



Mercedes-Benz GLE Coupe

Niet omdat het moet, maar omdat het kan

Autotest | Ooit waren terreinauto's pure noodzaak. In afgelegen gebieden was het de enige manier om van A naar B te komen. Dat ruige imago maakte (luke) terreinauto's ook aantrekkelijk voor wie zich wilde onderscheiden van de massa. Echter, nu SUV's tot de populairste auto's op de markt behoren, moeten autoliefhebbers iets anders vinden om zich te onderscheiden. Met een SUV-Coupé bijvoorbeeld...

Mercedes-Benz brengt tegelijkertijd twee nieuwe auto's uit: de GLE en de GLE Coupé. De GLE is een SUV (Sports Utility Vehicle) volgens het boekje: een stoer uitzijende auto die heel veel binnenruimte en nog meer luxe biedt. Wat betreft de rijeigenschappen ligt de nadruk op het rijden op de verharde weg, alleen met de juiste opties weet de GLE zich ook buiten de gebaande paden te redden.

Coupé

De GLE Coupé legt de nadruk nog meer op "life style" en nog minder op avontuur. Ook de Coupé heeft een hoge neus en een zelfverzekerde blik. Maar... boven de gespierde schouderlijn loopt de lage daklijn van een coupé. De achterzijde heeft een aflopende daklijn met een bijna vlak liggende achterraut. Dankzij een slim geplaatste spoiler wordt het lijnenspel uiteindelijk naar boven toe voorgezet waardoor de GLE Coupé nog meer kracht uitstraalt.



De hier gereden AMG-uitvoering staat standaard op 21 inch velgen en daarmee zijn de boven- en onderkant weer in balans. De grote wielen zorgen er namelijk voor dat het koetswerk lager lijkt te zijn.

Interieur

Binnenin zijn de gewone GLE en de GLE Coupé gelijk. En dat is jammer! In de regel worden bij een

coupé-uitvoering van een bestaand model de stoelen lager geplaatst, zodat de lagere daklijn geen gevolgen heeft voor de hoofdruimte. De stoelen in de GLE Coupé staan gevoelsmatig echter even hoog als in de gewone GLE.



Het resultaat is dat lange bestuurders direct na het instappen met het hoofd tegen het dak zitten (of in het geval van de testauto: tegen het glazen panoramadak). De binnenspiegel zit vanwege het lage dak hinderlijk in het blikveld. Uiteraard zijn de stoelen in hoogte verstelbaar, maar die hoogte betreft alleen de voorzijde. In de laagste stand hebben de voorstoelen daarom bijna de vorm van een glijbaan!

Vanwege de hoge zit geeft de GLE Coupé niet het geborgen gevoel dat kenmerkend is voor een coupé. De bestuurder en bijrijder hebben niet het gevoel diep "in" de auto zitten, maar er juist "op". Toch kan dit ook als een voordeel worden gezien: de hoge zit geeft een beter zicht over het verkeer en maakt het afleggen van lange afstanden minder vermoeiend.



Nog een voordeel boven een traditionele coupé: de ruimte achterin de GLE Coupé is heel behoorlijk. De beenruimte achterin is prima en ondanks de lage daklijn resteert voldoende hoofdruimte, waardoor de GLE nog steeds bruikbaar is als vierpersoons auto.

De bagageruimte meet 650 liter (uitbreidbaar tot 1.720 door de achterbank op te klappen). Dat is niet alleen meer ruimte dan iedere andere coupé, maar zelfs meer dan de doorsnee stationcar biedt!

Uitrusting

De GLE is absoluut niet bedoeld als werkpaard en dus is de aankleding luxueus en zelfs weldadig. Vrijwel alle luxe- en veiligheidsvoorzieningen die Mercedes-Benz in huis heeft, zijn leverbaar op de GLE. Houd er wel rekening mee dat veel daarvan is opgenomen in optie-pakketten.

De testauto is voorzien van een "rijassistentiepakket" en dat betekent dat camera's en radars meekijken met de bestuurder en waar nodig waarschuwen of ingrijpen.



Terwijl dit systeem tijdens een eerdere test met de gewone GLE nog tegenwerkte (zie testverslag), was het dit keer van grote waarde. Zowel de Autozine testrijder als de voorligger zagen een verkeerslicht over het hoofd. Toen de voorligger vol op de remmen ging, waarschuwde de GLE onmiddellijk en werden de remmen op scherp gezet om kostbare milliseconden tijdens deze geslaagde noodstop te winnen.



450 AMG

Om de exclusiviteit te benadrukken, is de GLE Coupé alleen leverbaar met de sterkste motoren van de GLE. Helemaal bijzonder is de "450 AMG". In de regel zijn AMG-uitvoeringen voorzien van acht- of zelfs twaalfcilinder motoren en daarmee voor velen onbereikbaar. De "GLE 450 AMG" wordt aangedreven door een zescilinder motor die volop vermogen biedt en 80.000 euro (!) voordeliger is dan de eerstvolgende AMG.

Na een druk op de startknop komt de 450 AMG met een boze grom tot leven alsof een wild beest bruut uit zijn slaap is gewekt. Dankzij de negentraps (!) automatisch gedraagt dit beest zich echter als een goede lobbies. De boze grom verandert al snel in een tevreden spinnend geluid, dat altijd nadrukkelijk aanwezig is. Dit is een bijzondere auto en dat zal de bestuurder weten ook!



In de standaard-modus is de 450 AMG welgemanierd en comfortabel, terwijl een voorzichtig tikje op het gaspedaal voldoende is om 99% van het overige verkeer zoek te rijden. Tijdens een sprint vanuit stilstand naar 100 km/u komt gedurende 5.7 seconden een enorme hoeveelheid geweld los, maar daarna keert de rust terug.

Vanwege de hoge zit is het gevoel van snelheid echter gering. Het wordt pas duidelijk hoe snel deze GLE daadwerkelijk is door in de binnenspiegel te kijken hoe het overige verkeer als een stipje in de verte verdwijnt.

Sport+

Voor wie op zoek is naar sensatie, is een "Sport+" modus beschikbaar. Hiermee worden alle systemen op scherp gezet en lijkt de auto minstens dubbel zo snel!



Na een druk op de knop kleurt het centrale beeldscherm rood, verandert het motorgeluid van een tevreden grom in een machtige brul, is de reactie op de besturing direct en reageert de auto bijterig op het gas. Tijdens het schakelen geeft de automaat tussengas, hetgeen niet alleen spannend klinkt maar de motor ook nog eens op toeren houdt waardoor de prestaties nóg beter worden. Tijdens het terugschakelen klinken ploffen en knallen uit de uitlaat en is het beest los!

Weggedrag

En... het onderstel kan al dat geweld verbluffend goed verwerken. Immers, Mercedes-Benz heeft met de GLE Coupé nadrukkelijk gekozen voor de capaciteiten op de openbare weg (ten koste van de capaciteiten in het terrein). Alleen met de juiste optiepakketten is de GLE nog terreinwaardig. De testauto in AMG-uitvoering zou vanwege de lage treeplanken en krasgevoelige 21 inch velgen snel beschadigen in het terrein.



Op de openbare weg heeft de GLE Coupé de grandeur van andere modellen van Mercedes-Benz. De hoge zit zorgt daarbij voor nog meer rust. De omvang van de auto en het forse gewicht maken de GLE statig en stabiel. Met het optionele "Active Curve System" gaat het weggedrag zelfs van goed naar uitstekend. Hiermee wordt het hoge koetswerk in de bocht actief in balans gehouden en is het weggedrag van deze mannetjesputter vergelijkbaar met dat van een lenige sportcoupé!

Conclusie

Een SUV is een luxe terreinauto voor wie zich wil onderscheiden van de massa. Maar nu het verkeersbeeld welhaast wordt gedomineerd door SUV's, is het tijd voor een volgende stap. Daarom biedt Mercedes-Benz de GLE nu ook aan als coupé.

Mercedes-Benz is zeker niet de eerste om een SUV-Coupé aan te bieden, maar de GLE Coupé is wel beter in balans dan de concurrenten. Dat geldt niet alleen voor het uiterlijk, maar ook voor het weggedrag.

Het overvloedige vermogen van de 450 AMG lijkt aanvankelijk te veel van het goede. In de praktijk zorgt de enorme reserve echter voor nog meer comfort. En wanneer het mag, is het heerlijk om een feestje te bouwen met deze machtige coupé; niet omdat het moet, maar omdat het kan. ■

Specificaties

Mercedes-Benz GLE Coupe GLE 450 AMG

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	490 x 200 x 173 cm
Wielbasis	292 cm
Gewicht	2.220 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.500 kg
Tankinhoud	93 l
Bagageruimte	650/1720 l
Bandenmaat	275/45R21

Motor en prestaties



Motorinhoud	2996 cc
Cilinders / kleppen	6/
Vermogen	367 pk @ 5500 tpm
Koppel	520 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,7 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	8,9 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	209 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 113.850,-
Prijs instapmodel	€ 97.944,-