

Pressepräsentation BMW X6 xDrive: Klein, aber fein

Von Peter Schwerdtmann

Zwischen all den Pick-ups, Monster-Geländewagen, Groß-SUV und Van-Kästen in den USA wirkt der neue BMW X6 wie ein Bekenntnis zu Bescheidenheit, Hochtechnik und Kultur: vielleicht ein bisschen kleiner als die Amis rund um, aber dafür feiner. In China zeigt er die Größe des Einkommens seines Besitzers. Und in Europa gerät er vielen sogar zum Feindbild und wird so zu einem Zeichen selbstbewussten Widerspruchsgeists seiner Fahrer: groß, aber geil.

Auf jeden Fall gibt der BMW X6 in jedem seiner drei Hauptmärkte China, USA und Europa ein klares Statement ab, wenn auch in jedem ein anderes. BMW hat das gern provoziert, denn immerhin konnten die Bayern vom rollenden Stein des Anstoßes inzwischen 260 000 verkaufen. Und jetzt beginnt im BMW-Werk Spartanburg im US-Bundesstaat South Carolina, der Heimat aller X-Modelle, die nächste Generation ihr Werk.

Im Handel wird das neue SUV-Coupé mit der gänzlich unbayerischen Bezeichnung Sports Activity Vehicle (SAV) am 6. Dezember stehen, am Nikolaustag also und als Aufforderung für spätentschlossene Geschenkesucher; zwischen 66 150 Euro für den BMW X6 xDrive 30d mit 190 kW / 258 PS und 87 300 Euro für den teuersten, den BMW M50d mit 280 kW / 381 PS. Bei den Benzinern stellt der BMW X6 xDrive 50i mit 330 kW / 450 PS den Leistungsgipfel dar. Bei den Diesel bringt der BMW M50d mit 280 kW / 381 PS.

Der aktuelle X6 wiegt trotz erweiterter Serienausstattung nicht mehr als sein Vorgänger. Dennoch sinkt der Kraftstoffverbrauch deutlich. So soll der X6 30d mit 6,0 Liter Durchschnittsverbrauch auf 100 km um 19 Prozent besser sein als der Vorgänger. Der 50i soll es sogar auf 22 Prozent weniger Verbrauch bringen. Beim M50d soll sich der Normverbrauch von 7,7 Litern auf 6,6 Liter pro 100 km verbessert haben.

In gewissen Kreisen dient der Normverbrauch weniger der Beruhigung des Umweltgewissens noch der Schonung der Kasse, sondern eher als Beweis dafür, dass sich der Neue technisch auf der Höhe seiner Zeit bewegt. So gesehen sind die 22 Prozent

Minus beim M50i ein echter Mehrwert. Gut, wenn der auch noch durch Begriffe wie „Efficient Dynamics“, „Air Curtain“ oder „Air Breather“ geadelt wird. Die schönen Worte schmücken immerhin die Tatsache, dass bei großen und starken Motoren die Verbrauchswerte schneller sinken als bei den kleinen.

Aber man fährt ja nicht ein größeres Auto, um weniger zu verbrauchen, sondern um die Leistung und den Luxus der Größe zu erleben. Bei seinen Außenmaßen von 4,91 Meter Länge, fast zwei Metern Breite und der stolzen Höhe von 1,70 Metern darf man Einiges erwarten, zum Beispiel fünf ausgewachsene Sitzplätze, Raum für Kopf und Knie, einen großen Kofferraum mit Umbaumöglichkeiten (Rückenlehne 40:20:40 teilbar), Platz für fünf Golfbags und eine Zuladung, die auch für fünf große Golf-Cracks reicht. Das schafft der X6 leicht und locker.

Gar nicht leicht und locker kam die erste Generation des X6 daher. Und auch beim Neuen wählt BMW zur Beschreibung des Äußeren die Worte „robuste Präsenz“. Dabei haben sich die Designer so viel Mühe damit gegeben, das Wort „robust“ bei der neuen Generation auf „markant“ zurückzunehmen. Die neuen Scheinwerfer (Serie Bi-Xenon) reichen von der steiler stehenden BMW-Niere bis in die Seiten hinein. Die Seiten selbst sind stärker als bisher mit einer kräftigeren Sicke und einem deutlichen Schwung um die hinteren Radhäuser herum gegliedert. Das Heck wirkt nicht mehr ganz so hoch, weil der hintere Stoßfänger weiter zur Straße herunterreicht und die Heckpartie horizontal stärker gegliedert wurde. Aber der eigentliche Gewinn bei der Optik ist die sanfter abfallende Coupélinie des Dachs, die auch weiter ins Heck hineinreicht. Das hat zwei Effekte: Das Passagierabteil sieht nicht mehr so aufgesetzt aus, und der neue X6 wirkt nicht mehr – BMW-Fans mögen den despektierlichen Ausdruck verzeihen – hochbeinig.

Das Erlebnis des Innenraum und das Fahrerlebnis übertrumpfen bei einem BMW-Fahrer sicherlich das Außendesign. Schließlich steht man nicht den ganzen Tage vor seinem Auto, sondern sitzt in ihm. Wenn das so ist, wird der Fahrer beim X6 etwas erleben können. Das Spektrum des Innenraumdesigns reicht von Eleganz in zwei Farben bis zum einheitlichen Anthrazit für die Sportler unter uns. Das sportliche Ende bildet das M-Paket und erst recht der M50d mit Sportsitzen und allerlei M-Insignien. In der zweifarbigen Leder-Welt der Version „Design Pure Extravagance“ lässt sich ein Ambiente zaubern, das sich eine tägliche Streicheleinheit verdient.

Auf dem Testgelände des BMW-Werks in Spartanburg konnte der X6 zeigen, dass unter der edleren Schale ein schärferer Kern steckt. Wer sich das „Adaptive Fahrwerkspaket Professional“ als Summe aus dem „Comfort“- und dem „Dynamic“-Paket für zusätzlich 5100 Euro leistet, der kann schon was erleben, nämlich ein erstaunlich agiles SAV, das

sich das Wanken fast ganz verkneift und sich so gut bei den Münchener Dynamikern einreihet.

Ebenfalls typisch für die Münchener ist das hohe Maß der Vernetzung mit dem Internet und die Summe der Fahrer-Assistenzsysteme. Zur Verfügung stehen ein farbiges Head-up-Display, ein Assistent, der einem das Fahren im Stau abnehmen kann, ein Nachtsicht-Assistent, der erkannte Personen oder große Tiere hell hervorhebt, der Parkassistent, der 360-Grad-Blick von oben aufs Auto und vieles mehr. Für so viel Unterstützung bei Fahrern muss man aber auch bei BMW extra bezahlen. Aber immerhin bringt der X6 so Einiges an Ausstattung mit, was anderswo Aufpreis kostet, zum Beispiel das Automatikgetriebe mit Schaltwippen, den Fahrerlebnisschalter, den Allradantrieb xDrive, Leder, Sitzheizung vorn und eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik.

Mag es an der insgesamt gestreckter wirkenden Silhouette und dem insgesamt mehrheitsfähigerem Äußeren liegen oder an der Gewöhnung – für deutsche Verhältnisse wird der BMW X6 wohl nie zu den Kleinen gezählt werden. Aber auch hierzulande wird auffallen, dass der Feinschliff am robusten Vorgänger einen deutlich seriöseren Charakter zum Vorschein gebracht hat. Fazit: groß, aber fein. (ampnet/Sm)

Daten BMW xDrive 30d

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,91 x 1,99 x 1,70

Radstand (m): 2,93

Motor: R6-Diesel, 2993 ccm, Twinpower-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 190 kW / 258 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 560 Nm von 1500 - 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,7 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,0 Liter

CO₂-Emissionen: 159 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: A

Leergewicht / Zuladung: min. 2065 kg / max. 715 kg

Kofferraumvolumen 580 Liter, erweiterbar bis 1525 Liter

Max. Anhängelast: 2700 kg

Überhangwinkel (vorn / hinten): 25 Grad / 22,5 Grad

Rampenwinkel: 20 Grad

Bodenfreiheit: 212 mm

Wattiefe: 500 mm

Wendekreis: 12,8 m

Räder / Reifen: 9J x 19 LM / 255/50 R 19 107 W XL RSC

Luftwiderstandsbeiwert: 0,32

Basispreis: 65 650 Euro

Bilder zum Artikel



BMW X6 xDrive 50i.



BMW X6 xDrive 50i.



BMW X6 xDrive 50i.



BMW X6 xDrive 50i.



BMW X6 xDrive 50i.



BMW X6 xDrive 50i.



BMW X6 xDrive i50.



BMW X6 xDrive i50.



BMW X6 xDrive 50i.



BMW X6 M50d.



BMW X6 M50d.



BMW X6 M-Paket.



BMW X6 xDrive 40d.



BMW X6 xDrive 40d.



BMW X6 xDrive 40d.



BMW X6 xDrive 50d.



BMW X6 xDrive 40d.



BMW X6 xDrive 40d.



BMW X6 xDrive 40d.



BMW X6 xDrive 40d.



BMW X6: der Vorgänger.



BMW X6: der Vorgänger.
