

Mobil



Das Dach der Welt

FORTBEWEGUNG

*DAS EVOQUE CABRIOLET IST DER ERSTE
RANGE-ROVER-KOMPAKT-CABRIO-SUV.
BRAUCHT MAN SO EIN AUTO? ABER JA!*

TEXT: OLE ZIMMER FOTOS: MORITZ SCHMID

DER MENSCH WILL JA RAUS. In die Freiheit, die Natur erleben, Ursprüngliches fühlen, Mensch sein. Also kauft er sich einen Geländewagen. Meist ist es mit dem Abenteuer an dieser Stelle wieder vorbei. Doch was bleibt, ist das Gefühl, die Gewissheit, dass man losfahren könnte. Wenn man Zeit hätte – oder sich aufrufen würde. Selten also, wenn nicht gar unmöglich, dass ein Autokauf reine Vernunftentscheidung ist.

Der Nordwesten von Marokko im Februar. Seit vier Stunden fahren wir durch den Hohen Atlas. Erst durch Zedernwälder, vorbei an Schafherden und durch namenlose Orte an steilen Hängen. Später durch menschenleeres Gebiet. Die Straßen südlich von El Hajeb werden zunehmend enger. In der Mitte ein schüchterer Streifen löchrigen Asphalts, rechts und links grober Schotter. Es plätschert, gießt, rinnt und schüttet. Am Abzweig nach Ousmaa, gefühlt der Anfang vom Ende der Welt, endet auch der Asphalt.

1970 erfand Range Rover die Modellgattung Luxusgeländewagen – das allradgetriebene, ledersesselbewehrte fahrende Wohnzimmer war erfunden. Mit heutigen SUVs hatte das nichts zu tun. Denn mit einem Range konnte man wirklich über Stock und Stein fahren.

Und jetzt das: Der jüngste Nachfahre des Range Rover ist ein kompaktes Luxus-Cabrio, basierend auf dem Evoque Coupé. Der Innenraum ist markengerecht mit Oxford-Leder ausgekleidet, die klimatisierten Sitze wärmen, kühlen oder massieren nach Bedarf, mit dem LED-Ambiente-Licht lässt sich die Stimmung im Inneren verändern. Die zwölf Lautsprecher des Meridian-Soundsystems sorgen in jedem Winkel des Wagens für klaren Klang. Fährt man mit so einem Auto wirklich ins Gelände? Oder noch besser: Soll man das überhaupt? Klingt nach einem Abenteuer in Watte gepackt. Und genau das war die Idee der Marke von Anfang an. Und da



Der Innenraum zeigt Kante. Über den 10-Zoll-Touchscreen werden fast alle Systeme des Evoque gesteuert. Das Drehrad zur Gangwahl versinkt beim Parken in der Mittelkonsole



Range Rover wie alle anderen Hersteller dem Druck immer weiterer Diversifikationen ausgesetzt ist, jetzt eben das: das erste Kompaktluxusgeländecabrio. Wir warten schon auf das erste Luxusgeländeklappdachcoupé. Oder ein Luxusgeländevankombicoupé. Kommt sicher alles noch. Jetzt erst mal der Evoque. Ach ja, so neu ist das eigentlich gar nicht: Ganz frühe Range wurden als Spezialanfertigung für die Jagd ohne Dach ausgeliefert (zum Beispiel, hmh, für Genosse Honecker), die Queen hat ebenfalls eine Art Range-Cabrio in der Garage, genauer: ein Landulet. Das RR-Markenversprechen war jedenfalls immer: Luxus ja. Das haben wir ja bereits abgehakt. Plus Geländegängigkeit. Schreiten wir also zum Test. Los geht's.

Zeit für ein Experiment: In Marokko soll das Range Rover Evoque Cabriolet HSE Dynamic zeigen, wie viel von den legendären Vorfahren in ihm steckt. Von der Hauptstadt Rabat aus führt die Route über die UNESCO-Welterbe-Stätte Meknès in den Hohen Atlas, steil und in verwinkelten Kurven bis auf 2 100 Meter Höhe. Der Evoque ist, anders als der erste Range, ein SUV, ausdrücklich kein Geländewagen. Doch bis jetzt hat sich das Auto von keiner Schikane der Strecke beeindrucken lassen. Entspannt fährt man damit durch Schlaglöcher und Matschpfützen. Range Rover gibt die Wattiefe des Cabrios mit 50 Zentimetern an, ein System namens Wade Sensing hilft bei der Fahrt durchs Wasser. Die kurzen Ausflüge auf gerölligen Double-Tracks können dem Evoque nichts anhaben. Auch Schräglagen sind kein Problem – laut Werksangaben soll der Evoque bis 35 Grad seitliche Neigung sicher fahren. Auf den verblockten Karrenwegen fällt auf, wie steif das Chassis ist. Nichts knarzt, nichts knackt. Nicht schlecht. Kurz vor Ain Leuh ist der höchste Punkt des Tages erreicht. Es wird heller, bevor der Himmel noch einmal ein Stück weit aufreißt. Mit einem orange-roten Leuchten im Rücken geht es in Richtung Norden, zurück in bewohnte Gegenden. In den Dörfern und Städten herrscht jetzt reger Betrieb.

Es ist Freitagabend, die Zeit nach dem Gebet. Entlang der Straße reihen sich Kioske und Imbissstände an Metzger, die vor ihren neonhellen Ständen Rinderhälften, ganze Lämmer und große Stücke vom Kamel im Freien hängen haben. Vor den Läden brennen Holzfeuer in großen rechteckigen Grills. Darauf stehen die unterschiedlichsten Tajines, runde, aus Lehm gebrannte Schmorgefäße mit spitzem Deckel, in denen das Fleisch zubereitet wird. Der Rauch mischt sich mit dem Duft von Fleisch und Gewürzen; Kreuzkümmel, Zimt, Kardamom, Kurkuma, Nelken, Ras el-Hanout, Koriander und mehr. Das Ziel ist Fès, die älteste Königsstadt Marokkos. Mehr als eine Million Menschen leben hier, ein großer Teil bis heute in der berühmten Medina El Bali. Dort liegt auch das „Palais Amani“.

Das Hotel ist ohne Hilfe nicht zu finden und mit dem Auto in den engen Gassen ohnehin nicht zu erreichen. Ein Führer weist uns den Weg durch das Labyrinth der Medina, vorbei an kilometerlangen Souks, Moscheen, Läden und Menschenmassen bis an eine unscheinbare Tür. Dahinter liegt das „Palais Amani“, ein traditioneller Riad im Innern der Stadtmauern, ein unwirklicher Ort. Vom Trubel draußen ist nichts mehr zu hören. Vögel zwitschern. Ruhe. Der Evoque bleibt über Nacht in der Obhut eines Parkplatzwächters, der am nächsten Morgen vor dem Hotel wartet. Wie sich herausstellt, gibt es auch einen schnellen und bequemen Weg zum Auto; drei Kurven und keine 400 Meter weit. Aber es geht ja auch ums Abenteuer. Am Bab Oued Zhou, wo der Wagen steht, ist viel los. Hier laden Händler und Lieferanten Gasflaschen, Getränke, Mehlsäcke, Schafe, Hühner, Gemüse von Lastern und Lieferwagen auf Handkarren und Esel.

Wir tanken direkt an der Mauer der Altstadt. Eine Zapfsäule für Diesel und Benzin, eine Handpumpe für Zweitaktgemisch. Seit 1946 hat sich hier an der ältesten Tankstelle der Stadt außer der Spritmarke kaum etwas verändert. Der Geruch des Diesels hat es allerdings nicht leicht gegen den würzigschweren Duft, der vom scheinbar ebenso alten Verkaufsstand auf der anderen Seite

In Rabat prallen Alt und Neu aufeinander (unten und ganz unten). Die älteste Tankstelle von Fès (rechts) hat sich seit 1946 kaum verändert.



DAS RANGE ROVER EVOQUE CABRIOLET IST EIN SUV – UND GANZ AUSDRÜCKLICH KEIN GELÄNDEWAGEN

der Gasse herüberweht. Ein runziger Alter verkauft Street Food à la Fès: Schnecken, die im heißen Sud ziehen, eine Spezialität. Zum Glück haben viele marokkanische Bäcker eine französische Spezialität übernommen: Zum Frühstück gibt es Croissants und Pain au chocolat.

Nach den intensiven Farben und Gerüchen von Fès wirkt das Innere des Evoque fast aseptisch und übertrieben aufgeräumt. Wie nah kann man einem Land kommen, wenn man sich durch eine perfekt gedämmte Karosserie abschirmt? Man bleibt zwangsläufig eingekapselt, abgeschottet. Der erste Schritt: MP3-Player aus-, Radio ein-

schalten. Chada FM 90,3 sendet marokkanischen Pop und Hip-Hop. Zweiter Schritt: das Verdeck aufmachen. Keine 20 Sekunden dauert es, bis das Stoffdach verschwunden ist. Bis zu 48 Stundenkilometer funktioniert das auch während der Fahrt. Der Effekt ist umso beeindruckender: Die Übersicht verbessert sich für den Fahrer mit offenem Dach, die Umgebung ist greifbar nah. Die Luft ist kühl, aber nicht unangenehm. Sonnenbrille raus, Arm aus dem geöffneten Fenster (ja, muss man machen), weiter geht's. Von Fès nach Rabat sind es auf der Autobahn gut 200 Kilometer. Über die vielen kleinen Straßen nördlich der A2 etwa die

Hälfte mehr. Der Evoque ist kein Fremder mehr, und auch in den engeren Kurven der Bergstraßen steigt das Selbstvertrauen. Und selbst, wenn es ein wenig zu sportlich in die Kurve geht: Bis zu einem gewissen Grad erkennt der Evoque ein Untersteuern so weit ab, bis man wieder auf der Ideallinie fährt.

Die Hauptstadt Rabat hat auf den ersten Blick nur wenig zu bieten. Die einstige Kolonialmacht Frankreich hat ein teils europäisch anmutendes Verwaltungszentrum zurückgelassen. Die Medina ist durchzogen von breiten geraden Gassen, die Dschellaba, das traditionelle, wallende Kapuzengewand,

ist hier seltener zu sehen als im Rest des Landes. Wir rollen durch den dichten Stadtverkehr an den Hafen, hinter die alten Befestigungsanlagen. Vor einem dunklen Gewitterhimmel leuchtet die Kasbah des Oudaïas in der Sonne. Das Evoque Cabrio hat sich abseits der Straße gut geschlagen, aber hier ist sein eigentliches Revier. Die Automatik schaltet im Stop-and-go kaum spürbar durch die Gänge. Die Rundumkameras zeigen die Hindernisse in der Umgebung, und der Parkassistent manövriert den Wagen sicher auch in kleine Buchten.

Klar, dem Evoque Cabrio fehlt das ganz Harte, das bisschen Übermaß an Männlichkeit. Gut aussehen tut es trotzdem, egal ob offen oder geschlossen. Kritiker der immer verrückter werdenden Nischenmodelle werden jetzt sagen: SUV-Cabrio – weniger echt geht's wohl nicht mehr. Das ist Unsinn: Das erste legendäre Modell der Range-Muttermarke Land Rover (Serie 1) kam selbstverständlich auch ohne Dach. Insofern ist der Evoque der authentischste SUV seit Langem. Hut ab! ●

AUTONUMMERN

Wir waren mit dem Evoque Cabriolet HSE Dynamic unterwegs. Der SUV mit dem 2-Liter-Vierzylinder kommt im Juni auf den Markt



GESCHWINDIGKEIT

195 km/h

MOTOR

1999 ccm

LEISTUNG

180 PS

GEWICHT

1967 kg

VERBRAUCH

5,7 Liter

PREIS

60300 €

