ADAC

Autotest

Land Rover Range Rover Evoque TD4 HSE Automatik

EcoTest ★★☆☆☆

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Nach gut vier Jahren unterzieht Land Rover den Range Rover Evoque einer Modellpflege. Seit seinem Erscheinen Ende 2011 ist der Evoque das meistverkaufte Auto der Marke, deshalb fällt das Facelift des Erfolgsmodells eher behutsam aus. Das charakteristische Design wurde dabei nur in Details angetastet. Die wichtigste Neuerung stellen die Diesel der Ingenium-Reihe dar, die schon aus einigen Jaguar-Modellen bekannt sind. Zu den für den Fahrer offensichtlichsten Änderungen zählt die Überarbeitung des Infotainment-Systems, das jetzt mit einer verschlankten und übersichtlicheren Menüführung aufwartet. Im ADAC Test tritt der 180 PS starke Zweiliter-Diesel mit Allradantrieb an, der das 2,2 Liter große Vorgängeraggregat ablöst. Der Motor hat ausreichend Kraft, in Verbindung mit dem Neungang-Automatikgetriebe ergibt sich ein souveräner Antrieb, wenn auch die Automatik mitunter etwas zu hecktisch agiert. Das Standardfahrwerk ist recht straff, was den Komfort schmälert. In Verbindung mit der direkten und gefühlvollen Lenkung stellt sich aber ein angenehmes und sportliches Fahrgefühl ein. Nur die Seitenneigung ist etwas zu stark ausgeprägt. Der Evoque macht seiner Herkunft alle Ehre und verfügt mit verschiedenen Offroad-Fahrmodi, einer bergauf und bergab verwendbaren Kriechfunktion sowie einer Wattiefe von 50 cm über ernstzunehmende Gelände-Qualitäten. Gleichzeitig bietet der Innenraum viel Chic und ist dem hohen Preis angemessen verarbeitet. Dieser beträgt für die getestete Version mindestens 52.850 Euro, immerhin ist die Ausstattung dann recht komplett. Einer weiteren Preissteigerung zeigt sich die Ausstattungsliste aber durchaus aufgeschlossen.

Karosserievarianten: Coupé, Cabriolet. **Konkurrenten:** u. a. BMW X1, Mercedes GLA, Audi Q3, VW Tiguan.

ADAC-URTEIL

2,6	AUTOTEST
5,0	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3	Familie
3,7	Stadtverkehr
2,4	Senioren
2,4	Langstrecke
2,5	Transport
2,7	Fahrspaß
3,8	Preis/Leistung

Stand: März 2016
Text: Christoph Pauly

\+ hochwertige Verarbeitung, gutes Platzangebot, gute Fahrleistungen

− Kaufpreis und Unterhalt, hoher Verbrauch, nicht standfeste Bremsanlage

2,6 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ 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 fast vollständig gegen Verschmutzen abgedichtet. Es gibt zwar Schwellerschutzleisten, ein Teil der lackierten Schweller ist dennoch ungeschützt und kann so leicht verkratzen. Die Stoßfänger zeigen sich vor allem hinten zum größten Teil unlackiert und damit gegen Kratzer und Rempler recht unempfindlich. Auch an den Türen sind unlackierte Schutzleisten angebracht, jedoch liegen diese weit unten und nicht an der äußersten Stelle - daher bieten sie so gut wie keinen Schutz vor fremden Autotüren. Besser schlagen sich hier die unlackierten Schutzleisten an den Kotflügeln. Der Motorraum ist von unten geschlossen, so dass Schmutz nur bedingt eindringen kann. Der restliche Unterboden zeigt sich unverkleidet - dies sorgt für Luftverwirbelungen und 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.

2,7 Alltagstauglichkeit

Der für seine Fahrzeugklasse sehr breite Evoque (mit Spiegeln 2,10 Meter) schneidet im Alltag zufriedenstellend ab. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck verstaut werden. Eine praktische Dachreling kostet Aufpreis (nicht im Testwagen). Die maximale Zuladung beträgt durchschnittliche 510 Kilogramm. So können die vier Insassen noch genügend Gepäck mit auf die Urlaubsfahrt nehmen. Der hintere Mittelsitz taugt nur als Notsitz für kurze Strecken.

⊕ Die Etappen der Reise können durchaus etwas länger sein, mit einer Füllung des 54 Liter großen Tanks sind auf Basis des ADAC EcoTest Reichweiten von 750 Kilometern möglich. Auch Anhänger können mit auf Reisen gehen, gebremste mit bis zu 1.800 Kilogramm Gewicht, ungebremste bis zu 750 Kilogramm. Die Stützlast der Anhängerkupplung ist dabei mit einem zulässigen Maximalwert von 150 Kilogramm allen Herausforderungen gewachsen, auch Fahrradträger mit sehr schweren E-Bikes stellen hier kein Problem dar.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord - ein Notrad gibt es immerhin gegen Aufpreis. Dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel in der Reserveradmulde zu finden.

2,6 Sicht

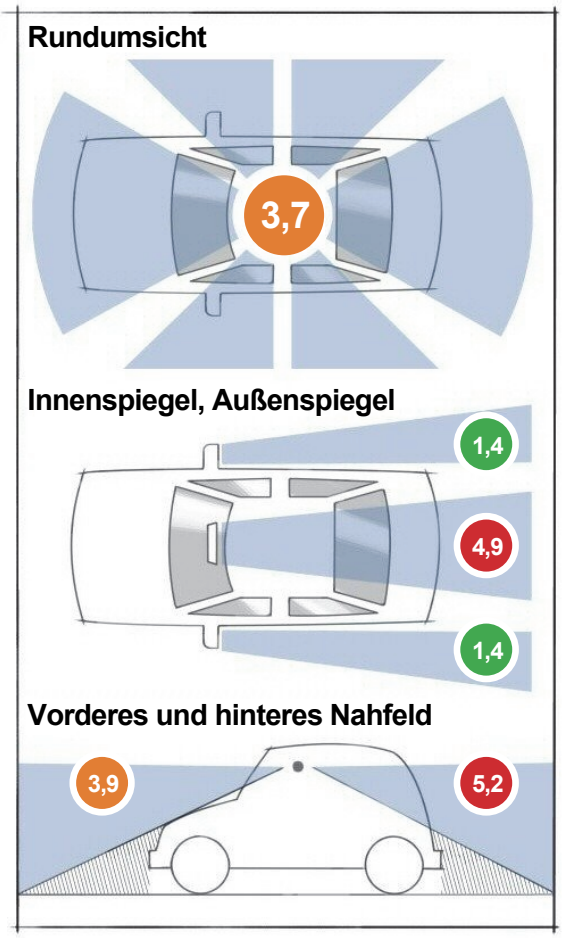
Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Durch die kantige Form lassen sich die Enden noch recht gut abschätzen, allerdings sind die in der Ausstattungslinie HSE serienmäßigen Parksensoren und Rückfahrkamera sehr hilfreich. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Evoque gerade ausreichend ab. Besonders die breiten Säulen und kleinen Fenster behindern den Blick auf die Umgebung des Fahrzeugs.

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

© ADAC e.V.

⊕ Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht serienmäßig 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. Betätigt man den Blinker, wird das markante Tagfahrlicht zum Fahrtrichtungsanzeiger und leuchtet abwechselnd gelb und weiß - das steigert die Signalfunktion des Blinkers. Der Testwagen ist mit den optionalen LED-Scheinwerfern und einem Fernlichtassistenten ausgestattet und leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Serie sind bei der Ausstattung HSE Xenonscheinwerfer. Bei abgeblendetem Licht folgt der Lichtstrahl den Lenkbewegungen und leuchtet so Kurven besser aus. Die Scheibenwischer werden wie auch das Abblendlicht automatisch aktiviert und überzeugen mit einer guten Wischwirkung. Parksensoren sind vorn und hinten serienmäßig. Die Rückfahrkamera und das Surround-Kamerasystem kosten Aufpreis (im Testwagen). Letzeres greift auf eine Kamera in der Frontstoßstange, jeweils eine Kamera in den Außenspiegeln und die Rückfahrkamera zurück - dadurch ist die Umgebung um das Fahrzeug besser einsehbar. Gegen Aufpreis ist ein Einparkassistent erhältlich, der die Lenkarbeit während des Einparkvorgangs übernimmt - und den Evoque bei Bedarf auch wieder aus der Parklücke heraus manövriert (nicht im Testwagen).

⊖ 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.



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.

2,6 Ein-/Ausstieg

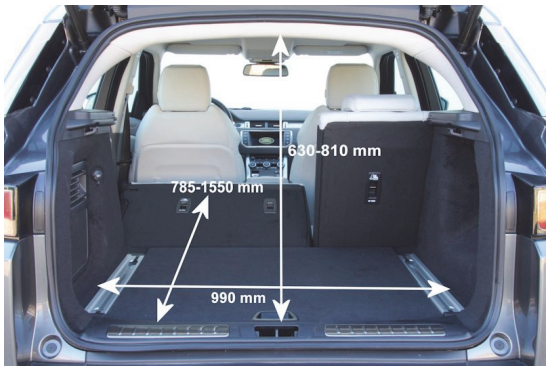
Mit der praktischen Funkfernbedienung lassen sich die Türen ent- sowie verriegeln und das Licht einschalten. Auch die Scheiben lassen sich so öffnen und schließen. Die Tasten der Fernbedienung sind aber gleichförmig und ohne Blick auf den Schlüssel kaum zu unterscheiden. Der Testwagen ist darüber hinaus mit einem schlüssellosem Zugangssystem ausgestattet, so kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und die Türen entsperren sich automatisch, wenn man den Türgriff bedient. Beim Ein- und vor allem Ausstieg muss man etwas auf seinen Kopf achten, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Dach recht gering ist. Hinten fällt der Zustieg etwas schlechter aus als vorn. 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.

⊕ Die Türaufhalter mit drei Rastungen vorn und zweien hinten sind kräftig und halten auch an Steigungen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer eine Zeit lang an und beleuchten die Umgebung vor dem Fahrzeug. In den Außenspiegeln sind Leuchten verbaut, die beim Auf- und Zusperren zusätzlich die Bereiche vor den Türen ausleuchten. Ein nettes Detail: In der Mitte des runden Lichtspots ist die Evoque-Silhouette zu sehen. Mit dem schlüssellosen Zugangssystem ist ein versehentliches Aussperren nicht möglich.

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

3,1 Kofferraum-Volumen*

Mit 300 Litern, gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung, fällt das Kofferraumvolumen für diese Fahrzeugklasse recht klein aus. Bis unter das Dach passen 450 Liter oder sieben Getränkekisten in das Gepäckabteil. Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert es sich auf zufriedenstellende 685 Liter (bis zur Fensterunterkante) beziehungsweise auf sehr gute 1.250 Liter (bis zum Dach). Zum Verstauen von Kleingepäck sind einige Stauräume unter dem Kofferraumboden (etwa 25 Liter) vorhanden.



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.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe entriegelt per Knopfdruck an der Klappe und bietet auch größeren Personen bis 1,85 Metern genügend Platz darunter. Hat man das schlüssellose Zugangssystem an Bord und zusätzlich die elektrische Heckklappe geordert, reicht es, wenn man den Fuß unter die Stoßstange hält (im Testwagen vorhanden). Ein praktisches Detail, wenn man zum Beispiel beim Einkaufen gerade keine Hand frei hat. Die Heckklappe gibt eine große Ladeöffnung frei und aufgrund des zweckmäßigen Formats und des ebenen Ladebodens lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Da sich Ladekante und -fläche auf gleicher Höhe befinden, können Gegenstände leicht herausgehoben werden. Zudem ist der Kofferraum durch die verhältnismäßig geringe Tiefe gut zugänglich.

⊖ Außen liegt die Ladekante 75 Zentimeter über der Straße, sodass das Ladegut weit angehoben werden muss. Es ist nur eine Lampe, seitlich im Kofferraum, vorhanden und leuchtet diesen nur schwach aus.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Mechanismus funktioniert ohne großen Kraftaufwand, ist aber nur von vorn zu bedienen. Der Testwagen ist mit einem variablen Gepäcksicherungssystem ausgestattet, mit dem das Gepäck sicher zu verstaut werden kann. Praktisch ist darüber hinaus die 12-Volt-Steckdose im Kofferraum. Unter dem Kofferraumboden findet man einige kleinere Staufächer.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz zur Ladungssicherung ist nicht erhältlich.

1,9 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Das Cockpit ist weitgehend ergonomisch aufgebaut und die Anzahl der Knöpfe auf den ersten Blick überschaubar. Jedoch verbergen sich weitere Funktionen im zentral positionierten Infotainmentsystem, das per Touchscreen bedient werden kann, was eine gewisse Eingewöhnungszeit erfordert. Mit dem Modelljahr 2016 ist die Menüführung aber logischer geworden, wenn auch die Eingaben per Touchscreen immer noch sehr träge ablaufen. So dauert es etwa lange, bis man eine Zieladresse in das Navigationssystem eingegeben hat.

Der Range Rover überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind günstig angeordnet und der Wählschalter der Automatik ist ebenfalls gut zu erreichen. Das Bedienelement für die Automatik ist wie bei anderen Autos aus dem Konzern Jaguar/Land Rover ein beim Motorstart automatisch ausfahrender Drehregler. Dieser lässt sich leicht bedienen, wenn auch oft ein prüfender Blick notwendig ist, um die eingelegte Fahrstufe zu erkennen. Die Vordersitze lassen sich serienmäßig über Schalter (seitlich in der Sitzverkleidung) elektrisch einstellen. Der Motor wird schlüssellos mittels beleuchtetem Start-Knopf gestartet (Serie). Eine Halterung für den Schlüssel fehlt jedoch. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion. Knöpfe am Lenkrad bedienen den Tempomaten, die eingestellte Geschwindigkeit erscheint im Kombiinstrument. Das Fahrlicht wird sensorgesteuert aktiviert, der Schalter für die Nebelleuchten ist beim Lichtschalter im Lenkstockhebel untergebracht. 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 Bordcomputer zeigt alle wichtigen Informationen an, zum Beispiel Durchschnittsverbrauch oder Restreichweite. Mittels gut angeordnetem Touchscreen können Navigation, Radio und Fahrzeugeinstellungen (z. B. Farbe des Ambiente-Lichts) vorgenommen werden. Alternativ reagieren Telefon, Radio und Navigation auch auf die Sprachsteuerung - was allerdings nicht immer auf Anhieb funktioniert. Das Radio lässt sich gut bedienen und das Soundsystem bietet einen klaren und gleichzeitig satten 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 für die automatische Umluftschaltung. Außenspiegel- und Heckscheibenheizung lassen sich einfach aktivieren und werden automatisch abgeschaltet, um Kraftstoff zu sparen. Die elektromechanische Handbremse wird in der Mittelkonsole aktiviert und öffnet automatisch beim Anfahren. Die Bedieneinheit zur Antriebseinstellung für den Offroad-Einsatz befindet sich hinter dem Automatikwählhebel - das eingestellte Programm wird im Bordcomputer angezeigt. Die elektrischen Fensterheber 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 der rechte schwenkt 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 Innenraumleuchte. 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 erweist sich das Anlegen der Sicherheitsgurte als etwas umständlich, da das Gurtschloss recht kurz ist und daher die Mittelkonsole beim Anschnallen stört.

1,4 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 sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

2,3 Raumangebot hinten*

Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

⊕ Im Fond finden nur zwei Erwachsene 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 Meter große Personen eingestellt, so reicht das Platzangebot hinten für Insassen bis zu einer Größe von knapp 1,90 Meter. Das subjektive Raumgefühl fällt trotz der hohen Fensterlinie noch gut aus, man fühlt sich nie eingeengt.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Evoque sind keine Sitzvarianten verfügbar, dementsprechend fällt die Bewertung in diesem Kapitel mäßig aus. Auch ist der Innenraum nicht variabel, es können lediglich die Vordersitze in Liegeposition gebracht werden.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Tendenziell ist der Evoque straff abgestimmt, lässt aber starkes Wanken und deutliches Nicken zu, was den eigentlich souveränen Eindruck schmälert. Als Folge der straffen Abstimmung werden kleine Fahrbahnunebenheiten, die das Fahrwerk zum Stuckern anregen, nur zufriedenstellend geschluckt. Lange Fahrbahnwellen dagegen meistert der Wagen souverän ohne nachzuschwingen. Kurze Wellen pariert der Wagen noch gut, das Auto bleibt aber auf welligen Straßen stets in Bewegung. Einzelhindernisse wie Gullideckel und auch Fahrbahnquerfugen werden zwar spürbar, aber nicht über Gebühr an die Passagiere weitergereicht. Auch rauer Fahrbahnbelag belästigt die Insassen nicht durch übermäßig starke Vibrationen. Auf Kopfsteinpflaster, wie bei niedrigem Tempo, lässt das Ansprechverhalten etwas zu wünschen übrig. Gegen Aufpreis können Stoßdämpfer mit adaptiver Dämpferregelung (Adaptive Dynamics) geordert werden (nicht im Testwagen). Dann ist auch ein Dynamic-Programm an Bord, das die Karosseriebewegungen stärker dämpft und somit für ein sportlicheres Fahrverhalten sorgen soll.

2,1 Sitze

Die Ledersitze sind teilweise perforiert, können bei sommerlichen Temperaturen dennoch schweißtreibend sein. Hinten ist der Sitzkomfort zufriedenstellend, besonders die Sitzfläche könnte besser konturiert sein. Die Lehne der Rücksitzbank ist sehr hoch, auf den äußeren Sitzplätzen bietet sie zudem einen zufriedenstellenden Seitenhalt.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in Höhe und Weite einstellen und bietet somit unterschiedlichen Staturen eine gute Sitzposition. Für die vorderen Sitze ist eine Lendenwirbelstütze vorhanden, die sich in Höhe und Intensität einstellen lässt. Vorn sind die Konturen der Sitzflächen körpergerecht geformt und die hohen Lehnen bieten dem Rücken recht festen Halt. Auch die Schultern werden gut gestützt, insgesamt ist der Seitenhalt, auch in schnell durchfahrenen Kurven, gut. Dank Memory-Funktion lassen sich vorn je Sitz drei Einstellungen speichern.

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

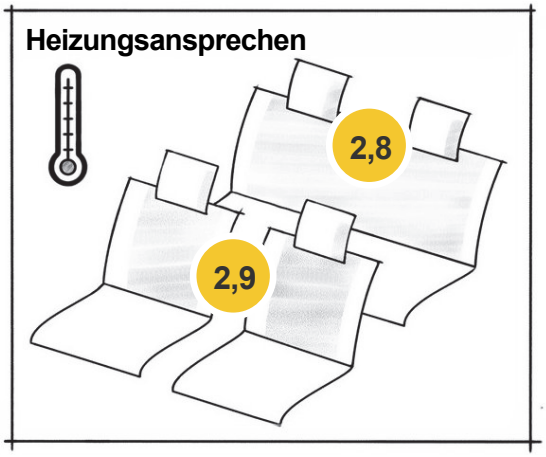
1,8 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahnfahrt (130 km/h) mit 67,1 dB(A) auf einem niedrigen Niveau. Der Motor ist im Hintergrund zu vernehmen, fällt jedoch zu keinem Zeitpunkt unangenehm auf. Fahr- und Windgeräusche sind gut gedämmt und dringen kaum in den Innenraum durch - auch bei höheren Geschwindigkeiten.

2,4 Klimatisierung

Die Heizungswirkung des Diesels ist vorn und hinten zufriedenstellend, wie der Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer ergibt.

⊕ Dank der serienmäßigen Zweizonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer separat die Temperatur einstellen. Serienmäßig ist auch ein Luftqualitätsensor für die automatische Umluftschaltung. Die Luftmengenverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, jedoch können die Austrittsbereiche einzeln angewählt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der im Konzern neu entwickelte Dieselmotor, der aus zwei Litern Hubraum 180 PS und ein bereits bei 1.750 Umdrehungen anliegendes maximales Drehmoment von 430 Nm schöpft, ermöglicht gute Fahrleistungen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach 5,9 Sekunden abgeschlossen. Laut Hersteller spurtet des Evoque mit diesem Motor und Handschaltgetriebe in 9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und läuft bis zu 200 km/h schnell.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Dieselmotor leitet kaum Vibrationen in den Inneraum, lediglich am Lenkrad ist deutlicher fühlbar, dass unter der Haube ein Selbstzünder arbeitet. Motorbedingtes Brummen oder Dröhnen tritt bei keiner Drehzahl- oder Lastsituation unangenehm auf.

2,3 Schaltung

Der Automatikwählhebel ist als Drehsteller ausgeführt, der sich nach Motorstart aus dem Mitteltunnel ausfährt. Ein anmutiger Vorgang, der allerdings recht lange dauert. Erst wenn der Wählhebel komplett ausgefahren ist, kann er in die gewünschte Fahrstufe gedreht werden. Gerade in der Eingewöhnungsphase muss beim Rangieren manchmal ein Blick auf die klar abzulesende Ganganzeige helfen, um die richtige Fahrstufe zu wählen. Man ist sich manchmal nicht sicher, in welche Stellung man den Regler nun gedreht hat. Die Neungang-Automatik hat immer die passende Fahrstufe parat, schaltet aber manchmal zu hektisch und vertraut nicht auf das stattliche Drehmoment des Motors. Auch sind die Schaltvorgänge mitunter nicht sehr verschliffen, sodass es beim Gangwechsel leicht ruckt.

© ADAC e.V.

⊕ Wer sportlicher schalten möchte, kann auf S schalten, wo die Gänge zackiger gewechselt und länger gehalten werden. Ist man auch mit dieser Schaltcharakteristik nicht zufrieden, wechselt man die Getriebestufen einfach mit den serienmäßigen Schaltwippen hinten am Lenkrad. Eine Bergan- sowie eine Bergabfahrhilfe sind Serie.

1,3 Getriebeabstufung

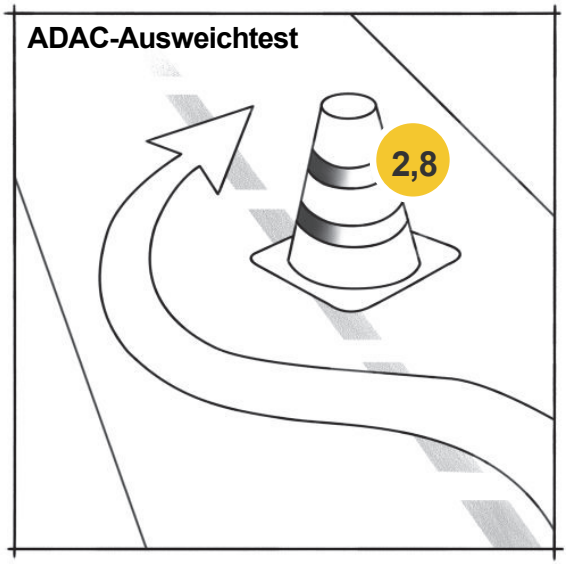
⊕ Die neun Gänge des weit gespreizten und eng gestuften Automatikgetriebes ermöglichen stets eine situationsgerechte Übersetzung, so auch auf der Autobahn: bei 130 km/h liegen gerade einmal 1.800 Umdrehungen an.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Evoque verhält sich richtungsstabil und lässt sich auch von Fahrbahnverwerfungen nicht aus der Ruhe bringen. Spurrrinnen läuft er alledings leicht spürbar nach. Beim ADAC Ausweichtest erzielt der Evoque ein zufriedenstellendes Ergebnis. Er reagiert recht spontan 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.

⊕ Serienmäßig verfügt der Evoque über das Terrain Response-System. Es beinhaltet vier Fahrprogramme (Asphalt, Gras/Schotter/Schnee, Schlamm/Spurrillen und 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. Aufgrund des permanenten Allradantriebs ist ein zügiges Beschleunigen selbst auf rutschigem Untergrund sehr gut möglich. Gegen Aufpreis gibt es ein Active Driveline genanntes System, das die Kardanwelle und damit auch die Hinterachse nur bei Bedarf zuschaltet und so in vielen Fahrzuständen Treibstoff sparen kann (nicht im Testwagen).



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.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo gut auf Lenkbefehle an, insbesondere um die Mittellage, die gut erfühlbar ist. Einfluss auf die Lenkpräzision bei größeren Lenkwinkeln hat aber das stark ausgeprägte Wanken das Evoque, das insbesondere in Verbindung mit Bodenwellen oder sich ändernden Kurvenradien die Zielgenauigkeit verwässert. Die Lenkung bietet eine recht gute Rückmeldung.

⊕ Die direkte Auslegung (etwa 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) unterstützt die Handlichkeit des Fahrzeugs. Zum Rangieren ist darüber hinaus kein großer Kraftaufwand erforderlich.

⊖ Der Wendekreis ist mit 11,6 Metern im Klassenvergleich nur ausreichend.

3,9 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich gefühlvoll dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Evoque 39,1 Meter (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental CrossContact der Größe 235/55 R19 105 V). Beim heftigen Bremsen in der Kurve kommt viel Bewegung in das Heck, das ESP regelt aber zuverlässig und sorgt dafür, dass der Wagen in der Spur bleibt.

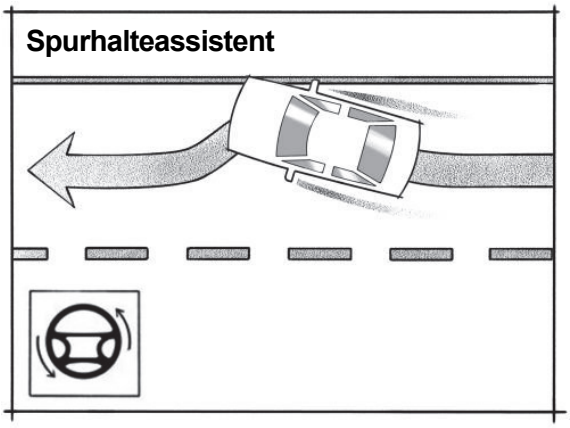
⊖ Während dieser Messungen zeigt sich die Bremse nicht frei von Fading, die Wirkung lässt bei hoher Belastung nach und der Pedalweg verlängert sich. Die Dosierbarkeit lässt nach der starken Belastung ebenfalls zu wünschen übrig.

2,1 SICHERHEIT

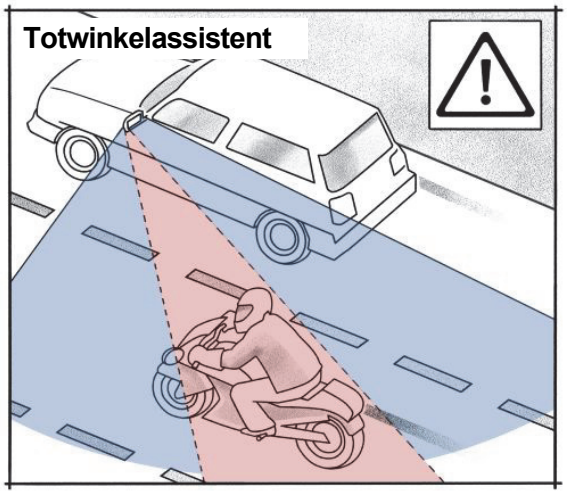
1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Evoque kommt serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC), einem Bremsassistenten (EBA) und einem direkt arbeitenden Reifendruckkontrollsystem daher. Auch ein autonomes Notbremssystem ist serienmäßig, das bei Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h per Kamera den vorausfahrenden Verkehr überwacht und im Falle einer drohenden Kollission zunächst den Fahrer warnt, um dann bei Bedarf selbstständig eine Bremsung einzuleiten. Der Spurverlassenswarner ist ebenfalls Serie, er informiert den Fahrer per vibrierendem Lenkrad, sollte er seine Spur verlassen. Gegen Aufpreis wird der Spurverlassenwarner zu einem Spurhalteassistenten erweitert, der dann per Lenkeingriff hilft, die Spur zu halten (nicht im Testwagen). Inklusive ist dann auch ein Müdigkeitsassistent. Zudem gibt es einen Totwinkel-Assistenten (im Testwagen). Dieser warnt den Fahrer beim Spurwechsel, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden. Die LED-Bremsleuchten sind gut zu erkennen. Bei einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein, sodass der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Die aufpreispflichtigen LED-Scheinwerfer bieten eine Kurvenlichtfunktion. Tempolimits kann die aufpreispflichtige, kamerabasierte Verkehrschilderkennung dem Fahrer im Kombiinstrument anzeigen. Gegen weiteren Aufpreis können diese und weitere Informationen auch per Head-Up System auf die Scheibe projiziert werden.

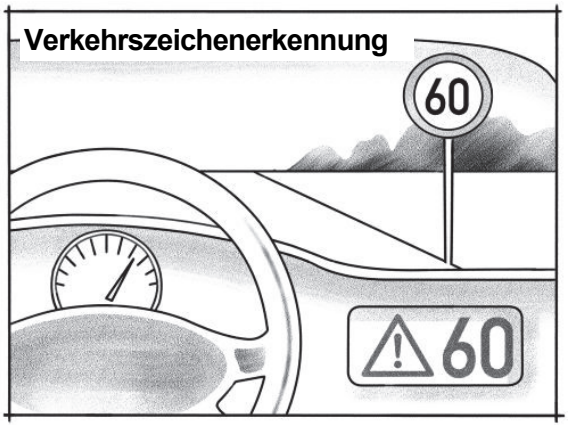
⊖ Es finden sich weder Rückstrahler noch Rückleuchten in den Türen, die andere Verkehrsteilnehmer bei geöffneten Türen warnen würden. Ist der Warnblinker aktiviert, funktioniert die normale Blinkfunktion nicht mehr - ein Sicherheitsrisiko beim Abschleppen.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

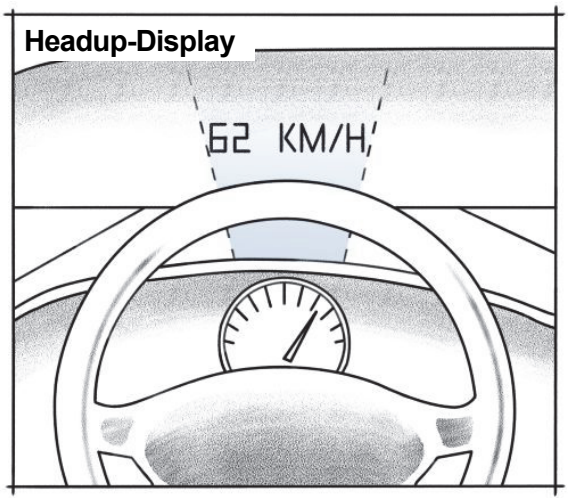


Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Der Warnblinkschalter selbst ist zu unauffällig in die Mittelkonsole integriert, so sucht man im Notfall zu lange danach. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die den Abstand zu einem vorausfahrenden Auto konstant hält, ist nur für die Topausstattung in Verbindung mit dem leistungsstärksten Motor verfügbar. Dieses System lässt sich auch im Stau nutzen und bietet darüber hinaus einen radarbasierten Notbremsassistenten. Unverständlich, dass dieses im Alltag sinnvolle und sicherheitsrelevante Extra nicht für alle Modelle verfügbar ist.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Der Evoque verfügt serienmäßig über Fahrer- und Beifahrerairbag sowie Seitenairbags an den Vordersitzen und durchgängige Kopfairbags. Für den Fahrer ist ein Knieairbag an Bord. Beim NCAP Crashtest wurde der Evoque vor dem Facelift als Rechtslenker getestet und erzielte beim Insassenschutz gute 86 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand: 11/20122). 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. Zudem werden die Insassen vorn akustisch erinnert, sich anzuschnallen. 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.

➖ Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind nur für die vorderen Insassen vorhanden, die hinten sitzenden müssen auf diese im Ernstfall sehr wichtigen Sicherheitseinrichtungen verzichten. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis 1,65 m und der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist nur als zufriedenstellend zu bewerten. Der Verbandskasten und das Warndreieck haben ihre Halterungen unter dem Kofferraumboden, im Notfall sind diese bei beladenem Kofferraum nicht zügig erreichbar.

Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,5 Kindersicherheit

➕ Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Evoque 75 Prozent der Punkte bei der Kindersicherheit. Auf den Fondaußenplätzen sind Isofix-Halterungen mit Ankerhaken vorhanden. Die Isofix-Anbindungen lassen sich leicht und ohne Einsteckhilfe nutzen. Hinten finden gleichzeitig nur zwei Kindersitze Platz. 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 zeigen sich auf den äußeren Plätzen die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert und die Sitzflächen stabil. Es können auf allen Plätzen hohe Kindersitze verbaut werden. Der Beifahrerairbag lässt sich über den Bordcomputer abschalten, sodass auch auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden können. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Plätzen universale Kindersitze aller Altersklassen montiert werden.

⊖ Hinten weist der Mittelsitz eine ungünstige Wulst auf und auch der Gurtanlenkpunkt ist nicht optimal, sodass sich Kindersitze nicht lagestabil befestigen lassen.

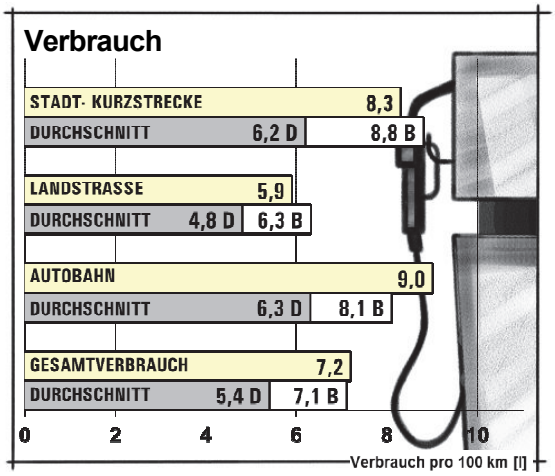
3,4 Fußgängerschutz

Lediglich 41 Prozent der Punkte erreicht der Evoque beim Fußgängerschutz. Die hohe Motorhaube ist unnachgiebig gestaltet und erhöht so das Risiko für Kopfverletzungen.

3,6 UMWELT/ECOTEST

5,1 Verbrauch/CO2*

⊖ Im ADAC EcoTest wurde ein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch von deutlich zu hohen 7,2 l/100 km Diesel ermittelt. Innerorts benötigt der Evoque 8,3 l/100 km. Außerorts werden 5,9 l/100 km verbraucht und bei der Autobahnfahrt genehmigt sich der Evoque 9,0 l/100 km. Insgesamt ergibt sich eine ermittelte CO2-Bilanz von 230 g/km. Im CO2-Kapitel des ADAC EcoTest reicht dies für magere neun Punkte.



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

2,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des EcoTest schlägt sich der Evoque mit dem neuen Euro6-Diesel besser als in der Verbrauchsmessung - hier erreicht er 39 Punkte.

⊖ Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der Evoque lediglich auf 48 Punkte im ADAC EcoTest und somit lediglich auf zwei von fünf Sternen.

5,0 AUTOKOSTEN

3,4 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Evoque einen hohen Verbrauch hat, fallen auch die Betriebskosten etwas höher aus. Im Klassenvergleich erzielt der Evoque eine noch durchschnittliche Betriebskostenbewertung.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km ist bei Land Rover obligatorisch.

2,4 Wertstabilität*

⊕ Der Evoque zeigt seit seinem Verkaufsbeginn im Jahre 2011 einen guten Restwertverlauf. Auch aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach SUV-Modellen kann davon auch für das Facelift-Modell ausgegangen werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Grundpreis des Evoque TD4 HSE mit dem 180 PS starken Diesel und der Neungang-Automatik liegt bei 52.850 Euro, ein sehr stolzer Preis. Die Serienausstattung des HSE ist aber immerhin recht umfangreich - Notbremssystem, Ledersitze, Navigationssystem, Licht-/Regensensor und Xenonlicht sind serienmäßig an Bord.

5,5 Fixkosten*

⊖ Bei den jährlichen Kosten muss man tief in die Tasche greifen. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 268 Euro zu Buche. Darüber hinaus sind die Versicherungsstufen ungünstig. Besonders die Haftpflichteinstufung (23) fällt sehr hoch aus. Teil- und Vollkasko-Einstufung (24/25) sind ebenfalls recht teuer.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

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

DIE MOTORVARIANTEN
in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Evoque Si4 Automatik	Evoque TD4	Evoque TD4
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	4/1999
Leistung [kW (PS)]	177 (240)	110 (150)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	340/1750	380/1750	430/1750
0-100 km/h[s]	7,6	10,8	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	217	190	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,8 l S	4,8 l D	4,8 l D
CO2 [g/km]	181	125	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/25/24	21/25/24	23/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	212	250	250
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	902	746	776
Preis [Euro]	42.500	36.300	39.200

Aufbau
ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1999 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	430 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R19
Reifengröße (Testwagen)	**235/55R19V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,55/11,45 m**
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**5,9 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**39,1 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**7,2 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**8,3/5,9/9,0 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	134 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	**230 g/km**
Innengeräusch 130 km/h	**67,1 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4370/1900/1660 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2095 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1840 kg/510 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**300 l/685 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	**750 km**
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe (9 Gang)	2.350 Euro°
Berganfahrhilfe (& Abfahrhilfe)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	1.300 Euro
Heckkamera	Serie
Kurvenlicht (bei LED-Licht inkl.)	1.250 Euro°
LED-Abblendlicht (& Fernlicht)	1.250 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (passiv)	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	650 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (fahrerseitig)	Serie
Navigationssystem	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (& beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	800 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**97 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**90 Euro**
Monatliche Fixkosten	**156 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**567 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**910 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/25/24
Grundpreis	52.850 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,6**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,6**
Verarbeitung	2,1
Alltagstauglichkeit	2,7
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	**1,9**
Bedienung	1,9
Raumangebot vorne*	1,4
Raumangebot hinten*	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,3**
Federung	2,6
Sitze	2,1
Innengeräusch	1,8
Klimatisierung	2,4
Motor/Antrieb	**2,1**
Fahrleistungen*	2,2
Laufkultur	2,3
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	1,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**3,0**
Fahrstabilität	2,4
Lenkung*	2,6
Bremse	3,9
Sicherheit	**2,1**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kindersicherheit	1,5
Fußgängerschutz	3,4
Umwelt/EcoTest	**3,6**
Verbrauch/CO2*	5,1
Schadstoffe	2,1

AUTOKOSTEN **5,0**

Betriebskosten*	3,4
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.