



Mercedes GLE 350 d 4MATIC 9G-TRONIC

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (200 kW / 272 PS)

Zumindest in Europa war Mercedes bei den SUV der oberen Mittelklasse Pionier. Der ML, wie der GLE bis 2015 hieß, kam im Frühjahr 1998 zu den Händlern und hatte lange keine ernsthafte Konkurrenz. Ende 1999 kam der BMW X5 und erst 2002 Porsche Cayenne, VW Touareg und Volvo XC90 auf den Markt.

Der 2018 vorgestellte GLE hat also schon eine gewisse Tradition zu verwalten und dies ist rein äußerlich auch sofort zu erkennen: Die markant geschwungene C-Säule und das dadurch aufgesetzt wirkende Heck ist seit dem ersten ML das Erkennungszeichen des SUV. Innen hat sich da schon mehr getan. Ganz im Zeichen der Zeit prangen auch im GLE die beiden für Mercedes aktuell typischen Breitformat-Display auf dem Armaturenräger. Ob das elegant wirkt oder nicht, muss jeder für sich entscheiden, zweifellos aber hat sich Mercedes hier digitalisiert. Ob die Touchflächen auf dem Lenkrad und der Mittelkonsole der Bedienungs-Weisheit letzter Schluss sind, stellen wir aber stark in Frage.

Ohne Frage ein grandioser Wurf ist dagegen der Motor im GLE 350 d, auch wenn er nur die schwächere Variante des Aggregats im GLE 400 d ist. Dieser Reihensechser-Diesel ist ein Beispiel an Laufruhe, verfügbarem Drehmoment, Kraftentfaltung und ja, auch: Abgasreinigung. Nur ein Bruchteil der erlaubten Emissionen kommen aus den Endrohren, egal wie sehr man den Motor fordert. Leider ist der GLE ein 2,3 Tonnen schweres und großes Trumm von Auto, deshalb ist der Ecotest-Verbrauch mit 8,4 Litern Diesel auf 100 Kilometer so hoch, dass es keinen einzigen Punkt in der Verbrauchs-Bewertung gibt.

Anmutung und Qualität sind auf einem sehr hohen Niveau. Wie auch für das an sich komfortable Fahrwerk gilt allerdings: Da ist durchaus noch Luft nach oben. Das könnte auch der Leitspruch der Preisliste sein, denn der Testwagen hat Extras für knapp 30.000 Euro drin und kostet insgesamt fast 100.000 Euro. Aber, wie gesagt: Da ist durchaus noch Luft nach oben. **Konkurrenten:** u.a. BMW X5, Porsche Cayenne, VW Touareg.

- +** umfangreiche Sicherheitsausstattung, guter Fahrkomfort, sehr gute Abgasreinigung, kraftvolle rund kultivierter Diesel
- Bediensystem mit großem Ablenkungspotenzial, Anschaffung und Unterhalt sehr teuer, teils kleinliche Aufpreispolitik

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 4,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	2,6
	Langstrecke	1,9
	Transport	1,3
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	3,2

EcoTest ★★★★★

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Der GLE ist standesgemäß verarbeitet, Mercedes lässt es im Detail aber etwas schleifen. So wackelt der Lichtschalter beim Anfassen, die kompletten Türverkleidungen bewegen sich merklich, wenn man die Türen von innen zuzieht und die Lenkstockhebel wirken billig und wenig stabil. Die Materialien im Innenraum sind bis auf diese Ausnahmen durchweg hochwertig, in dieser Klasse wünscht man sich aber eigentlich komplett weich geschäumte Türverkleidungen. Der Unterboden ist wiederum wie die gesamte Karosserie sorgfältig gestaltet.

2,6 Alltagstauglichkeit

In der Stadt kommt man sich mit dem GLE deplatziert vor: Mit 12,3 Metern Wendekreis lässt sich das fast fünf Meter lange und mit Spiegeln 2,17 Meter breite Auto nicht immer leicht durch den urbanen Dschungel manövrieren.

⊕ Der GLE 350d ist serienmäßig mit einem 65 Liter großen Tank ausgerüstet, der Testwagen hat den optionalen, 20 Liter größeren Kraftstoffbehälter an Bord. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 8,4 Litern Diesel auf 100 Kilometer kommt man damit etwa 1010 Kilometer weit. Mit dem serienmäßigen Tank sind es gut 770 Kilometer. Der AdBlue-Tank fasst üppige 32 Liter.

2,7 Licht und Sicht

Eine Rückfahrkamera hat jeder GLE, alle anderen Parkhelferlein kosten Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine 360-Grad-Kamera sowie ein Parkassistent. Auch einen Assistenten für das Rangieren mit dem Anhänger kann man bestellen.



Die breiten Dachsäulen in Verbindung mit den nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

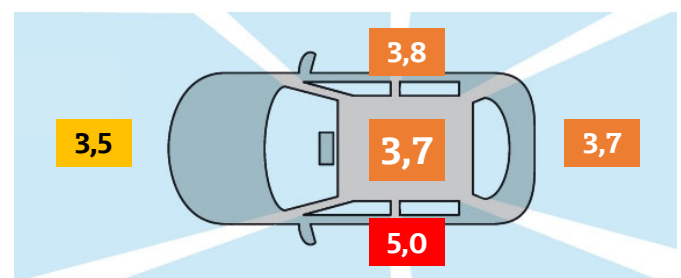
Insgesamt spürt man schon Oberklasse-Flair im GLE, manche Details sind aber fragwürdig. Rechts neben den dominanten Displays etwa ist eine Luftdüse inklusive Lamellen und Verstellung angedeutet - diese ist aber eine geschlossene Blende, was vom Anspruch an die Anmutung her nicht in ein so teures Auto passt. Die Designer wollten wohl unbedingt eine symmetrische Ansicht erreichen, denn links der Display-Batterie findet man eine identisch aussehende, funktionierende Luftdüse.

Bei den Transportqualitäten markiert der GLE den starken Fullsize-SUV: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt immense 785 Kilogramm, davon können bis zu 100 kg auf der Dachreling transportiert werden. Die Anhängelast liegt bei üppigen 2,7 Tonnen für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast beträgt 108 Kilogramm.

⊖ Bei einer Reifenpanne ist man mit der serienmäßigen Ausstattung verloren, es ist dann nämlich kein Hilfsmittel an Bord. Gegen Aufpreis aber gibt es mehrere Optionen: Reifen mit Notlaufeigenschaften, ein Notrad oder ein besonders platzsparendes Faltrad.

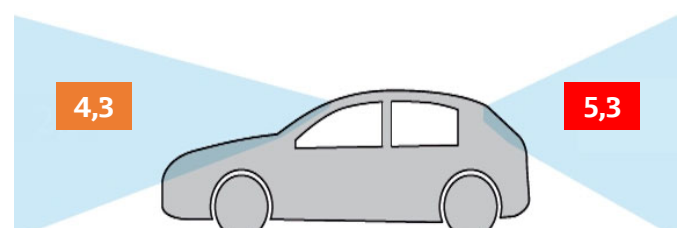
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Serienmäßig leuchten beim GLE LED-Scheinwerfer die Straße aus, die keinerlei Sonderfunktionen bieten. Das im Testwagen verbaute, optionale Multibeam-LED-Licht verfügt über eine Kurvenlichtfunktion und einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet; zudem bietet es ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist leider nicht erhältlich.

Die Übersicht über den Verkehr ist dank der hohen Sitzposition

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und hinten leicht und bequem. Verantwortlich dafür sind neben den großen Türausschnitten die in angenehmer Höhe montierten Sitze (65 Zentimeter über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) und Haltegriffe über allen Türen. Vorn erschweren einzig der hoch liegende Schweller das Ein-/Aussteigen, hinten muss man aufgrund der schräg verlaufenden C-Säule auf den Kopf achten. Gegen Aufpreis werden die Türen den letzten Zentimeter per Softclose-Funktion automatisch ins Schloss gezogen.

Die Scheinwerfer sowie gegen Aufpreis Spiegelleuchten erhellen den Bereich rund um das Fahrzeug beim Auf- und

1,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum sehr ordentliche 470 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 765 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum dann auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 1.070 Liter verstauen. Der gesamte Raum hinter den Vordersitzen fasst bis zu 1.865 Liter.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum lässt sich dank der großen Heckklappe gut nutzen. Die Klappe schwingt erfreulich weit auf - erst ab über zwei Meter Körpergröße läuft man Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Die Ladekante ist mit 77 Zentimeter ziemlich hoch, immerhin muss innen keine Stufe überwunden werden, da der Kofferraumboden eben zur Ladekante ist. Hat man das Luftfahrwerk bestellt, lässt sich das Heck per Knopfdruck etwa vier Zentimeter absenken, um das Beladen zu erleichtern.

⊕ Eine elektrische Heckklappenbetätigung wird von den Kunden in dieser Klasse gefordert - der GLE hat sie

gut, das vordere Fahrzeugende lässt sich aber nur abschätzen. Das hintere Ende lässt sich besser einsehen, niedrige Hindernisse werden durch das hohe Heck aber verdeckt. Zum Glück ist die Rückfahrkamera serienmäßig. Beide Außenspiegel haben einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Beheizbar sind sie serienmäßig, der linke Außen- und der Innenspiegel blenden gegen Aufpreis automatisch ab.

Clever: Steht man vorn an der Ampel, wird die Frontkamera aktiviert und die Ampel auf dem Mittendisplay sichtbar - falls man die Augmented Reality-Ausstattung hinzugekauft hat. Dies ist besonders hilfreich, wenn die Sicht auf die Ampel vom Innenspiegel verdeckt wird.

Abschließen. Besonderheit: Die seitlichen Spots werfen den Mercedes-Stern auf den Bereich neben dem Fahrzeug.

⊖ Der Mercedes GLE ist mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 470 l Volumen bietet der Kofferraum GLE ordentlich Platz für das Gepäck. Gegenüber dem bis 2018 gebauten Vorgänger (545 l) muss man allerdings Abstriche machen.

serienmäßig. Ordert man zusätzlich das Keyless-Go-Paket, kann man die Klappe auch per Fußschwenk unter die Heckschürze bedienen. Auch gut: Das Rollo zur Gepäckraumabdeckung kann bei Bedarf unter dem Kofferraumboden verschwinden.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der GLE ist ab Werk mit einer dreiteilig klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus einfach und ohne großen Kraftaufwand entriegeln und umlegen. Setzt man bei der Fahrzeugbestellung ein Kreuz bei den elektrisch einstellbaren Fondsitzen, geht das Umklappen auch per Knopfdruck vom Kofferraum aus. Serienmäßige Verstaumöglichkeiten sind im Kofferraum rar.

Man findet lediglich zwei Taschenhaken und eine Netztasche links vor. Gegen Aufpreis aber wird der GLE zum Lademeister. Dann gibt es Netze zur Gepäckraumabtrennung, einen metallenen Ladekantenschutz, eine Wendematte für den Kofferraumboden oder auch Teleskopstangen zum variablen Unterteilen des Gepäckraums. Außerdem in der Aufpreisliste: Ein abschließbarer Ladeboden.

1,8 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Auch der neue GLE kommt mit dem neuen Mercedes-Bediensystem MBUX, das steht für Mercedes-Benz User Experience. Dargestellt wird das neue System im GLE stets über ein 12,3 Zoll großes Display, das neben dem ebenso großen Kombiinstrument-Display thront. Bei diesem Bediensystem hat der Fahrer die Wahl, ob er Befehle über die beiden Touchflächen am Lenkrad, das Touchpad auf der Mittelkonsole, den Touchscreen selbst oder die Sprachsteuerung eingibt, wobei man mit letzterer natürlich nur ausgewählte Funktionen steuern kann. Immerhin klappt die Erkennung auch umgangssprachlich formulierter Sätze mit etwas Eingewöhnung tatsächlich sehr gut.

Die Bedienstruktur des neuen Infotainmentsystems erschließt sich einem recht schnell, hier ist Mercedes ein großer Fortschritt gelungen. Die Handhabung mit den beiden Touchpads ist allerdings mühsam, da man nicht so zielgenau und schnell durch die Menüs navigieren kann wie mit dem Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell. Dies hat zur Folge, dass man sich während der Bedienung sehr konzentrieren muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Gleiches gilt für den Bordcomputer bzw. die Funktionen des digitalen Kombiinstrumentes, das sich über die linke Touchfläche des mit Schaltern überfrachteten Lenkrads bedienen lässt. Der Dreh-Drück-Steller aus dem Vorgängermodell mutet vielleicht nicht so modern an, war in seiner Handhabung aber das merklich zielsicherere

Eingabegerät. Hilfreich sind die Direktwahltasten rund um das große Touchpad für die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Radio sowie der klassische Lautstärkereglер. Ein Drehregler zum Zoomen und Scrollen fehlt jedoch. Abgesehen davon gibt die Bedienung im großen SUV wenig Rätsel auf. Die wenigen verbliebenen Schalter im stark reduzierten Cockpit sind gut erreichbar. Allerdings erfolgt das Einstellen der Temperatur umständlich über Wipptasten und der Wert wird nicht direkt im Bedienteil, sondern unten im Infotainmentdisplay eingeblendet.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum sind der Fahrzeugklasse angemessen, ohne vollständig zu überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend sinnvoll, auch wenn sie im Detail mehr dem Zeitgeist als der Funktionalität folgt.

1,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der GLE kommt schon serienmäßig mit einer umfangreichen Ausstattung. Ein Festplattennavigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen, Radio, Bluetooth-Telefonie und -Audiostreaming, USB-C-Anschlüsse sowie das MBUX-System samt Spracherkennung, Remote Control sowie Apple CarPlay und Android Auto sind immer an Bord. Gegen weiteren Aufpreis verfügt das System über eine Augmented Reality-Funktion. Anstatt der Navikarte wird bei

Abbiegesituationen das von der Frontkamera erfasste reale Bild auf dem Mittendisplay eingeblendet und um Navigationshinweise wie Straßennamen, Hausnummern und Abbiegepfeile ergänzt.

Zudem bietet Mercedes eine Car-to-Car-Kommunikation, auch wenn der Mehrwert sich noch in Grenzen hält: Aktuell können nur wenige Mercedes-Modelle auf eine Informationsdatenbank zugreifen, die von den Autos automatisch gefüttert

wird. Nicht nur Unfälle werden hier gemeldet, auch beispielsweise vom ESP entschärfte Glatteisituationen oder Ähnliches sollen dort hinterlegt werden. Andere Hersteller und Fahrzeugmodelle werden in Zukunft ebenfalls an diesem Projekt teilnehmen und so für eine Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen können.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn wird der GLE den Erwartungen angesichts seiner Außenmaße gerecht. Selbst die Beine zwei Meter großer Personen finden problemlos Platz, die Kopffreiheit würde auch noch für deutlich größere Menschen

1,3 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 Meter eingestellt, ist dahinter massig Raum. Sogar gut über zwei Meter große Personen kommen unter, ohne dass es klemmt. Auch gefühlt ist hier schlichtweg viel Platz vorhanden, das optionale Panoramadach verstärkt den luftigen Charakter optional.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Für den GLE gibt es optional elektrisch verstellbare Rücksitze, außerdem kann man in den GLE auch zwei Sitze in der dritten Reihe ordern. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen problemlos auf. Das Handschuhfach ist klimatisiert und abschließbar. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung, zwei Becher bekommt man in der Mittelarmlehne unter, außerdem stehen Türfächer und je nach Ausstattung ein Schubfach an der Mittelkonsole zur Verfügung.

1,6 KOMFORT

1,8 Federung

Standardmäßig ist der GLE mit einem konventionellen Fahrwerk (Komfortfahrwerk) ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen zudem das Airmatic-Fahrwerk (im Testwagen) mit Luftfedern und adaptiven Dämpfern sowie eine Neuerung, die E-Active Body Control, zur Verfügung. Dieses vollaktive Fahrwerk kann Wanken und Nicken minimieren und das Auto sogar in die Kurve legen, ähnlich einem Motorrad bei Kurvenfahrt. Zudem scannt ein Kamerasystem die Fahrbahnoberfläche, um die Aufhängung auf Fahrbahnunebenheiten vorzubereiten. Dieses High-End-Fahrwerk kostet aber auch fast 10.000 Euro Aufpreis.

Optional sind weitere Multimediakomponenten erhältlich: DAB+, kabellose Smartphone-Ladestation samt NFC, sehr hochwertige Lautsprechersysteme und vieles mehr hat Mercedes im Angebot. Sogar für Car Sharing kann man seinen GLE vorrüsten lassen.

reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig bemessen. Das Raumempfinden ist einwandfrei, einzig die wuchtige Mittelkonsole und das große Armaturenbrett wirken etwas einschränkend.



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Größe von über 2,0 m Platz.

Highlight: Optional sind die beiden Becherhalter vorn temperiert - man kann sein Getränk warm oder kalt halten. Die Temperaturspanne reicht von 8 bis 55 °C. Auch für die Rücksitzbank gibt es gegen Aufpreis einen temperierbaren Becherhalter, aber eben nur einen.

⊕ Das Luftfahrwerk des Testwagens ist auf größtmöglichen Komfort ausgelegt, leidet aber spürbar unter der optionalen, 21 Zoll großen Mischbereifung mit wahrlich nicht schmächtigen Breiten: 275er Gummis vorn und gar 315er hinten machen optisch zwar wirklich was her, sind aber auch richtig schwer. So bekommt die an sich sensibel ansprechende Federung die hohen ungefederten Massen nicht immer in den Griff und lässt den GLE auf kurzen Wellen oder Querfugen unbeholfen abrollen. Vor allem Kanaldeckel sind uns unangenehm aufgefallen: Hier versetzt die Hinterachse deutlich und macht einen spürbaren "Sidestep". So vergeudet der große Benz sein

unbestritten riesiges Komforttalent, denn abgesehen von diesen Fahrzuständen ist man im GLE geradezu wie in Watte gepackt unterwegs. Bodenwellen auf Autobahn und

Landstraße werden meist unaufgeregt wegmoderiert, sanft wogend gleitet man dahin.

1,5 Sitze

⊕ Der Testwagen hat die teuren Multikontursitze an Bord, die aber tatsächlich äußerst viel Komfort bieten. Alles ist elektrisch verstellbar: Die Sitzflächenlänge und -neigung ebenso wie die Wangenbreite und die Vierwege-Lordosenstütze. Es gibt verschiedenste Aktivierungs- und Massageprogramme, inklusive Hot-Stone-Massage. Wer Wert auf aktives Sitzen legt, kann die Sitze entsprechend einstellen, dann werden sie beständig langsam und in einem kleinen Bereich verstellt, um Ermüdung vorzubeugen. Gibt man dem Auto per Menü seine Körpergröße vor, dann stellt sich der Sitz automatisch

entsprechend ein, Mercedes trifft hier die persönlichen Vorlieben unserer Tester nicht ganz, aber oft ziemlich gut. Kostenpflichtig kann man zusätzlich eine Memoryfunktion für die Vordersitze ordern.

Hinten sitzt man - für eine Rückbank - auch bequem, dabei hat der Testwagen die elektrisch einstellbaren Rücksitze nicht an Bord. Mit diesen kann man dann sogar die Seitenwangen verstellen, zudem bekommt man spezielle Komfort-Kopfstützen verbaut.

1,7 Innengeräusch

⊕ Im Testwagen hat die Pressestelle von Mercedes-Benz das Akustik-Komfort-Paket verbauen lassen. Dieses bringt dickeres Verbundglas für Front- und Seitenscheiben mit, außerdem weitere schallisolierende Maßnahmen. Zwar kostet der GLE damit weitere 1.428 Euro mehr, es ist aber tatsächlich sehr ruhig im Innenraum. Allerdings fehlt uns der Vergleich zu

einem Standardmodell.

Im Test-GLE jedenfalls herrscht bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 64,2 dB(A), ein guter Wert. Der Motor hält sich akustisch eh zurück, Windgeräusche wirken nicht störend und trotz der dicken Walzen sind auch die Abrollgeräusche kein größeres Thema.

1,4 Klimatisierung

⊕ In einem GLE kümmert sich stets eine Klimaautomatik um angenehme Temperatur und Luftfeuchtigkeit. Serienmäßig mit zwei Zonen, gegen Aufpreis sind es vier. Dann ist auch die Luftverteilung getrennt regelbar. Für höchsten Klimakomfort gibt es noch weitere Optionen: Vorn und hinten außen beheizte Sitze, Lenkradheizung, eine unsichtbare Frontscheibenheizung oder auch belüftete Vordersitze. Auch beduften und ionisieren kann man den Innenraum. Außerdem bietet Mercedes noch den letzten Schrei an: beheizte Flächen in den Türen und der Mittelarmlehne. Gegen

direkte Sonneneinstrahlung helfen elektrische Rollos in den hinteren Türen oder auch abgedunkelte Scheiben. Nützlich sind bei starkem Sonnenschein auch die infrarotreflektierenden Eigenschaften von Front- und Seitenscheiben, die man im Rahmen des Akustikpakets bekommt. Zu guter Letzt findet man in der Aufpreisliste natürlich auch eine Standheizung - möchte man eine Fernbedienung dazu, muss man nach guter Tradition des Hauses extra zahlen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Im GLE gibt es den R6-Turbodiesel in zwei Leistungsstufen: mit 330 PS und wie im Testwagen mit 272 PS. Dieser liefert ein maximales Drehmoment von 600 Nm zwischen 1.200 und 3.200 Touren. Das stattliche und 2,3 Tonnen schwere SUV ist damit souverän unterwegs. Man kann

Überholmanöver zügig abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in gut 4,3 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur 1,1 Sekunden werden benötigt.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Mercedes hat sich mit der neuesten Ölmotoren-Generation (in Stuttgart nennt man Diesel seit jeher Ölmotor)

von der V-förmigen Zylinderanordnung wieder abgewandt und stellt die sechs Brennkammern in Reihe auf. Eine kluge

Wahl, ist der Reihensechser einem V-Motor schwingungstechnisch doch deutlich überlegen. Der getestete GLE ist der fahrende Beweis: Der Diesel läuft derart geschmeidig, dass man ihn nur als sympathisch grummelnden Begleiter irgendwo vorn im Motorraum wahrnimmt. Ungebührliches Brummen oder Dröhnen ist dem Motor nicht anzudichten, zudem überzeugt die Art der Kraftentfaltung, so dass auch Freunde großvolumiger Benziner nachhaltig ins Grübeln kommen. Schon ab 1.200 Umdrehungen stellt der Diesel dank zweistufiger Aufladung sein volles Drehmoment

von 600 Nm bereit und hält diesen Wert bis hin zu 3.200 Touren. Danach ist aber nicht Schluss, da das Drehmoment anschließend noch lange hoch bleibt. Deshalb liegt die maximale Leistung von 272 PS im weiten Bereich von 3.400 bis 4.600 Umdrehungen an. Im Endeffekt bedeutet das Folgendes: Der Dieselmotor wuchtet den schweren GLE in jedem Drehzahlbereich mit Nachdruck voran. Nicht auszudenken, was der Motor mit einer C-Klasse veranstalten würde - zudem es ja noch die 60 PS stärkere Variante des Sechszylinders gibt, die nochmal 100 Nm mehr im Bizeps hat.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der GLE kommt immer mit dem hauseigenen Neungang-Wandlerautomaten namens 9G-Tronic. Dieser schaltet meist sehr geschmeidig, nur mitunter tritt leichtes Schaltrucken auf. Der Getriebewählhebel rechts am Lenkrad lässt sich intuitiv bedienen, eventuelle Fehlbedienungen werden von der Elektronik unterbunden. Der Wechsel zwischen Vorwärts und

Rückwärts geschieht schnell. Wichtig im Alltag: Die feinfühlig Kriechfunktion der Automatik ermöglicht präzises Rangieren und Parken. Mercedes übersetzt das Getriebe insgesamt sehr lang, im neunten Gang liegen bei 130 km/h nur 1.800 Touren an.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Ein 2,3 Tonnen schweres und annähernd 1,80 Meter hohes SUV stellt die Fahrdynamikentwickler auf die Probe, da man heutzutage sogar Fahrzeugen dieser Klasse irgendeine Form der Dynamik überstülpen will. Bei Mercedes entschloss man sich aber offensichtlich, dem GLE nicht krampfhaft Sportlichkeit anzuerziehen, sondern Fahrwerk und ESP konsequent in Richtung Sicherheit abzustimmen. So greift das elektronische Stabilitätsprogramm schon bei der ersten Lenkbewegung im Parcours des ADAC Ausweichtest ein, regelt dann weiterhin und lässt den großen Mercedes in Folge leicht

untersteuernd und immer langsamer werdend um die Pylonen rollen. Das ist zwar tatsächlich nicht dynamisch, aber eben sicher. Vor allem gibt es kein Überbremsen des kurvenäußeren Vorderrades und damit kein Schieben in den Gegenverkehr, wie oftmals bei großen und schweren SUV. Auch bei alltäglicheren Situationen, wie einfachen Lastwechseln oder gar Bremsmanövern in einer Kurve, bleibt der GLE Herr der Lage und moderiert die Situation möglichst gelassen, will sagen spurstabil.

2,3 Lenkung

Ordert man wie im Falle des Testwagens die adaptive Dämpferregelung, gibt es die variabel übersetzte Direktlenkung oben-drein.

⊕ Die Lenkung im GLE gefällt, so richtig rund ist sie aber nicht. Um die Mittellage ist sie auf der Landstraße noch gut definiert, visiert man dann eine Kurve an, tut man sich etwas schwer beim Abschätzen des richtigen Lenkwinkels. Einerseits ist das Lenkkraftniveau aufgrund der komfortorientierten Auslegung gerade angesichts des massigen Autos eher niedrig (klar, nicht jeder SUV-Treiber ist ein Holzfäller), zudem

mangelt es an Rückmeldung von der Straße zurück in die Fingerspitzen und man hat wenig Gefühl für die Vorderachse. Bei einem Auto dieser Ausmaße ist dann gerade auf schmalen Landstraßen Konzentration angesagt, denn besonders viel Platz zum Korrigieren bleibt nicht. Insgesamt aber kein Beinbruch, mit etwas Gewöhnung kommt man flüssig auch durch Wechselkurven. Wirklich wohl fühlt sich der GLE aber eher auf der Autobahn, hier schnurrt er unaufgeregt durch die Kurven und zeigt Langstrecken-Talent.

1,7 Bremse

Der Test-GLE hat die aufpreispflichtige Bremsanlage mit größeren Scheiben vorn verbaut.
























⊕ Kurze Bremswege standen im Lastenheft für den neuen GLE - und der Vergleich von Soll und Ist überzeugt. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Testwagen bereits nach 33 Metern (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen) - ein super Wert, nicht nur unter den schwerwichtigen SUV-Kollegen. Das Pedalgefühl kann rundum überzeugen - die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

1,3 SICHERHEIT**0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist dem Anspruch angemessen. Serienmäßig findet man einen aktiven Bremsassistenten an Bord. Dieser beinhaltet neben einer Abstands- und Kollisionswarnung bereits ein Notbremsystem und kann auch Fußgänger und Radfahrer erkennen. Wählt man das Fahrerassistenz-Paket, wird das System um einen Kreuzungsassistenten, einen Abstandsregeltempomaten mit streckenbasierter Geschwindigkeitsanpassung (Kurven, Kreisverkehr, etc.) sowie einen Spurwechselassistenten erweitert. Dieser warnt den Fahrer auch im Stand vor Zweirädern oder Fußgängern, die sich dem Fahrzeug von hinten nähern. Der aktive Spurwechselassistent führt selbsttätig einen Spurwechsel auf der Autobahn durch, wenn der Fahrer den Blinker betätigt und es die Verkehrssituation zulässt. Mit dabei ist auch der Ausweichassistent, der den Fahrer in einer kritischen Situation bei einem Ausweichvorgang unterstützt. Eine Stauende-Notbremsfunktion sowie eine Stauererkennung samt Rettungsgassenfunktion ist auch dabei.

Das optionale Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit und je nach Einstellung noch weitere Informationen wie Navigationshinweise auf die Frontscheibe und sorgt so für wesentlich weniger Blickabwendung beim Fahren. Serienmäßig ist die Erkennung von Geschwindigkeitslimits dabei, der optionale Verkehrszeichen-Assistent zeigt nicht nur die aktuell erlaubte Höchstgeschwindigkeit an, sondern warnt - vorerst nur in Deutschland - auch vor falscher Einfahrt in Autobahnen, Einbahnstraßen und Kreisverkehre. Erkannte Limits können in den Tempomaten beziehungsweise den Abstand-Tempomaten übernommen werden. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mercedes GLE erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 91 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Benz schützt die Insassen im Falle eines Unfalls mit sieben Airbags (inkl. Knieairbag). Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen stehen gegen Aufpreis zur Verfügung. Die integrierten Kopfstützen bieten vorn für bis zu 1,95 Meter, hinten für bis zu 1,85 Meter große Insassen Schutz.

Das präventive Crashsystem Pre-Safe ist Serie. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend

geschlossen. Dabei verfügt das System im Mercedes über eine Besonderheit: Es erzeugt bei einer drohenden Kollision ein Rauschen in den Lautsprechern und kann einen Schutzreflex auslösen. Das Gehör koppelt sich kurz ab und schützt sich so vor den lauten Crashgeräuschen.

⊖ Mercedes-untypisch: Das Warndreieck ist nicht vorbildlich in der Heckklappenverkleidung untergebracht, sondern unter dem Kofferraumboden und dort bei Beladung schlecht erreichbar.

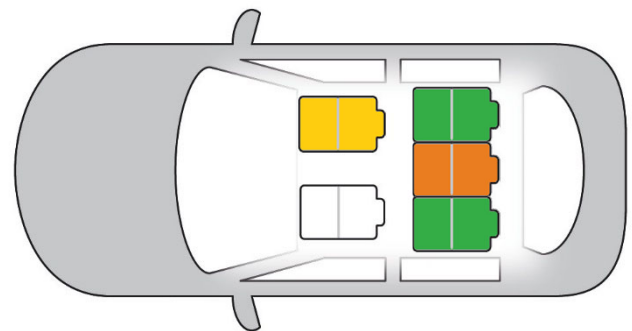
2,0 Kindersicherheit

Im Bereich der Kindersicherheit kommt der GLE auf 90 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielt damit ein gutes Ergebnis. Der Mercedes ist serienmäßig mit sehr gut nutzbaren Isofix-Vorrichtungen auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet, dort geht auch das Anschnallen per Gurt leicht von der Hand. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz lassen sich hohe Kindersitze aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstütze nur eingeschränkt montieren, auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage. Auf der Rücksitzbank können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platznehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Im Bereich des Fußgängerschutzes kommt der GLE auf nur durchschnittliche 78 Prozent der erreichbaren Punkte. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der GLE 350 d auf einen Durchschnittsverbrauch von 8,4 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Das ist viel für ein modernes Auto, auch wenn es ein derartiges Trumm ist wie der GLE. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 265 g/km, wofür der Schwabe keinen einzigen von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,1, außerorts bei 7,0 und auf der Autobahn bei 10,0 Liter auf 100 Kilometer.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	9,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionswerte liegen auf durchgehend niedrigem Niveau. Auch die Stickoxidemissionen hat Mercedes sehr gut im Griff. Unterm Strich reicht das für volle 50 von 50 möglichen

Punkten. Da aus dem CO₂-Kapitel keine hinzu kommen, bleibt es insgesamt bei 50 Punkten und damit drei Sternen im ADAC Ecotest.

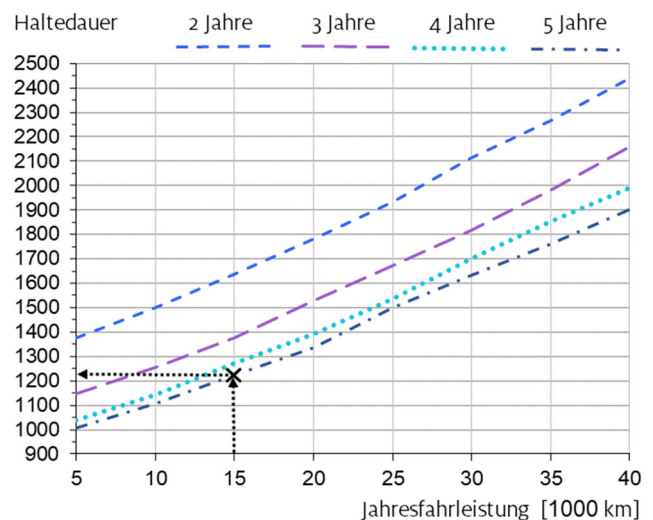
4,4 AUTOKOSTEN

4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 69.496 Euro, das ist eine Ansage. Damit ist aber nur der Grundpreis für den GLE 350 d gemeint. Es handelt sich ja um einen Mercedes - soll es also auch noch ein bisschen Ambiente und Technik mehr sein, ist man schnell beim Kaufpreis des Testwagens: 97.461 Euro stehen auf dem Preiszettel. So richtig exklusive Schmankerl wie das vollaktive Luftfahrwerk für fast 10.000 Euro sind da aber noch nicht drin. Nach dem Kauf geht es weiter: Nach WLTP-Norm zieht der deutsche Fiskus 513 Euro Steuer pro Jahr ein und die Versicherer wollen für Teil- und Vollkasko richtig viel Geld sehen (TK 29, VK 28). Nun ja, zumindest ist für den frisch auf den Markt gekommenen GLE ein einigermaßen glimpflicher Restwertverlauf zu erwarten.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1221 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	GLE 450 4MATIC 9G-TRONIC	GLE 300 d 4MATIC 9G-TRONIC	GLE 350 d 4MATIC 9G-TRONIC	GLE 400 d 4MATIC 9G-TRONIC
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2999	4/1950	6/2925	6/2925
Leistung [kW (PS)]	286 (389)	180 (245)	200 (272)	243 (330)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1600	500/1600	600/1200	700/1200
0-100 km/h [s]	5,7	7,2	6,6	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	225	230	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,7 SP	7,3 D	7,9 D	8,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	190	161	189	189
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/28/29	22/28/29	22/28/29	22/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	266	380	513	519
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	72.650	65.807	69.496	76.101

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.925 ccm
Leistung	200 kW/272 PS bei 3.400 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm bei 1.200 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	9-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,9 l
CO ₂ -Ausstoß	189 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.924/1.947/1.772 mm
Leergewicht/Zuladung	2.235/835 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	690/2.010 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.700 kg
Stützlast/Dachlast	108/100 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/30 Jahre
Produktion	Tuscaloosa, USA

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Reifengröße Testwagen	275/45 R21 107Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	12,2/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	8,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,1/7,0/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	221 g/km (WTW* 265 g/km)
Reichweite	770 km
Innengeräusch 130 km/h	64,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.165 mm
Leergewicht/Zuladung	2.315/785 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/1.070/1.865 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	160 Euro	Werkstattkosten	153 Euro
Fixkosten	205 Euro	Wertverlust	703 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1221 Euro		
Steuer pro Jahr	513 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/29		
Basispreis GLE 350 d 4MATIC 9G-TRONIC	69.496 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	97.461 €
Km-Stand bei Testbeginn	10.579 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk Luftfederung	2.035 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1458 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	215 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.071 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	869 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	869 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/1.297 Euro°
Head-Up-Display	1.178 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	179 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/405 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	2.298 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/398 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/678 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	428 Euro°/428 Euro
Lenkradheizung	309 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.143 Euro
Metalllackierung	1.047 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.904 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

4,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	1,3	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	1,7
Innenraum	1,8	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	1,3	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,4	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	1,6	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	1,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,5		
Innengeräusch	1,7		
Klimatisierung	1,4		

Stand: Oktober 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.