



Martijn Verhoef  
2 december 2019

## Oud met nieuw verenigd

Met de M-Klasse begaf Mercedes-Benz zich voor het eerst in de markt van luxe SUV's; een segment waar tot dusver voornamelijk het chique Range Rover met de scepter zwaaide. De in 1997 geïntroduceerde premium SUV van de Duitsers moest offroad-kwaliteiten met zijdezacht rijgedrag op asfalt combineren. Dit was een combinatie die toentertijd voornamelijk in de Verenigde Staten veelgevraagd was, dus het is niet verwonderlijk dat de eerste generatie daar van de band rolde. De opgedane kennis met de in die tijd spartaanse G-Klasse werd gecombineerd met het comfort en de luxe uitstraling van de limousines van Mercedes.

Het betekende een daverend succes aan de andere kant van de oceaan en in Europa plaveide het model de weg voor alle SUV's en crossovers die daarna nog zouden volgen. Inmiddels zijn we toe aan de vierde generatie van het model, dat sinds 2015 door het leven gaat als GLE. Anno 2019 moet je als fabrikant alles uit de kast halen om een dergelijke carrosserievorm te verdedigen. We maken in onze testauto dan ook kennis met mild hybrid-techniek, verbeterde aerodynamica en een nieuw ontwikkelde

luchtvering.



## Herkenbaar in nieuw design

Alle vernieuwingen die boven- en onderhuids zijn doorgevoerd, betekenen niet dat de auto een volledig nieuwe identiteit krijgt. Het model blijft herkenbaar als GLE, door bijvoorbeeld het kenmerkende ruitje achter de C-stijl. Het model profiteert van de nieuwe designtaal en past daardoor uitstekend tussen de andere nieuwe telgen uit Sindelfingen.

Mogelijk nog agressiever getekend dan zijn voorganger straalt de auto aan alles uit dat hij zijn plek in het segment met hand en tand verdedigt. De optionele AMG Line benadrukt die mentaliteit, al moet gezegd worden dat de wielen die bij het pakket zijn inbegrepen best een maatje groter mogen.

20 inch klinkt op papier als een flinke maat, maar toch zouden de forse wielkasten met iets meer lichtmetaal en minder bandwang gevuld kunnen worden. Het rijcomfort heeft uiteraard wel profijt van de kleinere wielen, maar daar komen we zo op.

Hoewel de auto nog steeds de kenmerkende hoekige vormen van zijn voorgangers tentoonstelt, is het model aerodynamischer dan ooit. De lage Cw-waarde wordt mede behaald door het aanbrengen van extra spoilerwerk, dat het meeste opvalt rond de wielkasten.

Het Smaragdgroen van de testauto is een aanrader. Als het bewolkt is, valt bijna niet op dat de lak groen is. Maar als het zonnetje eenmaal op de auto schijnt, heeft dit een sprankelend effect.



## Behoudend, maar zeer comfortabel

Vanbinnen weet de GLE dezelfde techniek te bieden als de andere nieuwe modellen van Mercedes-Benz. Het sleutelwoord: MBUX. Twee gigantische schermen tonen zowel de digitale tellers als het multimediasysteem en de navigatiekaart. Als je de fraaie schermen even wegdenkt, komt de rest van het interieur behoudend over. De rechthoekige luchtroosters en horizontale omlijstingen komen nu eenmaal wat minder uit de verf als de turbinevormen in andere Mercedes-modellen. Een auto als de

Volkswagen Touareg weet een gewaagder interieur te bieden, al moet worden gezegd dat het tijdloze wel past bij de robuuste uitstraling van de Benz. Leukste designgimmick is de stevige handgreep op de middenconsole, al zit deze nog wel eens in de weg bij de bediening van het touchpad.

Boven alles merken we dat het interieur kwalitatief hoogwaardig in elkaar steekt, wat zelfs op hoge snelheid resulteert in een heerlijk stille cabine. Daarnaast blinkt de auto uit in ruimte, zodat het echt een alternatief is voor de fullsize stationwagen. Voorin zit je zoals verwacht riant, met heerlijke nappalederen zetels die uitgebreid zijn te verstellen. Maar achterin herberg je evengoed met gemak twee uit de kluiten gewassen volwassenen. En dan blijft de gigantische kofferbak van 825 liter nog over, waar je desgewenst twee extra zetels in kunt laten plaatsen. Als de auto voorzien is van luchtvering, kun je het achterste van de GLE laten zakken. Dat vergemakkelijkt het in- en uitladen van bijvoorbeeld zware reiskoffers enorm. Wat wel jammer is: de rolhoes oogt goedkoop en beweegt ook niet automatisch omhoog bij het openen van de achterklep.



## EQ-Boost

In het vooronder van de GLE vinden we nu ook de nieuwe zes-in-lijn benzinemotor van Mercedes-Benz, die gebruik maakt van mild hybrid-technologie. Mercedes noemt dat EQ-boost, de naam ontlenend aan de afzonderlijke elektrische modellenreeks van het merk. De traditionele startmotor is vervangen door een geïntegreerde variant met dynamo, die zijn voeding krijgt van het 48 volt boordnet. Als je de startknop indrukt, merk je daardoor bijna niet dat de auto start. Het proces blijft namelijk vrij van trillingen; je hoort alleen op de achtergrond de zescilinder tevreden brommen. Voordeel is dat er in het vooronder ruimte overblijft voor het plaatsen van een uitlaatgasbehandeling, wat een gunstig effect heeft op de uitstootcijfers.

De benzinemotor levert standaard 367 pk en 500 Nm, maar kan met de EQ-boost tijdelijk 22 pk en liefst 250 Nm extra koppel bieden. Trap je het gaspedaal in, dan word je niet alleen getrakteerd op de heerlijk klinkende zescilinder. Je wordt ook nog eens flink in de autostoel gedrukt, terwijl de grote SUV er vandoor spurt. De standaard aanwezige negentraps automaat is de kers op de taart die Mercedes voorschotellet.

# Mercedes-Benz GLE 450 4Matic AMG Premium Plus

Ongemerkt word je door de verzetten geholpen, terwijl de aandrijflijn op geen enkel punt onrustig aanvoelt. Met het gemak en de kracht waarmee je accelereert weet de auto te verbluffen, zodat je je afvraagt waarom je nog een dieselmotor in het vooronder zou wensen. Maar het is niet alleen de souplesse van de aandrijflijn waarmee de auto indruk maakt.

Het optioneel verkrijgbare Airmatic-pakket is ook op de testauto geschroefd en dat is een luchtvering die zijn gelijke niet kent. Met de rijmodi stel je de strafheid van de vering in, of je laat de auto dit zelf bepalen met de automatische functie. Waar de vorige GLE - zonder luchtvering - in de test deinend aanvoelde en behoorlijk hing in de bochten, is daar bij de nieuwe GLE geen sprake van. Onzuiverheden in het wegdek worden moeiteloos geabsorbeerd, terwijl de auto in bochten goed overeind gehouden wordt. Het maakt het rijden comfortabel, terwijl je precies doorhebt wat er met de auto gebeurt. Het is de optie die we het meeste missen na het inleveren van de testauto en is daarmee zijn aanschafprijs van 2.070 euro meer dan waard.



## Het prijskaartje

In het segment van de premium SUV's kom je met alleen de aanschafprijs vaak niet ver. Het aanvinken van opties resulteert in een extra investering van tientallen procenten van de instapprijs. Dat is bij de GLE ook het geval, maar door het slim uitkiezen van een aantal pakketten kun je de schade beperken. Zo biedt het premium plus back van 5.566 euro onder meer het panoramisch schuifdak, de elektrisch verstelbare stoelen met geheugenfunctie en het Burmester geluidssysteem.

De luchtvering, een trekhaak en de AMG line voor het in- en exterieur hebben eveneens een groot aandeel in de consumentenprijs van 120.162 euro van de testauto. De zes-in-lijn GLE 450 is op dit moment de goedkoopste benzineversie met een instapprijs van zo'n 100.000 euro, terwijl de viercilinder dieserversie met 245 pk bijna 20 mille goedkoper is.



## Kernwaarden blijven

Mercedes-Benz heeft met de nieuwe GLE alle goede eigenschappen van zijn voorgangers weten te behouden, maar daarnaast een stuk meer rijdynamiek toe weten te voegen. Het maakt de auto in de eerste plaats ongekend comfortabel, terwijl je als bestuurder nog voldoende bij het rijden wordt betrokken. De heerlijke zescilinder met zijn surplus aan vermogen past de GLE als een handschoen. De mild hybrid-techniek past geheel in de trend van de tijd, waar het SUV-segment steeds meer onder de loep ligt. Of de vernieuwingen voldoende zijn om te winnen van de concurrentie moet nog blijken. Maar de kernwaarden die halverwege de jaren '90 met de eerste M-Klasse werden geïntroduceerd, vinden overtuigend hun weg in de nieuwe GLE.

### Plus

- + Zeer comfortabel
- + Zes-in-lijn met mild hybride een prima combi

### Min

- Interieur wel heel behoudend vormgegeven
- Goedkoop ogende rolhoes