Land Rover Range Rover Evoque CoupÃ© TD4 Prestige

Wilbert Huls
19 december 2011

To evoke

Begin 2008 toonde Land Rover de LRX Concept op de North American International Auto Show in Detroit. Zoals gebruikelijk bij een studiemodel was het vooral de vraag welke reacties en emoties de auto zou oproepen. Dat bleken vooral zeer positieve reacties, dus werd besloten een vervolg te geven aan deze conceptcar. Zo werd in 2011 de Evoque geboren. Een auto die nog steeds heel veel oproept. To evoke op zijn Engels.

Love it or hate it

Officieel heet het model trouwens niet Evoque, maar Range Rover Evoque. Dit voor Land Rover-begrippen compacte autootje breidt dus de Range Rover-reeks naar onderen uit. En nog sterker dan bij de andere Range Rovers kent deze Evoque zeer uitgesproken fans en haters. De wat onconventionele combinatie van een stoere, hoekige SUV en een sterk aflopende coupÃ©lijn maken de auto tot een smaakgevoelig object. Dit komt niet in de laatste plaats doordat er al een zweem van PC Hooft en 't Gooi om deze auto hing, nog voordat hij het Hollandse asfalt betrad. Nu kan je ervoor kiezen om flink op te vallen met een knallend kleurtje in Dynamic-uitvoering, maar zelfs met onze zilvergrijze versie in Prestige-uitvoering kan je niet anoniem over straat. Naast de opvallende heup-, raam- en daklijn zitten er bijzondere designelementen in de

Evoque verwerkt. Zo lopen de koplampen met hun opvallend gevormde dagrijverlichting via de spatborden haast door in de design-units bij de portieren. Hetzelfde geldt voor de smalle achterlichten die om het hoekje lopen. Verder is de auto, zoals het een echte Land Rover betaamt, rondom aangezet met offroadkenmerken zoals donker kunststof langs de onderkant, een soort van carterbeschermer en een grote bodemvrijheid.

Technisch vernuft

Ondanks dat deze auto niet een standaard SUV is met enkel optische stoerheid, is het vooral de overdaad aan luxe die veel kopers zal aanspreken. Zeker als Prestige, het hoogste uitrustingsniveau, zal het de inzittenden aan niks ontbreken. Neem een aantal

moderne snufjes uit het duurdere segment in gedachten en het zit op deze Evoque. Toch willen we een paar snufjes nog even benadrukken. Neem stuurwielverwarming, leeslampjes die aangaan door enkel het glaasje aan te raken of het Dual View aanraakscherm midden op het dashboard. Hiermee kan de bestuurder de navigatie gebruiken, terwijl de bijrijder op hetzelfde scherm tegelijkertijd een DVD kijkt. Een verbluffend stukje techniek dat vanuit beide posities een opvallend scherp beeld oplevert. Het is daarom wel extra jammer om te moeten constateren dat het navigatiesysteem domweg te traag is vandaag de dag. Wanneer je bij het typen van de plaatsnaam na iedere letter even in moet houden, dan word je daar niet blij van. De verpakking van alle toeters en bellen ziet er bijzonder goed uit. Door de brede middentunnel zit de bestuurder echt tussen alle bedieningselementen. Daarbij is het materiaalgebruik meer dan prima. Caramelkleurige stoelen steken mooi af tegen het dashboard dat met beige en donkergrijs leer omtrokken is. Een donker houten accent maakt het geheel af. De welstandscommissie van Land Rover heeft hierbij besloten dat het niet mogelijk om een wanstaltige kleurencombi samen te stellen, maar dat je een keuze moet maken uit vooraf geselecteerde thema's.

Vorm en functie

De stoelen zitten zoals ze eruit zien; erg goed. Wel is de zitting relatief breed, waardoor je als smal gebouwde medemens niet veel hebt aan de niet-verstelbare lendensteunen. Zelfs achterin zit je opvallend goed. Door de laaggeplaatste zittingen - het zijn twee zitplaatsen, in plaats van een bank - ondervind je geen hinder van de aflopende daklijn. Qua beenruimte is het wat minder royaal, maar wanneer de mensen voorin niet teveel ruimte opeisen is dat nog te doen. Bij een driedeurs is het soms wat lastig instappen naar achteren, maar dat valt dit keer reuze mee. Met de grote portieren en de voorstoelen die met Ã©Ã©n druk op de knop volledig naar voren schuiven is het prima te doen. Enig nadeel is dat dezelfde knop lange tijd ingedrukt moet blijven om de stoel weer terug te schuiven. Qua zicht rondom valt de kleine Range Rover ons alleszins

mee. Zeker tijdens de rit heb je ondanks de smalle ramen toch voldoende zicht op wat er om je heen gebeurt. Het is eerder tijdens een parkeermanoeuvre dat de onoverzichtelijkheid op de hoeken parten gaat spelen. De camera en parkeersensoren zijn dan absoluut een must, al wil je soms gewoon binnen de lijntjes parkeren zonder dat er een object voor staat waar de sensoren op kunnen reageren. Over parkeren gesproken, mijd alstublieft de voorzieningen met zo'n slagboompje ervoor. Het vergt namelijk een niet zo elegante move om over de hoge heuplijn een parkeerkaartje uit een lage automaat te trekken.

Wil wel en kan ook

Maar goed, laten we niet in mineur blijven, want naast deze praktische

onvolkomenheden, wil je natuurlijk vooral lekker op pad. Onze Brit wordt voortgestuwd door de 2.2 liter dieselkrachtbron die we kennen uit de Jaguar XF. Bij de SD4 zijn de specificaties zelfs gelijk, bij 'onze' TD4, komt er maximaal een vermogen van 150pk beschikbaar. In de praktijk een prima hoeveelheid, waarbij we geen steekhoudende reden kunnen verzinnen om meer te moeten hebben. Ook bij de instapper - de eD4, die begin volgend jaar beschikbaar komt - beschikt de Evoque over 150 pk vermogen, maar in dat geval in combinatie met enkel voorwielaandrijving. Het verbruik zakt daarmee mooi, zodat er een groen B-label in plaats van een C-label aan de auto gehangen kan worden. Dat maakt dus direct duidelijk dat onze testauto niet de standaard SUV van tegenwoordig is, welke optisch wel leuk is, maar in de blubber weinig klaarspeelt. Deze echte vierwielaandrijver heeft de hulpprogramma's voor elke ondergrond aan boord die we van de Britten kennen. Al moeten we niet doen of de auto daar vooral voor gekocht zal worden, want voor veel Evoques zal het grind op de oprijlaan in Laren misschien wel de extreemste ondergrond worden. Daarom is het goed om te constateren dat de Land Rover zich op het asfalt goed staande houdt. En natuurlijk is het massieve geheel niet bedoeld voor allerlei kunst- en vliegwerk, maar is het vooral een heel comfortabele auto, al moet wel gezegd worden dat het ontegenzeggelijk de strakst sturende Land Rover tot op de dag van vandaag is. Enkele de handgeschakelde zesbak laat wat minder het comfort doorschemeren. De bediening is relatief zwaar en de souplesse is na 10.000 km op de teller nog niet aan de oppervlakte gekomen.

Zakelijke mogelijkheden

Het was een oprechte verrassing dat we lazen dat de Evoque TD4 op een verbruik van 5,7 liter per 100 kilometer uit moest komen. Dat lijkt niet alleen gezien de technische specificaties onmogelijk, de praktijk bewees datzelfde. Zelfs met een zuinige rijstijl was 7,2 liter per 100 kilometer het best haalbare. Voor dit type auto vinden we dat nog niet eens heel erg, maar als je zelf pretendeert een stuk lager te zitten, moet je het wel (enigszins) kunnen waarmaken. Voordeel voor de leaserijders is natuurlijk dat bij de maatschappijen vooral met de papieren waarde wordt gerekend en met de op twee wielen aangedreven Evoque in aantocht, kan dit voor Land Rover zomaar weer een extra stukje marktaandeel betekenen. Het Britse merk zat immers nog niet in dit segment en de bij leasemaatschappijen ongewenste SUV-typegoedkeuring kan

worden ontdoken. In zakelijk opzicht moet de auto zijn berijder prima kunnen bedienen. De inzittenden zijn van alle gemakken voorzien en mogen rekenen op een royale hoeveelheid comfort. Dat de verpakking - zowel aan de binnen- als buitenzijde - veel reacties oproept, betekent dat het uitzicht op de openbare weg er alleen maar veelkleuriger uit komt te zien. En hopelijk niet alleen in 't Gooi.

Plus

+ Eyecatcher
+ Luxueus
+ Rijcapaciteiten in balans

Min

- Traag navigatiesysteem
- Functie na vorm
- Verbruik