



BMW X6

Style-Hybrid

Der Erfolg lässt nicht ruhen, und so haben die Bayern ihr Sortiment weiter diversifiziert. Weil's so schön ist, in der Klasse der Kräftigen, leicht Geländegängigen mit stylishem Zusatznutzen. Das heißt dann im „Volksmund“ SAC, soviel wie „Sports Activity Coupé“ und erhebt den Anspruch, die Eier legende Wollmilchsau irgendwo zwischen SUV und Coupé zu sein.

■ Gleichwohl lässt man sich als Erfinder einer Fahrzeugkategorie feiern, deren Grundidee schon seit einem Jahr unter genau gleicher Nomenklatur bekannt ist, wenngleich man bei der Technik bei BMW natürlich alle Register zieht. Sei's drum, in der Autobranche ist man eben nicht zimperlich im Naturalisieren und es bleibt uns wenigstens ein neues Kürzel im Almanach nicht mehr merkbarer Kurzbezüge erspart.

Design

■ Stilistisch schlägt der X6 also die Brücke vom Geländegängigen zum Sportcoupé. Was im Klartext heißt, dass er einerseits höher baut, mit mehr Bodenfreiheit als ein Coupé, inklusive höherer Sitzposition für die Insassen. Dafür aber der Versuch, die Schnittigkeit des Sportlers zu implementieren. Optisch manifestiert sich das vor allem in der nach hinten ansteigenden Fensterkante, gegenläufig zur abfallenden Dachlinie und natürlich der flachen A-Säule. All das beeinträchtigt etwas die Rundumsicht, wiederum nicht untypisch für den sportiven Charakter.

■ Zu dieser Linienführung gesellt sich das Muskelspiel. Von der breiten abfallenden Motorhaube bis zu den wohlge-

formten Radkästen, die unter einer markigen Gürtellinie im Verein mit wuchtigen 19-Zöllern schon einiges an dominanter



Gediegene Materialien im übersichtlichen Cockpit. Premiere in dieser Fahrzeugklasse haben die Lenkrad-Paddles

Kraft rüberbringen. Gelingen wirkt auch das neckisch hochgereckte Popscherl, mit zwar etwas hoher Ladekante, dafür aber umso sexier durch die mittels hochgezogenem Unterfahrschutz und die Rückscheinwerfer betonte Breite. Perfekt dazu: die markante, doppelflutige Abgasanlage.

■ Der Mix aus X5 und 6er-Coupé wurde noch im Windkanal nachonduliert – cW-Wert 0,33, übrigens ident mit dem X5 –

und die automobilen Neuinterpretation des Wolperdingers ward erschaffen.

Interieur

■ Was ihn attraktiv macht, ist zweifelsohne auch das Innenleben des X6. Hoch nicht nur die Sitzposition, sondern auch die Wertigkeit der Ausstattung. Haptik und Optik passen, detailreich elektrisch ver-

stellbare Vordersitze sichern Ergonomie am „Arbeitsplatz“. Das Multifunktionslederlenkrad und die Steuerzentrale iDrive für Navi, Klima, Kommunikation und Entertainment liefern im Verbund mit der Sechsgangautomatik mit Wandlerkupplung Bedienkomfort, der kaum Wünsche offen lässt. Zumal serienmäßige Lenkrad-Paddles ein weiteres Goodie für sportlich ambitioniertes Fahren darstellen. Ebenfalls das Autofahrerleben erleichternd: das optionale Head-Up-Display, das Infos auf die Frontscheibe projiziert.

■ Hat man den Fond erklommen, was ein wenig Gelenkigkeit erfordert, eröffnet sich durch die Mittelkonsole getrennt, geräumiger Einzelsitzcharakter, die flache Dachlinie lässt den Fahrzeughimmel aber verdächtig nahe an die Scheitel größer gewachsener Passagiere kommen. An Kofferraumvolumen stehen 570 Liter zur Verfügung, die sich durch die getrennt umlegbare Rückbank auf bis zu 1.450 Liter erweitern lassen. Auch hier liegt man in der goldenen Mitte zwischen dem Platzangebot des X5 und des 6er Coupé.

Technik

■ Beim X6 bringt man eine Innovation, die vorerst exklusiv diesem Modell vorbe-



halten bleibt. Gemeinsam mit dem Allradantrieb xDrive, der das Antriebsmoment variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt, sorgt die so genannte Dynamic Performance Control DPC für die variable Kraftverteilung zwischen den Hinterrädern. Dieses System, bereits in unserer ersten heurigen Ausgabe vorgestellt, beschleunigt das kurvenäußere Rad. Das



Attraktive 19-Zöller, peppen den X6 serienmäßig auf, optional gibt's zum Sportpaket auch 20 Zoll

ergibt einen Mittlenkeffekt an der Hinterachse. Das Fahrzeug dreht in die Kurve hinein. Dadurch entsteht eine höhere Traktion. Lenkpräzision und Spurstabilität steigen. Die Sicherheit bei schnellen Kurvenfahrten, nasser Fahrbahn oder schnellem Spurwechsel steigt erheblich. xDrive und DPC harmonieren perfekt, wie wir in ersten Fahrttests bei unterschiedlichen Bedingungen eindrucksvoll erfahren konnten. Die Fahrstabilitätsregelung DSC muss nur mehr im absoluten Grenzbereich eingreifen.

■ Trotzdem, merk's geneigter Autofahrer: Physikalische Grenzen können zwar verschoben, nicht aber außer Kraft gesetzt werden. Was im Umkehrschluss bedeutet, dass riskante Fahrweise auch vom besten System nicht komplett neutralisiert werden kann.

■ Den Antrieb besorgen wahlweise entweder zwei 3 Liter Sechszylinder Common Rails, der Turbo liefert 235 PS ans xDrive, der andere, ein Twin Turbo 286.

Mit Beschleunigungswerten von acht, beziehungsweise 6,9 Sekunden und Spitzengeschwindigkeiten von 210 und 236 km/h bei einem Eigengewicht von um die 2,2 Tonnen wird klar, dass der X6 nicht als Geländefahrzeug reinsten Wassers konzipiert ist, sondern sportliche Attribute im Vordergrund stehen. Das gleiche Bild auch bei der Benzinmotorisierung: hier stehen ein doppelt aufgeladener 3 Liter Sechszylinder mit 306 PS und das Spitzenaggregat, ein 4.4 Liter V8 Twin Turbo mit 407 Pferdestärken zur Wahl. 240, respektive abgeregelte 250 km/h sind hier im Datenblatt aufgeführt.

Sicherheit

■ Wie immer bei BMW ist auch der X6 mit hilfreicher Elektronik vollgepackt, die



Interessante Details des gelungenen Heckdesigns: die Scheinwerfer betonen die muskulöse Breite...

vom ABS über die automatische Stabilitätskontrolle, die Bergabfahrlilfe HDC bis hin zur dynamischen Bremsenkontrolle und der Kurvenbremsunterstützung reicht. Die elektronische Differenzialsperr-



Das Kofferraumvolumen von 570 bis 1.450 Liter repräsentiert Werte eines Kombi

re ADB verhindert bei hohen Bremsentemperaturen mittels Druckerhöhung den Fading-Effekt, der Anfahrassistent erleichtert den Start auf Steigungen.



... die verchromten Endrohre bieten Optik und sonoren Sound

■ Die Insassensicherheit ist auch im passiven Bereich ein Leitmotiv der BMW-Ingenieure. So verfügt der X6, wie alle X-Modelle über eine extrem verwindungs-

steife Karosserie, sowohl die Wahl hochfester Leichtbaumaterialien, als auch die Konstruktion sichern eine hochstabile Fahrgastzelle. Front-, Becken-Thorax-Airbags sowie Vorhangairbags schützen die Passagiere vorne und im Fond. Dazu Dreipunkt-Sicherheitsgurte auf allen Plätzen und crash-aktive Kopfstützen.

■ An möglichen Komfortfunktionen stehen noch ein Mehrkanalaudiosystem, MP3-fähiger CD-Player, AUX- und USB-Anschluss, DVD im Fond, 4-Zonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera und vieles mehr zur Verfügung. Bleibt noch zu erwähnen, dass der X6 bei uns ab Ende Mai zu haben ist. Beim Preis startet er ab

64.990 Euro. Nicht wenig, bedenkt man, dass eine umfangreiche Sonderausstattungsliste diesen Basiswert noch um einiges in die Höhe treiben kann. Er wird seine Käufer finden. Schließlich steht BMW drauf und eine Menge Hightech ist drin. Und man liefert ein neuartiges Fahrzeugkonzept. Wenn das nicht zählt, was dann? Übrigens, 2009 will man noch eine Hybrid-Version auf der Basis Benzinmotor/Elektroantrieb bringen, das dürfte interessant werden. Womit dann unser Titel nicht nur den Stillmix zweier Fahrzeugkonzepte, sondern auch auf das Antriebskonzept zutreffen wird.

Text: Michael Meister
Fotos: Werk

Daten & Werte

X6

	X6 xDrive35i	X6 xDrive50i	X6 xDrive30d	X6 xDrive35d
Motor	R6 TwinTurbo	V8 TwinTurbo	R6 Common Rail Turbo	R6 Common Rail TwinTurbo
Hubraum (ccm)	2.979	4.395	2.993	2.993
Leistung (kW/PS)	225/306	300/407	173/235	210/286
Max. Drehmoment (Nm/min)	400/1.300-5.000	600/1.750-4.500	520/2.000-2.750	580/1.750-2.250
V-max (km/h)	240	250*	220	236
0-100 km/h (s)	6,7	5,4	8,0	6,9
Verbrauch (l/100km)	10,9	12,5	8,2	8,3
CO ₂ -Emission	262	299	217	220
Preis, ab	69.400.-	86.300.-	64990.-	68.940.-

* abgeregelt