

Pressepräsentation Range Rover Evoque: Über Sturm und Drang zum Aufwind

Von Peter Schwerdtmann

Ob die Menschen von Land Rover wohl die Scorpions und deren Hit „Wind of Change“ kennen? Auf jeden Fall erleben sie gerade eine entsprechende Sturm-und Drang-Phase. Dr. Ralph Speth, der Chef von Jaguar und Land Rover hält es für unmöglich, dass schon jemals in der Geschichte des Unternehmens ein Auto so früh mit 18 000 Vorbestellungen aufwarten konnte, lange bevor das Unternehmen liefern kann. In Deutschland wird der Range Rover Evoque zum Beispiel erst am 18. September, im Anschluss an die IAA, im Handel sein.

Speth ist sich sicher, dass der kleinste Range Rover für so manches Kompakt-SUV Gegenwind bringen wird. Land Rover jedenfalls sieht sich mit dem Neuen in einem starken Aufwind. Die Reaktionen auf den Evoque schon im Vorfeld des ersten Auftritts vor der Presse in seinem Heimatland rund um Liverpool fielen jedenfalls extrem positiv aus, so positiv, dass sich bei den eigenen Mitarbeitern bereits Begeisterung Bahn bricht. Der Evoque soll für Land Rover nicht nur den geschäftlichen Erfolg bringen und neue Käufer an das Kompakt-SUV-Segment und an die Marke heranzuführen. Er soll auch gleich die ganze Marke umkrempeln – von traditionell auf richtungweisend. So viel ist klar, seit ich heute noch einmal in einem klassischen Range Rover saß: Dessen Nachfolger kann nicht mehr so aussehen, wie wir ihn seit vielen Jahren gewohnt sind. Die Zeit der kleinen Schritte mit kaum sichtbaren Facelifts ist vorbei.

Dabei zeigt sich auch der Evoque als Range Rover mit dem typischen bulligen Gesicht mit breitem Grill und den schwarzen A-, B- und C-Säulen. Mit seinem spektakulären Unterfahrschutz vorn und hinten, den kurzen Überhängen und den großen Rädern verleugnet er trotz ungewöhnlich breiter Schultern seine Verwandtschaft nicht und auch nicht seine Herkunft aus der Gattung der komfortablen und luxuriösen Geländefahrzeuge. Doch niemand assoziiert mit diesem Auto noch Glencheck, Clubkrawatte oder Knickerbocker. Jeans, Cargohosen oder Business Casual passen besser in diese unkonventionelle Karosserie. Papas Auto ist out für die Käufer des Evoque.

Der Evoque bricht mit der Range Rover Vergangenheit, wie der junge Erwachsene mit der Welt

seiner Eltern, also eben nicht ganz. Der neue Range Rover gibt sich außen mit seiner fast brutal ansteigenden Keilform und der ebenso so dramatisch abfallenden Dach- und Fensterlinie zwar so ganz anders. Aber im Inneren bekennt er sich zur Tradition, zu den überkommenen Werten der Marke als luxuriöse Geländelimousine mit edlen Materialien und einem zwar modernen, aber immer noch wiedererkennbaren Stil. Der wird nicht nur den Töchtern und Söhnen von Range Rover-Besitzern gefallen, weil sie ihn gewohnt sind. Der Stil ist auch geeignet, neue Kunden zu beeindrucken, die noch nie über einen Range Rover nachgedacht haben.

Genau das ist das Ziel des Managements. Es will neue Kundengruppen und sicherlich auch ein paar alte Range-Besitzer zum Herabsteigen in den kleineren ermutigen. Dabei haben sich die Vorstellungen und dessen Chancen am Markt geändert. Zunächst waren die Briten überzeugt, vier von fünf Evoque würden als Dreiviertel vom Band laufen, also als der Typ, den Range Rover mutig als Coupé bezeichnet. Jetzt rechnen sie mit einer Verteilung von 60:40 zugunsten des Vierteltäfers. Design siegt eben vielleicht doch nicht immer über die Vernunft; denn der Vierteltäfer ist ein echter Täfersitzer mit großer Alltagstauglichkeit. Das Coupé kann man statt der Ausstattung hinten mit zwei Einzelsitzen zwar auch mit einer dreisitzigen Rückbank erwerben. Aber dahin muss man erst einmal kommen. Der Einstieg nach hinten mindert den Spaßfaktor am Coupé merklich. Auch die Sicht nach hinten muss wegen der schmalen Heckscheibe als eingeschränkt beschrieben werden. An dieser Stelle aber wird das Design über die Vernunft des Betrachters siegen. Die Linie gefällt, und man sieht genug, und im Übrigen bringt die Rückfahrkamera ein gutes Bild auf den Acht-Zoll-Monitor unter der Armaturentafel.

Von dort lässt sich sofern bestellt nicht nur die Navigation steuern. Das Auto hat alles an Bord, um alles anzuschließen, was man heutzutage so an Datenträgern unterwegs braucht. TV ist ebenfalls an Bord und zwar mit einem Bildschirm, der dem Fahrer seine Navi-Daten zeigt und dem Beifahrer einen Spielfilm. In welchem Ambiente die Insassen die Technik erleben, hat der Käufer in einem Maß in der Hand, das in dieser Klasse nicht selbstverständlich ist. Oberhalb der drei Ausstattungsvarianten „Pure“, „Dynamic“ und „Prestige“ deren Namen für sich sprechen gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, seinen Evoque so zu gestalten, wie man es sich wünscht – von sportlich bis sachlich, von schwarz bis sehr hell oder kräftig farbig.

Zur Wahl stehen zunächst drei Motoren: Ein Zwei-Liter-Turbo-Benziner mit 177 kW / 240 PS und 370 Newtonmeter (Nm) bei 1750 Umdrehungen pro Minute (U/min) und ein ebenfalls aufgeladener 2,2-Liter-Diesel in zwei Leistungsstufen (110 kW / 150 PS, 400 Nm und 140 kW / 190 PS, 420 Nm). Wir erlebten jetzt beide Karosserievarianten und beide Motoren, gekoppelt mit einer Sechsgangautomatik. Land Rover wäre nicht Land Rover, wenn man das Kennenlernen des Range auf die Straße beschränkt hätte. So hatten wir auch Gelegenheit, die verschiedenen Einstellungen des bekannten Terrain response-Systems, die Kletterfähigkeit, das Downhill-System und die Wadfähigkeit kennenzulernen. In einem alten Eisenbahntunnel gerieten wir sogar mit den

Scheinwerfern unter Wasser. So kennen wir unsere Land Rover und Range Rover, und der Evoque gehört eben zu Ihnen.

Auf der Straße hinterlässt der Neue aber ebenfalls einen guten Eindruck. Sein insgesamt guter Federungs- und Fahrkomfort lässt sich von kurzen Stößen hören, die allerdings nur akustisch zu den Insassen durchdringen. Die normale Lederbestuhlung fanden wir langstreckentauglich, hätten uns aber für mehr Seitenführung die als Option erhältlichen Sportsitze gewünscht. Wenn man so viel Dynamik einbaut wie in den Evoque, muss man sich eben nicht wundern, wenn der Ruf nach mehr Seitenführung ertönt.

Der Evoque liegt gut in der Hand. Die elektrische Lenkung arbeitet geschwindigkeitsabhängig und in allen Bereichen präzise. Die Übersicht vom hohen Fahrersitz aus nach vorn und zu den Seiten ist gut, nach hinten gerade noch ausreichend. Mit seinem Wendekreis von 11,3 Metern und seiner Länge von 4,36 Metern (Coupe) und 4,37 Meter (Fuller) darf er sich zu den citytauglichen Kompakt-SUV rechnen. Aber es fällt nicht schwer, ihm nicht nur eine Karriere als Asphaltcowboy vorherzusagen. Das Fahrgeräusch bleibt auch beim etwas knurrigen Diesel niedrig, es sei denn, man will beim Benziner dem Sound-Generator lauschen, der beim Beschleunigen mehr hören lässt als die immerhin 240 PS.

Der Benziner bringt es auch auf ansehnliche Fahrleistungen: Den Standardsprint erledigt er nach 7,5 Sekunden; die Höchstgeschwindigkeit liegt 217 km/h. Der stärkere der beiden Diesel schafft den Sprint (mit Automatik) in 8,5 Sekunden und fährt maximal 195 km/h. Der Benziner verbraucht im Schnitt (nach EU-Norm) 8,7 Liter auf 100 km, der Diesel 6,5 Liter.

Eine Marke wie Range Rover zeigt ihre Wandlungsfähigkeit nicht nur beim Design. Der Markt will auch berücksichtigt werden. So ist der Evoque der erste Range Rover, den es auch mit Frontantrieb gibt. Fachlandbewohner mögen das begrüßen, zumal sich das auch beim Preis auswirkt. Der Evoque Fuller mit Frontantrieb und dem Einstiegsdiesel (2.2 eD4 Pure) kostet ab 33 100 Euro, als Coupe – wie bei allen anderen Varianten – 1000 Euro mehr. Die Preise für den teuersten Evoque Fuller (2.0 Si4 Prestige mit Automatik) beginnen bei 48 900 Euro. Dazwischen und auch darüber gibt es viel Spielraum, wenn man sich nicht von anderen SUV den Wind aus den Segeln nehmen lassen will. (ampnet/Sm)

Daten Range Rover Evoque 2.2 eD4 Fuller

Länge x Breite x Höhe (in Metern): 4,37 x 1,90 x 1,64

Motor; Vierzylinder Diesel, 2179 ccm, Turbolader

Maximale Leistung: 110 kW / 150 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 380 Nm

Fahrleistungen: 0 bis 100 km/h: 11,2 Sekunden / 180 km/h

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5 Liter

Kohlendioxidemission: 133 g/km / Euro5

Wendekreis: 11,3 m

Räder / Reifen: 7.0 J x 17 / 225/65 R 17

Leergewicht / Zuladung: 1625 kg / 725 kg

Maximale Anhängelast, gebremst: 1800 kg

Kofferraum: 420 - 1445 Liter

Bilder zum Artikel



Range Rover Evoque als F¼nft¼rer.



Range Rover Evoque als Fünftürer.



Range Rover Evoque als F¼nft¼rer.



Range Rover Evoque als F¼nft¼rer.



Range Rover Evoque als $\frac{1}{4}$ nft $\frac{1}{4}$ rer.



Range Rover Evoque als F¼nft¼rer.



Range Rover Evoque als Fahrer.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque als F¼nft¼rer.



Range Rover Evoque als F¼nft¼rer.



Range Rover Evoque als "Land Rover" - Ein Tip für Landwirte kurz vor der Erntezeit: "Die abtreten", wenn man vom Feld kommt.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©: starke Keilform.



Range Rover Evoque Coupé©.



Range Rover Evoque Coupé©.
