



Martijn Verhoef
4 juli 2016

Onsubtiele krachtpatser

Als je auto's zou vergelijken met sporters, kan een rasechte sportwagen als een Porsche 911 het beste worden vergeleken met een atleet. Snel, behendig en met een fantastisch uithoudingsvermogen. Bij een gespierde SUV is zo'n vergelijking niet het eerste dat in je opkomt. Overeenkomsten met een bodybuilder zijn er veel meer. Iets wat overdreven qua omvang, niet gemaakt om een endurance prestatie te leveren en tamelijk zwaar. Die vooroordelen gaan voor de geteste BMW X6 M ook op. Want de gedachte dat het een behoorlijk onzinnige auto is, kan maar moeilijk onderdrukt worden. Totdat je ermee gaat rijden, want terwijl de auto de klinkers uit de straten trekt, verdwijnen de cynische opmerkingen als sneeuw voor de zon.



Aandachtstrekker

Bij de eerste kennismaking zal het voor degelijke automobilisten toch even slikken zijn. Want er is werkelijk geen enkele subtiliteit in het ontwerp te ontdekken. Bij het onthullen van de eerste X6 waren de critieken toch het beste te vergelijken met een schamper hoongelach. Want wie zit er nu te wachten op een opgehoogde coupé, die minder praktisch is als een doorsnee sedan? Dat gelach verstomde al gauw, toen de BMW een schot in de roos bleek te zijn. Het eerste jaar na de introductie was de auto steevast uitverkocht en tot aan de komst van het nieuwe model in 2014 werd de auto voor zijn segment bovengemiddeld afgenomen. Met de nieuwe X6 verloochent BMW het vorige model niet, want het design is nog steeds enorm herkenbaar. In het geval van de M is het ontwerp met een dikke lijn onderstreept, want met de grote kieuwen op de flanken, het uitgebouwde achterwerk en de gestroomlijnde zijspiegels is er geen twijfel over mogelijk: dit is een koppensneller in de dop. En de echte kenner weet dat, wat af en toe leidt tot hinderlijke achtervolgingen op de snelweg door dubieuze types in verlaagde Golfjes, in de hoop om maar iets van een brul van de meesterlijke V8 op te vangen. Dat valt toch een beetje tegen met een kruissnelheid van 120 km/h op de cruise control.



Overdaad schaadt niet

Ook binnenin weet de X6 M te verbluffen. Voor een kleine 1000 euro vind je de koolstofvezel inleglijsten in de auto, een fraaie toevoeging. Ook de race-fauteuils (de enige juiste benaming) vind je alleen in het absolute topmodel en die weten de voorpassagiers in iedere bocht weer op een comfortabele manier vast te grijpen. Aangezien de auto met een vanafprijs van bijna 175.000 euro toch alleen maar weggelegd is voor de happy few, moet je de geteste BMW ook zien als een uithangbord van wat er allemaal mogelijk is wanneer je met een meer dan gemiddeld gevulde buidel gaat shoppen. Zo kun je voor de gezamenlijke prijs van het entertainmentsysteem achterin en de sublieme Bang & Olufsen surround audio ook een Fiat Panda aanschaffen. Sterker nog, voor het totaal aan opties staat er een goed uitgeruste middenklasser op de oprit. Maar alles is relatief en luxe went snel. Die luxe is af en toe wel wat onpraktisch, want wanneer je op de verwarmde achterbank wilt plaatsnemen, moet je goed oppassen om je hoofd niet te stoten. Eenmaal ingestapt valt de geringe been- en hoofdruimte op. Dat heeft Mercedes-Benz met de grote concurrent toch beter voor elkaar. De grote voorzetels dragen ook niet echt bij aan het comfortabele gemak

van de achterpassagiers. De kofferruimte doet het utility in SUV ook niet echt eer aan, maar voor de zoekenden naar ruimte is er natuurlijk altijd nog de X5.



De naam waardig

BMW Motorsport heeft door de jaren heen een reputatie opgebouwd waar je een merk op kan bouwen. Er wordt niet licht nagedacht over het verbinden van de naam aan een allegaer van modellen. Verwacht dan ook geen 2 Serie Gran Tourer M, of een 3 Serie GT op anabolendieet. Toch is er wel voor gekozen om de SUV's van BMW van een krachtkuur te voorzien. Met name het grote succes van Mercedes met de hogere AMG-varianten, zeker in de VS en het Midden-Oosten, draagt bij aan het besluit om de X5 en later de X6 als M op de markt te brengen. Maar wel met de merkwaarden en bijbehorende erfgoed in het achterhoofd. Het mag nooit op een teleurstelling uitdraaien en dat is bij de door de natuurwetten geteisterde SUV's makkelijker gezegd dan gedaan.

Met het DNA in het bloed van de X6 M zit het helemaal goed, daar is geen twijfel over mogelijk. De auto is niet alleen ontegenzeggelijk snel, maar wat de ingenieurs van BMW

Motorsport hebben uitgevoerd met de ophanging en de demping is bewonderenswaardig. Je vergeet regelmatig dat de auto 2240 kilo weegt, want in de bochten speelt dat hoge gewicht de auto nauwelijks parten. De lange lijst van instelmogelijkheden op het gebied van gasrespons, dempers en aandrijving veranderen de X6 M van een bovengemiddeld snelle luxewagen, tot een enorm plezierige sportwagen.



Geen marketingtaal

Het klinkt als makkelijke marketingtaal, maar ook in haarspeldbochten voelt de auto zich prima thuis.

Alleen bij het remmen winnen de natuurwetten af en toe het gevecht, want dan is de auto ondanks de kolossale geperforeerde schijven en compoundblokken uit de M-Performanceserie bij vlagen zoekerig. Dat vergeet je al gauw als de dikke V8 met twee turbo's het maximale koppel van 750Nm en een duizelingwekkende 575pk op de auto loslaat. In 4,2 seconden zit je op de 100 km/h, terwijl de X6 pas (mits de auto is voorzien van het M Driver's Package en dat wil je) bij 280 km/h er de brui aan geeft. Op

de Autobahn komt de BMW dan ook het beste tot zijn recht, hoewel het jammer is dat er meer windgeruis en bandengerol tot de inzittenden doordringt, dan dat bij de concurrentie het geval is. Het voordeel is dat je de hoogtoerige V8 ook goed hoort en dat is iets wat niet gaat vervelen.

De 85 liter brandstof die in de benzinetank past, gaat bij het regelmatig aanspreken van het vermogen wel behoorlijk hard, wat geen verrassing mag heten bij een 4.4 liter V8.



De leukste

De auto mag met recht het M-logo dragen, de auto kan zijn bestuurder voorzien van het karakteristieke rijplezier dat aan het merk verbonden is. Of het nou de brullende V8, de zeer directe Servotronic besturing (na wat gewenning), of de gepersonaliseerde demperinstellingen zijn. Je voelt je al gauw helemaal vertrouwd met de auto. Door de vierwielaandrijving en de vele hulpsystemen zit er geen gevaarlijk randje aan de auto, zolang je de eigen grenzen maar kent. Het enige gevaar is dat je ongemerkt harder rijdt dan je verwacht, door het enorme gemak waarmee de auto accelereert.

Dit alles heeft een prijskaartje dat dicht in de buurt komt van de gemiddelde vraagprijs



BMW X6 M 4.4 V8

op de Nederlandse woningmarkt. Daar krijg je een auto voor die zeker niet ruim is, rekening houdend met de omvang. Bovendien is de auto onoverzichtelijk (de 360 graden camera moet telkens weer handmatig worden aangezet, luxeprobleem) en die met een gemiddeld verbruik van 1 op 6 tamelijk dorstig te noemen. Wie op wil vallen, moet dan ook op verschillende manieren pijn lijden, niet alleen in de portemonnee. Maar je krijgt er één van de (tja, die Cayenne hã) leukst rijdende SUV's voor terug en absoluut de beste SUV coupã die er te krijgen is.

Plus

- + Subliem samenspel motor, transmissie en ondersteuning
- + Verschillende karakters
- + De luxe en comfort van een SUV

Min

- Niet ruim
- Windgeruis en bandgerol te nadrukkelijk aanwezig
- Behoorlijk prijzig, zowel in aanschaf als gebruik