



Land Rover Range Rover Evoque 2.2 SD4 Dynamic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

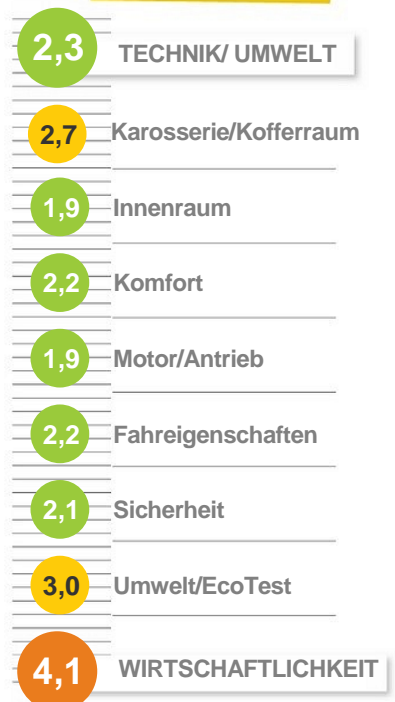
Der Range Rover Evoque ist ein fünftüriger Kompakt-SUV aus dem Hause Land Rover. Er weist eine auffällige, dynamische Karosserieform auf und soll hauptsächlich im Stadtgebiet eingesetzt werden. Angeboten wird er in drei Ausstattungsvarianten, für den Antrieb sorgen ein Selbstzünder in zwei Leistungsstufen oder ein Benzinmotor. Der Testwagen wurde von einem 2,2-l-Dieselmotor mit 190 PS angetrieben, der seine Leistung auf alle vier Räder verteilt und somit für einen guten Vortrieb sorgt. Jedoch wird dies mit einem relativ hohen Testverbrauch von 7,6 l/100 km quittiert. Gut gelungen ist das Fahrwerk - der Evoque lässt sich agil und sportlich bewegen, ohne dass die Insassen auf Komfort verzichten müssen. Der Innenraum ist sauber verarbeitet und die verwendeten Materialien wirken hochwertig. Vier Erwachsene finden genügend Platz. Der Zustieg zur zweiten Reihe gestaltet sich dank der Türen deutlich angenehmer als beim Coupé. Zudem verläuft die Dachlinie nicht so flach wie beim Dreitürer und lässt den Fond großzügiger erscheinen. Der Grundpreis des Evoque SD4 Dynamic liegt bei stolzen 45.900 Euro - damit allerdings 1000 Euro unter dem Preis eines vergleichbaren Coupé. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai ix35, VW Tiguan.

+ hochwertige Verarbeitung, gutes Platzangebot vorn, gute Fahrleistungen, komfortables Fahrwerk

- hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Die Stoßfänger verfügen über lackierte und unlackierte Einlagen, so dass diese im Schadensfall einzeln ausgetauscht oder nachlackiert werden können. Auch an den Türen sind lackierte Schutzleisten angebracht, jedoch liegen diese weit unten und nicht an der äußersten Stelle - daher bieten sie nur bedingt Schutz vor fremden Autotüren. Besser sind die unlackierten Schutzleisten an den Kotflügeln.

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen meist gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Das Interieur sieht attraktiv aus, die Materialien wirken hochwertig und zeigen sich tadellos verarbeitet. Die Türausschnitte sind nach außen nahezu vollständig gegen Verschmutzen abgedichtet. Zudem werden die lackierten Schweller durch Kunststoffabdeckungen vor Verkratzen geschützt. Der Motorraum ist von unten geschlossen, so dass Schmutz nur bedingt eindringen kann. Der restliche Unterboden zeigt sich unverkleidet - dies erhöht Luftverwirbelungen und sorgt damit für einen höheren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Das Fahrzeug ist mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet, der eine Sperrklappe schließt, wenn man die falsche Zapfpistole verwendet. Allerdings löst der Mechanismus erst aus, wenn der Stutzen etwa zehn Zentimeter hineingesteckt ist. Wird der Einfüllstutzen nicht so tief eingesteckt, ist eine Fehlbetankung möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling ist als Zubehör erhältlich. Die maximale Zuladung beträgt sehr gute 540 kg.

⊖ Die Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet im vorderen Stoßfänger integriert. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord - ein Notrad gibt es gegen Aufpreis. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergebens.

Sicht

Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Durch die kantige Form lassen sich die Enden noch recht gut abschätzen, allerdings sind Parksensoren und Rückfahrkamera sehr hilfreich. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Evoque nur ausreichend ab. Besonders die kürzeren Seitenfenster hinten und die breiten C- und D-Säulen schränken das Sichtfeld stärker ein als beim Coupé.

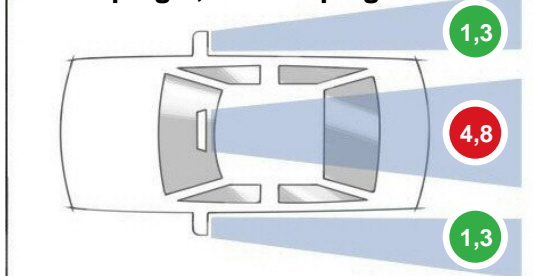


Breite Dachsäulen und die hohe Fensterlinie erschweren die Sicht nach schräg hinten.

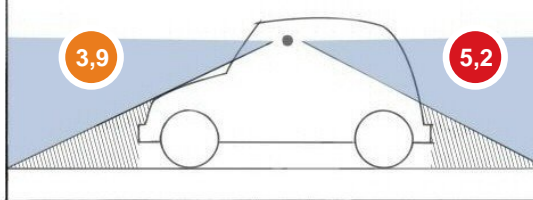
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die beheizbaren und elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind groß und ermöglichen eine sehr gute Sicht nach hinten - einen asphärischen Bereich besitzen sie jedoch nicht. Das serienmäßige LED-Tagfahrlicht blendet etwas ab, wenn man den Blinker betätigt - das steigert die Signalfunktion des Blinkers und macht ihn besser erkennbar. Bei Bedarf wird das helle Xenonlicht sensorgesteuert eingeschaltet und leuchtet die Fahrbahn gut aus. Optional kann eine Abblendautomatik für das Fernlicht geordert werden. Die Scheibenwischer werden ebenfalls automatisch gesteuert und weisen eine gute Wischwirkung auf. Allerdings reagiert der Regensensor sehr sensibel. Parksensoren sind serienmäßig in der Heckstoßstange vorhanden. Vorn sind sie gegen Aufpreis erhältlich, ebenso eine Rückfahrkamera und ein Surround-Kamerasystem. Letzteres greift auf zwei Kameras in der Frontstoßstange, jeweils eine Kamera im Außenspiegel und die Rückfahrkamera zurück - dadurch ist die Umgebung um das Fahrzeug besser einsehbar.

⊖ Durch die lange Motorhaube und die hohe Heckfensterlinie hinten sind Hindernisse nah am Fahrzeug schlecht zu sehen. Aufgrund der flachen Heckscheibe ermöglicht der Innenspiegel lediglich ein kleines Sichtfeld nach hinten. Abbiegelicht ist nur optional erhältlich.

2,9 Ein-/Ausstieg

Mit der praktischen Funkfernbedienung (Tasten unterscheiden sich kaum) lassen sich die Türen ent- sowie verriegeln und das Licht einschalten. Zudem sind Leuchten in den Außenspiegeln verbaut, die die Bereiche vor den Türen ausleuchten. Ein nettes Detail: In der Mitte des runden Spots ist die Evoque-Silhouette zu sehen. Aufgrund des breiten Schwellers muss man beim Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen. Zudem ist der Abstand zwischen Sitzfläche und Dach recht gering, so dass der Kopf leicht anstößt. Die Türaufhalter sind zwar kräftig und halten auch an Steigungen, jedoch ist aufgrund der langen Türen Vorsicht geboten - besonders in engen Parklücken. Hinten fällt der Zustieg etwas schlechter aus als vorn, gestaltet sich aber bequemer als im Coupé. Der Zustiegsbereich wird durch die recht breiten Türen und den hineinragenden Radlauf eingeschränkt. Zudem gilt es auf den Kopf zu achten, da auch hinten die Dachlinie flach verläuft.

⊕ Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer eine Zeit lang an und beleuchten die Umgebung vor dem Fahrzeug. Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich.

⊖ Der Türschweller liegt weit oben und erschwert den Ein-/Ausstieg. Es fehlen für alle Insassen Haltegriffe am Dachhimmel.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Mit 300 l fällt das Kofferraumvolumen für diese Fahrzeugklasse recht klein aus, ist aber um 15 l größer als beim Coupé. Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert es sich auf zufriedenstellende 685 l (gemessen bis Fensterunterkante). Da die Heckpartie recht schräg verläuft ist ein Beladen bis zum Dach nicht über die ganze Kofferraumlänge möglich.



Mit 300 l Volumen ist der Kofferraum auf dem Niveau eines Kompaktwagens. Legt man die Rücksitzlehnen um, stehen bis zu 685 l Volumen zur Verfügung.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Drückt man die Funkfernbedienung oder betätigt den Taster am Kofferraumdeckel, öffnet die Klappe elektrisch auf 1,86 m über dem Boden - damit bietet sie darunter auch größeren Personen genügend Platz. Die Heckklappe gibt eine große Ladeöffnung frei und aufgrund des zweckmäßigen Formats und des ebenen Ladebodens lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Da die Ladekante innen ebenerdig zur Ladefläche liegt, können Gegenstände leichter herausgehoben werden. Zudem ist der Kofferraum durch die verhältnismäßig geringe Tiefe gut zugänglich.
- Außen liegt die Ladekante 75 Zentimeter über der Straße, so dass das Ladegut weit angehoben werden muss. Es ist nur eine Lampe, seitlich im Kofferraum, vorhanden und leuchtet diesen nur schwach aus.

2,3 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch umklappen. Der Mechanismus funktioniert ohne großen Kraftaufwand und lässt sich von vorn und vom Kofferraum aus bedienen. Zum Verstauen von Kleingepäck sind einige Stauräume unter dem Kofferraumboden (etwa 25 l) vorhanden. Zudem sind vier versenkbare Verzurrösen am Kofferraumboden, ein Gepäcknetz ist jedoch nicht an Bord. Praktisch ist die 12 V-Steckdose im Kofferraum.

1,9 INNENRAUM

1,6 Bedienung

- + Das Cockpit ist ergonomisch aufgebaut und die Anzahl der Knöpfe auf den ersten Blick überschaubar. Jedoch verbergen sich weitere Funktionen im zentral positionierten Informationssystem, das per Touchscreen bedient werden kann, was eine gewisse Eingewöhnungszeit erfordert. Das Lenkrad lässt sich über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind günstig angeordnet und der Schalthebel ist ebenfalls gut zu erreichen. Die Vordersitze lassen sich über Schalter (seitlich in der Sitzverkleidung) elektrisch einstellen. Der Motor wird schlüssellos mittels beleuchtetem Start-Knopf gestartet. Eine Halterung für den Schlüssel fehlt jedoch. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Der Tempomat wird im Lenkrad aktiviert, allerdings ist im Display nicht die Geschwindigkeit zu sehen, sondern der CO₂-Ausstoß in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit - das ist ungewöhnlich und anfangs irritierend. Diese Funktion kann mittels Bordcomputer abgeschaltet werden, dann informiert eine Kontrollleuchte im Kombiinstrument über den Status der Geschwindigkeitsregelanlage. Eine bestimmte Geschwindigkeit kann nicht vorgewählt werden, aber eine Digitalanzeige zeigt die aktuelle Geschwindigkeit zusätzlich an. Das Fahrlicht wird sensorgesteuert aktiviert und der Schalter für die Nebelleuchten ist beim Lichtschalter im Lenkstockhebel angebracht. In der Instrumententafel werden Licht- und Nebelleuchtenstatus angezeigt. Des Weiteren informiert ein Farbdisplay über Motortemperatur und Tankfüllstand oder warnt, wenn die Türen oder Klappen nicht richtig geschlossen sind. Geschwindigkeit und Motordrehzahl können mittels klar gezeichneter Rundinstrumente sehr gut abgelesen werden.



Der Range Rover überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

Der Bordcomputer gibt u. a. Durchschnittsverbrauch oder Restreichweite wieder. Mittels gut angeordnetem Touchscreen können Navigation, Radio und Fahrzeugeinstellungen (z. B. Farbe des Ambiente-Lichts) vorgenommen werden. Alternativ lassen sich Telefon, Radio und Navigation auch mittels Sprachsteuerung bedienen - was nicht immer auf Anhieb funktioniert. Die Menüführung des Navigationssystems ist logisch, jedoch reagiert das System leicht verzögert auf Tastenbefehle. Das Radio lässt sich gut bedienen und das Soundsystem vermittelt einen klaren Klang. Die Lautstärke kann über Lenkradtasten oder unter dem Touchscreen eingestellt werden - intuitiv sucht man diesen Drehknopf allerdings auf Höhe des Monitors. Weiter unten in der Mittelkonsole sitzt das Klimabedienteil. Es ist übersichtlich und funktionell aufgebaut, jedoch schweift der Blick zum Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Für eine gute Luftqualität sorgt ein Sensor mit automatischer Umluftschaltung (gegen Aufpreis). Front- und Heckscheibenheizung lassen sich einfach aktivieren und werden automatisch abgeschaltet, um Kraftstoff zu sparen. Die Handbremse wird elektronisch in der Mittelkonsole aktiviert und öffnet automatisch beim Anfahren. Die Steuereinheit zur Fahrwerkseinstellung befindet sich hinter dem Schalthebel - das eingestellte Programm wird im Bordcomputer angezeigt. Die elektrischen Fensterheber vorn haben eine Antipp-Automatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Die Außenspiegel lassen sich über einen kleinen, praxisgerechten, aber unbeleuchteten Schalter elektrisch einstellen. Sie sind beheizt und schwenken beim Einlegen des Rückwärtsgangs nach unten. Ordert man die elektrisch öffnende Heckklappe, kann diese über einen praktischen Schalter vom Fahrerplatz geöffnet werden. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und gut zugänglich. Vorn gibt es zwei Leseleuchten und eine Raumleuchte. Den Fondpassagieren stehen zwei Leseleuchten zur Verfügung. Das recht kleine Handschuhfach ist ebenfalls beleuchtet. Darüber hinaus sind vorn wie hinten einige praktische Ablagen vorhanden. Ein Halter für große Wasserflaschen fehlt jedoch.

➖ Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit hinauslehnen, da die Griffe zu weit weg sind. Vorn ist das Anlegen der Sicherheitsgurte etwas umständlich, da das Gurtschloss recht kurz ist und daher die Mittelkonsole beim Anschnallen stört.

1,6

Raumangebot vorne*

➕ Vorn lassen sich die Sitze so einstellen, dass sogar Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße genügend Platz finden. Auch die Innenbreite fällt großzügig aus und lässt ein angenehmes Raumgefühl zu.

2,9

Raumangebot hinten*

Im Fond finden zwei Erwachsene nebeneinander bequem Platz, da der mittlere Sitz eher als Notsitz zu sehen ist und sich weniger für weite Strecken eignet. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht das Platzangebot hinten für Insassen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Das subjektive Raumgefühl fällt besser aus als beim Coupé, da die Seitenfenster nicht so flach sind. Zudem wirkt sich das Panoramadach positiv auf das Raumempfinden aus.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,2

KOMFORT

1,8

Federung

Gegen Aufpreis können Stoßdämpfer mit variablen Dämpfungseigenschaften (Adaptive Dynamics) geordert werden (im Testwagen vorhanden). Dann ist auch ein Dynamic-Programm an Bord, das die Karosseriebewegungen stärker dämpft und somit für ein noch sportlicheres Fahrverhalten sorgt.

+ Im Normalmodus ist das Feder-Dämpfersystem ausgewogen abgestimmt. Es vermittelt zwar einen straffen Eindruck, schluckt langwellige Fahrbahnunebenheiten jedoch sehr komfortabel und ohne Nachschwingen. Auch bei kurzweiliger Fahrbahn lässt sich die Federung nicht aus der Ruhe bringen und gibt diese kaum zu den Insassen weiter. Kleine Unebenheiten wie Querfugen oder Kanaldeckel dringen in den Innenraum durch, werden jedoch für ein sportlich ambitioniertes Fahrwerk souverän abgedämpft. Eine Stuckerneigung ist nicht vorhanden. Beim Beschleunigen fallen Nickbewegungen sehr gering aus. Muss stark gebremst werden, taucht der Evoque stärker ein. Bei normaler Fahrweise zeigen sich Wankbewegungen in Kurven gut gedämpft. Wird dynamischer angelenkt, steigt auch die Seitenneigung etwas an.

2,1

Sitze

Die Ledersitze sind teilweise perforiert, können aber bei sommerlichen Temperaturen dennoch schweißtreibend sein. Bei Kälte vergeht etwas Zeit, bis man die Wirkung der Sitzheizung spürt. Hinten ist der Sitzkomfort zufriedenstellend. Besonders die Sitzfläche könnte besser konturiert sein. Die Lehne der Rücksitzbank ist sehr hoch und auf den äußeren Sitzplätzen bietet sie auch einen zufriedenstellenden Seitenhalt.

+ Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in Höhe und Weite einstellen und bietet somit unterschiedlichen Staturen eine gute Sitzposition. Der Beifahrersitz besitzt keine Höheneinstellung. Für die vorderen Sitze ist eine Lordosenstütze vorhanden, die sich in ihrer Intensität, allerdings nicht in der Höhe verändern lässt. Vorn sind die Konturen der Sitzflächen körpergerecht geformt und die hohen Lehnen bieten dem Rücken recht festen Halt. Zusammen sorgen diese Eigenschaften für einen guten Seitenhalt, auch in schnell durchfahrenen Kurven. Dank Memory-Funktion lassen sich vorn jeweils drei Sitzeinstellungen speichern.

- Der Fahrer kann seinen Fuß nur ausreichend abstützen, da die Unterlage weich ist und keinen festen Halt bietet.

2,1

Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahnfahrt (130 km/h) mit 68,1 dB(A) auf einem niedrigen Niveau. Der Motor ist im Hintergrund zu vernehmen, fällt jedoch zu keinem Zeitpunkt unangenehm auf. Fahr- und Windgeräusche werden gut absorbiert und dringen kaum in den Innenraum durch - auch bei höheren Geschwindigkeiten.

2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Vorn spricht die Heizung zufriedenstellend an, so dass nach 15 Minuten die gewünschten 22°C vorherrschen. Hinten vergehen lange 19 Minuten, bis die Wohlfühltemperatur erreicht wird.

+ Dank der serienmäßigen Zweizonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer separat die Temperatur einstellen. Optional kann auch ein Luftqualitätsensor mit automatischer Umluftschaltung geordert werden. Die Luftmengenverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, jedoch können die Austrittsbereiche einzeln angewählt werden.

- Die Heizungswirkung lässt vorn wie hinten zu wünschen übrig.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

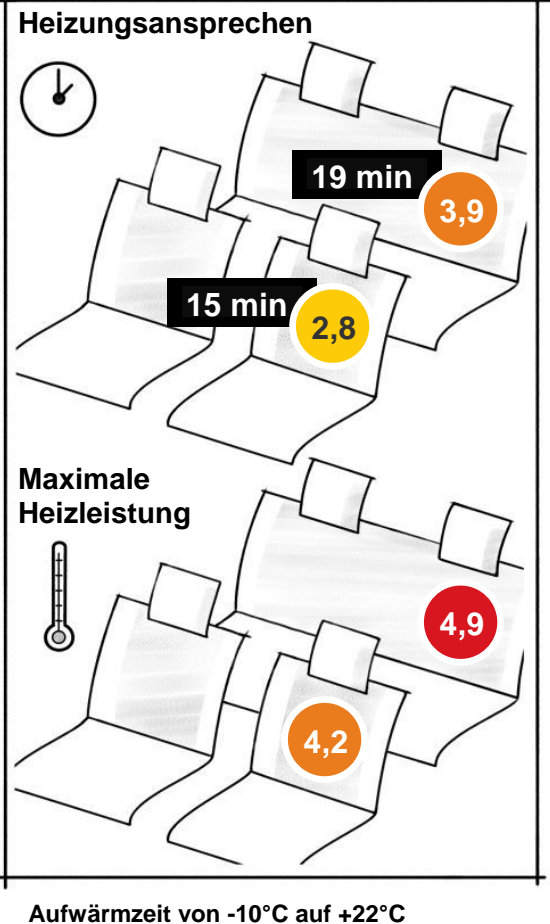
+ Der 2,2-l-Dieselmotor mit 190 PS und einem maximalen Drehmoment von 420 Nm ermöglicht gute Fahrleistungen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach knapp sechs Sekunden abgeschlossen und auch die Elastizitätswerte liegen auf einem guten Niveau. Lediglich im sechsten Gang ist die Elastizität des Motors nicht mehr ganz so gut.

1,8 Laufkultur

+ Insgesamt läuft der Motor in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesellaggregats bekommt man kaum etwas mit. Lediglich leichte, aber nicht störende Vibrationen sind am Lenkrad und am Schaltknäuf zu vernehmen. Brummfrequenzen treten nicht auf.

1,8 Schaltung

+ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist recht präzise geführt, allerdings muss ein klarer Widerstand beim Wechsel der Schaltstufe überwunden werden. Die Schaltwege sind sehr kurz gehalten, so dass relativ schnelle Schaltgeschwindigkeiten realisiert werden können. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen - auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Eine Gangempfehlung hilft frühzeitig hochzuschalten und so Kraftstoff zu sparen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,5 Getriebeabstufung

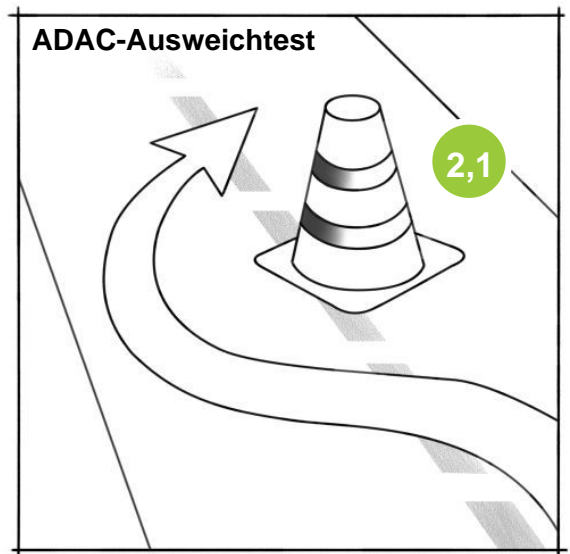
+ Die sechs Gänge passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die unteren Gänge sorgen für flottes Vorankommen und im sechsten Gang herrschen bei moderaten Geschwindigkeiten angenehm niedrige Drehzahlen vor. Die Ganganschlüsse passen gut zueinander, so dass beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge entstehen.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

Serienmäßig verfügt der Evoque über das Terrain Response-System. Es beinhaltet ein Standard- und drei Spezialprogramme (Gras/Schotter/Schnee; Schlamm/Spurrillen; Sand), die der Fahrer anwählen kann. Das System greift auf alle nötigen Komponenten (u. a. Motor und Getriebe) zu, um so ein Vorankommen auch abseits der Straße zu ermöglichen.

+ Der Evoque verhält sich richtungsstabil und lässt sich auch von Fahrbahnverwerfungen nicht aus der Ruhe bringen. Spurrillen läuft er etwas nach, hält aber dennoch seine Spur. Beim ADAC Ausweichtest erzielt der Evoque ein gutes Ergebnis. Er reagiert recht zügig auf Lenkimpulse und folgt leicht untersteuernd dem Parcours. Beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck zwar nach außen, wird aber vom ESP eingefangen, so dass der Evoque beherrschbar bleibt. Aufgrund des permanenten Allradantriebs ist ein Vorankommen selbst bei weniger griffiger Straße sehr gut möglich.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,3 Kurvenverhalten

+ Prinzipiell ist der Evoque leicht untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Tritt jedoch ein Lastwechsel in einer Kurve auf, tendiert der Evoque zum Übersteuern - das Heck drängt deutlich nach außen. Nur durch den effektiven ESP-Eingriff kann Schlimmeres vermieden werden.

2,1 Lenkung*

Der Wendekreis ist mit 11,6 m nur befriedigend.

+ Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo gut auf Lenkbefehle an. Sie ist präzise geführt und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Die direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit des Fahrzeugs. Zum Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Evoque 38,5 Meter (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental CrossContact UHP; 235/55 R19 105 V). Dabei zeigt sich die Bremse belastbar und frei von Fading. Sie spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

⊕ Ein elektronischer Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Bremspotential zu nutzen.

2,1 SICHERHEIT

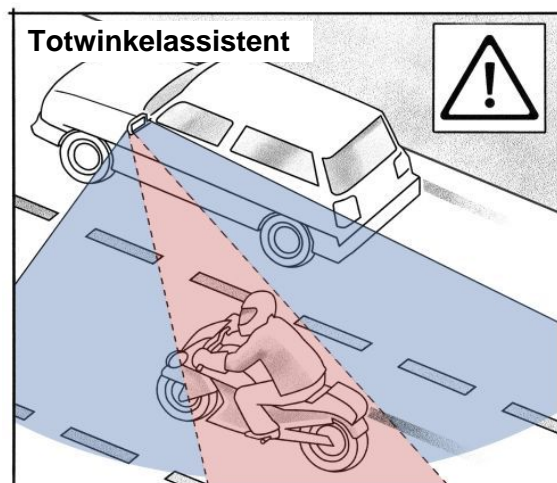
2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Evoque ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten (EBA) ausgestattet. Zudem sind optional ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem und ein Totwinkel-Assistent erhältlich. Letzterer warnt den Fahrer beim Spurwechsel, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden. Die LED-Bremsleuchten sind gut zu erkennen. Bei einer Vollbremsung blinkt das Bremslicht - steht das Fahrzeug, schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein, so dass der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal starten lässt.

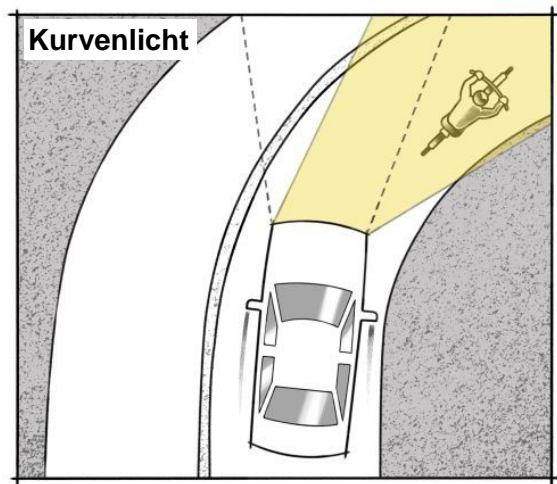
⊖ Adaptive Xenonscheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und statischem Abbiegelicht sind nur gegen Aufpreis zu haben. In den Türen finden sich weder Rückstrahler noch Rückleuchten, die andere Verkehrsteilnehmer vor geöffneten Türen warnen würden.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

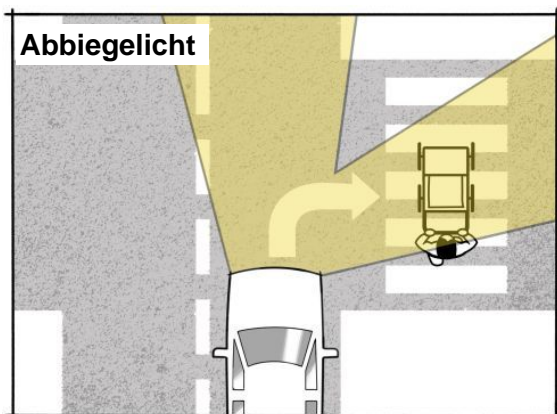
⊕ Der Evoque verfügt serienmäßig über Fahrer- und Beifahrerairbag sowie Seitenairbags an den Vordersitzen und durchgängige Windowairbags. Für den Fahrer ist ein Knieairbag an Bord. Beim EuroNCAP-Crashtest wurde der Evoque als Rechtslenker getestet und erreichte gute 86 Prozent beim Insassenschutz. Vorn bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,85 m ausreichenden Schutz, allerdings ist der horizontale Abstand zwischen Stütze und Kopf sehr gering - was sich positiv bei einem Auffahrunfall auswirkt. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis 1,65 m und der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist mit 70 mm deutlich größer als vorn. Zudem werden die Insassen vorn akustisch erinnert, sich anzuschallen.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Der Gurtstatus der hinteren Passagiere wird in einem Display angezeigt - schnallen sich diese während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. Darüber hinaus verfügt der Wagen über stabile Bügeltürgriffe, die im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte zum Öffnen der Türen ermöglichen.

1,8 Kindersicherheit

Hinten finden gleichzeitig nur zwei Kindersitze Platz. Die Isofixhalterungen lassen sich ausschließlich mit Einsteckhilfen nutzen und aufgrund des geringen Abstands zwischen Sitzfläche und -lehne ist die Montage erschwert.

+ Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Evoque 75 Prozent in der Bewertung der Kindersicherheit. Im Fond sind Isofix-Halterungen mit Ankerhaken vorhanden. Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser können Kindersitze recht einfach auch mit nur einer Hand befestigt werden. Die Gurtlängen reichen auf allen Plätzen für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf und die Schlösser sind kurz genug, um diese stabil zu befestigen. Darüber hinaus sind auf den äußeren Plätzen die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert und die Sitzflächen stabil. Es können auf allen Plätzen hohe Kindersitze transportiert werden. Der Beifahrerairbag lässt sich über den Bordcomputer abschalten, so dass auch auf der Beifahrerseite vorn Kindersitze montiert werden können.

- Hinten weist der Mittelsitz eine ungünstige Wulst auf und auch der Gurtranlenkpunkt ist nicht optimal, so dass sich Kindersitze nicht lagestabil befestigen lassen.

3,4 Fußgängerschutz

Lediglich 41 Prozent erreicht der Evoque beim Fußgängerschutz. Die hohe Motorhaube trägt zu einem erhöhten Risiko im Kopfbereich bei und auch der Beckenbereich ist durch die Vorderkante gefährdet.

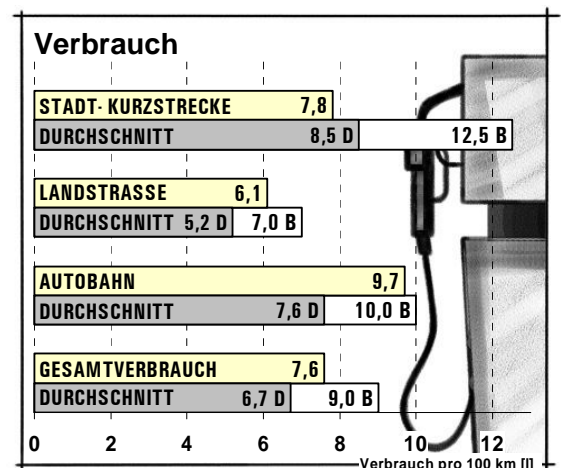
3,0 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei recht hohen 7,6 l/100 km Diesel. Innerorts benötigt der Evoque dank Start-Stopp zufriedenstellende 7,8 l/100 km. Außerorts werden 6,1 l/100 km verbraucht und bei der Autobahnfahrt genehmigt sich der Evoque 9,7 l/100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 201 g/km. Im Kapitel CO₂ des ADAC Ecotest reicht dies für 22 Punkte.

2,1 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas zeigen sich insgesamt niedrig, allerdings sind die Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht. Daher werden nur 39 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe vergeben. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Evoque 61 Punkte im ADAC Ecotest und somit drei von fünf Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,3

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Evoque einen etwas höheren Kraftstoffverbrauch als das Coupé aufweist (gleiche Motorisierung), fallen auch die Betriebskosten etwas höher aus. Im Klassenvergleich erzielt der Evoque eine durchschnittliche Betriebskostenbewertung.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

0,8

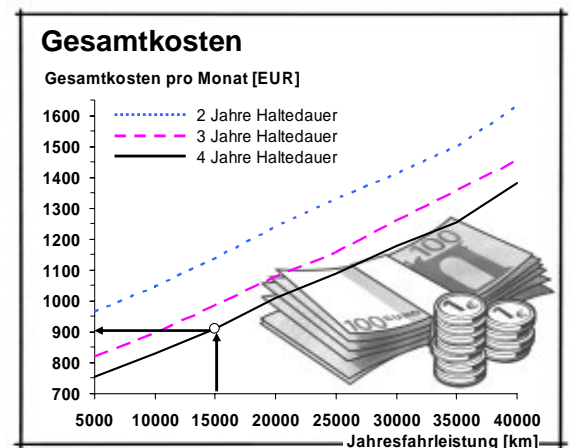
Wertstabilität*

⊕ Da der Evoque ein völlig neues Modell der Range Rover-Palette darstellt, ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Nachfolger zu rechnen. Zudem erfreuen sich Kompakt-SUV großer Beliebtheit. Als Fünf-Türer zeigt sich der Evoque zudem alltagstauglicher als das Coupé, so dass dem Wagen eine sehr gute Wertstabilität prognostiziert wird.

5,1

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Grundpreis des Evoque Dynamic liegt bei sehr hohen 45.900 Euro - damit ist er aber 1.000 Euro günstiger als das vergleichbare Coupé. Die Serienausstattung zeigt sich recht umfangreich, wird das Fahrzeug mit klassenüblichen Extras ausgestattet, so steigt der Preis um etwa 3.000 Euro (ADAC Ausstattungswarenkorb).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 909 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,5

Fixkosten*

⊖ Bei den jährlichen Kosten muss man tief in die Tasche greifen. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 287 Euro zu Buche. Darüber hinaus sind die Versicherungsstufen ungünstig. Besonders die HaftpflichtEinstufung fällt sehr hoch aus, Teil- und Vollkasko-Einstufung sind ebenfalls recht teuer.

4,2

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die Kostenbilanz des Evoque fällt insgesamt sehr ungünstig aus, so dass auch mit hohen monatlichen Kosten gerechnet werden muss.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 Si4	2.2 eD4	2.2 SD4
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/2179	4/2179
Leistung [kW(PS)]	177(240)	110(150)	140(190)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	340/1750	380/1750	420/1750
0-100 km/h[s]	7,6	11,2	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	217	180	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,1 S	6,9 D	7,6 D
CO2 [g/km]	199	133	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	24/22/24	24/22/24	24/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	218	255	287
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	911	766	839
Preis [Euro]	39.900	33.100	37.700

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2179 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	420 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R19V
Reifengröße (Testwagen)	235&55R19V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 6,1/ 9,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / 201g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4365/1900/1635 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1785 kg/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	785 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Komfortblinker	Serie
Abbiegelicht (statisch)	400 € Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	400 € Euro°
Start-Stop-System	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Sechs-Stufen)	2.330 € Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	210 € Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	650 € Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	200 € Euro°
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	2.150 € Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Einparkhilfe vorne/hinten	390 € Euro°/Serie
Lackierung Metallic	720 € Euro°
Panorama-Glasdach	650 € Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	93 Euro
Monatliche Fixkosten	119 Euro
Monatlicher Wertverlust	542 Euro
Monatliche Gesamtkosten	909 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/22/24
Grundpreis	45.900 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich

gute Zu-
ladenög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	3,4	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,6	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,4
Raumangebot hinten*	2,9	Umwelt/EcoTest	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,8
Komfort	2,2	Schadstoffe	2,1
Federung	1,8		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,1
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	3,3
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,9	Wertstabilität*	0,8
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	5,1
Laufkultur	1,8	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	4,2
Getriebeabstufung	1,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen