

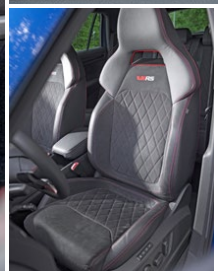


Stil hilft viel?



SKODA

SCHNELL SCHALTEN
Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt die sieben Gänge schnell, aber nicht immer sanft



AUF EIN SPORT
Welcher Modus passt? „Normal“ – und alles ist gut. Die Sitze packen kräftig zu, der Zweiliter-TDI ebenfalls, dreht sogar ganz gerne



Fotos: Rossen Gargolov



Im Vergleichstest mit dem 239 PS starken Kodiaq muss der neue Evoque zeigen, ob ihm sein **MILD-HYBRID-ANTRIEB** und die komplett neue Architektur den Sieg bringen. Eleganz allein reicht nicht.

Telefonate mit den Herstellern jener Fahrzeuge, die hier getestet werden, haben oft einen hohen Unterhaltungswert. Weshalb denn der Range Rover Evoque ganze 115 Kilogramm mehr wiegen könne als der 33 Zentimeter längere Skoda Kodiaq RS? Ob wir vielleicht ein Detail komplexer Geländewagentechnik übersehen hätten, sperrbare Differenziale etwa? Nein, haben wir nicht. Stille am anderen Ende der Leitung. Dann die Lösung: Es muss an der Karosseriesteifigkeit liegen. Würde ein Evoque mit maximaler Achsver-schränkung zum Stehen kommen, ließen sich die Türen problemlos öffnen und schließen. Wobei diese Prozedur schon vor der Haustür einigermaßen spektakulär wirkt, da die Bügeltürgriffe des Briten automatisch aus ihrer Versenkung herausfahren, nach dem Anfahren sich dann wieder plan in die Karosserie einfügen. Weitere Spezialitäten: ein Innenspiegel, der bei dachhoher Beladung per Kamera das Verkehrsgeschehen hinter einem in die Spiegeloberfläche projiziert, sowie die Mög-

lichkeit, bei Geländefahrten mit starker Steigung die Umgebung direkt vor dem Auto im Bordmonitor sichtbar zu machen. Erklärt dennoch nicht die erhebliche Gewichts-differenz. Die komplexere Antriebstechnologie vielleicht? Immerhin bemüht Land Rover einen 48-Volt-Riemenstartergenerator, der den Zweiliter-Dieselmotor elektrisch unterstützt.

Evoque: sanfter Start, prägnanter Klang

Zunächst fällt hier auf, dass der Riemenstartergenerator das Vierzylinder-Aggregat sanft anwirft, das dann ebenso sanft läuft. Exakter formuliert: vibrationsarm läuft, denn das Motorgeräusch fällt durchaus prägnant aus. Skoda versucht das Verbrennungsprinzip mit einem Soundgenerator zu überpinseln, was ganz gut gelingt. Der TDI klingt so mehr nach seinem maximalen Drehmoment von 500 Nm als nach vier Zylindern, doch das beeinflusst die Wertung nicht entscheidend. Was dagegen sehr wohl eine Rolle spielt: Der Motor des Evoque kann seinen vermeintlichen Technikvorsprung

nicht umsetzen. Weder bei der Beschleunigung noch beim Verbrauch kann er sich absetzen – ganz im Gegenteil. Sicher, das 240-PS-Aggregat schultert als Gemeinschaftsleistung mit der Neunstufenautomatik die Masse lässig, setzt auch bei höherem Tempo Wünsche des Fahrers nach noch höherem Tempo flott um – aber beides eben nicht flotter als der vergleichsweise konventionelle Biturbo-Diesel des Skoda. Dessen Triebwerk zeigt sogar jenseits von 3500 Umdrehungen noch Arbeitseifer, während der Range Rover in Feierabendlaune viel lieber den nächsten Gang haben möchte. In Zahlen ausgedrückt: Bei der Beschleunigung von 0 auf 180 km/h nimmt der Kodiaq dem Evoque mal eben neun Sekunden ab. Und genau andersherum, also beim Bremsen? Da fällt der Unterschied weniger dramatisch aus, nur das Pedalgefühl des Evoque wirkt etwas stumpf. Ansonsten sitzt du an den Pedalen und hinterm Lenkrad des Range Rover ganz gern, einfach weil du dich wie in einem Pkw fühlst – nur eben eine



RANGE ROVER

TAPFER TIPPEN
Die berührungsempfindlichen Bedienflächen am Lenkrad reagieren mitunter träge

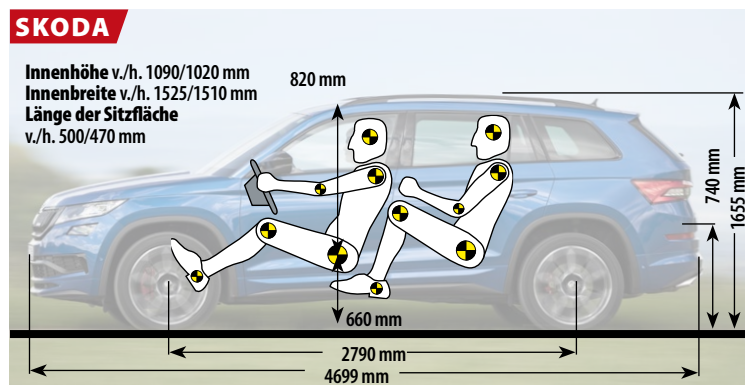
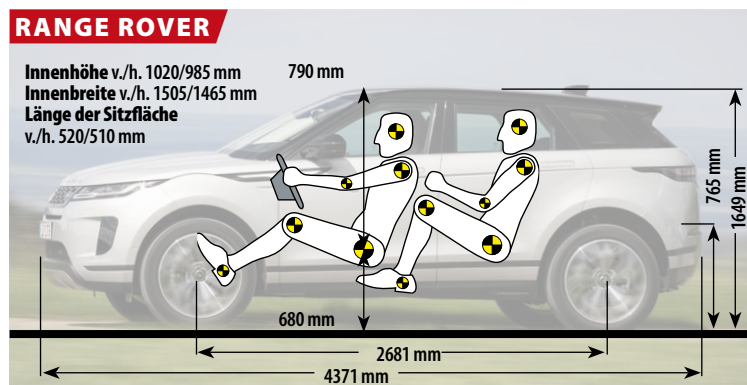


FEINE WAHRHEIT
Die Wahl des Antriebsmodus erfolgt über die Klimasteuerung. In Range-Rover-Kreisen trägt man wieder Stoff; der Diesel läuft sehr kultiviert





SEH-STÖRUNG Der Evoque opfert die Übersichtlichkeit seinem Design, im Kodiaq fühlst du dich dagegen wie in einem Aquarium



KLAPPT CHAOTISCH Minimale Variabilität, steiler Anstieg der umgeklappten Lehne, sperrige Laderaumabdeckung



KLAPPT CLEVER Abgesehen von der Stufe bei umgeklappter Lehne sind Variabilität und Nutzbarkeit deutlich höher



PLATZ IM SILBERSEE Mitreisende fühlen sich weniger beengt, als das aussehen mag. Die Rückbank ist etwas zu tief montiert



RAUM DER ERKENNTNIS Natürlich macht sich die Länge des Kodiaq im Innenraum bemerkbar. Sehr sogar. Bequeme Bank

	RANGE ROVER EVOQUE D240 AWD	SKODA KODIAQ RS
ANTRIEB		
Motor	Reihenvierzylinder-Dieselmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, SCR-Kat.	Reihenvierzylinder-Dieselmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, Zahnriemen, SCR-Kat.
Hubraum	1999 cm ³	1968 cm ³
Leistung bei Drehzahl	177 kW/240 PS 2400/min	176 kW/239 PS 400/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	500 Nm 1500/min	500 Nm 1750/min
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h	221 km/h
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	156/191 g/km	163/209 g/km
Kraftübertragung Getriebe	Allradantrieb Neungangautomatik	Allradantrieb Siebengang-DKG
KAROSSERIE		
Länge/Breite/Höhe	4371/1904/1649 mm	4699/1882/1655 mm
Radstand	2681 mm	2790 mm
Tankinhalt	65 Liter	60 Liter
Kofferraum	472–1383 Liter	650–1960 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2000 kg	750/2300 kg
Serienbereifung	235/60 R 18 V	235/45 R 20 V
Testwagenbereifung Reifentyp	235/50 R 20 Y Michelin Pilot Sport 4	235/45 R 20 V Continental SportContact 5
MESSWERTE		
Beschleunigung 0–100 km/h	8,6 s	7,1 s
Zwischenspur 60–100 km/h 80–120 km/h	5,1 s 6,8 s	4,1 s 5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	36,8 m	36,4 m
Innengeräusch bei 100 km/h bei 130 km/h	66 dB(A) 68 dB(A)	67 dB(A) 71 dB(A)
Normverbrauch (NEFZ) Normverbrauch (WLTP) Testverbrauch	5,9 Liter D 7,5 Liter D 8,5 Liter D	6,2 Liter D 8,0 Liter D 8,3 Liter D
Achslast vorn/hinten	1176/810 kg	1030/841 kg
Testwagenleergewicht Zuladung	1986 kg 524 kg	1871 kg 550 kg
Wendekreis links/rechts	12,0/11,9 m	11,8/11,7 m
AUSSTATTUNG		
Airbags Kopf vorn und hinten Seiten vorn/hinten	Serie Serie/–	Serie Serie/440 Euro
Navigationssystem	750 Euro	650 Euro
LED-Scheinwerfer	1100 Euro	Serie
PREIS/KOSTEN		
Preis	49150 Euro	49990 Euro
Wertverlust möglicher Rabatt ¹⁾	23500 Euro 16 %	24800 Euro 15 %
Finanzierung ²⁾ Jahreszins	k. A.	1,99 %
Leasing ³⁾ Anzahlung monatliche Rate	k. A. k. A.	9980 Euro 389 Euro
Abgasnorm	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
Steuer pro Jahr	382 Euro	418 Euro
Versicherung HK/TK/VK	22/27/25	19/23/25
Haftpflicht (50 % Prämie)	827 Euro	672 Euro
Teilkasko	960 Euro	576 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	1588 Euro	1588 Euro
Fixkosten pro Jahr	2797 Euro	2678 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	1043/388 Euro	1085/398 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	83,5/31,0 Cent	86,8/31,8 Cent
Ölwechselintervall	34000 km/1 Jahr	15000 km/1 Jahr
Inspektionsintervall	68000 km/2 Jahre	30000 km/2 Jahre
Garantie Technik/Lack Durchrostung Mobilität	3/3 Jahre 6 Jahre 3 Jahre	2/3 Jahre 12 Jahre unbegrenzt

¹⁾ laut Preisagentur MeinAuto.de; ²⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Jahreszins effektiv; ³⁾ Kilometerleasing, Laufzeit 3 Jahre (15 000 km/Jahr).

	RANGE ROVER	SKODA
PLATZ MAX. 50 PUNKTE		
30	41	
Dass es dem Kodiaq gelingt, seine größere Außenlänge in ein besseres Raumangebot umzumünzen, überrascht nicht: ein Ballsaal auf Rädern.		
KOMFORT MAX. 50 PUNKTE		
40	40	
Gleichstand in diesem Kapitel, da der Evoque mit dem größeren Verstellbereich seiner bequemen Sitze und dem niedrigeren Geräuschniveau punktet.		
HANDHABUNG MAX. 30 PUNKTE		
18	24	
Da beim Range Rover Variabilität ganz weit hinten im Lastenheft stand und die Bedienung weniger intuitiv ausfällt, gewinnt hier erneut der Skoda.		
FAHRLEISTUNGEN MAX. 20 PUNKTE		
16	19	
Trotz des vergleichsweise konventionellen Antriebs ohne Elektroschub beschleunigt der leichtere Kodiaq wesentlich schneller als der Evoque.		
FAHRVERHALTEN MAX. 70 PUNKTE		
56	61	
Agilität, Federungskomfort, Lenkung – der Skoda lässt dem Range Rover hier keine Chance. Dessen Stärke liegt in der Vielzahl an Offroad-Fahrmodi.		
SICHERHEIT MAX. 50 PUNKTE		
36	41	
Der Kodiaq bremst etwas besser, bietet die umfangreichere Lichttechnik sowie Airbags für die Fondpassagiere. Plus: bessere Rundumsicht.		
UMWELT MAX. 30 PUNKTE		
16	15	
Der minimal höhere Verbrauch kostet den Evoque keine Punkte. Zudem muss er nur alle 34 000 Kilometer zum Ölwechsel, der Kodiaq alle 15 000.		
TESTERGEBNIS MAX. 300 PUNKTE		
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Geländewagen/SUV		
212	241	
KOSTENWERTUNG MAX. 150 PUNKTE		
22	19	
Die erste Generation des Evoque gilt als besonders wertstabil, die Prognosen für den Nachfolger sind daher ähnlich gut. Hinzu kommt die umfangreichere Garantie. In der Anschaffung jedoch ist der Skoda ausstattungsberichtigt erheblich günstiger.		
GESAMTERGEBNIS MAX. 450 PUNKTE		
		
2. PLATZ	1. PLATZ	
234	260	
AUTO-FAZIT		
<i>Ja, der Evoque federt nun komfortabler, bietet etwas mehr Platz. Der hohe Technikaufwand zahlt sich allerdings nicht aus, denn der leichtere Skoda fährt effizienter, ist agil, geräumig und variabel.</i>		

halbe Etage höher. Im Skoda sitzt du aufrechter, blickst eher auf die Instrumente herunter als darauf. Die Sitze werden jedenfalls stützen prima, bieten aber aufgrund der integrierten Kopfstützen zu wenig Einstellmöglichkeiten. Dafür verfügen sie über packenden Seitenhalt, und den brauchst du, aber so was von. Kurven? Gerne! Völlig selbstverständlich schnappt sich das 4,70-Meter-Trumm den Einlenkpunkt. Dann: Lenkwinkel anlegen, beibehalten, durchziehen, herausbeschleunigen – fertig. Dazu serviert das Getriebe im Sport-Modus passend die Gänge, reagiert verzögerungsfrei auf manuelle Eingriffe. Nur im Standardfahrbetrieb muss es sich vom Evoque-Automaten erklären lassen, wie geschmeidige Gangwechsel gehen.

Kodiaq: Temperament trifft auf Sicherheit

Doch zurück in die Kurve. Die Lenkung des RS erfordert angenehm bemessene Haltekräfte, gibt dafür gerne alle relevanten Informationen von der Fahrbahnoberfläche zurück und dem Fahrer so optimale Kontrolle. Schmeißt du den bei Bedarf siebensitzigen Skoda mit zu viel Feuer in die Kurve, drängt schon mal das lange Heck minimal nach außen, aber gegenlenken? Nie. Eben ein sicherer Familienwagen. Der Range Rover beansprucht dagegen ein paar Zentimeter mehr von der Fahrbahn, da er an den Vorderrädern weniger Grip aufbaut. Zudem fällt es einigermäßen schwer, den passenden Lenkwinkelbedarf herauszufiltern, obwohl die elektromechanische Konstruktion aus der Mittellege heraus angenehm direkt anspricht.

Danach stellt sie die Kommunikation mit dem Fahrer ein. Prinzipiell fährt aber auch der Range sehr sicher, untersteuernd eben, zu dem erzieht er so zu niedrigerem Tempo. Wie es mit dem Federungskomfort aussieht? Das Fahrwerk reagiert zunächst gut auf Unebenheiten, vor allem unter Berücksichtigung der montierten 20-Zoll-Räder, versetzt dann aber speziell auf langen Bodenwellen die Karosserie in ausgeprägte Vertikalbewegungen. Bei kleineren, in kurzer Abfolge auftretenden Anregungen hingegen vergisst der Evoque dann auch das Anfedern. Ob der Skoda das besser hinbekommt? Ja, alles. Dafür muss er noch nicht einmal den Komfort-Modus der ebenfalls adaptiven Dämpfer bemühen: Auf „Normal“ arbeitet die Abstimmung straff, unterlässt jedoch Kicks, Schwingungen und Poltern. Das empfinden Mitreisende im Fond genauso, schätzen überdies die aufrechtere Sitzposition mit weniger stark angewinkelten Knien und mehr Kopffreiheit. Noch okay: das Platzangebot im Evoque-Fond. Weniger okay: die äußerst mäßige Variabilität sowie die stark ansteigende Ladefläche bei umgeklappter Rücksitzlehne. Daher kommt die hohe Masse also auch nicht. Übrigens: Der Chancengleichheit halber hätte dem Verschränkungstest eine Runde auf der Nordschleife folgen müssen. Dort beansprucht der Skoda den Rundenrekord für siebensitzige SUV. Wollte Land Rover dann aber auch nicht. Der Evoque muss sich dem Kodiaq RS auch so geschlagen geben – und zwar deutlich.

Jens Dralle

Kaufberatung
Fünf starke
Nobel-SUV
auf Seite 28