortablement notre Mokka par monts et par vaux. A l'aise sur bon nombre de tracés, cette mécanique procure des performances honnêtes.

La boîte propose des montées de rapports d'une douceur et d'une célérité des plus acceptables. En revanche, quelques secousses sont parfois à déplorer lors de vives remises de gaz, mais à l'usage, en dosant l'accélérateur, on a vite fait d'appriivoiser ce fonctionnement. Il faut anticiper le temps de réponse du moteur et le moment du "kick down".

La consommation est un point noir. En effet, sur des parcours urbains typiques genevois (bouchons, ralentissements, feux rouges qui n'en finissent pas), ce sont 14.2 litres aux 100km qui sont consommés. C'est démesuré pour un tel moteur moderne ! Le minimum constaté sur des parcours plus roulants est de 7.4l/100km et la moyenne sur l'ensemble de mon test affiche 9.9l/100km. Mon étonnement demeure, même si je n'hésite pas à jouer de l'accélérateur lors de mes essais.



Au volant

Lorsque je m'installe au volant du Mokka X, et comme évoqué plus haut, je suis séduit par le confort de l'assise qui se confirme tout au long de mon test. Les trajets peuvent s'enchaîner sans lassitude. Les suspensions privilégient le confort à la sportivité, c'est en phase avec les prétentions du véhicule.

La visibilité est bonne et c'est en toute tranquillité que l'on appréhende la route où le Mokka X montre ses bonnes manières. En ville, il se glisse dans la circulation avec agilité. Ses dimensions compactes en font un citadin efficace et facile à parquer. Sur parcours plus roulant, les accélérations sont correctes, les prises d'appuis sereines. La voiture reste bien suspendue mais, compte tenu de la hauteur de caisse, la prise de roulis devint plus perceptible si l'on augmente le rythme.

Vous l'aurez compris, cette auto n'a pas les prétentions d'une sportive. Il n'empêche qu'à défaut d'être athlétique, elle accepte d'être menée avec un certain dynamisme. La motricité est assurée par une transmission de type Haldex qui permet de renvoyer jusqu'à 50% du couple sur les roues arrière. Je n'ai pas l'occasion de tester notre crossover hors bitume, sur terre ou sur neige, mais je peux constater l'efficacité du système sur route grasse.

Les prestations de la boîte sont honorables, et c'est tant mieux car le mode automatique est le seul utilisable. En effet, point de palettes au volant, le passage des vitesses se fait par le biais d'un bouton "plus/moins" situé sur le haut du pommeau et que l'on actionne avec le pouce. Hormis pour utiliser le frein moteur en bloquant un rapport, je ne vois guère d'usage possible du mode manuel. Et je ne vois pas non plus à quel moment quelqu'un a pu se dire que cette disposition était une bonne idée. A noter que la voiture propose une fonction qui limite la vitesse lors des descentes délicates, mais que je n'ai pas l'opportunité de tester.

Le freinage est correct, mais lors de décélérations très appuyées, notamment lors de descentes de cols, l'arrière semble se délester un peu trop et la voiture perd en stabilité. Si l'on enchaîne les virages à un rythme soutenu, il faut en tenir compte.

Pour ce qui est des autres défauts gênants, je relève une direction peu communicative et floue en son centre, un certain essoufflement du moteur ressenti avant les 5'600 t/min du pic théorique de la puissance et un bruit de roulement assez important, probablement dû aux pneus d'hiver de la monte. Pour

le reste, bien calé dans le confort de mon siège, je suis plutôt satisfait de ma monture.



Verdict

Compact et polyvalent, le Mokka X propose l'essentiel de ce que l'on attend d'un petit crossover. En effet, c'est avec la même quiétude qu'il vous emmènera sur tous types de parcours. Il brille également par son look très réussi, à la fois affirmé et convivial. Au sortir de ce test, je saisis totalement les raisons d'un succès qui ne se dément pas au fil des ans. Dans notre pays montagneux, j'augure que ce sont les versions quatre roues motrices qui seront les plus prisées.

Ce Mokka semble suffisamment fort de café pour conserver sa place au soleil des crossovers urbains, malgré la concurrence des Renault Captur et autres Peugeot 2008 notamment pour lesquels les constructeurs respectifs n'ont pas cru bon de proposer de versions 4X4.

Pour ce qui est des tarifs, ils commencent modestement à CHF 22'700.-, mais il faut compter CHF 32'950.- pour un modèle Mokka X Excellence 1.4 litres, 4X4 et boîte automatique. Et, pour l'équivalent de notre voiture de test, la facture se monte à CHF 40'150.- au bas mot. Il y en a donc pour tous les portemonnaies. Le Mokka X demeure une alternative engageante pour les couples ou petites familles à l'esprit aventureux.



Prix et options - Opel Mokka X Excellence 1.4l 4x4 AT

Prix de base : CHF 32'950.-

Intérieur cuir : CHF 1'800.-

Système d'éclairage adaptif AFL avec technologie LED : CHF 1'300.-

Caméra avant Opel Eye : CHF 800.-

Pack Communication et Stationnement IntelliLink 900 Navigation : CHF 1'200.-

Toit ouvrant relevable : CHF 800.-

Peinture à effet perlé : CHF 800.-

Jantes en alliage léger 7 J x 18 : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 40'150.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Opel Suisse pour le prêt de cet Opel Mokka X, ainsi qu'au garage Milliet SA à Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Opel Astra 1.6 Turbo : Le renouveau d'une étoile

Premier contact - Opel Astra Sports Tourer : La voiture de l'année en break !

Essai - Opel Corsa OPC : Bombinette allemande à la chasse des petites françaises

Essai - Opel Corsa 1.0 EcoFLEX : 5eme gène !

Essai - Opel Adam S : Une petite bombe parfaitement maîtrisée...

Essai - Opel Adam Rocks : Citadine en tenue Rock and Roll

Essai - Opel Insignia Country Tourer : La chic aventurière

Essai - Opel Mokka : SUV expresso

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 Grandland X

Nouveauté - Opel Insignia Country Tourer

Economie - Le groupe PSA s'offre Opel/Vauxhall

Nouveauté - Opel Insignia Sports Tourer

Nouveauté - Opel Crossland X

Nouveauté - Opel Insignia Grand Sport

Présentation - Opel Karl Rocks

Nouveauté - Opel Zafira

Présentation - Opel Ampera-e

Nouveauté - Opel Mokka X

Présentation - Opel GT Concept

Nouveauté - Opel Astra Sports Tourer

Nouveauté - Opel Astra

Nouveauté - Opel Adam Rocks S

Nouveauté - Opel Corsa OPC

Evénement - Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté - Opel Karl

Nouveauté - Opel Adam S

Nouveauté - Opel Corsa

Nouveauté - Opel Adam Rocks

Présentation - Opel Astra OPC EXTREME

Nouveauté - Opel Insignia OPC

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

