



Arnold van Schepen  
12 november 2012

## Brutus

BMW's X6 is een auto die letterlijk en figuurlijk boven het maaiveld uitsteekt. Hoewel we in Nederland tamelijk ruimdenkend zijn, word je als bestuurder van een X6 enigszins met argusogen bekeken. Je zou 'm kunnen vergelijken met de quarterback uit het American Football: een fikse knaap die de confrontatie niet uit de weg gaat. Maar daarmee is niet gezegd dat 'ie per definitie onsympathiek is. Met BMW's dikste diesel onder de power dome is 'ie warempel nog atletisch ook. En niet zo'n beetje zelfs.



## Een echte crossover

De X6 is nu bijna vijf jaar op de markt. Hij werd geïntroduceerd in de hoogtijdagen van de SUV's en crossovers. In menig autotest werden die termen nog geduid als het testvoertuig in kwestie geen sedan, hatchback of stationwagen was. De X6 is nog altijd een van de weinige auto's die beide termen recht doet: het is een fullsize SUV die gekruist is met een coupé. Een mengvorm die je in verdunde mate alleen bij de Infiniti FX ziet. Het is een knaap van een auto: op 17 mm na 2 meter breed en 1,70 hoog. De kofferbakrand bevindt zich op dezelfde hoogte als het dak van een doorsnee middenklasser. Zoals je kunt verwachten is de instap ook hoog, en dat is in het geval van de X6 M50d niet louter een voordeel. Vanwege de M-performance uitvoering zijn de voorstoelen uitgerust als sportstoelen met flinke wangen voor rug en zitvlak. Bij het instappen moet je je zitvlak over deze wangen manoeuvreren en tegelijkertijd moet je er op letten dat je hoofd de A-stijl niet raakt. Maar als je eenmaal zit, zit je prima. De

sportstoelen vallen op door hun harde rugleuning en stevige lendensteun. De enige optie aan de stoelen is de 400 euro kostende elektrische lendensteun, standaard zijn ze volledig elektrisch verstelbaar en verwarmd.



## Wie het breed heeft...

Het interieur van de X6 toont de waarde van goed interieurdesign: het dashboard is onmiskenbaar BMW met haar uitmuntende ergonomie en logische bediening. Het ontwerp is een beetje aan verjaring onderhevig, de zwarte kunststoffen rondom de versnellingshendel en de middenconsole voor de achterste passagiers kunnen de toets der kritiek niet glansrijk doorstaan. Als we spijkers op laag water gaan zoeken: de corpgrootte van de letters op diverse knoppen is aan de grote kant, net als de knoppen van de iDrive zelf. En het instrumentencluster loopt een generatie achter op dat van de jongere BMW's. Voor het overige niets dan lof, met name over de iDrive zelf.



# BMW X6 M50d

Het werkt logisch en snel en heeft een bijzonder fraaie grafische interface op breedbeeld scherm.

De overzichtelijkheid van de auto an sich is een ander verhaal, door de hoge zit en dito raamlijn heb je fikse dode hoeken. Daar doen de fikse buitenspiegels niets aan af. Vooral de enorme dode hoek achter de auto vormt een flinke risicofactor. Als de achteruitrijcamera niet bestond, dan moest deze wel voor de X6 uitgevonden zijn. Helaas is dit wel een optie van 777 euro, daar staat wel tegenover dat je meteen top view krijgt. De eerste kilometers is even wennen, zelfs voor ondergetekende die toch de nodige rijervaring met rijbewijs CE heeft. De buitenspiegels verkleinen de dode hoeken naast de auto tot het minimum, daarover geen klachten, maar het lijkt woekeren met de breedte van rijstroken. Voor de gemoedsrust zou het fijn zijn om hierbij de helpende hand van een rijbaanassistent te krijgen. Een uitvinding die de X6 op het brede lijf geschreven is, maar alleen in het Innovation Pack leverbaar is. Wat dan weer in het voordeel van de X6 M50d spreekt is dat hij stuurt als een BMW: zodra je gewend bent aan de breedte van de auto is 'ie heel precies op de weg te plaatsen en je krijgt via het begerenswaardige M-stuurwiel plenty informatie binnen over de staat van het wegdek en de stand van de voorwielen.



## Ontzagwekkend

In technisch opzicht is de M50d een prachtig staaltje engineering, maar het feit dat BMW dit blok in het vooronder van de X6 heeft weten te bouwen is niet minder knap. Want onder de motorkap gaat het er minder ruim aan toe dan je op basis van zijn grootte zou verwachten. De drie turbo's hebben het nodige leidingwerk en verstelmechanismen vanwege de variabele geometrie. En omdat drie turbo's meer lucht kunnen verstuwen dan twee, zijn de intercoolers logischerwijs een stuk groter. Bovendien moeten de wielkasten 20 inch velgen met 275 mm brede voorbanden inclusief stuuruitslag kunnen herbergen. Tel dit alles bij elkaar op en je begrijpt dat de zes-in-lijn shocking klem zit tussen de wielkasten. De achtrups automaat van ZF mag er zijn, hij schakelt onmerkbaar en razendsnel. Of je nu rustig toert of het volledige koppel van 740 Nm oproept, de versnellingsbak blijft perfect schakelen. Dat verdient respect, in een auto van 2.225 kilo met vierwielaandrijving.

Het acceleratievermogen kan maar met een term omschreven worden: ontzagwekkend. In 5,3 seconden sprint deze kolos naar de 100, maar zijn tussenacceleraties zijn nog veel indrukwekkender. Even vlot een vrachtwagen inhalen op een provinciale weg? Je begint de inhaalactie met een kleine 90 km/u en bij het passeren van de cabine ben je de 120 km/u riant voorbij. De M50d springt simpelweg achteloos om met het gewicht van de auto.



## Opletten geblazen

Het is dubbel en dwars opletten geblazen in de X6 M50d. Illegale snelheden worden zeer gemakkelijk en in zeer kort tijdsbestek gehaald. Maar ook wanneer je keurig binnen de normen van de wet blijft, moet je rekening houden met voorliggers die de sprintkracht van deze auto niet kennen. Gelukkig monteert M GmbH passende



# BMW X6 M50d

remmerij op de X6: de remschijven voor hebben een diameter van 385 mm, achter 345 mm. Remvermogen te over, maar vergeet niet dat de auto ruim twee ton in de schaal legt. Zou je het snelheidspotentieel op de Autobahn aanspreken en daarbij regelmatig moeten afremmen, dan moet je de remmerij wel een afkoelperiode gunnen. Voor wat hoort wat.

Het voertuiggewicht laat zich in de dagelijkse praktijk het duidelijkst gelden tijdens het bochtenwerk. Zoals gezegd is de auto precies te plaatsen en dankzij de torque vectoring kun je flink aanpoten op bochtige wegen. Op het centrale display kun je een grafische weergave oproepen van de vierwielaandrijving, dan kun je zien hoe de aandrijfkracht over de vier wielen verdeeld wordt. Dankzij de kwaliteiten van het onderstel blijft de X6 geweldig sturen, maar wanneer je bovengemiddeld snel een bocht inrijdt, gaat het gewicht tegenwerken en springt de torque vectoring bij: het buitenste achterwiel krijgt de meeste aandrijfkracht toebedeeld om de snoet van de X6 op koers te houden. Maar dan ligt het tempo ook dusdanig hoog dat je je ogen het best op de weg kunt houden in plaats van op het centrale display. Aan de feedback via het stuurwiel voel je dan ook niet dat de zijwaartse drang het wint van de voorwaartse, vooral het feit dat je door de stevige stoelwangen op je plek gehouden wordt, geeft aan dat het dan wel even wat rustiger aan mag.



## Verdient respect

In de dagelijkse omgang is de X6 M50d poeslief. Wanneer het allemaal niet zo ontzettend snel hoeft, laat de X6 zich heerlijk rustig rijden. De grote zespijler ligt tevreden te knorren en de achtbak houdt het toerental doorgaans rond de 1.000 omwentelingen. Alleen wanneer het wegdek niet in optima forma is wens je dat de vering en demping iets minder straf zouden zijn, op die momenten is de sportieve opzet van het onderstel net een beetje teveel van het goede. De X6 is door zijn vormgeving en formaat weliswaar nadrukkelijk aanwezig,  $\frac{1}{4}$ berholprestige te over. Maar dat maakt hem niet per se minder sociaal. Respect laat zich niet afdwingen, maar de X6 M50d verdient het dubbel en dwars voor zijn rijeigenschappen en prestaties.





# BMW X6 M50d

## Plus

- + Acceleratievermogen
- + Versnellingsbak
- + Behoorlijk kweek voor zijn formaat

## Min

- Wel erg breed
- Geen standaard camera's / lane departure warning