



Mercedes-Benz GLE

Poderosa maquina

Prueba | Un Mercedes-Benz ofrece lujo y confort. Eso no es sorprendente. Pero existe un modelo que va un paso más allá. Dando preferencia a un elevado SUV en lugar de la acostumbrada berlina, Mercedes-Benz da una dimensión extra al confort. Por lo mismo, el Clase M es un éxito desde hace años. Es justamente este modelo que ha recibido un lifting facial y ahora se llama "GLE".

"Nomenclatura" es un término bonito por el sinfín de abreviaciones que hay en los nombres de Mercedes-Benz. De esta manera, el Mercedes-Benz más pequeño se llama "Clase A". El Clase B es una medida más grande. Se complica el sistema cuando dos coches tienen el mismo tamaño, pero uno es más largo y el otro más alto.

Para que haya más lógica en la nomenclatura de la marca, muchos modelos han recibido nuevos nombres. El Clase M, desde ahora en adelante va con el nombre GLE, lo que significa Geländewagen Lang Einspritzung (todoterreno, largo, motor inyección).



Lifting facial

La razón de dar un paseo con el GLE es el reciente lifting facial del modelo. La trompa y la cola son completamente rediseñadas. Como recuerdo del primer modelo Clase M de 1997, el vidrio trasero se extiende en las ventanillas traseras. Otro bonito detalle: en lugar de la acostumbrada iluminación cuando uno sale del vehículo, hay proyectores debajo de los retrovisores que muestran el logotipo de

Mercedes-Benz en el piso.

Comparado con la anterior Clase M, el GLE se ve más aerodinámico y civilizado. Este último aspecto, sin embargo, es reducido por el paquete AMG en nuestro coche de prueba. Con este, el GLE recibe un carisma deportista y agresivo.



El interior es característico para Mercedes-Benz: elegante, de alta calidad y casi desmesurado. Los materiales usados, la organización y el espacio son todos del máximo nivel. Pero hay pequeños puntos de crítica. La parte trasera de los asientos delanteros es duro como una piedra, lo cual es desagradable para los pasajeros. El coche de prueba tenía algunos soniditos de cosas sueltas.

Equipamiento

La mayor ganancia está en el nivel de equipamiento. Están presentes diversas nuevas provisiones de lujo y seguridad, que Mercedes-Benz había desarrollado para el Clase S. En el campo de lujo estamos hablando

de un moderno sistema de audio, navegación y comunicación que es muy fácil de usar. Para la mejor calidad en absoluto, Mercedes-Benz coopera con la compañía Burmester. El sistema de audio Harman Kardon en el coche de prueba sonó mucho mejor que el promedio.

Tratándose de seguridad, el GLE mira adelante, a los lados y detrás del coche. El ordenador advierte por tráfico desde atrás, mira alrededor de las esquinas, frena ante peatones y corrige cuando hay vientos en contra.



Durante la prueba, el asistente de mantención de carril era demasiado entusiasta. En un camino angosto cruzábamos la línea de la ciclovía para dar campo a un coche en dirección contraria. El ordenador corregía mandándonos frontalmente al coche en dirección contraria. Jalando bruscamente al volante, podíamos mandar el GLE por la ciclovía.



Comportamiento en carretera

Un botón grande en el túnel del medio sirve para determinar el carácter del coche. En la versión estándar, el GLE no es un todoterreno, lo cual es confirmado por las posiciones del botón: comfortable, deportivo y "off-road" en general. Cuando uno toma el paquete "Off-Road plus", recién dispone de cosas como caja reductora y traba.

Nuestro coche de prueba sí estaba provisto de suspensión de aire. Con eso es posible alejarlo 258 mm más del suelo. En el modo todoterreno, la reacción al acelerador es retardada para evitar que el vehículo se tranque en el suelo. Durante algunas cortas pruebas en el terreno, el GLE se mostraba capaz, pero el paquete AMG servía de aguafiestas por las vulnerables ruedas, los neumáticos de mal perfil y los pisaderos bajos.



El GLE es más que todo intencionado como coche para viajar que ofrece más confort que una berlina tradicional gracias a su altura. El conductor tiene mejor visión sobre el tráfico. El coche parece menos veloz por la elevada posición del piloto. Es entonces menos cansador.

Más encima, el conductor siente continuamente que el GLE es capaz de mucho más. Es tan grande y macizo que la carrocería no se deja desbalancear. En curvas rápidas, este coloso muerde en el asfalto, también gracias a la suspensión de aire y el "active curve system" (activa estabilización contra torcer). Los frenos son tan poderosos que en caso de emergencia el GLE parece liviano como una pluma.

Ocho cilindros

Para esta ocasión hemos conducido el "GLE 500" que un carácter muy pronunciado al GLE. Bajo el capó está completamente lleno con un motor bencinero de 4.7 litros y ocho cilindros que, como si no fuera suficiente, es ayudado por dos turbos.

A pesar de la enorme potencia de 435 cv / 700 Nm el GLE 500 jamás es imponente. Como regla, el V8 no se escucha. La caja automática de siete velocidades funciona sin notarla. La nueva caja de nueve velocidades no puede lidiar con la potencia del GLE 500.

La reacción al acelerador es indirecta y para prestar hay que insistir un poco. Cuando el V8 bi-turbo suelta finalmente su potencia, la superioridad es enorme

pero nunca agresiva. Gracias a la doble tracción 4Matic, casi nunca patina al acelerar. Independientemente de la velocidad, siempre hay más aceleración disponible, pero al mismo tiempo nunca pierde su dignidad.

Conclusión

El Mercedes-Benz Clase M es querido desde hace muchos años como coche para viajes largos que ofrece más lujo que las berlinas tradicionales por su altura. Para el año 2016, el Clase M ha recibido un lifting facial y su nombre ha cambiado en "GLE".

Gracias a su rejuvenecimiento, el equipamiento es moderno. El GLE ahora dispone de todos los lujos y seguridades que se puede esperar de un coche en este segmento. Los motores son más fuertes y a la vez más eficientes. El "GLE 500 4Matic" ofrece el máximo confort gracias a un poderoso V8-biturbo que da una sensación de superioridad sin volverse agresivo. ■



Especificaciones

Mercedes-Benz GLE 500e 4Matic

Dimensiones y pesos



| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Largo x ancho x alto | 482 x 194 x 180 cms |
| Batalla | 292 cms |
| Peso | 2.365 kg |
| Remolque | 750 kg |
| Remolque frenado | 2.000 kg |
| Contenido del tanque de combustible | 80 l |
| Maletero | 480/1800 l |
| Dimensiones de los neumáticos | 255/55R18 |

Motor y prestaciones



| | |
|-----------------------------|-------------------|
| Cilindradas | 2996 cc |
| Cilindros / valvulas | 6/ |
| Potencia | 333 cv @ 5250 rpm |
| Par motor | 480 Nm @ 1600 rpm |
| Tracción | doble tracción |
| Aceleración de 0 a 100 km/h | 5,3 seg. |
| Velocidad máxima | 245 kms/h |
| Consumo promedio | 3,3 l / 100 kms |
| Consumo urbano | INF l / 100 kms |
| Consumo extraurbano | INF l / 100 kms |
| Emision CO2 | 78 grs/km |

Precio

| | |
|-------------------|----------|
| Precio | € 75.000 |
| Modelo mas barato | € 60.725 |