



Bjorn Blokzijl
26 februari 2016

Hip als nooit tevoren

Als we allemaal dezelfde smaak zouden hebben, zou het maar saai zijn op de weg. Gelukkig is er een brede variëteit aan auto's te koop. Vooral de laatste jaren is het de mode om je te onderscheiden van de rest. Hip zijn is helemaal in en dit mag ook wat kosten. Auto's die je qua uitrusting en kleuren geheel naar je eigen smaak kunt aanpassen, gaan als warme broodjes over de toonbank - ondanks de relatief hoge prijzen. Land Rover heeft goed ingespeeld op deze mode en introduceerde in 2011 de Range Rover Evoque. Eind vorig jaar was het tijd voor een uitgebreide facelift om hem weer helemaal bij de tijd te brengen.



Knappe prestatie

De Evoque werd direct door zowel de pers als de kopers positief ontvangen. Met zijn typische hoekige design past hij perfect in het modellengamma van het Britse merk. Het basisontwerp is niet aangepast en dat hoeft ook niet. Na vier jaar op de markt te zijn geweest, doet de auto verre van bedaagd aan. Na de opfrisbeurt loopt hij wel meer in de pas met de nieuwste generaties van de rest van het gamma. De achterzijde is wat opgefrist, maar dat heeft weinig voeten in aarde gehad. Hier kregen de achterlichten en de bumper een subtiel nieuw design. Meer ingrijpend zijn de wijzigingen aan de voorkant. Zo kregen de koplampen een indeling die als twee druppels water lijkt op dat van de jongste grootste Range Rover. Door de kleine grille, de 'geknepen' koplampen en het vergroten van het zwarte vlak waarin de richtingaanwijzers zich bevinden, ziet de auto er een stuk agressiever uit. Door toepassing van het 'Black Design Pack' is onder andere de onderzijde van de voorbumper voorzien van glimmend zwart kunststof.

Samen met het tevens zwarte dak, de zwarte accenten op de carrosserie en in contrast



Land Rover Range Rover Evoque TD4 180 HS

met de fraaie donker rode - Firenze red genoemde - lak, is door ons gereden Evoque een knappe verschijning. Er zijn weinig mensen die de auto in deze hoedanigheid negatief beoordelen. Op zich is dat voor zowel een Range Rover als een SUV een knappe prestatie. Nadeel van het sportief ogende ontwerp is de matige overzichtelijkheid van de carrosserie. Het is geen luxe dat er een camera op de achterklep is gemonteerd. Door de smalle achterraut zie je namelijk vrij weinig. Dit is gereduceerd tot vrijwel niets als er passagiers op de achterbank zitten. Prettig is daarbij het systeem dat 'om de hoek' kijkt als je een parkeerplaats wil verlaten. Komt er een auto aan die je zelf niet ziet omdat er een auto naast je is geparkeerd, dan klinkt er pieptoon.



Ruime voldoende

Toen we voor het eerst onderweg waren met de vijfdeurs Evoque, gaven we aan dat het interieur zeker zijn waarden heeft op het gebied van ontwerp, maar dat door details het geheel niet helemaal overtuigde. Vooral het multimediastelsel kon ons niet echt bekoren. Hoewel het niet bleef bij enkel het upgraden van dat deel van interieur, doet



Land Rover Range Rover Evoque TD4 180 HS

het ons deugd dat er een moderner systeem is gemonteerd. Niet alleen de verwerkingssnelheid is verhoogd, ook de graphics zijn sterk verbeterd. Gebleven is de fijne werkplek achter het stuur. De stoelen zitten prima en geven meer zijdelingse steun dan je zou verwachten van een middelgrote SUV.

Voorals als je meestal alleen of met z'n tweeën in de auto zit, is de Evoque een prettige metgezel. Achterin is plek voor middelgrote passagiers, maar meer ook niet. Concurrent Q5 biedt aanmerkelijk meer ruimte. Ook in de vorm van bagageruimte is de Evoque geen koploper. Met 575 liter is het echter ruim voldoende en als je nog meer plek nodig hebt, dan is de achterbank in delen neerklapbaar. Maximaal is daardoor bijna anderhalve kubieke meter te realiseren. Qua afwerking en materiaalgebruik loopt de Evoque nog steeds voorop.

De tijd dat Engelse auto's rammelden, is voorbij. Dit heeft plaats gemaakt voor interieurs die misschien iets grotere naden hebben dan bij de 'Duitse drie' te vinden is, maar waar afwerking en materiaalgebruik op een hoog plan staan. Vooral aan het beeld van het dashboard is veel aandacht geschonken. De 'stiksels' die in het interieur te vinden zijn, geven het binnenste meer klasse dan in de eerder genoemde Audi. Koel en zakelijk is het niet, ondanks de combinatie van de zwarte kleur en aluminium panelen. In de vorm van de draaiknop van de automaat is de verwantschap zichtbaar met zustermerk Jaguar. Het blijft een bijzonder schouwspel om deze uit de middentunnel te zien komen als de auto gestart wordt.



Twee karakters

Niet alleen de draaiknop komt uit de schappen van Jaguar, ook de dieselmotor heeft die oorsprong. We reden met de sterkste variant van deze motor in combinatie met de - snel en soepel schakelende - negentraps automaat. Je kunt zelf via de flippers achter het stuur bepalen wanneer er geschakeld wordt en met de knop van de automaat is een sportstand in te schakelen. Die laatste is wat onzinnig met deze dieselmotor. Het effect van het inschalen van de 'S' is dat de motor verder doortrekt in het aantal toeren. Aangezien het maximumkoppel al bij 1.750 toeren per minuut beschikbaar is, is het niet nodig veel toeren te maken. Ondanks dat de Evoque flink wat weegt, laat de 180 pk sterke zelfontbrander de auto in 9 seconden sprinten naar de '100'. Uiteindelijk wint de luchtweerstand het bij net geen 200 kilometer per uur.

Het karakter van de motor past goed bij dat van de Evoque. Als je het wenst, kun je behoorlijk opschieten, maar op andere momenten geeft hij rustig zijn vermogen af en cruise je in stilte van A naar B. Datzelfde geldt voor de afstemming van het onderstel. Bochten kunnen op verrassend hoge snelheid genomen worden zonder dat de



Land Rover Range Rover Evoque TD4 180 HS

carrosserie overhelt. Maar als je juist comfortabel lange ritten wil maken, dan laat de Evoque ook daar geen steken vallen. Heb je een flinke caravan, aanhanger voor de boot of een forse paardentrailer, dan is de Evoque in de configuratie zoals wij hem reden uitermate geschikt. Dankzij de sterke motor en aandrijving op alle wielen, mag de auto een geremde aanhanger van liefst 2.000 kilogram trekken.



Blubberkoning

Zoals het een echte Range Rover betaamd, is hij niet alleen op de openbare weg in zijn element, maar ook buiten de gebaande paden. Het merk heeft zijn sporen al ruim verdiend met het bouwen van auto's met uitstekende kwaliteiten op het gebied van vierwielaandrijving en de inzetbaarheid op moeilijk begaanbaar terrein. Ook de Evoque heeft dit meegekregen. Hoewel het wat vreemd is om de eerste keer met een luxe auto als deze de blubber in te gaan, word je niet snel teleurgesteld. Zelfs diepe modderpoelen worden zonder moeite genomen.

Dankzij het vroeg beschikbaar zijnde koppel trek je de Evoque eenvoudig uit diepe



Land Rover Range Rover Evoque TD4 180 HS

blubber. Dankzij de instelbaarheid van de elektronisch hulpsystemen om het vermogen zo efficiënt mogelijk te gebruiken, is er altijd ruim voldoende grip. Daarbij is op het centrale scherm te zien naar welke wielen het vermogen gaat, zodat je daar als bestuurder op kunt inspelen met de stuurbewegingen. Hoewel de auto op de verharde weg nauwelijks overhelt, zijn de veerwegen niet te kort voor het betere offroad-werk. Door de auto ook buiten de gebaande paden te rijden, is het testverbruik niet geheel representatief. Zuiniger dan gemiddeld 9 liter per 100 kilometer is eenvoudig te halen door enkel op een verharde ondergrond te rijden.



Schot in de roos

Een Evoque koop je vanaf 43.451 euro. Voor dat geld heb je een handgeschakelde vijfdeurs uitvoering met de 150 pk sterke diesel en enkel voorwielaandrijving. Standaard is hij al onderscheidend, maar kies je voor opties als een fraaie kleur - met een contrasterende kleur op het dak - grote lichtmetalen wielen en zwarte raamlijsten en dito luchtinlaten, dan is de auto fraaier dan ooit. Met de nodige luxe aan boord, een 180 pk sterke dieselmotor én een negentraps automaat, kost de auto die wij reden



Land Rover Range Rover Evoque TD4 180 HS

liefst 80.901 euro. Een hoop geld voor een auto die qua binnenruimte kleiner is dan bijvoorbeeld een Mazda CX-5.

Toch is er een grote kopersgroep voor de auto. Tussen 2011 en nu zijn bijna 3.100 exemplaren verkocht, waarmee hij veruit het best verkochte model van Land Rover is. Hoewel de facelift zo op het eerste oog weinig om handen heeft gehad, is de auto wel weer helemaal bij de tijd. In een markt waar kopers massaal kleiner gaan rijden, maar wel de luxe en fraaie uitstraling van een grotere auto verlangen, is de Evoque een schot in de roos. Het kost wel een flinke investering, maar het aloude gezegde zegt: wie mooi wil zijn, moet pijn lijden. Is dat het waard, dan heb je aan de Evoque een goede koop.

Plus

- + Fraai uiterlijk
- + Prettige aandrijflijn
- + Luxe uitstraling

Min

- Niet bepaald een koopje
- Zwaar
- Matig overzichtelijk