



Bjorn Blokzijl
2 februari 2012

Meer dan een modeaccessoire

Iconen, je hebt ze in alle soorten en maten. Denk bijvoorbeeld aan het aloude ontwerp van het Coca Cola-flesje. In de loop van de tijd veranderde het wel wat, maar het bleef altijd als dusdanig herkenbaar. Een ander voorbeeld is een Land Rover. Sinds het ontstaan staat het merk voor een uitstraling van robuustheid en onoverwinnelijkheid in het terrein. Zelfs toen de Range Rover in de jaren '70 aan het modellengamma werd toegevoegd bleef de terreinwaardigheid dé prioriteit van de Engelsen. Pas in 2008 werd radicaal gebroken met deze traditie toen werd aangekondigd dat het conceptmodel 'LRX' zo goed als ongewijzigd in productie zou gaan. Hoewel het niet de eerste driedeurs SUV was, leken de Britten radicaal te breken met het behoudende imago dat het merk al decenia heeft. We testten eerder de Coupé, nu is het de beurt aan de meer praktische loot.



Hetzelfde doch anders

Van buiten is ten opzichte van de conceptcar weinig veranderd, hoewel dat vooral geldt voor de Coupé. Qua afmetingen zijn er bijna geen verschillen tussen de drie- en vijfdeursuitvoeringen van de Evoque, toch hebben ze beiden een eigen uitstraling. Door toevoeging van achterportieren krompen de voorportieren, waardoor de auto een minder gedrongen voorkomen heeft. Mede hierdoor is het ontwerp wat meer in balans, hoewel de afmetingen iets anders doen vermoeden; kijk je enkel naar de voertuiglengte van de Evoque, dan valt de auto in dezelfde klasse als de Audi Q3, maar qua breedte - en tevens de prijs - komen de Audi Q5 en BMW X3 meer in de buurt.

Wil je echt opvallen met de Evoque, dan is het zaak om niet te kiezen voor de grijze lak en de tamelijk bescheiden 19 inch velgen waarvan de testauto was voorzien. Voor de aandachtstrekking van deze wereld levert Range Rover onder andere de witte lak -



Land Rover Range Rover Evoque 2.0 Si4 Pres

welke fraai contrasteert met het zwarte dak - en 20 inch velgen in zowel zwart als zilver gespoten.



Spiegeltje, spiegeltje....

....aan de wand, wie heeft het mooiste interieur van het land? In het segment waarin de Evoque opereert, heeft hij zeker het fraaiste interieur. Zowel qua design als materiaalgebruik steekt de Range Rover met kop en schouders boven zijn concurrenten uit. Dit gevoel van kwaliteit wordt versterkt door het met leer beklede dashboard en de aluminium - ja, écht aluminium - panelen verspreid in het binnenste. Ook de klokken zien er fraai uit, met het bijzondere effect dat de verlichting geeft aan de maatverdeling. Doordat er licht schijnt door de transparante kunststof blokjes, is het alsof deze vervaardigd zijn uit kristal. Het audio-navigatiesysteem doet ietwat afbreuk aan het kwaliteitsniveau. Zoals we al merkten bij de Coupé doet het systeem verouderd



Land Rover Range Rover Evoque 2.0 Si4 Pres

aan, door de lange verwerktijden van de ingevoerde informatie en de matige logica van de bediening.

Met zijn brede, hoekige middenconsole die vloeiend overgaat in het dashboard toont deze het gemeenschappelijke DNA wat de Evoque deelt met zijn grote broer. Hoewel prominent aanwezig in het interieur en plaats biedende aan de draaiknop van de automatische versnellingsbak, de knoppen voor het wijzigen van de rijmodus en twee bekerhouders; de middenconsole zorgt niet voor een opgesloten gevoel. Op de sportief gesneden stoelen zit je uiterst comfortabel en heb je voldoende bewegingsruimte. Niet alleen voorin is er plek genoeg, ook op de achterbank hebben drie volwassenen genoeg ruimte om het ook langere tijd vol te houden. Geheel achterin is het verrassend ruim. Met 575 liter, met de achterbank in normale positie, overtreft hij zijn concurrenten. Hoewel de lengte van de auto het niet deed vermoeden, is de Evoque verrassend ruim gebleken.



Krachtig op en naast de weg

Door het modieuze uiterlijk en het luxe interieur zou je bijna vergeten dat de Evoque een echte Range Rover is. Het is dus niet louter schone schijn. Als je hem bestelt met de tweeliter turbomotor dan is hij standaard voorzien van vierwielaandrijving. Met het 'terrain response system' kán de auto ook echt presteren buiten de gebaande paden. In de testperiode hebben we een bezoek gebracht aan de Veluwe, welke bedekt was met een laag sneeuw. Heuvel op, heuvel af, ook met een gladde ondergrond is het voor de Evoque geen enkel probleem om het geheel onder controle te houden.

Verlaat je het onverharde en schakel je de 'asfaltstand' in, dan valt allereerst de combinatie tussen comfort en sportiviteit op. De besturing is direct en ook de carrosserie helt nauwelijks over, waarbij het comfort wel op een hoog niveau staat. Zeker op lange stukken snelweg zoekt de Evoque over de weg. Richels en



Land Rover Range Rover Evoque 2.0 Si4 Pres

oneffenheden voel je wel, maar niet extreem. Hoewel de auto - inclusief inzittenden - meer dan 1.700 kilogram weegt, is het voor de soepele 240pk sterke benzinemotor geen enkel probleem om binnen 8 seconden de 100 kilometer per uur aan te tikken. Schakelen gaat via een zestraps automaat, die via flippers achter het stuur handmatig te bedienen is. Hoewel het handmatig schakelen snel gaat, zul je 99% van de tijd het wisselen van de versnellingen over laten aan de automaat. Enkel in bergachtig gebied of met een aanhanger is de mogelijkheid van handmatig schakelen een praktische toevoeging.



Voor de zaak en het gezin

We zeiden het al over de Coupé, de Evoque is een auto die er zowel van binnen als van buiten bovengemiddeld fraai uitziet. Nadeel van de driedeursvariant is de beperkte praktische inzetbaarheid, door toevoeging van twee achterportieren is de Evoque wél



Land Rover Range Rover Evoque 2.0 Si4 Pres

geschikt voor gezinnen. Rijd je niet al teveel kilometers, dan is de benzinemotor zeker een aanrader, gezien zijn soepele karakter en de verrassende versnelling die dit blok in de relatief zware auto krijgt. Bij veel kilometers is de zuinigere diesel een betere optie, want met een gemiddeld verbruik van 11.2 liter per 100 kilometer en de huidige benzineprijs gaat het behoorlijk in de papieren lopen. Een koopje is de Evoque al niet. Hoewel beter uitgerust dan zijn concurrenten is een totaalprijs voor de testauto van ruim 75.000 euro niet mals. Toch heeft deze auto de kwaliteiten om deze hoge prijs te verantwoorden, waarbij de hoge kwaliteit, het verrassend ruimte interieur en de fijne rijeigenschappen de belangrijkste troeven zijn.

Plus

- + Krachtige, soepele motor
- + Verrassend ruim
- + Fijn stuur- en weggedrag

Min

- Hoog verbruik
- Niet goedkoop
- Verouderd multimediasysteem