
Vorstellung Range Rover Evoque: Neu und doch vertraut

Von Walther Wuttke

Gelungenes Design hat durchaus seine Tücken. Wie gestaltet man eine einmalige Formgebung neu und behält gleichzeitig die Ausstrahlung der ursprünglichen Linie? Vor dieser Frage standen die Kreativen bei Land Rover, als sie begannen, den Range Rover Evoque nach sieben Jahren Bauzeit und insgesamt mehr als 800 000 verkauften Exemplaren aufzufrischen. Die Antwort: Sie gingen sehr vorsichtig an ihre Aufgabe heran, und am Ende gelang ihnen das Kunststück, den kompakten SUV so neu zu komponieren, dass die Veränderungen nichts Grundlegendes an der Designsprache verändern.

Mit ihren dezenten Eingriffen an der Frontpartie unter anderem durch die neuen schmalen LED-Matrix-Scheinwerfer wirkt der Evoque noch selbstbewusster, und die versenkten Türgriffe machen die Seitenlinie zu einer glatten und ruhigen Fläche. Die Griffe sind übrigens „frostgetestet“, so dass die Evoque-Besitzer auch bei eisigen Temperaturen einsteigen können. Dass dies nicht selbstverständlich ist, mussten im vergangenen Winter zahlreiche Tesla-Fahrer in den USA erfahren, deren nach dem selben Prinzip konstruierten Türöffner ihren Dienst verweigerten. „Wir haben die Griffe bei bis zu 40 Grad minus getestet, und sie funktionierten“, beruhigt Sean Johnson, bei Land Rover für das Interieurdesign verantwortlich.

Im Innenraum hielt sich das Team um Johnson ebenfalls zurück und orientierte sich bei der Überarbeitung am Velar. Klare Flächen, Reduzierung auf das Wesentliche und der weitgehende Verzicht auf Schalter zusammen mit hochwertigen Materialien betonen den Premiumcharakter. Wie beim Smartphone lassen sich die wichtigsten Einstellungen über den zentral platzierten Bildschirm steuern. Überhaupt besitzt die Mittelkonsole inzwischen den Charakter eines rollenden Tablets. Neu ist auch die Alternative zum klassischen Leder mit der Einführung eines alternativen Gewebes, bei dessen Herstellung teilweise Recycling-Kunststoff eingesetzt wird.

Dank der neuen Premium-Transversale-Architektur (PTA) gewinnen vor allem die Passagiere im Fond zusätzlichen Platz. Der verlängerte Radstand bringt zwei Zentimeter zusätzlichen Raum – klingt nicht viel, wirkt sich aber spürbar aus. Auch der Gepäckraum wuchs um 16 Liter auf 591 Liter, und bei umgeklappter Rückbank kommt der Evoque auf 1383 Liter. So passt auch der Einkauf im schwedischen Möbelhaus (vorausgesetzt Evoque-Kunden fahren dort vor) in das Heckabteil. Dann bewährt sich auch der (optionale) „ClearSight Smart View“-Rückspiegel, der sich auf Knopfdruck in einen Videoschirm verwandelt und das Geschehen hinter dem Evoque zeigt.

Auf der Straße erfüllt der neue Evoque die Erwartungen, die man mit einem Premium-SUV aus dem Hause Land Rover verknüpft. Eine Premiere ist die Einführung der 48-Volt-Technik, die den kompakten Range Rover zu einem Mild-Hybrid mutieren lässt. Bei weniger als 17 km/h fährt der Evoque nach einem Tritt auf das Bremspedal elektrisch. Beim Beschleunigen nutzt die Technik die gespeicherte Energie, um den Antrieb zu unterstützen. So verringert sich der Verbrauch, verspricht Land Rover, um sechs Prozent. Demnächst schiebt Land Rover noch eine Plug-in-Hybridversion und Drei-Zylinder-Benzinmotoren aus der Ingenium-Reihe nach.

Auch der kompakteste Land Rover vermittelt seinen Insassen dieses für die Marke typische Gefühl „My car is my castle“. Nichts scheint den Evoque aus der Reserve zu locken, und auch bei höheren Geschwindigkeiten herrscht die Ruhe eines britischen Clubs. Nichts scheint das gut abgestimmte Fahrwerk nervös zu machen, und bei Bedarf unterstützen die zahlreichen Assistenzsysteme den Fahrer. Auch im Gelände verhält sich

der Evoque, wie man es von einem Land Rover erwartet und meistert Hindernisse, die für die meisten seiner Mitbewerber nicht erreichbar sind. Allerdings werden wahrscheinlich die wenigsten Evoque jemals Bekanntschaft mit Matsch und Schotter machen. Doch es ist für die Kundschaft offensichtlich beruhigend zu wissen, dass man könnte, wenn man nur wollte. Allenfalls die im Vergleich zu den anderen Modellen geringere Bodenfreiheit setzt dem Ausflug ins Gelände Grenzen.

Die Preisliste für den Range Rover Evoque beginnt bei 37 350 Euro für die Version mit Frontantrieb, die allerdings von gerade acht Prozent der Kunden gewählt wird. Dank der zahlreichen Möglichkeiten zur Individualisierung wird auch der Evoque dem Motto von Land Rover „Above and Beyond“ treu und fährt so schnell in deutlich höhere Preisregionen. (ampnet/ww)

Daten Range Rover Evoque AWD

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

Radstand (m): 2,68

Motor: R4-Turbodiesel 1999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 177 kW / 240 PS bei 2400 U/min

Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1500–2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,3–6,2 Liter

CO₂-Emissionen: 165–163 g/km (Euro 6d-TEMP)

Leergewicht / Zuladung: min. 1955 kg / max. 585 kg

Kofferraumvolumen: 591–1383 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 11,6 m

Bodenfreiheit: 212 mm

Böschungswinkel: 25 Grad (v.) / 30,6 Grad (h.)

Rampenwinkel: 20,7 Grad

Wattiefe: 600 mm

Basispreis: ab 49 150 Euro

Bilder zum Artikel



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.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover
