



Range Rover Evoque

Zelfs je naam is mooi

Autotest | Een Range Rover is groot, machtig en onoverwinnelijk. Dat klinkt misschien heel aantrekkelijk, maar de realiteit wijst uit dat grote terreinauto's uit de tijd zijn. Dalende verkoopcijfers onderstrepen dat nog eens. Een merk dat alleen terreinauto's maakt, heeft dan een groot probleem. Daarom is het nu tijd voor een geheel nieuwe Range Rover. De "Evoque" is relatief klein en kan worden geleverd met tweewielaandrijving. Is de Evoque desondanks een echte Range Rover?

Het is meestal al tijdens het rijden met een testauto dat de mogelijke titels voor een testverslag de redacteur te binnen schieten. Aanvankelijk was "Koning van de stadsjungle" de werktitel. Immers, een Range Rover is met z'n overdadige luxe en legendarische terreinwaardigheid de koning van de jungle. De Evoque is minder kolossaal dan een traditionele Range Rover en daarmee een stuk beter handelbaar in de stad.

Met een lengte van 4 meter 35 is de Evoque bijvoorbeeld korter dan een Opel Astra. De breedte is echter enorm, want met 1 meter 97 is de Evoque zelfs breder dan de gemiddelde Ferrari. Bovendien zorgde de enorme draaicirkel er na enkele beschamende manoeuvres in de stad voor dat de Evoque zich definitief uit de markt prees als handzaam stadsautootje.



Coupé

De Evoque moet het daarom vooral hebben van het uiterlijk. Dankzij bijzondere verhoudingen (breed, kort en relatief laag) houdt de Evoque het midden tussen een terreinauto en een sportcoupé. Dat gevoel wordt

verstrekt door de hoge schouderlijn en lage ramen.

Net als een coupé maakt dat de Evoque onoverzichtelijk. Door de kleine achterraut is het zicht in de binnenspiegel minimaal. De optionele achteruitrijcamera is daarom sterk aan te bevelen. De grote buitenspiegels zorgen voor het broodnodige zicht rondom, maar bemoeilijken door de plaatsing het zicht schuin voor de auto. Daarbij is de Evoque zo hoog, dat de bestuurder op de snelweg altijd de angst heeft een coupé of cabrio over het hoofd te zien bij het wisselen van rijstrook.



Net als bij de gemiddelde coupé zijn dit echter "luxeproblemen" waar de bestuurder gaandeweg mee leert leven.

Ruimte

Ten opzichte van het extravagante exterieur, is het interieur heel gewoon (alhoewel de knalrode bekleding van de testauto gewaagd mag worden genoemd). Helaas valt op dat de gebruikte materialen en afwerkingskwaliteit niet op hetzelfde niveau staan als bij de andere Range Rovers, maar daar is de prijs ook naar.

De ruimte voorin is prima. De beenruimte achterin is sterk afhankelijk van de inschikkelijkheid van bestuurder en bijrijder. Gezien de aflopende daklijn, is de hoofdruimte achterin verrassend goed.



Uitrusting

Als het om de uitrusting gaat, doet de Evoque niet onder voor de grotere Range Rovers. Alles wat elektrisch verstelbaar of verwarmbaar moet zijn, is dat ook. Denk daarbij ook aan decadente, maar nietemin prettige, zaken als stuurverwarming en een elektrisch bedienbare achterklep.

Een speciale vermelding gaat uit naar het audiosysteem dat is verzorgd door Meridian. Dit wordt gekenmerkt door een evenwichtige klank, waardoor het ook na vele uren luisteren aangenaam blijft. Alleen wanneer het echt mag, bouwt dit audiosysteem een feestje. De klank is zo helder, dat het verschil tussen een mp3-bestand en een CD hoorbaar is. En dan te bedenken dat de testauto is uitgerust met het basissysteem van Meridian; er is ook een 800 watt sterk systeem dat naar verluidt nog beter klinkt!



De Evoque wordt geplaagd door vele ergonomische onvolkomenheden. Het meest storend is de trage reactie op commando's aan het audio- en navigatiesysteem. Niet alleen na een druk op een knop duurt het lang tot er een reactie volgt. Ook wanneer voor spraakbesturing wordt gekozen, verloopt de dialog storend langzaam. Tenslotte kan de elektronica cryptische foutmeldingen geven ("waarschuwing niet geaccepteerd, commando geannuleerd"), wat ook tot frustraties kan leiden.



Rijden

Veel auto's die spannend zijn om te zien, blijken in de praktijk absoluut niet spannend te zijn om te rijden. Dat geldt zeker niet voor de Evoque! Range Rover heeft een meer dan uitgesproken keuze durven

maken wat betreft de rijeigenschappen. Terwijl een grote Range Rover dankzij luchtvering over de weg zweeft, heeft de Evoque welhaast een spijkerhard onderstel. Het veelbelovende uiterlijk wordt daarom aangevuld met een meer dan sportief weggedrag.

De besturing is zelfs directer dan die van sommige sportwagens. Ter illustratie: wie over de schouder kijkt om te zien of de andere rijstrook vrij is, maakt kans ongemerkt al van baan te zijn gewisseld. De wegligging is voor een auto van deze omvang uitzonderlijk goed, alhoewel een volbloed sportwagen nog altijd superieur is. Om het sportieve karakter extra aan te zetten, geeft het elektronische vangnet de nodige vrijheid. De bestuurder kan de Evoque in snelle bochten iets laten glijden voordat het ESP ingrijpt.

Prestaties en verbruik

Volgens de fabrikant is dit sportieve model even terreinwaardig als iedere andere Range Rover. De Evoque is echter de enige Range Rover die leverbaar is zonder vierwielaandrijving. Die variant is niet alleen veel voordeliger in aanschaf, maar ook in gebruik. De tweewielaangedreven Evoque is de zuinigste auto die Range Rover ooit heeft geproduceerd. Daarom is juist die bijzondere versie is getest.



De "Evoque eD4" is voorzien van een redelijk functionerend stop/start-systeem (het loopt een enkele keer "vast" als het moet starten nog tijdens het stop-proces) en een uitgebreide boordcomputer die zelfs kan tonen hoeveel CO2 de auto momenteel uitstoot. Mede dankzij deze voorzieningen bedroeg het testverbruik 5.8 liter per 100 km en dat is keurig voor een auto van deze omvang.

Het spaarzame karakter gaat allerm minst ten koste van de prestaties. De 2.2 liter dieselmotor is meer dan

gewillig. De reactie op het gaspedaal is zo direct, dat de vergelijking met een sportwagen zich wederom opdringt. Daarbij heeft de viercilinder diesel een bijzonder karakter: deze krachtbron levert meer trekkracht bij een laag toerental dan bij een hoger toerental!



Het gevolg is dat bij lage toeren altijd merkbaar een enorme reserve paraat is. Deze eco-Evoque is daarom ronduit opdringerig en daagt de bestuurder uit om steeds harder te rijden. Een voorzichtig tikje op het gaspedaal is vervolgens voldoende voor zo'n machtige acceleratie dat de bestuurder vaker op de rem staat dan op het gaspedaal.

Wanneer het gaspedaal toch een keer volledig wordt ingetrapt zijn de prestaties niet onaardig, maar juist dan blijkt dat de Evoque eD4 helemaal geen snelle auto is. En daarmee is het ware karakter blootgelegd: de Evoque geeft net als iedere andere Range Rover een superieur gevoel. Het verschil is dat het bij de Evoque eD4 bij een gevoel blijft en waarom betalen voor capaciteiten die toch nooit worden gebruikt?



Conclusie

De Range Rover Evoque is een auto van extremen die daarom wordt gehaat of geliefd. Wie de Evoque haat, veroordeelt deze kleinste Range Rover om de (optionele) tweewielaandrijving, waardoor dit de enige niet-terreinwaardige Range Rover is. De directe besturing, extreem korte schakelwegen, bijterige remmen en agressieve reactie op het gaspedaal maken de Evoque bovendien vermoeiend om te rijden. Daarbij haalt de Evoque niet het afwerkingsniveau van een traditionele Range Rover en is de behouden vormgeving ingeruild voor schreeuwerige sportwagenlijnen.

Autozine behoort daarentegen tot de groep die valt als een blok voor de charmes van de Evoque. Want de Evoque biedt de grootsheid van een Range Rover, zonder de overbodige zaken. Terwijl terreinrijden slechts een enkele keer kan of mag, geeft de Evoque dankzij het sportieve karakter altijd volop rijplezier. Daarbij is de auto prachtig om te zien, is het Meridian audiosysteem een streling voor het oor en is de eD4-motor aangenaam schoon. Zelfs z'n naam is mooi (was getekend: EvoQrone). ■

Specificaties

Range Rover Evoque Coupe eD4 Dynamic 2wd

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	435 x 197 x 161 cm
Wielbasis	266 cm
Gewicht	1.595 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	550/1350 l
Bandenmaat	R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	2179 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 4000 tpm
Koppel	380 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,2 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	129 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 52.900,-
Prijs instapmodel	€ 45.570,-