

# Range rover evoque SD4 2.2 coupe dynamic aut

**Test** Fenomenalna pojava, zmogljiv pogonski sklop, slaba preglednost

So športni terenci, so atraktivni športni terenci in potem je range rover evoque. Novi mali range je s svojo pojavo kategorija zase. Je tudi dober avto, v katerem pa morajo potniki na račun prepoznavne oblike, še posebno v kupejevski izvedbi, plačati nekaj cene.

**GAŠPER BONCELJ,**  
besedilo in foto

Evoqua smo uvodoma dobili na preizkus v trivratni kupejevski izvedbi, ki je v zadnjem delu še malo bolj spuščena, če hočete, našpičena. Linije so atraktivne kot le kaj, po dolgem času je to novost, s katero na cesti nisi prezrt, in to v svetu avtomobilskega prestiža, kamor range roverji sodijo, nekaj šteje. Tudi znotraj je tako, čeprav se na optičnih športnih prednjih sedežih sedi manj fenomenalno, kakor sta videti. Ergonomija stikal in upravljal je zelo dobra, tudi zaradi širokega in primerno položnega sredinskega dela armature. Materiali so v visoki opremi izbrani in se med seboj dobro ujemajo (usnje, aluminij). V zadnji del se dostopa tako, da se

**Zastopnik:** Summit avto, Ljubljana  
**Cena:** x €  
**xEuro NCAP (2010):** ☆☆☆☆☆  
**Izpust CO<sub>2</sub>:** x g/km



Dostop do zadnjih sedežev vzame kakšno sekundo preveč, prostora pa tam ni tako malo. Tudi prtljajnik je prijetno presenečenje.

preklopi naslonjali prednjih sedežev, v testnem primerku pa sta se z gumbom na notranjih bokih naslonjal pomaknila še sedalna dela. Deluje, ampak malce traja, preden je vse opravljeno. Čeprav tega ne bi pričakovali, je v drugi vrsti za dva povprečno visoka potnika solidno prostorno. Ob majhnih stranskih oknih počutje izboljša nadvse dolgo dokupljeno strešno okno. Zadnja šipa je majhna, vozniku pri preglednosti nazaj dobro pomagata orjaški stranski ogledali, ki pa motita pri preglednosti vstran, še toliko bolj, ker ima evoque masivna in položna prednja stebrička, motorni pokrov pa je visok. Tudi



Notranjost je prav tako atraktivna, pa ne zaradi ustrezne ergonomije. Seveda vtis izboljšujejo doplačljivi dodatki.



Range rover evoque je novi, doslej z naskokom najmanjši range Rover, verjetno najbolj atraktivno oblikovan manjši športni terenec tega trenutka.

v prtljajniku ni prostora le za kako torbo, ampak meri za avtomobil te velikosti celo nadpovprečnih 550 litrov; je lepo obdelan, poleg tega je popolnoma raven in zaščiten. S podiranjem naslonjal pa se še občutno poveča.

Evoque ima nekaj različnih pogonskih možnosti, v testnem je brnel močnejši od dveh dizlov z oznako SD4, ki izhaja iz mešanega projekta PSA in Forda. Štirivaljni z 2,2 litra delovne prostornine zmora največjo moč 140 kW (190 KM) in navor 400 Nm. V prostem teku je miren, težko je prepoznati, da gre za dizel. Ko krenemo, se še naprej obnaša prefinjeno, ima pa v svojih registriranih veliko sape in je z njim mogoče voziti z več poleta. Tudi takrat je daleč od kake hrupnosti. Povezan je z doplačljivim šeststopenjskim samodejnim menjalnikom,

ki svoje poslanstvo opravlja prijetno neopazno, po programih pa ga premikamo z vrtljivim kolescem, znanim iz jaguarjev, kar je še en eleganten detajl za jasno drugačnost od konkurence. Manj zadovoljstva je pri porabi; večino ma se ob normalni uporabi giblje v območju devetih do desetih litrov, tovarniškemu povprečju 6,5 litra se boste približali le redko, morda ob popolnoma umirjeni vožnji s hitrostjo 60 km/h v tekočem prometu. To je gotovo tudi posledica dejstva, da evoque ni med lažjimi športnimi terenci, saj tehta 1,8 tone.

S primerno velikim volanom ga sicer vodite dokaj dobro. Podvozje, ki je za odtenek nižje kot pri pegetratni izvedbi, deluje v redu, je pa na kratkih neravninah (pre)trdo. Povezan je z doplačljivim šeststopenjskim samodejnim menjalnikom, ki svoje poslanstvo opravlja prijetno neopazno, po programih pa ga premikamo z vrtljivim kolescem, znanim iz jaguarjev, kar je še en eleganten detajl za jasno drugačnost od konkurence. Manj zadovoljstva je pri porabi; večino ma se ob normalni uporabi giblje v območju devetih do desetih litrov, tovarniškemu povprečju 6,5 litra se boste približali le redko, morda ob popolnoma umirjeni vožnji s hitrostjo 60 km/h v tekočem prometu. To je gotovo tudi posledica dejstva, da evoque ni med lažjimi športnimi terenci, saj tehta 1,8 tone.

S primerno velikim volanom ga sicer vodite dokaj dobro. Podvozje, ki je za odtenek nižje kot pri pegetratni izvedbi, deluje v redu, je pa na kratkih neravninah (pre)trdo. Povezan je z doplačljivim šeststopenjskim samodejnim menjalnikom,

ki svoje poslanstvo opravlja prijetno neopazno, po programih pa ga premikamo z vrtljivim kolescem, znanim iz jaguarjev, kar je še en eleganten detajl za jasno drugačnost od konkurence. Manj zadovoljstva je pri porabi; večino ma se ob normalni uporabi giblje v območju devetih do desetih litrov, tovarniškemu povprečju 6,5 litra se boste približali le redko, morda ob popolnoma umirjeni vožnji s hitrostjo 60 km/h v tekočem prometu. To je gotovo tudi posledica dejstva, da evoque ni med lažjimi športnimi terenci, saj tehta 1,8 tone.

Avto je kratek, a širok, na kar je treba precej paziti v kakšni garaži. Ima pa tudi kupejevski evoque s svojim prilagodljivim štirikolesnim pogonom različne nastavitve za vožnjo po terenu – med drugim nadzor za spust po klanecu –, s čimer je spet poseben in pohvalno ni le navidezno robustni salonec. Strm in razdrapan kolovoz zanj ni bil ovira, gotovo pa bi zmogel še kaj več.



Zadek kupejevske trivratne izvedbe je še ostrejši, trpi pa vidljivost iz avtomobila. Najmočnejši dizel je zmogljiv, vendar ni ravno vzor varčnosti.