

El BMW X6. Índice.



1. Resumen de lo más importante.	2
2. Estreno mundial del primer Sports Activity Coupé. El BMW X6.	
(Versión resumida)	6
3. El concepto: Una nueva categoría automovilística, nuevas sensaciones al volante.	22
4. El diseño: Elegancia, deportividad y aplomo.	25
5. Vivencias al volante: Una nueva dimensión de dinamismo.	31
6. El motor: Imponente potencia, fascinante eficiencia.	38
7. Carrocería y seguridad: Solidez, versatilidad y lujo.	45
8. Equipamiento y accesorios: Deportividad exclusiva y detalles innovadores.	49
9. La fabricación: Especialización en modelos X en una fuerte red globalizada.	57
10. Datos técnicos.	60
11. Dimensiones exteriores e interiores.	62
12. Diagramas de potencia y par motor.	63

1. Resumen de lo más importante.



- Concepto innovador: BMW, creador del segmento de los Sports Activity Vehicle, presenta ahora el primer Sports Activity Coupé del mundo.
- El BMW X6 es una interpretación completamente nueva de las propiedades típicas y del diseño de un gran coupé de BMW y, al mismo tiempo, es la versión más deportiva de un modelo X de BMW. La estética del coche expresa de modo auténtico un gran dinamismo y aplomo.
- Diseño exclusivo y lujoso: la parte delantera se distingue por su apariencia deportiva de líneas claramente estructuradas, con grandes entradas de aire. El perfil es alargado, la superficie acristalada es esbelta y las líneas y formas laterales guían la vista hacia las ruedas, acentuando el aplomo del coche. Las proporciones corresponden a las de un coupé clásico. Las amplias superficies convexas y cóncavas y la línea dinámica del techo terminan armoniosamente en la zaga, que es expresión de imponente potencia.
- El BMW X6 lleva de serie el sistema de tracción total inteligente BMW xDrive y, además, es el primer modelo del mundo que está equipado con el sistema Dynamic Performance Control, por lo que se trata de un automóvil excepcionalmente ágil, que mantiene fielmente la trayectoria y que permite una conducción sumamente precisa, garantizando una tracción óptima en cualquier situación. La distribución variable del momento de impulsión no solamente reparte las fuerzas entre los dos ejes (mediante xDrive), sino, además, entre las dos ruedas del eje posterior (con Dynamic Performance Control). La función estabilizadora de estos sistemas también está garantizada si se producen repentinos cambios de carga y al desacelerar.
- Nuevo motor tope de gama: propulsor V8 de gasolina con Twin Turbo e inyección directa de gasolina (High Precision Injection). Primer motor de gasolina de ocho cilindros con los turbocompresores y los catalizadores montados entre las filas de cilindros de la V. De esta manera, el conjunto resulta especialmente compacto y se consiguen reducir las pérdidas de presión en el lado de admisión y en el de escape. El motor tiene una cilindrada de 4.395 cc, su potencia es de 300 kW/407 CV entre 5.500 y 6.400 rpm y el par motor es de 600 Nm entre 1.800 y 4.500 vueltas.

Se trata del motor más eficiente de su categoría y cumple holgadamente los requisitos que plantean las normas de gases de escape ULEV-II y EU5. Una solución óptima según la estrategia de BMW EfficientDynamics.

- Excepcional gama de motores: V8 de gasolina con Twin Turbo (300 kW/407 CV), motor de seis cilindros con Twin Turbo (225 kW/306 CV), motor diésel de seis cilindros en línea con Variable Twin Turbo (210 kW/286 CV), motor turbodiésel de seis cilindros en línea (173 kW/235 CV).
- Caja de cambios automática de seis marchas con operación de cambio de marchas optimizado. Esta caja se ofrece de serie en combinación con todos los motores y se distingue por cambiar de marchas muy rápidamente y de modo extremadamente confortable. Optimización del consumo mediante convertidor casi exento de resbalamiento, selector electrónico de marchas y, de serie, levas en el volante para cambiar de marchas.
- La estructura de la carrocería del BMW X6 ofrece una máxima protección a todos los ocupantes. En combinación con los sistemas de seguridad pasiva, se cumplen todas las condiciones para obtener resultados óptimos en las pruebas de choque más relevantes del mundo. La protección de los ocupantes está a cargo, entre otros elementos, de cinturones automáticos de tres puntos de anclaje en todos los asientos, airbags frontales y laterales, airbags laterales para las cabezas y apoyacabezas delanteros de activación automática. Los faros dobles bi-xenón con anillos de luz diurna, los faros antiniebla, el sistema de activación de las luces de freno en dos fases y los neumáticos tipo run-flat se incluyen de serie.
- Concepto innovador en la carrocería y en el habitáculo: coupé de cuatro puertas con portón posterior de gran ángulo de apertura, habitáculo de materiales de alta calidad con ambiente deportivo y lujoso, cuatro asientos y maletero variable de gran tamaño (570–1.450 litros).
- El diseño del habitáculo subraya las extraordinarias cualidades deportivas del BMW X6. Volante deportivo de serie, con teclas de funciones múltiples y levas para el cambio de marchas. Consola central con superficies para apoyar las rodillas en ambos lados, asientos delanteros con regulación eléctrica parcial de serie, dos asientos individuales traseros, propios del estilo de los coupé y con apoyacabezas integrados.
- Sistemas de regulación del chasis y de asistencia al conductor (opcional), exclusivos de BMW: Adaptive Drive (supresión de inclinaciones y amortiguadores de adaptación automática), dirección activa, pantalla

virtual Head-Up-Display, luz de adaptación automática en curvas con haz variable y luz para doblar esquinas, asistente de luces largas, sistema de regulación de la velocidad con función de frenado.

- Numerosas funciones de confort e innovadoras opciones de entretenimiento: BMW iDrive con teclas libremente programables, unidad CD con posibilidad de conectar unidades MP3, conector AUX-In de serie, puerto USB, sistema de audio de varios canales, sistema DVD en la parte posterior del habitáculo, climatizador de 4 zonas, sistema de ventilación activa de los asientos, cámara para marcha atrás, sistemas de navegación, BMW Assist, BMW Online, BMW TeleServices opcional.
- El BMW X6 se fabrica únicamente en la planta que tiene BMW en Spartanburg (Carolina del Sur, EE.UU.), respetando los estrictos criterios de calidad de la marca y desde donde se exporta a todos los mercados del mundo. El sistema de fabricación es muy versátil y de acuerdo con las decisiones tomadas por los clientes. En una sola línea de montaje se fabrican actualmente en Spartanburg los modelos BMW X6, BMW X5 y BMW Z4.
- Los motores:
BMW X6 xDrive50i: motor V8 de gasolina con Twin Turbo e inyección directa (High Precision Injection), cilindrada de 4.395 cm³, potencia de 300 kW/407 CV a 5.500–6.400 rpm, par máximo de 600 Nm a 1.800–4.500 rpm, aceleración [0–100 km/h] en 5,4 segundos, velocidad máxima de 250 km/h, consumo promedio según UE de 12,5 litros/100 kilómetros, emisiones de CO₂ según UE de 299 g/km.

BMW X6 xDrive35i: motor de gasolina de seis cilindros en línea con Twin Turbo e inyección directa (High Precision Injection), cilindrada de 2.979 cm³, potencia de 225 kW/306 CV a 5.800–6.250 rpm, par máximo de 400 Nm a 1.300–5.000 rpm, aceleración [0–100 km/h] en 6,7 segundos, velocidad máxima de 240 km/h, consumo promedio según UE de 10,9 litros/100 kilómetros, emisiones de CO₂ según UE de 262 g/km.

BMW X6 xDrive35d: motor diésel de seis cilindros en línea con Variable Twin Turbo e inyección directa common-rail de tercera generación, cilindrada de 2.993 cm³, potencia de 210 kW/286 CV a 4.400 rpm, par máximo de 580 Nm a 1.750–2.250 rpm, aceleración [0–100 km/h] en 6,9 segundos, velocidad máxima de 236 km/h, consumo promedio según UE de 8,3 litros/100 kilómetros, emisiones de CO₂ según UE de 220 g/km.

BMW X6 xDrive30d: motor turbodiésel de seis cilindros en línea con inyección directa common-rail de tercera generación, cilindrada de 2.993 cm³, potencia de 173 kW/235 CV a 4.000 rpm, par máximo de 520 Nm a 2.000–2.750 rpm, aceleración [0–100 km/h] en 8,0 segundos, velocidad máxima de 210 km/h (220 km/h con reglaje opcional para altas velocidades), consumo promedio según UE de 8,2 litros/100 kilómetros, emisiones de CO₂ según UE de 217 g/km.

2. Estreno mundial del primer Sports Activity Coupé. El BMW X6. (Versión resumida)



El nuevo BMW X6 representa una nueva categoría automovilística, un concepto de diseño diferente y un dinamismo de características hasta ahora desconocidas. El primer Sports Activity Coupé del mundo fascina por cualidades que ningún otro automóvil puede ofrecer en esta combinación.

Su diseño mezcla la elegancia deportiva de un gran coupé de la marca BMW con el aplomo y solidez de un modelo X de BMW. Las excepcionales prestaciones se explican porque el BMW X6 conjuga el dinamismo propio de los coches de la marca sobre el asfalto con una conducción eficiente sobre cualquier tipo de terreno. Es un coupé de carácter único y, al mismo tiempo, es un modelo X muy especial de BMW.

Con las superficies acristaladas más esbeltas y la línea suavemente descendente en la parte posterior, el BMW X6 tiene inconfundiblemente las proporciones de un coupé. En su interior el conductor y sus acompañantes toman asiento en cuatro cómodos asientos individuales, lo que también es típico de los coupé. La mayor distancia del coche al suelo, los pasos de rueda muy acentuados, las cuatro puertas, el gran portón posterior y la elevada línea de la cintura, demuestran que el diseño de este modelo corresponde a la serie X de BMW. El diseño en su totalidad expresa el potencial dinámico que ofrecen el conjunto propulsor y el chasis del BMW X6, no solamente sobre asfalto, sino también en pistas campestres de tierra.

El BMW X6 lleva de serie el sistema de tracción total inteligente BMW xDrive, que con su control electrónico distribuye en todo momento la tracción entre los dos ejes. Además, el BMW X6 es el primer modelo en incluir de serie el sistema Dynamic Performance Control, con el que se distribuye de modo variable la fuerza de tracción entre las dos ruedas posteriores. Ello significa que, independientemente del momento de impulsión, es posible que, por ejemplo, se aumente activamente el momento en la rueda posterior que se encuentra en el lado exterior de la curva. Este sistema, único en el mundo, consigue aumentar perceptiblemente la precisión de la dirección y, por lo tanto, la agilidad del coche desde velocidades moderadas. Además, al trazar curvas a alta velocidad, incluso efectuando maniobras bruscas o retirando repentinamente el pie del acelerador, este sistema consigue mantener la estabilidad del coche, por lo que se alcanzan nuevos niveles de conducción dinámica segura. Al conducir sobre superficies resbaladizas o desiguales, el Dynamic Performance Control logra que la capacidad de tracción sea mayor.

También el nuevo motor V8 con Twin Turbo e inyección directa de gasolina se estrena mundialmente en el BMW X6. Este propulsor de ocho cilindros de 4.400 cc tiene una potencia de 300 kW/407 CV, disponible en un amplio margen de revoluciones comprendido entre las 1.750 y 4.500 vueltas.

El par máximo es de 600 Nm. Considerando estos datos, se trata del motor más potente que jamás se ha montado en un modelo X de BMW. El nuevo motor de ocho cilindros no solamente impresiona por su gran fuerza de impulsión, sino, también, por su compacto diseño. Es el primer motor V8 de gasolina del mundo que lleva los turbocompresores en el espacio entre las dos filas de cilindros de la V.

En la parte delantera: aplomo y orientación hacia la calzada.

El diseño del BMW X6 no deja lugar a dudas de que este modelo lleva los genes de los modelos X de BMW, aunque interpretando sus cualidades de modo especialmente deportivo. Desde cualquier perspectiva, el BMW X6 es, inconfundiblemente, un BMW. Ello se debe sobre todo al diseño escultural que distingue a todos los modelos BMW X. Las formas y las superficies de la parte frontal, la parte lateral y la zaga confluyen, creando una unidad.

El frontal del Sports Activity Coupé es expresión de potencia y aplomo. Gracias a la mayor cantidad de superficies con el color del resto de la carrocería, se tiene la impresión que el coche es menos alto, por lo que se acentúa su proyección hacia el asfalto. Los genes de los BMW X también saltan a la vista en el capó, en los faros dobles de perfil recortado en la parte superior y en la estructura horizontal de la parrilla ovoide doble. Las grandes entradas de aire, ubicadas en los extremos de la parte frontal, no solamente indican que este modelo lleva motores de gran potencia, ya que junto con las aletas, que se prolongan por encima de los faros, consiguen acentuar el aplomo del coche apoyado en las cuatro ruedas de grandes dimensiones, acentuando ópticamente la gran estabilidad dinámica del BMW X6. Las entradas de aire laterales en el frontal están divididas horizontalmente mediante varillas de color aluminio que, a su vez, sirven de soporte para los faros antiniebla redondos.

Vista lateral: techo de línea dinámica, superficies musculosas.

Visto desde un lateral, se aprecian las excepcionales proporciones del BMW X6. El corto voladizo delantero acentúa el dinamismo del coche y la línea del techo, que desciende ligeramente en la parte posterior, combinada con el voladizo más grande en la zaga, le confieren la forma alargada que distingue la silueta de un coupé. El punto más alto del techo se encuentra exactamente a la altura de los asientos delanteros. De esta manera, el conductor está más visible, lo que armoniza a la perfección con la exclusividad del diseño del BMW X6.

La altura de la cintura y los pasos de rueda fuertemente abombados que logran que el centro de gravedad óptico se traslade hacia el centro del coche, haciendo ver que se trata de un coche de tracción total, son clara expresión de los genes de BMW. Además, las estrechas molduras de material sintético que se encuentran en la parte inferior de los paragolpes, de los estribos y de los pasos de rueda subrayan discretamente la solidez del BMW X6.

Ancha zaga para acentuar el aplomo del coche.

También la parte posterior del BMW X6 conjuga armoniosamente sus líneas, expresando elegancia, deportividad y robustez. El paragolpes de grandes dimensiones y el revestimiento que protege los bajos, son elementos ya clásicos de los modelos BMW X. Al mismo tiempo, el diseño equivale a las proporciones típicas de un coupé, aunque manteniendo el carácter típico de los modelos X de BMW. La superficie acristalada incluye una ventana posterior llamativamente inclinada. El portón trasero también se adapta a las líneas típicas de un coupé y, además, incluye una pestaña aerodinámica de marcado diseño.

Toda la zaga está marcada por líneas horizontales, con lo que la parte posterior parece más ancha, recalándose el aplomo del coche. También el diseño de los pilotos posteriores respeta el carácter especial del BMW X6. Su forma en L, típica en los modelos X de BMW, ha sido modificada y ahora está ligeramente arqueada, por lo que resulta más dinámica.

Habitáculo de carácter deportivo y de gran exclusividad.

El interior del BMW X6 convence por su lograda combinación de lujo, dinámica deportividad y formas muy marcadas. Al igual que todos los modelos X de BMW, los asientos también son más elevados en el nuevo Sports Activity Coupé. De esta manera, especialmente el conductor adopta una postura al volante que le confiere la seguridad de tener su coche siempre bajo control. Además, el Sports Activity Coupé se diferencia de los demás modelos BMW X por los dos asientos deportivos en la parte posterior, separados por una consola central. Estos asientos individuales ofrecen una gran sujeción lateral y llevan los apoyacabezas integrados.

El BMW X6 es el único de la gama X de BMW que dispone de serie de un volante deportivo con levas para cambiar de marchas manualmente con la caja automática de seis marchas, también montada de serie. Otro detalle del equipamiento que acentúa el carácter deportivo del coche son las superficies de apoyo de las rodillas, en ambos lados de la consola central. Estos apoyos ofrecen una sujeción adicional al conductor y a su acompañante, especialmente al efectuarse maniobras bruscas para esquivar algún obstáculo, pero también al conducir por pistas campestres.

Gran amplitud, múltiples posibilidades para personalizar el coche.

Las puertas traseras se abren en gran ángulo, para facilitar el acceso a los asientos posteriores. También el espacio entre las cabezas de los ocupantes de los asientos traseros y el techo es poco usual en un coupé. Los 944 milímetros de altura garantizan que también personas muy altas puedan sentirse a gusto en el coche. Sentado en uno de los asientos posteriores, se tiene la impresión que el BMW X6 se ensancha adelante, por lo que se acentúa la amplitud del habitáculo.

Tal como es usual en un coupé, el habitáculo y el maletero del BMW X6 están claramente separados entre sí. El maletero que se encuentra detrás de los asientos posteriores tiene un volumen útil de 570 litros, lo que significa que tiene un espacio mucho mayor al que es usual en los coches tipo coupé. De esta manera, cada uno de los ocupantes de los cuatro asientos del BMW X6 puede llevar su propia bolsa de golf en el maletero. La capacidad del compartimiento de carga puede ampliarse abatiendo asimétricamente el respaldo de los asientos traseros. De esta manera, el volumen disponible puede llegar a ser de hasta 1.450 litros. El amortiguador de gas, incluido de serie, funciona en dos etapas, por lo que el portón puede mantenerse en dos ángulos de apertura. Así se evita el riesgo de golpes en espacios con techos bajos, como los hay en algunos aparcamientos.

El cliente puede escoger entre diez colores exteriores, cinco variantes de equipamiento, dos colores del habitáculo y cinco variantes de molduras embellecedoras, para encontrar la combinación que prefiera. Las molduras embellecedoras de fresno veteado y aluminio Flywheel fueron concebidas exclusivamente para este Sports Activity Coupé. La tapicería de los asientos puede ser de diversas variantes de tejido y de piel de alta calidad y, también, de una combinación de Alcantara y piel, especialmente desarrollada para el BMW X6.

La combinación perfecta de gran dinamismo y confort.

Con el primer Sports Activity Coupé, el dinamismo alcanza nuevas dimensiones, que se manifiestan a través de una perceptible mayor agilidad, una estabilidad excepcional al trazar curvas a gran velocidad y una capacidad de tracción fiable sobre calzadas resbaladizas. Los potentes motores, el sistema de tracción total inteligente xDrive de BMW, el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC (Dynamic Stability Control), la dirección activa y el sistema Adaptive Drive (ambos opcionales) y el sistema de serie Dynamic Performance Control, que se estrena en el BMW X6, constituyen, junto con la vía más ancha en el eje posterior, la base para alcanzar niveles dinámicos extraordinarios.

Control inteligente del dinamismo: Integrated Chassis Management.

El Integrated Chassis Management (ICM) engloba todos los sistemas de tracción y del chasis en una sola red, para obtener un resultado óptimo. Esta unidad electrónica de control de alto rendimiento consigue coordinar las funciones de optimización de la tracción y del dinamismo del coche, de tal manera que la estabilidad y las prestaciones son ideales en cualquier situación. Si repentinamente cambian las condiciones (por ejemplo, si la calzada tiene coeficientes de fricción desiguales, si el conductor gira bruscamente el volante, acelera o frena repentinamente), el ICM también reacciona de inmediato activando los actuadores del Dynamic Performance Control y, opcionalmente, también el sistema de dirección activa en combinación con DSC y xDrive.

La distribución variable de la capacidad de tracción ya no solamente está a cargo del sistema de tracción total BMW xDrive, que reparte las fuerzas entre los dos ejes, ya que, ahora, Dynamic Performance Control reparte las fuerzas entre las dos ruedas del eje trasero. Así, la fuerza se desvía siempre hacia las ruedas que mejor capacidad de tracción tienen. Esta tecnología, única en el mercado, logra aumentar la agilidad, precisión y estabilidad de marcha del coche en curvas y, además, consigue mejorar la capacidad de tracción sobre calzadas resbaladizas. Estas cualidades redundan en un dinamismo claramente superior. En estas condiciones, el sistema DSC interviene más tarde, cuando realmente se alcanzan los límites que dicta la física. Por ello, el conductor del primer Sports Activity Coupé del mundo puede disfrutar al máximo de la conducción, ya que con el BMW X6 se controlan las situaciones exigentes de modo más deportivo.

Ello es posible gracias a la configuración especial del chasis, sin parangón en el segmento de los modelos X de BMW. El eje delantero es de doble brazo transversal con doble articulación, que admite grandes fuerzas de aceleración lateral, garantiza que el coche mantenga fielmente su trayectoria en rectas y, además, minimiza la transmisión de fuerzas al volante. El eje posterior del BMW X6 es de tipo Integral IV patentado, que conjuga un alto nivel de confort con extraordinario dinamismo. Diversos detalles del eje de materiales ligeros han sido optimizados, con el fin de adaptarlo a las características del Sports Activity Coupé. Todo el conjunto considera las cualidades más deportivas del BMW X6.

El BMW X6 lleva de serie llantas de aleación ligera de 19 pulgadas y monta de serie neumáticos de seguridad tipo run-flat, que permiten seguir conduciendo hasta el siguiente taller aunque hayan perdido toda la presión. El sistema de control de pinchazos (RPA) comprueba ininterrumpidamente la presión de los neumáticos y advierte con una señal óptica en el tablero de instrumentos si el valor real es inferior en 30 por ciento o más al valor nominal.

BMW xDrive: tracción total inteligente que proporciona más dinamismo y tracción óptima.

Gracias a la tracción total permanente con distribución electrónica y variable del momento de impulsión entre los dos ejes, todos los modelos BMW X no solamente disponen de una capacidad de tracción óptima, sino que además son más dinámicos. El sistema de tracción total xDrive merece ser considerado inteligente porque, a través de un diferencial con embrague multidisco controlado electrónicamente, es capaz de aplicar la fuerza de impulsión a las ruedas del eje que mejor contacto tienen con la calzada, dosificándola de forma precisa.

Durante la conducción normal, el sistema BMW xDrive distribuye las fuerzas entre los dos ejes en una relación de 40 : 60 entre el eje delantero y el eje trasero. Diversos sensores miden constantemente el resbalamiento. El sistema es capaz de variar esta relación en fracciones de segundo, anticipándose al resbalamiento de una rueda, a diferencia de los sistemas convencionales, que reaccionan cuando la rueda ya ha perdido tracción. Gracias a sus cualidades, el sistema xDrive contribuye a aumentar el comportamiento dinámico del BMW X6, ya que contrarresta precozmente cualquier tendencia a subvirar o sobrevirar. Con el nuevo sistema Dynamic Performance Control, las reacciones son más rápidas y precisas.

Precisión ejemplar de la dirección y gran fidelidad a la trayectoria, gracias a xDrive y Dynamic Performance Control.

Los efectos positivos del Dynamic Performance Control pueden apreciarse incluso en el tráfico vial cotidiano. El coche toma las curvas con más precisión, también a bajas velocidades. Se distingue de un diferencial autoblocante convencional en que el Dynamic Performance Control consigue, por ejemplo, acelerar el giro de la rueda que se encuentra en el lado exterior de la curva. Así se obtiene un momento de giro adicional que se traduce en un giro del coche a lo largo de su propio eje vertical, lo que equivale a un movimiento de la dirección. Además, el Dynamic Performance Control contribuye a estabilizar el coche al efectuar movimientos bruscos con el volante o si se traza una curva a una velocidad muy alta.

En términos generales, cualquier coche puede tender a sobrevirar o subvirar en situaciones extremas, dependiendo del estado de la calzada, del radio de la curva y de la velocidad. El sistema de tracción total xDrive y el Dynamic Performance control contrarrestan estas dos tendencias. Si el coche amenaza con sobrevirar, xDrive reduce la fuerza aplicada en las ruedas del eje posterior que tienden a derrapar. El Dynamic Performance Control disminuye además el momento de impulsión de la rueda posterior que se encuentra en el lado exterior de la curva, sometida a una carga mayor debido a las fuerzas

centrífugas, desviándolo hacia la rueda trasera que se encuentra en el interior de la curva. Este efecto estabilizador se produce a gran velocidad y se dosifica de forma precisa, de modo que el conductor no se percata de ello. Sin embargo, sí nota que puede conducir su BMW X6 con gran precisión en situaciones muy dinámicas.

Y viceversa, también se contrarresta la tendencia que el coche puede tener a subvirar. En ese caso, xDrive disminuye la fuerza transmitida a las ruedas delanteras cuando el coche amenaza con seguir una trayectoria más recta y, al mismo tiempo, Dynamic Performance Control desplaza el momento de impulsión hacia la rueda posterior que se encuentra en el lado exterior de la curva, para optimizar la estabilización del coche. De esta manera, la conducción es más precisa y el coche mantiene fielmente su trayectoria, permitiendo una conducción más ágil.

Una solución única:

con Dynamic Performance Control la precisión de la dirección es también mayor cuando el conductor levanta el pie del acelerador.

Otra peculiaridad del Dynamic Performance Control consiste en que la distribución variable entre las dos ruedas posteriores no solamente se produce en condiciones de aceleración, sino también en fases de deceleración. El diferencial incluye una unidad adicional, compuesta de un planetario doble y embrague multidisco accionado eléctricamente, con la que se varía la distribución de la fuerza también si el conductor retira el pie del acelerador. El BMW X6 es el primer coche del mundo que cuenta con un sistema de estabilización independiente del estado de carga del motor.

El sistema Dynamic Performance Control logra optimizar la capacidad de tracción sobre calzadas resbaladizas y si las ruedas de coche descansan sobre superficies con diferentes coeficientes de fricción. Así sucede, por ejemplo, si las ruedas de un lado se encuentran sobre asfalto, mientras que las otras dos se encuentran sobre nieve. El Dynamic Performance Control compensa las diferencias de fricción entre las ruedas de un lado y del otro, distribuyendo específicamente el momento de impulsión entre las ruedas de eje posterior.

El conductor no tiene más que echar un vistazo al tablero de instrumentos para ver cuándo interviene el sistema Dynamic Performance Control. En una representación gráfica que se puede activar en vez de las indicaciones normales del ordenador de a bordo, se indica la distribución de las fuerzas en todo momento.

El DSC interviene únicamente en situaciones extremas.

La diferencia de los momentos de impulsión entre las dos ruedas posteriores, conseguida mediante Dynamic Performance Control, puede ser de hasta 1.800 Nm. Y también en esos casos extremos, el conductor sólo nota que su coche es más ágil, que tiene una mayor capacidad de tracción y que se mantiene fiel a su trayectoria. Además, también se da cuenta que el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC interviene con menos frecuencia.

Además de las funciones de estabilización del coche, el sistema DSC del nuevo BMW X6 incluye una serie de funciones adicionales que contribuyen a aumentar la seguridad de la conducción. Entre estas funciones se encuentra el sistema antibloqueo ABS, el control automático de la estabilidad ASC, el sistema de estabilización de remolques, el sistema auxiliar al conducir cuesta abajo HDC, el sistema de control dinámico de los frenos DBC que aumenta la presión en el circuito de frenos si el conductor tiene que frenar a tope, el sistema de control de los frenos en curvas CBC y, también, el control de la velocidad con función de disminución de la velocidad. Con el sistema de diferencial autoblocante electrónico ADB (Automatic Differential Brake) se consigue un bloqueo transversal y con el sistema de aumento de la presión de los frenos se evita la pérdida de la eficiencia de los frenos a causa del «fading» que se produce cuando los frenos están muy calientes. La función de acercamiento regular de las pastillas al disco de freno al conducir en lluvia, también contribuye a optimizar la eficiencia de los frenos. Además, el asistente para arrancar cuesta arriba evita que el coche ruede hacia atrás al ponerlo en movimiento. El nuevo BMW X6 dispone de un freno de mano de funcionamiento electromecánico e hidráulico, que se activa y desactiva pulsando un botón. Considerando el gran potencial dinámico del BMW X6, el sistema DSC incluye la función de control dinámico de la tracción DTC, que hace que el DSC intervenga más tarde, permitiendo una conducción más deportiva y, además, logrando que sea más sencillo poner en marcha el coche sobre nieve o arena, dejando que las ruedas motrices patinen ligeramente.

Con los frenos de alto rendimiento, secundados por las numerosas funciones del sistema DSC, el BMW X6 alcanza valores de deceleración extraordinarios. Los discos autoventilados de las cuatro ruedas absorben eficientemente la energía de frenado. El nuevo sistema de frenos con discos de 385 milímetros y pinzas fijas de aluminio en las ruedas delanteras y traseras, garantizan una máxima eficiencia y un gran confort al frenar con el BMW X6 xDrive50i, el modelo tope de gama.

Dirección activa: una conducción deportiva y confortable.

La dirección de piñón y cremallera del BMW X6 varía su relación en función del ángulo de giro del volante, por lo que es una solución óptima para diversas situaciones de conducción. El BMW X6 puede llevar opcionalmente el sistema de dirección activa. Este sistema, desarrollado por BMW, hace que la relación de la dirección sea óptima en función de la velocidad. Hasta una velocidad de aproximadamente 90 km/h la dirección es más directa, tal como es preferible cuando el estilo de conducción es más deportivo. Además, al aparcar, basta girar el volante dos veces hasta llegar a los topes de giro. A velocidades más altas, la dirección activa es más indirecta, por lo que la conducción en recta es más segura y confortable.

En el BMW X6, la dirección activa está combinada con la Servotronic, que aumenta el confort porque se aplica menos fuerza en el volante, siempre en función de la velocidad del coche. Además, la dirección activa contribuye a recuperar la estabilidad si el coche sobrevira en curvas o si el conductor frena con fuerza en circunstancias complicadas. Por ejemplo, si frena cuando las ruedas se encuentran sobre superficies de diversos coeficientes de fricción, el sistema efectúa un ligero movimiento de contravolante para evitar que el coche derrape.

Solución única:

Adaptive Drive con transmisión de datos a través de FlexRay.

El control coordinado de estabilizadoras y amortiguadores mediante el sistema opcional Adaptive Drive, es un sistema único en el segmento de los modelos X de BMW. La combinación del sistema de estabilización activa de las inclinaciones con el sistema de regulación variable de la amortiguación, consigue que el nuevo BMW X6 tenga un comportamiento dinámico ejemplar.

Los sensores de Adaptive Drive miden permanentemente la velocidad, el ángulo de giro del volante, las aceleraciones longitudinales y transversales, la elevación y la aceleración de las ruedas y las distancias al suelo.

Recurriendo a todas estas informaciones se activan los motores giratorios de las barras estabilizadoras y, además, las electroválvulas de los amortiguadores. Para que el sistema Adaptive Drive tenga un funcionamiento rápido, fiable y coordinado, las señales se transmite a gran velocidad a través del sistema FlexRay. BMW es el primer fabricante de automóviles del mundo que utiliza la tecnología FlexRay en sus coches fabricados en serie.

Gran dinamismo, con dos motores de gasolina y dos motores diésel.

La gran calidad de la tecnología del chasis del BMW X6 consigue que el coche tenga una gran capacidad de tracción y un comportamiento muy dinámico en cualquier situación y sobre cualquier tipo de calzada. Los motores

que puede llevar el primer Sports Activity Coupé, marcan un listón de referencia en sus respectivas categorías por su inmediata entrega de potencia, la suavidad de su funcionamiento y su gran eficiencia.

El modelo tope de gama, el BMW X6 xDrive50i, está equipado con un nuevo motor de ocho cilindros. El motor de seis cilindros en línea más potente del fabricante alemán de coches selectos se monta en el BMW X6 xDrive35i. El BMW X6 xDrive35d se lanza al mercado con el motor diésel de seis cilindros más deportivo del mundo. Y también el BMW X6 xDrive30d, que también lleva un motor de aluminio y sistema de inyección directa de tercera generación, brilla con prestaciones propias de un coche deportivo y, además, logra un grado de eficiencia que es único en el segmento de los modelos X de BMW.

Una categoría aparte. El nuevo motor de ocho cilindros con Twin Turbo.

El nuevo propulsor V8 de 4.400 cc con Twin Turbo e inyección directa de gasolina (High Precision Injection) tiene una potencia de 300 kW/407 CV, disponible entre las 5.500 y las 6.400 vueltas. El par máximo de 600 Nm se alcanza entre 1.750 y 4.500 rpm. Es la primera vez que se usan dos compresores turbo en un motor de gasolina de ocho cilindros para aumentar de este modo especialmente eficiente la potencia y el par motor. Cada uno de los dos turbocompresores alimenta de aire comprimido a cuatro cilindros. En estas condiciones, las respuestas son especialmente inmediatas. Además, el motor aumenta rápidamente de revoluciones y el par motor es muy elevado a lo largo de un margen de revoluciones muy amplio.

Una novedad tecnológica consiste en el posicionamiento del turbocompresor y de los catalizadores, en el espacio entre las dos filas de cilindros de la V. De esta manera, el conjunto es especialmente compacto. Con esta disposición, fue necesario adoptar una nueva configuración de los conductos de admisión y escape. Por ello, los tubos son más cortos y tienen un diámetro mayor, con lo que se ha logrado minimizar las pérdidas de presión en los lados de admisión y escape.

El motor V8 de aluminio, desarrollado para el BMW X6, tiene las cualidades típicas de los motores de ocho cilindros, aunque acentuando más sus cualidades deportivas. El BMW X6 xDrive50i es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 5,4 segundos, y a altas velocidades queda suficiente reserva de potencia para seguir acelerando. La velocidad punta es de 250 km/h, limitada electrónicamente.

El bajo consumo se explica principalmente por el sistema de inyección directa High Precision Injection. La segunda generación de este sistema funciona con inyectores piezoeléctricos, que están montados en la culata justo junto a las bujías y que aplican una presión de 200 bar al inyectar la gasolina a las cámaras de combustión. Esta solución garantiza, además, una dosificación muy precisa del combustible. Además, repercute positivamente en las emisiones y en el nivel de ruidos del motor. El nuevo motor de ocho cilindros cumple la norma estadounidense ULEV II de gases de escape, así como también la norma UE5 válida en Europa.

El nuevo motor V8 es el más eficiente de su categoría. En combinación con una serie de medidas adicionales, adoptadas de acuerdo con la estrategia BMW EfficientDynamics, este propulsor consigue que el BMW X6 xDrive50i tenga valores de consumo y de emisiones muy por debajo de los valores correspondientes a otros vehículos con motor de ocho cilindros que compiten con los modelos X de BMW. El consumo promedio según ciclo de pruebas UE del BMW X6 xDrive50i es de 12,5 litros a los 100 kilómetros, y su valor de CO₂ es de 299 gramos por kilómetro.

El motor de seis cilindros en línea más potente de BMW para el primer Sports Activity Coupé.

La segunda variante de gasolina del BMW X6 lleva el motor de seis cilindros en línea más potente de BMW. El propulsor de 3.000 cc del BMW X6 xDrive35i tiene una potencia de 225 kW/306 CV. Esta potencia se entrega entre las 5.800 y 6.250 vueltas. El par motor máximo de 400 Nm está disponible entre apenas 1.300 rpm y hasta 5.000 rpm. Al igual que en el caso del nuevo V8, también el motor del BMW X6 xDrive35i cuenta con la exclusiva combinación de BMW del sistema Twin Turbo y la inyección directa de gasolina High Precision Injection, disponiendo así de unas características de funcionamiento inconfundibles, entre las que destacan su gran potencia e impresionante economía.

La entrega de la potencia del motor de seis cilindros en línea con Twin Turbo y High Precision Injection sólo es comparable a la de motores atmosféricos de ocho cilindros de mayor cilindrada. Sin embargo, en relación con esos motores, el propulsor de seis cilindros más potente de BMW consume mucho menos. Además, este motor de aluminio pesa bastante menos, lo que redunda directamente en una mayor agilidad del coche. El BMW X6 xDrive35i acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos y su velocidad punta es de 240 km/h. Según ciclo de pruebas de la UE, el consumo promedio es de 10,9 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO₂ es de 262 gramos por kilómetro.

Máxima potencia diésel:

motor de seis cilindros en línea con sistema Variable Twin Turbo.

Dos turbocompresores, inyección directa de combustible y máximo dinamismo: el motor diésel más potente que se puede montar en el BMW X6 tiene interesantes similitudes con los motores de gasolina. También el propulsor diésel de seis cilindros en línea de 3.000 cc con Variable Twin Turbo (VTT) es un motor que brilla por sus excepcionales cualidades. Tiene una potencia de 210 kW/286 CV a 4.400 rpm, por lo que es el motor de su tipo más deportivo del mundo. Además, el propulsor del BMW X6 xDrive35d dispone de características inconfundibles y numerosos detalles técnicos únicos.

El bloque de cilindros de aluminio, el sistema turbo VTT y la inyección directa common-rail de tercera generación con inyectores piezoelectrónicos son las condiciones ideales para que este motor tenga una impresionante entrega de potencia y, a la vez, sea especialmente eficiente. El motor pesa 194 kilogramos según DIN, por lo que es aproximadamente 50 kilogramos más liviano que un motor de ocho cilindros de similar potencia, lo que contribuye a aumentar el carácter dinámico del BMW X6 xDrive35d, que es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos y de alcanzar una velocidad punta de 236 km/h. Considerando estas prestaciones, su consumo promedio según ciclo de pruebas UE de 8,3 litros a los 100 kilómetros es muy moderado.

Con el sistema VTT, a bajas revoluciones primero se activa un turbocompresor pequeño. Gracias a su bajo momento de inercia, su efecto se hace notar apenas se pisa ligeramente el acelerador, ya que responde de inmediato. Al aumentar las revoluciones del motor, entra en funcionamiento el turbocompresor de mayor tamaño. En estas condiciones, el par motor máximo de 580 Nm ya está disponible a apenas 1.750 rpm.

Gran capacidad de recuperación y ejemplar economía: motor diésel de seis cilindros y turbocompresor con geometría variable.

El BMW X6 xDrive30d es la segunda variante, especialmente económica, con motor diésel. También este modelo lleva un motor diésel de aluminio de seis cilindros en línea de 3.000 cc, con inyección directa common-rail de tercera generación. El turbocompresor de este propulsor tiene una geometría de admisión variable, que permite una entrega de la potencia armoniosa, en función de las condiciones de conducción. El eficiente funcionamiento del compresor aumenta la potencia y el par motor del motor diésel.

Concretamente, su potencia es de 173 kW/235 CV a 4.000 rpm y el par máximo es de 520 Nm, disponible a partir de 2.000 rpm. La inyección directa common-rail con inyectores piezoelectrónicos también consigue que esta variante del motor diésel de 3.000 cc responda inmediatamente y con decisión

y, además, lo haga de modo especialmente eficiente, con bajas emisiones y funcionando muy suavemente. El BMW X6 xDrive30d acelera de 0 a 100 km/h en 8,0 segundos y su velocidad máxima es de 210 km/h (220 km/h con el reglaje opcional para altas velocidades). Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 8,2 litros a los 100 kilómetros, lo que significa que el coche tiene una autonomía de 1.035 kilómetros: una referencia en el segmento del BMW X6 xDrive30d y de los modelos X de BMW en general.

Con el fin de optimizar las emisiones, los dos motores diésel están equipados con un filtro de partículas de última generación y, además, con un catalizador por oxidación, ambos montados en un solo cuerpo que se encuentra directamente junto al motor. El valor CO₂ del BMW X6 xDrive35d es de 220 gramos por kilómetro, mientras que el del BMW X6 xDrive30d es de 217 por kilómetro.

BMW EfficientDynamics: diversos sistemas incluidos de serie, para reducir el consumo y las emisiones.

Todas las variantes del nuevo BMW X6 llevan de serie un conjunto de sistemas relacionados con el motor, que tienen la finalidad de aumentar la eficiencia de los propulsores. Por ejemplo, el sistema de recuperación de la energía de frenado que logra una gestión inteligente de la energía, concentrando la generación de corriente eléctrica para la red de a bordo a las fases de deceleración y frenado.

También la activación de los grupos secundarios logra optimizar la eficiencia de los modelos BMW X6. Por ejemplo, el consumo de energía de la bomba de combustible y de la bomba de la servodirección se adapta a las condiciones dinámicas del coche para disminuir el consumo de corriente eléctrica. La correa del compresor del climatizador tiene un acoplamiento, de modo que cuando se desconecta el climatizador, automáticamente se desacopla el compresor. De esta manera, se reduce el momento de arrastre del compresor a un nivel mínimo. Una optimización adicional se consigue con los neumáticos de menor resistencia de rodadura y, también, con la sofisticada aerodinámica del coche. Las compuertas de las entradas de aire que se encuentran detrás de la parrilla ovoide doble de los modelos BMW X6 xDrive35i, BMW X6 xDrive35d y BMW X6 xDrive30d se controlan electrónicamente. Cuando están cerradas, se reduce la resistencia aerodinámica del coche, de modo que únicamente se abren si el motor necesita más aire de refrigeración.

Caja de cambios automática deportiva.

El BMW X6 lleva de serie una caja de cambios automática optimizada de seis marchas, con relaciones especialmente deportivas. La caja selecciona las marchas de modo muy rápido, preciso y eficiente. Esto no solamente mejora el

confort, sino también el comportamiento dinámico del BMW X6. Además, la caja automática de seis marchas está ubicada junto al motor y el convertidor de par funciona casi sin resbalamiento. De esta manera, la selección de las marchas es sumamente precisa, por lo que el motor funciona de forma más económica.

La caja de cambios automática se activa utilizando la palanca de funcionamiento electrónico o recurriendo a las levas que se encuentran en el volante. Los cambios de marcha no se realizan por medios mecánicos, sino mediante señales eléctricas. La posición de aparcar se activa pulsando la tecla P que se encuentra en la parte superior de la palanca. Para activar la modalidad de cambio manual, basta con desplazar la palanca hacia la izquierda. A partir de ese momento, es posible cambiar de marchas manualmente de modo secuencial, ya sea con la propia palanca o con las levas que de serie se encuentran en el volante. También es posible activar directamente la modalidad manual, utilizando una de las levas. A partir de ese momento, la caja abandona la modalidad automática y activa de inmediato la modalidad de cambio manual.

Utilización inteligente de materiales ligeros para aumentar el dinamismo y la solidez.

El BMW X6, al igual que los demás modelos BMW X, cuenta con una carrocería especialmente resistente a la torsión. Para conseguir una solidez extrema y, a la vez, contar con una carrocería lo más ligera posible, los ingenieros apostaron coherentemente por el uso inteligente de materiales ligeros. Tanto los materiales mismos como la distribución y geometría de los soportes, barras y apoyos, se rigen por un concepto general orientado hacia un máximo nivel de seguridad en caso de choques y, al mismo tiempo, hacia la máxima agilidad del coche.

Con el fin de optimizar la seguridad pasiva, durante el desarrollo de la carrocería se le concedió especial importancia a la obtención de una jaula del habitáculo lo más sólida posible. Las fuerzas que actúan en caso de accidente, se desvían de modo controlado a través del soporte del motor y del chasis, con el fin de evitar que las estructuras portantes se sometan a esfuerzos extremos. El BMW X6 lleva de serie airbags frontales y airbags para las caderas y la zona torácica, además de airbags de tipo cortina que se despliegan desde el revestimiento de los montantes A y del guarnecido del techo, para proteger a todos los ocupantes en caso de impactos laterales. El nuevo BMW X6 tiene cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todos los asientos. Estos sistemas de retención están equipados con tensores y limitadores de tensión en los asientos delanteros. Los asientos delanteros del BMW X6 llevan apoyacabezas de accionamiento automático en caso de un impacto, para

evitar que los ocupantes sufran lesiones en las cervicales. Además, los asientos posteriores cuentan de serie con anclajes para asientos de niños tipo ISOFIX. Todos los sistemas de retención se controlan a través de la centralita de electrónica de seguridad. Esta unidad detecta el tipo y la fuerza de los impactos y activa únicamente los elementos de protección apropiados. Los airbags frontales se activan en dos fases. Dependiendo de la fuerza del choque, se activan con intensidades diferentes.

Si el coche amenaza con volcar, los sensores «roll-over» activan los airbags de tipo cortina y los tensores de los cinturones de seguridad. Estos sensores están incluidos en la red de regulación dinámica DSC, por lo que se garantiza una activación correcta y rápida del sistema.

Visibilidad óptima: faros bi-xenón de serie.

Los faros dobles bi-xenón de serie del BMW X6 no solamente procuran una iluminación óptima de la calzada de noche, sino que sus anillos luminosos son una solución atractiva y eficiente para la luz diurna. El BMW X6 lleva de serie un sensor de luz para activar automáticamente la luz de cruce en función de la luminosidad del entorno. También cuenta de serie con un sensor de lluvia, que registra la intensidad de las precipitaciones para regular automáticamente la velocidad del limpiaparabrisas. El sistema de control automático de la luz larga logra que la conducción de noche sea más confortable. También se puede adquirir opcionalmente la luz de adaptación automática en curvas, con la que se ilumina mejor el trazado de la calzada. Esta opción incluye la distribución variable del haz de luz, con la que se amplía el campo de visión en función de la velocidad. Dependiendo de la situación de conducción, se ilumina más la zona cercana o más alejada del coche. Además, los faros antiniebla asumen la función de luces para iluminar la calzada en curvas. Dependiendo del giro del volante, el haz de luz se desvía mediante un reflector, con el fin de poder apreciar mejor la calzada al girar.

El sistema opcional de regulación automática de la velocidad con función de frenado se coordina con la centralita del motor, la selección de las marchas y los frenos, con el fin de mantener constante la velocidad que el conductor ha seleccionado. El sistema controla ininterrumpidamente la velocidad del coche y, si es necesario, reduce la velocidad para poder tomar curvas confortablemente. Además, al bajar por una cuesta, el sistema activa los frenos para controlar la velocidad, también si el coche lleva un remolque.

Para controlar los sistemas de navegación, climatización, entretenimiento y comunicación, el BMW X6 lleva de serie el moderno sistema de mando BMW iDrive. Para simplificar la utilización, es posible programar ocho funciones que se activan con las teclas correspondientes. Opcionalmente puede

adquirirse la pantalla virtual Head-Up-Display, que proyecta la imagen en el parabrisas para que el conductor reciba las informaciones de mayor relevancia cuando conduce.

Equipamientos especiales, exclusivos e innovadores.

El confort en viajes largos en el BMW X6 es mayor utilizando sistemas de navegación y de audio de avanzada tecnología. Un sistema de DVD para los pasajeros traseros, un cargador de CDs y DVDs en la guantera y el innovador sistema de audio de varios canales constituyen las guindas del sistema de entretenimiento. Además, se ofrece el portal Internet BMW Online, el servicio de telemática BMW Assist y el BMW TeleServices.

A modo de ampliación del sistema de control de distancias al aparcar PDC (Park Distance Control) el BMW X6 tiene instalada una cámara en la zaga. Con este sistema de vídeo es más sencillo aparcar y maniobrar en espacios reducidos. En vez del climatizador que el BMW X6 lleva de serie, puede adquirirse un equipo con regulación individual de la temperatura en dos o cuatro zonas. Para disfrutar de una sensación de amplitud aún mayor, el BMW X6 puede tener opcionalmente un techo practicable de vidrio.

La presentación del BMW X6 confirma una vez más la competencia profesional que tiene BMW en materia de desarrollo de conceptos automovilísticos nuevos. El primer Sports Activity Coupé del mundo interpreta la deportividad típica de la marca de una manera completamente diferente. Al mismo tiempo, se amplía la gama de los modelos BMW X, agregando una variante especialmente fascinante. BMW vuelve a dar un impulso a este segmento del mercado, que está experimentando un dinámico crecimiento. Además, por su concepto y por su tecnología, el BMW X6 demuestra la gran fuerza innovadora que tiene el fabricante de coches selectos con más éxito del mundo.

3. El concepto: Una nueva categoría automovilística, nuevas sensaciones al volante.



- **Estreno mundial: el primer Sports Activity Coupé.**
- **BMW subraya su capacidad innovadora en el segmento de los modelos X.**
- **Dinamismo excepcional, expresado a través del diseño.**

El BMW X6 es, inconfundiblemente, un modelo de la gama X de BMW. Numerosas de sus cualidades coinciden con las que distinguen al Sports Activity Vehicle BMW X5. Al mismo tiempo, es también una nueva interpretación del carácter de los modelos X de BMW, ya que se centra en el dinamismo, lo que también resulta evidente al apreciar el diseño del coche. El BMW X6 conjuga el aplomo, la alta posición del asiento y la versatilidad de un Sports Activity Vehicle con la elegancia y las cualidades deportivas de un gran coupé de BMW. El resultado de esta combinación es un Sports Activity Coupé, que crea una categoría automovilística completamente nueva.

Cuando BMW inventó el Sports Activity Vehicle (SAV), creó una categoría automovilística innovadora y con proyección hacia el futuro. El BMW X5, que se estrenó en el año 1999, asumió el liderazgo en su segmento gracias a su fascinante carácter dinámico. El nuevo BMW X5 consiguió realizar aun más el dinamismo en este segmento cada vez más competitivo. El éxito del BMW X5 confirma que las cualidades deportivas también son importantes en este segmento. Por ello, el BMW X6 no es más que la ampliación consecuente de la gama de modelos X de BMW. Su concepto innovador consigue expresar más específicamente el dinamismo que distingue a la marca BMW.

Tecnología innovadora, diseño único: el BMW X6.

La meta del trabajo de desarrollo del BMW X6 consistió en crear un modelo nuevo, de carácter francamente deportivo, capaz de ofrecer vivencias al volante sin parangón en el segmento de los modelos X de BMW y similares. Al mismo tiempo se intentó expresar esas cualidades esenciales a través de un diseño también único y fascinante. El primer Sports Activity Coupé del mundo cuenta, por lo tanto, con diversas soluciones innovadoras en materia de conjunto propulsor y chasis, con las que las cualidades dinámicas propias de un modelo X de BMW alcanzan niveles hasta ahora insospechados. Ello se debe especialmente al sistema Dynamic Performance Control, único

en el mundo, y, además, al motor de ocho cilindros que se estrena en el BMW X6 y que cuenta con un sistema Twin Turbo e inyección directa de gasolina High Precision Injection.

El nuevo propulsor V8 es el tope de gama de los motores del BMW X6. Es la primera vez que un motor de ocho cilindros combina la tecnología Twin Turbo de BMW con inyección directa de gasolina. El propulsor de 300 kW/407 CV es, al mismo tiempo, el primer motor de ocho cilindros del mundo en el que los turbocompresores se encuentran entre las dos filas de cilindros. Este motor de ocho cilindros se distingue por ser compacto y, además, muy económico.

El V8 con Twin Turbo y High Precision Injection de BMW es el más eficiente de su categoría.

Más agilidad, precisión y estabilidad dinámica mediante Dynamic Performance Control.

La agilidad, precisión, capacidad de tracción en curvas, estabilidad dinámica y aplomo sobre pistas campestres de este coche se explican por el sistema de tracción total inteligente BMW xDrive y, además, por el sistema Dynamic Performance Control, también incluido de serie y que se estrena en el BMW X6. Mientras que xDrive se ocupa de la distribución continua y específica del momento de impulsión entre los dos ejes, el Dynamic Performance Control garantiza una distribución, también variable, de las fuerzas entre las dos ruedas posteriores. El sistema funciona independientemente del momento de impulsión y contribuye a la estabilización del coche en situaciones extremas como pueden ser, por ejemplo, giros repentinos del volante o cuando el conductor retira bruscamente el pie del acelerador. Ello significa que Dynamic Performance Control permite alcanzar de modo seguro una nueva dimensión de la conducción deportiva.

El equipamiento de serie del BMW X6 incluye otros sistemas que acentúan el carácter deportivo de este automóvil. Las levas al volante permiten cambiar de marchas manualmente con la caja automática de seis marchas. Las superficies para apoyar las rodillas en la consola central ofrecen una sujeción adicional al piloto y a su acompañante cuando es necesario realizar maniobras bruscas en pistas campestres. Los dos asientos individuales traseros ofrecen una sujeción lateral óptima al trazar curvas a alta velocidad.

Diseño auténtico, impresionante e individual.

Las extraordinarias cualidades dinámicas del BMW X6 se reflejan perfectamente en el diseño inconfundible del coche. El primer Sports Activity Coupé del mundo es, a simple vista, un vehículo de gran potencial dinámico. Además, su estética es especialmente apropiada para que su propietario manifieste su preferencia por un estilo muy individual.

Las formas del BMW X6 son, evidentemente, las de un gran coupé de BMW. Especialmente llama la atención el elegante paso entre la línea del techo y las líneas de la zaga, que expresan aplomo y potencia. La mayor distancia al suelo, los abombados pasos de rueda, las cuatro puertas, el gran portón posterior y la alta línea de la cintura ponen en evidencia el parentesco con los demás modelos de la serie X de BMW. En el caso del BMW X6, la estética expresa deportividad y elegancia, sacando a relucir las cualidades esenciales del Sports Activity Coupé, que con sus carácter dinámico supera todas las expectativas que despiertan sus únicas formas.

Fuerza innovadora en un segmento que crece.

La presentación del BMW X6 confirma una vez más la competencia que BMW tiene en materia de desarrollo de conceptos automovilísticos innovadores. El primer Sports Activity Coupé del mundo interpreta la deportividad de la marca de una manera diferente. Al mismo tiempo, se trata de una nueva variante que amplía de modo fascinante la gama de los modelos X de BMW. El primer Sports Activity Coupé del mundo es otro modelo más de la marca que impulsa un segmento de mercado que está sujeto a un fuerte crecimiento. Además, tanto el concepto automovilístico como la tecnología del conjunto propulsor del BMW X6 confirman la extraordinaria capacidad innovadora que tiene el fabricante de coches selectos con más éxito del mundo.

4. El diseño: Elegancia, deportividad y aplomo.



- **Las proporciones de un coupé unidas por primera vez a las características propias de un modelo X de BMW.**
- **Innovador diseño que refleja cualidades dinámicas extraordinarias.**
- **Deportividad lujosa en el habitáculo.**

El BMW X6 aparece en el mercado con la intención de cambiar planteamientos convencionales. Agrega una nueva y atractiva propuesta al concepto automovilístico de los coupé con un modelo que, sin lugar a dudas, pertenece a la gama X de BMW. Con las superficies acristaladas más esbeltas y la línea del techo más baja en la parte posterior, el BMW X6 tiene inconfundiblemente las proporciones de un coupé. En el interior del BMW X6, el conductor y sus acompañantes toman asiento en cuatro cómodos y envolventes asientos individuales, lo que también es típico de los coupé. Los asientos individuales posteriores son espaciosos y tienen una forma deportiva y envolvente, con los apoyacabezas integrados. Por otro lado, la mayor distancia del coche al suelo, los pasos de rueda muy acentuados, las cuatro puertas, el gran portón posterior y la elevada línea de la cintura, demuestran que el diseño de este modelo corresponde a la serie X de BMW. El diseño en su totalidad expresa el potencial dinámico que ofrecen el conjunto propulsor y el chasis del BMW X6, no solamente sobre asfalto, sino también en pistas campestres no afirmadas.

Diseño excepcional: líneas dinámicas, gran aplomo.

El diseño del BMW X6 no deja lugar a dudas de que este modelo lleva los genes de los modelos X de BMW, aunque interpretando sus cualidades de modo especialmente deportivo. El diseño es la visualización auténtica de unas cualidades dinámicas extraordinarias, que el BMW X6 debe especialmente a su sistema de tracción total inteligente BMW xDrive, al Dynamic Performance Control y al mayor ancho de vía en el eje posterior.

Desde cualquier perspectiva el BMW X6 es, inconfundiblemente, un BMW. Ello se debe sobre todo al diseño escultural que distingue a todos los modelos BMW X. Las formas y las superficies de la parte frontal, la parte lateral y la zaga confluyen, creando una unidad. Además, el diseño típico de la marca también se manifiesta a través de numerosos detalles, empezando por la parrilla doble ovoide de la marca, pasando por los faros dobles redondos,

el marcado pliegue en la parte lateral de la carrocería, llegando hasta las líneas predominantemente horizontales de la parte trasera, que acentúan la anchura del coche.

Parte frontal, dinámicamente orientada hacia la calzada.

La parte frontal del Sports Activity Coupé es expresión de potencia y aplomo. Gracias a la mayor cantidad de superficies con el mismo color que el resto de la carrocería, se tiene la impresión que el coche es menos alto, por lo que se acentúa su proyección hacia el asfalto. Los genes de los BMW X también saltan a la vista en el capó y en la estructura horizontal de la parrilla ovoide doble, típica de BMW, provista de varillas que en el BMW X6 xDrive50i, la versión tope de la gama, y en el BMW X6 xDrive35d, son de elegante color titanio; los demás modelos de la serie llevan esas varillas de color negro.

Las grandes entradas de aire, ubicadas en los extremos de la parte frontal, no solamente indican que este modelo lleva motores de gran potencia, ya que junto con las aletas, que se prolongan por encima de los faros, consiguen acentuar el aplomo de este coche apoyado en las cuatro ruedas de grandes dimensiones, acentuando ópticamente la gran estabilidad dinámica del BMW X6. Las entradas de aire laterales en la parte frontal están divididas horizontalmente mediante varillas de color aluminio que, a su vez, sirven de soporte para los faros antiniebla. La entrada de aire central, incorporada en el paragolpes, se ensancha en su parte inferior, por lo que su perfil también acentúa la orientación del coche hacia la calzada.

Los faros dobles, típicos de la marca BMW, tienen una expresión especialmente intensa y enfocada, gracias a su forma claramente delimitada en su parte superior. La concentrada mirada del coche parece estar fijamente dirigida hacia la pista. Los faros tienen un perfil dinámicamente ondulado que se prolonga en las aletas. La superficie del capó está dividida por unas marcadas líneas que se van uniendo hasta coincidir con el ancho de la parrilla ovoide doble, recogiendo el trazado de los extremos laterales del capó. Las aletas delanteras, que se prolongan por encima de los faros y que por su parte posterior adquieren una forma marcadamente abombada, subrayan la solidez y el aplomo que irradia el BMW X6 visto desde delante.

Perspectiva lateral: dinámica línea del techo, musculosas superficies.

Visto desde un lateral, se aprecian las excepcionales proporciones del BMW X6. El corto voladizo delantero acentúa el dinamismo del coche y la línea del techo que desciende ligeramente en la parte posterior, combinada con el voladizo más grande en la zaga, le confieren la forma alargada que distingue la silueta de un coupé. El punto más alto del techo se encuentra exactamente a la altura de los asientos delanteros. De esta manera el conductor está más

visible, lo que armoniza a la perfección con la exclusividad del diseño del BMW X6. En la zona posterior del marco de la ventana se puede apreciar la típica curvatura del ángulo al pie del montante D, que distingue a los modelos de la marca. El BMW X6 xDrive50i se diferencia de los demás modelos por el marco cromado de sus superficies acristaladas.

La altura de la cintura y los pasos de rueda fuertemente abombados que logran que el centro de gravedad óptico se traslade hacia el centro del coche, haciendo ver que se trata de un coche de tracción total, son clara expresión de los genes X de BMW. Además, las estrechas molduras de material sintético que se encuentran en la parte inferior de los paragolpes, de los estribos y de los pasos de rueda, subrayan discretamente la solidez del BMW X6.

La superficie lateral está dividida por dos acentuadas líneas, que convergen ligeramente en la parte frontal, expresando la dinámica proyección del coche hacia delante. A la altura de las manillas de las puertas hay un pliegue horizontal especialmente acentuado, subrayando la forma en cuña que se forma por la distancia creciente en la parte posterior entre la línea de la cintura y la línea del umbral, que terminan a la altura de las luces posteriores. De esta manera, el coche da la impresión de ser más largo. La segunda línea horizontal transcurre paralelamente al faldón lateral y se encuentra exactamente en el medio entre el pliegue horizontal y la línea del faldón. Esta línea empieza y termina en los marcadamente abombados pasos de rueda.

Mientras que las líneas laterales acentúan la elegancia del vehículo, las formas de las superficies del BMW X6 realzan especialmente su solidez y aplomo. La alternancia de superficies cóncavas y convexas subraya el carácter musculoso del coche. En términos generales, puede afirmarse que el diseño del BMW X6 es expresión de una equilibrada relación entre potencia y elegancia de gran estilo.

Zaga ancha que acentúa el aplomo del coche.

También la parte posterior del BMW X6 conjuga armoniosamente sus líneas, expresando elegancia, deportividad y robustez. El paragolpes de grandes dimensiones y el revestimiento que protege los bajos, son elementos ya clásicos de los modelos BMW X. Al mismo tiempo, el diseño equivale a las proporciones típicas de un coupé, aunque manteniendo el carácter típico de los modelos X de BMW. La superficie acristalada incluye una ventana posterior llamativamente inclinada. El portón trasero también se adapta a las líneas típicas de un coupé y, además, incluye una pestaña aerodinámica de marcado diseño.

Toda la parte posterior está marcada por líneas horizontales, con lo que la parte posterior del coche parece más ancha, recalzándose el aplomo del coche.

Los extremos de la zaga están determinados por los perfiles de los pasos de rueda. También las salidas de escape, ubicadas en los extremos de la zaga, guían la vista hacia las ruedas. El marcado pliegue en la zona inferior del paragolpes constituye un detalle adicional del diseño de la parte posterior y acentúa la distancia al suelo del BMW X6, típica en todos los modelos BMW X.

También el diseño de los pilotos posteriores respeta el carácter especial del BMW X6. Su forma en L, típica en los modelos X de BMW, ha sido modificada y ahora está ligeramente arqueada, por lo que resulta más dinámica. Las luces posteriores se prolongan en las aletas, por lo que también de noche se puede apreciar perfectamente cuán ancho es el coche.

En el interior: deportividad y exclusividad.

El interior del BMW X6 convence por su lograda combinación de lujo, dinámica deportividad y formas muy marcadas. Las superficies tensas y arqueadas simbolizan el carácter activo del Sports Activity Coupé. Diversos detalles deportivos, como los apoyos para las rodillas en los costados de la consola central, las levas en el volante deportivo de serie y las precisas escalas de los instrumentos redondos, consiguen que el nuevo BMW X6 sea excitantemente diferente, tanto al conducir sobre asfalto como por pistas campestres.

Al igual que todos los modelos X de BMW, los asientos también son más elevados en el nuevo Sports Activity Coupé. De esta manera, especialmente el conductor adopta una postura al volante que le confiere la seguridad de tener su coche siempre bajo control. En combinación con puesto de mando que invita a conducir de modo más activo, se obtiene un ambiente que invita a la conducción deportiva. Los asientos del conductor y de su acompañante tienen de serie un sistema de regulación eléctrica de la altura y de la inclinación del respaldo. Además, el primer Sports Activity Coupé del mundo se diferencia de los demás modelos BMW X por los dos asientos deportivos en la parte posterior, separados por una consola central. Estos asientos individuales ofrecen una gran sujeción lateral y llevan los apoyacabezas integrados.

Entre los modelos BMW X, el BMW X6 es el único que está equipado de serie con un volante deportivo con levas para cambiar de marchas manualmente, en combinación con la caja de cambios automática de seis marchas de serie. Con estas levas es muy cómodo bajar o subir de marchas, sin importar la posición del volante. De esta manera, el conductor no tiene que retirar las manos del volante de funciones múltiples que, además, alberga los mandos para utilizar el teléfono y el sistema de audio. Adicionalmente

incluye dos teclas que pueden programarse libremente. El volante está forrado de serie con piel y tiene una moldura embellecedora cromada de acabado aperlado.

Las cualidades deportivas del BMW X6 también se ponen de manifiesto a través del tablero de dos instrumentos redondos, cuyas escalas tienen un diseño preciso, tal como suelen utilizarse en coches de competición. Sus anillos embellecedores galvanizados subrayan el carácter exclusivo del habitáculo. Los botones de regulación, las manillas de las puertas, el pomo de la palanca de cambios y las rejillas de las entradas de aire también tienen molduras embellecedoras metálicas de resplandor mate.

Otro detalle del equipamiento que acentúa el carácter deportivo del coche son las nuevas superficies de apoyo de las rodillas, en ambos lados de la consola central. Estos apoyos ofrecen una sujeción adicional al conductor y a su acompañante, especialmente al efectuarse maniobras bruscas para esquivar algún obstáculo, pero también al conducir por pistas campestres. Los soportes de estos apoyos son de material sintético reforzado con fibra de vidrio, por lo que son muy livianos y, a la vez, muy robustos. El color de las superficies de apoyo para las rodillas depende del color del habitáculo y, además, pueden ser de diversos materiales.

Excelente calidad del acabado y numerosos vanos portaobjetos.

Gracias a la calidad de sus superficies, el habitáculo del BMW X6 es especialmente agradable al tacto y a la vista. Los materiales son especialmente resistentes y duraderos, por lo que acentúan la calidad del conjunto, apropiado para un coche robusto que puede utilizarse en carreteras no afirmadas.

El graneado de las superficies se consiguió aplicando el nuevo método IMC (in-Mould-Coating). El salpicadero con recubrimiento opcional de piel se distingue por su exclusividad, gracias a la calidad de la piel y de sus costuras y, además, por la capa de material elástico que se encuentra debajo del recubrimiento de piel.

La forma del salpicadero recuerda a una ancha y resistente franja que gira de un lado al otro. Este dinámico diseño se prolonga en los revestimientos de las puertas, que tienen dos molduras decorativas. La guantera se integra en las superficies de su entorno de modo elegante y casi imperceptible. La guantera está incluida en el sistema de cierre centralizado, por lo que no tiene cerradura con llave aparte. Las tapas de la guantera iluminada se abren hacia arriba y abajo.

El espacioso vano de la consola central también tiene tapas de tipo mariposa. La consola central incluye dos portavasos grandes con tapa, que pueden acoger botellas perfectamente. La consola central trasera también incluye portavasos de gran tamaño y, además, un vano portaobjetos. La oferta de lugares para llevar objetos diversos se completa con los grandes vanos en los revestimientos de las puertas delanteras y posteriores.

Generoso espacio, muchas posibilidades para personalizar el coche.

Las puertas traseras se abren en gran ángulo, para facilitar el acceso a los asientos posteriores. También el espacio entre las cabezas de los ocupantes de los asientos traseros y el techo es poco usual en un coupé. Los 944 milímetros de distancia garantizan que también personas muy altas puedan sentirse a gusto en este coche. Sentado en uno de los asientos posteriores, se tiene la impresión que el BMW X6 se ensancha delante, por lo que se acentúa la amplitud del habitáculo.

La amplia gama de materiales y colores, seleccionados para subrayar el carácter deportivo de este automóvil, acentúa la personalidad específica del BMW X6. El cliente puede escoger entre diez colores exteriores, cinco variantes de equipamiento, dos colores del habitáculo y cinco variantes de molduras embellecedoras, para encontrar la combinación que prefiera.

Las molduras embellecedoras de fresno veteado y aluminio Flywheel han sido concebidas exclusivamente para el Sports Activity Coupé. Mientras que la variante de madera recalca la exclusividad del coche, la versión de aluminio más bien recuerda al diseño propio de coches de competición. La tapicería de los asientos puede ser de diversas variantes de tejido y de piel de alta calidad y, también, de una combinación de Alcantara y piel, especialmente desarrollada para el BMW X6. Si se opta por esta variante, las superficies de apoyo de los asientos son de Alcantara, mientras que los elementos de sujeción lateral están recubiertos de piel Oregón de fino graneado.

Adicionalmente se ofrece un kit de luces opcional. Los LED que se encuentran en las manillas de las puertas y las barras luminosas de los vanos de las puertas crean un ambiente muy agradable y, además, facilitan el uso de los elementos de mando montados en los revestimientos de las puertas. Además, el kit de luces incluye un sistema de iluminación de la zona exterior delante de las puertas y, adicionalmente, luces en la parte inferior de los revestimientos de las puertas, para que sea más confortable salir del coche.

5. Vivencias al volante: Una nueva dimensión de dinamismo.



- **Estreno mundial: Dynamic Performance Control.**
- **Control inteligente del dinamismo:**
Integrated Chassis Management.
- **Más seguridad y aplomo con dirección activa y Adaptive Drive.**

El BMW X6 marca el inicio de una nueva categoría de coches y, al mismo tiempo, permite experimentar sensaciones nuevas al volante. Con el primer Sports Activity Coupé del mundo, el dinamismo alcanza nuevas dimensiones, que se manifiestan a través de una perceptible mayor agilidad, una estabilidad excepcional al trazar curvas a gran velocidad y una gran capacidad de tracción sobre calzadas resbaladizas. Los potentes motores, el sistema de tracción total inteligente xDrive de BMW, el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC (Dynamic Stability Control), la dirección activa y el sistema Adaptive Drive, ambos opcionales, y el sistema de serie Dynamic Performance Control, que se estrena en el BMW X6, combinado con un ancho de vía mayor en el eje posterior, constituyen la base para alcanzar niveles dinámicos superiores.

Las virtudes del sistema Dynamic Performance Control salen a relucir al conducir a velocidades moderadas, gracias a la optimización de la precisión y ligereza de la dirección. Además, el BMW X6 también demuestra la excepcional calidad de la tecnología de su conjunto propulsor y de su chasis en situaciones dinámicas complicadas.

Dinamismo controlado de modo inteligente con Integrated Chassis Management.

El Integrated Chassis Management (ICM) incluye todos los sistemas de tracción y del chasis en una sola red, con el fin de obtener un resultado óptimo. Esta unidad electrónica de control de alto rendimiento consigue coordinar las funciones de optimización de la tracción y del dinamismo del coche, de tal manera que la estabilidad y las prestaciones son ideales en cualquier situación. Si repentinamente cambian las condiciones, lo que puede suceder, por ejemplo, si la calzada tiene coeficientes de fricción irregulares, si el conductor gira bruscamente el volante o si acelera o frena repentinamente, el ICM también reacciona de inmediato activando los actuadores del Dynamic Performance Control y, si procede, de la dirección activa, combinando estas funciones con las del sistema DSC y xDrive. La forma y la intensidad de la

intervención de estos sistemas siempre se controla de tal modo que, además de mantener la estabilidad, también el comportamiento dinámico del coche sea óptimo.

Los modelos X de BMW que ya se ofrecen en el mercado deben su extraordinaria agilidad al alto rendimiento del sistema de control ICM. En el caso del nuevo BMW X6, esta unidad de control central incide de modo aun más progresivo en los sistemas de control del dinamismo del coche, ya que puede recurrir adicionalmente a los actuadores incluidos en el sistema Dynamic Performance Control. La distribución variable de la capacidad de tracción ya no solamente está a cargo del sistema de tracción total BMW xDrive, que reparte las fuerzas entre los dos ejes, ya que, ahora, Dynamic Performance Control reparte las fuerzas también entre las dos ruedas del eje posterior. Así, la fuerza adicional se desvía siempre hacia las ruedas que mejor capacidad de tracción tienen. Esta tecnología, única en el mercado, logra aumentar la agilidad, precisión y estabilidad de marcha del coche en curvas y, además, consigue mejorar la capacidad de tracción sobre calzadas resbaladizas. Estas cualidades redundan en un dinamismo claramente superior. En estas condiciones, el sistema DSC interviene más tarde, cuando realmente se alcanzan los límites que dicta la física. Por ello, el conductor del primer Sports Activity Coupé del mundo puede disfrutar al máximo de la conducción, teniendo la seguridad que difícilmente es posible solucionar situaciones exigentes de modo más deportivo que con un BMW X6.

El conjunto propulsor y la sofisticada tecnología del chasis del BMW X6 garantizan un máximo nivel de seguridad y precisión sobre cualquier terreno. Ello se explica por un chasis de características únicas en el segmento, una cualidad que comparten todos los modelos X de BMW. El eje delantero es de doble brazo transversal de doble articulación, que admite grandes fuerzas de aceleración lateral, garantiza que el coche mantenga fielmente su trayectoria en rectas y, además, minimiza las fuerzas que interfieren en la dirección. La cinemática del eje delantero consigue que el ángulo de las ruedas en relación con la calzada siempre sea ideal. Así, los neumáticos del BMW X6 se adhieren óptimamente a la calzada en situaciones de conducción muy dinámica.

El eje posterior del BMW X6 tipo Integral IV está patentado y conjuga un alto nivel de confort con extraordinario dinamismo. Diversos detalles de este eje de materiales ligeros han sido optimizados, con el fin de adaptarlo a las características del Sports Activity Coupé. Todo el conjunto considera las cualidades más deportivas del vehículo. Los bujes, el soporte del eje y los cuatro brazos son capaces de compensar las fuerzas dinámicas y de tracción, que inciden en la suspensión. De este modo se reducen las distorsiones

elásticas en los bujes, mientras que los casquillos elásticos garantizan una amortiguación longitudinal suficiente, por lo que la superficie de rodadura de los neumáticos es siempre óptima. Gracias al eficiente desacoplamiento entre la suspensión y la carrocería, en el habitáculo se disfruta de un gran nivel de confort debido al bajo nivel de ruidos y a la ausencia de vibraciones.

El BMW X6 lleva de serie llantas de aleación ligera de 19 pulgadas y calza de serie neumáticos de seguridad tipo run-flat, que permiten seguir conduciendo hasta el siguiente taller aunque hayan perdido toda la presión. El sistema de control de pinchazos (RPA) verifica ininterrumpidamente la presión de los neumáticos y advierte con una señal óptica en el tablero de instrumentos si el valor real es inferior en 30 por ciento o más al valor nominal.

BMW xDrive, la tracción total inteligente, más dinámica y con óptima capacidad de tracción.

Todos los modelos BMW X no solamente disponen de una capacidad de tracción óptima, sino que además son más dinámicos, gracias a la tracción total permanente con distribución electrónica y variable del momento de impulsión entre los dos ejes. El sistema de tracción total BMW xDrive merece ser considerado inteligente, porque a través de un embrague multidisco controlado electrónicamente, es capaz de aplicar con precisión la fuerza de impulsión a las ruedas del eje que mejor adherencia tienen con la calzada. Esta forma de mejorar la capacidad de impulsión, la estabilidad y el dinamismo, se completa en el BMW X6 con el sistema Dynamic Performance Control que, además, es capaz de distribuir la fuerza entre las dos ruedas del eje posterior.

En condiciones de conducción normal, el sistema BMW xDrive distribuye las fuerzas entre los dos ejes en una relación de 40:60 entre el eje delantero y el eje trasero, respectivamente. Diversos sensores miden ininterrumpidamente el resbalamiento. El sistema es capaz de variar esta relación en fracciones de segundo, anticipándose al resbalamiento de una rueda, a diferencia de los sistemas convencionales, que reaccionan cuando la rueda ya ha perdido tracción. De esta manera, se estabiliza el coche antes que el conductor sienta la necesidad de intervenir.

Gracias a sus cualidades, el sistema xDrive consigue que el BMW X6 tenga un comportamiento más dinámico, ya que contrarresta precozmente cualquier tendencia a subvirar o sobrevirar. Con el nuevo sistema Dynamic Performance Control, las reacciones son más rápidas y precisas, una cualidad que se nota especialmente al trazar curvas a gran velocidad.

Agilidad y fidelidad a la trayectoria ejemplares con xDrive y Dynamic Performance Control.

Los efectos positivos del Dynamic Performance Control también pueden apreciarse en el tráfico vial cotidiano. El coche toma las curvas con más precisión, también a bajas velocidades. Se distingue de un diferencial autoblocante convencional en que el Dynamic Performance Control logra, por ejemplo, que la rueda que se encuentra en el lado exterior de la curva gire más rápidamente. De este modo se obtiene un momento adicional que redunda en un movimiento del coche sobre su propio eje vertical, lo que equivale a un giro del volante. Además, el Dynamic Performance Control consigue que la conducción sea más segura cuando se realizan maniobras bruscas o se toman curvas a gran velocidad.

En términos generales, cualquier coche tiende a sobrevirar o subvirar en situaciones extremas, dependiendo del estado de la calzada, del radio de la curva y de la velocidad. El sistema de tracción total inteligente xDrive y el Dynamic Performance Control contrarrestan estas dos tendencias. Si el coche amenaza con sobrevirar, xDrive reduce la fuerza aplicada en las ruedas del eje posterior, que tienden a derrapar. El Dynamic Performance Control disminuye además el momento de impulsión de la rueda posterior que se encuentra en el lado exterior de la curva, sometida a demasiado esfuerzo a causa de las fuerzas centrífugas, desviándolo hacia la rueda trasera que se encuentra en el interior de la curva. Este efecto estabilizador se produce muy rápidamente y se dosifica de forma precisa, de modo que el conductor no se percata de ello. Sin embargo, sí nota que puede conducir su BMW X6 con gran precisión en situaciones muy dinámicas.

Y, viceversa, también se contrarresta la tendencia que el coche puede tener a subvirar. En ese caso, xDrive disminuye la fuerza transmitida a las ruedas delanteras que tienden a salirse de la carretera y, al mismo tiempo, Dynamic Performance Control desplaza el momento de impulsión hacia la rueda posterior que se encuentra en el lado exterior de la curva para optimizar la estabilización del coche. Así, la conducción es más precisa al entrar en una curva y el coche mantiene fielmente su trayectoria, permitiendo una conducción más ágil.

Solución única: con Dynamic Performance Control, la precisión de la dirección es mayor, aunque el conductor quite el pie del acelerador.

Otra peculiaridad del Dynamic Performance Control es que la distribución variable entre las dos ruedas posteriores no solamente se lleva a cabo en condiciones de aceleración, sino también en fases de deceleración, es decir, independientemente del momento de impulsión. El diferencial incluye una unidad adicional, compuesta de un planetario doble y un embrague

multidisco accionado eléctricamente, con la que se mantiene la distribución variable también si el conductor retira el pie del acelerador. El BMW X6 es el primer coche del mundo que cuenta con un sistema de estabilización independiente del estado de carga del motor.

El sistema Dynamic Performance Control optimiza la capacidad de tracción sobre calzadas resbaladizas. La posibilidad de transmitir de modo específico la fuerza, distribuyéndola entre los ejes y, ahora también entre las ruedas posteriores, facilita la capacidad de tracción si las ruedas de coche apoyan sobre superficies con diferentes coeficientes de fricción. Es decir, por ejemplo, si las ruedas de un lado se encuentran sobre asfalto, mientras que las otras dos se encuentran sobre nieve. El sistema Dynamic Performance Control compensa las diferencias de fricción entre las ruedas de un lado y del otro, distribuyendo específicamente el momento de impulsión entre las ruedas de eje posterior.

El conductor no tiene más que echar un vistazo al tablero de instrumentos para ver cuándo intervienen los sistemas Dynamic Performance Control y xDrive. En una representación gráfica que se puede activar en vez de las indicaciones normales del ordenador de a bordo, se muestra la distribución de las fuerzas en todo momento. En la imagen aparecen símbolos que corresponden a las cuatro ruedas y los diagramas de barras indican la fuerza que se está aplicando en cada una de ellas.

El DSC sólo interviene en situaciones extremas.

La diferencia de los momentos de impulsión entre las dos ruedas posteriores con Dynamic Performance Control puede ser de hasta 1.800 Nm. Y también en esos casos extremos, el conductor sólo nota que su coche es más ágil, que tiene una mayor capacidad de tracción y que se mantiene fiel a su trayectoria. Además, también se da cuenta que el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC interviene con menos frecuencia. De esta manera se puede aprovechar durante mucho más tiempo el momento de impulsión, y el DSC sólo activa los frenos de las ruedas que correspondan o reduce el par motor si el coche se topa con los límites que dicta la física.

Además de estabilizar el coche, el DSC del nuevo BMW X6 incluye varias funciones adicionales que contribuyen a aumentar la seguridad de la conducción. Entre estas funciones se encuentra el sistema antibloqueo (ABS), el control automático de la estabilidad (ASC), el sistema de estabilización de remolques, el sistema auxiliar al conducir cuesta abajo (HDC), el sistema de control dinámico de los frenos (DBC) que aumenta la presión en el circuito de frenos si el conductor tiene que frenar a tope, el sistema de control de los frenos en curvas (CBC) y, también, el control de la velocidad con función

de disminución de la velocidad. Con el sistema de diferencial autoblocante electrónico (ADB, Automatic Differential Brake) se consigue un bloqueo transversal y con el sistema de aumento de la presión de los frenos se evita la pérdida de la eficiencia de los frenos a causa del «fading», que se produce cuando los frenos están muy calientes. La función de acercamiento regular de las pastillas al disco de freno al conducir en lluvia, también contribuye a optimizar la eficiencia de los frenos. Además, el asistente para arrancar cuesta arriba evita que el coche ruede hacia atrás al ponerlo en movimiento. El nuevo BMW X6 tiene de un freno de mano electromecánico e hidráulico. El freno de mano se activa y desactiva pulsando un botón. El freno de mano tiene una función de activación automática que es muy cómoda, especialmente al conducir en retenciones de tráfico.

Considerando el considerable potencial dinámico del BMW X6, el sistema DSC incluye el control dinámico de la tracción (DTC), que logra que el DSC intervenga más tarde, permitiendo una conducción más deportiva y, además, logrando que sea más sencillo poner en marcha el coche sobre nieve o arena, al dejar que las ruedas motrices patinen ligeramente.

Con los frenos de alto rendimiento y las numerosas funciones del sistema DSC, el BMW X6 alcanza valores de deceleración extraordinarios. Los discos autoventilados de las cuatro ruedas absorben eficientemente la energía de frenado. El nuevo sistema de frenos con discos apropiados para llantas de 19 pulgadas y pinzas fijas de aluminio en las ruedas delanteras y traseras, garantizan una máxima eficiencia y un gran confort al frenar con el BMW X6 xDrive50i, el modelo tope de gama. Los ligeros discos de freno están remachados a sus soportes, que son de aluminio. Este sistema patentado por BMW y actualmente utilizado por otros fabricantes de automóviles, reduce considerablemente las masas no amortiguadas y evita que los discos se deformen térmicamente, cuando están expuestos a esfuerzos extremadamente grandes.

Conducción deportiva y confortable con la dirección activa.

La dirección de piñón y cremallera del BMW X6 varía su relación en función del ángulo de giro del volante, por lo que es una solución óptima para diversas situaciones de conducción. La servoasistencia es constante en el margen medio de funcionamiento, por lo que facilita el dominio del coche a altas velocidades. Al trazar curvas, el conductor nota que la dirección responde de modo más directo. Esta relación de desmultiplicación, que depende del ángulo de giro del volante, permite practicar por un estilo de conducción más dinámico.

El BMW X6 puede estar equipado opcionalmente con el sistema de dirección activa. Este sistema, desarrollado por BMW, logra que la relación de la dirección sea óptima en función de la velocidad. Hasta una velocidad de aproximadamente 90 km/h, la dirección es más directa, tal como es preferible cuando el estilo de conducción es más bien deportivo. Además, al aparcar, basta girar el volante dos vueltas para llegar de tope a tope. A velocidades más altas, la dirección activa es más indirecta, por lo que la conducción en recta es más segura y confortable.

En el BMW X6, la dirección activa se combina con Servotronic, por lo que la conducción es más cómoda, ya que hay que aplicar fuerzas menores para girar el volante. Además, la dirección activa estabiliza activamente el coche cuando tiende a derrapar en curvas o si el conductor frena en condiciones complicadas. Por ejemplo, si se frena cuando las ruedas se encuentran sobre superficies con diversos coeficientes de tracción, el sistema efectúa un ligero y específico movimiento de contravolante para evitar que el coche derrape.

Solución sin parangón:

Adaptive Drive con transmisión de datos a través de FlexRay.

El control coordinado de las estabilizadoras y los amortiguadores mediante el sistema opcional Adaptive Drive, es un sistema único en el segmento de los modelos X de BMW. Este sistema opcional, que combina el sistema de estabilización activa de las inclinaciones con el sistema de regulación variable de la amortiguación, consigue que el nuevo BMW X6 tenga un comportamiento dinámico ejemplar.

Los sensores de Adaptive Drive miden permanentemente la velocidad, el ángulo de giro del volante, las aceleraciones longitudinales y transversales, la elevación y la aceleración de las ruedas y las distancias al suelo. Utilizando todas estas informaciones, se activan los motores giratorios de las estabilizadoras y, además, las electroválvulas de los amortiguadores. Así se regulan la inclinación lateral del coche y la amortiguación, según lo exijan las circunstancias. Pulsando una tecla, puede elegirse entre una programación confortable o deportiva del sistema Adaptive Drive.

Para que el sistema Adaptive Drive tenga un funcionamiento rápido, fiable y coordinado, las señales se transmiten a gran velocidad a través del sistema FlexRay. Este sistema, desarrollado por un consorcio en el que BMW asume un importante papel, se distingue por transmitir datos a velocidades hasta ahora desconocidas. BMW es el primer fabricante de automóviles del mundo que utiliza la tecnología FlexRay en sus coches fabricados de serie.

6. El motor: **ImpONENTE potencia, fascinante eficiencia.**



- **Estreno mundial:**
motor V8 con Twin Turbo y High Precision Injection.
- **El primer motor de seis cilindros de gasolina con Twin Turbo en un modelo X de BMW; dos motores turbodiésel de seis cilindros a elegir.**
- **De serie: caja de cambios automática con levas en el volante.**

La sofisticada tecnología del chasis consigue que el BMW X6 tenga una gran capacidad de tracción y un comportamiento muy dinámico en cualquier situación y sobre cualquier tipo de calzada. Los motores que puede llevar el primer Sports Activity Coupé, marcan un listón de referencia en sus respectivas categorías por su temperamental entrega de potencia, la suavidad de su funcionamiento y su gran eficiencia. Los dos motores de gasolina con Twin Turbo e Injection directa High Precision Injection y, también, los dos propulsores diésel de aluminio con inyección directa common-rail de tercera generación representan la tecnología más avanzada en materia de desarrollo de motores. La potencia de estos motores alcanza desde 173 kW/235 CV hasta 300 kW/407 CV.

El modelo tope de gama, el BMW X6 xDrive50i, tiene un nuevo motor de ocho cilindros. El motor de seis cilindros en línea más potente del fabricante alemán de coches selectos se monta en el BMW X6 xDrive35i. Ambos propulsores de gasolina se benefician del rendimiento y la eficiencia obtenidos mediante la exclusiva combinación de la tecnología Twin Turbo con el sistema de inyección directa High Precision Injection. Esta combinación de dos turbocompresores e inyección directa de gasolina, aplicada por primera vez en un motor de seis cilindros en línea, ahora también se aprovecha en el nuevo motor V8. El BMW X6 xDrive35d se lanza al mercado con el motor diésel de seis cilindros más deportivo del mundo. Y también el BMW X6 xDrive30d, que asimismo lleva un motor diésel de aluminio y sistema de inyección directa common-rail de tercera generación, brilla con prestaciones más bien propias de un coche deportivo y, además, logra un grado de eficiencia que es único en el segmento de los modelos X de BMW.

Categoría aparte: el nuevo motor de ocho cilindros con Twin Turbo.

Posiblemente la calidad primordial de los modelos X de BMW sea su superioridad, y lo mismo sucede con los motores de ocho cilindros de la marca. El BMW X6 se suma a la gama de los modelos BMW X, siendo

una variante especialmente dinámica. Por ello, con este primer Sports Activity Coupé se estrena mundialmente un motor de ocho cilindros especialmente deportivo. Este nuevo propulsor V8 con Twin Turbo e inyección directa de gasolina (High Precision Injection) de 4.400 cc, tiene una potencia de 300 kW/407 CV, disponible entre las 5.500 y 6.400 vueltas. El par máximo de 600 Nm está disponible en un margen muy amplio de revoluciones, entre 1.750 y 4.500 rpm. Las respuestas inmediatas y la sobresaliente capacidad de impulsión, son el resultado de la combinación de tecnología Twin Turbo con inyección directa High Precision Injection, que ya mostró su eficacia en el motor de seis cilindros en línea más potente de BMW. Con esta solución, el efecto de refrigeración obtenido mediante la inyección directa del combustible permite también en el nuevo V8 utilizar una compresión del turbo especialmente alta. Gracias a esta configuración, el grado de eficiencia del propulsor es mayor.

Los turbocompresores y los catalizadores se encuentran en el espacio en V entre las dos filas de cilindros, lo que representa una novedad tecnológica. De esta manera, el conjunto es especialmente compacto. Con esta configuración, ha sido necesario optar por una nueva configuración de los conductos de admisión y escape. Por ello, los tubos son más cortos y tienen un diámetro mayor, con lo que se ha logrado minimizar las pérdidas de presión en los lados de admisión y escape.

El motor V8 de aluminio que se estrena en el BMW X6, tiene las cualidades típicas de los motores de ocho cilindros, aunque acentuando más sus cualidades deportivas. Combina su gran capacidad de recuperación desde revoluciones muy bajas con una capacidad de aceleración sensacional y, al parecer, casi interminable. El BMW X6 xDrive50i es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 5,4 segundos, y a altas velocidades siempre queda suficiente reserva de potencia para seguir acelerando. La velocidad máxima es de 250 km/h, limitada electrónicamente.

Primer motor de gasolina de ocho cilindros con sistema Twin Turbo.

El rendimiento característico del nuevo motor V8 está determinado esencialmente por la tecnología Twin Turbo. Es la primera vez que se usan dos turbocompresores para aumentar eficientemente la potencia y el par de un motor de gasolina de ocho cilindros. Cada uno de los dos turbocompresores alimenta de aire comprimido a cuatro cilindros. De esta manera, las repuestas al acelerar son inmediatas. Tal como sucede en el caso del motor de seis cilindros con sistema Twin Turbo, también en este caso desaparece el retraso del turbo (tiempo que transcurre hasta que el turbo surte su pleno efecto), típico en motores turbo convencionales. Además, el motor sube rápidamente de revoluciones y el par motor es muy elevado dentro de un margen muy

amplio de revoluciones. Por su modo de funcionamiento, este motor se parece a un motor atmosférico de mucho mayor cilindrada, aunque su peso es muy inferior, gracias a su bloque de cilindros de aluminio.

El nuevo V8 no brilla únicamente por sus compactas dimensiones y su bajo peso; también su consumo es extraordinariamente bajo, comparado con motores de similar potencia. Ello se explica, entre otros, por el sistema de regulación continua de los árboles de levas doble-VANOS, típico en los motores de BMW. Con este sistema, el motor V8 es capaz de entregar un alto par motor a bajas revoluciones. El bajo consumo se explica principalmente por el sistema de inyección directa High Precision Injection. La segunda generación de este sistema funciona con inyectores piezoelectrónicos, que están montados en la culata justo junto a las bujías y que aplican una presión de 200 bar al inyectar la gasolina a las cámaras de combustión. Esta solución garantiza, además, una dosificación muy precisa del combustible. También repercute positivamente en las emisiones y en el nivel de ruidos del motor. El nuevo motor de ocho cilindros cumple la norma estadounidense ULEV II de gases de escape, así como también la norma UE5 válida en Europa.

El nuevo V8 es el motor más eficiente de su categoría. Combinado con una serie de soluciones desarrolladas aplicando la estrategia BMW Efficient-Dynamics, este motor consigue que el consumo y las emisiones del BMW X6 xDrive50i sean muy bajas, muy inferiores a las de otros coches que compiten con los modelos X de BMW y que también llevan propulsores de ocho cilindros. Según ciclo de prueba UE, el consumo promedio de gasolina del BMW X6 xDrive50i es de 12,5 litros a los 100 kilómetros y su valor CO₂ es de 299 gramos por kilómetro.

Primer Sports Activity Coupé con el motor de seis cilindros en línea más potente de BMW.

La segunda variante de gasolina del BMW X6 está equipada con el motor de seis cilindros en línea más potente de BMW. El propulsor de 3.000 cc del BMW X6 xDrive35i tiene una potencia de 225 kW/306 CV. Esta potencia se entrega entre las 5.800 y 6.250 vueltas. El par motor máximo, 400 Nm, está disponible entre apenas 1.300 rpm y 5.000 rpm. Ello significa que la capacidad de impulsión de este propulsor empieza a revoluciones muy bajas, una característica inusual en motores de gasolina. Además, se mantiene durante un margen muy amplio de revoluciones. Al igual que en el caso del nuevo V8, también el motor del BMW X6 xDrive35i cuenta con la exclusiva combinación de BMW entre sistema Twin Turbo e inyección directa de gasolina High Precision Injection, disponiendo así de una eficiencia extraordinaria, determinada por gran potencia combinada con impresionante economía.

En el motor de seis cilindros en línea con Twin Turbo, cada uno de los dos turbocompresores alimentan de aire comprimido a tres cilindros. En este caso las respuestas también son más inmediatas gracias al menor momento de inercia de los compresores, relativamente pequeños. La presión se genera desde revoluciones muy bajas. Por ello, la potencia y el par aumentan rápidamente, una característica que se acentúa mediante el sistema doble-VANOS de regulación continua de los árboles de levas. Con los motores de gasolina de BMW con Twin Turbo, únicos en el mundo, el conductor nota que dispone de un motor con gran capacidad de recuperación. Al acelerar, proporcionan un elevado par a bajas revoluciones, disponible a lo largo de un amplio margen de revoluciones.

La entrega muy dinámica de la potencia se ve favorecida por la alta compresión del motor. Ello es posible gracias al sistema de inyección directa de gasolina High Precision Injection. La refrigeración que experimenta el combustible, debido a su inyección directa, permite que el motor tenga una compresión mayor que la de un motor turbo con inyección indirecta. Por lo tanto, el grado de eficiencia del motor también es superior, lo que redunda en una potencia mayor y en un consumo menor. Además, en el caso del motor de seis cilindros en línea con High Precision Injection, los inyectores piezoelectrónicos montados entre las válvulas y muy cerca de las bujías también consiguen que la dosificación del combustible sea especialmente precisa.

La entrega de la potencia del propulsor de seis cilindros en línea con Twin Turbo y High Precision Injection sólo es comparable a la de motores de ocho cilindros de mayor cilindrada. Sin embargo, en comparación con esos motores, el propulsor de seis cilindros más potente de BMW consume mucho menos. Además, este motor de aluminio pesa bastante menos, lo que redunda directamente en una mayor agilidad del coche. El BMW X6 xDrive35i acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos y su velocidad punta es de 240 km/h. Según ciclo de pruebas de la UE, el consumo promedio es de 10,9 litros a los 100 kilómetros y el valor de CO₂ es de 262 gramos por kilómetro.

Potente motor diésel de seis cilindros en línea con sistema Variable Twin Turbo.

Dos turbocompresores, inyección directa de combustible y máximo dinamismo: el motor diésel más potente que se puede montar en el BMW X6, tiene interesantes similitudes con los motores de gasolina. También el propulsor diésel de seis cilindros en línea de 3.000 cc con Variable Twin Turbo (VTT) brilla por sus excepcionales cualidades. Tiene una potencia de 210 kW/286 CV a 4.400 rpm, por lo que es el motor de su tipo más deportivo del mundo. Además, el propulsor del BMW X6 xDrive35d dispone de características inconfundibles y numerosos detalles técnicos únicos.

Este excepcional motor pone de manifiesto la competencia profesional que BMW tiene en materia de desarrollo de motores diésel. Su bloque de cilindros de aluminio, el sistema turbo VTT y la inyección directa common-rail de tercera generación con inyectores piezoeléctricos, son las condiciones ideales para que este motor tenga una impresionante entrega de potencia y, a la vez, sea especialmente eficiente. El motor pesa 194 kilogramos según DIN, por lo que es aproximadamente 50 kilogramos más liviano que un motor de ocho cilindros de similar potencia, lo que contribuye a aumentar el carácter dinámico del BMW X6 xDrive35d, que es capaz de detener el cronómetro en 6,9 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h y de alcanzar una velocidad punta de 236 km/h. Considerando estas prestaciones, su consumo promedio según UE de 8,3 litros a los 100 kilómetros es muy moderado.

La gran eficiencia se debe especialmente al sistema Variable Twin Turbo. Con el sistema VTT, a bajas revoluciones primero se activa el turbocompresor pequeño. Gracias a su bajo momento de inercia, su efecto se hace notar apenas se pisa ligeramente el acelerador, ya que responde de inmediato. Al aumentar las revoluciones del motor, entra en funcionamiento el turbocompresor de mayor tamaño. En estas condiciones, el par motor máximo de 580 Nm ya está disponible a apenas 1.750 rpm. El funcionamiento coordinado entre los dos turbocompresores se controla mediante la centralita del motor.

Gran capacidad de recuperación y economía: motor diésel de seis cilindros con turbocompresor de geometría variable.

El BMW X6 xDrive30d es la segunda variante, especialmente económica, con motor diésel. También este modelo tiene un motor diésel de aluminio de seis cilindros en línea de 3.000 cc, con inyección directa common-rail de tercera generación. El turbocompresor de este propulsor tiene una geometría de admisión variable, que permite una entrega de la potencia armoniosa, en función de las condiciones de conducción. El eficiente funcionamiento del compresor aumenta la potencia y el par motor del motor diésel. Su potencia es de 173 kW/235 CV a 4.000 rpm y el par máximo es de 520 Nm, disponible a partir de 2.000 rpm. La inyección directa common-rail con inyectores piezoeléctricos también consigue que esta variante del motor diésel de 3.000 cc responda inmediatamente y con decisión y, además, lo haga de modo especialmente eficiente, con bajas emisiones y funcionando muy suavemente. El BMW X6 xDrive30d acelera de 0 a 100 km/h en 8,0 segundos y su velocidad máxima es de 210 km/h (220 km/h con el reglaje opcional para altas velocidades). Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 8,2 litros a los 100 kilómetros, lo que significa que el coche tiene una autonomía de 1.035 kilómetros, una referencia en el segmento del BMW X6 xDrive30d y de los modelos X de BMW en general.

Para optimizar las emisiones, los dos motores diésel están equipados con un filtro de partículas de última generación y, además, con un catalizador por oxidación. Ambos componentes están montados en un solo cuerpo. El conjunto de limpieza de los gases de escape se encuentra directamente junto al motor, por lo que alcanza su temperatura de funcionamiento muy poco después de haberse puesto en marcha el motor y así surte efecto muy pronto. El filtro de partículas no requiere de mantenimiento alguno, ya que se regenera automáticamente con la combustión de las partículas diésel. El funcionamiento del filtro está garantizado a cualquier régimen del motor, solicitud y nivel de consumo. El valor CO₂ del BMW X6 xDrive35d es de 220 gramos por kilómetro, mientras que el del BMW X6 xDrive30d es de 217 gramos por kilómetro.

El BMW X6 xDrive35d y el BMW X6 xDrive30d tienen un sistema para evitar equivocaciones al repostar. Para evitar que se reposte equivocadamente gasolina en vez de diésel, la boca del depósito de ambos modelos tiene un sistema de bloqueo que únicamente se puede abrir mediante la pistola de los surtidores de combustible diésel, que tienen un diámetro mayor que las pistolas de gasolina. De esta manera, se evita repostar combustible equivocado, cosa que puede suceder cuando, por ejemplo, se utiliza un coche de alquiler equipado con estos silenciosos motores. Con este sistema es imposible repostar gasolina, ya que las pistolas de menor diámetro no desbloquean la boca del depósito diésel.

BMW EfficientDynamics: reducción del consumo y de las emisiones con numerosos sistemas incluidos de serie.

Todas las variantes del nuevo BMW X6 llevan de serie varios sistemas que tienen la finalidad de aumentar la eficiencia de los propulsores y establecer un perfecto equilibrio entre potencia y economía. Por ejemplo, el sistema de recuperación de la energía de frenado. Se trata de un sistema combinado con todos los motores y que logra una gestión inteligente de la energía, concentrando la generación de corriente eléctrica para la red de a bordo en las fases de deceleración y frenado. De esta manera, se carga la batería sin que se le reste potencia al motor y, por lo tanto, sin tener que recurrir a la energía contenida en el combustible. Durante las fases de aceleración, el alternador está normalmente desacoplado. Con este sistema, la generación de corriente eléctrica es especialmente eficiente y, además, al acelerar, se dispone de más potencia que se traduce en una conducción más dinámica.

También la activación de los grupos secundarios logra optimizar la eficiencia de los modelos BMW X6. Por ejemplo, el consumo de energía de la bomba de combustible y de la bomba de la servodirección se adapta a las condiciones dinámicas del coche, con el fin de disminuir el consumo de corriente eléctrica.

La correa del compresor del climatizador tiene un acoplamiento, de modo que cuando se desconecta el climatizador, automáticamente se desacopla el compresor. Así se reduce el momento de arrastre del compresor a un nivel mínimo. Una optimización adicional se consigue con los neumáticos de menor resistencia de rodadura y, también, con la sofisticada aerodinámica del coche. Las compuertas de las entradas de aire que se encuentran detrás de la parrilla ovoide doble de los modelos BMW X6 xDrive35i, BMW X6 xDrive35d y BMW X6 xDrive30d se controlan electrónicamente. Cuando están cerradas, se reduce la resistencia aerodinámica del coche, por lo que solamente se abren si el motor necesita más aire de refrigeración.

Deportiva caja de cambios automática.

El BMW X6 lleva de serie una caja de cambios automática optimizada de seis marchas, con relaciones especialmente deportivas. La caja selecciona las marchas de modo inmediato, preciso y eficiente. Así no sólo aumenta el confort, sino también mejora el comportamiento dinámico del BMW X6. Además, la caja automática de seis marchas está ubicada junto al motor y el convertidor de par funciona casi sin resbalamiento. De esta manera, la selección de las marchas es sumamente precisa, y el motor funciona de forma más económica.

La caja de cambios automática se activa utilizando la palanca electrónica o recurriendo a las levas que se encuentran en el volante. El esquema de los pasillos de la palanca tiene la configuración usual en cajas de cambios automáticas, aunque la palanca siempre vuelve a su posición inicial. Los cambios de marcha no se ejecutan por medios mecánicos, sino mediante señales eléctricas. La posición de aparcar se activa pulsando la tecla P que se encuentra en la parte superior de la palanca. Para activar la modalidad de cambio manual, basta con desplazar la palanca hacia la izquierda. A partir de ese momento, es posible cambiar de marchas manualmente de modo secuencial, ya sea con la propia palanca o con las levas que de serie se encuentran en el volante.

Para subir de marchas se tira de una de las levas, y para bajar de marchas se aplica presión. También es posible activar en cualquier momento directamente la modalidad manual, utilizando una de las levas. A partir de ese momento, la caja abandona la modalidad automática y activa de inmediato la modalidad de cambio manual.

7. Carrocería y seguridad: Solidez, versatilidad y lujo.



- **Amplio espacio, gran confort, ambiente elegante y deportivo.**
- **Maletero voluminoso y compartimiento de carga versátil.**
- **Equipamiento de seguridad completo, incluyendo sensores antivuelco.**

El nuevo BMW X6 es un vehículo sumamente útil gracias a su gran versatilidad, su alto nivel de confort y su elevada seguridad. Es fascinante por su diseño inconfundible y también es una referencia por su gran amplitud. Gracias al amplio espacio disponible en la parte trasera y al gran volumen del maletero, este vehículo de cuatro asientos supera holgadamente los estándares usuales en coches de tipo coupé. Además, las excepcionales vivencias que se experimentan en todos los asientos gracias al dinamismo del coche, se ven respaldadas por un ejemplar nivel de seguridad. La carrocería ofrece un máximo nivel de protección pasiva a los ocupantes y, además, permite una conducción muy dinámica, por lo que la seguridad activa también es considerable.

Gran espacio, mucha distancia entre el techo y las cabezas de los ocupantes de los asientos posteriores.

Gracias a los dos asientos posteriores individuales con apoyacabezas integrados, viajar en la parte trasera del habitáculo también es muy confortable y seguro. Las puertas traseras se abren en gran ángulo, por lo que es muy sencillo acceder al interior para tomar asiento en las plazas traseras. Además, considerando que se trata de un coupé, la distancia entre el techo y los asientos de los ocupantes traseros es muy grande. Los 944 milímetros garantizan que también personas muy altas puedan sentirse a gusto en el coche. Sentado en uno de los asientos posteriores, se tiene la impresión que el BMW X6 se ensancha delante, por lo que se acentúa la amplitud del habitáculo.

Tal como es usual en un coupé, el habitáculo y el maletero del BMW X6 están claramente separados entre sí. El maletero que se encuentra detrás de los asientos posteriores tiene un volumen útil de 570 litros, lo que significa que tiene un espacio mucho mayor al que es usual en los coches tipo coupé. Además, el volumen del maletero del BMW X6 es superior al tamaño de los maleteros de la mayoría de los vehículos del segmento correspondiente a los modelos X de BMW. De esta manera, cada uno de los ocupantes de los cuatro asientos del BMW X6 puede llevar su propia bolsa de golf en

el maletero. Si se desea, es posible ampliar la capacidad del compartimiento de carga abatiendo asimétricamente el respaldo de los asientos traseros. De esta manera, el volumen disponible puede llegar a ser de hasta 1.450 litros. El BMW X6 puede llevar opcionalmente un sistema para abrir y cerrar automáticamente el portón posterior. El amortiguador de gas, incluido de serie, se activa en dos fases, por lo que el portón puede tener dos ángulos de apertura. Así se evita el riesgo de golpes en espacios con techos bajos, como los hay en aparcamientos. El canto del umbral de carga del maletero del BMW X6 es de acero inoxidable, realzándose así adicionalmente el carácter selecto del vehículo.

La versatilidad del compartimiento de carga se optimiza mediante un recubrimiento plegable. Esta tapa, que se pliega en forma de Z, es muy compacta y puede guardarse debajo del piso del maletero, de donde puede retirarse con facilidad para montarla rápidamente en cualquier momento. Si lo desea el cliente, puede adquirir un sistema de fijación de varios puntos de anclaje, para fijar el equipaje de menor tamaño y evitar que se desplace en el maletero. Este sistema es parte del kit opcional de sistemas portaobjetos que incluye, entre otros, dos carriles con cuatro argollas de amarre, redes y ganchos para sujetar bolsas.

Utilización inteligente de materiales ligeros: mayor dinamismo y solidez.

El BMW X6 cuenta con una carrocería especialmente resistente a la torsión, como todos los modelos X de BMW. Para conseguir una solidez extrema y, a la vez, contar con una carrocería lo más ligera posible, los ingenieros apostaron consecuentemente por el uso inteligente de materiales ligeros. Tanto los materiales mismos, como la distribución y geometría de los soportes, barras y apoyos, se rigen por un concepto general orientado hacia un máximo nivel de seguridad en caso de choques y, al mismo tiempo, hacia la máxima agilidad del coche.

Para alcanzar estas metas se aplicaron varias soluciones en el BMW X6. Entre ellas, se optó por columnas telescopicas de aluminio fundido. Gracias a este material ligero se reduce el peso de este componente en hasta un 50 por ciento, en comparación con los de tipo convencional. A pesar de ello, la estructura es sumamente robusta debido a la configuración específica de los refuerzos. La gran rigidez también redonda en propiedades dinámicas óptimas. Además, el uso de la columna telescopica de fundición de aluminio permite ahorrar mucho espacio, por lo que toda la parte frontal del coche puede ser más corta.

Seguridad múltiple: seis airbags y sensores antivuelco.

Con el fin de optimizar la seguridad pasiva, se le concedió especial importancia a la obtención de una jaula del habitáculo lo más sólida posible al llevar a cabo el trabajo de desarrollo. Las fuerzas que actúan en caso de un accidente, se desvían de modo controlado a través del soporte del motor y del chasis, con el fin de evitar que las estructuras portantes se sometan a esfuerzos extremos.

El nuevo BMW X6 lleva de serie airbags frontales, airbags laterales para las caderas y los tórax, así como airbags tipo cortina para proteger las cabezas. Estos airbags de tipo cortina se despliegan a lo largo del guarnecido del techo partiendo desde los montantes A, protegiendo tanto a los ocupantes de los asientos delanteros como de los posteriores. El nuevo BMW X6 tiene cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todos los asientos. Estos sistemas de retención están equipados con limitadores de tensión en todos los asientos y los cinturones de los asientos delanteros tienen, además, tensores. Los asientos delanteros del BMW X6 llevan apoyacabezas de accionamiento automático en caso de un impacto, para evitar que los ocupantes sufran lesiones en las cervicales. En caso de un impacto, el sistema controlado por la unidad electrónica de sistemas de seguridad desplaza de inmediato el apoyacabezas, moviéndolo hacia delante 60 milímetros y hacia arriba 40 milímetros. De esta manera se disminuye la distancia hasta la cabeza antes que ésta sufra el efecto de látilo a raíz de las fuerzas que actúan sobre el coche. Así mejora la función estabilizadora y aseguradora del apoyacabezas, disminuyéndose el riesgo de sufrir una distensión o una lesión en la zona de las cervicales.

Además, los asientos traseros cuentan de serie con anclajes de tipo ISOFIX para asientos de niños. Todos los sistemas de retención se controlan mediante la centralita de electrónica de seguridad. Esta unidad detecta el tipo y la fuerza del impacto y activa únicamente los elementos de protección apropiados. Los airbags frontales se activan en dos fases. Dependiendo de la fuerza del choque, se activan con intensidades diferentes.

Si el coche corre peligro de volcar, los sensores «roll-over» activan los airbags de tipo cortina y los tensores de los cinturones de seguridad. Estos sensores están incluidos en la red de regulación dinámica DSC, por lo que se garantiza una activación correcta y rápida del sistema. Para evitar choques en cadena, el nuevo BMW X6 tiene luces de freno que se activan en dos fases.

Óptima visibilidad con faros bi-xenón de serie.

Los faros dobles bi-xenón de serie del BMW X6 no solamente iluminan óptimamente la calzada de noche, sino que sus anillos luminosos son una solución atractiva y eficiente para la luz diurna. De esta manera, también de día se distingue el coche a grandes distancias. Además, de inmediato se ve que se trata de un BMW, ya que estos anillos luminosos de luz diurna son típicos de la marca. El BMW X6 lleva de serie un sensor de luz para activar automáticamente la luz de cruce en función de la luminosidad del entorno. También tiene de serie con un sensor de lluvia, que registra la intensidad de las precipitaciones para regular de modo automático la velocidad del limpiaparabrisas. Además, está equipado con un sensor de luz solar, para regular el climatizador en función de la intensidad de los rayos solares.

El control automático de la luz alta logra que la conducción de noche sea más confortable. El sistema commuta automáticamente a luces de cruce si un coche viene de frente o si la distancia hasta el coche que circula delante es menor a una distancia definida previamente. El BMW X6 puede estar equipado adicionalmente con el sistema de luz de adaptación automática en curvas. Con este sistema, el haz de luz ilumina las curvas según el trazado de la calzada. El sentido de giro de los faros depende del ángulo de giro del volante, del giro que realiza el coche sobre su propio eje vertical y de la velocidad del coche.

Luz perfecta, controlada de modo inteligente.

Esta opción incluye el sistema de distribución variable del haz de luz, con el que también se logra optimizar la visibilidad conduciendo en recta. Este innovador sistema de control consigue ampliar automáticamente el campo visual modificando el haz de luz de forma específica. Por ejemplo, con la modalidad de iluminación en ciudad, es decir, a velocidades de hasta 50 km/h, el haz de luz es más amplio para reconocer mejor cualquier objeto que se encuentre al margen de la calzada en el lado del conductor. Con la modalidad de iluminación en autopista, el haz de luz tiene un alcance mayor y, además, ilumina más intensamente el lado izquierdo. Si se encienden los faros antiniebla a menos de 70 km/h, se ilumina una superficie más ancha en las cercanías del coche. Al aumentar la velocidad, el alcance de la luz es mayor. En combinación con el sistema de adaptación automática de la luz en curvas, los faros antiniebla asumen también la función de luz para doblar esquinas. Cada vez que se dobla, el haz de luz es ampliado lateralmente mediante un reflector para iluminar mejor la calzada en el lado hacia el que se gira.

La luz antiniebla posterior está apartada del grupo óptico trasero y es parte esencial del concepto de seguridad del BMW X6. Dado que no está integrada en el conjunto de luces posteriores, llama más la atención y, por lo tanto, ofrece más seguridad en malas condiciones de visibilidad.

8. Equipamiento y accesorios: Deportividad exclusiva y detalles innovadores.



- **Sistemas de entretenimiento de alta calidad, opcionalmente sistema de audio de varios canales, puerto USB, conexión para iPhone e iPod.**
- **Climatizador de cuatro zonas y sistema de ventilación activa de los asientos opcional.**
- **Mayor seguridad con la cámara para marcha atrás y con Side View.**

Considerando su equipamiento muy completo e innovador, el BMW X6 simboliza el progreso que ha experimentado la calidad de viajar en automóvil. El equipamiento de serie del Sports Activity Coupé es de gran calidad y suficientemente amplio para satisfacer las exigencias más estrictas. De serie lleva, por ejemplo, el sistema de entretenimiento de alta calidad con unidad CD para archivos MP3 y conexión AUX-In, climatizador, freno de mano de funcio-namiento electromecánico, regulador de velocidad con función de frenado y Park Distance Control en la zaga. Las levas para cambiar de marchas desde el volante y el volante de funciones múltiples, ambos de serie, subrayan el carácter deportivo y dinámico del BMW X6. Para aumentar aun más el confort del coche, puede recurrirse a una gran cantidad de equipos opcionales y accesorios atractivos y de carácter innovador, algunos de ellos exclusivos de BMW. Algunos de los destacados son el mecanismo eléctrico para abrir y cerrar el portón posterior, el sistema de ventilación activa de los asientos y el cierre suave Soft-Close automático de las puertas. Con la cámara de marcha atrás, también opcional, y con el accesorio Side View, aumentan tanto el confort como la seguridad del BMW X6.

El sistema de control iDrive que el BMW X6 lleva de serie se utiliza para regular el climatizador y el sistema de entretenimiento, así como para manejar el navegador opcional y los sistemas de comunicación. Los ajustes se hacen de modo intuitivo girando, presionando o tirando del botón de control (Controller) del iDrive. Las funciones seleccionadas y las opciones de ajuste se muestran en la pantalla (Control Display). El sistema iDrive incluye además ocho teclas libremente programables. Así, simplemente pulsando un botón se puede marcar un número telefónico de uso habitual, seleccionar un destino de viaje frecuente o buscar una estación de radio preferida.

Sistema de alta calidad para el entretenimiento a bordo. Así cualquier viaje resulta corto.

El tiempo es un bien escaso, pero hay momentos en los que el tiempo puede carecer de importancia. Uno de esos momentos es estando en un automóvil. El BMW X6 ofrece todo lo necesario para relajarse a bordo. Todas las unidades CD disponibles para el BMW X6 permiten usar archivos en formato MP3. Gracias a la conexión AUX-In y al puerto opcional USB, es posible escuchar música grabada en formato MP3 utilizando fuentes de audio externas. Así, la calidad del sonido es excelente con los altavoces instalados en el coche. Los archivos y la estructura de los datos contenidos en la unidad externa, que puede ser por ejemplo un iPod de Apple o una memoria USB, aparecen automáticamente en la pantalla del sistema iDrive, por lo que pueden utilizarse con el sistema de control de a bordo. Otra ventaja: con las teclas libremente programables de iDrive es posible seleccionar piezas musicales específicas.

Sonido incomparable con sistema de audio de canales múltiples.

El equipo básico incluye seis altavoces de alta calidad del sistema Radio Professional, por lo ofrece una gran calidad de sonido. Los dos altavoces de bajos de gran tamaño se encuentran debajo de los asientos delanteros, mientras que los de frecuencias medias se encuentran detrás de los revestimientos de las cuatro puertas.

El sistema opcional de altavoces de alta fidelidad incluye 12 altavoces y el equipo de alta fidelidad Professional tiene 16 altavoces. Ambos incluyen un ecualizador digital para regular la calidad del sonido de modo óptimo desde cualquiera de los cuatro asientos. En combinación con el cambiador opcional de seis DVD, el sistema HiFi Professional es capaz de reproducir archivos en formato de audio en varios canales, lo que mejora aun más la calidad del sonido. El sistema de audio de canales múltiples crea un sonido de fascinante propagación en el espacio para reproducir fielmente los efectos de sonido más sofisticados. Además, en este sistema de alta fidelidad Professional se ha duplicado la presión de las ondas sonoras, en comparación con la versión de alta fidelidad.

Sistema de navegación y conexión para teléfono móvil.

El sistema de navegación Professional es otro equipo opcional que realza el nivel de confort del BMW X6. Entre otros, tiene la ventaja de contar con una representación gráfica de mayor resolución en una pantalla de 8,8 pulgadas. El sistema de navegación Professional permite dar comandos por voz mediante un sistema que es exclusivo para los modelos de la marca BMW. Es posible definir los destinos de viaje pronunciando palabras enteras, por lo que el funcionamiento del sistema es más cómodo y rápido.

Gracias a la preinstalación opcional para teléfonos móviles con interfaz Bluetooth, es posible conectar a la red electrónica del BMW X6 numerosos modelos de teléfonos móviles provistos de Bluetooth, entre ellos también el iPhone de Apple. De esta manera se pueden utilizar los teléfonos móviles mediante el sistema de manos libres del coche y, además, utilizar las teclas que se encuentran en el volante de funciones múltiples. La agenda telefónica, las listas de llamadas y otros datos se actualizan en la memoria del coche cuando se conecta el teléfono. El teléfono se conecta a la antena del automóvil mediante un adaptador y esa conexión se utiliza también para recargar el teléfono. La inclusión del iPhone de Apple permite utilizar con el sistema de mando iDrive todas las funciones telefónicas y de entretenimiento de este teléfono de avanzada tecnología.

Innovador sistema de DVD para los pasajeros traseros.

En la consola central de la parte trasera del habitáculo se puede montar opcionalmente un sistema DVD que, además, puede incluir un receptor de TV. La pantalla TFT de color de 8 pulgadas puede abatirse sobre la consola central si el espacio se necesita para transportar objetos de mayor tamaño. La unidad DVD está integrada en la consola posterior y es apropiada para DVD o CD de audio, vídeo y fotografías. En la conexión AUX-In se pueden conectar diversas unidades externas como unidades vídeo, consolas de juegos y cámaras de vídeo.

Con el innovador DVD System Advanced, un accesorio original de BMW, se acabaron las riñas entre los niños por ver mejor las pantallas. El sistema incluye dos pantallas de 7 pulgadas que están fijadas a los respaldos de los asientos delanteros, aunque sin estar sujetas a los apoyacabezas. Así, las dos pantallas de formato 16:9, es decir, apropiado para ver películas, pueden ajustarse de tal manera que se adapten perfectamente al ángulo de visión del espectador. Además, los dos pantallas pueden utilizarse con la unidad DVD o por separado, con fuentes externas.

Ejemplar atención al cliente mediante BMW TeleServices.

Ningún otro fabricante ofrece un servicio tan amplio a sus clientes como BMW con sus sistemas incluidos en la red. Gracias a la amplia oferta de servicios resumidos bajo el concepto BMW ConnectedDrive, BMW es líder desde hace varios años en este ámbito. Además del portal Internet BMW Online y del servicio de telemática BMW Assist, el conductor de un BMS X6 también dispone de los BMW TeleServices. Estos servicios abarcan desde la llamada Teleservice automática o manual hasta el diagnóstico a distancia BMW Teleservice Diagnose que, a su vez, incluye la ayuda a distancia. Al realizar la llamada automática de Teleservice, el coche determina el tipo de servicio

técnico necesario y el momento oportuno de hacerlo, para lo que recurre a los datos del sistema de diagnóstico de a bordo Condition Based Service (CBS). Para concretar una cita en el taller, se transmiten los datos correspondientes al nivel de aceite, al nivel del líquido de frenos, al estado de los discos y de las pastillas de frenos, así como otros datos correspondientes a diversas piezas sujetas a desgaste. Los datos se transmiten al taller del concesionario oficial de BMW por línea telefónica. Si en el coche surge algún fallo electrónico, el diagnóstico de Teleservice de BMW transmite los códigos de error a la central de asistencia en carretera. Si es posible solucionar el problema reiniciando el software (reset), pueden emitirse las señales correspondientes desde la central de asistencia de BMW a la unidad de control del coche. Para ello es necesario que el coche disponga de la función BMW TeleServices y que cuente con la preinstalación de teléfono móvil con interfaz Bluetooth.

Park Distance Control (PDC), cámara de marcha atrás y función

Side View.

Con el Park Distance Control (PDC), es muy sencillo aparcar. Los sensores determinan la distancia entre el coche y los posibles obstáculos. En la medida en que la distancia disminuye, aumenta la frecuencia del aviso acústico, por lo que el conductor puede estimar el espacio aún disponible. El BMW X6 lleva de serie el sistema PDC en la zaga y opcionalmente puede estar equipado con ese sistema también en la parte frontal.

El sistema PDC del BMW X6 puede ampliarse con una cámara para conducir marcha atrás. Con este sistema de vídeo es más fácil aparcar y maniobrar en espacios reducidos o de visibilidad restringida. La cámara se puede activar pulsando una tecla o automáticamente cuando se pone la marcha atrás, es decir, cuanto también se activa el PDC. Las imágenes de alta resolución de la cámara de gran angular ofrece imágenes en color y, además, optimizadas según perspectiva. A la imagen real que aparece en la pantalla Control Display se suman líneas virtuales que dirigen al conductor a lo largo de la trayectoria óptima para que él gire el volante de modo correcto y el radio de giro sea mínimo. Con el sistema de vídeo es muy fácil aparcar y maniobrar en zonas estrechas y que ofrecen poca visibilidad. La cámara también es muy útil al enganchar un remolque. Con la función de zoom se puede ampliar la imagen correspondiente al gancho. Unas líneas virtuales aparecen en la pantalla para poder apreciar mejor la distancia. Una línea interactiva para realizar el acoplamiento y que varía según el giro del volante, facilita el acercamiento correcto a la barra de tracción del remolque. Si las temperaturas exteriores son inferiores a cero grados, se activa automáticamente la calefacción para el objetivo de la cámara, que lo mantiene sin hielo.

La gama de accesorios originales de BMW incluye también otra cámara para la función Side View, que se puede instalar en el BMW X6 además de la cámara de marcha atrás. Esta cámara Side View se instala en la parte frontal del coche y permite apreciar lo que sucede en los lados. Además de ser muy cómoda, es de gran ayuda al maniobrar. La imagen también se transmite al Control Display y es particularmente útil al salir de portales o garajes estrechos, ya que se puede ver lo que sucede lateralmente antes de incorporarse al tráfico.

Perfil personal:

amplia personalización de los ajustes de las funciones del coche.

Con la función Personal Profile se pueden personalizar numerosos ajustes en el coche, ya sea estaciones de radio, tonalidad del sistema de audio, temperatura preferida en el climatizador, función de las teclas libremente programables, posición de los asientos, activación de la iluminación o el ajuste de la cámara de marcha atrás. De este modo aumenta considerablemente el confort si el BMW X6 es utilizado por varias personas. Los datos correspondientes quedan memorizados automáticamente en la llave al salir del coche, lo que significa que están disponibles nuevamente la próxima vez que se utilice esa llave.

De serie:

sistema de regulación de la velocidad con función de frenado.

El BMW X6 también tiene un sistema de regulación automática de la velocidad, propio de un coche de su categoría. A diferencia de los sistemas convencionales, el sistema que en el BMW X6 se ofrece de serie incluye la función de frenado, lo que significa que no solamente se mantiene la velocidad elegida por el conductor actuando en el motor y la caja de cambios, sino también en los frenos, si es necesario. Y al conducir cuesta abajo a una velocidad seleccionada por el conductor y que debe ser de mínimo 30 km/h, el sistema es capaz de mantener esa velocidad, incluso si el coche lleva remolque. El conductor introduce la velocidad cómodamente utilizando la palanca que se encuentra junto al volante y, además, con esa palanca puede modificar de modo muy preciso la velocidad en pasos de 1 ó 10 km/h.

La existencia de numerosos sistemas adicionales permite que la regulación de la velocidad con función de frenado sea capaz de adaptarse a cualquier situación dinámica. Por ejemplo, se activan los frenos si en fase de deceleración el momento de arrastre del motor no es suficiente para evitar que el coche exceda la velocidad elegida. Además, al trazar una curva, el limitador de velocidad en curvas (Curve Speed Limiter, CSL) sigue controlando la velocidad de modo apropiado en función de las circunstancias específicas, ya que, en ese caso, el sistema considera la aceleración lateral del coche además de su aceleración longitudinal.

Pero por más que cuente con numerosos sistemas de asistencia, el conductor siempre decide en última instancia. El Comfort-Dynamic-System permite ajustar la velocidad con la palanca manual que se encuentra junto al volante, con el fin de alcanzar la velocidad seleccionada más rápidamente o para reducir la velocidad. Pero esa palanca también puede utilizarse para desactivar de inmediato el sistema, como también se puede desactivar pisando el freno.

**Climatizador de cuatro zonas:
la temperatura ideal en cada uno de los asientos.**

A modo de alternativa frente al climatizador de serie, el BMW X6 puede estar equipado opcionalmente con un sistema de regulación individual de la temperatura por zonas. El sistema de regulación automática en dos zonas permite ajustar temperaturas diferentes en el lado del conductor y en el del acompañante. Con el sistema de regulación en cuatro zonas, también puede ajustarse la temperatura de modo independiente en los dos asientos traseros, para lo que se usa una unidad de mando especial. Además, es posible seleccionar una de las tres modalidades de climatización: suave, media e intensa.

Techo practicable de vidrio, con efecto de aislamiento acústico.

El techo levadizo y corredizo de vidrio crea una sensación de mayor amplitud. Este techo de gran superficie, de accionamiento eléctrico y que se desliza entre la chapa y el guarnecido del techo, se abre y cierra pulsando una tecla en el habitáculo del coche o utilizando la llave con unidad de mando a distancia. La forma aerodinámica del techo consigue reducir el nivel de ruidos y, por lo tanto, contribuye a aumentar el nivel de confort.

El sistema de ventilación activa de los asientos es un ejemplo más de las soluciones innovadoras que ofrece BMW para elevar el nivel de confort de sus automóviles. Este equipo opcional de ventilación de los asientos delanteros del BMW X6 está combinado con los asientos de confort equipados con sistema de calefacción. Con la ventilación activa, los ocupantes de los asientos se sienten más a gusto, especialmente en viajes largos. Además, el conductor se cansa menos gracias a la temperatura y la ventilación optimas de su asiento.

**Freno de mano electromecánico de serie, con función
Automatic Hold.**

Con el BMW X6 se viaja muy cómodamente en carreteras de puertos de montaña o en situaciones de retención de tráfico, gracias al freno de mano electromecánico. Cuando el motor está en funcionamiento, la activación de los cuatro frenos es óptima gracias al sistema hidráulico. El conductor sólo aplica una fuerza mínima para que el sistema de frenos evite que el coche retroceda si se encuentra detenido cuesta arriba. El freno de mano

electromecánico tiene la función adicional Automatic Hold, con la que el coche se mantiene detenido de modo automático. Sólo cuando el conductor vuelve a pisar el acelerador, se desactiva la función de frenado.

Si el conductor ha pulsado la tecla del freno de mano para aparcar, cuando apaga el motor el freno se activa electromecánicamente para que el BMW X6 quede aparcado con seguridad. En este caso, el freno únicamente actúa sobre las ruedas posteriores.

Función automática Soft Close para cerrar las puertas silenciosamente.

También la función automática Soft Close de cierre silencioso y suave de las puertas, realza el extraordinario nivel de confort del BMW X6. Con este sistema, las puertas se cierran automáticamente y sin hacer ruido cuando están abiertas aproximadamente seis milímetros. El sistema incluye una función de seguridad para evitar que la puerta no esté correctamente cerrada aunque parezca estar bien cerrada.

Otro equipo opcional consiste en el sistema de acceso de confort para abrir el coche y poner en marcha el motor sin sacar la llave del bolsillo. Cuando el conductor se encuentra a menos de un metro y medio de distancia del coche, la electrónica de a bordo detecta la llave que se encuentran en el bolsillo del pantalón o de la cazadora. A continuación, los sensores de las manillas de las puertas activan el mecanismo para desbloquear las puertas, que entonces pueden abrirse con la mano. Para poner en marcha el motor, el conductor no tiene más que pulsar el botón Start/Stop mientras pisa el freno.

Solución innovadora: ángulo de apertura del portón ajustable mediante amortiguador de gas de dos fases.

El BMW X6 puede llevar opcionalmente el sistema para abrir y cerrar automáticamente el portón posterior. Pulsando un botón y sin el menor esfuerzo, se abre o se cierra el portón. El amortiguador de gas permite definir el ángulo de apertura del portón del maletero. De esta manera es posible evitar que el portón se dañe, por ejemplo en aparcamientos públicos que tienen el techo muy bajo.

Para el maletero del BMW X6, uno de los más grandes del segmento, se ofrece una amplia gama de equipos especiales y accesorios que permiten disponer de más posibilidades para transportar objetos diversos. Si el coche lleva los neumáticos tipo runflat que se ofrecen de serie, no es necesario llevar una rueda de repuesto en el maletero, por lo que se dispone de un espacio adicional debajo del piso del maletero. En este espacio puede guardarse, por

ejemplo, la tapa plegable que recubre el compartimiento de carga. Los equipos opcionales incluyen, entre otros, dos carriles con cuatro argollas, redes, ganchos y, también, iluminación para el vano adicional y un enchufe de 12 voltios en la consola central.

La gama de accesorios incluye una red para evitar que los objetos se deslicen en el maletero, un cinturón para sujetar objetos y, además, diversas correas de fijación. La red se tensa delante del borde del maletero y sirve para tener siempre a mano los objetos pequeños que se transportan en el maletero. Además, esa red logra que no se caigan los objetos cuando se abre el portón. Otros accesorios originales de BMW son una bandeja para el maletero, una cubierta de protección que repele el agua y una alfombrilla antideslizante reversible.

Buen viaje con el porta-esquíes y porta-snowboards.

El dinámico BMW X6 también brilla en los lugares de deporte invernal. El portaesquíes posterior permite llevar hasta cuatro pares de esquíes o dos snowboards. El sistema porta-esquíes o porta-snowboards es muy fácil de usar y, además, armoniza perfectamente con el diseño del coche.

Para abrir el portón no hay más que desplazar el portaesquíes hacia atrás. Además, las tuercas y los cierres especiales evitan robos de modo muy fiable.

Gancho de remolque con bola extraíble, para remolques de hasta 3,5 toneladas.

El Sports Activity Coupé también ofrece un máximo nivel de seguridad si se conduce con remolque. En combinación con el gancho opcional para remolques se ofrece el sistema de control de la estabilidad de remolques. Este sistema, incluido en el control dinámico de la estabilidad DSC, se activa cuando se conecta el remolque al enchufe que lo une con la red eléctrica de a bordo. La bola del gancho es extraíble, lo que es muy práctico. El BMW X6 puede llevar remolques de 2,7 toneladas, y con el equipo opcional ampliado el remolque puede ser de hasta 3,5 toneladas. El BMW X6 xDrive50i siempre lleva el gancho apropiado para remolques de 3,5 toneladas.

Ruedas llamativas con llantas de aleación ligera de 21 pulgadas.

Las ruedas del BMW X6 saltan a la vista, lo que subraya su carácter dinámico y gran aplomo. El vehículo lleva de serie llantas de aleación ligera de 19 pulgadas. A modo de alternativa puede tener opcionalmente llantas de 20 pulgadas o, incluso, llantas de aleación ligera de 21 pulgadas, que se ofrecen en cinco variantes de diseño y que están incluidas en la gama de accesorios de la marca. Todas las llantas de 19 y 20 pulgadas se combinan con neumáticos tipo runflat.

9. La fabricación: Especialización en modelos X en una fuerte red globalizada.



- **En la planta de BMW en Spartanburg se fabrica el BMW X6 para el mercado mundial.**
- **Ampliación del centro de competencia para los modelos X de BMW.**
- **Producción según estándares y con la calidad de BMW.**

El nuevo BMW X6, al igual que el BMW X5, se fabrica en el mercado más importante para estos modelos, los Estados Unidos, en la planta que BMW tiene en la localidad de Spartanburg, en Carolina del Sur. Utilizando la tecnología de fabricación más moderna, allí se fabrican varias series de modelos de modo muy versátil y eficiente en una sola línea de montaje y de acuerdo con los pedidos específicos de los clientes. La precisión y la calidad están garantizadas, ya que en esta planta se aplican los exigentes estándares que el BMW Group implementa en toda su red de producción. La planta de Spartanburg, siendo centro de competencia para los modelos X de BMW, irá aumentando ese papel dentro de la red del grupo. Concretamente, a medio plazo se aumentará la producción de actualmente 140.000 a 240.000 unidades. Ello significa que la planta será también un importante factor de compensación de las oscilaciones que experimentan los cambios monetarios, aplicando la estrategia del «natural hedging», es decir, de la protección monetaria natural que significa la fabricación en los propios mercados de ventas.

Robótica: fundamental para procesos precisos y eficientes.

En la fabricación de la carrocería del BMW X6 intervienen más de 300 robots. El proceso de soldadura está automatizado casi en un 100 por ciento. Las partes más importantes de la carrocería del BMW X6 son de acero ultra-resistente. El mecanizado de este metal especial exige trabajar con gran precisión, por lo que se utilizan robots. Estas máquinas de avanzada tecnología se utilizan, por ejemplo, para aplicar pegamento con la ayuda de sistemas de control óptico. El pegamento le confiere una máxima rigidez a los puntos de unión de piezas. La calidad de las costuras de soldadura y de pegamento se controla mediante equipos de ultrasonido, es decir, sin dañar el material. Para tener la seguridad que las medidas de este nuevo modelo son correctas, se utilizan equipos de rayos láser y cámaras de medición en la propia línea de producción. Así se logra reducir el tiempo que duran los procesos y, además, se tiene la seguridad de obtener una calidad siempre muy alta.

El llamado «matrimonio», es decir, el proceso de unión de la carrocería y el conjunto compuesto por el motor, la caja de cambios y el chasis, se produce de forma completamente automática. Los sistemas ópticos se ocupan de controlar ininterrumpidamente la calidad de este proceso. Estas unidades comparan los datos reales del proceso de montaje con los datos de referencia memorizados en el sistema.

Los robots montan los cristales en la mitad del tiempo.

En dos puestos de montaje robotizados se colocan los cristales del BMW X6. Mediante un sistema de medición muy preciso, controlado por cámaras, se regula la aplicación del pegamento y se controla la posición de los cristales. En una primera fase, el robot aplica el pegamento en los perímetros de la luneta y de los cristales de las ventanas laterales. A continuación, se produce el montaje de la luneta. Un segundo robot aplica el pegamento en el parabrisas y lo coloca en su lugar. Únicamente los cristales de las ventanas laterales se montan a mano. De esta manera, todo el proceso dura menos de la mitad.

Los puestos de trabajo en la planta de fabricación del BMW X6 fueron optimizados aplicando criterios ergonómicos. Las carrocerías pueden girarse de varias maneras para que los operarios puedan trabajar con mayor facilidad al realizar el montaje de los diversos componentes.

La planta de BMW en Spartanburg: 16 años de éxito.

La primera piedra de la planta de BMW en Spartanburg se colocó en el año 1992 y tres años después empezó a fabricarse allí el BMW Z3 Roadster. Hasta la fecha, el BMW Group ha invertido más de 2.700 millones de dólares estadounidenses en la planta, donde trabajan aproximadamente 4.500 personas. En septiembre de 1999 se fabricó allí el primer BMW X5. Este exitoso modelo SAV se exporta actualmente a más de 120 países del mundo.

En la planta de BMW de Spartanburg también se fabrica el BMW X6 para su venta en todos los mercados del mundo. Cada unidad se fabrica según las preferencias específicas que constan en el pedido del cliente. Todos los procesos de fabricación están sujetos a los estrictos estándares de calidad del BMW Group.

Producción sostenible:

disminución considerable de las emisiones de CO₂.

La planta de BMW también es ejemplar en materia de uso respetuoso de los recursos naturales. En mayo de 2006, la planta cambió el sistema de abastecimiento de energía para la sección de pintura a gas metano, proveniente de un vertedero que se encuentra a varias millas de distancia. De esta manera se producen aproximadamente 60.000 toneladas de

CO₂ menos cada año, lo que equivale más o menos al consumo energético anual de las calefacciones de unas 15.000 viviendas norteamericanas. Al mismo tiempo, esta solución disminuye los costos energéticos anuales en la planta por un monto de seis dígitos en euros. La planta de BMW en Spartanburg recibió en 2007 el premio concedido por la autoridad estadounidense de protección del medio ambiente al uso respetuoso de los recursos naturales. La Environmental Protection Agency (EPA) nombró a la planta de BMW «Energy Partner of the Year» 2007.

10. Datos técnicos.

BMW X6 xDrive35i, BMW X6 xDrive50i, BMW X6 xDrive30d, BMW X6 xDrive35d.



		xDrive35i	xDrive50i	xDrive30d	xDrive35d
Carrocería					
Cantidad puertas/asientos		5/4	5/4	5/4	5/4
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4.877/1.983/1.690 ¹⁾	4.877/1.983/1.690 ¹⁾	4.877/1.983/1.690 ¹⁾	4.877/1.983/1.690 ¹⁾
Batalla	mm	2.933	2.933	2.933	2.933
Vía adelante/atrás	mm	1.644/1.706	1.644/1.706	1.644/1.706	1.644/1.706
Radio de giro	m	12,8	12,8	12,8	12,8
Capacidad del depósito	Aprox. l	85	85	85	85
Sistema de refr. incl. calef.	l	10,9	17,2	10,4	10,4
Aceite del motor ⁴⁾	l	6,5	8,0	7,5	7,5
Aceite caja de cambios	l	De por vida	De por vida	De por vida	De por vida
Aceite del diferencial	l	De por vida	De por vida	De por vida	De por vida
Peso orden de marcha UE (DIN)	kg	2.145 (2.070)	2.265 (2.190)	2.150 (2.075)	2.185 (2.110)
Carga útil	kg	600 (650) ²⁾	650	600 (650) ²⁾	600 (650) ²⁾
Peso total máximo	kg	2.670 (2.720) ²⁾	2.840	2.675 (2.725) ²⁾	2.710 (2.760) ²⁾
Carga máx. ejes del./post.	kg	1.280/1.470 (1.290/1.510) ²⁾	1.400/1.520	1.280/1.470 (1.290/1.510) ²⁾	1.320/1.480 (1.330/1.520) ²⁾
Peso remolcable					
con freno (12%)/sin freno	kg	2.700/750	3.500/750	2.700/750	2.700/750
Carga techo/carga en apoyo	kg	100/120	100/140	100/120	100/120
Capacidad del maletero					
según DIN 70020	l	570–1.450	570–1.450	570–1.450	570–1.450
Resistencia aerodinámica	c _x x A	0,34 x 2,82	0,36 x 2,82	0,33 x 2,82	0,34 x 2,82
Motor					
Tipo/num. Cilindros/Válvulas		L/6/4	V/8/4	L/6/4	L/6/4
Unidad de control del motor		MSD81	MSD85	DDE6.2.6	DDE6.2.6
Cilindrada	cc	2.979	4.395	2.993	2.993
Diámetro/Carrera	mm	84,0/89,6	89,0/88,3	84,0/90,0	84,0/90,0
Compresión	:1	10,2	10,0	17,0	17,0
Combustible		RON 95–98	RON 95–98	Diésel	Diésel
Potencia	kW/CV	225/306	300/407	173/235	210/286
a revoluciones	r.p.m.	5.800–6.250	5.500–6.400	4.000	4.400
Par motor	Nm	400	600	520	580
a revoluciones	r.p.m.	1.300–5.000	1.750–4.500	2.000–2.750	1.750–2.250
Sistema eléctrico					
Batería/Lugar de montaje	Ah/-	90/Maletero	90/Maletero	90/Maletero	90/Maletero
Alternador	A/W	210/2.940	210/2.940	170/2.380	170/2.380
Chasis					
Suspensión delantera		Eje de doble brazo transversal; ángulo de salida ligeramente negativo; reducción de hundimiento al frenar			
Suspensión trasera		Eje integral; suspensión de efecto tridimensional, con compensación del movimiento al arrancar y frenar			
Frenos de disco delante	mm	Pinza flotantes de dos bombines	Pinza fijas de un bombín	Pinza flotantes de un bombín	Pinza flotantes de un bombín
Diámetro		365 x 36, autovent.	385 x 36, autovent.	348 x 30, autovent.	365 x 36, autovent.
Frenos de disco detrás		Pinzas de un bombín			
Diámetro	mm	345 x 24, autovent.	385 x 24, autovent.	320 x 20, autovent.	345 x 24, autovent.
Sistemas de estabilización		DCS III (HDC, DBC, ABS, ASC-X, ADB-X, DTC, control de estabilización de remolque)			
Dirección		Dirección asistida de piñón y cremallera			
Relación total de la dirección	:1	19,5	19,5	19,5	19,5
Tipo de caja de cambios		Caja de cambios automática de 6 marchas con Steptronic, selector electrónico de marchas y levas en el volante			
Desarrollos de la caja	I	4,171	4,171	4,171	4,171
	II	2,340	2,340	2,340	2,340
	III	1,521	1,521	1,521	1,521
	IV	1,143	1,143	1,143	1,143
	V	0,867	0,867	0,867	0,867
	VI	0,691	0,691	0,691	0,691
	R	3,403	3,403	3,403	3,403

		X6 xDrive35i	X6 xDrive50i	X6 xDrive30d	X6 xDrive35d
Relación del diferencial	:1	3,909	3,636	3,636	3,636
Neumáticos adelante/atrás	255/50 R19 107V XL RSC	255/50 R19 107W XL RSC	255/50 R19 107V 255/50 R19 107V XL XL RSC	255/50 R19 107V 255/50 R19 107V XL XL RSC	255/50 R19 107V 255/50 R19 107V XL XL RSC
Llantas adelante/atrás	9J x 19 al. ligera	9J x 19 al. ligera	9J x 19 al. ligera	9J x 19 al. ligera	9J x 19 al. ligera
Prestaciones					
Relación peso/potencia (DIN)	kg/kW	9,2	7,3	12,0	10,0
Relación potencia/cilindrada	kW/l	75,5	68,3	57,8	70,2
Aceleración 0–100 km/h	s	6,7	5,4	8,0	6,9
0–1000 m	s	27,2	24,6	29,1	27,3
en 4ta/5ta marcha 80–120 km/h	s	–/–	–/–	–/–	–/–
Velocidad máxima	km/h	240	250	210 (220) ³⁾	236
Consumo según ciclo UE					
Ciclo urbano	l/100 km	14,9	17,6	10,4	10,5
Ciclo interurbano	l/100 km	8,6	9,5	7,0	7,1
Total	l/100 km	10,9	12,5	8,2	8,3
CO ₂	g/km	262	299	217	220
Otros					
Clasificación según emisiones		UE4	UE4	UE4	UE4
Ángulo ataque/salida	°	25,1/25,5	25,1/25,5	25,1/25,5	25,1/25,5
Ángulo ventral	°	19,1	19,1	19,1	19,1
Distancia al suelo con peso en orden de marcha	mm	212	212	212	212
Tracción total permanente		variable	variable	variable	variable

Datos técnicos válidos en mercados ACEA/Datos relevantes para la matriculación, en parte únicamente válidos en Alemania (pesos)

¹⁾ Altura incl. Portaequipajes: 1.699 mm

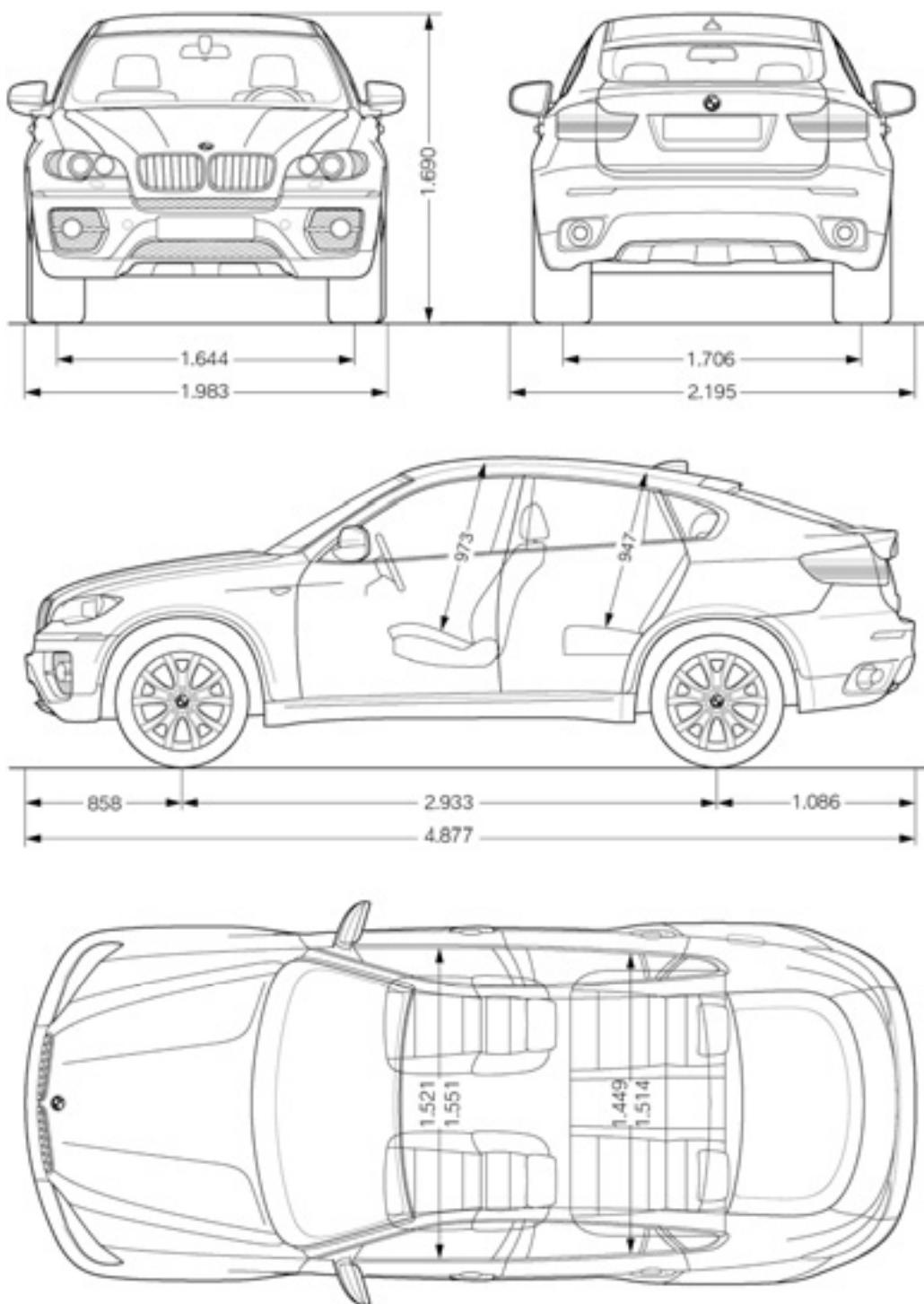
²⁾ Con Adaptive Drive y/o regulación neumática de nivel

³⁾ Con reglaje para mayor velocidad máxima (según mercado)

⁴⁾ Cantidad de aceite en el cambio de aceite



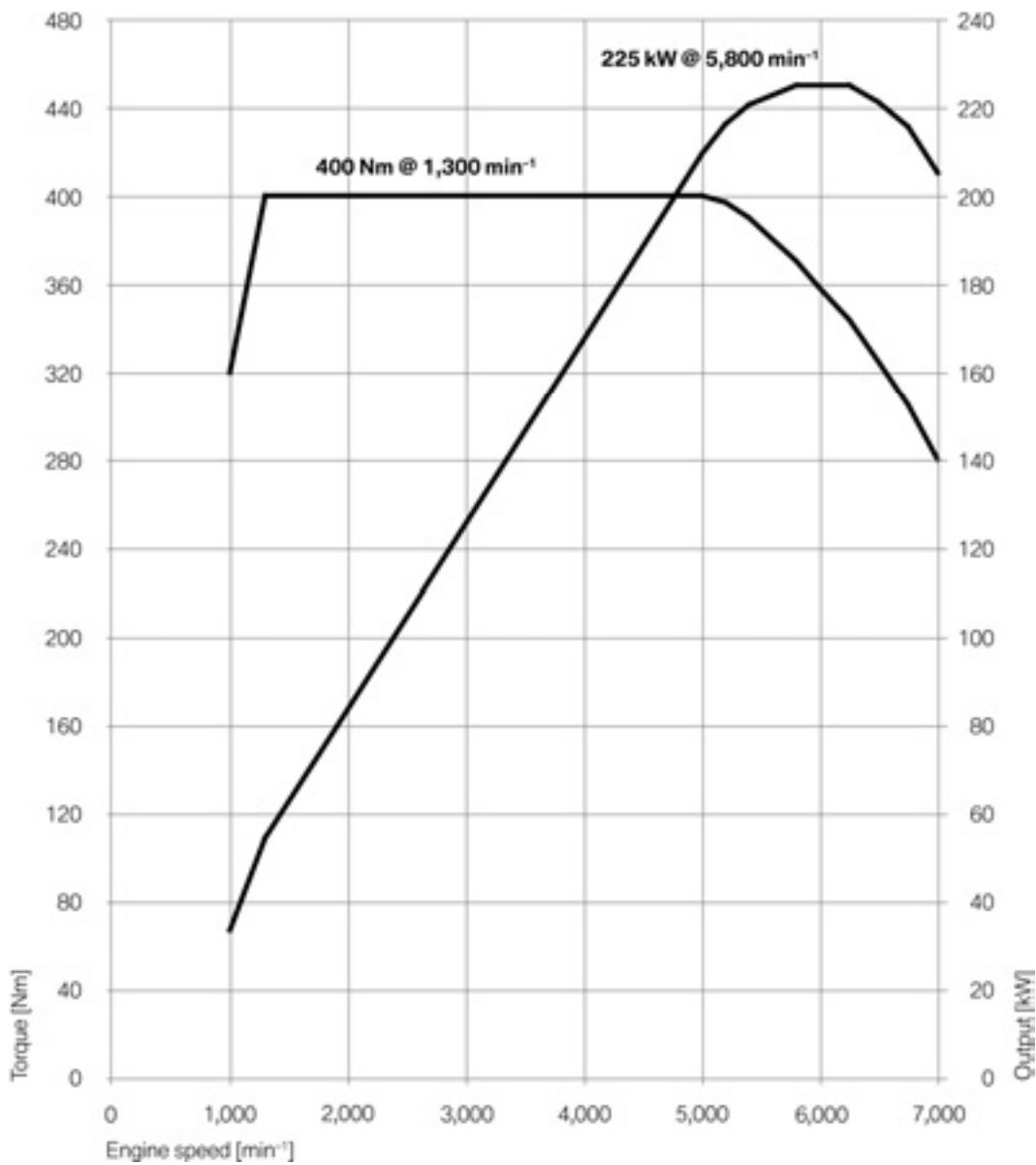
11. Dimensiones exteriores e interiores.



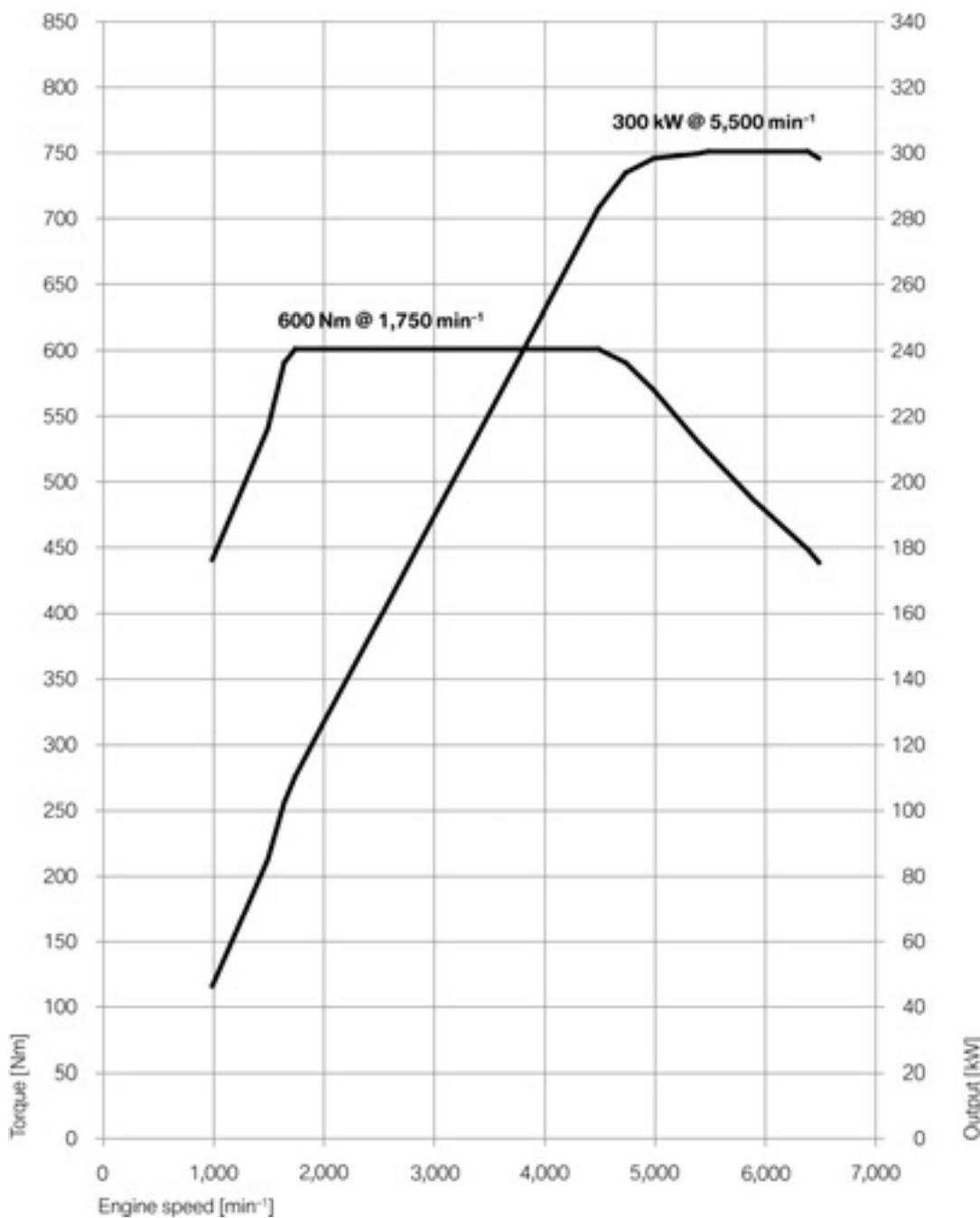
12. Diagramas de potencia y par motor.



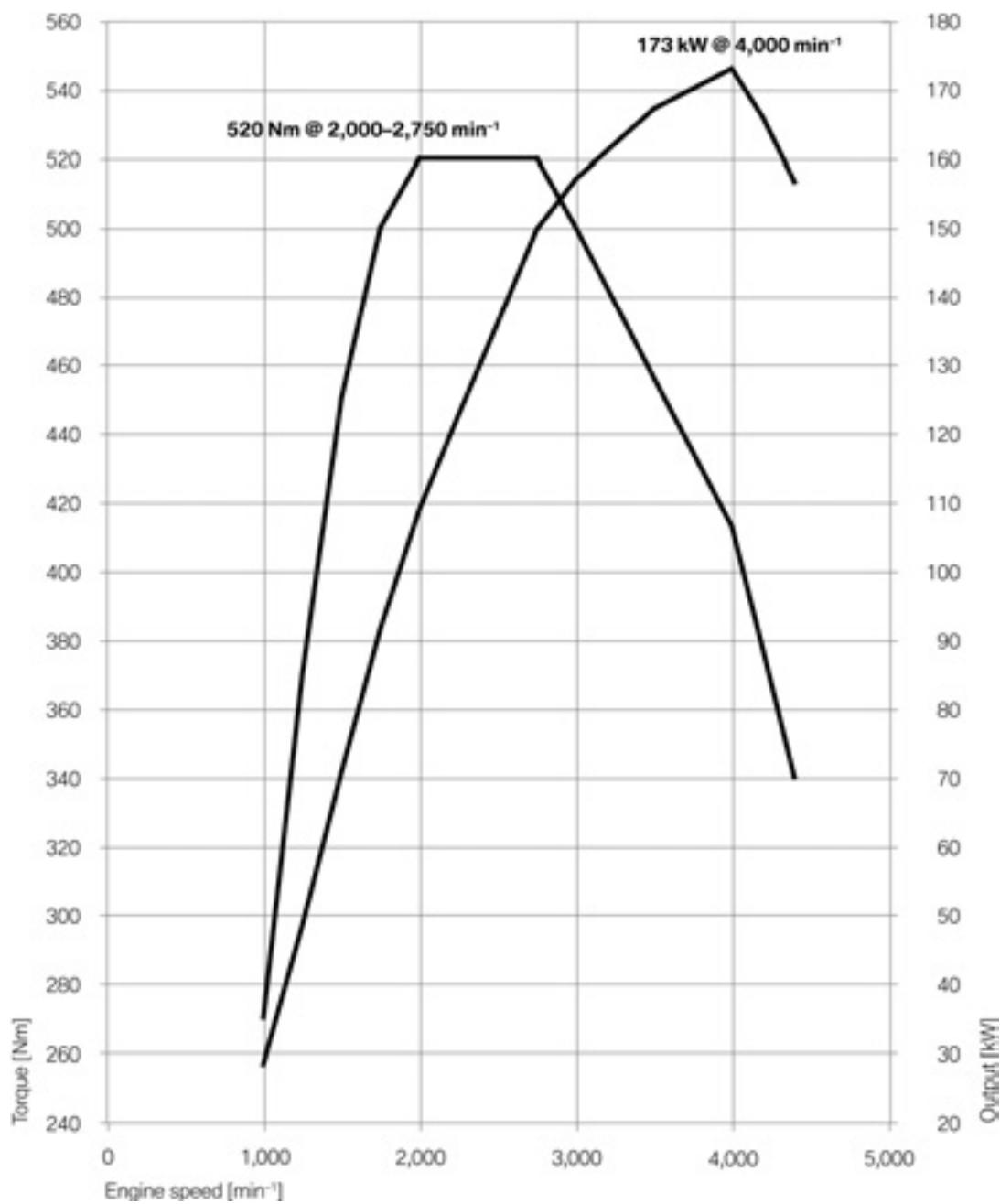
BMW X6 xDrive35i.



BMW X6 xDrive50i.



BMW X6 xDrive30d.



BMW X6 xDrive35d.

