
Mitfahrt im Mercedes-Benz GLE Coupé: Dynamischer, schöner, besser

Von Matthias Knödler, cen

Es war nicht die schlechteste Idee, zwei eher der Ästhetik als dem Nutzwert gewidmete Fahrzeugkonzepte miteinander zu verbinden: Das SUV und das Coupé. BMW hat es mit dem X6 als erstes gewagt, obwohl schon das Bearclaw-Konzept von GM, aus dem schließlich der berühmte Aztek wurde, als SUV-Coupé gedacht war. Jetzt bringt Mercedes-Benz mit dem GLE Coupé das neueste Exemplar seiner Gattung auf den Markt; wir durften schon einmal mitfahren, Monate vor der eigentlichen Presse-Fahrvorstellung.

Unterwegs auf Straßen der besonderen Art: Die Transfagarasan in Rumänien ist das ideale Terrain für sportlich wie komfortabel ausgelegte Fahrzeuge; der britische Motorjournalist Jeremy Clarkson merkte einst an, dass man bei dieser Straße die besten Kurven der besten Rennstrecken der Welt zusammengestrickt hätte, um ein "Band der automobilen Perfektion" zu schaffen. Treffender kann man es in der Tat kaum ausdrücken.

Glücklicherweise ist das GLE Coupé für diese Pisten wie geschaffen. Dies gilt insbesondere für die Variante AMG GLE 53, die sich mit echten Sportwagen-Genen profiliert. Die mehr als zwei Tonnen Leergewicht sind diesem SUV kaum anzumerken; er leistet, jedenfalls aus Sicht des Beifahrers, Ähnliches wie noch vor wenigen Jahren nur reine Sportwagen.

Und er distanziert sich auch vom normalen GLE: Beim Coupé wurde der Radstand um stolze 60 Millimeter verkürzt. Damit lenkt der SUV sehr direkt ein und fühlt sich ausgesprochen leichtfüßig und agil an. Die Bremse wurde nachgeschärft und beißt früher zu, das ESP wurde eigenständig und sportlicher abgestimmt. Der Integralträger vor dem Motor ist beim AMG verschraubt.

Man kann übrigens früh aufs Gas gehen, der Allradantrieb hält das Auto sauber in der Spur, wobei ein kontrolliertes Leistungsübersteuern zu den schönsten Übungen zählt: Die elektronischen Helfer greifen relativ spät ein, um dem Fahrer so lange wie möglich das Gefühl der Kontrolle zu lassen. Die elektrische Wankstabilisierung steigert die Agilität weiter. Und der Wendekreis liegt bei nur 11,8 Meter, was nicht nur deutlich weniger ist als die 12,4 Meter beim regulären GLE, sondern auch Klassenbestwert bei Modellen ohne Hinterachslenkung, auf die Daimler verzichtet.

Der Fahrbahnbelag auf der Transfagarasan ist nicht unproblematisch, und so wählt AMG-Entwicklungsleiter Drummond Jacoy für zügiges Fahren den Sport-Plus-Modus mit einer um eine Stufe weicheren Dämpfung im Modus Sport: Eine perfekte Einstellung, die auch akustisch mit den Zündungen im Abgastrakt etwas zu bieten hat. Die Spreizung ist groß, doch selbst im Comfort-Modus ist das GLE Coupé keineswegs träge. Übrigens sorgen die Sitze für guten Seitenhalt. Und die hochwertigen Materialien im Innenraum sind echt Mercedes-Benz.

Wir wechseln in das GLE 400d Coupé, den bulligen Sechszylinder-Diesel: Zumindest vom Beifahrersitz aus bekommt man nicht das Gefühl, dass es an Leistung mangelt - im Gegenteil. Das Einlenkverhalten ist weniger spitz als beim AMG, doch der Diesel wirkt ungemein souverän. Sparsam ist er auch.

Durch den kürzeren Radstand und die niedrigere Dachlinie ist der Nutzwert des Coupés gegenüber dem regulären GLE leicht eingeschränkt. Und das akzeptieren die Kunden: Laut

SUV-Entwicklungsleiter Dr. Andreas Zygan gab es bislang keine Beschwerden. Dennoch hat sich seine Mannschaft um Praktikabilität gekümmert - beispielsweise mit einer um stolze 60 mm abgesenkten Ladekante. Und mit 655 bis 1790 Liter Fassungsvermögen ist der Kofferraum für die meisten Einsatzzwecke mehr als ausreichend dimensioniert.

Wichtiger ist allerdings die Form - und so wurde nicht nur der Radstand verkürzt, sondern man hat auch die Kotflügel in Blech weit herausgezogen. Beim AMG G53 kommt der nach unten öffnende Panamericana-Grill hinzu, der bislang den Spitzenmodellen mit V8-Motor vorbehalten war.

Während sich das GLE Coupé schon in der letzten Modellgeneration viel besser als erwartet verkaufte, ist ein Cabriolet kein Thema. Statt dessen konzentriert man sich auf elektrifizierte Derivate, wobei der größte Druck aus Europa kommt - und dort von der aktionistischen deutschen Politik. Hauptkonkurrent bleibt der BMW X6; den Audi Q8 sieht man eher als "Rebell" im Segment. Auf den Konkurrenzkampf der Serienmodelle darf man schon heute gespannt sein. (ampnet/mkn)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Unser Autor Matthias Knödler am Mercedes-Benz GLE Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler