

Provocatie

De BMW X6 is een veelbesproken auto. Veel mensen vragen zich af wat hij met zijn "hate it or love it"-uiterlijk toevoegt ten aanzien van de goedkopere en ruimere X5 en dan hebben we het nog niet eens over de politieke correctheid van een dergelijke auto. BMW gooit nog wat olie op het vuur en introduceert uitgerekend de controversiële X6 als hybride. Het resultaat is een tweeënehalve ton wegende 'groene' mastodont, met een twinturbo V8 en een systeemvermogen van maar liefst 485 pk en 780 Nm. Is dit een provocatie?



Onverenigbare eigenschappen

Maar laten we eens minder argwanend naar de ActiveHybrid X6 kijken. Want of het nu een Beierse marketingstunt is, een auto met V12-prestaties voor een V6-verbruik of een gewetensusser voor de zogenaamd groene kapitaalcrachtige, deze auto is vooral een imponerend podium voor toptechnologie en geperfectioneerd ingenieurswerk. De X6 combineert door zijn hybridetechniek een aantal schijnbaar onverenigbare eigenschappen. Welke fullsize-SUV van 2.500 kilo en met prestaties zoals een sprinttijd van 0 tot 100



in 5.6 seconden en een topsnelheid van 236 km/h verbruikt slechts één op acht? Een verbruikswaarde die respect verdient en zijn oorsprong vindt in een hoogst intelligente en doordachte aandrijflijn.

Urbaan gebied

De aandrijflijn begint met een dubbel geblazen V8, die geoptimaliseerd is met 'Efficient Dynamics': een reeks energiebesparende maatregelen die het brandstofverbruik zo ver mogelijk terugdringt. Wat bij deze X6 echter een belangrijkere bijdrage aan dit relatief lage verbruik levert, zijn de twee elektromotoren van 63 en 67 kW. Deze motoren zorgen ervoor dat de ActiveHybrid X6 een zogenaamde 'full hybrid' is: een auto die dus ook op louter elektronische energie kan rijden. Bij de ActiveHybrid X6 werkt dat



als volgt: de 67 kW sterke elektromotor brengt de X6 vanaf stilstand in beweging en laat hem tot 65 km/h volledig op deze elektromotor rijden. De auto voelt zelf aan wanneer er meer kracht nodig is dan de elektromotor leveren kan. In dat geval start de 63 kW sterke elektromotor de biturbo V8 en werkt dan als stroomgenerator voor de accu. In theorie lijkt het heel fraai, maar net als zo vaak gaat het in de praktijk toch anders. De dikke V8 komt bij accelereren al heel snel om de hoek kijken en de elektromotor kan het solo slechts aan als je de acceleratie met een kalender wilt gaan bijhouden en er geen sliert auto's in je nek hangt. Rijd je echter op constante snelheid tot pakweg 70 km/h op de snelheidsmeter, dan gaat na een paar seconden de verbrandingsmotor uit en rijdt de ActiveHybrid X6 tot een afstand van tweeënhalve kilometer op alleen de elektromotor verder. De accu laadt zich dan tijdens het rijden en het remmen weer op en aangezien dergelijk verkeersgedrag in de stad veel voorkomt, rijd je in urbaan gebied vaak elektrisch. Scheelt een slok op een borrel, want juist daar willen dikke motoren het op een zuipen zetten.

Terugvallen op clichés

Maar ook op de snelweg brengen de elektromotoren een voordeel: de elektromotor wordt dan door middel van nauwelijks waarneembare schokjes opgeladen en die energie wordt bij de eerstvolgende acceleratie ingezet om de achtcilinder te ontlasten. De harmonie en het onmerkbare samenspel van de elektromotoren, de dynamo's en de verbrandingsmotor kun je in het iDrive-scherm perfect volgen en maakt je bewust van de intelligentie van het systeem. Deze bewustwording komt er pas echt



als je daadwerkelijk gas geeft.

Want de ActiveHybrid is door zijn combinatie van een 'powerhouse' V8 en een koppellijke elektromotor niet gewoon snel, hij is ontaards snel. Hij voelt ook niet gewoon krachtig aan, maar het voelt alsof de auto een enorm surplus aan vermogen heeft. Zelfs clichématige zinsconstructies als 'in je stoelen gedrukt' en 'altijd superveel power' of 'zelfs ver boven de 200 nog snel' zijn understatementen. Sowieso als je jezelf realiseert dat er 2.5 ton naar de horizon gekatapulteerd wordt. En dat het geluid: een heerlijk gedecideerde V8-sound en af en toe een licht gefluit van de turbo's. Het hoeft verder waarschijnlijk ook geen betoog dat de CVT-automaat met zeven voorgeprogrammeerde verzetten geen wanklank te horen krijgt. Een alerte transmissie met onmerkbaar schakelende overgangen én een zeer direct reagerende kickdown: dat verwacht je en wil je ook gewoon met een X6.

München niet verraden

De enige echte kritiekpunten die we hebben zijn het iets teveel aanzwellende windgeruis - bij andere auto's waarschijnlijk niet eens opgevallen, maar die kosten dan ook geen kleine anderhalve ton - en de beperkte ruimte op de achterbank en in de kofferruimte. Een gevolg van de coupédaklijn, die er tevens voor zorgt dat het zicht naar achteren ingeperkt wordt. Bekende manco's van de X6. De daklijn enkele centimeters doortrekken had het ruimteprobleem op de achterbank opgelost. Hebben we ook meteen de objectief vast te stellen nadelen



gehad. Dingen als imago of vormgeving mag iedereen voor zichzelf bepalen: persoonlijk vind ik een X6 zeer gaaf. Gaaf wordt het overigens ook als je tijdens hoeken en sturen gaat onderzoeken of de ActiveHybrid X6 München niet verraadt. Wees gerust, want ook het meergewicht van pakweg 400 kilo aan elektromotoren en accu's heeft nauwelijks merkbare invloed op de hoogstaande dynamische BMW-kwaliteiten van de X6. Het is bijna utopisch hoe BMW het voor elkaar krijgt om zo'n hoge en zware auto op een dergelijk lichtvoetige wijze te bewegen. Je kunt de auto exact plaatsen en de besturing is BMW-direct en BMW-precies. Overhellen is er nauwelijks bij en het onderstel geeft uitstekend door hoe de auto in verbinding staat met het asfalt. Iets te goed wellicht, want de auto is op matig wegdek erg stug. Dan is het jammer dat het onderstel van de ActiveHybrid X6 geen comfortstand kent. Trouwens weer een zeldzaam minpuntje gevonden. Verder is het weer een opsomming van lof: uitmuntend zittende en verstelbare stoelen, perfecte bediening - zelfs van het iDrive - en een hoogstaand materiaalgebruik met een schitterende afwerking.

Maskerade

Om terug te komen bij de vraag uit de inleiding of de ActiveHybrid X6 een provocatie is: zeker niet. Het is vooral een fantastisch bewijs van ontwikkeling en het verenigen van polariserende eigenschappen. De ActiveHybrid X6 laat zien dat een elektromotor een enorm positieve uitwerking kan hebben op zowel prestaties als verbruik: hij is supersnel met een alleszins acceptabele brandstofconsumptie. Daarnaast is de X6 ook als ActiveHybrid ondanks zijn enorme formaat en gewicht veruit de meest sportief rijdende fullsize-SUV die er te koop is.

Bovendien heeft de Active Hybrid X6 ook nog eens het imagovoordeel van een hybride. Er is dan slechts één conclusie mogelijk: deze auto kan allerlei maskers opzetten en is daardoor een toonbeeld van ingenieurswerk op topniveau.



Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Onmerkbare synthese van de aandrijflijnelementen
- + Topprestaties met een acceptabel verbruik
- + Geweldig weggedrag en gevoelige besturing

Min

- Zitruimte achterin en bagageruimte niet voldoende
- Stug onderstel op oneffenheden
- Iets teveel windgeruis