
Vorstellung Range Rover Evoque: Evolution reicht schon

Von Axel F. Busse

Ein erfolgreiches Produkt noch besser zu machen, ist eine heikle Aufgabe. Doch dieser Anspruch musste die Entwickler leiten, als sie begannen, sich mit dem Nachfolger des Range Rover Evoque zu beschäftigen. Jetzt ist zu sehen, ob ihnen der Coup gelungen ist.

Ein „Wow“-Erlebnis wie 2008 in Detroit war es freilich nicht, als jetzt in London das Geheimnis um die zweite Evoque-Generation gelüftet wurde. Hatte die Studie „Land Rover LRX“ seinerzeit noch Begeisterung und Beifall für das gewagte Design hervorgerufen, steht der Nachfolger eher für Evolution statt für Revolution. Nächstes Frühjahr sollen die Auslieferungen beginnen. Obwohl auf einer neuen Plattform aufgebaut und mit geringfügig veränderten Maßen versehen, wirkt der neue Evoque auf den ersten Blick wie der alte.

Das ist auch gut so, denn das stilprägende Design war von Beginn an einer der Erfolgsgaranten des kompakten SUVs. Chefdesigner Gerry McGovern sagt deshalb: „Der Evoque erzeugt besondere emotionale Reaktionen. Er ist ein Blickfang und bringt die Menschen zum Lächeln“. Die extravagante Coupé-Linie, die charakteristischen Proportionen und die steil ansteigende Gürtellinie wurden daher nicht angetastet. Sie sind die prägenden Merkmale auch der zweiten Generation, der Wiedererkennungswert ist also abgesichert. Gerry McGovern: „Aus praktischen Erwägungen haben wir jedoch den Radstand verlängert, so dass wir die Proportionen optimieren und zugleich den einzigartigen Charakter des Evoque in eine neue Dimension bringen konnten.“

Andere „praktische Erwägungen“ führten zum Verlust eines Exoten: Das Evoque Cabrio, ebenso mutiges wie hinreißendes Derivat eines Allrad-Dreitürers, wird es nicht mehr geben. Die dreitürige Karosserie des Evoque erreichte weltweit ohnehin nur einen Anteil von rund drei Prozent der gesamten Verkäufe, weshalb die davon abgeleitete Variante mit beweglichem Segeltuch-Dach ebenfalls eingestellt wird.

Bis zu 21 Zoll große Räder untermauern eine starke optische Präsenz, die neuen, versenkbaren Türgriffe nach dem Vorbild des Modells Velar glätten die seitlichen Oberflächen und nützen obendrein dem Luftwiderstandsbeiwert. Erfunden hat man die motorisch ausfahrenden Griffe bei Range Rover ebenso wenig wie den „magischen“ Innenspiegel, der jetzt als Innovation präsentiert wird. Doch gute Ideen zu adaptieren, hat noch keinem neuen Automobil geschadet und so bringt die Kombination aus herkömmlicher Reflektionsfläche und hochauflösendem Monitor einen Zuwachs an Sicherheit und Überblick. Eine Weitwinkel-Kamera in der Antennen-Finne auf dem Dach ermöglicht ein um 50 Prozent vergrößertes Sichtfeld und kann von Kopfstützen oder hinten sitzenden Personen nicht eingeschränkt werden. Ein um 21 Millimeter verlängerter Radstand kommt fast vollständig der Beinfreiheit der Fondpassagiere zugute.

Zu den Eigenheiten der Evoque-Kundschaft gehört, dass sie zu rund drei Vierteln im städtischen Umfeld zuhause sind. Die Marke, die ihren legendären Ruf unter anderem durch die Bezwingung des Urwalds erworben hat, hat nun den Großstadt-Dschungel erobert, wo man die unbestreitbaren Offroad-Fähigkeiten des Wagens gar nicht braucht. Aber die Möglichkeit, die Straße verlassen zu können, wenn man es denn nur wollte, scheint von ungebrochener Faszination zu sein. Der Allradantrieb des neuen Evoque ist so aufgebaut, dass der Wagen, der ohne besondere Anforderungen als Frontriebler unterwegs ist, bei rutschigem Untergrund die Hinterachse zuschaltet.

So wird das auch bei der Version sein, die für den nächsten Herbst avisiert ist, nur mit

dem Unterschied, dass ein Elektromotor dann die hinteren Räder antreibt. Als erstes Fahrzeug der Marke wird der Evoque dann als Plug-in-Hybrid angeboten. So viel ist schon bekannt vom Teilzeit-Stromer: Ein 1,5 Liter großer Verbrennungsmotor und ein 109 PS (80 kW) starker Elektromotor wirken zusammen und sollen gemeinsam 200 PS auf die Straße bringen. Eine Batterie mit der Kapazität von 11,3 Kilowatt-Stunden (kWh) dürften um die 50 Kilometer elektrischer Reichweite bedeuten.

Schon vorher ist die Mild-Hybrid-Version des Evoque verfügbar, wo ein elf Kilowatt starker Starter-Generator dafür sorgt, dass der Wagen die beim Bremsen oder im Schiebetrieb zurück gewonnene Energie zum Beschleunigen verwenden kann. Rund sechs Prozent Spriteinsparung und acht Gramm Kohlendioxid weniger auf jedem Kilometer verspricht Range Rover. Die Steuergeräte regeln den Einsatz der Elektrik so, dass unterhalb einer Geschwindigkeit von 17 Kilometer pro Stunde der Verbrennungsmotor abgeschaltet wird und die fahr- und sicherheitsrelevanten Systeme dann vom 48-Volt-Bordnetz am Leben erhalten werden. In London, dem Schauplatz der ersten Testfahrten in einem stillgelegten Güterbahnhof und -umschlagsplatz, dürfte die Elektrik stark gefordert sein. Das Verkehrsaufkommen der britischen Hauptstadt ist zuletzt dermaßen gewachsen, dass Kraftfahrzeuge nur noch mit einer statistischen Durchschnittsgeschwindigkeit von elf Stundenkilometern unterwegs sind.

Die konventionellen Antriebe basieren auf Vierzylinder-Motoren und reichen von 150 PS (Diesel) bis 300 PS bei den Benzinern. Der 240 PS starke Top-Diesel zum Beispiel wird ein Drehmoment-Riese mit 500 Newtonmetern Durchzugskraft sein. Aber auch ein Schwergewicht: In gehobener Ausstattung dürfte er auf zwei Tonnen kommen, so dass es nicht verwundert, dass bei der Evoque-Präsentation die Vokabel „Leichtbau“ nicht fiel. In Deutschland haben sich in der Vergangenheit mehr als drei Viertel der Kunden für einen Selbstzünder entschieden, aber bei Land Rover Deutschland geht man davon aus, dass dieses Verhältnis sich verändern wird. Etwa ein Drittel der neuen Evoques, so die Prognose, werde mit einem Benzinmotor unterwegs sein.

So unauffällig die Veränderungen des Äußeren anmuten, so radikal fiel die Evolution im Innenraum aus. Eine große Zahl von Tasten, Knöpfen, Drehschaltern und Reglern – in der ersten Generation noch Ausweis von technischer Kompetenz und vielfältigen Steuerungsmöglichkeiten – ist entfallen. Deren Funktionen werden von Touchflächen übernommen, die erst sichtbar sind, wenn die Zündung eingeschaltet ist und die Monitore hochfahren. Vorher herrscht in der Cockpit-Architektur ein überraschender Minimalismus. Überraschendes auch auf der Mittelkonsole: Anstelle des ausfahrbaren Drehstellers für die Getriebe-Funktionen ist der konventionelle Schalthebel zurück gekehrt. Der Evoque ist damit zwar ein bisschen gewöhnlicher, aus Sicht der Innen-Designer aber auch sportiver geworden. Die Schaltpaddel an der Lenksäule blieben ebenso erhalten wie das Neungang-Automatikgetriebe von ZF.

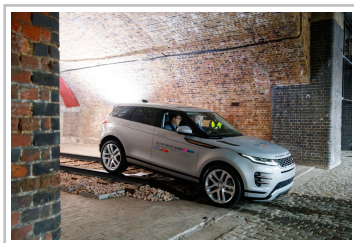
In Deutschland wird der neue Range Rover Evoque ab 37 350 Euro angeboten. Nur die wenigsten Exemplare werden für diesen Betrag zu den Kunden kommen, denn die sind erfahrungsgemäß sehr großzügig, wenn es um Sonderausstattungen geht. Die bietet Range Rover in reicher Zahl, so dass nicht wenige Varianten das Doppelte dieses Preises kosten werden. Viele schreckt das nicht, denn – auch das hat die Range-Rover-Marktforschung heraus gefunden – die Kunden sparen an anderer Stelle: mehr als zwei Drittel haben keine Kinder. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



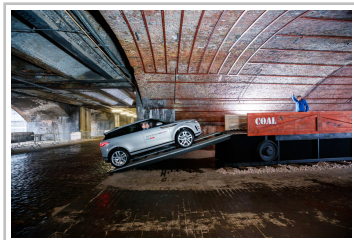
Pressepräsentation des Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



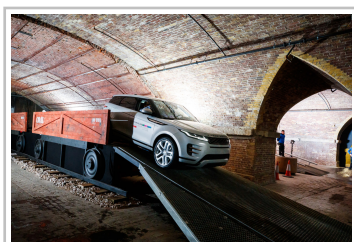
Pressepräsentation des Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



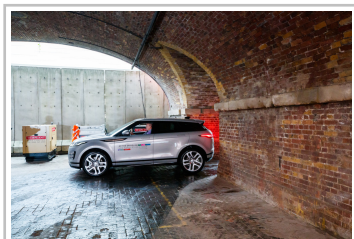
Pressepräsentation des Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Pressepräsentation des Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Pressepräsentation des Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Autor Axel F. Busse am Steuer des Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



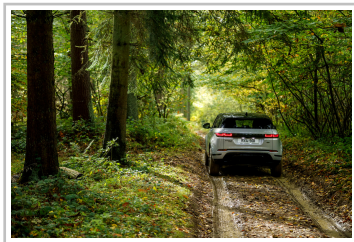
Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



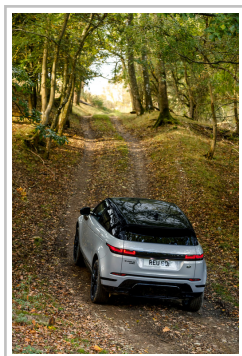
Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



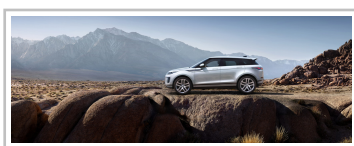
Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



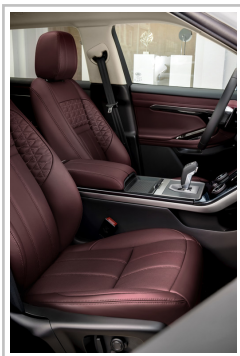
Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



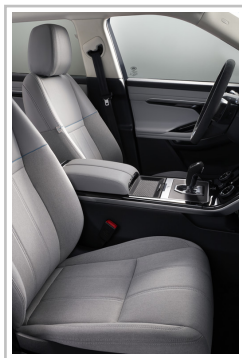
Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



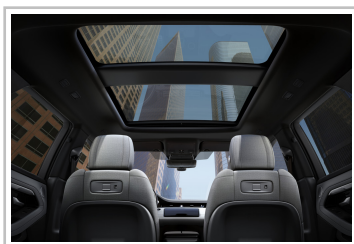
Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover



Range Rover Evoque.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Land Rover
