

---

## Fahrbericht Range Rover Evoque Cabrio: McGovern und sein Hang zu Spektakulärem

Von Peter Schwerdtmann, cen

Trotz seines schottischen Namens passt Gerry McGovern sehr gut zu den Land-Rover- und Range-Rover-Modellen, für deren Gestaltung er verantwortlich zeichnet. Mehr Britishness geht kaum. Seine Autos stehen für solide Handwerkskunst und gediegenen Luxus ebenso wie seine Anzüge. Doch seit dem Range Rover Evoque wissen wir, dass sein klassisch-vornehmes Understatement den Hang McGovernns zu Spektakulärem nur unzureichend verbergen konnte. Noch deutlicher wird das mit dem Cabriolet des Evoque.

So erlebten wir es oft in den Jahren, seit Jaguar und Land Rover unter Ägide des indischen Tata-Konzerns alte Werte scheinbar hemmungslos über den Haufen warfen. Erst fragten die Auguren laut, ob das wohl gutgehen könnte? Später bewunderten sie den Erfolg. Das Design eines kleinen Range Rover so „gegen den Strich“ des eigenen Hauses und der gesamten SUV-Szene zu gestalten, war schon mutig. Dem schicken Geländeracker nun auch noch das Dach abzuschneiden, ist zumindest einzigartig.

Andere Geländewagen ohne Dach sind meist militärisch matt lackiert und bieten nur eine dünne Plane gegen die Witterung. Das Cabrio zum Evoque wird von einem vollwertigen, mehrlagigen Dach behütet, das sich elektrisch öffnen und schließen lässt. Außerdem sorgen bei einem Überschlag automatisch hochspringende Bügel für Überlebensraum.

Aber wer mag schon übers Überleben nachdenken, wenn das Leben so schön sein kann? Wir erlebten das jetzt zum zweiten Mal, im Winter im vergangenen Jahr mit viel Schnee und Sonne und in diesem norddeutschen Schmuddelsommer. In der Alpensonne konnte das Dach – trotz Frost – gar nicht schnell genug geöffnet werden, jetzt kam keiner der Kollegen auf die Idee, offen fahren zu wollen. Dabei sieht das Cabriolet offen viel besser aus als geschlossen. Die flache Windschutzscheibe, die umlaufende Bordkante über dem bulligen Bug und rund um die hohe Schulter erzeugen schon beim Anblick Hochgefühle.

Die Schultern, der markante Bug, die große Breite von fast zwei Metern, die Höhe von mehr als 1,61 Metern schaffen eine sympathische Illusion. Das Cabrio wirkt kleiner als seine Außenmaße. Steht eine normale Limousine daneben, kann auch das geschickte Spiel mit den Proportionen die zwei Tonnen Leergewicht nicht mehr verbergen. Wer auf dem edlen Gestühl mit wertiger Ledermöblierung Platz genommen hat, verliert den Eindruck von Größe allerdings rasch wieder, zumal dann, wenn er einen Passagier für die Rücksitze unterbringen will. Das Einsteigen bei geschlossenem Dach wird trotz Easy-Entry-Technik zu einem Gewürge, das dieses Cabrio – wie so viele andere angeblich viersitzigen Cabrios – zu einem Zweisitzer mit Notsitzen für Kinder oder Kurzstrecken werden lässt.

Dazu passt der Kofferraum mit 251 Litern Inhalt, der so flach ist, dass Wasserkisten gerade so hineinpassen. Aber ob offen oder geschlossen – an den 251 Litern ändert sich nichts, wenn das Dach aufgefaltet wird. Es liegt auf dem Kofferraum und nicht in ihm.

Wir fahren den Range Rover Evoque jetzt in der HSE-Version mit dem Zwei-Liter-Diesel von 180 PS und dem anständig hohen Drehmoment von 450 Newtonmetern. Ein HSE-Cabrio mit diesem Motor, Allradantrieb und sehr hochwertiger Ausstattung kosten schon in der Basis wenigstens 60 700 Euro. Der Preisliste beginnt beim Evoque Cabrio in der SE-Ausstattung mit einem 150-PS-Diesel bei 51 400 Euro. Das sind keine Schnäppchen-Preise. Und dennoch muss ein Käufer zur Zeit rund ein halbes Jahr auf seinen offenen kleinen Range warten.

Das Cabrio ist heißbegehrt, selbst in diesen Zeiten, in denen Cabrios allgemein eher schwächeln. Das liegt sicher an der Einzigartigkeit des Konzepts und noch mehr an McGoverns Gestaltung. Ein knallroter, röhrender Ferrari könnte die Blicke nicht mehr auf sich ziehen als dieses Evoque Cabrio. Dabei fällt auf, dass so manche junge Frau, die den Ferrari schon aus Prinzip keines Blickes würdigt, den Evoque nicht aus den Augen lässt.

Zur Ehrenrettung eines Range Rovers sei gesagt: Dieser Evoque ist kein Blender. Er kann im Gelände das, was ein Fahrzeug aus dem Hause Land Rover traditionell können muss. Auch ohne Leiterraum ist das Chassis so steif, dass wir – nur auf drei Rädern stehend – das Dach klaglos öffnen und schließen konnten. An dieser Aufgabe würden die meisten klassischen Cabrio scheitern. Auch das unterscheidet den Evoque von allen SUV, deren Lebensraum eher die Straße ist.

Nicht, dass dieses Cabrio nicht auch auf der Straße eine gute Figur machte. Geradeauslauf und Kurvenwilligkeit überzeugen, nur die Federung arbeitet ein wenig rustikaler als bei vielen SUV, bei denen man nicht nur den Allradantrieb ans Gelände anpassen, sondern auch zwischen Komfort und Dynamik wählen kann. Bei den Fahrerassistenzsystemen hält der Evoque ebenso mit wie beim Infotainment und der Internetanbindung.

Doch das alles wird von der Freude überlagert, dieses Cabrio offen zu fahren, selbst wenn Schmuddelwetter einen eigentlich davon abhalten sollte. Die Sitzposition, der gute Überblick selbst bei geschlossenem Dach, das Ambiente im Innenraum und das Wissen um das attraktive Aussehen überspielen die kleinen Schwächen. Auch im gemeinsamen Haus von Jaguar und Land Rover gibt es Modelle, bei denen der Zwei-Liter-Diesel spontaner hochdreht und die Neun-Gang-Automatik von ZF schneller schaltet. Dass dies niemandem stört, haben McGovern und sein Team erreicht. Nun warten alle gespannt darauf, was ihnen zum Thema Defender-Nachfolger einfällt.

#### Range Rover Evoque TD4 HSE

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,37 x 1,98 (mit Außenspiegel 2,09) x 1,61

Radstand (m): 2,66

Motor: D4-Benziner, 1998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 132 kW / 180 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 430 Nm bei 1750 U/min

Böschungswinkel: vorn 19 Grad, hinten 31 Grad

Rampenwinkel: 18,9 Grad

Bodenfreiheit: vorn 215 mm, hinten 240 mm

Max. Wattiefe: 500 mm

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,7 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 149 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: B

Leergewicht / Zuladung: min. 1967 kg / max. 725 kg

Kofferraumvolumen: 251 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 11,3 m

Reifen: 235/55 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,39

Preis: 60 700 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Range Rover Evoque Cabriolet

Foto: Auto-Medienportal.Net/Gerry McGovern



Gerry McGovern.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Gerry McGovern.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Foto: Jaguar Land Rover/Auto-Medienportal



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Foto: Jaguar Land Rover/Auto-Medienportal



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Foto: Jaguar Land Rover/Auto-Medienportal



Range Rover Evoque Cabriolet.

Foto: Hersteller



Range Rover Evoque Cabriolet.

Foto: Hersteller



Range Rover Evoque Cabriolet.

Foto: Hersteller



Range Rover Evoque Cabriolet.

Foto: Hersteller



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Foto: Jaguar Land Rover/Auto-Medienportal



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Foto: Jaguar Land Rover/Auto-Medienportal



Range Rover Evoque Cabrio.

Foto: Foto: Jaguar Land Rover/Auto-Medienportal

---