Martijn Verhoef
6 augustus 2016

Solide reus

Stel: je bent op zoek naar een geschikte auto voor het trekken van een paardentrailer, maar wilt op het gebied van luxe niet inleveren ten opzichte van een premium sedan. De Mercedes-Benz GLE zal wellicht niet als eerste in je opkomen, want sinds de naamsverandering kampt de auto een beetje met een identiteitscrisis.
Gecombineerd met de coupÃ© verlieten zo'n 160 auto's de showroom dit jaar, waar concurrent BMW het dubbele aantal met de X5 en X6 behaalt, terwijl beide merken voorzien zijn van een plug-in hybridevariant met lagere bijtelling.
Wij onderzochten of de GLE nog relevant is en dat is niet alleen voor paardenliefhebbers interessant.

Opfrisbeurt

De facelift die gelijktijdig met de naamsverandering werd doorgevoerd, doet de auto goed. De gewijzigde lichtunits en bumpers frissen de boel weer lekker op. Het tijdloze design van de eerdere generaties lijkt daardoor alleen wel in mindere mate op de GLE van toepassing, want bij het uiterlijk van de voor- en achterverlichting vraag je je af of dit over vijf jaar ook nog staat. Maar we leven in het nu en dan kun je gerust stellen dat er een behoorlijk zelfbewuste auto is gerealiseerd.

Met het optionele AMG-pakket en dito wielen wordt het geheel behoorlijk opgeklopt. En als je daar de gemonteerde treeplanken bij optelt, balanceert het ontwerp op het randje van smaakvolle toelaatbaarheid. Maar wat ons betreft is het glas halfvol en komt Mercedes-Benz er prima mee weg. Zonder het sportpakket staat er al een veel subtielere auto, die gelijk ook wat kleiner oogt.

Het Tenorietgrijs tempert het sportieve uiterlijk een beetje, maar komt daardoor ook een beetje somber over.

Zo uitgesproken als de eerder geteste coupÃ© wordt het niet; er is heel duidelijk een ander publiek in gedachte gehouden bij het ontwerp van de gewone GLE, zoals later ook uit de rijeigenschappen zal blijken.

Gedateerd, maar gerieflijk

Vanbinnen is duidelijk te merken dat de auto in de basis al bijna zes jaar oud is. Bij de facelift van de ML werd een aantal materialen verbeterd en zijn knopjes gegalvaniseerd, zoals die van de stoelverstelling. Ook is het multimediasysteem nu voorzien van wat lijkt een los scherm, zoals we die ook uit andere modellen kennen. Bij de nieuwe E-Klasse stapt Mercedes-Benz alweer af van dit interieurconcept, want deze auto is voorzien van een scherm dat in het dashboard verwerkt is.

De luchtroosters in de GLE zijn lang niet zo fraai als bij andere recente modellen en de hoeveelheid knoppen maken het geheel toch wat gedateerd. Een ander minpunt is de carkit van de auto, of eigenlijk meer het ontbreken van een spraakbesturing hiervan. De navigatie werkt met deze spraakbesturing vlekkeloos, maar om mensen uit het

telefoonboek spraakgestuurd te kunnen bellen, moet nog een extra investering gedaan worden, die voor de testauto van ruim 95 mille niet is gedaan. Bij de directe concurrenten is zo'n spraakbesturing standaard aanwezig, sterker nog: zelfs bij een Ford Fiesta is dit mogelijk wanneer bluetooth-telefonie wordt aangevinkt op de optielijst, om maar een voorbeeld te noemen.

Verder is de indruk van het interieur zeer positief, ondanks de leeftijd. De auto is enorm goed geÃ¯soleerd en vrij van storende bijgeluiden, zoals rammels. Ook als het om ruimte gaat, laat de GLE geen steken vallen. Je zit met vier volwassenen gewoonweg riant en in heerlijke zetels. De achterbank is te verstellen naar wens, waardoor ook langere personen er prima op kunnen vertoeven. De kofferruimte is met 690 liter bovengemiddeld groot en ook nog eens erg makkelijk toegankelijk, ondanks dat het een hogere auto betreft. Het is overduidelijk een auto die gericht is op praktische bruikbaarheid, in tegenstelling tot zijn hippe broertje.

Amerikaans?

Tijdens het rijden zijn ook grote verschillen merkbaar ten opzichte van de coupÃ©variant. Nu was de geteste coupÃ© voorzien van Airmatic-luchtvering, iets wat de gewone GLE in de testuitvoering moet ontberen. Maar in alles merk je dat de gewone GLE veel meer gespitst is op comfort, in plaats van sportiviteit. Dat betekent dat je heerlijk over de weg kunt zoeven, maar vrijwel niet meekrijgt wat er onder de auto gebeurt, omdat alles wordt weggefilterd. In bochten hangt de auto behoorlijk over, bijna Amerikaans. En ook de besturing is nog een tandje indirecter dan die van de coupÃ©. De auto is simpelweg voor een ander publiek bestemd, want diegenen die een comfortabele asfaltvreter zoeken, zonder een greintje sportiviteit, zijn bij de GLE aan het goede adres.

Het rijden in de Mercedes-Benz gaat erg gemakkelijk en met de negen versnellingen, waar de automaat je probleemloos en ongemerkt doorheen helpt, heb je geen reden tot klagen. De 250 d is de instapmotor voor de GLE, maar met 204 pk en 500 Nm is dat zeker niet behelpen. De viercilinder is wel behoorlijk rumoerig wanneer er gemiddeld tot veel gas gegeven, ook als de motor op temperatuur is. Maar verder zijn de prestaties smeuÃ¯g te noemen en helpt de auto je zonder veel moeite te accelereren.

Van de gebaande weg

Iedere GLE is voorzien van Dynamic Select, waarmee je via de draaiknop in de middenconsole een rijmodus kunt kiezen. Bovendien hebben bestuurders van GLE's met vierwielaandrijving de mogelijkheid om de modus 'Offroad' te kiezen, waarmee de auto ook in licht terrein zijn mannetje staat, iets wat het AMG-uiterlijk van de testauto niet doet vermoeden. In de praktijk blijkt dat je toch minstens het optionele offroad-techniekpakket moet kiezen, om echt met de GLE offroad te gaan; de luchtvering zit dan ook gelijk op de GLE, waarmee de auto een stukje hoger op zijn poten kan worden gezet.

Voor Nederland wellicht minder interessant, want daar kun je ook zonder extra pakketten prima uit de voeten met de GLE. Met 4MATIC kan de GLE 250 d bijna 3000kg trekken, dus een beetje paardentrailer met paard hoeft geen probleem te zijn. De trekhaak is bovendien vanaf de bestuurdersstoel in en uit te klappen, zodat je daar de luie stoel niet voor uit hoeft.

De viercilinder is in combinatie met de negentraps automaat niet alleen een comfortabele keuze, doordat het toerental laag blijft, maar ook in het verbruik scheelt het een slok op een borrel. De zescilinder uit de 350 d klinkt dan misschien een stuk geraffineerder, het verbruik van de 250 d is met bijna 1 op 15 een stuk vriendelijker te noemen.

Boter bij de vis

De GLE mag dan niet helemaal ongemoeid gelaten zijn door de tand des tijds, hij staat nog steeds zijn mannetje binnen zijn segment. De Mercedes biedt een hoop binnenruimte en hele comfortabele kilometers. Het interieur mag dan wat gedateerd over komen, het is nog steeds een hele fijne plek om te vertoeven.
De auto is iets voordeliger dan concurrent X5, maar weet dat op het gebied van uitrusting weer ongedaan te maken. Zo kost de GLE 250 d 4MATIC minstens 73.900 euro, maar de testauto doet daar nog eens ruim 20 mille bovenop.
En dan mis je nog zaken als adaptieve cruise control, een camera rondom, een dodehoekhulp en de spraakgestuurde carkit.

Voordelig is de GLE dus niet, maar je krijgt daar een auto met een hoop uitstraling en mogelijkheden voor terug.

Plus

+ Solide in uitstraling en rijgedrag
+ Praktisch en comfortabel interieur
+ Krachtige en efficiÃ«nte motor

Min

- Interieur gedateerd
- Hangt wel erg over in bochten
- Prijzige opties