



**SPAGAT** Der neue Range Rover Evoque will beides sein: Premium-Lifestyle-Fahrzeug und Offroader. Kann das wirklich gut gehen?

## Das Beste aus zwei Welten

### FAHRBERICHT

#### Range Rover Evoque

##### ROGER MARTIN

Richtig mulmig wird es einem im neuen Evoque nie. Selbst die von der Land-Rover-Experience-Truppe ausgesuchten Offroadpisten durch verblocktes Gelände, durch einen 3 km langen, halb verschütteten Tunnel unterhalb von Liverpool und eine Flussdurchfahrt mit 450 mm Wasserhöhe meistert der kleine Range Rover mit Bravour.

Kein Wunder, steht doch der neue Evoque auf einer modifizierten Plattform des Land Rover Freelander. Und der ist schliesslich bekannt für seine ausgeprägten Offroad-Eigenschaften. So lässt der Evoque dank kurzer Überhänge grosszügige Böschung- und Rampenwinkel zu. Die grosse Bodenfreiheit ermöglicht Flussdurchfahrten bis zu einem halben Meter Wassertiefe, die Bergabfahrkontrolle gibt höchstmögliche Sicherheit auch bei steilsten Abhängen. Zusätzlich konnten die Strasseneigen-



Ausfahrbarer Schaltknopf wie bei Jaguar, Verarbeitungsqualität und Materialien vom Feinsten.



Dreitürer: Beim Design noch gelungener, aber die Nachteile gegenüber dem Fünftürer überwiegen.

schaften auf einer langen Fahrt quer durch das schöne Wales getestet werden.

**WOHLFÜHLEN** Dass der Evoque aber wohl kaum je in der freien Wildbahn anzutreffen sein wird, liegt also bestimmt nicht an fehlenden Geländequälitäten. Vielmehr dürfte die Kundschaft mehr an seinem erfrischend anderen Design, dem hervorragenden Komfort und den tollen Strasseneigenschaften interessiert sein, doch dazu später mehr.

Für den ab September erhältlichen Evoque liegen laut Land Rover Schweiz bereits 450 Bestellungen vor. Davon stammen über 40 % von Neukunden, 82 % bevorzugen den Fünftürer und 89 % die 6-Stufen-Automatik. Was wir alles nachvollziehen können. Denn der Dreitürer sieht mit seinem weiter nach unten gezogenen Dach zwar noch knackiger aus als der Fünftürer, doch Platz, Sitzkomfort, nicht-versenkbare Seitenscheiben, mühsamer Zustieg auf die hinteren Plätze und höherer Preis sind beim Dreitürer gravierende Nachteile. Vorne herrscht in beiden Varianten

Gleichstand: Üppige Platzverhältnisse, qualitativ hochwertige Materialien, eine hervorragende Verarbeitung und sehr bequeme, gut stützende Ledersitze (ab Dynamic) verwöhnen Fahrer und Beifahrer. Auch hinten hat man mehr als genügend Platz, und die Füsse können bequem unter die Vordersitze geschoben werden. Kleiner Tipp: Soll es doch der Dreitürer sein, dann unbedingt aufpreisfrei als Fünfsitzer bestellen, der Viertsitzer weist die sonst serienmässige Mittelarmlehne nicht auf.

**SPASSMOBIL** Die Sechsstufenautomatik verwöhnt wie schon beim Jaguar XF durch erstklassigen Schaltkomfort, die Wippen am Lenkrad und ein Sportprogramm lassen den Handschalter schnell vergessen. Sowohl der von uns gefahrene 2,2-Liter-Turbodiesel mit 140 kW (190 PS) als auch der 2-Liter-Turbobenziner mit 177 kW (240 PS) Maximalleistung verwöhnen mit viel Drehmoment und angenehmem Geräuschniveau. Wobei der Direkteinspritzer-Turbobenziner beim Gasgeben zusätzlich durch rasanten

Durchzug und sportlichen Sound auffällt.

Die Fahreigenschaften des kleinen Range sind nicht nur im Gelände phänomenal. Mit dem serienmässigen Terrain Response System (nur für 4x4) kann per Schalter auf der Mittelkonsole die Einstellung von Lenkung, Allradantrieb, Getriebe, Motorsteuerung und Stabilitätssystem der Fahrbahnbeschaffenheit angepasst werden. Modelle mit Adaptive Dynamics System (für SD4 und Si4 ab Dynamic Fr. 1700.-) verfügen über einen zusätzlichen Dynamic-Modus, welcher dem Evoque richtig sportliche Fahreigenschaften verleiht.

Der Evoque überzeugt bei seinem ersten Auftritt auf Anhieb. Premiumanspruch, herausragendes Design, welches ausser bei der kleinen Heckscheibe nicht auf Kosten der Alltagstauglichkeit geht, ein sehr gutes Fahrwerk und hervorragende Geländetauglichkeit versetzen den kleinen Range in eine neue Liga.

Kein Wunder, sprechen die Briten selbstbewusst davon, die Produktionskapazität von 100 000 Stück pro Jahr ausschöpfen zu wollen.



Die Bodenfreiheit und das überzeugende Fahrzeugkonzept ermöglichen Flussdurchfahrten bis zu einem halben Meter Wasserhöhe.

### Modellangebot Range Rover Evoque

Modell		eD4 (erst ab 2012)	TD4	SD4	Si4
Motor	Zyl./Bauart/Ventile	4/R/16	4/R/16	4/R/16	4/R/16
Hubraum		2179	2179	2179	1999
Bohrung x Hub	mm	85 x 96	85 x 96	85 x 96	87,5 x 83,1
max. Leistung	kW (PS)	110 (150)	110 (150)	140 (190)	177 (240)
bei	l/min	4000	4000	3500	6000
max. Drehmoment	Nm bei l/min	380/2000	400/2000	420/2900	340 ab 1900
Getriebe/Antrieb		M6/Front	M6 (A6)/4x4	M6 (A6)/4x4	A6/4x4
Länge x Breite x Höhe / Radstand	cm	435,5 x 196,5 x 163,5 (160,5*) / 266			
Leergewicht ab (Fünftürer)	kg	1625	1700 (1715)	1700 (1715)	1670
Leergewicht ab (Dreitürer)	kg	1595	1670 (1685)	1670 (1685)	1640
Höchstgeschwindigkeit	km/h	180	185 (182)	200 (195)	217
0 bis 100 km/h	s	11,2	10,8 (9,6)	10 (8,5)	7,6
Verbrauch (Fünftürer NEFZ Gesamt)	L/100 km	5,0	5,7 (6,5)	5,7 (6,5)	8,7
Verbrauch (Dreitürer NEFZ Gesamt)	L/100 km	4,9	5,7 (6,4)	5,7 (6,4)	8,7
CO <sub>2</sub> -Emission (Fünftürer NEFZ Gesamt)	g/km	133	149 (174)	149 (174)	199
CO <sub>2</sub> -Emission (Dreitürer NEFZ Gesamt)	g/km	129	149 (169)	149 (169)	199
Preise ab (Fünftürer Version Pure)	Fr.	49 100.-	51 500.-	55 200.-	58 100.-
Preise ab (Dreitürer Version Pure)	Fr.	50 400.-	52 800.-	55 500.-	59 500.-

\* Daten für den Dreitürer / (Automatikgetriebe Fr. 3200.-, beim Si4 mit dabei)