

---

## Vorstellung Mercedes-Benz GLE: Sänfte mit Nehmerqualitäten

Von Michael Kirchberger

Die Beliebtheit der SUV nimmt stetig zu, ihre Zulassungszahlen gehen durch die Decke. Der Mercedes-Benz GLE gehört zu den erfolgreichsten Modellen des Marktes. Seit 1998 in der nunmehr dritten Generation auf den Straßen, hat er nach Angaben des Herstellers mittlerweile zwei Millionen Abnehmer gefunden. In Daimlers US-Werk Tuscaloosa wird nun auch die vierte Auflage des auf 4,92 Meter gewachsenen Allradlers gebaut. Zu den deutschen Händlern kommt er Ende Januar, zunächst mit drei verschiedenen Motorversionen und zu Preisen von wenigstens 65 807 Euro.

Der GLE ist kantiger geworden. Und länger. Die einst rundliche Frontpartie hat einem scharf geschnittenen Kühlergrill Platz gemacht, eine doppelte Querspange teilt ihn horizontal und lässt ihn flacher wirken als er tatsächlich ist. Ecken statt Radien bringen auch die Scheinwerfer in Form, die Silhouette mutet stämmig an, die Seitenschweller und Radhäuser sind mit dunklen Kunststoffverkleidungen vor Beschädigung geschützt. Die Leichtmetallräder haben Formate von 17 bis zu 22 Zoll, das sorgt optisch für einen soliden Stand. Der Unterfahrschutz vorne und hinten vermittelt ebenfalls Robustheit. Das Heck dominiert die über die Flanken gezogene Heckklappenscheibe, sie ist seit je her ein klares Erkennungszeichen des GLE und ordnet die neue Generation eindeutig zu.

Die Dimensionen des Modells haben ordentlich zugenommen. Um acht Zentimeter auf fast drei Meter ist der Radstand gewachsen, die Länge hat um 10,5 Zentimeter auf 4,92 Meter zugelegt. Das steigert das Transportvolumen und die mögliche Zahl der Sitze an Bord. Zum ersten Mal gibt es den GLE auf Wunsch als Siebensitzer, zwei zusätzliche Plätze lassen sich als dritte Reihe für 1093 Euro einbauen. Sonderlich bequem sind sie im Gegensatz zu den Sitzen vorne nicht, wie üblich eignen sie sich vor allem für jugendliche Mitfahrer. Außerdem kosten sie Kofferraumvolumen. Trotz des Wachstums kann ein siebensitziger GLE nur 630 Liter Gepäck einladen wenn fünf Passagiere an Bord sind. Das sind 60 Liter weniger als beim Vorgänger. Zum Tragen kommt der Raumgewinn bei dachhoher Beladung bis zur Rückenlehne der Vordersitze. Dann passen 2055 Liter in den Kofferraum, was verglichen mit dem Vorgänger einer Steigerung des Transportvermögens um 45 Liter entspricht.

Vier Motorisierungen sind zunächst für den GLE vorgesehen. Die Basis stellt ein Vier-Zylinder-Diesel dar, der auf 245 PS (180 kW) kommt. 500 Newtonmeter Drehmomentspitze generiert die Maschine aus zwei Litern Hubraum und verleiht dem 2165 Kilogramm schweren SUV ein Beschleunigungsvermögen von 7,2 beim Standardsprint. 225 km/h liegen bei Höchstgeschwindigkeit an, 6,4 Liter gibt Daimler als Durchschnittsverbrauch an. In der Diesel-Abteilung komplettieren zwei Reihensechszylinder das Angebot. Der GLE 350 d schöpft aus drei Litern Volumen 272 PS (200 kW) und ein Drehmomentmaximum von 600 Nm, das bereits bei 1200 U/min anliegt und bis 3200 U/min konstant bleibt. In 6,9 Sekunden gelingt die Beschleunigung von null auf 100 km/h, 230 km/h Spitze sind möglich. Der Normverbrauch liegt bei 7,5 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Der dritte Selbstzünder bringt es bei identischem Hubraum auf 330 PS (243 kW) und 700 Nm von 1200 bis 3000 U/min. Sein Verbrauch nach dem neuen WLTP-Zyklus beträgt 7,5 Liter. 240 km/h schafft der starke Diesel als maximales Tempo, flinke 5,8 Sekunden genügen ihm, um aus dem Stand auf 100 km/h zu sprinten. 2265 Kilogramm wiegt der GLE 400 d 4Matic fahrbereit, die erlaubten 800 Kilogramm Zuladungen schlenzen sein Gesamtgewicht auf über drei Tonnen. Immerhin: Die

---

Führerscheinklasse B reicht dafür noch aus.

Das 72 650 Euro teure Spitzenmodell der Baureihe wird mit einem 3,0-Liter-Sechszylinder bestückt, der 367 PS (270 kW) und 500 Nm Drehmomentspitze von 1600 bis 4500 U/min stemmt. Der GLE 450 4Matic ist mit einem Starter-Generator ausgerüstet, der kurzfristig mit 22 PS (16 kW) und weiteren 250 Nm Drehmoment beispringt, das ermöglicht ein Beschleunigungsvermögen von 5,7 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Der Verbrauch des unbeladen 2220 Kilogramm schweren SUV bewegt sich dennoch im Bereich hochmotorisierter Sportwagen. 9,4 Liter Benzin gibt Mercedes als Normwert an, das entspricht 214 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer. In der Praxis liegt der Konsum trotz der realistischeren WLTP-Werte noch höher, selbst bei verhaltender Fahrweise zeigt der Bordcomputer stets Werte über zehn Liter für 100 Kilometer an.

In allen Versionen überträgt eine neunstufige Automatik die Kräfte an alle vier Räder. Die Verteilung ist durchweg variabel und kann jeweils zu 100 Prozent der Vorder- oder der Hinterachse zugeschlagen werden. Neu ist das Offroad-Technikpaket für 2261 Euro, das dem GLE zum ersten Mal um eine Drehzahlreduzierung beschert, die ihn selbst anspruchsvollste Passagen auf schwierigem Terrain meistern lässt. Die Geländeeigenschaften verbessert außerdem die E-Active Body Control zum Aufpreis von 7735 Euro, bei der die Luftfederung (Aufpreis 2035 Euro) mit einem aktiven Federungs- und Dämpfungssystem zusammenarbeitet. Dies bringt nicht nur im Gelände erheblich höheren Fahrkomfort, auch auf befestigten Straßen sollen Federungseigenschaften und Spurstabilität deutlich gewinnen. Jedes Rad kann individuell angesteuert werden. Die Kombination ermöglicht außerdem die so genannte Curve-Funktion, bei der sich die Karosserie um bis zu drei Grad in die Kurve legt. Für extreme Einsätze kann die Federung das SUV obendrein in Wippbewegungen versetzen, um ein Freikommen nach dem Festfahren im Sand zu erleichtern. Theoretisch ließe sich dank der E-Active Body Control auch ein Rad – ähnlich wie einst beim Citroen DS – ohne Wagenheber wechseln. Grundlage für die elektrische Federung ist ein 48-Volt-Bordnetz, das von einer Lithiumionen-Batterie mit 100 Ah gespeist wird.

Doch bereits mit der serienmäßigen Stahlfederung gleitet der GLE sänftengleich über schlechte Fahrbahnbeläge und bügelt sie glatt. Wank- und Wippbewegungen der Karosserie sind dabei jedoch deutlich zu vermerken, die unterbindet erst die elektrische Federung. Unkomfortabel geht es aber auch im Basismodell nicht über die Distanzen. Die Lenkung gefällt dabei mit Präzision, gibt jedoch nicht immer die passenden Rückmeldungen vom Traktionszustand. Gute Dosierbarkeit gehört bei der Bremsanlage zu den vornehmsten Tugenden, punktgenau und vor allem sicher lässt sich der schwere Brocken verzögern. Für den Anhängerbetrieb zeigt er sich bei der Ausstattung mit dem Trailer-Assistenten noch tauglicher als sein Vorgänger. Beim Rückwärtsrangieren unterstützt der 450 Euro kostende Helfer den Chauffeur beim Lenken und findet immer den richtigen Einschlagwinkel um den Trailer um die Ecke zu schieben. Die Anhängelast liegt mit maximal 3,5 Tonnen auf dem Niveau des bisherigen GLE, auch die Stützlast, also jenes Gewicht, mit dem die Deichsel des Anhängsels auf der Kugelkopfkupplung lastet und vom Anhängergewicht abgezogen werden darf, ist mit 107 Kilogramm nicht von schlechten Eltern. Für Autofahrer mit Beziehungen zu Booten oder Pferden ist der GLE erste Wahl.

Neu im Innenraum, der den Qualitätsansprüchen der S-Klasse entspricht und wie jene mit den übergroßen Monitoren im Cockpit bestückt ist, stellt sich der Interieur-Assistent vor. Der reagiert auf die Handbewegungen von Fahrer und Beifahrer weiß auf dem berührungssensitiven Bildschirm fein zu unterscheiden, ob nun der Chauffeur oder dessen Co-Pilot etwa die Beheizung oder die Massagefunktion seines Sitzes bedienen möchte. Eine Kamera am Innenspiegel erkennt, wer gerade agiert. Auch eine verbesserte Innenraumbelichtung zählt zu den piffigen Ideen für den Assistenten. Greift der Fahrer

---

Richtung Beifahrersitz, um dort Dinge wie Schlüssel oder das Parkticket zu finden, erhellt bei Dunkelheit ein Innenraum-Spot die Fläche und erleichtert so die Suche.

Der GLE gehört in der Tat zur Riege der anspruchsvollsten Geländewagen auf dem Markt. Und zu den teuersten. Mit all den feinen Zutaten für Individualisierung oder technischer Aufrüstung lässt sich der Preis des Basismodells beinahe verdoppeln. Ob die exklusiven Ausstattungen und hochwertigen Innenraummaterialien beim harten Geländejob wirklich die beste Wahl darstellen, müssen Interessenten wohlüberlegt abwägen. Denn es tut weh, wenn feines Nappaleder die Bekanntschaft mit lehmverklebten Profilsohlen macht und auch der Fels, der am edlen Finish der bis zu 4000 Euro kostenden Leichtmetallräder kratzt, wird nicht zum Freund des GLE-Piloten. Das gilt natürlich auch für die Lackierung. Elf verschiedene Lackfarben stehen zur Wahl, ohne Aufpreis gibt es allerdings nur Schwarz und Weiß. Die sieben Metallic-Farben kosten jeweils 1047 Euro extra, die Design-Lacke Rot und Brillantweiß sind beinahe 2000 Euro teuer. (ampnet/mk)

#### Daten Mercedes Benz GLE 300 d 4Matic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,92 x 1,95 x 1,77  
Radstand (m): 3,0  
Motor: R4-Diesel, 1950 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 180 kW / 245 PS bei 4200 U/min  
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1600/2400 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,2 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,4 Liter  
Effizienzklasse: A  
CO2-Emissionen: 169 g/km (Euro 6d-Temp)  
Testverbrauch: 6,9 l  
Leergewicht / Zuladung: min. 2008 kg / max. 412 kg  
Kofferraumvolumen: 825–2055 Liter  
Max. Anhängelast: 3500 kg  
Wendekreis: 12,0 m  
Bodenfreiheit: 230 bis 290 mm  
Böschungswinkel: 31,7 Grad (v.) / 29,8 Grad (h.)  
Rampenwinkel: 15,8 Grad  
Wattiefe: 60 mm  
Bereifung: 255/55 R 17  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29  
Basispreis: 65 807 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz GLE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---