
Fahrbericht Range Rover Evoque D 180 AWD: Automatisch den Berg hinauf

Von Axel F. Busse, cen

Nicht immer ist Erneuerung mit Freude verbunden, im konkreten Fall für die Fans des Range Rover Evoque Cabriolets sogar mit Enttäuschung. Da der Evoque jetzt auf einer veränderten Plattform steht und es keinen Dreitürer mehr gibt, blieb auch der offene Kompakt-Allradler auf der Strecke. Doch das Einsteigermodell der edlen Geländewagenmarke erfreut sich hierzulande stabiler Beliebtheit.

Der Range Rover Evoque gehört zu den markantesten Beispielen dafür, wie mutiges und gelungenes Design die Nachfrage befördern kann. Seinen Erfolg hatten selbst die Optimisten im Hause Land Rover nicht vorausgesehen und er verschaffte der traditionsreichen Geländewagenmarke weltweit neue Kunden. In Deutschland hat das aktuelle Modell die Neuzulassungen des vorher gehenden Jahres deutlich überflügelt, allerdings auch mit einem interessanten Nebeneffekt: Waren es 2018 noch mehr als 80 Prozent Dieselmotoren, die den Absatz des Evoque ausmachten, wandten sich die Kunden im darauffolgenden Jahr in Scharen vom Selbstzünder ab. Aktuell beträgt der Anteil nicht einmal mehr ein Drittel.

Und noch auf einem anderen Gebiet sorgt die lifestyle-orientierte Kundschaft für einen Sonderstatus: Bei ihnen sitzt das Geld locker, großzügig werden höherpreisige Ausstattungslinien geordert und kostenpflichtige Extras bestellt. Zwar ist der günstigste Evoque derzeit für 38.100 Euro zu haben, doch schon beim Vorgängermodell lag der Durchschnittspreis der in Deutschland verkauften Fahrzeuge deutlich über 50.000 Euro. So gesehen kann unser Testwagen D 180 R-Dynamic SE durchaus als Durchschnitts-Evoque gelten.

Der zwei Liter große Turbodiesel entlässt schon bei 2400 Umdrehungen seine Maximalleistung von 180 PS (132 kW) und stemmt bei 1750 Touren 430 Newtonmeter Drehmoment an die Kurbelwelle. Damit übertrifft er sogar das 300 PS starke Benziner-Topmodell und ist damit fast der durchzugsstärkste Motor im Angebot. Das ist auch gut so, denn ein Leichtgewicht war der Evoque noch nie: Während der Hersteller das Gewicht des fahrerlosen D-180-Modells mit 1816 Kilogramm angibt, brachte der Testwagen glatte zwei Tonnen auf die Waage.

Testverbrauch 7,3 Liter

Dass sich ein bis unters Dach mit Extras vollgepacktes Allrad-SUV dann schwertut, den Verbrauchswert vom Rollenprüfstand in der Praxis zu erreichen, kann sich jeder leicht ausrechnen. Statt 5,7 Liter laut Prospekt waren es nach Ablauf der Testphase 7,3 Liter, die der Bordcomputer als Durchschnitt kundtat. Und jeder Wanderer weiß, dass er mit einem wohlgefüllten Rucksack nicht so zügig unterwegs ist, wie ohne: Mit GPS-gemessenen 193 km/h Höchstgeschwindigkeit verfehlte der Test-Evoque die versprochenen 205 km/h knapp.

Das ist leicht zu verschmerzen, wenn man einmal erlebt hat, wie gelassen und komfortabel man in dem Fünftürer unterwegs sein kann. So dezent die äußerlichen Veränderungen – mal abgesehen von den versenkbaren Türgriffen – auch sein mögen, so auffällig sind sie bei Cockpitgestaltung und Materialauswahl. Wie bei den Griffen ist auch hier der Velar Vorbild gewesen: Erst der Startknopf erweckt den schräg in die Mittelkonsole eingelassenen Touch-Monitor zum Leben, wo nur noch zwei Klima- und ein

Lautstärkereger an die gute alte Zeit der Drehknopfbedienung erinnern. Letzterer könnte gut eine eigene Beleuchtung vertragen, denn bei Nachtfahrt muss man ihn ertasten oder die Volume-Steuerung am Lenkrad benutzen.

Der gewachsene Radstand hat zu etwas mehr Beinfreiheit für die Fond-Passagiere geführt, insgesamt sind die Platzverhältnisse für ein nur 4,37 Meter langes Fahrzeug auskömmlich. Die Breite zwischen den Türverkleidungen beträgt vorn 1,44 Meter und hinten 1,42 Meter. Das Laderaumvolumen variiert je nach Sitzkonfiguration zwischen 472 und 1152 Litern. Die Ladekante ist 70 Zentimeter hoch und die Breite zwischen den Radkästen im Kofferraum beträgt laut Hersteller 1,30 Meter. Das mag für viele Besitzer von nachrangiger Bedeutung sein, doch ein anderes Maß sollten sie im Auge behalten: Die Außenspiegel treiben die Fahrzeugbreite auf 2,10 Meter, da ist die linke Spur in Autobahnbaustellen tabu.

Über den unteren Monitor werden die verschiedenen Allrad-Programme aufgerufen sowie Fahrmodi und verschiedene Komfortfunktionen abgerufen. Ab Werk ist der R-Dynamics SE mit Bergan- und -abfahrhilfe, Anhängerstabilitätshilfe, Dynamischer Stabilitäts- und Traktionskontrolle, Stopp/Start-System, Kurvenbrems- und Wankneigungskontrolle sowie Torque Vectoring ausgestattet. Außerdem sind automatische Leuchtweitenregulierung, Fernlicht mit Ablendautomatik, Scheinwerfer mit LED-Signatur und Tagfahrlicht, Nebelschlussleuchten, Licht- und Regensensor, elektrisch einklapp- und beheizbare Außenspiegel sowie Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit an Bord.

Das Wasser darf 60 Zentimeter tief sein

Der besonders bei belegter Rückbank oder dachhoher Beladung im Gepäckraum hilfreiche „Clear Sight“-Innenspiegel, der wahlweise ein herkömmliches Spiegel- oder ein Weitwinkel-Kamerabild zeigt, kostet 642 Euro Aufpreis. Ein so genanntes G-Force-Meter, an dem man die akute Querbeschleunigung ablesen kann, mag vielleicht in einem Sportcoupé mit Rundstreckenambitionen ein willkommenes Accessoire sein, in einem geländetauglichen SUV erzeugt es jedoch eher Schmunzeln.

Auch wenn ein höhenregulierbares Fahrwerk im Evoque fehlt, so sind doch ernst zu nehmende Offroad-Fähigkeiten vorhanden, die im System Terrain-Response zusammengefasst sind. Sie ermöglichen es, dass man nur noch das Lenkrad festhalten muss, ansonsten tastet sich das Fahrzeug mit der zuvor gewählten Geschwindigkeit selbstständig über grobes Geläuf, durch Matsch und Morast, erklimmt schroffe Hänge und rollt sie vorsichtig wieder herunter. Der Wagen wadet durch bis zu 60 Zentimeter tiefe Bachläufe und obendrein kann der Fahrer sehen, was ihm als nächstes unter die Vorderräder kommt. Hinter der Bugschürze ist eine nach unten gerichtete Kamera angebracht. Wird's einmal besonders steil, kann man die Auffahrt rückwärts nehmen – Rückfahrkamera und Böschungswinkel von mehr als 30 Grad sei Dank.

Fazit: Druckvolles Beschleunigen, souveränes Fahrgefühl, wohnlicher Komfort und ein immer noch herausgehobenes Design sind die Merkmale des 180 PS starken Diesel-Evoques. Dass er zwar der günstigste Range Rover, trotzdem aber ein recht kostspieliges Fahrzeug ist, scheint nur wenig zu stören, denn die sich aus der Preisliste ergebende Anschaffungssumme interessiert immer weniger Kunden. Im vergangenen Jahr stieg der Anteil der gewerblichen Zulassungen in Deutschland auf über 70 Prozent. Da zählt die Leasingrate. (ampnet/afb)

Daten Range Rover Evoque D 180 AWD R-Dynamics

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,97 (mit Sp. 2,10) x 1,65

Radstand (m): 2,68

Motor: R4-Turbodiesel 1999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 132 kW / 180 PS bei 2400 U/min
Max. Drehmoment: 430 Nm bei 1750 –2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,3 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,5–5,7 Liter
CO₂-Emissionen: 165–163 g/km (Euro 6d-Temp)
Testverbrauch: 7,3 Liter
Leergewicht/ Zuladung: min. 1891 kg / max. 599 kg
Kofferraumvolumen: 472–1152 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Bodenfreiheit: 212 mm
Wattiefe: 600 mm
Böschungswinkel: 19,5–22,2 Grad (v.) / 30,6 Grad (h.)
Rampenwinkel: 20,7 Grad
Basispreis: 57.450 Euro
Testwagenpreis: 68.040 Euro

Bilder zum Artikel



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque D 180.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover
