



Hate it or love it

Er zijn auto's die weinig emoties losmaken. Niemand wordt er warm of koud van. Een veilige keuze, aantrekkelijk voor wie geen risico wil nemen. Zo'n auto is de X6 dus niet. Werkelijk iedereen heeft er een uitgesproken mening over. Hate it or love it, een tussenweg lijkt er niet te zijn. Zeker is wel dat BMW lef heeft gehad door deze auto op de markt te brengen. Een coupé-versie van een SUV maken, dat ligt niet voor de hand. Om het beestje een naam te geven, gebruikt BMW de afkorting SAC, dat staat voor Sports Activity Coupé. Je zou hem kunnen beschouwen als het sportievere broertje van de X5. Niet alleen vanwege zijn sportieve belijning, ook de rij-eigenschappen zouden dynamischer zijn. Het staat vast dat de X6 een aparte auto is, maar wat moeten we er eigenlijk van denken?



Aandachttrekker

Parkeer je X6 bij de Albert Heijn, doe je boodschappen en bij terugkomst tref je steevast een handjevol nieuwsgierige lieden rondom je auto aan. Het uiterlijk van deze SUV-achtige is zo anders dan dat van de concurrentie, dat je het qua aandacht altijd wint. De X6 is iets hoger dan de X5 gepositioneerd en onderscheidt zich vooral met zijn wat agressievere voorkomen - hij is iets langer, behoorlijk wat breder en een stuk lager dan de X5 - en natuurlijk de coupé-lijn aan de achterzijde. Bijzonder is dat de X6 wat is "getailleerd"; tussen de wielen in is de auto een stukje smaller. De ver naar buiten staande wielkasten zijn overigens geen overbodige luxe: standaard staat deze BMW op 19 inch lichtmetaal voorzien van banden met een breedte van 255mm. "Onze" X6 is zelfs voorzien van 20 inch met enorme 315mm brede achterbanden.

Tja, die achterkant. Inderdaad, hij doet denken aan sommige creaties van het



BMW X6 xDrive35d High Executive

Koreaanse automerk Ssang Yong en ja, eigenlijk past zo'n sportieve coupé-lijn niet bij zo'n grote SUV, maar toch vinden we het stiekem wel heel gaaf. De achterkant van de X6 is z'n fout, dat hij weer helemaal goed is. Of zo iets. We zijn trouwens benieuwd of dit ontwerp navolging krijgt bij andere merken. De X6 is namelijk dusdanig populair dat hij is uitverkocht tot medio 2009 - dat het ons niet zou verbazen als we over een paar jaar zien dat Audi met een Q7 Coupé komt en Mercedes met een MLC of iets dergelijks. De coupé-lijn is sowieso bezig met een soort "revival". De Mercedes CLS, oneerbiedig de E-klasse coupé genoemd, is een succes en ook van gewone middenklassers als de Passat en Laguna zijn onlangs coupé-varianten op de markt gebracht.



Ingetogen interieur

Zo opvallend als de X6 van buiten is, zo ingetogen is hij binnenin. Het dashboard is



BMW X6 xDrive35d High Executive

bijna Ã©Ã©n-op-Ã©Ã©n overgenomen uit de X5, maar dat is zeker geen schande, het ziet er immers erg strak uit. De kleurstelling mag een tikkeltje saai zijn, het is een mooi contrast met de bijzondere rode lakkleur van de carrosserie. Met de uitrusting zit het wel snor. Airco, xenon en radio/cd-speler zijn uiteraard standaard. Leren bekleding, parkeer- sensoren rondom en dvd-navigatiesysteem zijn onderdeel van het High Executive pakket. Maar daarna begint het feest pas echt. Wat te denken van een achteruitrijcamera, een Head-Up Display waarbij de snelheid en navigatie-instructies worden geprojecteerd op de voorruit en een dvd-systeem achterin met 8 inch LCD-scherm? Kost wat, maar dan heb je ook wat.

Bij een coupÃ© denk je aan een krappe achterbank en een bagageruimte waar je met een beetje passen en meten misschien net je boodschappen in kwijt kunt en waarom zou dat bij een Sports Activity CoupÃ© anders zijn? Toch valt de ruimte in de X6 alleszins mee. Qua bagageruimte lever je ten opzichte van de X5 zoâ€™n 20% in, maar er blijft genoeg over. De â€™achterbankâ€™ bestaat uit twee gescheiden zitplaatsen die ruim voldoende plaats bieden voor volwassenen. Zelfs de hoofdruimte, meestal een kritiek punt bij autoâ€™s met een coupÃ©-daklijn, is heel behoorlijk. Ondanks dat je op de achterbank geen reden tot klagen hebt, zit je voorin toch net even wat lekkerder. Al was het maar vanwege de fantastische â€™comfortstoelenâ€™ (meerprijs 4 mille), die op alle mogelijke manieren te verstellen zijn.



© Rijtesten.nl

Cayenne-killer

SUV's staan, uitzonderingen daargelaten, niet bekend om hun sportieve wegligging. Dat is ook niet vreemd: ze staan hoog op de poten, wegen vaak meer dan twee ton en zijn bovendien niet gemaakt om sportief mee te rijden. De X6 is echter wel gemaakt voor sportief rijden en dat merk je goed. Hij voelt niet aan als een kolossale en gewichtige terreinwagen, maar juist als een redelijk lichte middenklasser. Dankzij een vernuftig systeem dat de krachten verdeelt tussen voor- en achteras (xDrive) en tussen het linker en rechter achterwiel (Dynamic Performance Control), is er vrijwel altijd genoeg grip voorhanden. Dat is niet alleen goed nieuws voor de veiligheid, maar ook voor de snelheid. Hoewel de gemiddelde X6-rijder waarschijnlijk niet het circuit opgaat, is het een prettig gevoel dat je een Porsche Cayenne daar de baas bent.

De keerzijde van een sportieve wegligging is dat het comfort wat achterblijft. Het



straffe onderstel en de run-flat banden met lage wangen maken de X6 niet bepaald tot een zwevend tapijt. De sportiviteit zorgt in bochten juist wel voor meer comfort: waar andere hoge SUV-achtigen flink overhellen, blijft de X6 netjes horizontaal. Dat is mede te danken aan het systeem Dynamic Drive, dat de veerweg van de schokdempers verkort zodra de auto dreigt te gaan overhellen. Een ander behulpzaam systeem is Active Front Steering, waarmee bij lage snelheden minder stuurromwentelingen nodig zijn en bij hoge snelheden preciezer kan worden gestuurd. Om het inparkeren te vergemakkelijken – erg handig, gezien het beperkte zicht naar achteren – behoort een achteruitrijcamera tot de opties.

De X6 is leverbaar met vier motoriseringen: de xDrive35i met een drieliter biturbo benzinemotor (306pk), de xDrive50i met een nieuwe 4,4 liter V8 biturbo benzine (407pk), de xDrive30d met een drieliter diesel (235pk) en ten slotte de xDrive35d, die is voorzien van een drieliter biturbo diesel (286pk). Wij reden met de xDrive35d en dat beviel prima. Dankzij het enorme koppel van 580nm bij 1.750 toeren per minuut, is het gewicht van de auto nimmer een issue. Rijd je volgas weg, dan tik je binnen 7 seconden de 100km/h aan. Ook tussensprintjes werkt hij vlot af, zodat je in het dagelijks verkeer niets tekort komt. De prettige automaat draagt daar ook aan bij, die schakelt precies op de momenten wanneer dat nodig is. Het verbruik valt alleen wel een beetje tegen. In het boekje staat ruim 8 liter per 100km, wij gingen richting de 11.



Onderscheidend

Tja, wat moeten we denken van de X6? In de eerste plaats is het een aparte auto. Of je hem nu mooi of lelijk vindt: dat het geen doorsnee auto is, staat buiten kijf. En niet alleen die daklijn is apart. Een "coupé" met ruim voldoende hoofdruimte voor de passagiers achterin, dat is niet bepaald gewoon. Dan is er nog de wegligging. Een auto die amper in een parkeervak past en toch rijdt alsof het een sportieve middenklasser is, zoiets zie je ook niet elke dag. Met de X6 heb je dus een onderscheidende auto, in allerlei opzichten. Daar hangt natuurlijk wel een prijskaartje aan. Dat begint bij 81 mille voor de xDrive30d. Een hoop geld inderdaad, maar een Range Rover Sport en Porsche Cayenne kosten niet minder en zijn wel minder onderscheidend. De X6 is dus geen vreemde keuze, als je tenminste durft.



BMW X6_{xDrive35d} High Executive

Plus

- + Rij-eigenschappen
- + Onderscheidend design
- + Soepele en krachtige motor

Min

- Niet erg comfortabel
- Zicht naar achteren
- Stevig verbruik