
Fahrvorstellung Mercedes-Benz GLE Coupé: Straffer und schöner

Von Jens Meiners

Eine Kombination aus SUV und Coupé? Das bedeutete bislang den Triumph der Form über die Funktion. Denn der Verzicht auf Höhe korrespondiert typischerweise mit einem Verzicht auf Nutzwert – ohne Gegenleistung. Doch beim GLE Coupé von Mercedes-Benz ändert sich das jetzt. Denn die Entwickler aus Sindelfingen haben den Radstand um 6 Zentimeter gekürzt und das Fahrwerk spürbar sportlicher abgestimmt.

Die Außenlänge ist praktisch unverändert; die im Radstand eingesparten Zentimeter werden am Heck angesetzt und erlauben es dort, die Dachlinie sanft auslaufen zu lassen. Gleichzeitig sind die hinteren Kotflügel sichtbar ausgestellt, das Blech gespannt wie ein Muskel. Damit kann man der gattungsbedingt sehr selbstbewussten und anspruchsbetonten Ästhetik dieser Baureihe zudem eine gewisse Eleganz nicht absprechen.

Tatsächlich halten sich die praktischen Einschränkungen in engen Grenzen: Das Platzangebot im Fond ist etwas geringer, jedoch keineswegs beengt, und der Kofferraum ist mit 655 zu 630 Litern Fassungsvermögen sogar größer als bei der Basiskarosserie. Bei komplett umgelegter Sitzbank ändert sich das Blatt allerdings wieder: Dann stehen 1790 Liter beim Coupé stolzen 2055 Litern Gepäckraum beim normalen GLE gegenüber.

Für Vortrieb sorgen zum Marktstart der bullig-sanfte 3,0-Liter-Reihen-Sechs-Zylinder-Diesel mit 272 PS (200 kW) im GLE 350 d oder 330 PS (243 kW) im GLE 400 d, ein 435 PS (320 kW) starker Reihen-Sechs-Zylinder-Ottomotor im AMG GLE 53 oder ein 194 PS (143 kW) starker Vier-Zylinder-Diesel im GLE 350 de, der dank Plug-in-Hybridisierung mit 136 PS (100 kW) starkem Elektromotor eine Systemleistung von 320 PS (235 kW) erzeugt.

Die drei unterschiedlichen Motorkonzepte glänzen durch ihren spezifisch ausgeprägten Charakter. Die AMG-Variante wird dabei den Erwartungen an einen Boliden aus der Power-Schmiede in Affalterbach durchaus gerecht: Der Reihenmotor arbeitet seidenweich und vibrationsarm und entwickelt vor allem im Abgastrakt die gut hörbare Emotion, die man von einem AMG erwartet.

Die serienmäßige 48-Volt-Hybridisierung sorgt im AMG 53er nicht nur für extrem spontanes Ansprechverhalten und leichten Extra-Schub, sondern auch für akzeptable Verbräuche: In Anbetracht des Spurtvermögens – null auf 100 km/h in 5,3 Sekunden – und einer Spitze von abgeregelten 250 km/h ist der Zyklusverbrauch von 9,3 Litern pro 100 Kilometer eine echte Leistung.

Das Fahrverhalten ist hier präzise und komfortabel-straft; mit AMG-spezifischer Luftfederung und blitzschnell reagierender Wankstabilisierung wirkt das SUV-Coupé erstaunlich sportlich. Der Integralträger vor dem Motor ist beim AMG verschraubt.

Am anderen Ende des Spektrums figuriert eine sehr spezielle und interessante Variante: Mercedes-Benz hat sich beim GLE und GLE Coupé dafür entschieden, die Plug-in-Hybridisierung nicht wie üblich mit einem Ottomotor, sondern mit einem Diesel zu realisieren. Der ungewöhnlich große 31,2-kWh-Akku sorgt dabei für eine elektrische Reichweite von rund 100 Kilometern und einen Zyklusverbrauch von lediglich 1,1 Litern pro 100 Kilometer. Zudem lassen sich rein elektrisch glatte 160 km/h erreichen.

Weil der Antrieb des GLE 350 d Coupé auf einem sehr sparsamen Dieselmotor basiert, lassen sich auch dann sehr gute Realverbräuche erzielen, wenn die Batterie leergefahren ist, was hier ohnehin eine ganze Weile dauert. Dabei finden wir nicht nur eindrucksvoll, wie gut der Selbstzünder gedämmt ist, sondern auch, wie spontan der Antrieb anspricht. Wer die Möglichkeit hat, günstig oder kostenlos Strom zu zapfen, für den könnte sich dieses Auto rasch bezahlt machen, zumal der Staat auch steuerlich die Subventionsgießkanne großzügig kreisen lässt.

Den unbestreitbaren Vorzügen dieses Hybrid stehen nur wenige Nachteile gegenüber: Der Gepäckraum verkleinert sich um mehr als 100 Liter, die Spitze ist bei lediglich 210 km/h eingeregelt, und das Leergewicht von knapp 2,8 Tonnen ermuntert dazu, möglichst häufig und lange im „Sport“-Modus des verstellbaren Fahrwerks zu verweilen; im „Comfort“- und „Eco“-Modus wirkt der SUV leicht schwimmend.

Hybrid-Käufer sollten sich im übrigen darüber im Klaren sein, dass ihre Investition auf die Umwelt kaum positive Auswirkungen haben wird – von der Batterie einmal ganz abgesehen. Denn die schädlichen Emissionen der modernen Verbrennungsmotoren tendieren mittlerweile gegen null.

Das gilt auch für den extrem effizienten Sechs-Zylinder-Diesel im GLE 400 d, den wir für die harmonischste Variante dieser Baureihe halten. Trotz einem Zyklusverbrauch von nur 6,9 Litern pro 100 Kilometer spurtet er in 5,7 Sekunden auf 100 km/h; die Spitze liegt bei 240 km/h. Dabei glänzt er mit einer Leistungsentfaltung von sanfter Gewalt, untermalt vom einem nur noch entfernt hörbaren, seidigen Verbrennungsgeräusch.

Das aufpreispflichtige vollaktive Fahrwerk pariert Fahrbahnunebenheiten in dieser Variante besonders souverän, und es bietet mit der „Curve“-Funktion eine dreistufig einstellbare Neigetechnik, die dem Fahrgefühl eine fast schon surreale Note verleiht: Der SUV legt sich dabei wie ein Motorrad in die Kurve.

Für alle Varianten gilt: Das Coupé sieht jetzt nicht nur flotter aus als der normale GLE, sondern er lässt sich auch leichtfüßiger durch die Kurven dirigieren. Zudem liegt der Wendekreis bei nur 11,8 Metern, was nicht nur deutlich weniger ist als die 12,4 Meter beim regulären GLE, sondern auch Klassenbestwert bei SUVs ohne Hinterachslenkung. Und so wirkt dieses Coupé am Steuer kompakter, als es tatsächlich ist. Eine Geländeuntersetzung gibt es übrigens nicht; sie ist als Option dem regulären GLE vorbehalten.

Ansonsten entspricht das GLE Coupé dem sehr guten Standard des GLE: Das MBUX-Bediensystem ist vielfach intuitiv bedienbar, die Assistenzsysteme arbeiten so aufmerksam wie diskret, und Materialien und Sitzkomfort sind Klassenspitze – wenn man von Kleinigkeiten wie der etwas unmotiviert wirkenden Zierfläche rechts neben den TFT-Bildschirmen absieht.

Die Preise beginnen bei 76 279 Euro für das GLE 350 d Coupé, das sind gut 5500 Euro mehr als für einen entsprechenden regulären GLE. Für sportlich ambitionierte Fahrer und Ästheten ist der Aufschlag durchaus gut angelegtes Geld. (ampnet/jm)

Daten Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé

Länge x Breite x Höhe (m): 4,94 x 2,01 x 1,73
Radstand (m): 2,94
Motor: R6-Diesel, 2925 ccm, Turbo
Leistung: 243 kW / 330 PS bei 3600–200 U/min
Max. Drehmoment: 700 Nm bei 1200–200 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter
CO2-Emissionen: 183 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2295 kg / max. 745 kg
Kofferraumvolumen: 655–790 Liter
Wendekreis: 11,8 m
Bereifung: 275/55 R 19
Basispreis: 81 634 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



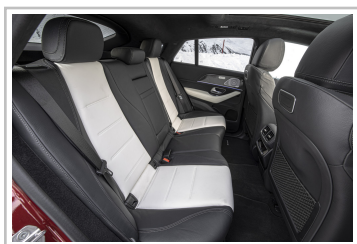
Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE 400 d Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unser Autor Jens Meiners und der Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
