Martijn Verhoef
11 januari 2016

Onbescheiden mastodont

Als we het hebben over het creÃ«ren van niches op de automarkt, kunnen we daarbij in Ã©Ã©n adem Mercedes-Benz noemen. Met de CLS ontketende het merk een heuse hype, terwijl andere merken het nakijken hadden. Des te opvallender is het dat een antwoord op de Beierse X6 lang uitbleef. Zou de reden onder de noemer kat-uit-de-boom-kijken kunnen worden geschaard, of is hier sprake van ongenoegzaamheid, aangezien de grote concurrent eerder met het idee kwam?Â

Het antwoord zullen we nooit te weten komen, maar inmiddels heeft Mercedes-Benz een tegenspeler op de markt gebracht.Â Bij de facelift van de ML, die voortaan als GLE door het leven gaat, werd ook meteen de GLE CoupÃ© losgelaten. Een goede coupÃ© biedt sportiviteit en beleving, terwijl vorm vÃ³Ã³r functie gaat. Wij zochten uit of dit bij de Benz ook aanwezig is.

Agressieveling

Hoe vriendelijk de gewone GLE oogt, zo agressief is de CoupÃ© getekend. Daarbij helpt het niet mee dat de testauto in Obsidiaanzwart is gespoten, van brede treeplanken is voorzien en flink getinte ramen heeft. Het is een auto die meteen reactie oproept en die reactie varieert van ''wansmakelijk'', tot aan ''ongekend brute bak''. En stiekem zijn de leukste auto's die waar je zelf helemaal achter staat, maar die door een ander verafschuwd kunnen worden.

Het nieuwe front van de GLE staat de auto goed, mede door het breedmakende AMG-pakket met extra luchtinlaten, al dan niet voor de sier. Waar bij de voorkant de trekjes van broeder GLE nog zijn terug te vinden, gaat die vergelijking bij de zijkant logischerwijs niet op. De contouren van een coupÃ© tekenen zich af, hoewel opvalt dat de C-Stijl behoorlijk ver is doorgetrokken. Dit komt ten goede aan de hoofdruimte, zoals we later zullen ontdekken, maar voor een coupÃ© zou het allemaal wel wat minder rond mogen. In de achterzijde is heel duidelijk de S-Klasse CoupÃ© te herkennen, zij het wat uitgerekter en voorzien van een iets minder lang achterste. De sierstukken voor

de uitlaten zijn dat letterlijk, want de echte uitlaat bevindt zich onder de achterbumper.

Baden in luxe en ruimte

Binnenin profiteert de GLE CoupÃ© van de laatste ontwikkelingen bij Mercedes-Benz. Het nieuwste Comand Online systeem met 8 inch scherm is aanwezig, evenals de controller met touchpad tussen de voorstoelen. In de basis zit alles nog op dezelfde plek als in de ML, verwacht dan ook geen grote veranderingen. De materialen hebben een upgrade gehad, zodat de knopjes in de middenconsole en op de deurpanelen nog hoogwaardiger aanvoelen.Â De bediening van zowel de multimedia als de klimaatbeheersing is behoorlijk simpel, alleen met het zoeken naar instellingen kun je nog wel eens de mist ingaan. Een gedeelte van die instellingen gaat via het grote scherm, terwijl andere opties via het kleinere scherm tussen de tellers geregeld dienen te worden. De Duitser biedt een hoge zit en mede door de treeplanken een gemakkelijke instap. De voorstoelen zijn behoorlijk breed, maar bieden dankzij de perfecte instelmogelijkheden een goede ondersteuning.

Het stuur kan (optioneel) elektrisch ingesteld worden en door de geheugenfunctie wordt het stuur na het instappen weer in de juiste stand gezet.Â Het grote voordeel ten opzichte van de X6 is met name op de achterbank te ondervinden. Er is, ondanks de coupÃ©vorm en het panoramisch dak, voldoende hoofdruimte aanwezig en achterpassagiers kunnen hun voeten ook goed kwijt. De kofferbak is wat minder makkelijk toegankelijk door de hoge tildrempel, maar de inhoud is met 650 liter flink te noemen. De hoedenplank is gefixeerd en komt niet mee omhoog bij het openen van de achterklep, maar moet in zijn geheel verwijderd worden om de volledige ruimte te benutten.Â Met dit gegeven als enige nadeel, bewijst de GLE CoupÃ© zich ondanks zijn vorm als volwaardige vijfzitter met een zee aan kofferruimte. Vanaf de bestuurdersstoel kan de achterklep geopend en gesloten worden, bovendien kan vanaf die plek ook de trekhaak elektrisch worden uit- en ingeklapt.

Kilometervreter

We rijden de GLE CoupÃ© met de V6 dieselmotor, voorzien van 258 paardenkrachten. Niet geheel toevallig is de instapper voorzien van net zoveel vermogen als de X6 30D,

hoewel het maximale vermogen bij de Mercedes iets eerder voorhanden is en de GLE CoupÃ© ook meer koppel heeft. Dit voordeel doet de Benz teniet door 100 kilo zwaarder te wegen dan zijn grote concurrent, waardoor de absolute cijfers in het voordeel van de BMW zijn.Â We reden de S-Klasse eerder met dezelfde motor, maar door het hogere gewicht komt de 350 d in de GLE wat minder uit de verf. Het blijft een hele verfijnde motor en door de goede geluidsisolatie krijg je zelden iets mee van een dieselbrom, of andere motorgeluiden.

Bovendien is de auto met deze motor uitermate geschikt om comfortabel door het verkeer te zoeven en daarbij kom je nooit kracht te kort.Â Verwacht alleen geen sportieve aspiraties, die je bij de naam CoupÃ© wellicht wel zou verwachten. Daarvoor ben je toch echt aangewezen op de krachtigere benzinemotoren, zoals de 450 AMG met 367 pk, of het echte werk met de GLE 63 (S) CoupÃ©.Â Stiekem hopen we nog op een equivalent van de X6 M50d, want de GLE CoupÃ© is echt gemaakt om lange afstanden te rijden en daarvoor leent een dieselmotor zich uitstekend. Door het AIRMATIC-pakket aan te vinken, speelt het hogere gewicht minder parten in het bochtenwerk. Met de schakelaar op de middenconsole is heel gemakkelijk te switchen tussen een sportieve of een comfortabele instelling van de luchtvering. In het rijprogramma 'Sport' is duidelijk te merken dat de auto veel soepeler door bochten gaat, zonder al teveel over te hellen. Alleen tijdens het remmen merk je dat het gewicht van 2.150 kg gaat opspelen, zodat de auto een beetje gaat duiken. En hoewel de GLE CoupÃ© standaard al goed in zijn spullen zit, dient er voor het AIRMATIC-pakket nog wel 2.069 euro te worden afgerekend, naar onze mening het geld meer dan waard.
Â
Ook op het gebied van rij-assistentie is de GLE CoupÃ© vooruitstrevend. DISTRONIC PLUS houdt keurig afstand op een voorganger en houdt daarbij de Benz ook keurig tussen de lijnen. In de file betekent dit geheel autonoom rijden, zolang de handen maar op het stuur gehouden worden. DISTRONIC PLUS bewijst zich weer eens als beste adaptieve cruise control die er op de markt te krijgen is.Â Datzelfde geldt voor het Intelligent Light System, dat standaard op de GLE CoupÃ© geleverd wordt. Hiermee wordt de lichtbundel aangepast aan de omgeving en andere weggebruikers, waardoor de lichtbundel bijna ongemerkt wordt aangepast aan de omstandigheden en er al snel

met grootlicht kan worden gereden.Â

Flinke investering

Zoals gezegd zit de GLE CoupÃ© standaard al goed in zijn spullen, wat met een vanafprijs van 92.500 euro ook wel verwacht mag worden.Â Zo heeft elke CoupÃ© vierwielaandrijving en een 9G-tronic automaat (met uitzondering van de 63 AMG), waarmee je erg weinig toeren maakt - 1.800tpm bij 130 km/h - en bovendien ongemerkt van versnelling naar versnelling gaat. Toch blijft er altijd iets te wensen over, want met het rij-assistentiepakket, een panoramisch schuifdak, een 360-graden camera met hoge resolutie (vanwege de onoverzichtelijkheid erg welkom), het AIRMATIC-pakket en nog wat kleinere opties komt de prijs op maar liefst 121.462 euro. Voor de 333 pk sterke benzineversie ben je minimaal 95.600 euro kwijt, terwijl de 450 AMG minimaal 108.501 euro kost.Â Wil je een achtcilinder? Dan is er de GLE 500 CoupÃ© voor 133.500 euro, of de GLE 63 AMG voor minimaal 183.600 euro.Â

Voor durfallen

Wanneer je niet verlegen bent aangelegd en wel houdt van een auto die reactie oproept, ben je met de GLE CoupÃ© heel goed geholpen.Â Het kost een lieve duit, maar de auto geeft daar ook veel voor terug. Honderden kilometers zoeven ongemerkt onder je door en met de geboden binnenruimte kan iedereen uit de voeten.Â De gewone GLE is aanzienlijk goedkoper, maar is lang niet zo'n bijzondere verschijning. Dit is een auto voor durfallen die met minder geen genoegen nemen.Â In MÃ¼nchen zullen ze zich ongetwijfeld geÃ¯ntimideerd voelen. En terecht, want hoewel de GLE CoupÃ© minder dynamisch is, maakt het totaalplaatje de Benz aantrekkelijker. Als een echte coupÃ© kun je de auto niet zien, want daarvoor is de auto te weinig sportief en teveel functioneel, maar een vermakelijke auto is het wel.

Plus

+ Onderscheidt zich van de massa
+ Behoorlijk ruim en functioneel
+ Beste rijassistentie in zijn klasse

Min

- Onoverzichtelijk
- Geen krachtigere dieselmotor leverbaar
- Flinke meerprijs ten opzichte van de GLE