

La BMW X6.

Table des matières.



1. La BMW X6 .	
Fiche signalétique.	2
2. Première mondiale du premier Sports Activity Coupé : La BMW X6.	6
3. Fiche technique.	31

1. La BMW X6. Fiche signalétique.



- Concept innovant : créateur de la catégorie des Sports Activity Vehicles, BMW présente aujourd'hui le premier Sports Activity Coupé au monde.
- La BMW X6 offre une interprétation inédite des traits de style et qualités typiques des gros coupés BMW tout en représentant la version la plus sportive d'un modèle BMW X. Son design est une traduction authentique du dynamisme de conduite magistral et de la souveraineté automobile suprême.
- Allure individuelle et extravagante : partie avant sportive et marquante avec de grandes prises d'air, silhouette élancée, verrière basse, accentuation des roues pour exprimer prestance et puissance, proportions du coupé classique, surfaces généreuses au modelé tantôt concave tantôt convexe, ligne de toit filant dans un mouvement dynamique vers une partie arrière musclée.
- La BMW X6 est équipé en série du système de transmission intégrale intelligent BMW xDrive et est le premier véhicule au monde à disposer du système Dynamic Performance Control assurant une agilité, une stabilité directionnelle et une précision uniques ainsi qu'une motricité de tous les instants. Le premier de ces deux systèmes – xDrive – se charge de la répartition variable du couple entre l'essieu avant et l'essieu arrière, le deuxième – Dynamic Performance Control – ajoutant la répartition variable du couple entre les roues arrière. Par ailleurs, la fonction stabilisatrice est aussi garantie en cas de transfert de masse inopiné ainsi qu'en décélération.
- Motorisation de pointe reconçue : le V8 à injection directe essence du type High Precision Injection suralimenté par Twin Turbo est le premier huit cylindres essence au monde sur lequel les turbocompresseurs et les pots catalytiques sont placés dans le V formé par les deux rangées de cylindres. Cette disposition innovante se traduit par une compacité inégalée et par la réduction des pertes de pression du côté tant d'admission que d'échappement. Cylindrée : 4 395 cm³, puissance : 300 kW (407 ch) sur une plage de régimes comprise entre 5 500 et 6 400 tr/mn, couple

maxi. : 600 Newtons-mètres sur une plage de régimes comprise entre 1 750 et 4 500 tr/mn. Moteur le plus efficace de son segment, respect des normes antipollution ULEV II et Euro 5, BMW EfficientDynamics du plus haut niveau.

- Gamme de moteurs unique en son genre: V8 essence avec Twin Turbo (300 kW/407 ch), six cylindres en ligne avec Twin Turbo (225 kW/306 ch), six cylindres en ligne diesel avec Twin Turbo variable (210 kW/286 ch), six cylindres en ligne diesel turbocompressé (173 kW/235 ch).
- Boîte automatique à six rapports se distinguant par un dynamisme de commande optimisé, de série avec toutes les motorisations, passage ultrarapide des rapports, agrément de commande des plus élevés, optimisation de la consommation grâce à un embrayage de prise directe quasiment exempt de glissement, sélecteur électronique des vitesses et palettes de commande au volant de série.
- La BMW X6 se distingue par une structure de carrosserie conçue en vue d'une protection maximale des occupants. Recevant de plus tous les systèmes de sécurité passive, il réunit toutes les conditions pour être reçu avec mention dans tous les crash-tests importants en vigueur dans le monde. La protection des occupants est assurée entre autres par des ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique sur toutes les places, par des coussins de sécurité gonflables frontaux, latéraux et protège-tête ainsi que par des appuie-tête actifs en cas de collision. La dotation standard comprend des phares doubles bi-xénon enrichis de la fonction éclairage de jour, des antibrouillards, des feux stop bi-intensité et des pneus antidéjantage du type Runflat.
- Concept innovant pour la carrosserie et l'habitacle : coupé quatre portes avec un grand hayon s'ouvrant généreusement vers le haut, intérieur prestigieux offrant une ambiance à la fois sportive et luxueuse, quatre places, compartiment à bagages modulaire spacieux (570 à 1 450 litres).
- Le traité de l'intérieur souligne le naturel très sportif de la BMW X6. Le volant sport gainé cuir de série intègre des touches multifonctions et des palettes de commande, la console centrale possède des grippes-genoux pour le conducteur et son passager avant, les sièges avant à réglage partiellement électrique de série s'ajustent sur de nombreux axes, la banquette arrière présente deux sièges individuels, typiques d'un coupé, avec appuie-tête intégrés.

- Systèmes d'aide à la conduite et au conducteur exclusifs à BMW (optionnels) : Adaptive Drive (système antiroulis et amortisseurs adaptatifs), direction active, affichage tête haute, éclairage directionnel adaptatif, éclairage d'angle, assistant pleins phares, régulateur de vitesse avec fonction de freinage.
- Fonctions de confort complexes et options innovantes pour le divertissement : BMW iDrive avec touches d'appel dites favorites programmables individuellement, lecteur CD compatible MP3, connexion AUX-In de série, connexion USB, système audio multicanaux, système DVD à l'arrière, climatisation automatique à 4 zones, ventilation active des sièges, caméra de recul, systèmes de navigation, BMW Assist, BMW Online, BMW TeleServices en option.

- Motorisations :

BMW X6 xDrive50i : V8 essence avec Twin Turbo et injection directe (High Precision Injection),
cylindrée : 4 395 cm³, puissance : 300 kW (407 ch) entre 5 500 et 6 400 tr/mn, couple maxi. : 600 Nm entre 1 750 et 4 500 tr/mn, accélération [0 à 100 km/h] : 5,4 secondes, vitesse maxi. : 250 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 12,5 l/100 km, émissions de CO₂ selon la norme européenne : 299 g/km.

BMW X6 xDrive35i : six cylindres en ligne essence avec Twin Turbo et injection directe (High Precision Injection),
cylindrée : 2 979 cm³, puissance : 225 kW (306 ch) entre 5 800 et 6 250 tr/mn, couple maxi. : 400 Nm entre 1 300 et 5 000 tr/mn, accélération [0 à 100 km/h] : 6,7 secondes, vitesse maxi. : 240 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 10,9 l/100 km, émissions de CO₂ selon la norme européenne : 262 g/km.

BMW X6 xDrive35d : six cylindres en ligne diesel avec Twin Turbo variable et injection directe à rampe commune de la troisième génération,
cylindrée : 2 993 cm³, puissance : 210 kW/286 ch à 4 400 tr/mn, couple maxi. : 580 Nm entre 1 750 et 2 250 tr/mn, accélération [0 à 100 km/h] : 6,9 secondes, vitesse maxi. : 236 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 8,3 l/100 km, émissions de CO₂ selon la norme européenne : 220 g/km.

BMW X6 xDrive30d: six cylindres en ligne diesel turbocompressé avec injection directe à rampe commune de la troisième génération, cylindrée : 2 993 cm³, puissance : 173 kW (235 ch) à 4 000 tr/mn, couple maxi. : 520 Nm entre 2 000 et 2 750 tr/mn, accélération [0 à 100 km/h] : 8,0 secondes, vitesse maxi. : 210 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 8,2 l/100 km, émissions de CO₂ selon la norme européenne : 217 g/km.

2. Première mondiale du premier Sports Activity Coupé : La BMW X6.



Une nouvelle catégorie automobile, un concept de style inédit et un comportement dynamique à ce jour inconnu – voilà ce qui devient réalité grâce à la nouvelle BMW X6. Le premier Sports Activity Coupé au monde fascine par des qualités et des aptitudes qu'aucune autre automobile ne sait proposer sous cette forme. Son design fait rimer l'élégance sportive d'un gros coupé BMW avec la prestance vigoureuse d'un modèle BMW X. La BMW X6 doit ses qualités routières uniques à l'association inédite du dynamisme typique des automobiles de la marque sur la route et d'une maîtrise de tous les instants en tout terrain. La BMW X6 descend dans la rue pour bousculer la vision habituelle de l'automobile. Il enrichit l'idée que l'on se fait d'un coupé BMW d'une nouvelle facette particulièrement saisissante et permet de plus de jeter un regard entièrement nouveau sur la famille BMW X.

Arborant des vitres latérales basses et une ligne de toit plongeant doucement vers l'arrière, la BMW X6 affiche indéniablement les proportions d'un coupé. Tout aussi typique d'un coupé, son habitacle accueille le conducteur et son passager avant ainsi que deux autres personnes. Ces dernières voyageront dans le confort sur les deux sièges arrière individuels généreux au traité sportif, dotés d'appuie-tête intégrés. La garde au sol accrue, les passages de roue au modelé marquant, les quatre portes et le grand hayon arrière ainsi que la ceinture élevée s'inspirent du style des autres modèles BMW X. Ce style est l'expression authentique du potentiel dynamique que la BMW X6 déploie grâce à la technique de ses moteurs et de son châssis, et ce non seulement sur la route, mais aussi en tout terrain.

La BMW X6 est équipée en dotation standard de la transmission intégrale intelligente BMW xDrive, dont la gestion électronique permet de faire varier la répartition du couple entre l'essieu avant et l'essieu arrière, l'adaptant ainsi à tout instant à la situation donnée. De plus, le Dynamic Performance Control également de série assure une répartition tout aussi variable du couple entre les deux roues arrière. Dès les petites vitesses, ce système unique au monde induit une augmentation sensible de la précision directionnelle et, par là, de l'agilité du véhicule. Dans les virages pris à vive allure, il améliore la stabilité du véhicule même lorsque le conducteur braque le volant de manière abrupte ou qu'il lève inopinément le pied, et permet ainsi d'accéder en toute sécurité à une nouvelle dimension du dynamisme de roulage. Sur un revêtement glissant ou peu homogène, le Dynamic Performance Control garantit de plus une traction de tous les instants.

Le nouveau V8 à injection directe essence suralimenté par Twin Turbo fête également sa première mondiale sur la BMW X6. Le huit cylindres de 4,4 litres, qui développe 300 kW (407 ch) et délivre son couple maximal de 600 Newtons-mètres sur une plage de régimes très large comprise entre 1 750 et 4 500 tr/mn, est le moteur le plus puissant jamais mis en œuvre sur un modèle de la gamme BMW X. Le nouveau huit cylindres n'impressionne pas seulement par son punch exceptionnel, mais aussi par sa compacité. C'est le premier huit cylindres à essence au monde avec un turbocompresseur logé dans le V formé par les deux rangées de cylindres.

Sur la route, le brio du moteur et du châssis de la BMW X6 distille une nouvelle sensation d'agilité, de dynamisme et de sécurité surtout dans les virages négociés à un rythme soutenu. Sur un revêtement glissant et en hors piste, la traction et la stabilité du véhicule se hissent à un niveau encore supérieur. C'est ainsi que même face à la concurrence élargie des modèles BMW X, le Sports Activity Coupé se profile comme un véhicule d'exception dégageant une souveraineté magistrale de tous les instants, quel que soit l'état de la route.

Un style unique : ligne dynamique, allure puissante.

Le style de la BMW X6 reflète l'image d'une automobile qui, sans nier le moins du monde ses gènes BMW X, donne une interprétation sportive inédite du caractère de ce type de véhicules. Ce design visualise de manière authentique des qualités routières exceptionnelles dont la BMW X6 jouit essentiellement grâce à la transmission intégrale intelligente BMW xDrive et au Dynamic Performance Control.

Quel que soit l'angle sous lequel on l'observe, la BMW X6 est indéniablement une BMW. C'est le traité sculptural caractéristique de tout modèle BMW X qui en est le premier responsable. Les parties avant, latérales et arrière de la carrosserie se confondent les unes aux autres, les formes et les surfaces forment un tout harmonieux. Mais les détails révèlent, eux aussi, les éléments de style typiques de la marque : les naseaux BMW, les phares ronds doubles biaisés, les lignes horizontales de l'arrière qui soulignent la largeur du véhicule, sans oublier le coup de gouge au modelé puissant parcourant les flancs.

Un museau traduisant une vocation de routière dynamique.

Sur le nouveau Sports Activity Coupé, l'allure de la partie avant suffit déjà à créer une belle prestance. La part des surfaces peintes dans la couleur de la carrosserie étant élevée, la BMW X6 donne cependant l'impression de ne pas être très haut, soulignant par là sa vocation de routière dynamique. Les gènes BMW X s'expriment aussi dans le capot moteur et dans la structure

des naseaux BMW quasi verticaux dont les lames sont de couleur titane prestigieuse sur le top modèle BMW X6 xDrive50i ainsi que sur la BMW X6 xDrive35d et de couleur noire sur les autres variantes de ce modèle.

Les grandes prises d'air repoussées vers l'extérieur ne signalent pas seulement le besoin d'air des moteurs puissants. Associées aux ailes avant qui débordent les phares vers l'intérieur, elles aussi dirigent le regard vers les roues et montrent bien que le véhicule repose solidement sur la route. Les prises d'air latérales sont divisées horizontalement par des lames de couleur aluminium qui supportent aussi la monture des antibrouillards ronds. La prise d'air centrale dans le bouclier avant est évasée vers le bas, ses contours accentuant ainsi encore l'orientation visuelle vers la route.

Biaisés en haut par une ligne tranchante, les phares ronds doubles typiques de BMW confèrent une expression particulièrement perçante à la partie avant. Le regard vigilant du véhicule semble ainsi se porter encore plus sur la route. Les optiques avant se déploient sur les ailes avant dans un mouvement dynamique. La surface du capot moteur est structurée par des lignes marquant filant vers les naseaux BMW en se rétrécissant, tout comme le joint séparant le capot des ailes avant. Ces dernières, puissamment bombées et débordant les phares en s'enflant vers le milieu du véhicule, soulignent la prestance et la solidité de la BMW X6 en vue de face.

Vue de profil : ligne de toit dynamique, surfaces musclées.

Les proportions uniques de la BMW X6 ressortent particulièrement bien en vue de profil. Le porte-à-faux avant réduit souligne l'allure dynamique du véhicule, la ligne de toit légèrement plongeante vers l'arrière et le grand porte-à-faux arrière lui confèrent sa silhouette élancée de coupé. La ligne de toit culmine à hauteur de la première rangée de sièges. C'est ainsi que l'attention se porte sur le conducteur – un effet en parfaite harmonie avec le style extravagant de la BMW X6. Dans sa partie arrière, le cadre des vitres latérales dessine le retour vers l'avant connu sous le nom de « pli Hofmeister » à l'embase du montant de custode. La baguette de chrome sertissant les vitres latérales en dotation standard distingue la BMW X6 xDrive50i des autres variantes de modèle.

La ceinture de caisse élevée et les passages de roue avant et arrière puissamment enflés, qui placent le centre de gravité optique au milieu et signalent ainsi la transmission intégrale, extériorisent très nettement les gènes BMW X. D'étroites protections en matière synthétiques rapportées sur le bord inférieur des pare-chocs, des bas de caisse et des passages de roue soulignent discrètement le naturel robuste de la BMW X6.

Le côté de caisse est subdivisé par deux lignes au relief marquant qui convergent légèrement vers l'avant du véhicule créant ainsi une surface cunéiforme signalant l'envie de foncer du véhicule. Le coup de gouge tracé à la hauteur des poignées de porte ressort particulièrement bien et accentue ainsi la surface cunéiforme dynamique produite par l'écart croissant, de l'avant à l'arrière, entre la ligne scapulaire et la ligne de bas de caisse. Il file jusque dans les optiques arrière contribuant ainsi à créer la silhouette élancée du véhicule. La deuxième ligne de carre est parallèle au bas de caisse. Elle se trouve à mi-distance entre le coup de gouge et la ligne tracée par le bas de caisse. A l'avant comme à l'arrière, elle se fond dans le modelé puissant des passages de roue.

Alors que les lignes parcourant les flancs du véhicule soulignent son élégance, le traité des surfaces confère avant tout son allure puissante à la BMW X6 en vue de profil. L'alternance marquée entre surfaces concaves et surfaces convexes accentue le look musclé du véhicule. Dans l'ensemble, la BMW X6 dégage de cette manière un équilibre harmonieux entre grande disponibilité et prestance esthétique.

Vue arrière : épaules musclées et assise solide sur la route.

Il est fascinant de voir comment des traits dénotant élégance, sportivité et robustesse s'associent aussi sur la partie arrière de la BMW X6 pour former un tout harmonieux. Le pare-chocs massif et la protection revêtant le soubassement sont des éléments classiques du design de tout modèle BMW X. Les proportions typiques de coupé sont matérialisées ici dans une interprétation adaptée aux modèles BMW X. La partie vitrée de l'habitacle – la verrière – avec sa lunette arrière particulièrement inclinée va en se rétrécissant vers l'arrière. Le hayon intégrant une arête de décollement prononcée est un autre trait caractéristique de coupé.

Toute la partie arrière est structurée par des lignes horizontales lui conférant une impression de largeur soulignant ainsi que le véhicule repose solidement sur la route. C'est au niveau des passages de roue que la partie arrière est la plus large. Les deux embouts d'échappement à l'entourage prestigieux qui sont placés bien à l'extérieur dirigent également le regard de l'observateur vers les roues. La ligne de lumière étincelante sur la partie inférieure du pare-chocs ajoute une autre note. Elle signale que la BMW X6 bénéficie de la garde au sol typique des modèles BMW X.

En dessinant les optiques arrière, les stylistes ont également tenu compte du naturel unique de la BMW X6. Ils ont réinterprété la forme en L typique des optiques sur les modèles BMW X et lui ont donné un galbe dynamique.

Les optiques arrière reviennent fortement vers l'avant dans les côtés de caisse, veillant ainsi à mettre en valeur toute la largeur du véhicule, même de nuit.

Sportivité et exclusivité à bord.

L'intérieur du BMW X6 séduit jusque dans le moindre détail en associant sous une forme unique prestige exclusif, dynamisme sportif et modelé vigoureux. Des surfaces tendues, tournant sur elles-mêmes, symbolisent le caractère actif et dynamique du Sports Activity Coupé. Des détails sportifs, tels que les grippe-genoux placés sur les deux flancs de la console centrale, les palettes de commande sur le volant sport de série ainsi que la graduation précise des instruments ronds font de l'expérience de conduite au volant de la nouvelle BMW X6 une expérience différente et saisissante – que ce soit sur route ou hors route.

A l'instar de tout modèle BMW X, le nouveau Sports Activity Coupé offre une position assise rehaussée aux occupants des quatre places qui donne surtout au conducteur le sentiment d'avoir dans chaque situation la parfaite maîtrise de la BMW X6. Associée au poste de conduite qui invite à une conduite active, elle fait ainsi naître une nouvelle impression de sportivité ostensible. Les sièges conducteur et passager sont dotés en série d'un réglage électrique de la hauteur de l'assise et de l'inclinaison du dossier. De plus, le premier Sports Activity Coupé au monde se démarque des autres modèles BMW X par les deux places arrière individuelles d'une conception sportive. Séparées par la console centrale, elles offrent un grand maintien latéral et un appuie-tête intégré.

Parmi les modèles concurrençant les BMW X, la BMW X6 est la seule automobile à recevoir en série un volant sport avec palettes de commande des vitesses. Associées à la boîte automatique à six rapports, ces dernières servent à passer les rapports manuellement. Quelle que soit la position du volant, les palettes permettent au conducteur de monter ou de descendre les rapports dans le confort, en gardant les mains sur le volant. Grâce aux touches multifonctions sur le volant, le conducteur peut de plus commander le téléphone et les systèmes audio de manière conviviale, sans détourner son attention de la route. Deux autres touches peuvent être programmées librement. L'insert prestigieux sur le volant est systématiquement serti de cuir et enrichi d'une baguette mettant une touche de chrome gris perle.

Signe optique des qualités sportives de la BMW X6, le tableau de bord est dominé par des instruments ronds doubles affichant une graduation précise rappelant celle des instruments de course. Sertis par des bagues enjoliveuses métallisées, ces instruments accentuent l'allure exclusive de l'intérieur.

Les boutons rotatifs, les ouvrants de porte, le pommeau du levier de vitesse ainsi que les barrettes ornant les grilles d'aération brillent du même éclat métallique haut de gamme.

Les nouveaux grippe-genoux sur la console centrale sont un autre détail d'équipement soulignant le naturel sportif. Ils offrent un maintien supplémentaire au conducteur et à son passager avant – dans les manœuvres d'évitement en ville comme lors des sorties offroad sur des pistes cahoteuses. Leurs supports en matière synthétique haut de gamme renforcée par fibres de verre se distinguent par leur grande robustesse pour un poids allégé. En fonction de la finition du véhicule, les grippe-genoux sont revêtus d'un matériau qui y est adapté et dont la couleur est assortie à celle de l'intérieur.

Excellente finition et de nombreux rangements.

Grâce à des surfaces dont la qualité prestigieuse est nettement perceptible, l'intérieur de la BMW X6 flatte les yeux autant que le toucher. D'une qualité particulière visant la solidité autant que la longévité, ces surfaces soulignent de plus la robustesse. Le grain des matériaux habillant le tableau de bord a été réalisé selon un procédé innovant appelé IMC (In-mould-coating ou revêtement dans le moule). Le tableau de bord habillé de cuir qui est disponible en option, se distingue par un effet optique et tactile particulièrement exclusif – créé par la finesse du cuir et des coutures ainsi que le rembourrage sous-jacent doux et souple.

Le tableau de bord évoque un ruban torsadé résistant. Ce style dynamisant est repris par les revêtements des portes avec leurs baguettes décoratives divisées en deux. A peine visible, la boîte à gants épouse avec élégance les surfaces qui l'entourent. Lorsque la voiture est verrouillée, elle se verrouille automatiquement et se passe donc de serrure. Les deux battants de son volet s'ouvrent l'un vers le haut, l'autre vers le bas pour ouvrir l'accès sur un compartiment éclairé.

Le volume de rangement spacieux logé dans la console centrale s'ouvre selon le même principe grâce à des volets dits en élytre. De plus, la console centrale intègre deux grands porte-gobelet à couvercle dans lesquels même des bouteilles sont solidement maintenues. La console centrale arrière comprend également deux grands porte-gobelet ainsi qu'un vide-poches. Des bacs spacieux aménagés dans les revêtements des portes avant et arrière viennent compléter les rangements proposés à bord du véhicule.

Grande habitabilité, moult possibilités de personnalisation.

S'ouvrant en grand, les portes arrière facilitent l'accès aux deux places arrière. La garde au toit dont profitent les passagers arrière est remarquable pour un coupé. Atteignant 944 millimètres, elle garantit un maximum de confort, même aux passagers de grande taille. Depuis les places arrière, les vitres de la BMW X6 affichent un graphisme créant une sensation d'ouverture sur l'avant et, donc, une sensation d'espace généreux.

Comme il se doit dans un coupé, l'habitacle et le coffre à bagages sont clairement séparés l'un de l'autre sur la BMW X6. Le volume du coffre disponible derrière les sièges arrière de la BMW X6 atteint 570 litres, soit nettement plus que le volume proposé sur des coupés classiques. Il est ainsi possible, entre autres, de loger quatre sacs de golf dans le coffre d'une BMW X6 transportant quatre personnes. Le Sports Activity Coupé dispose d'un cache-bagages fixe rabattable fort pratique. En cas de transport de bagages encombrants, il peut en effet être rangé sous le plancher du coffre. Pour augmenter les capacités de transport, il est possible de rabattre le dossier de la banquette arrière selon un rapport asymétrique. Le volume de chargement peut ainsi être porté à un maximum de 1 450 litres. En option, la BMW X6 peut être dotée d'un hayon arrière à fonction d'ouverture et de fermeture automatique. Le vérin à gaz à deux étages compris dans la dotation standard permet de définir individuellement la position fin de course du hayon à l'ouverture. Il est ainsi possible de minimiser le risque d'endommagement, par exemple dans un parking souterrain présentant un plafond de faible hauteur.

Bien nantis, la gamme des matériaux et le nuancier parfaitement adaptés au naturel sportif du véhicule soulignent son caractère individuel. Pour la carrosserie, dix teintes sont au choix. A l'intérieur, cinq finitions différentes, deux couleurs principales et cinq bandeaux décoratifs permettent de multiples combinaisons. Les bandeaux décoratifs loupe de frêne et aluminium Flywheel ont été spécialement développés pour le Sports Activity Coupé. Alors que la variante de bois dégage une exclusivité empreinte de discrétion, le dessin dynamique gravé dans la variante aluminium s'inspire de la course automobile. Pour l'habillage des sièges, le client peut choisir entre différentes variantes de tissu et de cuir haut de gamme ainsi qu'une nouvelle sellerie alcantara/cuir développée en exclusivité pour la BMW X6. Sur cette variante, l'alcantara habillant les bandes médianes des sièges s'associe à du cuir Oregon au grain fin, garnissant les flancs des sièges.

Le pack éclairage est une autre option proposée sur la BMW X6 : des ensembles de leds au niveau des poignées de porte et des guide-lumière dans les bacs de porte créent une ambiance chaleureuse et facilitent l'utilisation

des éléments de commande logés dans le revêtement des portes. De plus, le pack éclairage comporte un éclairage d'approche et des feux de courtoisie logés dans le revêtement des portes pour éclairer la sortie.

Mariage parfait entre dynamisme souverain et confort.

Nouvelle catégorie automobile et nouvelle expérience au volant : la BMW X6 concilie les deux. Quant au dynamisme de conduite, le premier Sports Activity Coupé ouvre de nouvelles dimensions définies par une agilité nettement accrue, une stabilité unique dans les virages négociés à vive allure et une traction de tous les instants sur des sols glissants. Des moteurs pleins de punch, la transmission intégrale intelligente du type BMW xDrive, l'aide à la conduite DSC (Contrôle dynamique de la stabilité), les fonctions optionnelles direction active et Adaptive Drive ainsi que le Dynamic Performance Control inauguré sur la BMW X6 sur lequel il est de série – c'est sur cette base que repose le potentiel dynamique magistral de ce véhicule. La précision directionnelle optimisée grâce au Dynamic Performance Control se fait nettement sentir lorsque le conducteur évolue encore à un rythme modéré. Et c'est avec un brio inégalé que la BMW X6 témoigne aussi des qualités exceptionnelles de sa chaîne cinématique et de son train de roulement dans des conditions très difficiles.

Gérer le dynamisme avec intelligence : Integrated Chassis Management.

Les systèmes de transmission et de châssis sont parfaitement mis en scène grâce à leur interconnexion via le système de gestion intégrée du châssis Integrated Chassis Management (ICM). La gestion électronique performante permet d'adapter les différentes fonctions de la transmission et du train de roulement les unes aux autres en quelques fractions de seconde, de sorte qu'elles assurent stabilité et performance maximales dans toute situation de conduite. Même si les conditions changent brusquement – par exemple sous l'effet d'un changement d'adhérence, d'un braquage abrupt, d'une accélération ou d'un freinage inopinés – l'ICM réagit par des interventions précises sur les actionneurs des systèmes xDrive, DSC et Dynamic Performance Control ainsi que de la direction active, si cette option a été choisie. Le type et l'intensité des interventions sont toujours pilotés de sorte à assurer non seulement une stabilité maximale, mais aussi un dynamisme maximal.

Les modèles BMW X disponibles à ce jour doivent déjà leur agilité exceptionnelle en grande partie aux performances de l'ICM. Sur la nouvelle BMW X6, le boîtier électronique central exerce désormais une influence encore plus linéaire sur le comportement dynamique du véhicule, parce qu'il peut aussi intervenir sur les actionneurs du nouveau Dynamic Performance Control.

En fonction de la situation de conduite et de manière entièrement variable, le couple n'est plus seulement réparti entre les essieux avant et arrière grâce à la transmission BMW xDrive, mais aussi entre les roues arrière gauche et droite grâce au Dynamic Performance Control. A chaque instant, un surplus de couple est ainsi envoyé là où il peut être transmis sur la route le plus efficacement. Cette technologie unique dans la concurrence améliore l'agilité, la précision directionnelle et la tenue de cap du véhicule en virage ainsi que la motricité sur revêtement glissant tout en augmentant nettement le dynamisme. L'effet stabilisant du DSC par intervention sélective sur les freins de roue ne s'imposera ainsi qu'aux limites dictées par la physique. C'est ainsi que le premier Sports Activity Coupé au monde fascinera son conducteur par une découverte grisante : il est en effet difficile de maîtriser des situations routières exigeantes de manière plus sportive qu'au volant d'une BMW X6.

Les systèmes de transmission et de châssis de la BMW X6 assurent un maximum de sécurité, de précision et de plaisir de conduire sur tous les terrains. C'est la conception du train de roulement, inédit dans le segment des modèles BMW X, qui en jette la base. A l'avant, le train de roulement fait appel à un essieu à doubles triangles et double articulation. Il permet des accélérations transversales dynamiques, stabilise la marche en ligne droite et minimise de plus la remontée des chocs engendrés par les aspérités de la route dans le volant. Sa cinématique assure à tous moments le carrossage optimal des roues avant par rapport à la chaussée. C'est ainsi que la BMW X6 sait convaincre par une excellente adhérence au sol même dans les situations de conduite les plus dynamiques.

A l'arrière, la BMW X6 est dotée de l'essieu Integral IV, un essieu protégé par un brevet qui fait rimer confort élevé et dynamisme exceptionnel. Pour se conformer au Sports Activity Coupé, cette conception allégée s'est vue optimiser sur de nombreux détails. Tout le train arrière a ainsi été adapté aux exigences spécifiques à ce modèle en matière de comportement sportif. Le porte-moyeu, le berceau de l'essieu arrière et quatre bras reprennent les forces dynamiques et motrices introduites dans la suspension. Le relèvement élastique du porte-moyeu s'en trouve réduit, alors que l'amortissement du guidage des roues dans l'axe longitudinal est assuré par les silentblochs souples des bras de suspension, ce qui optimise le confort de roulement. Etant parfaitement découplé de la route et de la transmission, l'essieu garantit de plus un excellent confort acoustique et vibratoire.

La BMW X6 évolue de série sur des roues en alliage léger de 19 pouces. Les pneus antidéjantage également de série permettent au conducteur de poursuivre sa route même en cas de dégonflage total d'un pneu. L'indicateur

de dégonflage (RPA) surveille par ailleurs en permanence la pression de gonflage des pneus et avertit le conducteur par un témoin lumineux sur le combiné d'instruments dès que la pression descend de plus de 30 pour cent en dessous de la valeur idéale.

BMW xDrive : la transmission intégrale intelligente pour un surcroît de dynamisme et une traction optimale.

En répartissant le couple de manière variable entre l'essieu avant et l'essieu arrière, la transmission intégrale permanente à gestion électronique ne confère pas seulement une motricité souveraine aux modèles BMW X, mais accroît de plus leur dynamisme. Le système BMW xDrive doit son statut de transmission intégrale intelligente à sa faculté d'envoyer à tous moments le couple à celui des deux essieux dont les roues bénéficient de la meilleure adhérence au sol, via une boîte de transfert à embrayage multidisques piloté par l'électronique, en tenant compte de la situation momentanée et du dosage qui lui convient. Sur la BMW X6, les possibilités d'optimiser ainsi la propulsion dans le sens tant de la stabilité que du dynamisme se voient amplifiées encore par le Dynamic Performance Control qui vient s'associer au système xDrive et permet une répartition différenciée du couple entre la roue arrière droite et la roue arrière gauche.

Dans les situations de conduite normales, BMW xDrive répartit le couple dans un rapport de 40 à 60 entre l'essieu avant et l'essieu arrière. Des capteurs relevant en permanence le patinage, le système est en mesure de moduler la répartition du couple en quelques fractions de seconde. A la différence des systèmes de transmission intégrale conventionnels, BMW xDrive réagit de manière proactive au lieu d'intervenir seulement lorsqu'une roue s'emballé. Le véhicule est donc stabilisé avant même que le conducteur s'aperçoive qu'il faut agir.

Fort de ces aptitudes, xDrive renforce le dynamisme de la BMW X6 parce qu'il détecte très tôt toute tendance du véhicule à survirer ou à sous-virer pour s'y opposer avec efficacité. Grâce au nouveau Dynamic Performance Control, les réactions seront désormais encore plus promptes et encore mieux adaptées à la situation. Les effets positifs sur le comportement dynamique sont particulièrement sensibles dans les virages négociés à un rythme soutenu.

Agilité et tenue de cap exemplaires grâce aux systèmes xDrive et Dynamic Performance Control.

L'influence positive du Dynamic Performance Control sur l'agilité de la BMW X6 se révèle déjà dans les situations routières quotidiennes. Même à vitesse modérée, le véhicule amorce les virages avec une précision nettement plus

élevée. En outre, le Dynamic Performance Control fournit un surcroît de souveraineté en cas de braquages abrupts et dans les virages parcourus à vitesse particulièrement élevée. D'une manière générale, à la limite de l'adhérence, le véhicule peut tendre vers l'extérieur du virage en se dérochant par les roues arrière ou par les roues avant, en fonction de l'état du revêtement, du rayon du virage et de la vitesse. Le système BMW xDrive comme le système Dynamic Performance Control permettent de contrecarrer les deux tendances. S'il détecte une tendance au survirage, xDrive réduit la transmission du couple aux roues arrière risquant de dérapier. De plus, le Dynamic Performance Control soustrait désormais une partie du couple de la roue arrière extérieure au virage qui est particulièrement soumise à la force centrifuge, pour le diriger vers la roue arrière intérieure au virage. Cette intervention stabilisatrice est tellement rapide et dosée si finement que le conducteur ne s'en aperçoit même pas. Il sent pourtant que la BMW X6 se dirige avec une précision inédite même en cas de conduite dynamique.

Toute tendance éventuelle au sous-virage est contrée à l'inverse : xDrive réduit la transmission du couple aux roues avant risquant de dérapier, en même temps le Dynamic Performance Control envoie le couple vers la roue arrière extérieure au virage afin de stabiliser le véhicule encore plus efficacement. Celui-ci s'inscrit dans le virage avec une précision nettement plus grande ; indépendamment de la vitesse, il suit la trajectoire imposée par le conducteur en faisant preuve d'une agilité et d'une tenue de cap accrues.

Unique en son genre : le Dynamic Performance Control accroît la précision directionnelle même lorsque le conducteur lève le pied.

Autre particularité du Dynamic Performance Control : la répartition variable du couple entre les deux roues arrière n'est pas seulement assurée sous charge, mais aussi en décélération. Dans le différentiel arrière, une unité supplémentaire dite de superposition, composée d'un engrenage épicycloïdal double et d'un frein multidisques géré par un moteur électrique, veille à assurer la répartition variable du couple même lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur. La BMW X6 est le premier véhicule au monde à pouvoir se vanter d'un tel effet stabilisateur indépendant de l'état de charge du moteur.

Le Dynamic Performance Control assure par ailleurs une nouvelle optimisation de la traction sur sol glissant. La possibilité de différencier le couple transmis de manière ciblée, et ce désormais aussi entre les deux roues arrière, facilite aussi la progression du véhicule dans les situations dans lesquelles il repose sur un sol peu homogène, par exemple au bord de la route avec le côté gauche sur asphalte et le côté droit sur de la neige. Le Dynamic Performance

Control compense les différences du coefficient d'adhérence entre les roues gauches et les roues droites (que les experts appellent μ -split) par une modulation ciblée de la répartition du couple sur l'essieu arrière.

Un coup d'œil jeté sur le combiné d'instruments suffira au conducteur pour suivre l'intervention du Dynamic Performance Control des yeux. Une représentation graphique qui s'affiche sur simple pression sur le levier au volant en alternative aux autres informations fournies par l'ordinateur de bord, renseignera sur la répartition instantanée du couple. Un diagramme à barres représentant les quatre roues motrices indique le couple attribué à chaque roue.

Le DSC n'intervient plus qu'à la limite de l'adhérence.

La différence de couple parvenant aux deux roues arrière sous l'action du Dynamic Performance Control peut atteindre 1 800 Newtons-mètres. Pour le conducteur, l'intervention se traduit tout simplement par une nette augmentation de l'agilité, de la motricité et de la stabilité directionnelle. Il se rendra aussi compte de l'action du Dynamic Performance Control par le fait que le Contrôle dynamique de la stabilité DSC doit intervenir nettement moins souvent. Le couple moteur peut être exploité à fond sur une durée plus longue et ce ne sera qu'aux limites imposées par la physique que le DSC interviendra en freinant une ou plusieurs roues, voire en réduisant la puissance débitée par le moteur.

Outre les interventions stabilisatrices, le DSC équipant la nouvelle BMW X6 comporte une multitude d'autres fonctionnalités favorisant une conduite à la fois sûre et dynamique. Ainsi entre autres le système antiblocage des roues (ABS), l'antipatinage à régulation électronique (ASC), le contrôle de stabilité de la remorque, la gestion de la motricité en descente (HDC, Hill Descent Control), le contrôle dynamique du freinage (DBC) qui maximise automatiquement la pression de freinage si une décélération importante s'impose, le contrôle du freinage en courbe (CBC), ainsi que la gestion du régulateur de vitesse avec fonction de freinage. Le blocage automatique piloté du différentiel (ADB, Automatic Differential Brake) réalise, quant à lui, une fonction de blocage inter-roues, alors que la fonction antifading veille à une augmentation ciblée de la pression de freinage en cas de températures extrêmes des freins pour éviter l'évanouissement de l'effet de freinage. La fonction freins secs intervenant régulièrement sur route mouillée optimise les performances de freinage sous la pluie. L'assistant au démarrage facilite le démarrage en côte en empêchant le véhicule de reculer. La nouvelle BMW X6 dispose d'un frein de stationnement à commande hydraulique et électromécanique. Celui-ci peut être serré ou desserré par actionnement d'une touche. Conformément à son potentiel dynamique élevé, la BMW X6 dispose aussi du Contrôle de

traction dynamique (DTC). Ce mode spécial du DSC relève les seuils d'intervention du DSC, permettant ainsi une conduite particulièrement sportive et active tout en facilitant le démarrage par exemple sur de la neige peu tassée ou sur du sable en admettant un léger patinage des roues.

Soutenu par les vastes fonctionnalités du DSC, le système de freinage hautes performances de la BMW X6 assure d'excellentes décélérations dans toutes les situations. Sur les quatre roues, des disques ventilés absorbent l'énergie libérée au freinage. Les freins allégés de conception nouvelle comprenant des disques de 385 millimètres et des étriers flottants en aluminium sur l'essieu tant avant qu'arrière, assurent une endurance extrême et un agrément maximal au top modèle BMW X6 xDrive50i. Les disques de construction légère sont rivetés sur un bol en aluminium. Ce principe breveté par BMW et entre-temps repris par d'autres constructeurs automobiles se traduit par une réduction sensible des masses non suspendues et évite que les disques ne se voilent sous l'influence de la chaleur même en cas de sollicitation extrême du système de freinage.

La direction active pour une conduite à la fois sportive et confortable.

La direction à crémaillère équipant la BMW X6 fait varier la démultiplication en fonction de l'angle de braquage et répond ainsi à tous moments aux exigences des situations de conduite les plus diverses. Lorsque le volant se trouve en position neutre, elle facilite la maîtrise souveraine du véhicule jusqu'aux vitesses les plus élevées grâce à une assistance constante. En virage par contre, elle agit de manière plus directe. La démultiplication asservie à l'angle de braquage favorise ainsi en même temps un style de conduite dynamique.

En option, la BMW X6 peut se doter de la direction active. Le système développé par BMW offre la démultiplication optimale de la direction, quelle que soit la vitesse du véhicule. A des vitesses jusqu'à environ 90 km/h, la démultiplication est très directe, un comportement qui sera avant tout apprécié par les automobilistes appréciant une conduite sportive et active. Autre avantage : lorsqu'on fait des créneaux, deux tours de volant suffisent pour aller de butée en butée. A des vitesses plus élevées par contre, la direction active se fait de plus en plus indirecte pour favoriser une tenue de cap souveraine en ligne droite et améliorer ainsi l'agrément de conduite.

Sur la BMW X6, la direction active est associée à la fonction Servotronic. Elle apporte une contribution active à la stabilisation du véhicule si celui-ci risque de survirer ou si le conducteur doit effectuer une manœuvre de freinage particulièrement délicate. En cas de freinage sur des revêtements

peu homogènes (adhérence différente d'un côté par rapport à l'autre) par exemple, elle évite que le véhicule ne se dérobe en déclenchant un léger contrebraquage ciblé.

Unique : Adaptive Drive avec transfert de données via FlexRay.

La gestion harmonisée des barres antiroulis et des amortisseurs grâce au système Adaptive Drive est tout aussi unique dans le segment des BMW X. Egalement disponible en option, ce système combinant la fonction antiroulis active avec le tarage variable des amortisseurs confère à la nouvelle BMW X6 un comportement routier souverain sans pareil.

A l'aide de capteurs, l'Adaptive Drive saisit et détermine sans cesse des informations sur la vitesse, la position du volant, l'accélération transversale et longitudinale, l'accélération de la carrosserie et des roues ainsi que l'assiette de la carrosserie. Sur la base de ces informations, il permet de piloter tant les vérins rotatifs des barres antiroulis que les valves électromagnétiques des amortisseurs. Il est ainsi possible de gérer l'inclinaison de la caisse ainsi que l'amortissement en tenant compte de la situation du moment. Au moyen d'une touche, le conducteur peut choisir entre les deux tarages de base de l'Adaptive Drive : sport et confort.

Pour assurer la coordination rapide et fiable des données, l'Adaptive Drive fait appel au système de transmission de données haute vitesse FlexRay. Développé et porté à la mise en série par un consortium dans lequel BMW a été un acteur principal, le système se distingue par une capacité à ce jour inégalée de gérer des débits de données extrêmement élevés. BMW est le premier constructeur automobile au monde à mettre en œuvre la technologie FlexRay sur ses voitures de série.

Dynamisme souverain : deux moteurs à essence et deux diesels.

Le train de roulement ultraperformant de la BMW X6 permet de transmettre un couple inhabituellement élevé à la route et de le transformer en toute sécurité en un dynamisme souverain, quelle que soit la situation et quel que soit le terrain d'ébat du véhicule. Les moteurs proposés pour le premier Sports Activity Coupé fixe, chacun dans sa catégorie de puissance, les références en termes de débit de puissance et de punch, de velouté et d'efficacité. Les deux moteurs à essence suralimentés par Twin Turbo tout comme les deux diesels tout aluminium représentent l'état le plus récent de l'art. La gamme des puissances est comprise entre 173 kW (235 ch) et 300 kW (407 ch).

Le modèle de pointe BMW X6 xDrive50i est animé par un huit cylindres de conception entièrement nouvelle. Le six cylindres en ligne le plus puissant dans la gamme des moteurs du constructeur allemand de grand prestige tourne sous le capot de la BMW X6 xDrive35i. Quant à leur caractéristique de puissance et à leur efficacité, les deux moteurs à essence profitent de l'association de la technologie Twin Turbo et de l'injection High Precision Injection, réservée en exclusivité à BMW. Mis en œuvre pour la première fois sur le six cylindres en ligne, le principe consistant à allier deux turbocompresseurs avec l'injection directe essence, est aujourd'hui repris sur le nouveau V8. La BMW X6 xDrive35d s'aligne avec le six cylindres diesel le plus sportif au monde. Et la BMW X6 xDrive30d – lui aussi animé par un diesel tout aluminium à injection à rampe commune de la troisième génération – atteint également des performances routières dignes d'une voiture de sport, tout en se targuant d'une efficacité unique dans le peloton concurrentiel des modèles BMW X.

Une classe à part :

le nouveau huit cylindres suralimenté par Twin Turbo.

Souveraineté – voilà le trait de caractère le plus important des modèles BMW X comme des huit cylindres signés BMW. Désormais, la BMW X6 vient enrichir la famille des modèles BMW X d'une variante se distinguant par un dynamisme incomparable. L'arrivée du premier Sports Activity Coupé s'accompagne de la première mondiale d'un huit cylindres particulièrement sportif. Ce nouveau V8 de 4,4 litres à injection directe essence (High Precision Injection) suralimenté par un Twin Turbo délivre une puissance de 300 kW (407 ch) disponible sur une plage de régimes comprise entre 5 500 et 6 400 tr/mn. Le couple moteur culmine à 600 Newtons-mètres disponibles entre 1 750 et 4 500 tr/mn et, donc, sur une plage de régimes particulièrement grande. La poussée soutenue, disponible spontanément, résulte de l'association de la technologie Twin Turbo et de la High Precision Injection, association qui a déjà fait ses preuves sur le six cylindres en ligne le plus puissant de BMW. Sur le nouveau V8, l'effet de refroidissement obtenu par l'injection directe du carburant permet également de réaliser un rapport volumétrique étonnamment élevé pour un moteur turbocompressé. Grâce à cette conception, le moteur bénéficie d'un rendement encore optimisé.

La disposition des turbocompresseurs et des pots catalytiques dans l'espace en V formé par les deux rangées de cylindres est une nouveauté technique. Elle permet une architecture particulièrement compacte, nécessite cependant d'agencer différemment les conduits d'admission et d'échappement. La longueur des conduits s'en trouve réduite et leur section agrandie, ce qui minimise sensiblement les pertes de pression du côté admission comme du côté échappement.

Le V8 tout aluminium développé pour la BMW X6 met en valeur les qualités typiques d'un huit cylindres tout en y ajoutant une note absolument sportive. Le punch disponible dès les bas régimes s'associe à une poussée soutenue absolument impressionnante. 5,4 secondes suffisent à la BMW X6 xDrive50i pour parcourir le zéro à 100 km/h. Mais il dispose aussi d'une large réserve de puissance lui permettant des accélérations grisantes même dans la plage des vitesses supérieures. Ce n'est qu'à 250 km/h que la voiture atteint sa vitesse maximale bridée par la gestion moteur électronique.

Première du Twin Turbo sur un huit cylindres à essence.

La courbe de puissance du nouveau V8 porte l'empreinte de la technologie Twin Turbo. Pour la première fois, la mise en œuvre de deux turbocompresseurs s'avère être une possibilité particulièrement efficace pour augmenter aussi la puissance et le couple d'un huit cylindres à essence. Chacun des deux turbocompresseurs alimente quatre cylindres en air comprimé, ce qui se manifeste par une réaction on ne peut plus spontanée à l'accélération. Comme déjà sur le six cylindres en ligne avec Twin Turbo, le temps mort – soit le moment s'écoulant jusqu'à ce que le turbocompresseur déploie son effet anabolisant – qui était jusqu'ici le propre des moteurs suralimentés, s'est effacé. Par ailleurs, le moteur monte puissamment dans les tours, débitant son couple élevé sur une plage de régimes étonnamment large. De par sa caractéristique de puissance, il ressemble ainsi à un moteur atmosphérique d'une cylindrée nettement plus importante, alors que son poids est nettement inférieur grâce au carter tout aluminium.

L'encombrement et le poids, mais aussi la consommation du nouveau V8 se maintiennent à un niveau particulièrement bas pour un moteur de cette catégorie de puissance. Le système double VANOS de calage en continu des arbres à cames, typique des moteurs BMW, est un facteur important pour les valeurs de consommation peu élevées. C'est aussi grâce à ce système que le V8 débite un couple exceptionnel dès les bas régimes. L'injection High Precision Injection assume, quant à elle, une fonction clé dans ce concept visant une utilisation aussi économique que possible du carburant. La deuxième génération de l'injection directe essence fait appel à des injecteurs piézo-électriques logés à proximité directe des bougies d'allumage dans la culasse et injectant le carburant à une pression de 200 bars dans les chambres de combustion. Cette architecture assure un dosage ultraprécis du carburant. Elle a en outre un effet positif sur les émissions nocives et sur le niveau sonore du moteur. Les valeurs seuil définies par la norme antipollution américaine ULEV II sont respectées tout aussi largement que celles stipulées par la norme européenne Euro 5.

Le nouveau V8 est le moteur le plus efficace de sa catégorie. Associé à toute une série de mesures développées dans le cadre de BMW EfficientDynamics, ce moteur permet à la BMW X6 xDrive50i de briller par des valeurs de consommation et d'émission nettement inférieures à celles d'autres véhicules à huit cylindres appartenant au segment des modèles BMW X. La consommation de carburant moyenne relevée pour la BMW X6 xDrive50i selon le cycle de conduite européen est de 12,5 litres aux 100 kilomètres, alors que ses émissions de CO₂ s'élèvent à 299 grammes par kilomètre.

Le six cylindres en ligne BMW le plus puissant sous le capot du premier Sports Activity Coupé.

La deuxième variante essence de la BMW X6 est animée par le six cylindres en ligne le plus puissant dans la gamme des moteurs BMW. Sur la BMW X6 xDrive35i, ce groupe puise 225 kW (306 ch) dans une cylindrée de 3,0 litres. Cette puissance est atteinte dans une plage de régimes comprise entre 5 800 et 6 250 tr/mn, le couple maximal de 400 Newton-mètres étant déjà disponible entre 1 300 et 5 000 tr/mn. Pour un moteur à essence, ce six cylindres déploie donc son punch très tôt et le maintient à un niveau constant sur une large plage de régimes. A l'instar du nouveau V8, le moteur équipant la BMW X6 xDrive35i se vante de l'association de la suralimentation par Twin Turbo et de l'injection High Precision Injection, association n'existant que chez BMW qui fournit une caractéristique de puissance incomparable ainsi qu'une sobriété impressionnante surtout en regard du potentiel dynamique du véhicule.

Sur le six cylindres en ligne avec Twin Turbo, deux turbocompresseurs alimentent chacun trois cylindres en air comprimé. Le moment d'inertie réduit de ces turbocompresseurs relativement compacts se traduit ici aussi par une optimisation sensible de la spontanéité. Dès les bas régimes, la pression de suralimentation s'établit sans le moindre délai. Favorisés de plus par le système double VANOS de calage en continu des arbres à cames, la puissance et le couple montent donc rapidement. Au volant, cette caractéristique absolument inégalée des moteurs à essence BMW bénéficiant du Twin Turbo se traduit par une souplesse époustouflante. A l'accélération, le conducteur peut ainsi faire tout de suite appel à un couple élevé se maintenant, qui plus est, à un niveau élevé sur une large plage de régimes.

Le débit de puissance particulièrement dynamique est aussi favorisé par le taux de compression élevé du moteur – une conception rendue possible par la mise en œuvre de l'injection High Precision Injection. Le refroidissement du mélange résultant de l'injection directe du carburant autorise un rapport volumétrique supérieur à celui des moteurs turbocompressés à injection indirecte. D'où aussi un rendement nettement supérieur : le moteur est plus

puissant tout en consommant moins. La disposition centrale des injecteurs piézo-électriques entre les soupapes, à proximité directe des bougies d'allumage, permet par ailleurs un dosage particulièrement précis du carburant injecté dans les chambres de combustion de ce six cylindres en ligne à High Precision Injection.

Le débit de puissance du six cylindres en ligne avec Twin Turbo et High Precision Injection se hisse à un niveau qu'il n'était possible d'atteindre jusqu'ici qu'avec des huit cylindres d'une cylindrée nettement plus importante. Par rapport à ceux-ci, le six cylindres BMW le plus puissant se distingue cependant par une consommation sensiblement moindre. Le poids du moteur doté d'un carter tout aluminium est également nettement moins important, ce qui profite directement à l'agilité du véhicule qu'il entraîne. La BMW X6 xDrive35i s'élance en 6,7 secondes de zéro à 100 km/h, sa vitesse maximale s'élève à 240 km/h. Dans le cycle de conduite européen, il se contente en moyenne de 10,9 litres aux 100 kilomètres et il rejette 262 grammes de CO₂ par kilomètre.

Puissance diesel maximale :
le six cylindres en ligne avec Twin Turbo variable.

Deux turbocompresseurs, injection directe du carburant, sportivité maximale – le diesel le plus puissant proposé pour la BMW X6 affiche des parallèles intéressants avec les deux moteurs à essence. En effet, le six cylindres en ligne diesel de 3,0 litres avec Twin Turbo variable (VTT) est, lui aussi, un moteur au superlatif. Il délivre 210 kW (286 ch) à 4 400 tr/mn et est ainsi le moteur le plus sportif au monde de son espèce. En même temps, ce groupe animant la BMW X6 xDrive35d dispose d'une caractéristique incomparable et de quelques détails techniques uniques en leur genre.

Ce groupe remarquable souligne l'excellence qui distingue BMW aussi dans le développement de moteurs diesel. Fort d'un carter tout aluminium, de la suralimentation VTT et d'une injection à rampe commune de la troisième génération avec injecteurs piézo-électriques, le moteur réunit des conditions idéales pour marier un débit de puissance imposant avec une sobriété sans égale. Affichant un poids DIN de 194 kilogrammes, ce diesel hautes performances pèse environ 50 kilogrammes de moins qu'un huit cylindres de puissance comparable, ce qui privilégie également le naturel dynamique de la BMW X6 xDrive35d. Celui-ci se contente de 6,9 secondes pour parcourir le zéro à 100 km/h. Sa vitesse maximale s'établit à 236 km/h. Vu ces performances, la consommation moyenne relevée selon le cycle de conduite européen, soit 8,3 litres aux 100 kilomètres, est encore plus convaincante.

Le rendement impressionnant s'explique en premier lieu par le Twin Turbo variable. La suralimentation du type VTT fait appel à deux turbos. Aux bas régimes, un petit turbo entre en action. Grâce à son faible moment d'inertie, il réagit spontanément et déploie son effet dopant dès le moindre mouvement de l'accélérateur. Au fur et à mesure que le régime augmente, il est doublé par le deuxième turbocompresseur plus grand. De cette manière, le couple maxi. de 580 Newtons-mètres est atteint dès 1 750 tr/mn. La coopération des deux turbocompresseurs est pilotée par une gestion moteur particulièrement performante.

Punch et sobriété :

six cylindres en ligne diesel à turbine à géométrie variable.

La BMW X6 xDrive30d est la deuxième variante diesel particulièrement économique. Lui aussi est animé par un six cylindres en ligne de 3,0 litres bénéficiant d'un carter tout aluminium et d'une injection directe à rampe commune de la troisième génération. Le turbocompresseur de ce moteur est à géométrie d'admission variable, ce qui garantit un débit de puissance à la fois vigoureux et adapté de manière harmonieuse à la situation du moment. Le fonctionnement efficace du turbocompresseur accroît tant la puissance que le couple du diesel qui débite 173 kW (235 ch) à 4 000 tr/mn. Le couple maximal de 520 Newtons-mètres est disponible dès 2 000 tr/mn. L'injection à rampe commune faisant appel à des injecteurs piézo-électriques se porte garante d'un débit de puissance impétueux, doublé d'une grande efficacité, d'un comportement optimisé à l'échappement et d'un velouté exceptionnel. Départ arrêté, la BMW X6 xDrive30d s'élance en 8,0 secondes à 100 km/h et il atteint une vitesse de pointe de 210 km/h (220 km/h avec le réglage haute vitesse optionnel). Consommant en moyenne 8,2 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen, ce qui lui confère une autonomie maximale de 1 035 kilomètres, la BMW X6 xDrive30d fixe les références pour le peloton des véhicules concurrençant les modèles BMW X.

Pour optimiser le comportement à l'échappement, les deux moteurs diesel sont dotés d'un filtre à particules de la toute dernière génération ainsi que d'un catalyseur à oxydation logés dans un boîtier commun. Le système de dépollution est disposé directement sur le moteur. Il atteint sa température de service directement après le démarrage du moteur et déploie ainsi très vite son plein effet. Le filtre à particules est exempt d'entretien et se régénère automatiquement par combustion des particules de suie. La fonction filtrante est assurée indépendamment du régime et de la charge du moteur et reste sans influence sur la puissance du moteur et sa consommation. La BMW X6 xDrive35d émet 220 grammes de CO₂ par kilomètre, la BMW X6 xDrive30d en rejette 217 grammes par kilomètre.

La BMW X6 xDrive35d et la BMW X6 xDrive30d sont munis d'une protection contre les erreurs de ravitaillement qui évite l'utilisation intempestive d'un pistolet d'essence. A cet effet, la tubulure de remplissage du réservoir des deux modèles est dotée d'un cliquet d'arrêt que seul le pistolet de gazole peut déverrouiller grâce à son diamètre plus important. Les erreurs de ravitaillement pouvant se produire chez un conducteur peu habitué au véhicule – par exemple dans le cas d'une voiture de location – sont ainsi quasiment exclues. Dans toutes les stations-services normalisées, le recours par erreur au pistolet d'essence de plus petit diamètre reste ainsi sans conséquence.

BMW EfficientDynamics : un bouquet de mesures introduites en série pour réduire la consommation et les émissions.

Tout un bouquet de mesures prises sur la périphérie du moteur de toutes les variantes de la nouvelle BMW X6 favorise l'efficacité et veille à un rapport particulièrement favorable entre performances et sobriété. Ainsi par exemple, la récupération de l'énergie libérée au freinage instaure sur toutes les variantes de moteur une gestion intelligente des flux d'énergie concentrant la production de courant pour le réseau de bord sur les phases de décélération et de freinage. La batterie de la voiture est ainsi chargée sans devoir recourir à la puissance du moteur et, donc, à l'énergie que renferme le carburant. Lors des phases d'accélération, le générateur est en règle générale déconnecté. Ce principe n'assure pas seulement une production de courant particulièrement efficace, mais aussi un surcroît de puissance à l'accélération, puissance qui peut donc être convertie en dynamisme.

La commande des périphériques en fonction du besoin contribue également à optimiser l'efficacité de la BMW X6. Ainsi par exemple, la puissance absorbée par la pompe à carburant et la pompe de l'assistance à la direction peut être nettement réduite en fonction de l'état de fonctionnement du véhicule afin d'économiser de l'énergie. La courroie du compresseur de climatisation est dotée d'un embrayage. Dès que la climatisation est coupée, le compresseur est ainsi automatiquement désaccouplé. Le couple résistant du compresseur s'en trouve réduit à un minimum. Outre des pneus offrant une résistance réduite au roulement, l'optimisation de l'aérodynamique contribue également à augmenter l'efficacité. C'est ainsi que les volets d'air de refroidissement logés derrière les naseaux BMW et dans la prise d'air sous-jacente sont pilotés par l'électronique. Fermés, ils réduisent la traînée aérodynamique du véhicule ; ils ne sont donc ouverts qu'en cas de besoin accru en air de refroidissement.

Une boîte automatique faisant preuve de sportivité.

En dotation standard, la transmission est assurée sur le BMW X6 par une boîte automatique à six rapports perfectionnée se distinguant par une caractéristique de commande résolument sportive. Cette boîte automatique sélectionne les rapports avec une spontanéité, une précision et une efficacité incomparables. Ceci ne bénéficie pas seulement au confort, mais surtout au dynamisme de la BMW X6. La transmission directe assurée par cette boîte automatique à six rapports avec son embrayage de prise directe quasiment exempt de glissement et sa sélection précise du rapport adéquat favorise par ailleurs un fonctionnement particulièrement sobre du moteur.

La boîte automatique se commande à l'aide soit d'un sélecteur électronique soit de palettes au volant. La grille du sélecteur correspond à la grille habituelle d'une boîte automatique, le sélecteur reprend cependant sa position de départ après chaque actionnement. La commande de la boîte n'est pas mécanique, mais passe par des signaux électriques. La position parking est enclenchée par une impulsion sur la touche « P » intégrée sur le dessus du sélecteur. Pour activer le mode manuel, il suffit d'une petite impulsion amenant le sélecteur sur l'axe de gauche. A l'aide du sélecteur ou bien des palettes de commande au volant qui font d'ailleurs partie de la dotation standard, le conducteur peut alors passer les rapports manuellement en mode séquentiel. Pour monter les vitesses, on tire le sélecteur vers l'arrière, pour rétrograder, on le pousse vers l'avant. L'utilisation des palettes au volant permet au conducteur de satisfaire très spontanément son souhait de commander manuellement les changements de vitesse. Dès qu'il actionne l'une des palettes, la boîte passe automatiquement au mode manuel, même si le mode automatique était activé.

La construction légère intelligente pour un surcroît de dynamisme et de robustesse.

A l'instar de tout BMW X, la BMW X6 peut se targuer d'une carrosserie particulièrement rigide en torsion. Pour atteindre une solidité extrême pour un poids aussi léger que possible, les ingénieurs d'étude ont misé de manière systématique sur la construction légère intelligente. Le choix des matériaux tout comme l'agencement et la géométrie des longerons, traverses et autres supports reposent sur un concept global visant une sécurité maximale en cas de collision tout en favorisant l'agilité du véhicule.

Pour optimiser la sécurité passive, les ingénieurs ont attaché une grande importance à la réalisation d'un habitacle des plus stables et ce, dès le développement de la caisse en blanc. Les forces introduites en cas de collision sont déviées par plusieurs voies dites de transmission d'efforts, via le berceau moteur et le train de roulement, afin d'éviter que des contraintes extrêmes

n'agissent sur des éléments porteurs distincts. La dotation standard à bord du nouveau BMW X6 ne comprend pas seulement des airbags frontaux et des airbags pelviens/thoraciques, mais aussi des airbags rideaux protège-tête. Ces derniers sortent du revêtement des montants avant et du ciel de pavillon en se déployant et protègent les occupants avant et arrière contre les blessures. Tous les sièges de la nouvelle BMW X6 sont dotés d'une ceinture de sécurité à trois points et enrouleur automatique. Les systèmes de retenue intègrent de plus des limiteurs d'effort des sangles auxquels s'ajoutent, sur les places avant, des prétensionneurs des sangles. Pour protéger les occupants de lésions des vertèbres cervicales au cas où le véhicule subirait un choc arrière, les sièges avant de la BMW X6 sont équipés en série d'appuie-tête actifs. La dotation de série des sièges arrière comprend de plus des fixations ISOFIX pour sièges enfant. Tous les systèmes de retenue sont pilotés par un cerveau électronique central. Ce système sécuritaire tient compte du type et de l'importance du choc pour activer les éléments sécuritaires les plus efficaces dans la situation donnée. Les airbags frontaux sont déclenchés par un générateur de gaz à deux étages. En fonction de la gravité de la collision, ils peuvent ainsi être gonflés en deux temps.

Si un tonneau risque de se produire, les capteurs de capotage veillent au déclenchement des airbags rideaux et à l'activation des prétensionneurs de sangle. L'interconnexion des capteurs de capotage avec le Contrôle dynamique de la stabilité DSC garantit que le système fonctionne en temps utile et en fonction de la situation donnée. Pour éviter les collisions arrière, la nouvelle BMW X6 reçoit, lui aussi, des feux stop bi-intensité.

Visibilité optimale : des phares bi-xénon en dotation standard.

Les phares ronds doubles bi-xénon de série sur la BMW X6 n'assurent pas seulement un éclairage optimal de la route lorsqu'il fait nuit, mais grâce à leurs anneaux en couronne, ils offrent de plus un éclairage diurne esthétique parfaitement adapté à l'usage quotidien. En même temps, le véhicule est ainsi plus facile à reconnaître même d'assez loin. La réalisation typée de l'éclairage de jour permet par ailleurs d'identifier d'emblée le véhicule comme une BMW. En dotation standard, la BMW X6 est équipé d'un capteur de luminosité activant automatiquement les codes en fonction des conditions de luminosité environnantes. Egalement de série : un capteur de pluie qui détecte automatiquement les précipitations et leur intensité et gère les essuie-glace en conséquence, ainsi qu'un capteur solaire qui fournit des informations sur l'ensoleillement à la gestion de la climatisation.

L'assistant pleins phares disponible en option ajoute encore au confort lors des voyages nocturnes. Le système repasse automatiquement des feux de route aux codes dès qu'un véhicule arrive en sens inverse ou que la

distance par rapport au véhicule qui précède tombe en dessous d'une valeur définie. En plus de leur fonction primaire, les antibrouillards assurent la fonction d'éclairage d'angle. A chaque fois que le véhicule tourne, leur faisceau est orienté sur le côté grâce à un réflecteur supplémentaire afin d'éclairer la route dans la direction visée.

Le régulateur de vitesse avec fonction de freinage disponible en option peut intervenir sur la gestion moteur, la sélection du rapport de boîte et les freins, afin de maintenir constante la vitesse définie par le conducteur. Le système analyse sans cesse l'accélération transversale et si besoin est, il réduit aussi la vitesse du véhicule pour éviter que le confort ne souffre en virage. Le cas échéant, la fonction de freinage aide de plus à maîtriser les descentes et ce, même lorsque la BMW X6 tracte une remorque.

Pour piloter des fonctions comme la navigation, la climatisation, le multi-média et la communication, la BMW X6 est équipée en série du système de commande avant-gardiste BMW iDrive. Les fonctions de confort et de communication se règlent en tournant et en poussant le bouton multicommandes iDrive logé sur la console centrale et en appuyant dessus. Les fonctions choisies et les options de réglage sont affichées sur l'écran de contrôle. Huit touches d'appel dites favorites, auxquelles l'utilisateur peut attribuer les fonctions de son choix, rendent la commande encore plus conviviale. Il suffit alors d'une simple pression sur la touche dédiée pour appeler par exemple les numéros de téléphone souvent composés, une destination souvent visée ou encore une station radio préférée.

L'affichage tête haute disponible en option permet aussi de projeter des informations importantes pour la conduite sur le pare-brise, dans une position ergonomique particulièrement favorable. Par ce biais, la vitesse instantanée, les indications de navigation, les informations concernant la régulation de vitesse ainsi que les avertissements de l'unité de contrôle centrale Check Control apparaissent dans le champ de vision direct du conducteur.

Exclusives et innovantes : les options.

Des systèmes de navigation et audio haut de gamme permettent d'amplifier encore le confort de voyage à bord de la BMW X6. Le système vidéo DVD pour les passagers arrière, le chargeur CD ou DVD logé dans la boîte à gants ainsi que le système audio multicanaux innovant font partie des raffinements techniques dans le domaine des systèmes de divertissement mobiles. En version de base de série, le système audio compte déjà six haut-parleurs, le système HiFi Professional conçu pour la restitution de sources audio multicanaux en comprend 16. Via la connexion auxiliaire (AUX-In) de série

ou l'interface USB optionnelle, il est possible d'émettre la musique de sources audio externes, telles qu'un lecteur MP3, par les haut-parleurs embarqués. Tous les lecteurs CD disponibles sur la BMW X6 se prêtent à la lecture de fichiers de musique au format MP3. La gamme des options inclut aussi le portail Internet mobile BMW Online ainsi que le service télématique BMW Assist.

Le BMW X6 peut aussi faire appel aux BMW TeleServices. Ces services vont des appels Teleservice Call automatique et Teleservice Call manuel au diagnostic via BMW Teleservice qui comprend l'assistance via Teleservice. Pour le Teleservice Call automatique, le véhicule détermine automatiquement le type et l'échéance des travaux d'entretien en se basant pour cela sur le système de diagnostic embarqué Condition Based Service (CBS). En amont d'une visite d'atelier, les informations relatives à l'état de l'huile moteur, du liquide de frein, des disques et des plaquettes de frein ainsi que d'autres pièces d'usure peuvent être envoyées au partenaire de service BMW par téléphone. En cas de dysfonctionnements de l'électronique, le diagnostic via BMW Teleservice permet de transmettre d'éventuels codes erreur à BMW Assistance. Si l'origine de la panne peut être éliminée par réinitialisation (reset) du logiciel du boîtier électronique concerné, la centrale de BMW Assistance a la possibilité de transmettre les instructions nécessaires directement à bord du véhicule.

En complément du détecteur d'obstacles Park Distance Control (PDC), une caméra de recul est disponible sur la BMW X6. Ce système vidéo aide le conducteur amené à faire des créneaux et à manœuvrer le véhicule dans des endroits étroits ou là où la visibilité est mauvaise. La caméra de recul est activée soit par actionnement d'une touche, soit automatiquement en même temps que le PDC, à l'enclenchement de la marche arrière.

En alternative à la climatisation automatique de série, la BMW X6 peut aussi recevoir une climatisation à régulation individuelle de la température. La climatisation bizona permet au conducteur et à son passager avant de régler la température souhaitée et la répartition de l'air individuellement, chacun de son côté. La climatisation automatique à quatre zones étend ces possibilités de réglage à l'arrière où les passagers disposent d'une façade de commande séparée. Le toit ouvrant coulissant relevable en verre est une option qui crée une sensation d'espace particulièrement généreux à bord. Le moteur électrique actionnant ce toit coulissant relevable dont le panneau coulisse à l'intérieur, peut être activé soit par une touche logée dans l'habitacle soit par la clé de contact.

En présentant la BMW X6, BMW fournit une nouvelle preuve de son excellence dans le développement de concepts automobiles d'un nouveau type. Le premier Sports Activity Coupé au monde donne une interprétation inédite à la sportivité typique de la marque. En même temps, il vient enrichir la famille des modèles BMW X d'un nouveau membre particulièrement fascinant. La BMW X5 avait déjà montré que les qualités routières dynamiques se révèlent aussi être un facteur déterminant dans son segment. Avec la BMW X3, l'agilité est devenue un autre facteur de succès dans cette catégorie. La BMW X6 est, quant à lui, appelé à poursuivre cette définition de facteurs prioritaires. Le premier Sports Activity Coupé au monde affirme ainsi le rôle d'« impulseur » joué par BMW dans un segment de marché connaissant une croissance particulièrement dynamique. C'est par ailleurs tant par son concept d'ensemble que par sa technique d'entraînement que la BMW X6 témoigne de l'extraordinaire force d'innovation du constructeur allemand d'automobiles de grand prestige.

3. Fiche technique. BMW X6 xDrive35i, BMW X6 xDrive50i, BMW X6 xDrive30d, BMW X6 xDrive35d.



		BMW X6 xDrive35i	BMW X6 xDrive50i	BMW X6 xDrive30d	BMW X6 xDrive35d
Carrosserie					
Nombre de portes/de places		5/4	5/4	5/4	5/4
Longueur/largeur/hauteur (à vide)	mm	4877/1983/1690 ¹⁾	4877/1983/1690 ¹⁾	4877/1983/1690 ¹⁾	4877/1983/1690 ¹⁾
Empattement	mm	2933	2933	2933	2933
Voie AV/AR	mm	1644/1706	1644/1706	1644/1706	1644/1706
Diamètre de braquage	m	12,8	12,8	12,8	12,8
Capacité réservoir	env. l	85	85	85	85
Syst. de refroidissement, chauffage incl.	l	10,9	17,2	10,4	10,4
Huile moteur ⁴⁾	l	6,5	8,0	7,5	7,5
Huile de B.V.	l	remplissage à vie	remplissage à vie	remplissage à vie	remplissage à vie
Huile de différentiel AR	l	remplissage à vie	remplissage à vie	remplissage à vie	remplissage à vie
Poids à vide selon UE (DIN)	kg	2145 (2070)	2265 (2190)	2150 (2075)	2185 (2110)
Charge utile	kg	600 (650) ²⁾	650	600 (650) ²⁾	600 (650) ²⁾
PTMA	kg	2670 (2720) ²⁾	2840	2675 (2725) ²⁾	2710 (2760) ²⁾
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1280/1470 (1290/1510) ²⁾	1400/1520	1280/1470 (1290/1510) ²⁾	1320/1480 (1330/1520) ²⁾
Poids remorquable freiné (12%/non freiné)	kg	2700/750	3500/750	2700/750	2700/750
Charge autorisée sur toit/crochet d'att.	kg	100/120	100/140	100/120	100/120
Volume du coffre selon DIN 70020	l	570 à 1450	570 à 1450	570 à 1450	570 à 1450
Coeff. de traînée x maître-couple	c _x x S	0,34 x 2,82	0,36 x 2,82	0,33 x 2,82	0,34 x 2,82
Moteur					
Type/nombre de cylindres/soupapes		en ligne/6/4	en V/8/4	en ligne/6/4	en ligne/6/4
Gestion moteur		MSD81	MSD85	DDE6.2.6	DDE6.2.6
Cylindrée	cm ³	2979	4395	2993	2993
Alésage/course	mm	84,0/89,6	89,0/88,3	84,0/90,0	84,0/90,0
Rapport volumétrique	/1	10,2	10,0	17,0	17,0
Carburant		RON 95 à 98	RON 95 à 98	gazole	gazole
Puissance	kW/ch	225/306	300/407	173/235	210/286
à un régime de	tr/mn	5800 à 6250	5500 à 6400	4000	4400
Couple	Nm	400	600	520	580
à un régime de	tr/mn	1300 à 5000	1750 à 4500	2000 à 2750	1750 à 2250
Système électrique					
Capacité batterie/position	Ah/-	90/coffre	90/coffre	90/coffre	90/coffre
Puissance alternateur	AW	210/2940	210/2940	170/2380	170/2380
Train de roulement					
Suspension AV		essieu à doubles triangles ; faible déport au sol négatif ; effet antiplongée			
Suspension AR		essieu intégral ; suspension à effet tridimensionnel ; effet anticabrage et antiplongée			
Frein à disque AV	mm	étrier flottant à 2 pistons	étrier coulissant piston unique	étrier flottant piston unique	étrier flottant piston unique
Diamètre		365 x 36, ventilé	385 x 36, ventilé	348 x 30, ventilé	365 x 36, ventilé
Frein à disque AR		étrier flottant à piston unique			
Diamètre	mm	345 x 24, ventilé	385 x 24, ventilé	320 x 20, ventilé	345 x 24, ventilé
Systèmes d'aide à la conduite		DCS III (HDC, DBC, ABS, ASC-X, ADB-X, DTC, contrôle de stabilité de la remorque)			
Direction		assistée à crémaillère			
Démultiplication totale direction	/1	19,5	19,5	19,5	19,5
Type de B.V.		B.V.A. à 6 rapports avec Steptronic, sélecteur électronique et palettes de commande au volant			
Démultiplication B.V.	I	/1	4,171	4,171	4,171
	II	/1	2,340	2,340	2,340
	III	/1	1,521	1,521	1,521
	IV	/1	1,143	1,143	1,143
	V	/1	0,867	0,867	0,867
	VI	/1	0,691	0,691	0,691
	AR	/1	3,403	3,403	3,403
Démultiplication pont AR	/1	3,909	3,636	3,636	3,636
Pneumatiques AV/AR		255/50 R19 107V XL RSC	255/50 R19 107W XL RSC	255/50 R19 107V XL RSC	255/50 R19 107V XL RSC
Jantes AV/AR		9J x 19 alliage léger	9J x 19 alliage léger	9J x 19 alliage léger	9J x 19 alliage léger

		BMW X6 xDrive35i	BMW X6 xDrive50i	BMW X6 xDrive30d	BMW X6 xDrive35d
Performances routières					
Rapport poids/puissance (DIN, à vide)	kg/kW	9,2	7,3	12,0	10,0
Puissance au litre	kW/l	75,5	68,3	57,8	70,2
Accélération 0 à 100 km/h	s	6,7	5,4	8,0	6,9
0 à 1000 m	s	27,2	24,6	29,1	27,3
en 4 ^e /5 ^e 80 à 120 km/h	s	-/-	-/-	-/-	-/-
Vitesse maxi.	km/h	240	250	210 (220) ³⁾	236
Consommation selon cycle UE					
Cycle urbain ECE	l/100 km	14,9	17,6	10,4	10,5
Cycle extra-urbain EUDC	l/100 km	8,6	9,5	7,0	7,1
Moyenne ECE+EUDC	l/100 km	10,9	12,5	8,2	8,3
CO ₂	g/km	262	299	217	220
Autres					
Norme antipollution respectée		Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4
Angle d'attaque/de fuite	°	25,1/25,5	25,1/25,5	25,1/25,5	25,1/25,5
Angle ventral	°	19,1	19,1	19,1	19,1
Garde au sol à vide	mm	212	212	212	212
Transm. intégr. perm./répart.		variable	variable	variable	variable

Fiche technique valable pour les marchés ACEA/certaines données importantes pour l'immatriculation valables pour l'Allemagne seulement (poids)

¹⁾ Hauteur barres de toit comprises : 1699 mm

³⁾ avec réglage haute vitesse (en fonction du marché)

²⁾ avec Adaptive Drive et/ou correcteur d'assiette avec suspension pneumatique

⁴⁾ à la vidange