



## Land Rover Range Rover Evoque D150 Automatik AWD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Nach einer Bauzeit von sieben Jahren rollt nun die zweite Generation des Range Rover Evoque im englischen Halewood vom Band. Unverändert ist der neue Land Rover an der coupéartigen Silhouette mit nach hinten abfallender Dachlinie und aufwärtsstrebender Gürtellinie zu erkennen. Markant sind die ausfahrbaren Türgriffe sowie die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer mit dynamischen Blinkern. Das SUV bietet eine Bodenfreiheit von 212 Millimetern sowie einen Böschungswinkel von 25 Grad vorn beziehungsweise 30,6 Grad hinten – das macht den kleinen Range Rover durchaus geländetauglich. Im ADAC Autotest trat der Range Rover Evoque D150 mit der 9-Gang-Automatik an. Der 2,0-l-Vierzylinder leistet 150 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 380 Nm. Der variable Allradantrieb verteilt dabei die Antriebskraft auf die Vorderräder sowie bedarfsgerecht zusätzlich auf die Hinterräder. Der Evoque basiert auf einer neuen Bodengruppen-Architektur, die sich mit elektrischen Antrieben kombinieren lässt. So ist der Testwagen serienmäßig ein Mild-Hybrid. Die Bremsenergie wird in einer separaten Lithium-Ionen-Batterie (48 V/200 Wh) am Fahrzeugunterboden gespeichert. Damit unterstützt ein riemengetriebener Starter-Generator das Anfahren mit einem Drehmoment von bis zu 140 Nm. Leider wird die Verbrauchersparnis vom immens hohen Fahrzeuggewicht von knapp zwei Tonnen zunichte gemacht. Mit durchschnittlich 7,4 Litern auf 100 Kilometer erreicht der neue Evoque D150 Automatik im ADAC Ecotest ein ernüchterndes Zwei-Sterne-Ergebnis. Der große, serienmäßige 65-l-Tank ermöglicht immerhin eine theoretische Reichweite von 875 Kilometern. Ausgestattet ist der Evoque mit zahlreichen Assistenzsystemen für Straße und Gelände. Dazu zählen beispielsweise Spurhalteassistent, autonomer Notbremsassistent und Bergabfahrhilfe. Zudem befindet sich serienmäßig eine Rückfahrkamera an Bord, die aufgrund der eingeschränkten Rundumsicht zwingend erforderlich ist. Mit einem Grundpreis von 43.250 Euro ist der neue Evoque D150 Automatik vergleichsweise teuer. In Verbindung mit zusätzlicher Komfort- und Sicherheitsausstattung knackt der Testwagen die 70.000 Euro-Marke – sehr viel Geld für ein SUV der Kompaktklasse, das zudem nur wenig Glanzlichter setzen kann. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X2, Jaguar E-Pace, Lexus UX, Mercedes GLA, Peugeot 3008, SEAT Ateca, Volvo XC40, Volkswagen Tiguan.

- +** Hohe Anhäng- und Stützlast, umfangreiche Assistenz- und Sicherheitssysteme, gute Platzverhältnisse vorn, Mild-Hybrid-Technik unterstützt beim Anfahren, sicheres Keyless-System
- Teuer in der Anschaffung, hohes Fahrzeuggewicht, unübersichtliche Karosserie, keine Haltegriffe im Innenraum, hoher Kraftstoffverbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,7**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,9</b>
	Stadtverkehr	<b>3,9</b>
	Senioren	<b>2,6</b>
	Langstrecke	<b>2,6</b>
	Transport	<b>2,9</b>
	Fahrspaß	<b>2,9</b>
	Preis/Leistung	<b>2,7</b>

Ecotest **★ ★ ☆ ☆ ☆**

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Land Rover liefert mit dem Evoque insgesamt eine gute Qualität ab. Die Karosserie des kompakten SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, könnte im hinteren Bereich aber noch Optimierung vertragen. Der Innenraum ist ebenfalls gut verarbeitet, allerdings macht das Material an einigen Stellen nicht den besten Eindruck; hier und da knarzt es etwas, wenn man hinfasst. Zudem streifen beispielsweise die Sonnenblenden beim Auf- und Zuklappen den Dachhimmel. An zahlreichen Stellen vermisst man entgratete Kanten sowie weich gestaltete

Oberflächen – die teurere Kunststoffschäumung ist im Innenraum lediglich an den Türverkleidungen und im oberen Bereich des Armaturenbretts vorzufinden. Der untere Bereich hingegen ist hart und weniger ansprechend ausgelegt. Vorbildlich dagegen: die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern aufgedrückt und offen gehalten.

⊖ Die Fußmatten werden mit Ösen an fahrzeugseitigen Haltern gegen Verrutschen gesichert und müssen umständlich ein- und ausgefädelt werden – das geht besser.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

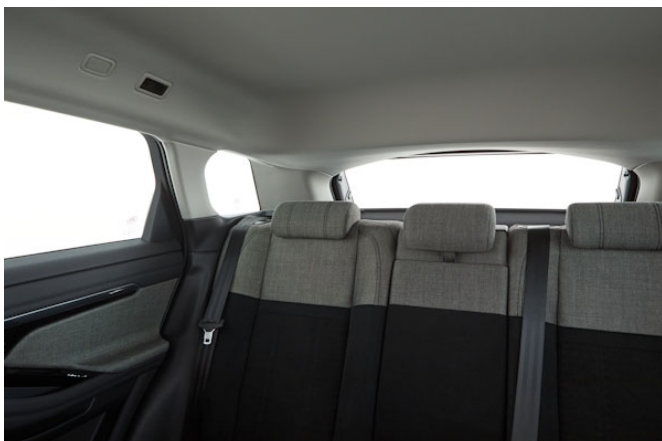
Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,4 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 65-Liter-Tank eine theoretische Reichweite von circa 875 km. Die mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 510 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen – das reicht selbst für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes. Und wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu 2,5 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst die üblichen 750 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem

optionalen Notrad (inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar. Der Evoque macht sich im Stadtverkehr mit einer Außenbreite von 2,1 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von 12,1 m recht breit, die Fahrzeuglänge stellt mit 4,37 m hingegen kein Problem dar.

⊕ Im Tankstutzen ist ein Fehlbetankungsschutz vorhanden. Der Mechanismus soll verhindern, dass versehentlich der falsche Kraftstoff getankt wird.

### 3,0 Licht und Sicht

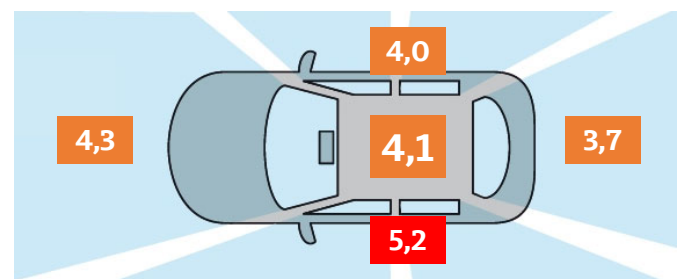
Die gedrungene Karosserieform des Evoque schränkt die Rundumsicht ein, sodass Hindernisse im Nahbereich des Fahrzeugs schnell übersehen werden können. Zudem lässt sich nicht genau abschätzen, wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört. Dafür hat das SUV erforderliche Assistenzsysteme wie Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis bekommt man



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

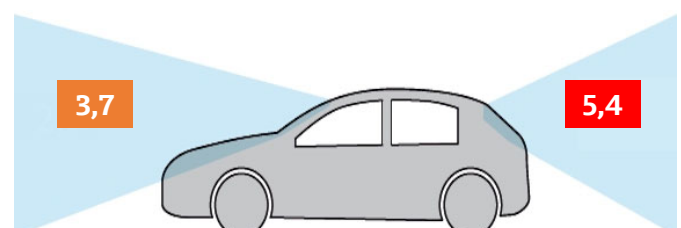
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



zusätzlich einen Parkassistenten und Kameras für einen 360-Grad-Rundumblick. Immerhin sitzt man etwas erhöht und hat eine gute Übersicht auf den Verkehr. Optional gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Den Außenspiegeln fehlt leider ein asphärischer Bereich, der den Bereich seitlich neben dem Auto leichter einsehbar machen würde. Hat das Fahrzeug die optionale Memory-Funktion für Sitz- und Spiegeleinstellungen (Testwagenausstattung), senken sich beide Außenspiegel beim Einlegen des Rückwärtsgangs automatisch ab (deaktivierbar). Ob das Absenken des linken Spiegels beim Rangieren eher verwirrt oder als vermeintliche Sicherheitseinrichtung Gefallen findet, muss jeder für sich entscheiden.

⊕ Neben den serienmäßigen LED-Scheinwerfern gibt es optional Matrix-LED-Scheinwerfer, die die Fahrbahn hell

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Der Evoque bietet mit seiner etwas höher bauenden Karosserie gewisse Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das bequeme Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 60 cm über der Straße in günstiger Höhe (Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt). Die Türausschnitte sind recht hoch und breit genug, lediglich im Fond sind sie im Fußbereich etwas schmal. Zudem liegen die Schweller ebenfalls hoch und sind somit etwas schwer zu überwinden. Die Türen werden vorn an drei und hinten an zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in Position, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung arretieren sie nicht mehr zuverlässig.

## 3,0 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Evoque lediglich 315 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 425 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 700 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.200 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden in der Mulde etwa 20 Liter zusätzlich Platz.

## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen und hat ein praktisches Format. Die Klappe schwingt erfreulich weit auf – erst ab einer Körpergröße von zwei Metern läuft man Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Den elektrischen

ausleuchten und ein Abbiegelicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten beinhalten – andere Verkehrsteilnehmer werden gezielt ausgeblendet. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt. Der Innenspiegel kann gegen Aufpreis zum Display werden und das Live-Bild der am Dach montierten, nach hinten gerichteten Kamera anzeigen. Da die Kamera in die Dachantenne integriert ist, ermöglicht der sogenannte „ClearSight Smart View“-Innenspiegel den Blick auf den rückwärtigen Verkehr, selbst wenn Insassen oder große Gegenstände im Fahrzeug die Sicht im Innenspiegel behindern.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (beispielsweise beim Aufschließen am Stauende) kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

⊕ Die Fernbedienung der Zentralverriegelung bietet zahlreiche Zusatzfunktionen, wie beispielsweise den Panikalarm. Ein schlüsselloses Zugangssystem (Keyless Entry) bietet der Evoque optional. Jaguar Land Rover verbaut bisher als einziger Hersteller ein System, das die Entfernung des Schlüssels zum Auto misst und so zuverlässig eine illegale Öffnung des Fahrzeugs über einen Funkverlängerer unterbindet.

⊖ Am Dachhimmel sind keine Haltegriffe vorhanden.



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum auf dem Niveau eines Kompaktwagens. Legt man die Rücksitzlehnen um, stehen bis zu 1.200 l Volumen zur Verfügung.

Antrieb für die Kofferraumklappe gibt es lediglich optional. Gegen zusätzlichen Aufpreis öffnet die elektrische Klappe nach einem Fußschwank im Bereich der Heckschürze, wenn man

den Schlüssel bei sich trägt. Die Ladekante ist mit 77 cm ziemlich hoch, immerhin muss innen keine Stufe überwunden werden, da der Kofferraumboden weitgehend in einer Ebene mit der Ladekante liegt – der Versatz von zwei Zentimetern kann vernachlässigt werden. Das Ladeabteil wird

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Evoque ist ab Werk mit einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Im Kofferraum sind zahlreiche Verstau- und Befestigungsmöglichkeiten vorhanden. Es gibt Taschenhaken sowie ein Fach rechts, das mit einem Netz abgesichert ist. Das

mit zwei Leuchten gut ausgeleuchtet. Die beleuchteten Streifen im Ladekantenschutz aus Edelstahl sehen zwar toll aus, leisten allerdings keinen zusätzlichen Beitrag zur Gepäckraumausleuchtung.

optionale Schienensystem bietet variable Möglichkeiten zur sinnvollen Ladungssicherung, beispielsweise mit vier Verzurrösen. Ein Kofferraumtrennnetz kostet Aufpreis, am Dachhimmel sind allerdings hinter den Vordersitzen keine Halterungen vorhanden.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Der Innenraum des Evoque wirkt aufgeräumt und nicht mit Tasten und Schaltern überladen. Der Testwagen ist mit dem digitalen 12,3-Zoll-Fahrerdisplay ausgestattet, das Geschwindigkeit und Drehzahl in Form von Rundinstrumenten darstellt. Die „Instrumente“ sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Im zentralen Bereich des Instrumentendisplay kann man aus einer Vielzahl unterschiedlicher Fahrinformationen sowie Daten zu Entertainment und Sicherheit auswählen, darunter Navigation, Telefon und Medien. Als zentrales Bedienelement kommt ein 10-Zoll-Touchscreen in der Mitte des Armaturenbretts zum Einsatz. Das Display ist recht tief angeordnet, nicht zum Fahrer geneigt und zudem leicht nach hinten versetzt. Bei der Betätigung der berührungssensitiven Flächen ist viel Aufmerksamkeit (lange Blickabwendung vom Verkehr) erforderlich, damit die richtige Taste betätigt wird. Der Touchscreen unterstützt Gesten wie Tippen, Wischen sowie Zoomen. Der Startbildschirm ist frei konfigurierbar. Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer (am Multifunktionslenkrad) und teils über den zentralen Monitor vorgenommen werden – hier muss man also lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der Funktionsumfang des Menüs ist üppig, man kann viele Infos zum Fahrzeug abrufen.

⊕ Das optionale Head-up-Display projiziert wichtige Informationen wie Fahrzeuggeschwindigkeit, aktuellen Gang sowie Navigationshinweise direkt auf die Frontscheibe in das Sichtfeld des Fahrers. Der Wählhebel der Neun-Gang-Automatik ist als Joystick ausgeführt und leicht zu bedienen.

⊖ Die wenigen verbliebenen Schalter sind griffgerecht angeordnet, allerdings nicht nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) gruppiert. So erfüllt beispielsweise ein Drehschalter die Funktionen Temperatur, Sitzheizung und Gebläsestufe. Daher sind für einfache Einstellungen teilweise unnötig viele Bedienschritte erforderlich. Bei der Bedienung vermisst man rund um das große Touchpad verschiedene Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie einen Drehregler zum Zoomen und Scrollen. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet, als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert und nicht intuitiv bedienbar. Die hängend montierten Pedale sind gut zu erreichen und bieten rundherum ausreichend Platz, das Bremspedal ist allerdings deutlich höher als das Gaspedal angebracht.



Der Evoque ist im Innenraum gut verarbeitet, die verwendeten Materialien können aber nicht an jeder Stelle uneingeschränkt überzeugen.

## 2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimedia-Ausstattung des Evoque ist durchschnittlich. So gibt es ab Werk ein Radio mit Sprachsteuerung, eine Bluetooth-Verbindung fürs Mobiltelefon, einen USB-Anschluss und ein Soundsystem mit sechs Lautsprechern. Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem mit Festplattenspeicher, einen integrierten Internetbrowser, einen WLAN-Hotspot, Apple CarPlay und Android Auto sowie einen zusätzlichen USB-Anschluss. Über

die integrierte SIM-Karte stehen optional zahlreiche Online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrsinformationen und Remote-Control-Funktionen zur Verfügung. Ein Premium-Soundsystem findet sich in der Optionsliste, ebenso ein noch teureres High-End-Soundsystem.

⊖ DAB+ kostet Aufpreis, das sollte in der Preisklasse heutzutage zur Serienausstattung zählen.

## 2,4 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut. Die Beinfreiheit reicht für gut 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus – erst 2,10-m-Riesen ecken eventuell an. Das Raumgefühl ist angenehm, aber nicht wirklich großzügig; die

hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie, die wuchtige Mittelkonsole und das hoch aufbauende Armaturenbrett schmälern das Raumgefühl. Ordert man das optionale Panoramadach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum.

## 2,5 Raumangebot hinten

⊕ Genügend Platz gibt es auch noch in der zweiten Reihe. Hier reichen Beinfreiheit sowie Kopffreiheit für etwa 1,95 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie und die Kopfposition direkt neben der C-Säule eingeschränkt. Das optionale Panoramadach (nicht im Testwagen) reicht über die Rückbank und bietet von dort einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

## 3,1 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums beschränkt sich der Evoque auf die dreigeteilt klappbare Rücksitzbank, die weder längs- noch neigungsverstellbar ist. Selbst die Anzahl der Ablagemöglichkeiten

kann lediglich als durchschnittlich bezeichnet werden. Vorn gibt es eine versteckte Ablage unter dem Mittelunnel, ein Fach unter der Mittelarmlehne, zwei Becherhalter und je ein Türfach. Im Fond stehen Lehnentaschen, kleine Türfächer und Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung. Das Hand-

schuhfach ist nicht besonders groß und weder klimatisiert noch abschließbar, dafür beleuchtet und mit Filz ausgekleidet.

⊖ Das vorhandene Platzangebot (beispielsweise im Bereich der Mittelkonsole) wurde nicht konsequent genutzt – zu Lasten der Ablagemöglichkeiten.

## 2,4 KOMFORT

### 2,7 Federung

Standardmäßig ist der Evoque mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, einstellbare oder adaptive Dämpfer sind für diese Motorisierung nicht erhältlich. So bietet das Fahrzeug einen ansehnlichen Federungskomfort, wobei das SUV eine eher straffe Grundabstimmung erhalten hat. Innerorts werden welliger Straßenbelag und abgesenkte Kanaldeckel zufriedenstellend geschluckt. Feine Unebenheiten wiederum absorbiert das Fahrwerk recht ordentlich. Kopfsteinpflaster hingegen ist im Innenraum durchaus präsent und führt zu Vibrationen und

Wummern. Beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln merkt man die langen Federwege. Auf der Landstraße wie auch auf der Autobahn ist der Fahrkomfort ganz ordentlich, solange die Straßen in gutem Zustand sind. Wellige Fahrbahnen bringen die Karosserie aber mehr in Bewegung. Bei zunehmender Geschwindigkeit nimmt das Fahrwerk Bodenwellen williger auf, sodass sich selbst lange Etappen auf der Autobahn bequem zurücklegen lassen.

## 2,4 Sitze

⊕ Der Testwagen ist mit elektrisch verstellbaren Vordersitzen (optional) ausgestattet. Die Sitze lassen sich elektrisch beispielsweise in Höhe und Neigung einstellen und bieten eine Vierwege-Lordosenstütze sowie eine Memoryfunktion. Der Sitzkomfort ist gut, einstellbare Seitenwangen und verlängerbare Oberschenkelauflagen würden den Komfort noch verbessern. Im Fond geht der

Sitzkomfort in Ordnung – zumindest auf den Außensitzen. Diese sind angemessen gepolstert, die Konturierung könnte gerade im Bereich der Sitzflächen besser sein. Der harte Mittelsitz ist dagegen weniger bequem.

⊖ Die Mittelarmlehne ist in Längsrichtung verschiebbar, allerdings nicht in der Höhe einstellbar.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Land Rover hat den Evoque ordentlich gedämmt, der Motor bleibt weitgehend dezent im Hintergrund. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche drängen sich ebenfalls nicht in den Vordergrund, sodass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 66,5 dB(A) ergibt – ein guter Wert. Selbst bei höheren

Geschwindigkeiten kann man sich noch entspannt unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit 130 km/h einwandfrei.

## 2,1 Klimatisierung

⊕ Im Evoque sorgt serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik für eine angenehme Temperatur mit entsprechender Luftfeuchtigkeit. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) lässt sich über das Klimamenu einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Optional überwacht ein Luftgütesensor die Luftqualität im Innenraum und aktiviert bedarfsgerecht die Umluftfunktion. Zudem kann eine Luftionisierung geordert werden. Das System reinigt die Luft im Innenraum, verbessert die

Luftqualität und trägt zur Reduzierung von Schadstoffen wie Allergenen, Viren und Bakterien sowie Gerüchen bei. Die Sitzheizung vorn wie hinten kostet Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung und die Belüftung der Vordersitze. Eine Standheizung mit Fernbedienung sowie eine Frontscheibenheizung (über feine Drähte) finden sich in der Optionsliste. Gegen direkte Sonneneinstrahlung bietet der Evoque optional abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sowie eine Frontscheibe aus Wärmeschutzglas.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen

Im Evoque gibt es den Zweiliter-Turbodiesel in drei Leistungsstufen von 150 PS (Testwagenausstattung) bis 240 PS. Der Motor liefert ein maximales Drehmoment von 380 Nm zwischen 1.750 und 2.500 Kurbelwellenumdrehungen. Das knapp 2,0 Tonnen schwere SUV ist damit ausreichend motorisiert, man merkt ihm das hohe Gewicht aber deutlich an. Der Selbstzünder spricht bei niedrigen Drehzahlen eher träge an, um oberhalb von 2.000 1/min nachdrücklich anzuschieben. So lassen sich

Überholmanöver zufriedenstellend abschließen – die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 7,2 Sekunden erledigt. Von 15 auf 30 km/h geht es in zügigen 1,4 Sekunden. Der Turbodiesel ist also ein durchaus kräftiger Motor, der jedoch seine Drehzahlen braucht, um in Schwung zu kommen. Laut Herstellerangaben braucht der Evoque 11,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 196 km/h.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbodiesel bietet eine ordentliche Laufkultur, ist gut gedämmt und lediglich als sympathisch grummelnder Begleiter irgendwo vorn im Motorraum wahrzunehmen. Ungebührliches Brummen oder Dröhnen (selbst beim Ausdrehen) ist dem Motor nicht anzudichten. Bei der Leistungsentfaltung und beim Ansprechen wirkt der Diesel zunächst etwas müde, um

bei höheren Drehzahlen vehement und nachhaltig zu beschleunigen – hier könnte der riemengetriebene Startergenerator mit seinem Drehmoment von bis zu 140 Nm spürbarer unterstützen.

## 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Mit dem Neun-Gang-Automatikgetriebe unseres Testwagens ist man komfortabel unterwegs. Die Wandlerautomatik schaltet meist recht geschmeidig, nur unter Last kommt es zu hektischen Schaltvorgängen und leichten Schaltrucken. Der Getriebewählhebel in der Mittelkonsole ist als Joystick ausgeführt und lässt sich intuitiv bedienen. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrstufe geschieht schnell, wobei hier immer die Entsperrtaste am Wählhebel betätigt werden muss. Die Kriechfunktion der

Automatik setzt sanft ein und ermöglicht ein präzises Rangieren und Parken. Das Automatikgetriebe ist insgesamt lang übersetzt, im neunten Gang liegen bei 130 km/h 2.100 Umdrehungen an. Über die Schaltpaddel am Lenkrad oder die manuelle Schaltgasse am Wählhebel kann man jederzeit einen Gangwechsel einleiten – der gewählte Gang wird im optionalen Head-up-Display angezeigt. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei, der Motorstart erfolgt sanft.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des Evoque ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Engländer nicht aus der Ruhe. Auf Lenkimpulse reagiert er mit deutlicher Seitenneigung – das ist aber konzeptbedingt und hat keinen Einfluss auf die Fahrstabilität. Fahrwerk und ESP sind konsequent in Richtung Sicherheit abgestimmt. So greift das elektronische Stabilitätsprogramm schon bei der ersten Lenkbewegung im ADAC Ausweichtest ein, baut ausreichend Geschwindigkeit ab, um in Folge den Evoque leicht untersteuernd und langsamer werdend um die

Pylonen rollen zu lassen. Das ist zwar nicht dynamisch, dafür sicher. Bei zu hoher Geschwindigkeit schiebt die Massenträgheit das SUV allerdings durch Überbremsen des kurvenäußeren Vorderrads nach außen. Auch bei alltäglicheren Situationen, wie einfachen Lastwechseln oder gar Bremsmanövern in einer Kurve, bleibt der Evoque spurstabil. Der Evoque bekommt die Leistung des Motors durch den Allradantrieb sicher auf die Straße.

### 3,1 Lenkung

Die Lenkung bietet ein ordentliches Lenkgefühl, kann aber nicht vollends überzeugen. Die Übersetzung wird mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. Der Lenkaufwand hält sich damit besonders im Stadtverkehr in Grenzen, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,3 Lenkradumdrehungen nötig – allerdings erfordert das eine kurze Eingewöhnungsphase. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und präzise durchfahren, hier

schmälern allerdings Raster- und Klebeeffekte den Lenkcomfort. Lenkt man beispielsweise bei Autobahnfahrten nur leicht um die Mitte, führt das zu kleinen ruckartigen Lenkbewegungen. Gerade bei höheren Geschwindigkeiten wären etwas mehr Rückstellmoment um die Mittellage und mehr Rückmeldung der Straße wünschenswert.

### 2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Evoque D150 Automatik durchschnittlich 33,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – ein guter Wert. Die

Bremsanlage erweist sich als standfest und lässt bei hoher Belastung nicht nach. Das Pedalgefühl überzeugt, da die Bremse gut anspricht und sich feinfühlig dosieren lässt.

## 2,1 SICHERHEIT
























### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits serienmäßig bietet der Range Rover Evoque eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Einige in dieser Klasse obligatorischen Systeme kosten allerdings Aufpreis oder sind beispielsweise nicht für Fahrzeuge mit manuellem Schaltgetriebe erhältlich. So ist das SUV mit einer Vielzahl an Assistenzsystemen für Straße und Gelände ausgestattet. Es befinden sich ein Spurhalteassistent, ein Notbremsassistent samt Abstands- und Kollisionswarner und eine Rückfahrkamera serienmäßig an Bord – neben weiteren Assistenzsystemen, wie der optional erhältlichen adaptiven Geschwindigkeitsregelung mit Lenkassistent und der Verkehrszeichenerkennung. Optional kann man ein Head-up-Display mit Projektion in die Windschutzscheibe ordern, ebenso einen Spurwechselassistenten, der den Bereich hinter dem Fahrzeug sogar beim Aussteigen oder Rückwärtsausparken überwacht. Bei einer Gefahrenbremsung warnt der Evoque den hinterherfahrenden Verkehr durch Aktivierung des Warnblinkers – zunächst in erhöhter Frequenz und ab Fahrzeugstillstand in gewohnter Blinkerfrequenz. Das Reifendruckkontrollsystem misst den Druck direkt in den Reifen.

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der Evoque mit 94 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab und kommt insgesamt auf volle fünf Sterne (Test 04/2019). Das Kompakt-SUV hat zum Schutz der Insassen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord. Hintere Seitenairbags sind nicht verfügbar. Während sich die vorderen Kopfstützen weit herausziehen lassen und selbst für knapp 1,90 m große Personen guten Schutz bieten, leisten die Fondkopfstützen dies lediglich für 1,65 m große Insassen. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Warndreieck und Verbandkasten sind in der Heckklappe beziehungsweise seitlich in einem Kofferraumfach gut zugänglich untergebracht. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



## 2,1 Kindersicherheit

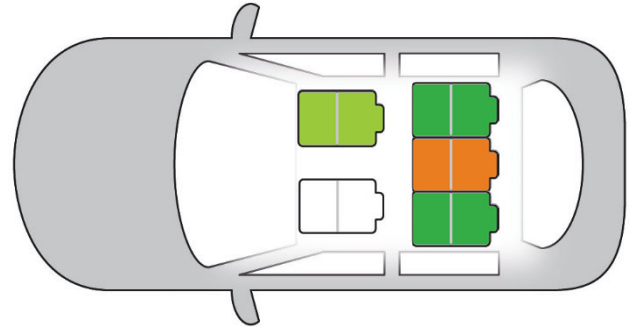
⊕ Der EuroNCAP Crashtest bescheinigt dem Evoque mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf der Rücksitzbank problemlos einbauen. Die äußeren Fondsitze eignen sich durch Isofix mit i-Size-Kennzeichnung gut für Kindersitze aller Altersklassen, auch das Angurten klappt einwandfrei. Der Beifahrersitz ist ebenfalls für Kindersitze zugelassen, da sich die Airbags über das fahrerseitige Menü deaktivieren lassen. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese an der nicht ausbaubaren Kopfstütze anstehen und nicht stabil befestigt werden können. Auf dem mittleren Fondsitz lassen sich ebenfalls Kindersitze befestigen, die Gurtgeometrie ist jedoch nicht ganz ideal und auf Isofix muss man verzichten. Drei Kindersitze nebeneinander haben im Fond keinen Platz. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

## 2,8 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Evoque mittelmäßig ab, er erzielt 72 Prozent der erreichbaren Punkte. Hauptkritikpunkt ist der ungenügende Schutz des Beckens im Bereich des vorderen Stoßfängers. Im sonst problematischen Bereich der Windschutzscheibenunterkante und harten A-Säulen

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5)    gut (1,6 – 2,5)    befriedigend (2,6 – 3,5)  
ausreichend (3,6 – 4,5)    mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 3,9 UMWELT/ECOTEST

### 5,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der durchschnittliche Ecotest-Kraftstoffverbrauch des 2,0-l-Turbodiesels mit Allradantrieb und Neun-Gang-Automatik beträgt 7,4 l pro 100 km. Daraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 233 g pro km – das ergibt 6 von 60 möglichen Punkten. Die höhere Karosserie, der Allradantrieb sowie das hohe Fahrzeuggewicht treiben den Verbrauch nach oben, allerdings sind über sieben Liter pro 100 km selbst für ein SUV recht viel. Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 7,7 l, außerorts von 6,4 l und auf der Autobahn von hohem 8,6 l alle 100 km ermittelt. Das Spritsparpotenzial des 48-V-Systems verpufft.

schützen eine aktive Motorhaube (Motorhaube wird im hinteren Bereich angehoben) sowie ein Fußgängerairbag. Einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgänger- und Radfahrererkennung hat der Engländer serienmäßig an Bord.

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Ein SCR-Kat senkt die Stickoxid-Emissionen innerorts und außerorts deutlich unter die Grenzwerte. Nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der NOx-Ausstoß deutlich an. Das gibt ein paar Punkte Abzug, die verbleibenden 37 von 50 Zählern sind aber dennoch ein ordentliches Ergebnis und

demonstrieren die Wirksamkeit aller Katalysatoren im Auto. Vor allem die Partikel werden in allen Fahrsituationen sehr effektiv herausgefiltert. Insgesamt kommt der Evoque D150 mit Allrad und Automatik zusammen mit den CO2-Zählern auf 43 Punkte und erhält damit lediglich zwei von fünf Sternen im Ecotest.

## 2,7 AUTOKOSTEN

### 2,7 Monatliche Gesamtkosten

Bei der Kaufentscheidung für einen Range Rover Evoque darf die Wirtschaftlichkeit keine große Rolle spielen. Der Basispreis für den getesteten Evoque D150 mit Allrad und Automatikgetriebe liegt bereits bei mindestens 43.250 Euro – das ist viel Geld für ein SUV der unteren Mittelklasse. Allerdings bietet der Ausstattungskatalog zahlreiche Verlockungen, noch tiefer ins Portemonnaie zu greifen. So kostet der Testwagen mit

umfangreicher, aber bei weitem nicht vollständiger Ausstattung insgesamt 70.603 Euro. Die jährlichen Fixkosten fallen zudem nicht gerade gering aus – die Kfz-Steuer beträgt jährlich 362 Euro (Berechnung nach WLTP) und die Einstufung bei der Versicherung ist ebenfalls recht hoch (Haftpflicht 22, Teilkasko 25 und Vollkasko 27). Zumindest ist für den Evoque ein einigermaßen guter Restwertverlauf zu erwarten.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	P200 Au- tomatik	P250 Au- tomatik	P300 Au- tomatik	D150 FWD	D180 Au- tomatik	D240 Au- tomatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	4/1997	4/1999	4/1999	4/1999
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	183 (249)	221 (300)	110 (150)	132 (180)	177 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1300	365/1200	400/1500	380/1750	430/1750	500/1500
0-100 km/h [s]	8,5	7,5	6,6	10,5	9,3	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	216	230	242	201	205	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/27/25	22/27/25	22/27/25	22/27/25	22/27/25	22/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	44.300	48.550	53.100	38.100	43.350	45.350

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Mild-Hybrid, Euro 6d-TEMP(WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 2.400 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	149 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,6 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.371/1.900/1.649 mm
Leergewicht/Zuladung	1.891/599 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	472/1.156 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	65,00 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Großbritannien, Halewood

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	12,1/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	7,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/6,4/8,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	194 g/km (WTW* 233 g/km)
Reichweite	875 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	1.980/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/700/1.200 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>141 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>56 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>222 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>426 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	845 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	362 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/27/25		
Basispreis Range Rover Evoque D150 Automatik	43.250 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.603,00 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.123 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.100 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	153 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.326 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	683 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.192 Euro° (Paket)
Head-up-Display	918 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	306 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	525 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.326 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/357 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	765 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	192 Euro/531 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	418 Euro° (Paket)/820 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	255 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	797 Euro
Metalllackierung	973 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	2.020 Euro/1.499 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,7**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,6	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,9</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Verbrauch/CO2	5,4
Federung	2,7	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Februar 2020  
Test und Text: Andreas Pfeffer