
Vorstellung Range Rover Evoque: Von wegen Eulen nach Athen tragen

Von Peter Schwerdtmann

Der Einstieg mag ja platt sein, aber nicht jeder wird daran vorbeikommen: Einen Range Rover wegen seiner Fähigkeiten im Gelände zu loben heißt, Eulen nach Athen zu tragen. Aber vielleicht war der naheliegende Spruch tatsächlich ein Grund, nach Athen zur Fahrvorstellung des Range Rover Evoque einzuladen. Denn enge Landstraßen mit aufgerissenen und schlecht reparierten Fahrbahnbelägen, Schotterstraßen und Geländepassagen lassen sich rund um die griechische Hauptstadt und südlich überreichlich finden, nagelneue Autobahnen aber auch.

Doch Range Rover wäre nicht eine Land Rover-Marke, wenn sie nicht die große Erfahrung der Land Rover Experience-Mannschaft nutzten. Die Damen und Herren winken einen schon einmal von der Straße und lassen einen kleinen Flusslauf zur nächsten Etappe werden. So wunderten wir uns auch nicht, als sie uns wieder von der Straße winkten – auf eine Eisenbahnstrecke. Aha – jetzt sollten auch die Schwellen dazu herhalten, die Qualität des Range Rover Evoque zu beweisen. Das Fahrwerk steckte das alles ganz kommod weg. Na und?

Gegenverkehr war offensichtlich nicht zu befürchten. Die Schienen der Schmalspurbahn waren verrostet. Doch das ließ für die vor uns liegende Brücke nichts Gutes vermuten, zumal bereits ein Evoque mitten auf der Brücke stand, Panne? Brücke defekt? Wir rückten vorsichtig nach und standen mitten über dem Kanal von Korinth, jenem Durchstich durch die schmale Landbrücke zwischen dem Peloponnes und der griechischen Hauptlandmasse. Auch wir blieben stehen, wegen des Ausblicks und der Fotos.

So ein Erlebnis bringt uns mehr Spaß bei der Arbeit, macht aber ein Auto nicht besser. Der neue Range Rover Evoque hätte diese Art von Rückenwind auch gar nicht nötig. Der kleine Range hat uns schon vor sieben Jahren überzeugt – zunächst mit seinem Aussehen. Als wir den ersten Evoque zu sehen bekamen, waren die Gesichter der Kollegen fast noch beeindruckender als das Auto. Solch ein Design hatte den Konservativen von Land Rover niemand zugetraut. Noch heute hat der Evoque nichts von seiner Aktualität verloren. Es ist auch nicht übertrieben zu sagen, dass es bisher keinem anderen Designteam gelungen ist, einem SUV ein derart eigenständiges, überzeugendes, prägendes und immer noch zeitlos wirkendes Design mitzugeben.

Auch nach sieben Jahren muss ein neuer Evoque deswegen wie der alte aussehen. Genau das schaffen die Designer der Briten, obwohl sie für ihr Blechkleid einen neuen Unterbau bekommen haben, eine neue Plattform mit um 20 Millimeter verlängertem Radstand. Extrem schlanke LED-Scheinwerfer ziehen das Gesicht in die Breite und stellen zusammen mit dem ebenfalls schmalen LED-Lichtband hinten den Tribut an die technische Moderne dar. Insgesamt aber ist für den Betrachter scheinbar alles beim Alten geblieben. Dabei haben sich die Designer darum bemüht, das Äußere glatter und klarer zu zeichnen. Erst im Vergleich wird die neue Qualität so richtig nachvollziehbar. So muss eine Stilikone wie der Range Rover Evoque gepflegt werden.

Auch im Innenraum bleibt scheinbar alles so wie es war: saubere, glatte Flächen über die ganze Breite. Die Gerade beherrscht das Geschehen, abgerundete Kanten verfeinern den Anblick ebenso wie die sichtbar angenehmen und hochwertigen Materialien von Armaturentafel und Verkleidungen. Die Instrumente im Blickfeld des Fahrers zeigen

klassische Rundinstrument-Optik. Die Moderne kommt durch die beiden Bildschirme über der Klavierlack-Mittelkonsole ins Bild.

Leder war bisher beim Range Rover Pflicht auch in der Einsteiger-Ausstattung. Mit der neuen Generation hat der Käufer aber die Wahl zwischen den Kuhhäuten und Bezügen aus neuen Materialien, dem Kvadrat-Wollmischgewebe oder Eukalyptus-Textil-Gewebe, übrigens kostenneutral. Wir fuhren den Evoque in der S-Ausstattung – der ersten Stufe der „Aufrüstung“ – und vermissten dabei nicht viel. Das Infotainment-System „Connect Pro“ ist ebenso an Bord wie das hochwertigere Navi und eine Auswahl an Fahrer-Assistenzsystemen. Neu in einem Range Rover sind die „Smart Settings“. Die lernen die Vorlieben des Fahrers und der Fahrerin und stellen Sitz- und Lenkradposition, Audio- und Klimaeinstellungen entsprechend ein. Das Zentrum des digitalen Evoque bildet Touch Pro Duo, das von Jaguar Land Rover entwickelte und mit schnellerer Software bestückte Infotainment-System mit zwei hochauflösenden Glas-Touchscreens. Zusätzlich informiert ein 12,3-Zoll-Display für die Instrumentenanzeige.

Natürlich geht noch mehr, zum Beispiel mit einem Head-up-Display oder den beiden Weltneuheiten: „Clear Sight Ground View“ blickt mit gerechneter Realität aus Kamerabildern durch die Motorhaube und unter das Auto. „Clear-Sight Smart View“ schaut ebenfalls per Kamera nach hinten und nutzt den Innenspiegel als Bildschirm. Das schafft einen breiten Überblick über das Geschehen hinter dem Auto.

Die neue Premium-Transversale-Architektur (PTA) schafft nicht nur mehr Platz für die Hinterbänker und Gepäck, sondern auch Raum für elektrifizierte Antriebe. So kann der Evoque für alle Motorversionen mit Ausnahme des Einstiegsdiesel mit einem 48-Volt-Mild-Hybridantrieb bestellt werden. Dabei handelt es sich um einen riemengetriebenen Startergenerator, der bei Verzögerungen Energie einsammelt und beim Beschleunigen hilft. Das System soll bis zu sechs Prozent Kraftstoff einsparen können.

Von den neuen Systemen war bei unserer Tour durch die Berge keines an Bord. Wir fuhren den 250 PS-Vierzylinder-Benziner P 250 und den Vierzylinder-Diesel D 250 mit 240 PS. Leistung und Drehmoment werden mit dem fast zwei Tonnen schweren Evoque gut fertig, auch im Gelände. Für diesen Einsatz hat der Evoque auch das volle Programm der Geländehilfen an Bord. Dazu gehören die zweite Entwicklungsstufe des „Active Driveline“-Antriebssystems, das Allradantrieb „auf Abruf“ bereitstellt. Das Steuerungssystem Terrain Response 2 erkennt, auf welchem Untergrund sich der Evoque befindet und justiert alle wichtigen Fahrzeugsysteme entsprechend. Damit klettert er wie die sprichwörtliche Ziege, von denen wir in den Bergen viele trafen.

Aber wenn auch die Land Rover Experience-Truppe sich noch so viel Mühe gibt, zu zeigen, dass auch der tiefste Schlamm nach dem Schneefall des Vortags den Evoque nicht zu bremsen vermag, ändert das wenig an der Tatsache, dass kaum ein Evoque jemals in schweres Gelände gesteuert werden wird. Sein eigentlicher Lebensraum ist die Straße, auf der er sich als SUV von seiner besten Seite zeigen kann. Und das gefällt nicht nur denen, die damit rechnen müssen, schwere Anhänger von nassen Wiesen ziehen zu müssen.

48 000 Range Rover Evoque wurden bisher in Deutschland verkauft. Für die gaben ihre Besitzer im Schnitt 55 000 Euro aus. Ab 6. April stehen die Evoques in Deutschland beim Händler. Die Preise starten bei 37 350 Euro für den D150 mit Frontantrieb. Dazu hat das deutsche Management ein günstiges Leasingangebot entwickelt: Der D150 ist mit einer zehnpromzentigen Anzahlung bei 36 Monaten Laufzeit und 30 000 Kilometern Laufleistung für 299 Euro im Monat zu haben. „Die Händler freuen sich auf den Neuen wie blöd“, weiß Jaguar-Deutschland-Chef Johannes Kasper van der Stelt. (ampnet/Sm)

Daten Range Rover Evoque AWD P250 S

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,97 (mit Spiegeln 2,10) x 1,65
Radstand (m): 2,68
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 184 kW / 250 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 365 Nm bei 1300 - 4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,0 – 7,9 Liter
CO₂-Emissionen: 182 – 180 g/km (Euro 6d-TEMP)
Leergewicht / Zuladung: min. 1893 kg / max. 537 kg
Kofferraumvolumen: 591 - 1383 Liter
Max. Anhängelast: 1800 kg
Wendekreis: 11,6 m
Bodenfreiheit: 212 mm
Böschungswinkel: 25 Grad (v.) / 30,6 Grad (h.)
Rampenwinkel: 20,7 Grad
Wattiefe: 600 mm
Bereifung: 235/60 R 18
Basispreis: 52 200 Euro

Bilder zum Artikel



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque an der Brücke über den Kanal von Korinth.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Range Rover



Range Rover Evoque an der Brücke über den Kanal von Korinth.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Range Rover



Range Rover Evoque an der Brücke über den Kanal von Korinth.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Range Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover
